m/n 100 $1

Nº 237

Del 3 al 9 de noviembre de 1970

CURSA

CUANTO CUESTA SU AUTO POR KM.

Las revistas de Mauro

MAIN GUARDS

E.FITTIPALDI

25

SHELL

FITTIPALDI: LA FIGURA DEL AÑO

CARLOS RUESCH, UN GRAN PILOTO

LA NUEVA FERRARI 512 SP



¿qué seré dentro de unos años?

Señor Director de CEAC: Envío este cupón para recibir GRATUITAMENTE el folleto informativo del Curso señalado con una «X». Mándemelo a la dirección indicada al pie.

MECANICA
- o Técnico Mecánico
- o Encargado Mecánico
- o Maestro Tornero
- o Maestro Ajustador
- o Maestro Fresador
- o Maestro Soldador
- o Técnico en Soldadura

MOTOR y AUTOMOVIL
- o Mecánico de Automóvil
- o Mecánico Motores Diesel
- o Técnico en Motores
- o Electricidad Automóvil

CONSTRUCCION
- o Técnico Construcción
- o Maestro Albañil

ELECTRICIDAD
- o Instalador Electricista
- o Montador Electricista
- o Técnico Electricista
- o Maestro Electricista

DELINEANTE
- o Delineante Mecánico
- o Delineante Construcción
- o Delineante General

DECORACION
- o Decoración General
- o Decoración del Hogar

DIBUJO
- o Nuevo Curso de Dibujo

Nombre .....

.....

Dirección ..... RA 1

Localidad .....

Provincia .....

.....

CEAC / RIGLOS 119 - DEPTO. 39 Q / BS.AS. (S24)

ceac

EL CENTRO MAS IMPORTANTE DEL MUNDO DE HABLA CASTELLANA EN ENSEÑANZA PROFESIONAL Y TECNICA POR CORRESPONDENCIA

El tiempo... *¿va a su favor o está en contra de usted? Dentro de un mes, tal vez de un año, con toda seguridad se le presentará a usted la oportunidad de mejorar su categoría profesional, aumentar su sueldo o conseguir una colocación mejor. ¿Estará usted en condiciones de aprovechar esa ocasión? ¿O será para otros, tal vez menos capacitados que usted, pero con más conocimientos técnicos?*

Amigo..., *¡no se trata de suerte!... Todo depende de usted. De la decisión que tome para mejorar sus conocimientos técnicos en la especialidad que usted quiera "conocer a fondo" obteniendo una formación profesional que le permita* **una situación estable y un porvenir asegurado. Miles de hombres,** *que tampoco tuvieron la oportunidad de estudiar anteriormente, han podido ahora, gracias a* **CEAC,** *conseguir las colocaciones más envidiables.*

¿Explicación? CEAC no le dará teorías inútiles; todo lo que usted aprenderá desde su propio hogar, sin abandonar su trabajo, le servirá inmediatamente en su profesión. ¡Puede ser un paso decisivo para su vida y la de los suyos!...

¡Escríbanos!... *Díganos la especialidad que desea dominar. Envíe el cupón, marcando con una «X» el Curso que más le interese. Tiene a su disposición más de 25 Cursos en las ramas de* **Motor y Automóvil, Mecánica, Electricidad, Dibujo Técnico y Artístico, Decoración** *y los acelerados de la* **Escuela de Especialización.**

CENTRO DE ENSEÑANZA DE ALTA CAPACITACION/RIGLOS 119/BUENOS AIRES (S24)

No es obligatorio enviar el cupón. Puede escribir mencionando la revista y fecha o número.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 237. Del 3 al 9 de noviembre de 1970

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

PRESIDENTE
César Civita
GERENTE GENERAL
Carlos Civita
SECRETARIO GENERAL EJECUTIVO
Adolfo Baisi
CONSEJO EDITORIAL
Carlos Civita - Adolfo Baisi
Carlos Ibáñez
GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner
GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini
GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire
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 Ciancaglini.
DIAGRAMACION
Eduardo César González (Jefe), Enrique J. Giovanetti y Carlos A. Romanó
FOTOGRAFIA
Carlos Agustín, Alfredo Albornoz y Mariolino Castellazzo.
CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR:
Juan A. Abraham (EE. UU.), Franco Lini (Italia), Andrés Meyer (Alemania) y Carlos Reutemann (especial en Europa).
SERVICIOS EDITORIALES
Director: Stefan Strocen
Jefe de Archivo: César Freyer
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. Intel. 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

CAE LA LLUVIA SOBRE MI CABEZA

Todo parecería indicar que los fenómenos que ocurren en la atmósfera, denominados técnicamente meteoros, están en contra del TC"A".

Primero fue Hughes y ahora Pergamino. Dos carreras consecutivas de la especialidad debieron ser suspendidas por la lluvia. Todo el viernes por la noche cayó agua a raudales sobre Pergamino, para alegría de los chacareros y de las ranas de los alrededores, pero para preocupación del comisario de la prueba Sr. Lapadú. El sábado a la mañana un sólo auto se había presentado al sellado y ya por la tarde, una inspección de las banquinas y terrenos adyacentes donde teóricamente se tendría que ubicar el público, hizo pensar en la suspensión, cosa que se concretó más tarde. Los pilotos reunidos con las autoridades del club organizador insistieron en que se debía llevar a cabo la carrera, pero prevaleció la idea de las autoridades y cada uno se tuvo que ir a casita cabizbundo y meditabajo.

La suspensión de Pergamino nos posibilitó tener una charla de fin de semana con Oreste Berta, quien nos habló de la marcha de sus trabajos y sus planes a corto plazo. Por ahora el famoso V-8 está en remojo y sólo camina el LR para la Temporada con algunas modificas.

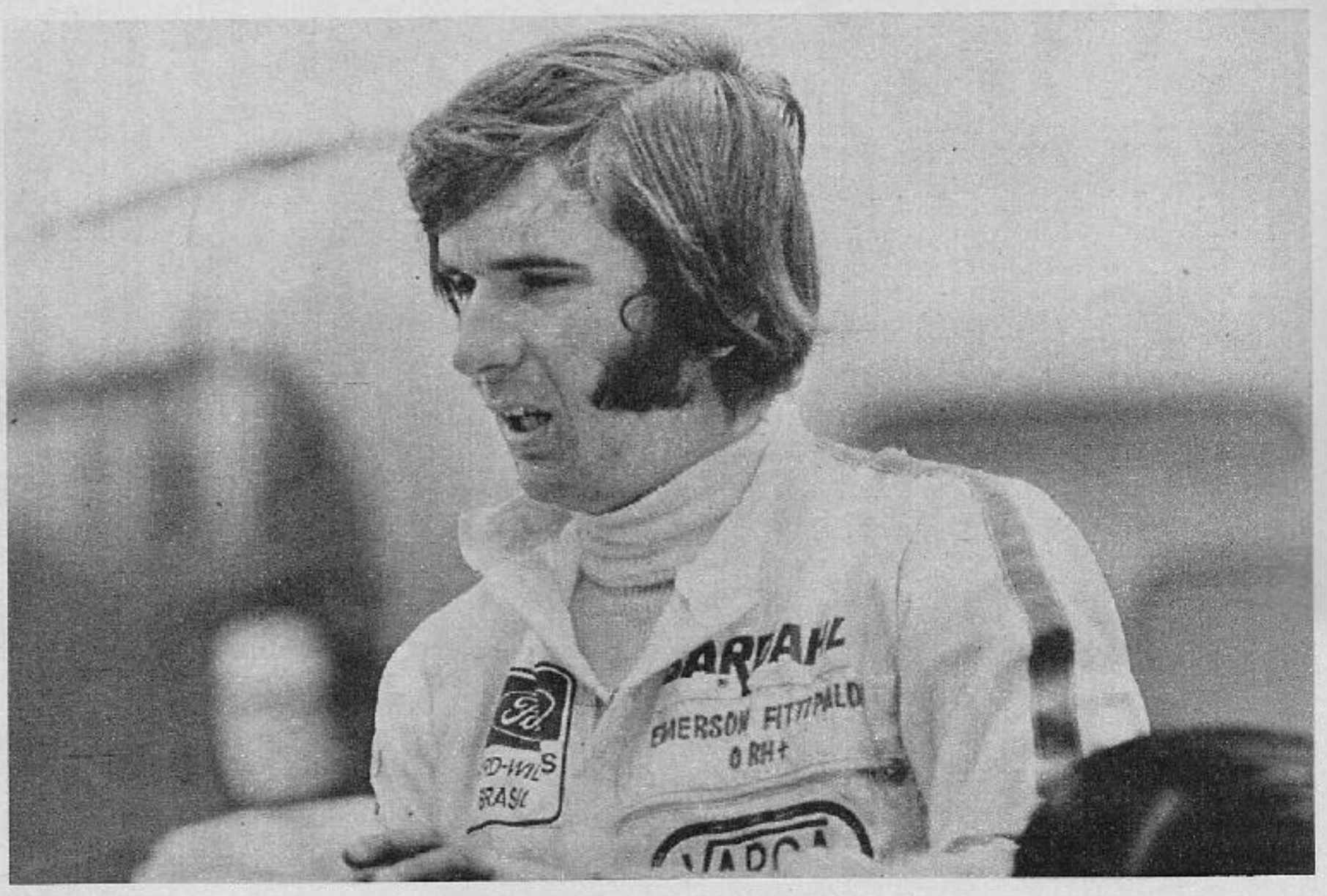
Este número tiene —a título de homenaje— una tapa y una nota sobre Emerson Fittipaldi, el brillante piloto brasileño que está causando sensación en Europa. Nosotros tuvimos la suerte de verlo en acción en Fórmula Dos y en Fórmula Uno y estamos muy convencidos de que realmente se trata de una figura de excepción. Muchos lo sindican como digno sucesor de Fangio. Condiciones conductivas no le faltan y a ello se une una personalidad interesantísima, con un don de gentes y un calor humano que sólo se da entre las personas "comme il faut". En una palabra, podríamos definir a Fittipaldi como un tipo macanudo ciento por ciento, con un porvenir muy importante en el automovilismo mundial, para bien de nosotros, pobrecitos salvajes subdesarrollados sudamericanos.

Como un servicio importante al lector hemos reeditado —pero esta vez con una variante— la útil nota "¿Cuanto cuesta su auto por kilómetro?" que iniciáramos en las páginas de PARABRISAS mensual hace unos años.

La variante reside en el hecho que el análisis del costo operativo del auto, se ha llevado a cabo tomando un vehículo en particular, esta vez el popular Renault 850. Siguiendo la tónica iremos publicando en números venideros, el análisis de costos de los autos nacionales mas difundidos uno por uno. De esta manera los propietarios que quieran saber cuanto les cuesta circular en su auto no tendrán que reemplazar valores en ningún cuadro ni fórmula, sólo tendrán que leer la nota.

Siguiendo con nuestra misión de "espionaje para el lector" les informamos de algo que puede ser sensación dentro del ámbito nacional: la futura aparición del nuevo Citroën argentino. Y por ahora nada mas. Hasta la semana que viene si siguen teniendo aguante.

G. M.



GRUPO 2 EN TUCUMAN

TUCUMAN SALVO EL DOMINGO





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Pocos autos y un espectáculo aceptable en el autódromo de Tucumán donde Norberto Castañón y Rubén Alonso se impusieron en sus respectivas categorías. También hubo pruebas del zonal. Los 160 HP de los 504 del equipo Billy llegan a los casi 100 HP-litro

Texto y fotos de JULIO F. PEREZ BALBI

El sábado muchos dudaban del éxito de la carrera del domingo tucumano. Pero los agoreros tuvieron que aceptar que habían estado equivocados con las previsiones sabatinas. Si bien las famélicas listas de inscriptos no se jactaban de tener figuras de importancia nacional (aunque sí zonal), el domingo alguna de las cinco carreras fueron interesantes en buena medida y el público que trepó a las regias tribunas del autódromo tucumano no se fue decepcionado. Especialmente una de las dos carreras puntables para el zonal fue la que produjo una lucha más o menos entretenida. Pero ocupémonos de las que entregaron puntaje para el campeonato argentino.

En la categoría "A", Rubén Alonso y Rosmaldo Visintini no alcanzaban para presenciar una carrera del todo entretenida. Y así fue. Alonso ganó de punta a punta sobre Andrés Díaz (un tucumano con el Renault ex Tannure) y el catamarqueño Dante Vázquez, ambas figuras de importancia dentro de las pruebas zonales. Tranquilo como agua de pozo, Visintini pudo arañar un quinto puesto. Por otro lado el circuito no era del todo apto para los AU, y no era para menos, el día anterior rompió motor y largó con una tapa standard y el auto no le caminaba mucho que digamos. Pero por sobre todas las cosas, Visintini viajó a Tucumán para cumplir con el requisito de tener largadas como mínimo, las cinco carreras que exige CADAC para otorgar el título de Campeón Argentino que, dicho sea de paso, ya tiene ganado.

En la "B" Mayorga y Castañón eran candidatos y nadie en condiciones normales podía superar a los autos del equipo Guillermo Billy. Previniendo poca cantidad de inscriptos, Billy anotó un 504 completamente standard con la finalidad de contar con el mínimo de autos para que la carrera otorgara puntaje para el Campeonato. Los tucumanos que fueron

→





Castañón: mucha polenta y un triunfo lógico.

Abajo derecha. Pedro Parra: Tucumán bien representado.

Rubén Alonso: como se ve ganador cómodo (. . .y con una sola mano. . .).

a ver a Mayorga (el sábado en la clasificación se largó a llover y Paco anduvo cruzado por cuanta curva había en el circuito) quedaron felices. Correr para la tribuna que le llaman... Pero Castañón hizo el mejor tiempo. Claro que se quedaron con las ganas cuando Mayorga se quedó a la entrada de los mixtos con el distribuidor suelto. De ahí en más Castañón, tranquilo con su intocable primer puesto a pesar que **"esperaba que en la última vuelta se me rompa. Desde el Gran Premio del año pasado que no ganaba ni una. Tenía miedo de que no se cortara la mala racha"**, pudo llevar el 504 a la punta.

Segundo durante toda la carrera fue el piloto civil Pedro Parra, tucumano que con una berlina Fiat corta no disponía de los HP necesarios como para mejorar su actuación. Su muy buena performance lo sindicó como el mejor tucumano del momento, apto para categorías mayores de nuestro automovilismo. El tercero fue Rubén "Colorado" Alonso. Preguntó si lo dejaban correr, se lo permitieron y se metió no más, **"total ya gané en la "A", no tengo nada que perder y mucho por ganar. Por lo meños me divierto un rato más"**. Dicho y hecho. Se dedicó a darle con todo al Renault by Antelo manejando muy, pero muy bien, fuerte y llevándose los aplausos de la hinchada que ya se había ganado. Lógico, un Renault delante de muchos Peugeot y Fiat era una verdadero incentivo a la carrera. Al finalizar la prueba, cuando faltaban dos o tres vueltas, Mayorga volvió a la pista con el 504 para algarabía del público. **"Díaz ya le sacó 160 HP. Estos motores tienen levas y múltiples de admisión mejorados. Dentro de muy poco llegamos a los 100 HP/litro"**. Paco lo alcanzó a Castañón, que lo esperó un poco, y llegaron apareados bajo una salva de aplausos. Con Mayorga, Castañón y Alonso se salvaron las papas del espectáculo que el sábado se creía que iban a quemarse. Las carreras de Grupo Dos levantaron un poco el prestigio del alicaído automovilismo en Tucumán.

COSILLAS DEL JARDIN

A Rubén Alonso se le permitió correr en la clase hasta 2.000 cm³. Nadie entendía nada de nada; sabido es que en carreras puntables para el Campeonato Argentino de Grupo Dos, un auto de una categoría menor no puede correr en una categoría superior. A Alonso lo dejaron correr y por ello se inscribió. ¡Y esto, don Pancho! Después vino la explicación: el reglamento estipulaba que la clase "B" estaba reservada para automóviles de hasta 2.000 cm³ y no de 1.150 a 2.000 cm³ como todos creían. Gracias a ello, Alonso se pudo mandar el carrerón que se mandó en la clase "B".

Algunas lenguas no del todo buenas, insistieron en que el reglamento fue cambiado a último momento para permitir la inscripción de Alonso en la clase "B" ya que la lista de inscriptos era bastante pobre. Un Renault que andaba fuerte podía levantar el espectáculo. Legal o no, la medida fue muy acertada, pues Alonso se erigió en el "muchachito" de la clase grande.

Los Fiat 600 no pudieron largar. Entre ellos se destacaba el de Mataresse, un gran valor del zonal con un "Fitín" (muy Abarth, poco Fiat). Hizo uno de los mejores tiempos en la clasificación Parece que Fiat Argentina retiró la ficha de homologación del "600" para impedir que éstos corran. Además también habrían



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

retirado la de la berlina 1.500, de lo que se desprendería que la intención de la fábrica sería la de trabajar sobre motores 1.600 únicamente. ¡Ojo!, fue un rumor que corrió en Tucumán.

Francisco "Paco" Mayorga fue el punto de atención del público tucumano. Ya sea por sus nada convencionales pantalones verdes o por la manera de conducir el 504, estaba sindicado a ser el piloto más espectacular de la mañana. Pero no lo fue, en la carrera de Grupo Dos apenas largó se quedó en la vía porque se le zafó el distribuidor. A pesar de todo, en el medio del pasto, Roberto Díaz solucionó el problema y salió de vuelta cuando faltaba poco para terminar. Manejando al estilo "Mayorga", muy similar al de Di Palma, levantó al público en las tribunas. Con su coequipper Castañón recibieron el banderazo final juntos.

Luego corrieron en la prueba zonal para autos de 2.000 cm³. Ahí se mandó una gran macana: en la primera vuelta tocó un fardo de pasto y abandonó por haber torcido un brazo de dirección. ¡¡Peeeero Paco!!

El recordman de la mañana: Norberto Castañón. Ganó las pruebas de clasificación de Grupo Dos, pero el record de vuelta de todo lo obtuvo en la carrera zonal de más de 2.000 cm³ (desbandó neumático) seguramente en un giro en que anduvo chupado del Torino ganador. Bien Norbertito... hacía rato que no se te daba.

Los Peugeot del equipo Billy tienen 160 HP clavados. La cilindrada es la del 504 (1.650 cm³) y con sólo tener 5 HP más estarán arriba de los 100 HP por litro. Por el momento tienen 98 HP/litro.



Arriba derecha. Alonso: en Tucumán tuvo azúcar.

Díaz (Renault): por la carrera Visintini: cumpliendo un requisito para el Campeonato.

Mayorga: en una (la puntable), distribuidor roto; en la otra una pina.



AUTODROMO PARQUE 9 DE JULIO

San Miguel de Tucumán - Turismo Grupo Dos

CLASIFICACION

Clase A (Hasta 1.150 cm³)

Pos.	*Nº*	*Corredor*	*Marca*	*Tiempo*	*Vtas.*
1º	113	Alonso, Rubén	Renault Gordini ..	32m04s6	20
2º	160	Díaz, Andrés	Renault Gordini ..	32m13s7	20
3º	80	Vázquez, Dante	Renault Gordini ..	32m36s1	20
4º	102	Formoso, Enrique ..	Renault Gordini ..	32m47s1	20
5º	2	Visintini, R.	Auto Unión 1000 S .	33m08s	20
6º	106	Benzi, Angel	Auto Unión 1000 S .	33m18s	20

PROMEDIO DEL GANADOR: 101,040 km/h.
RECORD DE VUELTA: Alonso en la 4ª en 1m32s07 a 104,191 km/h.

Clase B (Hasta 2.000 cm³)

Pos.	*Nº*	*Corredor*	*Marca*	*Tiempo*	*Vtas.*
1º	202	Castañón, Norberto .	Peugeot 504	21m53s3	15
2º	205	Parra, Pedro	Fiat 1500 Berlina ..	22m03s1	15
3º	113	Alonso, Rubén	Renault Gordini ..	22m36s9	15
4º	102	Formoso, Enrique ..	Renault Gordini ..	22m42s3	14
5º	206	Regginatto, Andrés .	Fiat 1500 Berlina ..	22m02s1	13
6º	204	Millán, Pete	Peugeot 504	22m30s9	11
7º	203	Mayorga, Francisco .	Peugeot 504	21m53s4	8
8º	201	"Bonny Blasco" ...	Peugeot 404	9m18s3	6

RECORD DE VUELTA: El 203 de Mayorga, en la 3ª en 1m23s2 a 116,820 km/h.
PROMEDIO DEL GANADOR: 111,165 km/h.

12 HORAS CITROEN EN TUCUMAN

El día 7 de noviembre a las 20 horas se largará desde el centro de la ciudad de San Miguel de Tucumán, la competencia de 12 Horas reservada a máquinas Citroën 2 CV categoría standard exclusivamente. Luego de la largada simbólica en el centro de la ciudad, los autos se dirigirán en caravana hacia el Autódromo Municipal, donde a las 21 horas serán entregados los autos al Parque Cerrado. Una hora antes de la largada oficial se hará entrega de las máquinas a los competidores. A la hora 0 del 8 de noviembre se largará la carrera al estilo Le Mans. Los interesados en inscribirse lo podrán hacer por carta o personalmente a la Asociación Tucumana de Automóviles Standard, José Colombres Nº 10 o en Citronort (Concesionaria CITROEN de Tucumán), Jujuy 240. En forma telefónica se podrán inscribir a los teléfonos 19311 y 29164. El cierre de las inscripciones se llevará a cabo el día 4 de noviembre a las 20 horas. Algo importante: los organizadores, ofrecerán a todos los competidores que no sean de la Prov. de Tucumán, alojamiento gratuito durante tres días (6, 7 y 8 de noviembre).

Los pilotos deberán ser dos por automóvil y los relevos se realizarán como máximo cada dos horas y como mínimo cada una hora. Los pilotos que deseen participar lo podrán hacer con el registro habilitante y la revisación médica se llevará a cabo en el circuito.

Parabrisas CORSA participará en estas 12 Horas de Tucumán con un automóvil cedido gentilmente por Citronort, integrando el equipo oficial de la concesionaria, así que... ¡a temblar competidores!

Sábado a la tarc

CHAR

No hay ni un tornillo quieto. Pareciera que a los que no cumplen ninguna función les han enseñado enroscarse y desenroscarse para no perder la costumbre. La pulcritud del taller (¿o fábrica???) sigue siendo la misma. A pesar de ser sábado a la tarde, la actividad no decae y así se puede ver a todos sus colaboradores afanados en repasar una tapa de cilindros, doblando una chapa, o lustrando un molde de carrocería, o colocando un múltiple, o inventando una singular bomba de frenos. Su trabajo de supervisión es el de todos los días. Sin embargo hay un detalle particular en la visita: no hay ruido de motores. Aprovechando la solemnidad del momento buceamos en Oreste Berta subre sus próximas labores y este es el resultado.

La noticia que invadió el ambiente en las últimas horas era la que aseguraba que un auto de Berta participaría el 21 y 22 de noviembre en Interlagos. "Había sí, una posibilidad de que fuéramos a Brasil a correr en esta carrera de 1000 millas o 1600 kilómetros. En estos momentos, como verás, estábamos analizando esto, pero hemos decidido recién que prácticamente no se podrá llevar a cabo. Los motivos son los siguientes: la imposibilidad de conseguir la cantidad de cubiertas necesarias para una prueba de esta duración y la falta de tiempo disponible para adecuar el auto para la parte nocturna de la carrera. Había que hacer algunos cambios en la parte eléctrica e iluminación para poder correr durante la noche y eso nos llevaría un tiempo que en estos momentos no disponemos".

¿Con qué auto y pilotos pensabas correr?

"Pensaba utilizar el Sport Prototipo que actualmente está usando Luis Di Palma, sin el lastre, o sea que íbamos a correr con un peso total de 850 kilos y el segundo piloto iba a ser con toda seguridad Carlos Marincovich." La evidencia de que la cosa está virtualmente descartada lo da el hecho de que el SP rojo se encuentra en el taller sin motor y con señales de que ha sido desmantelado para una revisación integral. Aunque existiría una remotísima posibilidad para correr, según lo confiesa el propio Oreste. "El lunes estaré en Buenos Aires a primera hora para intentar resolver el problema de las cubiertas; si se pudiera solucionar pensaríamos nuevamente en viajar, pero estoy convencido de que es casi im-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

e sin carreras...

por HECTOR ACOSTA

LAMOS CON BERTA

Un largo diálogo con Oreste Berta nos permitió conocer su actividad actual, sus planes para la temporada, sus opiniones sobre Grupo dos, una buena cantidad de primicias en general

posible superar el inconveniente de los neumáticos."

¿Te gusta un tipo de carrera así?

"Sí, realmente me hubiera gustado mucho participar."

Tras consultar sobre la posibilidad de un viaje a Brasil, encaramos el tema del automovilismo nacional.

Para lo que falta del campeonato SP, ¿habrá algo nuevo???

"No, no, nada nuevo; está el SP de motor trasero que en pocos días pensamos hacerlo rodar pero no sé si va a competir durante el transcurso de esta temporada o si empezaremos con la primera carrera del año próximo. Incluso todavía no está decidido para quien va a ser porque la venta se realizará a Ika-Renault y la fábrica decidiría quien lo va a pilotear".

¿El nuevo reglamento de la categoría te deja satisfecho???

"Creo que más o menos nos pone en paridad de condiciones a todas las marcas participantes. O por lo menos si no quedamos iguales las diferencias reglamentarias que había este año se achican un poco."

¿Vas a utilizar el motor 7 bancadas?

"No. No creo que dispongamos de ningun motor siete bancadas para poder competir, por cuanto no se nos ha avisado nada de la fábrica de la disponibilidad para el uso de esos motores."

¿La necesidad de seguir con el cuatro bancadas y las nuevas libertades, te permitirán introducir cambios???

"Por supuesto. Habrá algunos cambios fundamentales en cuanto al cigueñal para adecuarlo al cambio de carrera conforme al nuevo reglamento y posiblemente una tapa de cilindros de nuevo diseño la que actualmente estamos estudiando."

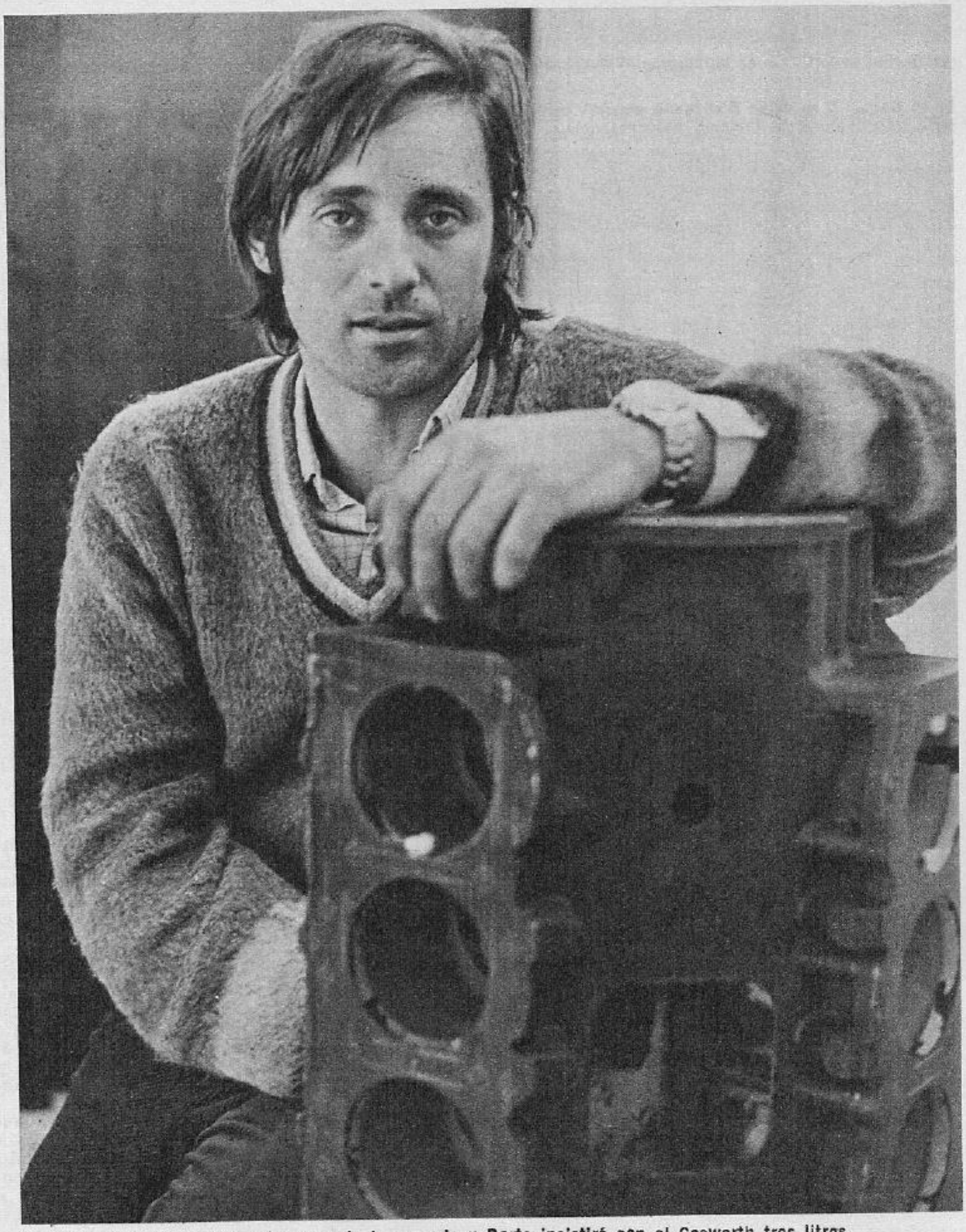
¿Qué pasará con el anexo jota grupo dos?

"Creo que los cambios introducidos en el reglamento atentarán contra el futuro de esta categoría. La preparación de los autos se va a convertir en algo cada vez más complicado; en el caso nuestro habrá necesidad de dejar de lado alguna categoría y en ese tema optaríamos por descartar anexo jota grupo dos."

¿Y qué pasará con el turismo de carretera Fórmula "A"

"Actualmente estamos en una condición bastante favorable porque nos lleva muy pocas horas de trabajo y estamos con los autos en condiciones de andar en punta. Trataremos de estirar esto el mayor tiempo posible sin perder demasiado

→



El motor propio no podrá estar para la temporada y Berta insistirá con el Cosworth tres litros.



El Berta-Cosworth en el autódromo. Volverá a conmover las tribunas en los próximos Mil Kilómetros.

En el Berta LR se están realizando algunas modificaciones pequeñas para la temporada. Básicamente menos peso para mejorar la relación peso/potencia.



tiempo en esta categoría. Incluso nos ayuda mucho el hecho de que la serie de motores realizada es tan pareja en cuanto al rendimiento que todos andan iguales y contentos."

Vemos al Fórmula Uno que está siendo alistado progresivamente, ¿tenés pensado hacerlo correr pronto?

"No; se va haciendo a tiempo perdido, en los momentos libres se construye alguna pieza suelta y por supuesto muy, muy despacio, porque no hay nada que justifique un apresuramiento."

De toda la actividad nacional sintéticamente desarrollada, sentimos la necesidad de saltar a las posibilidades de Oreste Berta en todo lo que se relacione o vincule con carreras en Argentina pero de proyección Internacional. El tema era muy lindo para ocuparse y de él surgieron importantísimas novedades.

El diez de Enero se corre en Buenos Aires la primera fecha del Campeonato Mundial de Marcas, ¿que estás haciendo para esta carrera en particular?

"En el Berta-LR se están introduciendo pequeñas modificaciones con respecto a la prueba que corrimos en Nurburgring hace algunos meses. Hemos buscado mejorar la relación peso-potencia por los dos lados: alivianarlo un poquito y darle algo mas de potencia al motor. Tambien hemos corregido algunas cosas en la suspensión.

El motor va a ser exctamente el mismo y casualmente pensamos que en el transcurso de las dos próximas semanas comenzaremos los ensayos, probando algunos materiales nuevos y las reformas introducidas."

Oreste, dos semanas después, el 24 de Enero habrá Fórmula Uno sin puntos, también en Buenos Aires, ¿Te interesaría hacer correr tu coche con el motor Cosworth, por ejemplo?

"Como interesarme, me interesaría muchísimo, pero creo que está fuera de nuestro alcance construir un auto F1 en estos momentos. Un poco por el tiempo que se precisa para hacerlo y experimentarlo y otro poco por la parte financiera.

"Es muy difícil hacer un auto para presentarlo en una sola carrera. Ya es un casi lujo el haber hecho el Berta-LR para correr una sola vez al año, e incluso desactualizándose constantemente."

Entonces la solución sería hacerlo correr permanentemente. Pienso que están dadas las condiciones para que el año venidero viajen a Europa, pero con mucho más tiempo...

"Puede ser. Pensamos en el 71 actuar mas seguido con el SP, haciendo algunas carreras en Europa, y en lugar de ir a una sola carrera programar una serie de pruebas donde en poco tiempo se pueda correr en varias."

¿Depende del nuevo motor la incursión europea?

"Claro, cuando el motor rinda bien, si Dios quiere, iremos a hacer por lo menos dos o tres carreras como para probar y depende de eso decidiremos en definitiva."

¿Te interesarían las carreras de larga duración o las clásicas de Mil kilómetros o seis horas?

"Por la falta de experiencia nuestra en carrera de largo aliento es preferible que las pruebas que elijamos sean del orden de los mil kilómetros."

Sabemos que has tenido muchos altibajos en la construcción del motor e incluso que en las últimas horas has tenido problemas muy serios ¿Qué nos podés decir?

"Estábamos algo atrasados pero ahora pegamos un salto bastante grande, lástima que en los últimos días hemos tenido problemas bastantes graves en la construcción de las tapas de cilindros y esto nos vá a demorar alrededor de veinte días más. Esto también nos hace dudar sobre la fecha en que podría presentarse el auto en Europa, porque hacer un motor por primera vez y decidir la cantidad de tiempo que precisaremos para hacerlo caminar es más difícil que proyectarlo. De no mediar problemas para nosotros, estimo que en un término de seis meses podría concluírse todo."

Volviendo al país, se acaba de anunciar una petit-temporada internacional de grupo dos en tres autódromos diferentes que podrían ser Córdoba, Comodoro Rivadavia y Balcarce. ¿Te gustaría presentar algún Torino contra los coches europeos?

"Gustar me gustan todas. El mayor enemigo es el tiempo. Sería cuestión de pensarlo, porque yo no conocía nada al respecto. Hemos hablado sobre la posibilidad de correr en el autódromo de Córdoba, hace mas o menos cuatro o cinco meses, pero despues no supe mas nada y por supuesto es una cosa que no hemos tenido en cuenta. Habría que ver como calza en nuestro calendario de actividades, que vos sabés muy bien como es..."

Para completar el cuadro de posibilidades, ¿has pensado en construir algún auto para hacerlo correr en tu terruño, Rafaela, el 28 de Febrero contra los coches y pilotos americanos? Aunque pienso que está descartado...

"En realidad es así. Lo hemos descartado directamente por dos razones: una, no está dentro de lo que podemos hacer, y otra, no está dentro de lo que nos interesa hacer."

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TOQUECITOS DE BOCINA

Un nuevo auto para Turismo de Carretera Fórmula A se está terminando en el taller del kartista Jorge de Amorrortu. Se trata de un Valiant II que tripularán Julio Dante Muñoz y Jorge Verbisky. Ambos pilotos, aunque últimamente no han participado en carrera, tienen buenos antecedentes en la categoría Turismo, el primero de ellos a bordo de un Auto Unión y el segundo en la categoría menor con NSU. El patrocinador del nuevo TC "A" es la firma Annan de Pergamino.

El piloto Oscar Gagliardi acompañado por Marcelino Ares regresaron a Buenos Aires, luego de participar en el Rally Segunda Fecha plieron la Temporada en Europa. La fiesta será en El Pinar de Rocha en el mes de diciembre.

En Los Angeles, California, nuestro corresponsal viajero don Evaristo Aníbal José Ignacio Valentín Eduardo "Pirulo" Tuero y Obes, detectó al ex motociclista argentino Salvador Sardá (hermano de Raúl) que con un Chevrolet 55 se pavonea en las pistas tipo "Ocho" con cruces y que lleva en la puerta, la leyenda Parabrisas CORSA. ¡Gracias y suerte, don Salvador!

Renace el decaído "Cocho's Yellow Team". Formará con Osvaldo



Salvador Sarda: "Con pasta de pulir sale. . .".



Gagliardi-Ares: De Paraguay con B.M.W.

Campeonato Shell disputado por caminos paraguayos. El binomio argentino, tripulando un B.M.W. 700 Cupé se clasificó noveno en la prueba de circuito en Asunción y 24º en la clasificación general del Rally. Es de destacar que el ganador del rally fue un Peugeot 404, mientras en la clasificación se ven alineados autos tales como Alfa Romeo 1750, BMW 1800 y 2002, Toyota, Honda, Fiat 124 y Mercedes Benz 300. Otro argentino, Marcos Galanti con un Torino 380 W, se clasificó 9º en su categoría.

Nuevamente Benedicto Hugo "Chiche" Caldarella es noticia y nuevamente "Chiche" vuelve al Viejo Mundo pero esta vez no correrá en monoplazas, sino que lo hará en rally. La idea de "Chiche" es viajar a Europa a correr el Rally de Montecarlo junto con Ernesto Vaccareza en un Abarth 850. Veremos y buena suerte.

Los integrantes de Fórmula Dos y Asociados organizan una fiestita para agasajar a Lole Reutemann y a todos los integrantes del Equipo de Fórmula Dos del ACA que cumCocho López y Jorge González Montbrun. El fuerte de este equipo será la Fórmula Dos con dos automóviles con motor Peugeot y un 504 con preparación Grupo 2 con el cual se turnarán los dos pilotos. López en circuito y González Montbrun en carreras de ruta Existe una posibilidad de que, además, se arme un Peugeot 504 para Turismo de Carretera Fórmula "A".

El Astillero Juanjo organiza para dentro de 15 días una carrera en el Lago de Palermo, con la presencia de pilotos de Turismo Anexo J. La especie de "Desafío de los Valientes" náutico se concretará con la presencia de Cocho López, Dora Bavio, Paco Mayorga, Pepe Migliore y otros como Rodríguez Canedo, Galluzzi, Apkarian y Larry a confirmar. ¡Habrá que verlos en el agua!

Dorita Bavio recibió una oferta de la Comisión de Carreras Concesionarios Chrysler para tripular un Dodge Polara en las carreras de Turismo de Carretera Fórmula "A" y especialmente en el Gran Premio de TCA que se hará en la Provincia de Mendoza en diciembre. Probablemente, Dora siga corriendo con Peugeot en Turismo Grupo 2 y con Dodge en TCA.

APAT confirmó ya la realización de su clásica carrera de larga duración, que este año llevará la denominación de "Maratón de APAT 26 Horas de Turismo Grupo 2". Una reunión realizada en la semana pasada en la sede de la entidad, unió a representantes de las cuatro marcas que podrían participar en la clase mayor de más de 2.000 cm³. De tal conversación surgió que además de la caterva interminable de Torino 380 W, participarían en las 26 Horas de APAT, dos Dodge (un GTX y una Cupé producida en México) cuyos volantes probablemente sean Omar Mura Cuvertino, Cacho Fangio o Juan Manuel Bordeu. Ford Motor presentaría dos Fairlane V8 Grupo 2 y General Motors, por intermedio de su Comisión de Concesionarios, llevaría dos Cupé Chevy y un Chevy cuatro puertas. Parece que todo marcha bien para la carrera larga del año.

El piloto Alberto Bruno, de Chivilcoy, es padre de una niña de 3,600 kg. La chica nació el 27 de octubre y se llama Eugenia Andrea. Felicitaciones.

El 15 de noviembre habrá carreras en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. Se trata de la que organiza el Vicente López Automóvil Club y que se reservará a automóviles Fiat 600 y Citroën 2 y 3 CV. Además habrá motociclismo por el Campeonato

Dorita Bavio: Peugeot TC2 y Dodge en TCA.



TOQUECITOS DE BOCINA

Argentino en las categorías 150 y 175 cm³.

Jorge Cupeiro y Luisito Di Palma hicieron algunas tiradas juntos, antes de la suspensión de la carrera de Pergamino para Turismo Carretera Fórmula "A". Según contaron testigos presenciales del hecho, Di Palma se le iba en la salida de las curvas y el "Gallego" Cupeiro se escapaba en las rectas. Cupeiro: **"No sé si Luisito estaba andando a fondo pero en las rectas me le iba bastante".**

El Córdoba Automóvil Club prepara ya su Temporada Internacional de Turismo Grupo 2. Para esta Temporada se ha calculado un presupuesto base de 30 a 40 millones de pesos y se cuenta ya con el apoyo del Gobierno de la Provincia de Córdoba. Es intención de la gente de Córdoba completar la competencia que se desarrollará en su autódromo, con dos competencias en el Autódromo de Las Flores y en el Autódromo de Maggiolo. Las clases en que se dividirá esta Temporada serán las siguientes: A) Hasta 2.000 cm³ y B) De 2.000 hasta 5.000 cm³. Según lo expresaron los organizadores, ya se encontrarían interesados en la idea el piloto peruano Federico "Pity" Block y la Scudería Autodelta de la Alfa Romeo que concurriría con sus Alfa GTAm.

Cada vez toma más cuerpo la idea del Grupo Uno para el año próximo. En general todo el ambiente se muestra más que de acuerdo con el mismo. Es unánime el criterio acerca de que podría ser la salvación del automovilismo. Por sobre todas las cosas porque daría participación dentro de la "cosa" a mucha más gente. Evidentemente no hay que pensarlo mucho más.

El equipo Coelho no participará en el próximo Gran Premio Internacional de Turismo. La decisión fue tomada teniendo en cuenta el extenso recorrido del mismo y lo oneroso que resultaría poner en línea de partida al equipo. Por este año la actividad del team de San Fernando se ha dado por finalizada.

Estaría prácticamente decidido el cambio de marca del team Steven. Más que probable es que el año próximo los Truenos de Ruesch y Monguzzi sean propulsados definitivamente por motores Dodge. Al parecer las experiencias realizadas en el coche de Monguzzi dieron resultado satisfactorio.

La Comisión de Carreras de Cosquín, conjuntamente con el Córdoba Moto Club, realizará el próximo 8 de noviembre, una prueba zonal a través del Pan de Azúcar, circuito éste que no se utiliza hace un buen tiempo. La prueba se largará en Cosquín rumbo a Villa Allende, donde finalizará la primera etapa. Tras una neutralización se largará el segundo parcial por el mismo camino finalizando en la Ciudad de Cosquín.

El circuito está siendo cuidadosamente arreglado en estos momentos gracias a la colaboración del Ministerio de Obras Públicas, que ha contribuido con máquinas adecuadas para la emergencia.

La gente joven de Cosquín ha cursado invitaciones a numerosos pilotos que compiten en el campeonato argentino y que por supuesto gustan de los trazados de montaña. Al respecto se ha ofrecido a todos aquellos que deseen participar estadía paga durante toda la semana previa a la competencia.

Esta será al penúltima fecha del campeonato zonal ya que la última será en Justiniano Posse el próximo 15 de noviembre.

Moviéndose vertiginosamente, el Club YPF sigue llevando adelante la tremenda tarea de arbitrar adecuadamente los medios para que la Temporada Internacional pueda realizarse como es debido el próximo enero. En el momento del cierre de este número nos llegó el comunicado Nº 3 de la institución organizadora al periodismo. Por ella se anuncia la constitución —futura— de una Comisión Especial de periodistas argentinos especializados en automovilismo cuyo fin será el de atender a los periodistas extranjeros que nos visiten. En otro apartado el comunicado deja aclarado que no hubo ninguna gestión por parte del Club YPF ante las autoridades competentes con el fin de suspender cualquier carrera que se pensara realizar en el Autódromo Municipal de Buenos Aires en el tiempo que queda hasta la Temporada. **"Al respecto significamos que tanto la realización de las obras y mejoras de dicho escenario, como su utilización en competencias de índole nacional queda reservado únicamente —como es natural— al criterio y atribuciones de las autoridades municipales y deportivas pertinentes"**, aclara el parte de prensa.

CORSA estuvo a su vez en el Autódromo el domingo por la mañana observando el estado en que se encuentran las obras de mejoramiento. Ya está terminado el trabajo de reparación del pavimento y actualmente se está trabajando en el emparejamiento de las banquinas en el curvón del fondo como se puede ver la foto. Se han colocado nuevos guard-rails en la zona del tobogán y la horquilla y se demarcaron los bordes de la pista con pintura blanca.



Trueno-Sprint **Equipo Steven: ¿Quizá con Dodge?**



Alfa Romeo GTA: A Córdoba desde Italia.

Curvón del fondo: por unas banquinas lisitas...



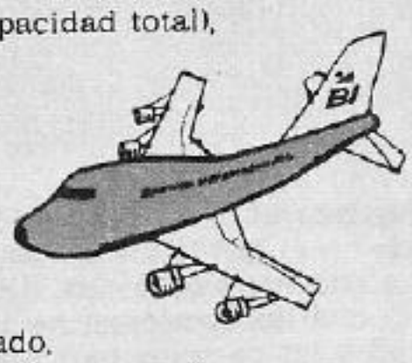
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Ama a tu prójimo.

(Ponlo en la lista de las 9 personas que más quieres en el mundo).

Aleluya.

En Braniff estamos contentísimos.
No cabemos en nuestros uniformes de la alegría.
Porque el día 15 de Enero, inauguramos nuestro primer Jumbo Jet 747 a Hawaii.*
Y porque es el más anaranjado,
el más cómodo (único con 3 living-rooms en clase turista),
el más profesional (puntualidad inglesa),
el más exclusivo (detalles Braniff, como comer con cubiertos de plata),
el más generoso (360 pasajeros a sus anchas... en vez de 490 pasajeros que es su capacidad total),
el más Pucci (nuevos diseños para cubrir dulces azafatas),
el más delicioso (Langosta chilenísima, Boeuf Strogonoff),
el más sofisticado (el primer avión con "penthouse"),



pero sobre todo, el más liberado,
y romántico, (porque en Braniff somos así)
y original, (porque en Braniff somos así),
y divertido, (porque en Braniff somos así),
y cálido, (porque en Braniff somos así),
y personal,
y el más más del mundo entero.

* desde Dallas

Pero de qué sirve todo esto sin amigos?

La alegría es tan grande que amamos a nuestro prójimo más que nunca. Porque en Braniff sentimos que las cosas buenas (como nuestro feliz y enorme 747) están para compartirlas con los amigos.
Tenemos tantas ganas de que usted inaugure nuestro personal Jumbo Jet 747!
Y "**Semana Gráfica**" encontró la mejor forma.
Organizando el concurso "Ama a tu prójimo y ponlo en la lista del 747 de Braniff"
Para que usted viaje con las 9 personas que más quiera en el mundo. Llene el cupón y ojalá sea usted (y sus 9 amadas y/o amados) los que se ganen:
7 días intensos en Hawaii, con sus 6 movidas noches,
(con excursiones organizadas por Dynasty Tours),
un hotel de película de espionaje (el Ala Moana),
beber tragos sin ley seca,
derrochar las propinas,
revolcarse en blancas arenas,
atragantarse con manjares raros,
hacer surf o bañarse,
y hasta tener dinero de más en el bolsillo.
vivir alguna aventura extra,
sacarse fotos con los otros 9,
mandarle al décimo una postal,
y etcétera,
todo gratis, pero lo que se dice gratis.

Festejando su personal **747**
(la nueva manera de volar)

Braniff ama a su prójimo más que nunca.

concurso revista SEMANA GRAFICA

Ama a tu prójimo y ponlo en el 747 de Braniff.

1. Llene este cupón con su nombre y los nombres de las 9 personas que más quiera en el mundo.
2. Envíe el cupón a Editorial Abril S.A. (Semana Gráfica) Avda. Leandro N. Alem 896 - Capital o llévelo personalmente a su Agente de viajes o a una oficina de Braniff y déjelo en la urna correspondiente.
3. El ganador de este concurso recibirá
—Diez pasajes a Hawaii en el Jumbo Jet 747 de Braniff.
—Diez estadías durante 7 días.
—Con todo absolutamente gratis (hasta propinas), incluyendo dinero extra para tener en el bolsillo.
4. Empiece una campañita personal para que otros lo coloquen a usted en sus respectivos cupones. Haga cara de prójimo.
5. Cruce los dedos.

Vivo en .....
Mi documento de identidad es .....
Mi Agente de viajes es .....
De entre todos los cupones recibidos, se extraerá el favorecido ante escribano público el día 4 de Enero de 1971 en Editorial Abril S.A.

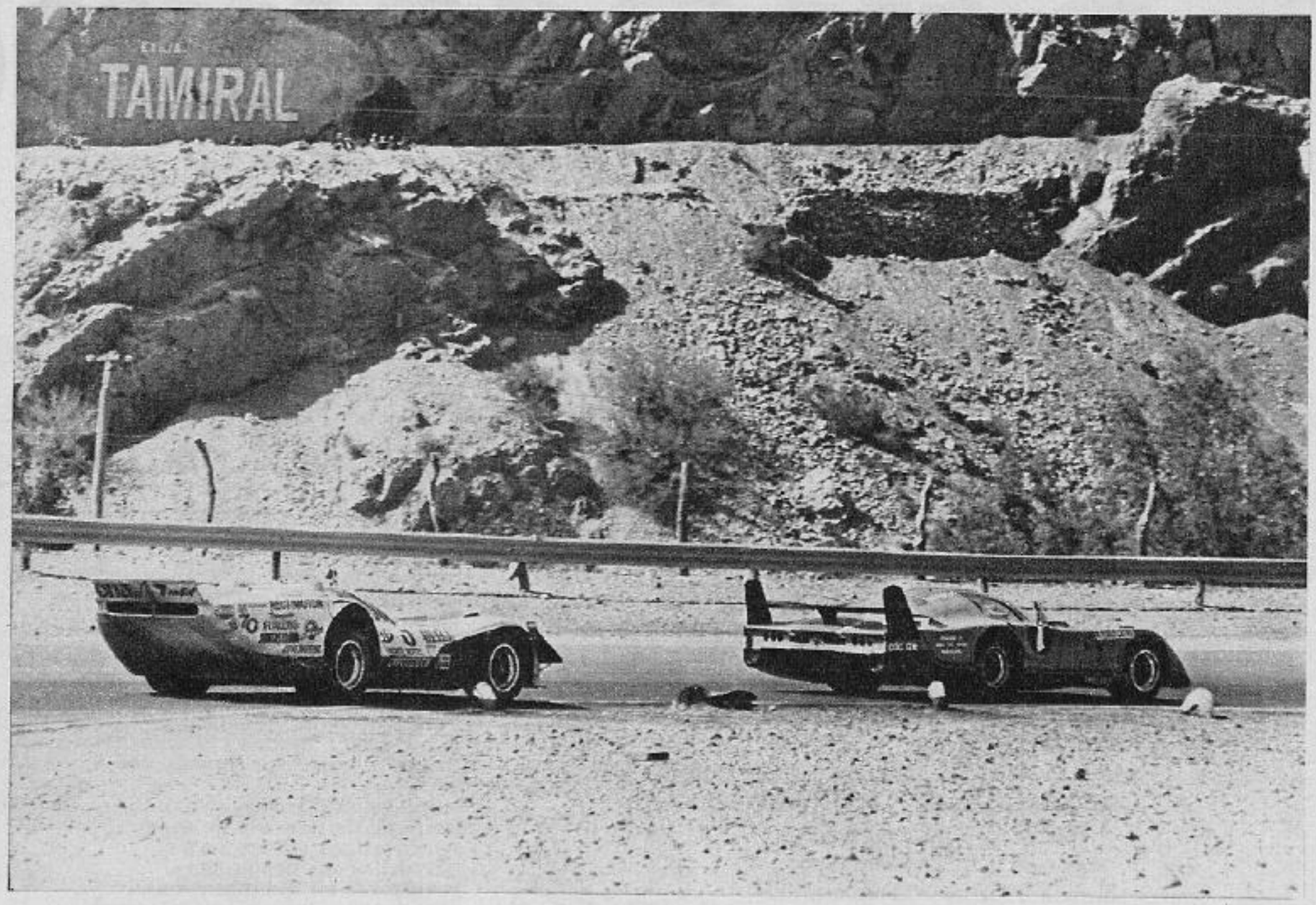
Me llamo .....
y amo a los siguientes prójimos:
1 .....
2 .....
3 .....
4 .....
5 .....
6 .....
7 .....
8 .....
9 .....

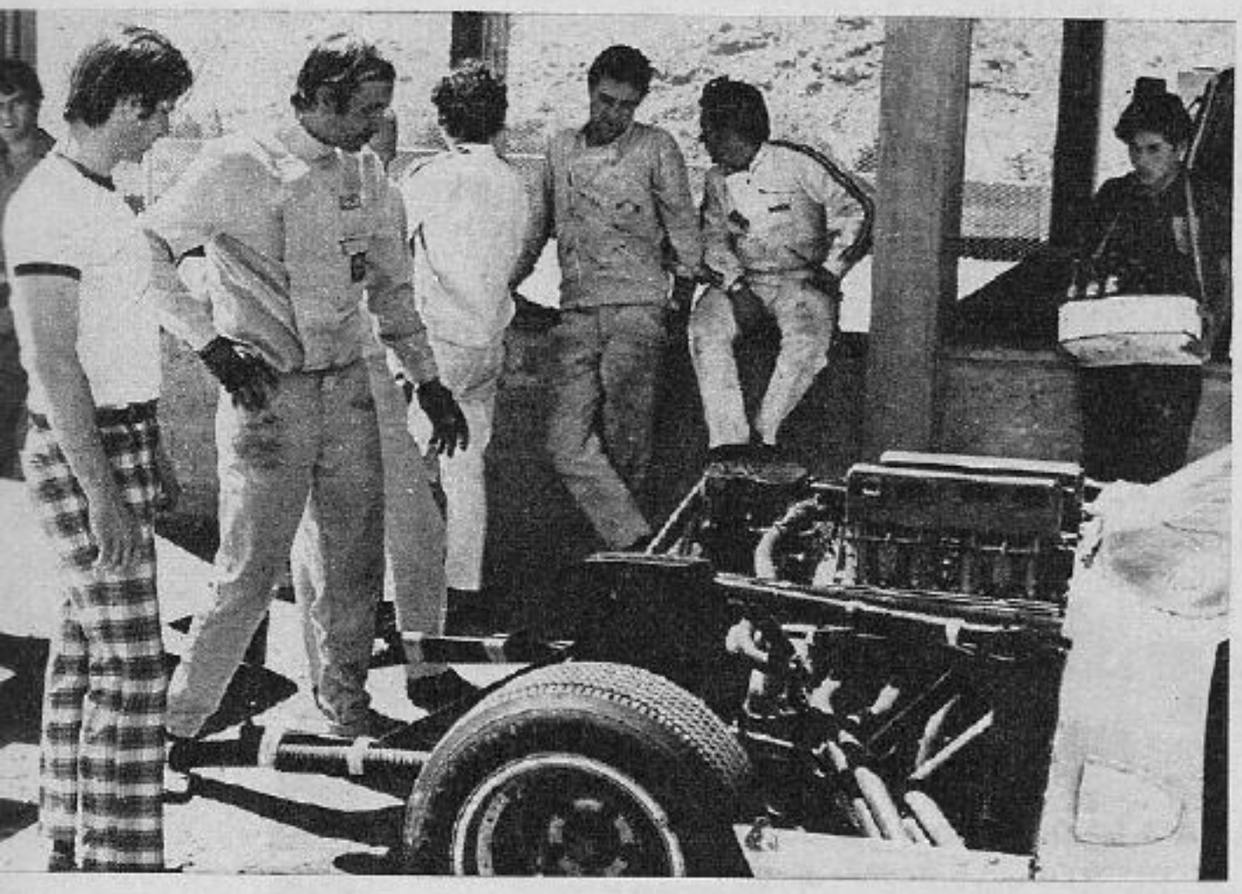
Braniff International

DESPUES DE SAN JUAN

UNA MIRADA A

Un análisis de la categoría luego del triunfo-confirmación de García Veiga en el Zonda de San Juan. Los autos, los motores y los pilotos y la explicación de las diversas performances de 1970







Llegando al final de la recta del fondo en el Zonda los SP se apres**tan a una frenada brusca, decidida,** en la cual se escalonan hacia abajo todos los cambios para doblar la aguda horquilla en primera.

Sin duda el auto más veloz de todos los SP actuales es el Chelco de García Veiga y verlo en acción en ese lugar es un placer visual y auditivo. El auto viene —200 metros antes de la horquilla— a 245 km/h lanzado en quinta velocidad. Allí el pie derecho se levanta del acelerador y comienza la rítmica maniobra que el Nene García Veiga cumple a la perfección. Mientras oprime el freno se suceden los cambios perfectamente sincronizados con la acelerada intermedia. Cuarta, tercera, segunda, primera y allí mismo el volantazo a la izquierda para salir acelerando limpiamente.

El Nene García Veiga maneja muy bien (no es novedad, claro), su auto es un buen medio mecánico y el conjunto demuestra un nivel muy alto de conducción y performance. Ese es el mejor ejemplo del cambio positivo que significó llegar a la actual categoría de Sport Prototipos, una realidad que con todos sus defectos evidencia el notable progreso alcanzado en tan pocos años.

Pero hay muchas cosas que no están bien, por supuesto. Mientras García Veiga se encuentra cómodo en San Juan girando por debajo del minuto y quince segundos para la vuelta, hay otros autos cuyos pilotos no pueden ni siquiera acercarse a ese registro. Hay motores que tienen menos potencia, pero también hay autos que no doblan, que frenan mal, en los cuales no se trabaja como es debido. Un análisis técnico de la categoría encuentra en seguida marcadas diferencias.

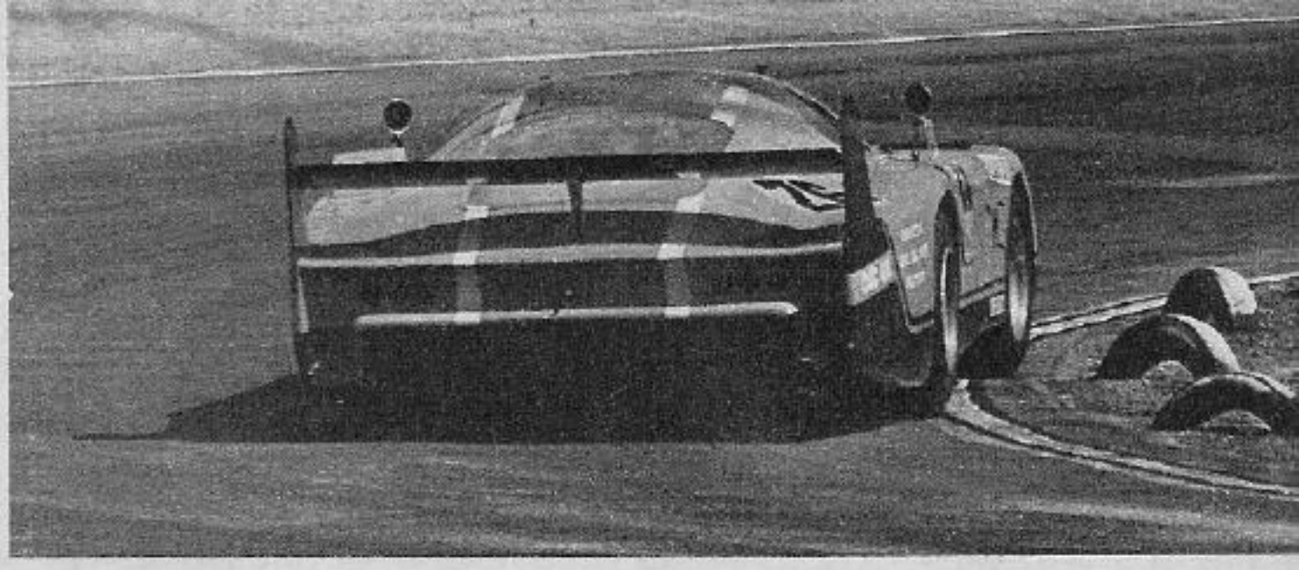
LOS AUTOS

La cantidad de coches que nutre la categoría no es muy grande. Es lógico si consideramos el costo de cada unidad que por lo bajo se puede estimar en cinco millones de pesos por auto. En esa veintena de autos que se ven en los circuitos, dos modelos sobresalen netamente de los demás en cuanto a las prestaciones que ofrecen: los autos construidos por Horacio Steven, Campo, Fraga y su equipo (llamados Chelco los que son de la comisión GM y Trueno los del equipo de Steven) y los dos Berta spider que conducen Di Palma y Copello. Estos dos autos son las dos unidades más modernas de la categoría y probablemente sean los que ofrecen el mejor rendimiento desde el punto de vista de chasis y carrocería. Usan el motor Tornado que es menos potente que el Chevrolet y sin embargo pueden pelear cualquier carrera y además marcar también los mejores registros en pruebas de clasificación.

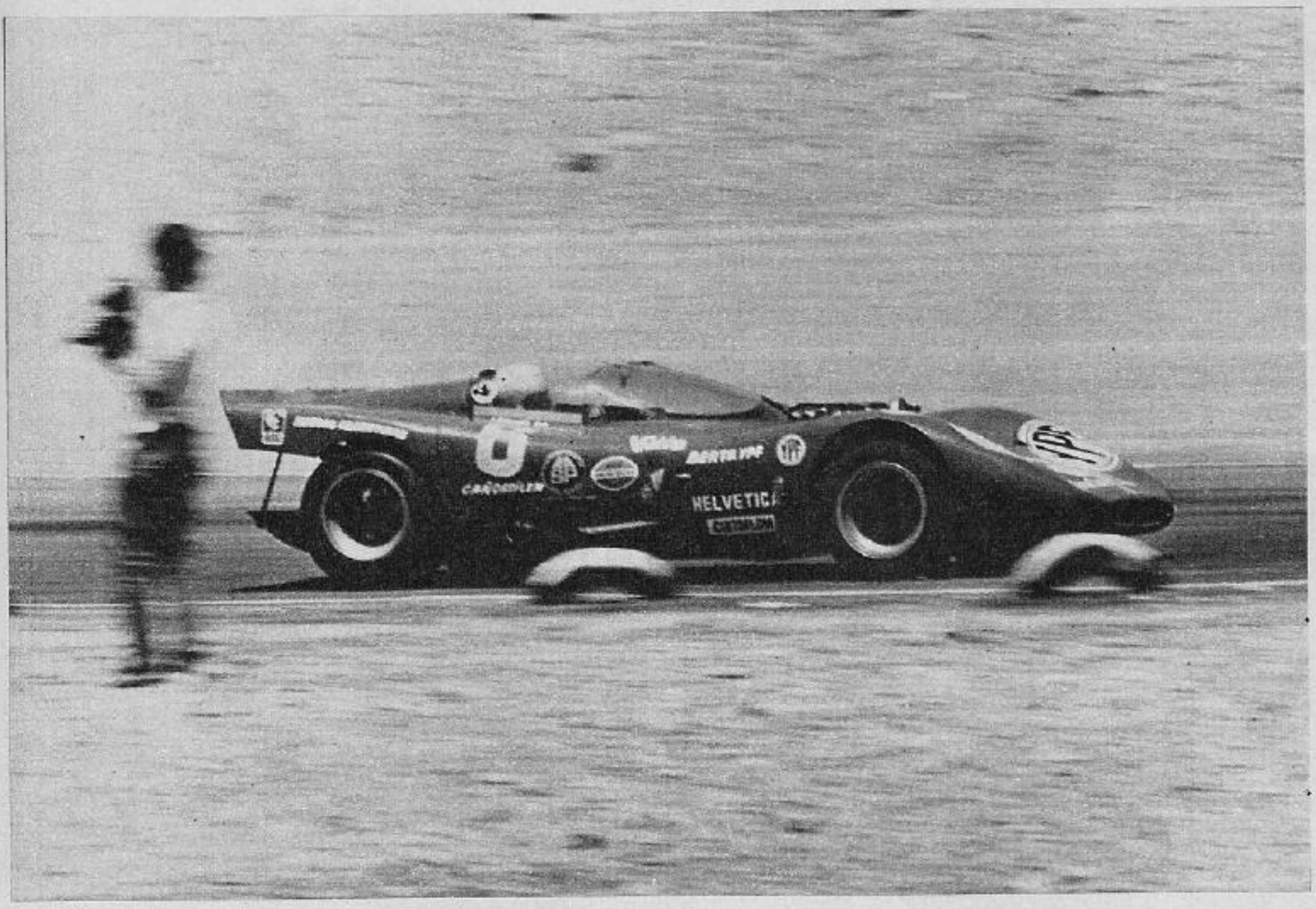
Junto a esos dos tipos de autos se puede ubicar al Chevrolet de

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS SP



García Veiga y Cupeiro: los dos mejores Chevrolet.



Berta spider de Luis Di Palma: 340 HP bajo el capot.

Berta analiza el coche de Nasif: —Esto se debe ir de trompa.

Chelco de Marito García: no dobla igual que el auto del Nene.

Pairetti, Formisano y Zampini; además ocho enormes trompetas de carburadores.

EL ANALISIS HUMANO
(PILOTO POR PILOTO)

Néstor García Veiga: Diez puntos. Gran piloto, sabe aprovechar a la perfección las virtudes de su auto.

Jorge Cupeiro: Es el único particular que sabe correr y manejar un equipo como si fuera una empresa. Anda muy rápido, aunque sabe respetar muy bien todos los límites.

Carlos Ruesch: Sensato, veloz, no comete errores. Con el Nene y con Cupeiro son los tres pilotos que saben aprovechar mejor su auto.

Héctor L. Gradassi: No tiene auto para discutir la punta y está cuarto en el campeonato. Es el mejor elogio. Todos saben además cómo anda Gradassi.

Eduardo Copello: Con el auto viejo era imposible hacer nada. Con el nuevo, Copello vuelve a discutir la punta. Con menos motor que Di Palma conquistó en San Juan exactamente el puesto que le correspondía por motor.

Luis Di Palma: Es probablemente el piloto más veloz de todos para frenar, para doblar, para cualquier situación imprevista. Le faltaron resultados en el año.

Mauricio García: Sufre la eterna condición de ser piloto número dos. En su Chelco se experimentan las cosas nuevas y no es lo mismo que el auto del Nene. Mauricio García es un piloto que puede andar muy bien y que en este momento está cumplindo una etapa en su carrera de piloto. Está para más.

Gastón Perkins: Con la Liebre III ya no se puede hacer nada. Para él el año 1970 es prácticamente nulo.

Nasif Estéfano: ¡Pobre Turco! Con ese auto no se puede pretender nada y aún así Nasif consiguió seis puntos en el campeonato. Es su mérito.

Jorge Ternengo: Al Nene le faltan medios y no puede correr limitado por factores económicos ajenos a la competición en-sí.

Angel Monguzzi: Es como Ruesch. Quizás un poco menos regular en su ritmo, pero también sabe aprovechar el auto sin castigarlo. Es un piloto veloz.

Jorge Cupeiro, un coche bien atendido, que dispone de un buen motor y que dobla bien gracias a que Cupeiro se preocupa por tener siempre lo mejor posible.

Luego viene el resto. Con coches que no funcionan bien porque les falta atención mecánica, dedicación o más simplemente motor. Que viene a ser el principal problema de todo.

DE 300 A 360 HP

Entre esas dos potencias se encuentran los mejores y los peores motores de SP. Y la falta de paridad entre los motores es lo que provoca básicamente la diferencia de velocidades y consecuente falta de lucha. El motor **Chevrolet** es por muerte el más eficiente de todos. De la unidad motriz más potente obtenida por Joseph para los Chelcos de la comisión se supone que llegó a la cifra de 360 HP. Esa es el arma más efectiva de todas y por eso el Chelco tiene el diez de handicap entre todos. Todos los motores Chevrolet tiran tranquilos hasta siete mil vueltas o aún más y evidenciaron durante todo el año un notable índice de llegadas (además de triunfos).

El motor **Ford**, en cambio, está capacitado en teoría para llegar con comodidad a los 350 HP pero en la práctica ningún motor Ford actual debe alcanzar esa cifra. Según Pronello, en San Juan sus motores tenían sólo 305 HP y luego en carrera demostraron que ni siquiera los tenían todos juntos.

El **Tornado** soporta el implacable límite de la velocidad lineal de pistón sumamente elevada que no permite elevar el régimen de vueltas so pena de roturas totales. Sin embargo **Berta** siempre tiene un as en la manga (es indudablemente el único hombre completo del país) y en San Juan presentó un motor en el auto de Di Palma que tenía 340 HP suficientes como para pelearle a García Veiga. El motor de Copello tenía menos potencia y se evidenció perfectamente cuando el coche de Di Palma se quedó en cinco cilindros y funcionaba igual que el de Copello en seis.

Finalmente el motor **Dodge** seis cilindros es la planta motriz más ingrata de todas y sin embargo en las dos últimas carreras dio resultados interesantes montado sobre un buen chasis como el Trueno de Monguzzi. No alcanza sin embargo la potencia de los Chevrolet y por lo tanto siempre regalará dos o tres segundos por vuelta frente al scratch Chelco.

Ese es el problema fundamental de la categoría. Los motores de virtudes desparejas provocan autos de performances diferentes. Por eso la idea primordial de los propios integrantes de la categoría SP es fomentar la igualdad en lo posible de los cuatro motores para obtener una categoría más disputada. Eso pretende el reglamento 1971 y permite suponer un futuro mejor.

GERMAN SOPEÑA

¡ HECHOS VANDALICOS

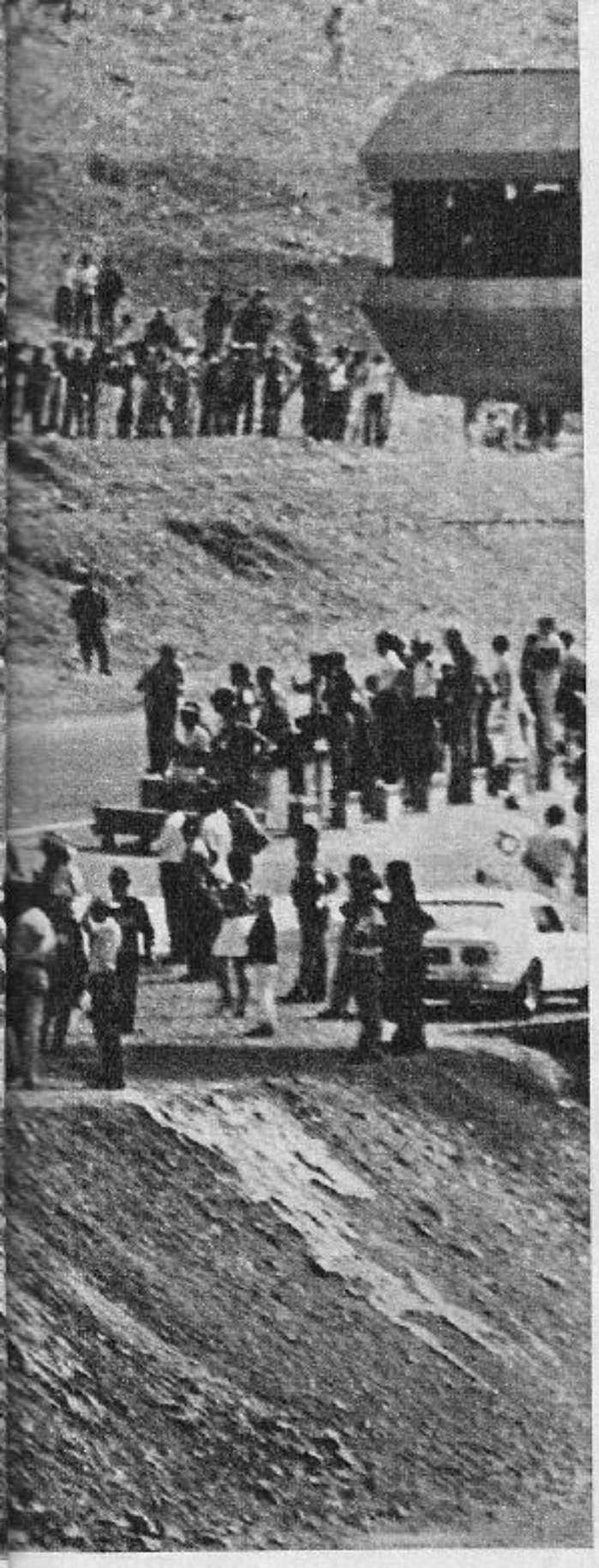


Oreste Berta piensa qué modificaciones le puede hacer al original bote que Carlitos Ruesch bota en ese preciso momento. Por su lado Pedrito Campo (que se acostumbre a bañar vestido como se puede observar) diseña mentalmente las suspensiones del nuevo auto. El brillo proviene de la prominente pelada que el joven constructor luce desde hace años.

Miss Universo después de sufrir un remolón llevado a cabo por manos ligeras y despiadadas conversa con el responsable y centrado Flaco Parodi. Junto a ellos la esbelta "police-woman" de las misses que no se salvó de la zambullida en ropas de calle. Hubo mucha maldad.

Auto del campeón (Chelco I) con su piloto también campeón y Marito García junto con Joseph y Campo. Con uniformes el equipo que hizo posible el campeonato para la CDC. ¡Aplausos, por favor...!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

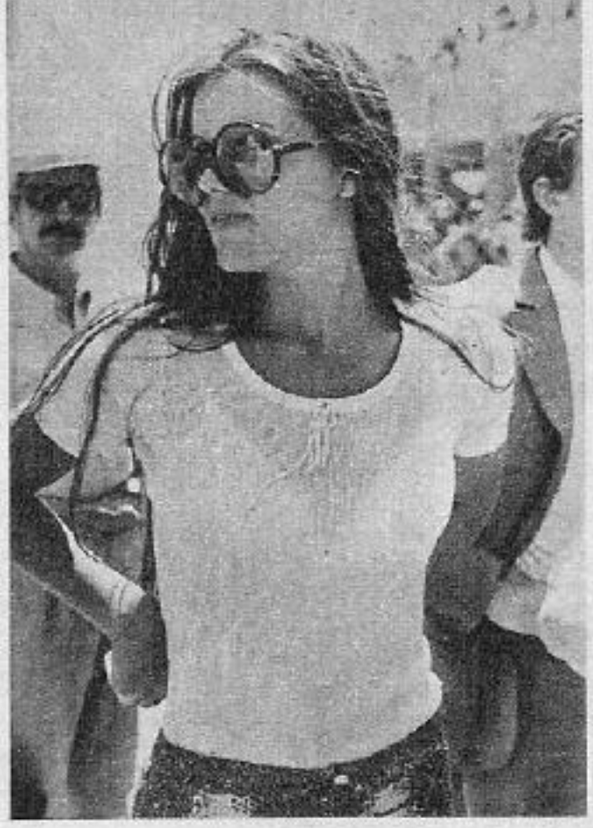


Hace una semana en San Juan fuimos testigos de hechos lamentables que esperamos no vuelvan a repetirse y que nos han llamado a recapacitar sobre el comportamiento indigno de algunas personas importantes de nuestro automovilismo. Suponemos que las autoridades competentes, ante semejantes atentados a la ciudadanía respetuosa de sus leyes, tomarán las medidas concernientes al caso. Que así sea. No podemos permanecer ajenos a esta actitud

Bella argentina (Beatriz Gross) que nos representó en el certamen de Miss Universo. Anduvo en el Ford-Misano de Patretti y emplanilló en boxes. Desapareció el domingo por la tarde luego de ser arrojada a la pileta del Nogaró junto a la portorriqueña. Todos lloraron...

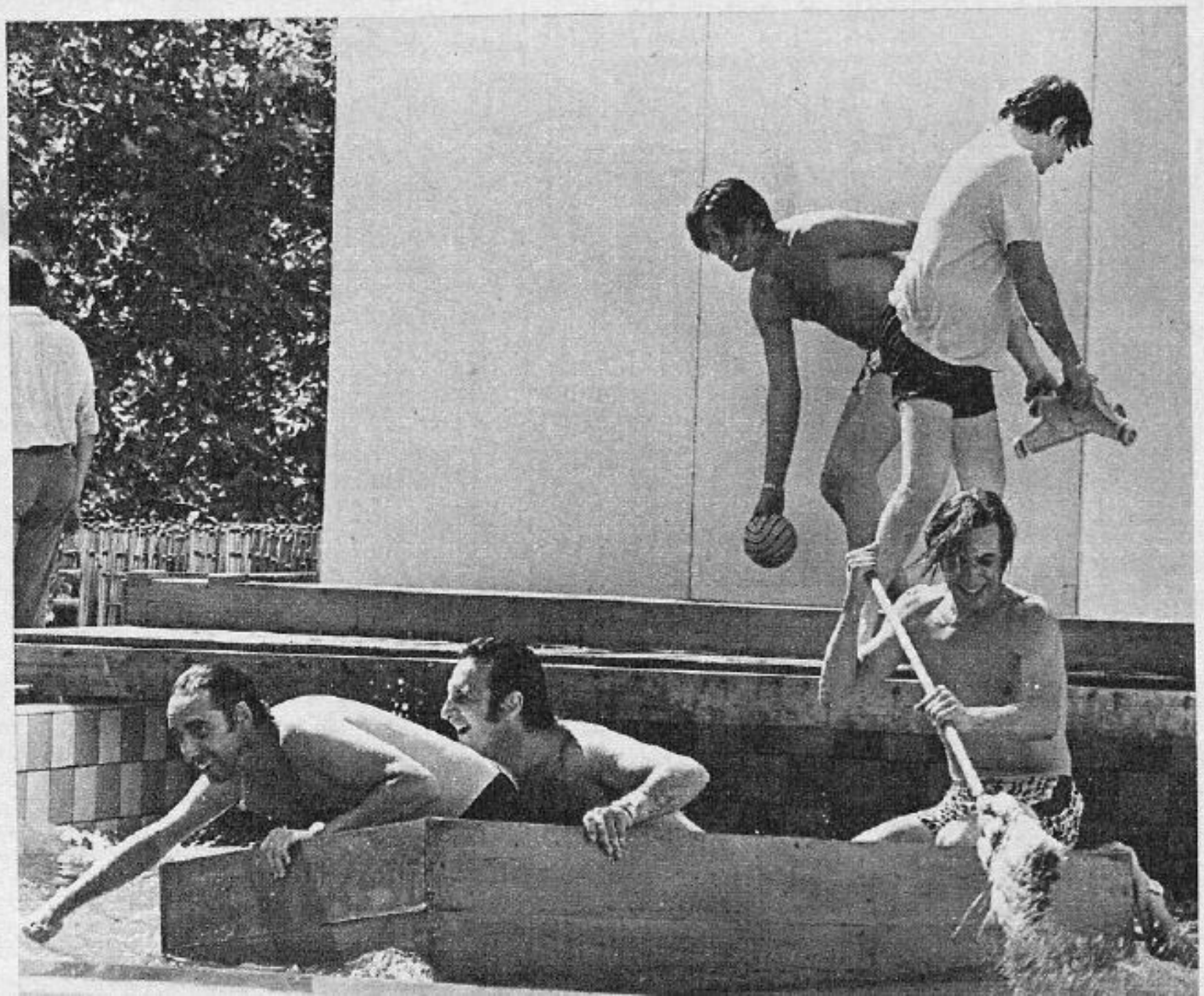
Dos turcos en acción. Nos acercamos para conversar pero seguimos viaje porque no entendíamos nada. Los callitas discutían sobre ciertos "checonatos". Turquitos Raies y Nasif en su salsa.

Los vándalos navegando la pileta ante la mirada absorta del gerente del hotel y demás personal. Cupeiro, Ruesch y el primo del Nene García Veiga dándole a los "remos". Di Palma sobre el "tablao" parecería tener en sus manos un portamazas del Berta montado con rulemanes... o algo así. Di Palma es otro de los que se zambullen con remera puesta. Cuestión de gustos ¿no cierto?





EN SAN JUAN!



ESCUELA NAVAL MILITAR

ABIERTA LA INSCRIPCION

INFORMES

SALTA 460 - T. E. 38-9937
CAP. FED.

Y DELEGACIONES DEL INTERIOR DEL PAIS

Realizacion EDDIE Publicitaria, T. E. 32-0766

sugerencias PARABRISAS CORSA

REALCE SU Chevy



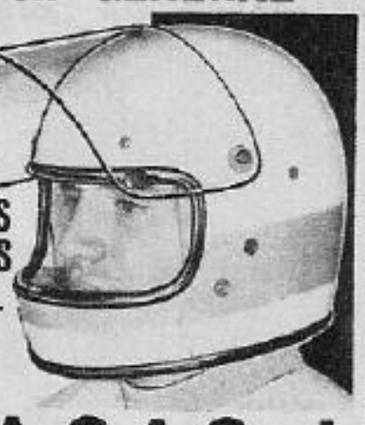
Aplique las vistosas
MOLDURAS de ZOCALOS y PASARRUEDAS
Pidalas en Agencias y casas de Accesorios
MOBA FABRICANTES

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

ACCESORIOS DEPORTIVOS en GENERAL



Tableros especiales para
FORD FALCON



CASCOS INTEGRALES

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

COLOCACION en el ACTO
Sandrini



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

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



NO ARRIESGUE SU VIDA!..
COLOQUE SU CINTURON de SEGURIDAD
AL-RO
el cinturón de CALIDAD más accesible por su precio
Consulte a su proveedor
AL - RO S.R.L.
Pje. Luis Braille 5620 - Tel. 64-6006

FUNDAS
Tintap MR
y... nada más
¡OFERTAS REALES!
EN SIMIL CUERO BASTONADO



CITROEN	$ 84.-
FIAT 600	$ 75.-
RENAULT	$ 90.-
DI TELLA	$ 94.-
FALCON	$ 102.-
RAMBLER Ent.	$ 99.-
VALIANT	$ 101.-

TECHOS VINILICOS
FABRICA DE BUTACAS
RIGLOS 253/55
T. E. 99-5933
(ALT. RIVADAVIA 5100)

NEUMATICOS DE COMPETICION
para:
SP. - TC. - TAJ. - F1. - F2.
Amplios Planes de Financiación
GOMERIA ANIBAL
DELFOR ANIBAL URIARTE
Av. SAN MARTIN 1580 - FLORIDA
T. E. 795-3820 (Alt. Av. MAIPU 1500)



AUTO-RADIO
LA TOUR
SERVICE AUTORIZADO DE TODAS LAS MARCAS



ANTENAS ELECTRICAS
CAR-STEREOS
INSTALACION
REPARACION
J. P. MELO 2193 (casi esq. Azcuénaga) - T. E. 85-0678, Capital
Donde Ud. comprará calidad sumada a una colocación y service garantizado.

SI SU PROBLEMA ES DE CAMBIO,
CAMBIE CON CIRCUITO UNO...
PALANCA SELECTORA
COMANDO AL PISO



ADAPTABLE
A LA LINEA
CHEVROLET
CHRYSLER
FORD
IKA

VENTAS POR MAYOR Y MENOR

VOLANTES Y ACCESORIOS DEPORTIVOS EN GENERAL PARA EL AUTOMOTOR

ENVIOS AL INTERIOR

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO:
ROBERTO S. TORTORELLI
DONATO ALVAREZ 1655 - T. E. 59-6760 - CAPITAL



La alegría del record, y los dedos marcando la próxima meta de Gabelich. Superar la barrera de las setecientas millas.

¡A MAS DE 1000 K/h!

1.001,669 kph. Nuevo record mundial de velocidad en tierra, logrado a bordo del "Blue Flame" en las Salinas de Boneville

Más rápido... más rápido... cada vez más rápido. Hablar de los famosos records de velocidad en tierra insumiría mucho tiempo, muchas anécdotas, y además nombrar a personajes como Donald Campbell o tantos otros que gozaron por momentos de ser los hombres más veloces de la tierra Las famosas Salinas de Boneville, en Utah, Estados Unidos, son quizás el escenario que más ilusiones y desilusiones guardan en su blanco silencio. Allí es donde los poderosos motores de los autos de records rugen entre relojes y paracaídas que frenan al auto en su alocada carrera. El pasado 23 de octubre en Boneville, el californiano Gary Gabelich con su automóvil-cohete "Blue Flame" logró un promedio de 622,407 millas (1.001,669 kilómetros por hora) con el cual batió el record de velocidad en tierra.

Craig Breedlove era el poseedor del record anterior con el "Spirit of America", logrado el 15 de noviembre de 1965 a 600,601 millas (966,575 kilómetros) por hora.

Poco antes del mediodía del pasado 23, Gabelich, 30 años, cumplió el primer recorrido en la longitud de 1.609 metros logrando un promedio de 994,278 kph. Luego de hacer algunos ajustes volvió a la pista y logró 1.009,521 kph. El promedio señaló entonces el record mundial.

El "Blue Flame" mide once metros y medio de longitud y apenas un metro y medio en la parte más alta de la cabina.

El motor tiene una potencia de 58.000 caballos de fuerza y se refrigera con agua oxigenada. Pero en materia de records nada está dicho y todas las marcas son momentáneas; no es de extrañar que el mismo Gabelich dentro de poco nos asombre con otro record, ya que está dentro de sus planes superar la marca de las 700 millas. Sería bastante velocidad.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACELERE CON ISAURA...

ojo

ISAURA

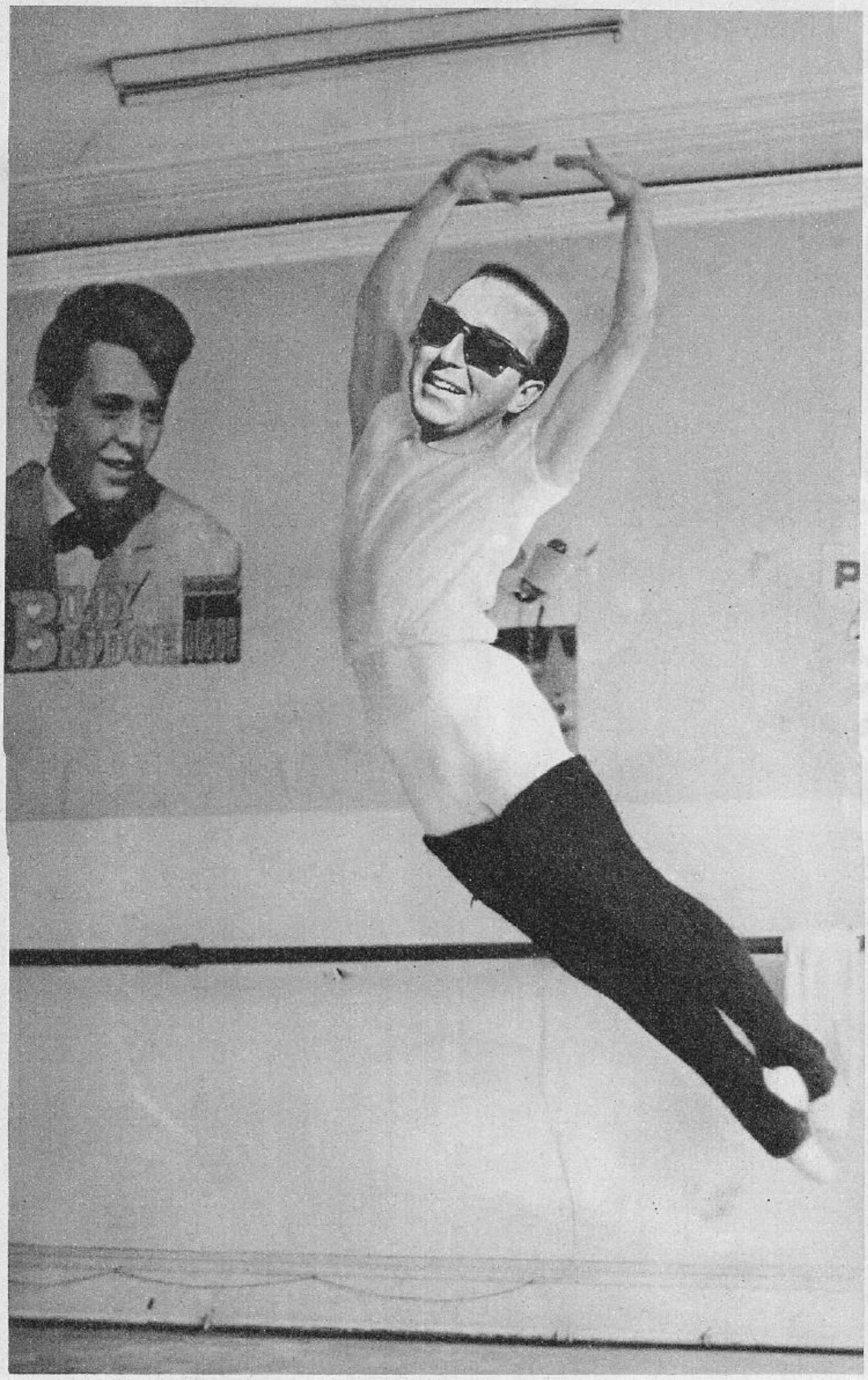
carbura mucho mejor!

palabra de ISAURA

NAFTAS Y LUBRICANTES ARGENTINOS

CORSA BUSCA AL REY DE LOS DELIRANTES

CAMPEONATO



Más de uno se estará comiendo las uñas viendo tambalear su posición en el campeonato, o calculando cuál es la chance de figurar que le queda a esta altura de las cosas. No importa. Sigan comiéndose las uñas no más. Tiempo al tiempo Datos ilustrativos: violento rush de Di Palma, que aparece unos puestos más arriba. Muy significativo e importante todo esto...

Ya, a poco de terminar con la farsa, este campeonato va demostrando a través de la clasificación cuál es la verdad, especialmente respecto de los desórdenes tremendos que algunos albergan dentro del cráneo. Los ganadores

"Así de alto saltaba el auto en Pampa de Achala, y así de altas son las montañas que yo vencí, tras arduo esfuerzo...", asegura el Chino Canedo graficando las alturas. "Las montañas son todas iguales: las curvas peligrosas siempre tienen una casita como referencia", remata el Chino. Algunos malintencionados aseguran que basta con observar en la foto la posición de los brazos y manos del Chino para saber cómo ganó...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE PIANTADOS

1)	Paco Mayorga (rompe las palancas, entre otras cosas...)	188
2)	Heriberto Pronello (quiere que los Huayra se casen de blanco)	187
	Gastón Perkins (come asado con cuero al curry)	187
	Nasif Estéfano (...ay... se casó...)	187
5)	Pepe Migliore ("es el piloto más honesto", según propias declaraciones)	186
	Dorita Bavio (tiene la suerte más grande del mundo)	186
	Carlos Pairetti (asegura que la berlina 1600 es un TC)	186
	Luis Di Palma (correrá carreras con letra de Dino Ramos)	186
9)	Palito Ortega (Oreste Berta le preparará la guitarra)	184
	Rafael Sierra (hace derrumbes)	184
	Oscar Urdiales (toma Vitane on the rocks)	184
	"Beto" Rodríguez Canedo (dice que antes de cada curva peligrosa de Pampa de Achala, siempre hay una casita... Y bueh...)	184
13)	Alberto Linares (es socio de Lloyd Bridges)	181
	Néstor García Veiga (está de novio. Se nos va...)	180
	Pichín de Pedro (teme a los microbios, bacterias y aerobios)	180
16)	Cocho López (tomó Limonada Rogé para ver si se desprende el gicleur)	178
	"Larry" (será campeón de una categoría que no existe)	178
	Alberto Hugo Cando (además de hablar, se exhibe)	178
	Mario Vessuri (se casó con la Hungarita porque le encanta cómo dice "Rorro Arrieta")	178
	Ramoncito Velázquez (se dedicará al vaciamiento de organismos sanos)	178
21)	Héctor Staffa (quiere ser presidente del ACA)	177
	Vicente Formisano (le cambió el ómnibus a Aranzana por 6.000 papitas)	177
	Eduardo Casá (tiene una papa en la media y millones de papas en Balcarce)	177
	Lole Reutemann (le enseña a Cora Inés los rudimentos de la F-2)	177
25)	Joaquín "Negro" o "Coco" Rodríguez (asegura que "Z" es la primera letra del abecedario)	174
	Martín Calvo (no es piantado. Mentira. Además, es muy trabajador)	174
28)	Abby Apkarián (pondrá una planta para fabricar ropa exterior)	171
	Roberto Eguía (quiere hablar, pero no lo dejan)	171
	Carlos Marincovich (está de novio con "La Perla de Labuan")	171
	Pirulo Tuero (desvió un kart a USA)	171
32)	Héctor Luis Gradassi (piensa que las montañas son de goma...)	168
	Marito García (no lo dejan entrar al cine por ser menor)	168
	Oreste Berta (saca conejos de una galera y los trasforma en bielas)	168
35)	Raúl Fernández Aguirre (contestará en Odol sobre la historia de Migliore)	166
	Cacho Ruesch (anda bien arriba de cualquier auto. Es loco... ¿o no?)	166
	Miguel Angel Galluzzi (choca con perros de piedra con nieve en la punta)	166
	Evaristo Aranzana (sale a pasear en el ómnibus que compró a Formisano)	166
	Eduardo Copello (no estuvo en el "Desafío de los Valientes")	166
40)	Olindo Dávoli (está en conexión directa con Radio Vaticano)	166
	Carlos Talicho Fresco (se cortó un dedo con el florete, y le echó la culpa a una sierra)	162
	Norberto Pauloni (nunca tuvo novio... pobrecito... la la la la...)	162
43)	Jorge "Mono" Villa (filma. Y cómo filma...)	157
	Sobieslaw Zasada (le teme al agua fría. Se arruga)	157
	Carlos M. Thiery (inventó una máquina para volar. La bautizó "Avión")	157
	Jorge Cupeiro (sólo deja conocer la mitad de su vida)	157
	Osvaldo P. Andrés (lo busca la policía de Dallas por un asunto raro)	157
48)	Picho Pascualini (volvió con Pronello. Ya se había ido contagiado...)	156

CON MENOS DE 156 PUNTOS FIGURAN

"Colorado" Hernández
Jorge Omar Del Río
Comodoro Juan Grillo
Víctor Hugo Gilardi
Guillermo Mártire
Gerardo Albizu
Eugenio Mraz
Juan Manuel Fangio
Manolo Iglesias
Raúl Sendic
Douglas Kittermann
Susana (para en Vittorio)
Carlos Travers
Vicente Edreira
Alejandro Ciancaglini
Alfredo Basualdo
Vicente Viney
Ricardo "Dicky" Fox
Paco Martos
Jürgen Nathan (alemán castigador)
Humberto Maneglia
Guillermo Mauro
Amelita Baltar
Bernardo Kuschnir
Carlos Ballbé
Edgardo Boschi
Rodolfo D'Apice
Juan C. Fisanotti
Antonio J. Sergi
Sadit Héctor Penacini
Roberto Groba
Charlie Fox
Susana "Polenta" Forte
Aitor Otaño (Pucará)
Raúl Tortti (Gordo aficionado)
Ema "Grandota" Compagno
Luis Yuste
Lorenzo "Chevy" Blanco
Aldo Mendiberri
Marisa Amuchástegui
Patricia "Pato" Golian
Chiquito García Navarro
Rodolfo De Marras Iriarte
Esteban "Melena" De Nevares
Salomón Zeltzer
Oscar Escalada
Oscar Da Silva
Boni Blasco
José María "Chito" Areco
"Mofiete" Menéndez
Julio C. Levene
Oscarcito Racco
José "Chuleta" Giuliani
Luis "Castorcito" Grossi
Santiago Hileret
La hermanita de Santiago Hileret
Profesor Halfon
Idelmar Cabrera
César M. Sorkin
Cosota Santa de mi vida
Oscar Gagilardi
José Miguel Heroeg
Juse Del Castillo
Ernesto Pierángelo
José "Pepitito" Coelho
Roberto Catabarren
Sergio Capozzi
Alberto Carmelo Scarazzini
Luis Bernardo O. (Gordo "GB S")
César Tito Galimberti
Domingo De Marco
Cacho Garavaglia
Anteo Pisani
Lito Winer
Enrico Vannini
Juan Pablo Concaro
Alberto Del Priore
Jackie Stewart
Danilo Bonamici
Ernesto Santamarina
Toti Agromayor
Barba Blanco
Luis Nayen
Guillermo Billy
Alberto Gómez
Roberto "Gulliver" Carubia
Jorge "Francés Apache" Gerardin
Eduardo Pino "Bliss"
Roberto Leone
Juan Carlos Pérez Loizeau
Juan Laskac
Buby Cerri
Guillermo Michelson Iruста
Alex Talbot Guiñazú
Orlando Sotro
Antonio Giráldez
Carlitos Glay
Pepe Viniegra
Héctor Zampini
Ricardo "Ritchie" Purdia
Coco Cámara
Dr. Roberto Groba (bifocometrista)
Germán Sopeña (Zombie)
Gordo Buela
Ricardo Martín (un gomía)
Carlos "Alfonsino" Agustín (poetiso)
Néstor Penín
Arturo Pellet Lastra (gran abogado)
Cacho Fangio
Gustavo Durán(Jajá)
Carlos "Cerdo" Ricciardi
Osvaldo Castagnola

ya se intuyen, y dejamos liberadas las conclusiones que pudieran colegirse por ahora al sano (¿?, criterio popular. Porque no queremos meter el dedo en el ventilador, pero... además de los que figuran en la lista... ¿cuántos piantados hay sumergidos en el más espantoso anonimato? Nuestros lectores... ¿no son piantados, acaso? ¿No hay millares de ellos que semana tras semana compran esta mezcla rara de musheta y de mimí, la leen de cabo a rabo y luego la almacenan amorosamente, formando pilas interminables? ¿No hay muchos que, para evitar perder la gracia de leer se estipulan un programa semanal de lectura, dividiendo la cantidad de páginas por los siete días de la semana, y luego leen el pedacito correspondiente al lunes — por ejemplo— quedando con la intriga de lo que sigue hasta el día siguiente? ¿No hay otros que se dedican a recortar prolijamente la página del calendario, para sumirse en la contemplación absorta de las señoñitas ilustradas en tales páginas?

Y hay muchos casos más. Hay quienes mandan votos al campeonato de piantados, hay quienes se dedican a leer los corsificados solamente, hay otros que mandan cartas a Correo para recibir respuestas que, francamente...

No faltan los que no nos compran, pero allá ellos. Ya son lo suficientemente grandecitos como para saber lo que pierden. Y considerando que la humanidad está formada por cuatro mil millones de almas, de las que más de tres millones novecientos mil no nos compran, lamentamos informar que exactamente esa cifra tiene las facultades mentales alteradas. ¿O quizá son terriblemente cuerdos...?

VOTO

CORSA BUSCA AL REY DE LOS PIANTADOS

Yo, que no estoy en pleno uso de mis facultades mentales, opino que la persona que tiene las facultades más alteradas que yo es .....

Si faltare a la verdad, que el Dr. Charcot me lo demande.

NOTA: Este cupón es canjeable por un golpecito de electroshock en cualquiera de las buenas clínicas del ramo.

ESTE VOTO DEBE SER ENVIADO A CASILLA DE CORREO 4494, CORREO CENTRAL.

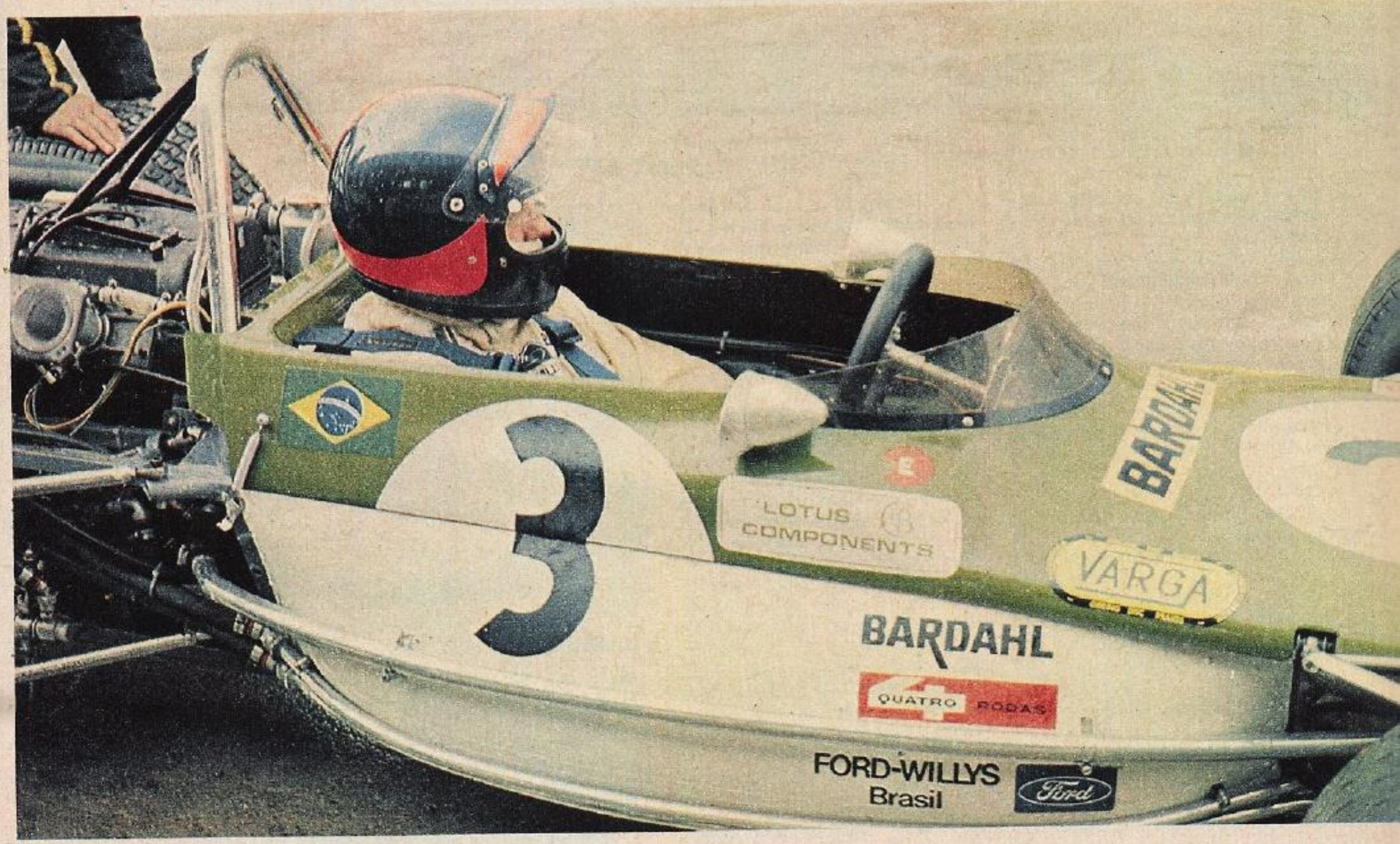


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EMERSON FITTIPALDI:

"YO LES GANO A LOS EUROPEOS"

Desde que llegó a Europa, Emerson Fittipaldi no ha hecho más que correr y ganar carreras. De Fórmula Ford, de F3, de F2, y recientemente su primer GP puntable por el campeonato en Watkins Glen, Estados Unidos, como integrante del equipo oficial Lotus. Contratado por este año y el que viene por Colin Chapman, el panorama de 1971 se le abre promisorio para la lucha por el título. De seguir en el ritmo ascendente que lleva hasta ahora, no es aventurado suponer que pueda llegar a campeón del mundo





Los pilotos brasileños del '70 prometen convertirse a corto plazo en lo que fueron los argentinos en la década del '50.

El año pasado Luiz Pereyra Bueno y Ricardo Achar lograron algunas victorias y muchas buenas actuaciones en Fórmula Ford, como pilotos del equipo de Stirling Moss, y aunque al parecer no pudieron seguir mucho más allá —seguramente por problemas económicos— tuvieron al menos el honor de ser dos de los heraldos de la invasión brasileña a Europa. Este año cinco nuevos nombres se sumaron a los dos primeros, todos con diversa suerte: Wilson Fittipaldi, que nos visitara en la Temporada de F-3 del '66, José Carlos Pace (alias Mõco), Fritz Jordan, Norman Casari y Francisco Lameirão.

Los tres últimos pugnan por seguir los pasos de sus compatriotas más exitosos en Fórmula Ford, aunque no siempre logran destacarse.

Wilson y Pace, en cambio, trabajan en equipo y se han impuesto a los europeos —a los ingleses, para ser más precisos— en la mayoría de las oportunidades que han tenido en el año. Pace es actualmente el puntero del campeonato británico de F-3, y a pesar de haber debutado en Europa recién a principios de este año con un Lotus de F-Ford, ya pasó a la categoría inmediata superior con tanto éxito que para el año que viene ya tiene, incluso, propuestas para Fórmula Uno, aparentemente por parte de March. Wilson, por su parte, parece tener puesta la mira en la

→

Practicando en Crystal Palace con el Lotus 69 de Lotus Components. A pesar de tener que conocer todos los días un circuito nuevo, Fittipaldi tiene la virtud de encontrar los mejores tiempos en cualquier trazado.

misma meta y su ascenso a categorías mayores no tardará en llegar.

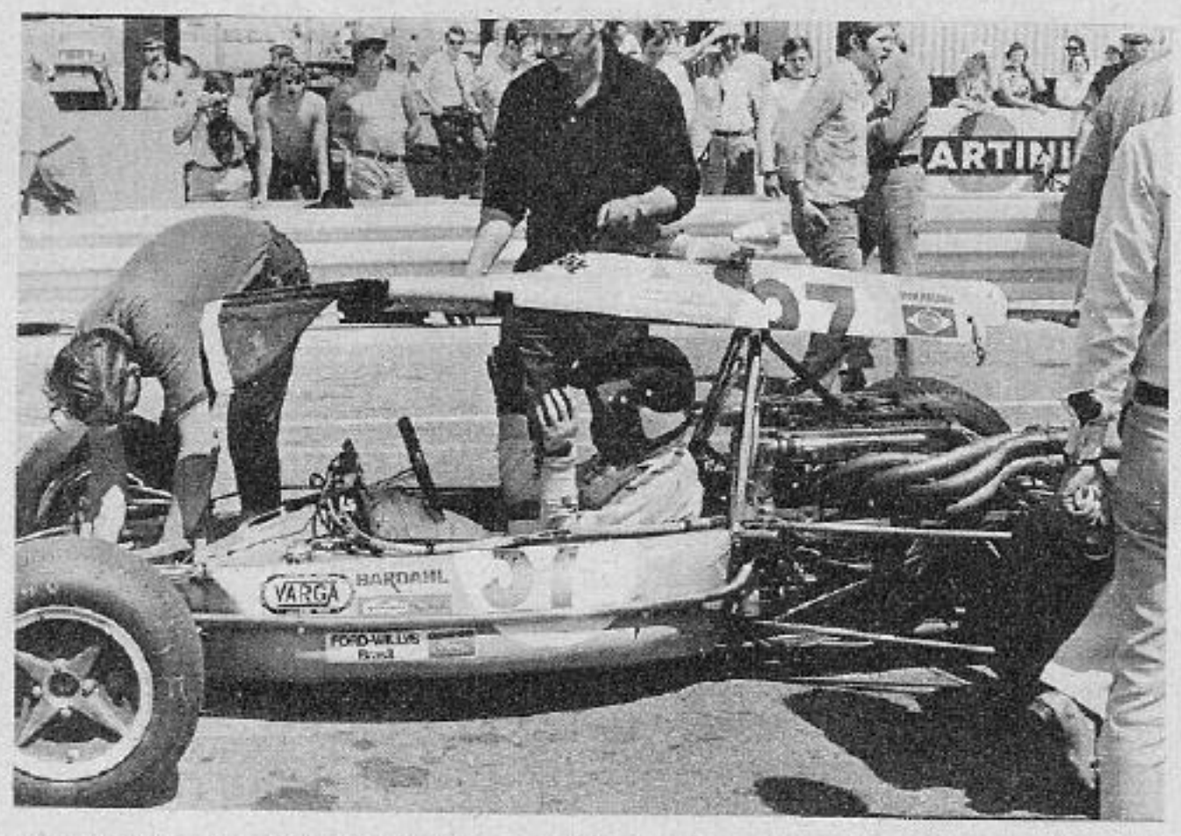
Sin embargo, y a pesar del cúmulo de cualidades conductivas de todos estos pilotos brasileños, hay uno más de ellos —que no figura en la lista— que los supera ampliamente, en una de las carreras más meteóricas de la historia del automovilismo internacional: Emerson Fittipaldi.

Emerson fue el primero en intentar la aventura de Europa, y todos los demás van por la huella que él les marcó, cuando en la primavera del '69 se fue a Londres acompañado solamente por Chico Rosa y la confianza en sí mismo, que lo convirtió en ganador en todas las categorías. La campaña de Fittipaldi fue encarada desde el mejor punto de vista posible para iniciar cualquier empresa: empezar desde más abajo aún que lo que se sabe que se puede.

Para el caso, la Fórmula Ford era la ideal. Primero, y principal, porque los pesotes no daban para más; segundo, y también importante, porque los rivales no eran de fuste y siendo un desconocido sería fácil pasar desapercibido si las cosas no andadan bien, como también destacarse si la superioridad se ponía de manifiesto; y tercero, y muy astuto, porque en caso de brillar en una categoría tan promocional, todos los "descubridores de campeones" tendrían puestos sus ojos en él.

Las victorias en cadena no se hicieron esperar, porque Fittipaldi ya era un piloto muy experimentado en Brasil y estas máquinas no eran como para tomarle un verdadero examen. A un par de meses de su llegada a Gran Bretaña lo contrataba Jim Russel como primer piloto de su equipo de Lotus de F-3, auto con el cual el brasileño tampoco tuvo mayores problemas.

Ya mezclado en el ambiente de la categoría, sus primeras actuaciones no alcanzaron mayor relevancia debido a que Emerson tiene por costumbre estudiar muy bien el terreno antes de extraer todo lo posible de su capacidad, pero no pasó mucho hasta que logró su primera victoria. El valor de la misma no anunciaba nada, porque sus desconocidos rivales eran bisoños en F-3 —tanto como él, pero mucho menos experimentados en otras categorías—, y la noticia llegó rodeada de una atmósfera de escepticismo. Sin embargo, después de su primer triunfo lograba otro, pero esta vez frente al famoso Roy Pike, durante varios años amo absoluto de F-3 en Inglaterra; después perdedor en Silverstone, debido a una patinada sobre aceite cuando lo esperaba la bandera a cuadros, y más adelante una serie de victorias en Brands Hatch frente a valores como Reine Wissel, Tim Schenken y el mismo Pike, que confirmaban que la categoría ya le quedaba chica, haciéndose acreedor a una plaza en el equipo Lotus Components de Fórmula Dos para el '70. El receso de la temporada europea por la llegada del invierno lo obligó a unas vacaciones forzadas pero no inactivas. En plena temporada de verano de este lado del Ecuador, ganó un petit campeonato de Fórmula Ford en Brasil, que se hizo más que nada para que los brasileños vieran a Emerson en actividad, pero en el que se evidenciaba su notable superioridad. Luego, el regreso a Europa, el debut en F-2, en la que durante todo el año anduvo entre los hombres de punta, ganando varias series (aunque ninguna carrera), para por fin hacerse acreedor al derecho de subirse a un F-1, a sólo un año de su debut en categorías para lactantes.



Dicen que les está poniendo la tapa a los europeos, pero acá se la ponen a él. Desde los tiempos de Fangio un sudamericano no lograba un ascenso tan meteórico.

El futuro de Fittipaldi parece mucho más brillante aún que todo lo que pudo haber hecho hasta ahora. Su contrato con Lotus le permitirá luchar mano a mano con los consagrados, y acaso ganarles...



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Nuestro Carlos Reutemann en función de periodista cambiando impresiones con Emerson. El también despunta el vicio con la máquina de escribir, tipeando chimentos y pareceres para nuestra revista hermana "Quatro Rodas", de Brasil.



¡GANADOR EN FORMULA UNO!

Colin Chapman, el hombre que es creador y sinónimo de Lotus, ya había convidado a Emerson para probarse en un F-1 luego de ver la carrera de Crystal Palace. Como Fittipaldi llegó delante de Graham Hill, piloto al que los ingleses consideran una especie de Fangio, Chapman debe haber quedado impresionado por el brasileño, a quien ya tenía en semillero pero sin creer que estaría maduro.

La prueba se llevó a cabo en Silverstone, circuito cedido a Lotus para sus habituales tests, y en los boxes esperaban dos autos, un viejo 49-C y el flamante type 72.

Antes de que subiera al auto, Chapman le dijo a Emerson que girara con tranquilidad unas diez vueltas para ir acostumbrándose al Lotus 49 y que no iba a cronometrar las pasadas. De esa manera Chapman dejó a Emerson con piedra libre para hacer lo que quisiera, pero a partir de la cuarta o quinta pasada de la máquina por los boxes empezó a tomar tiempos. Chapman demostró saber muy bien que la transición de un tipo de auto a otro puede ser muy peligrosa para un piloto nuevo y que de saberse controlado puede cometer errores por el nerviosismo del momento. Su truco fue muy bueno.

Luego de las diez primeras vueltas, la mejor de ellas había sido recorrida en 1m25s6, un tiempo no de punta pero sí habitual para el pelotón en F-1. Al volver a salir a la pista, sin conocer ese registro, Emerson fue alertado por Chapman para que intentara marcar tiempo, porque sería cronometrado vuelta por vuelta.

Ahora las décimas comenzaron a bajar con más asiduidad para acercarse al límite del auto y del piloto. De 1m25s6 de la primera salida, las mejores vueltas fueron bajando a 1m23s6, luego 1m23s5, para llegar a tres vueltas seguidas en 1m23s2, 1m 23s1 y 1m23 clavados. Entonces Emerson paró para comentar que notaba que el auto se le iba un poco de trompa a la salida de las curvas y preguntar si se podía hacer algo al respecto. Los mecánicos, a instancias de Chapman y Rindt —que presenciaba las pruebas—, cambiaron rápidamente el ángulo de incidencia de los spoilers delanteros y el Lotus 49 volvió a salir a la pista. De ahí en adelante, la satisfacción de Chapman se tornó en sorpresa. Emerson volvió a bajar sus tiempos en forma casi sucesiva: primero a 1m22s9, luego a 1m22s8 y finalmente a 1m 22s8, apenas un segundo y tres décimas más lento que Jackie Stewart, poseedor del record del circuito. Estar a esa distancia de Stewart con sólo 35 vueltas de entrenamiento en el primer día que se maneja un F-1 es una cosa sorprendente. Tan sorprendente que, si seguimos con las comparaciones, en la última carrera de F-1 sin puntaje que se corrió en Silverstone dos meses antes de este test, Emerson hubiera largado —con ese tiempo— en primera fila, al lado del campeón mundial. Ese mismo día se confirmaba la inclusión de Fittipaldi en el Gold Leaf Team Lotus en carácter de tercer piloto, como coequiper de Jochen Rindt y John Miles. La presentación de Fittipaldi en F-1 tuvo lugar en Brands Hatch, en ocasión de disputarse el GP de Inglaterra. Allí Emerson siguió en la temática que lo caracteriza: observar y aprender, sin prestar atención al puesto de llegada, que a la postre fue el octavo.

Un cuarto puesto y un abandono fueron los pasos siguientes con el Lotus 49 antes del fatídico Gran Premio de Monza, en cuyas vísperas él sufrió un accidente leve y Jochen Rindt perdió la vida. De ahí en más la confusión se adueñó del equipo Lotus; perdido su primer piloto y con John Miles retirándose, temeroso de correr la misma suerte al volante de un auto de dudosas condiciones de seguridad, el único hombre que le quedaba a Chapman era Fittipaldi, y la verdad era que no lucía como primer piloto a pesar de sus prometedores aprontes.

En el nuevo planteo el equipo parecía un jardín de infantes, con Emerson y el recién venido Reine Wissel para hacer frente a la responsabilidad de representar dignamente a la marca.

La sorpresa llegó entonces en Watkins Glen. Haciendo una carrera conservadora los dos jóvenes se mantuvieron al principio en octava y décima posición y comenzaron a escalar a medida que se gastaba la carrera y perfectamente dirigidos desde boxes, se colocaron en la vanguardia sobre el final de la carrera, ganado Emerson mientras Wissel quedaba tercero detrás de Pedro Rodríguez. Había llegado la hora del triunfo para el brasileño, antes de lo que él mismo se lo suponía.

Las probabilidades de que Emerson se afiance en su posición de primer piloto del equipo Lotus son ahora mayores que nunca. Tardó mucho menos que cualquiera en llegar a la categoría máxima y necesitó apenas tres carreras previas antes de ganar por primera vez en ella, haciendo gala de una celeridad para adaptarse poco común. Su contrato lo liga a Lotus hasta fin del '71, y hasta entonces difícilmente deje de seguir sumando éxitos en su impecable hoja de servicios.

Considerado la revelación del año junto con Gianclaudio Regazzoni, el futuro de Emerson Fittipaldi aparece cada día más brillante. Nosotros opinamos que puede ser uno de los monstruos sagrados del futuro. Los brasileños ya deben estar paladeando la posibilidad de tener un Campeón Mundial a corto plazo...

Estampillas Corsa









Estos son algunos de los sellos que integran las series de ambos países. Nombres históricos y máquinas significativas mezclados con figuras elegidas un poco al azar. ¿Se podrá ya formar un álbum con las estampillas CORSA que se han puesto en circulación en el mundo en distintas épocas? Sería interesante.







Sabíamos de las difundidas series de estampillas que puso en circulación el principado de Mónaco más de una vez, incluyendo policromas imágenes de veteranos Alfas, Mercedes y Bugattis con gli fiocchi. Pero estos insólitos ejemplares provenientes de Ajman y el Yemen terminaron por despistarnos completamente. Ninguno de los dos países registra antecedentes automovilísticos deportivos. Ajman es una de las nueve dependencias del protectorado británico de Barhein, un conjunto de islitas en el golfo Pérsico que en total suman 598 km2 y cerca de doscientos mil habitantes. Cinco sellos de autos y cinco caras de pilotos. De ellos, todos ya son historia, Fangio es el único sobreviviente. Pero lo curioso es la selección que han hecho, ya que incluyen junto a los monstruos Clark y Nuvolari, a pilotos como Wimille y Von Trips. Y "Manuel Fangio".

La serie del Yemen difiere de la otra en que está dedicada a corredores de rigurosa actualidad, aun cuando figura Ludovico Scarfiotti, muerto en junio de 1968 y Jochen Rindt que falleció recientemente. Para identificarlos, como en el caso anterior, se incluyó dentro del sello el nombre de cada uno. Junto al de Jacky Ickx, un error: J. Icky. Esto, a lo mejor, le da mayor valor de colección a la pieza. El Yemen, con cinco millones de habitantes y doscientos mil km cuadrados de superficie, ha puesto su atención filatélica —curiosamente también— en el deporte que es pasión mundial.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Ya participó?

Conteste... y Gane un Transporter L 608 D Mercedes-Benz

Un concurso con 100 valiosos premios, encabezados por dos TRANSPORTER MERCEDES-BENZ L 608 Diesel. Por sus sobresalientes cualidades agilizan el transporte. Y hacen entrar la economía en el reparto. Es la afamada economía Mercedes-Benz, que destaca, también, a todos los chasis para ómnibus, colectivos y camiones fabricados en nuestro Centro Industrial. Son de calidad Mercedes-Benz. Calidad que nos hizo líderes en el mercado de vehículos Diesel de más de 2 toneladas para el transporte de pasajeros y carga.



A todos los transportistas

PREMIOS QUE UD. PUEDE GANAR en el sorteo "Conteste . . . y Gane", abierto a todos los transportistas (no importa la marca de su actual vehículo):

1er. premio - Un Transporter Mercedes-Benz L 608 Diesel Furgón integral - Carrocerías EL DETALLE.

2º premio - Un Transporter Mercedes-Benz L 608 Diesel Caja Playa - Carrocerías EL DETALLE.

3º al 4º premio - Juego de Cubiertas para L 608 D, marca FATE - Juego de Cubiertas para L 608 D, marca PIRELLI.

5º al 8º premio - Aparatos de Televisión marca PHILIPS.

9º al 12º premio - Radios para camión, con su correspondiente antena marca MOTOROLA.

13º al 20º premio - Relojes pulsera suizos marca CERTINA.

21º al 33º premio - Radios portátiles a transistores marca PHILIPS.

34º al 46º premio - Parrillas portátiles.

47º al 100º premio - Juegos de lapicera y bolígrafo PARKER.

Cómo participar: Visite a un Concesionario Mercedes-Benz, llene un simple cupón sin compromiso y . . . ya está.
Con el fin de que sean premiados exclusivamente auténticos transportistas, el personal de nuestra representación le solicitará el documento que lo acredite como conductor o dueño de un vehículo utilitario de cualquier marca. Tenga presente que únicamente participarán en el sorteo los cupones enviados por intermedio de un Concesionario Mercedes-Benz.

El sorteo: El acto se realizará en el Automóvil Club Argentino, Avda. del Libertador 1850, 9º piso, el 17 de noviembre del corriente año, a las 18 hs., ante escribano público y autoridades de las diferentes Asociaciones del Transporte de Pasajeros y Carga.

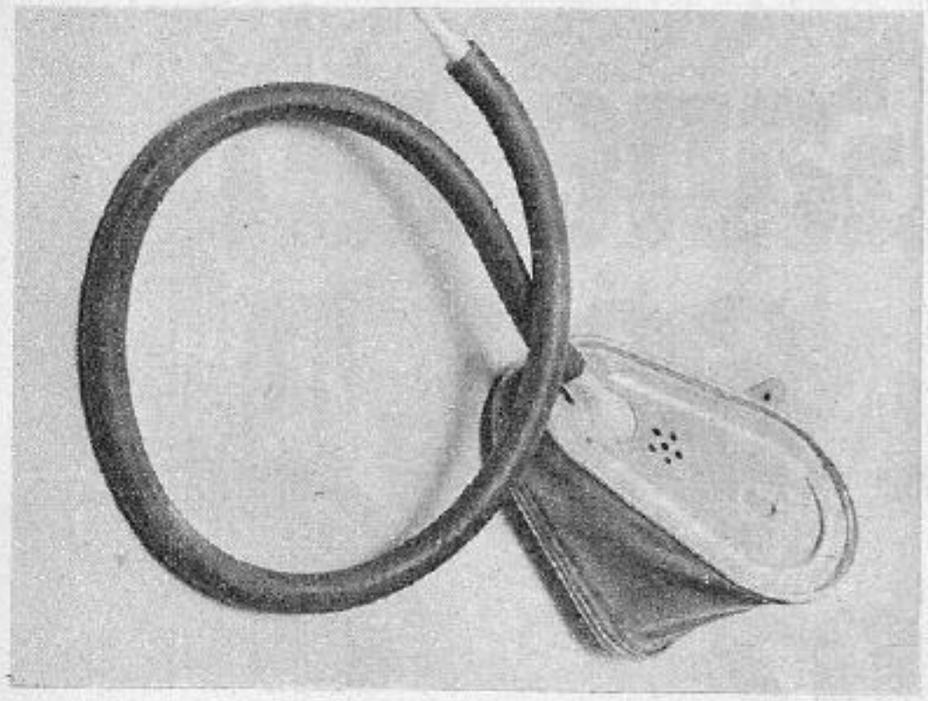
Cierre del concurso
10 de noviembre 1970
a las 18 horas

Escribano Interviniente: Benito Roitstein (Titular Registro Público Nº 110)

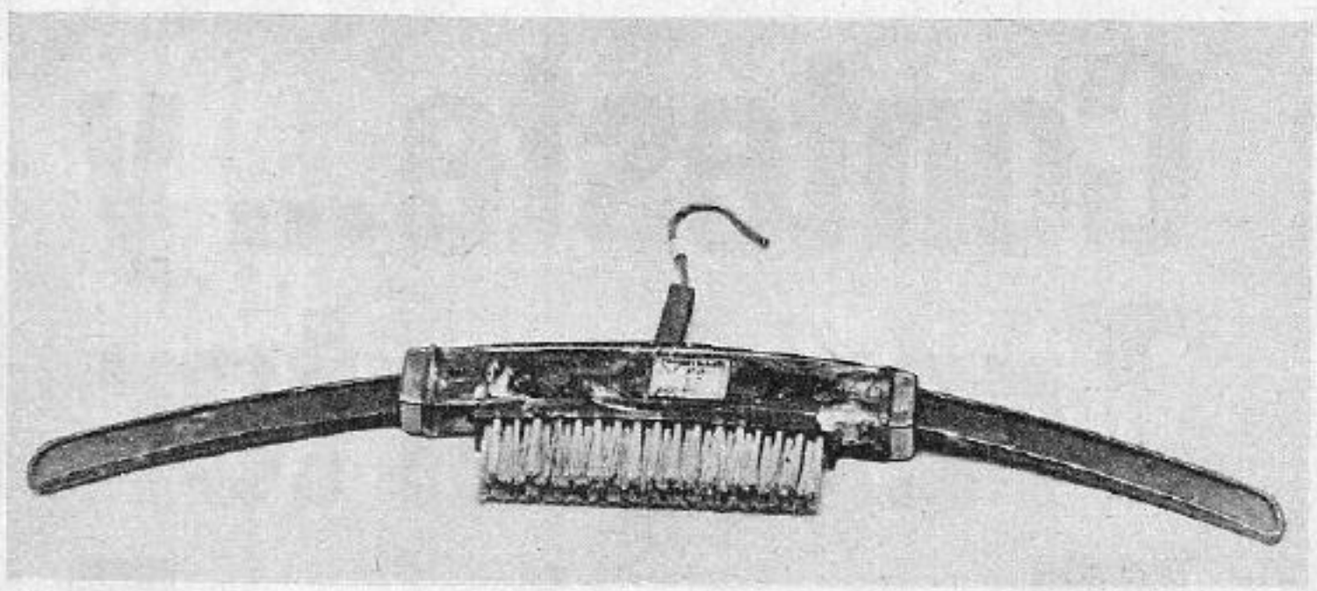
Mercedes-Benz Argentina S.A.
y su Red de Concesionarios

Miembro de ADEFA

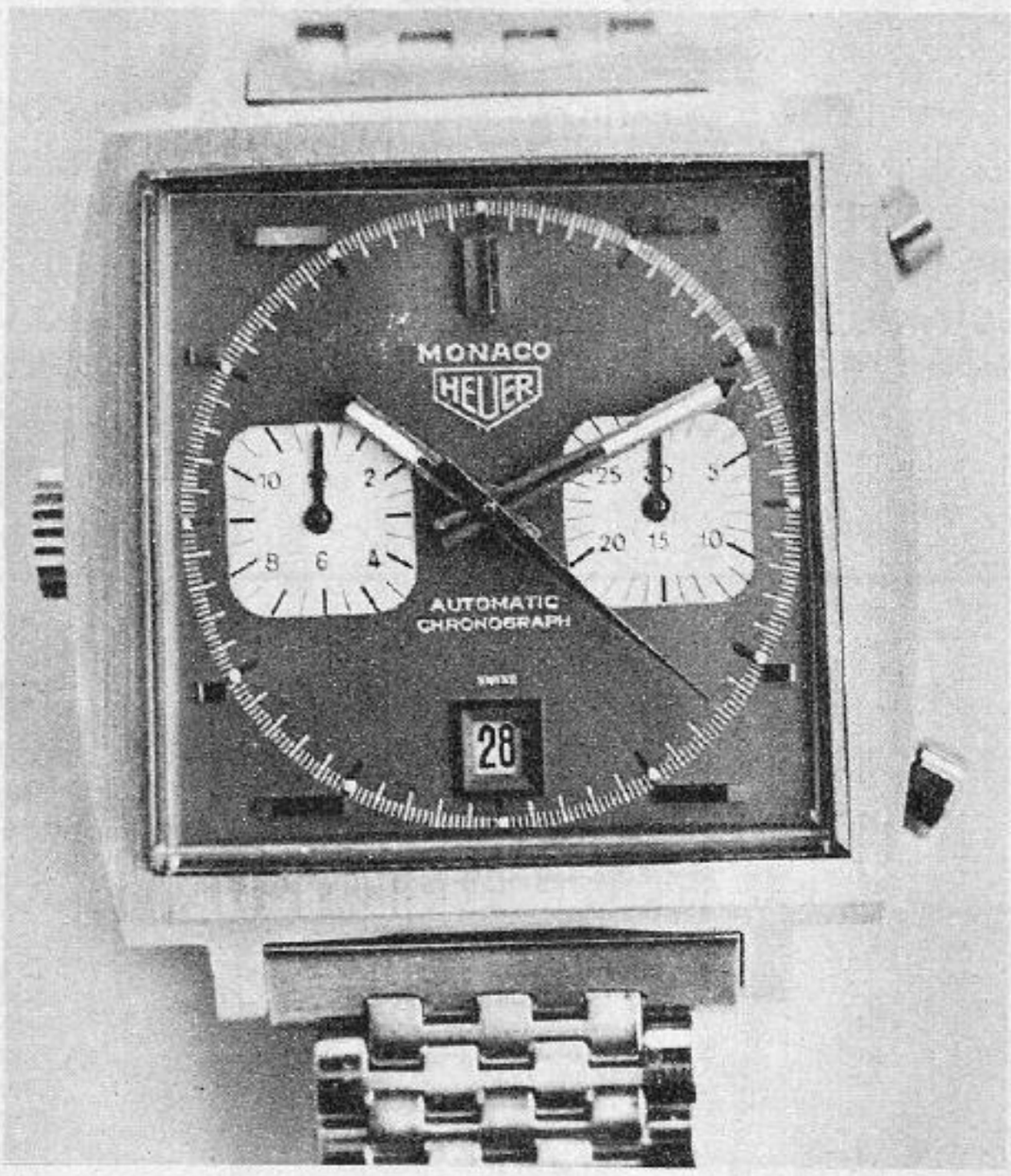
la vidriera de corsa



Inflador de pie, marca Pirelli, $ 48, 50. Eurocamping, Paraná 767, Capital Federal.

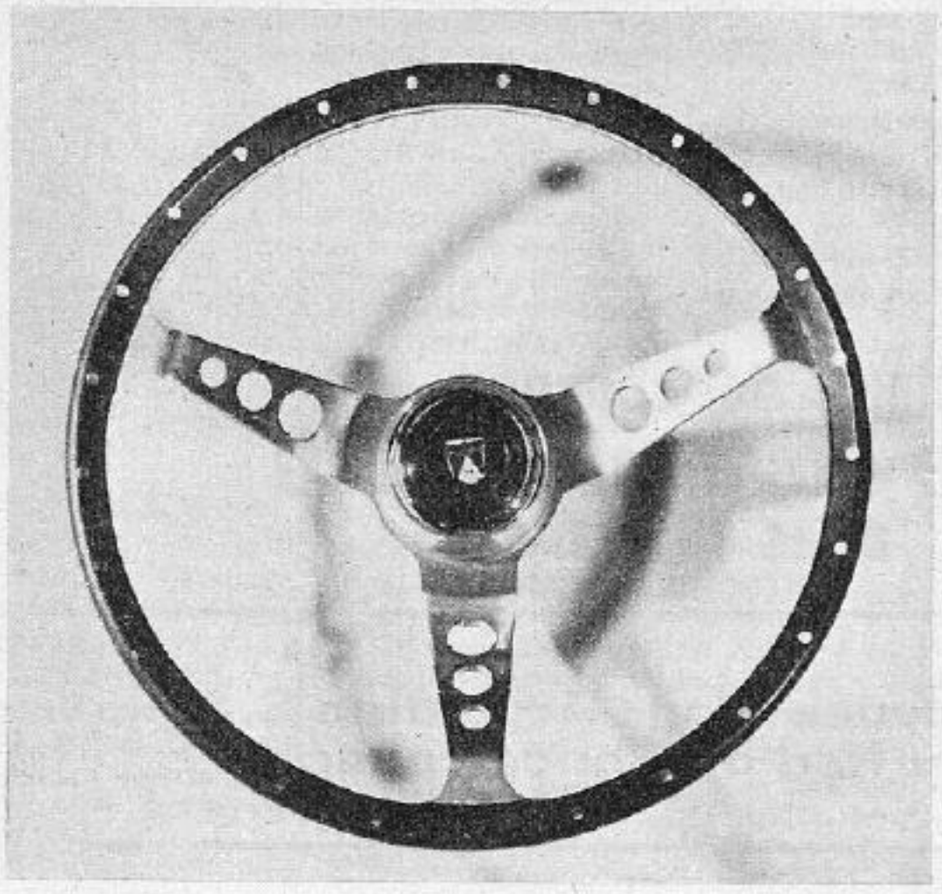


Percha para auto, de plástico, con cepillo extensible, $ 4,50. Boutique del Automóvil, Harrods, San Martín 890, Capital Federal.

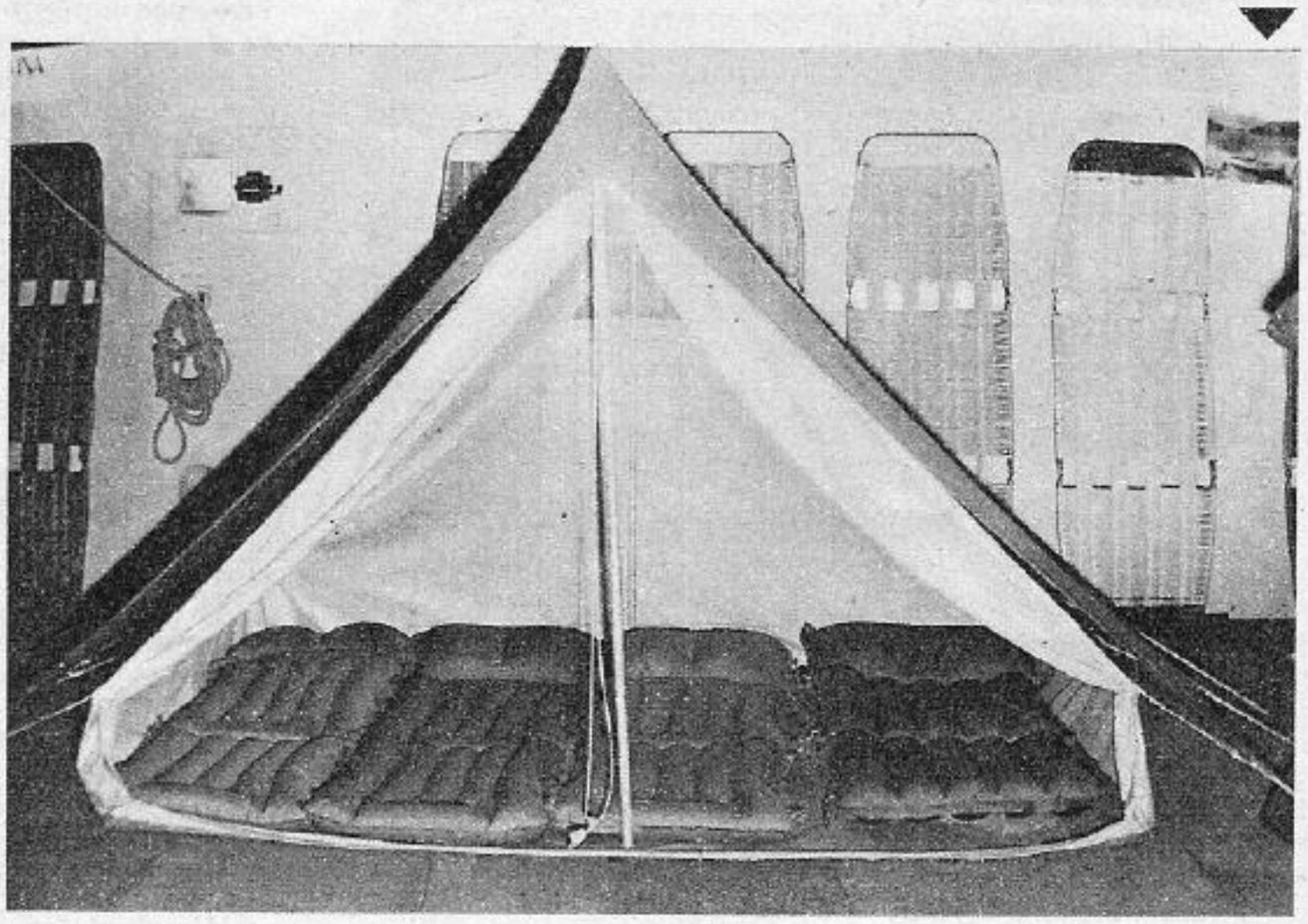


Cronógrafo HEUER, modelo Mónaco, marca tiempos, controla, totaliza y controla, hasta 1/5 de segundo, con calendario. Antichoque y sumergible. Ideal para competencias automovilísticas y de motonáutica. Automático. En agencias autorizadas.

Volante deportivo para Ford Falcon, $ 157,50. Autopista, Cochabamba y Pichincha, Capital Federal.



Conjunto de carpa totalmente desarmable, para llevar en el baúl del auto, capacidad 4 personas, $ 373; colchoneta inflable, $ 85. Al fondo, reposeras plegables, de tubo y plástico, $ 89. Eurocamping, Paraná 767, Capital Federal.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



PARA LA JUVENTUD CON PELO...
Y DE LA OTRA:
LA RADIO JOVEN!

ARGENTINA ¡ES JOVEN!

LR2 RADIO ARGENTINA

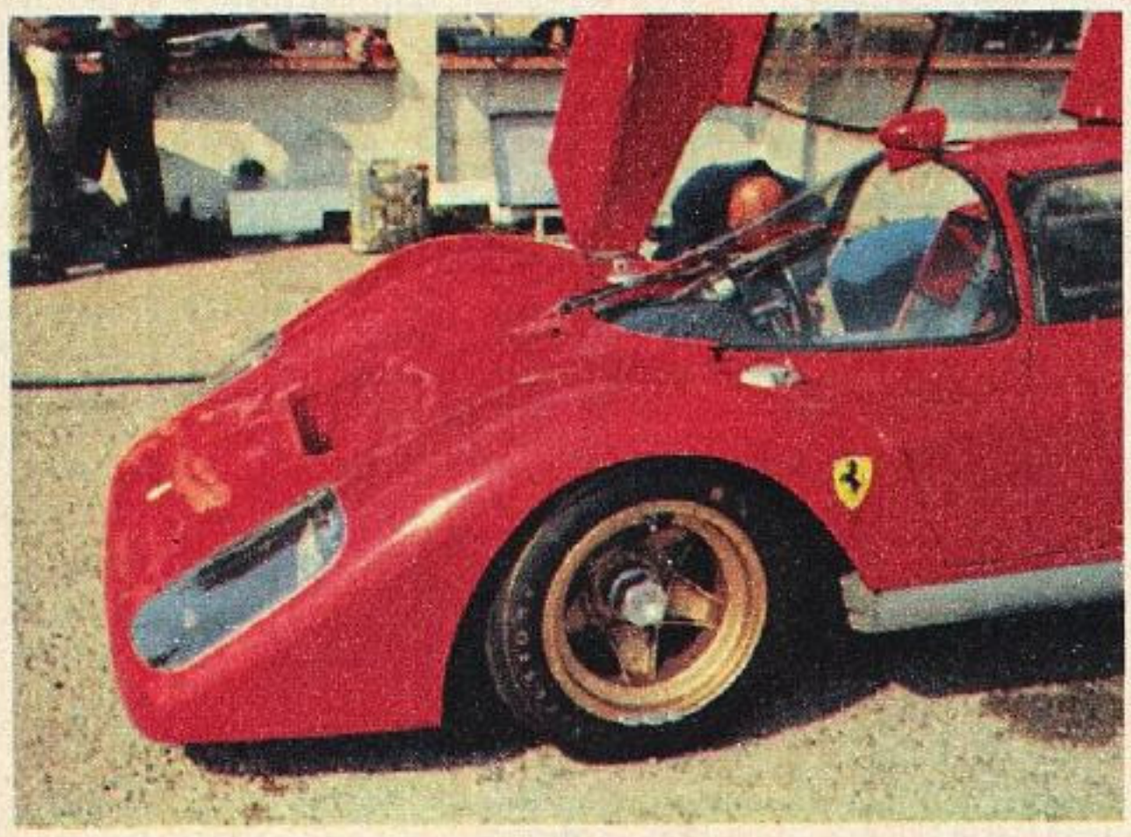
ARGENTINA es dinámica! Es deportiva! Es actual!
Si hace falta... es beat! Tiene ritmo 70...
que es decir mucho ritmo!
LR2 RADIO ARGENTINA de Buenos Aires, la primera y más joven de las Emisoras!

Administración: Arenales 1925
Estudios: Uruguay 1237, Tel. 42-9661/69, Buenos Aires



FERRARI 512·M

RENOVACION T

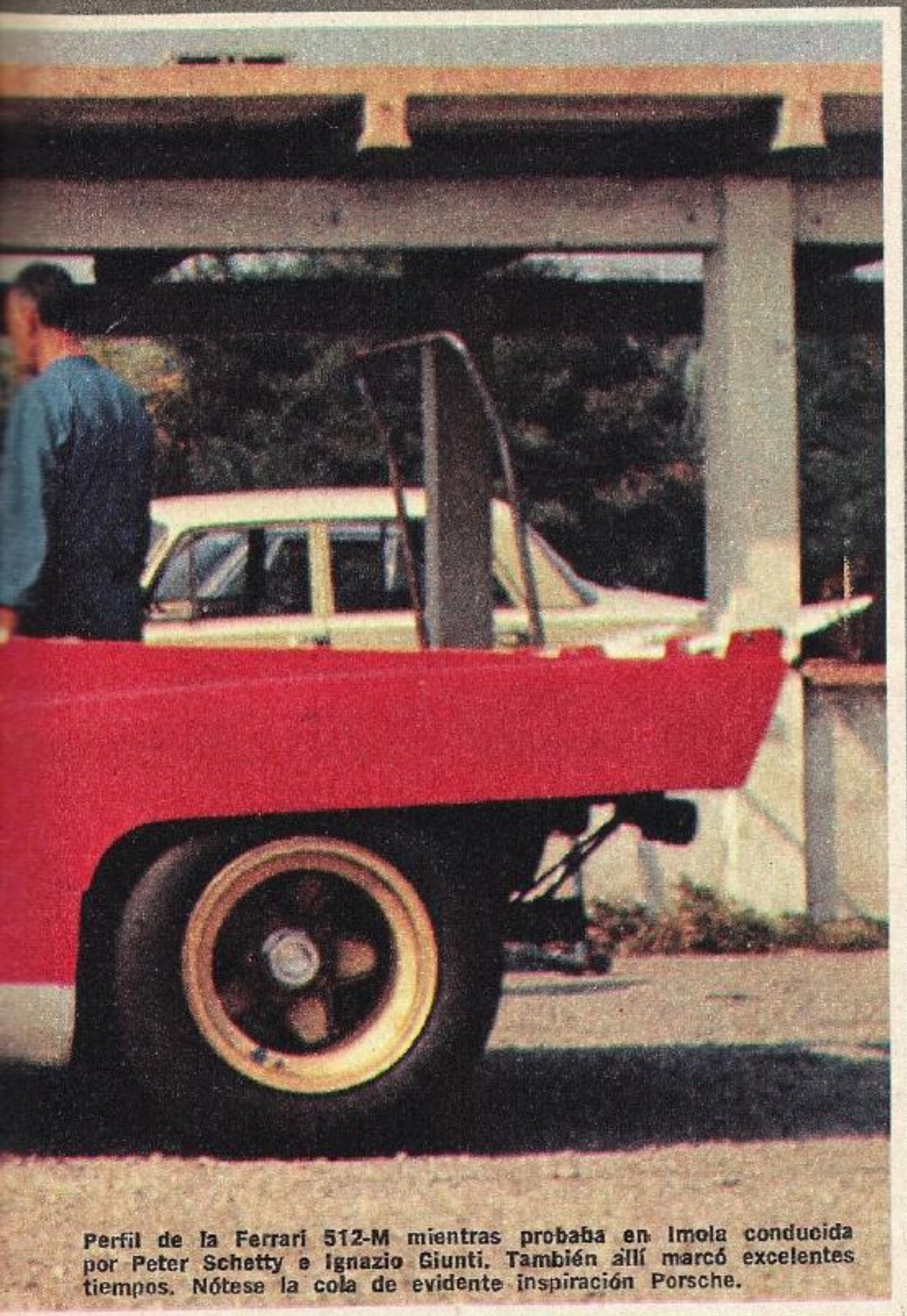


La trompa no presenta mayores cambios con respecto a su antecesor. Es algo más corta y perfilada. El parabrisas tiene mayor inclinación y la altura total es sensiblemente inferior.



Al levantar la cola de la nueva 512-M el motor y la totalidad de sus elementos quedan a la vista y accesibles. 580 HP para luchar en 1971 con los productos alemanes que parecen imbatibles. La goma de auxilio reglamentaria se mantiene en su lugar original.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Perfil de la Ferrari 512-M mientras probaba en Imola conducida por Peter Schetty e Ignazio Giunti. También allí marcó excelentes tiempos. Nótese la cola de evidente inspiración Porsche.

TECNICA

Luego de puntear en los 1000 km. de Austria, corridos en Zeltweg, Jacky Ickx debió resignarse a abandonar por problemas de encendido después de demostrar que la 512-M está en condiciones de pelear con los Porsche 917. 580 HP de potencia especifica, según fábrica, menos peso [ahora acusa 812 kg.], un perfil más aerodinámico con cola tipo Porsche y mejores performances caracterizan al renovado aparato de Maranello. Lo mejor logrado hasta ahora: el récord absoluto de SP en Monza con 1 m 23 s 6 en manos de Giunti, superando en 1 s al anterior marcado por Vic Elford con Porsche, aunque no oficializado. Ferrari confía en su 512-M, el arma de que dispondrá para 1971 en el Campeonato Mundial de Marcas frente a los Porsche



Vista de frente con cola alzada y puerta abierta. Perfiladona, ¿no? Infimo despeje del piso. Todo el auto es más liviano a la vez que se perfeccionó la aerodinámica del auto. Con eso y los 580 HP se mejoró la performance de la anterior 512.



Esmerada terminación y prolijidad que resalta. En la cola se ven pintados de blanco los canales de escape de flujo que pasa a través de los radiadores. Sobre la cola dos spoilers pequeños, graduables, también muy estilo Porsche.

Cuando usted compra un auto...

¿SABE CUANTO PAGA DE IMPUESTOS?



Del precio de lista que el comprador de un auto 0 Km. abona por su vehículo, la cuarta parte va para el Fisco. Analizamos para usted el problema.

por ARTURO PELLET LASTRA

En una reciente nota (Parabrisas Corsa Nº 228) atacamos a fondo uno de los hechos más negativos sucedidos en el año 1970: La invención y puesta en práctica del impuesto al parque automotor, cuya primera cuota venció el 16 de septiembre ppdo.

En estas columnas vamos ahora a poner ante sus ojos las cifras que revelan cuánto le cuesta a usted, en impuestos, su automóvil, cuánto se lleva el Fisco, por cada automóvil que se vende en la Argentina, problema que recién podemos apreciar en toda su dimensión gracias a un oportuno y eficaz estudio realizado por ADEFA y otras entidades relacionadas con la industria automotriz (1).

Era urgente y necesario saber cuántas y cómo son las múltiples cargas impositivas que han convertido al automóvil argentino en uno de los más caros del mundo.

Tarifas elevadas y superposición de gravámenes son las claves a partir de las cuales se debe analizar este fenómeno impositivo.

¿Por qué no se asegura la promoción de la industria?

En momentos en que tanto en el ámbito oficial como privado se discute cuáles deben ser los lineamientos del futuro régimen de la industria automotriz, es conveniente señalar, tal como lo expresara el informe de ADEFA, que "El decreto 3693 del 25/3/59, que establece el régimen de promoción, pondera la gravitación económica y los servicios que prestan los vehículos automotores, declarando que la industria del automotor merece un tratamiento especial que le otorgue ventajas, con ajuste a las leyes vigentes de carácter aduanero administrativo, y cambiario". Sin embargo, en la parte dispositiva del decreto, se limita sólo al ámbito aduanero las medidas específicas de promoción, omitiéndose crear un sistema de desgravaciones y exenciones fiscales, similar al previsto por la ley 14.781 (de promoción general de la industria).

Esta limitación nos lleva a preguntar: ¿Por qué razón se fundan los considerandos del decreto de promoción de la industria automotriz en el texto y espíritu de la ley 14.781 y en el mismo acto se la excluye de los beneficios que traería aparejada la aplicación de esta ley?

La única explicación aceptable es que los autores del decreto 3693/58, pensaron que para promocionar la industria automotriz bastaba desgravar las partes importadas que iban a integrar en su armado el automóvil argentino.

Como se sabe esta desgravación iba a ser y fue en la práctica un elemento clave que alentó la radicación de capitales y estimuló la producción, ya que en un principio la proporción de partes importadas en cada coche que salía de fábrica era sustancial (del 40 al 50 %).

Pero con el correr de los años, hacia 1965, esa proporción había decrecido al 10 % y en los últimos años ha decrecido aún más, dándose el caso, inclusive, de que varios modelos se producen con un 100 por 100 de material nacional.

Estas cifras y resultados nos llevan a la conclusión de que basar la promoción sólo en la desgravación aduanera fue un concepto limitado y sin visión de futuro, a la vez que alentó la creación de fábricas dedicadas exclusivamente al armado, que una vez hechas sus ganancias, desaparecieron del mercado. Lo que se precisaba, en realidad, era proyectar un régimen permanente de estímulo, pero no sólo basado en desgravar la importación de materiales por el término de siete años (1958-65), sino más bien basado en la reducción al máximo de la presión impositiva en todas las etapas de la industrialización y comercialización interna del automóvil en un período de por lo menos 15 años, plazo que consideramos como óptimo para un proyecto de desarrollo industrial tal como lo requería nuestro mercado automotor.

Para encontrar la solución de este problema, es preciso previamente descubrir cuáles son las fallas más notorias de los impuestos que gravan al automóvil. Por eso coincidimos con el informe de ADEFA en cuanto señala "...tanto al nivel de las industrias que concurren a la producción como a nivel de la comercialización, el sistema impositivo ofrece fallas sobre las cuales es preciso llamar la atención de las autoridades, puesto que... admiten soluciones inmediatas", para el bien del automovilista y del industrial.

Luego, el informe destaca, entre otras, estas conclusiones que nos alarman: 1) No ha existido ni existe una política impositiva específica para la promoción de la industria automotriz (lo que necesariamente perjudica el desarrollo de la industria en el largo y mediano plazo).

2) Las normas de aplicación a la industria automotriz y a la comercialización de sus productos no se han estructurado atendiendo a los requerimientos de esta actividad.

3) La vigencia de criterios fiscalistas, la influencia en la política fiscal de los frecuentes cambios en la orientación de la política económica y la laguna legislativa que existe sobre esta actividad se ha traducido en: a) Excesiva tributación a nivel de la comercialización, con simultáneo desconocimiento de la actividad del concesionario, y consecuente aplicación de criterios fiscalistas erróneos.

b) Excesiva elasticidad en los criterios que informan a la política impositiva de promoción industrial, y

c) Acumulación de distintos gravámenes en el ámbito nacional, provincial y municipal.

EL PROBLEMA EN CIFRAS

El problema, como se ve, es grave y se traduce en cifras, por demás elocuentes. En efecto: la incidencia impositiva en el precio final de cada automóvil argentino que se vende, es la siguiente:

Impuestos que se pagan en la industria terminal	20,09 %
Impuestos que paga el concesionario	3,74 %
Impuesto que paga Ud. (Parque automotor) ...	1 %
Porcentaje de impuestos que se pagan por cada unidad 0 Km sobre su valor total de venta ..	24,83 %

En suma, la cuarta parte del precio que Ud. paga al comprar un automóvil 0 Km se lo lleva el Fisco, en forma de impuestos directos e indirectos.

Del total del 20,09 %, que corresponde a la incidencia de los impuestos que se pagan en el trascurso del proceso de industrialización, el 8,93 % corresponde a cargas fiscales que inciden en el precio de las materias primas y partes accesorias, y el 11.16 por ciento restante corresponde a las cargas impositivas que gravan la etapa de armado final.

(1) "La Industria Automotriz Argentina". Informe Económico, Año 1969.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



BREVE ANTOLOGIA DEL IMPUESTO CORSA

Como usted ya sabe por anteriores notas nuestras y este informe que hoy comentamos, casi el 25 % del costo de su coche debemos anotarlo en el rubro —por demás caro— "impuestos". Pero es conveniente que anote también cómo se denominan estas cargas fiscales, que hacen que su automóvil sea uno de los mejores contribuyentes argentinos (ya que estos impuestos el industrial los traslada al precio de lista del coche).

Son éstos, de acuerdo con el informe de ADEFA:

A) Tributados por la industria de materias primas y Auxiliar (de partes)		
1) Impuesto a las ventas	3,89 %	(del costo total)
2) Impuesto a las actividades lucrativas	1,28 %	" " "
3) Impuesto para Educación Técnica	0,10 %	" " "
4) Impuesto sustitutivo a la trasmisión gratuita de bienes	0,20 %	" " "
5) Impuesto a los neumáticos	1,39 %	" " "
6) Impuesto a las alfombras	0,01 %	" " "
7) Imp. a los réditos y de emerg.	0,08 %	" " "
8) Por regalías, asesoramiento técnico del exterior, etcétera	0,62 %	" " "
9) Tasas y contribuciones	0,04 %	" " "
10) Imp. a la Rentabilidad neta	1,30 %	" " "
11) Impuestos menores (sellos, Imp. de Justicia, etcétera)	0,02 %	" " "
Total	8,93 %	" " "
B) *Tributados por la industria terminal:*		
1) Impuesto a las ventas	6,43 %	" " "
2) " a las act. lucrativas	1,00 %	" " "
3) " Educación Técnica	0,13 %	" " "
4) " a la Trasmisión gratuita	0,33 %	" " "
5) Réditos y Emergencia	0,12 %	" " "
6) Regalías y Asesoramiento técnico	0,5 %	" " "
7) Tasas y contribuciones	0,06 %	" " "
8) Impuestos menores (sellos, Insp. de Justicia, aranceles)	0,10 %	" " "
9 Réditos s/renta neta	2,45 %	" " "
Total	11,16 %	" " "
C) Impuestos tributados por los concesionarios (actividades lucrativas, ventas y réditos)	3,74 %	" " "

D) Impuestos que paga usted. Esta es otra historia. De los numerosos tributos que directamente debe pagar el automovilista, en esta oportunidad nos interesa el impuesto al parque automotor, ya que incide directamente en el precio de reventa. Un cálculo corsa nos indica que aproximadamente el 1 % del precio total se lo lleva, de una manera u otra, este nuevo gravamen.

La suma de los distintos tipos de impuestos que gravan la producción y venta de un automóvil suman, valga la redundacia, 24, y su incidencia en el costo final del vehículo es, como ya señalamos, del orden del 24,83 %.

Esta comprobación, a la que llegamos con la ayuda de las cifras aportadas por el informe económico ya mencionado, nos deja alelados.

Confesamos que supera nuestros cálculos más pesimistas, aun cuando reconocemos que en todos los países (industrializados y en vías de desarrollo) cuyas cifras usualmente se comparan con las nuestras, la presión impositiva también es considerable, ya que oscila entre el 18 y el 20 % del costo total de cada unidad.

Pero mal de muchos es siempre consuelo de tontos, ya que si las cargas impositivas distorsionan el precio de los automóviles en otros países, eso no justifica que nuestro régimen de promoción no sea más razonable y ajustado a los objetivos explicitados al planificarse legalmente el desarrollo de la industria automotriz argentina.

Acérquese... hable seguro palabra por palabra...



PP

Acérquese a Odol spray

Aerosol con válvula dosificadora

Sienta ese rocío incitante, de delicioso sabor, que da fresco aliento a sus palabras. Con DESODORANTE BUCAL "ODOL SPRAY" comuníquese con la gente sin temor.

SEGURIDAD Odol

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NOVIEMBRE 1970

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
29	30					

CALENDARIO NACIONAL

Día 1º: Vuelta de Tandil (TCFA). 8: Autódromo de Las Flores (SP y F-2). 8: Autódromo de Río Cuarto (G-2). 15: Auto Club Salta (TCFB). 21-22: 26 Horas de APAT (G-2). 29: Ralaela (SP y F-2).

CALENDARIO INTERNACIONAL

Día 1º: 6 Horas de Jarama (SP-S-GT y TG-2) sin puntos. 8: Estados Unidos, Texas Speedway (Can-Am). 22: Gran Premio de Australia (Grupo 9).

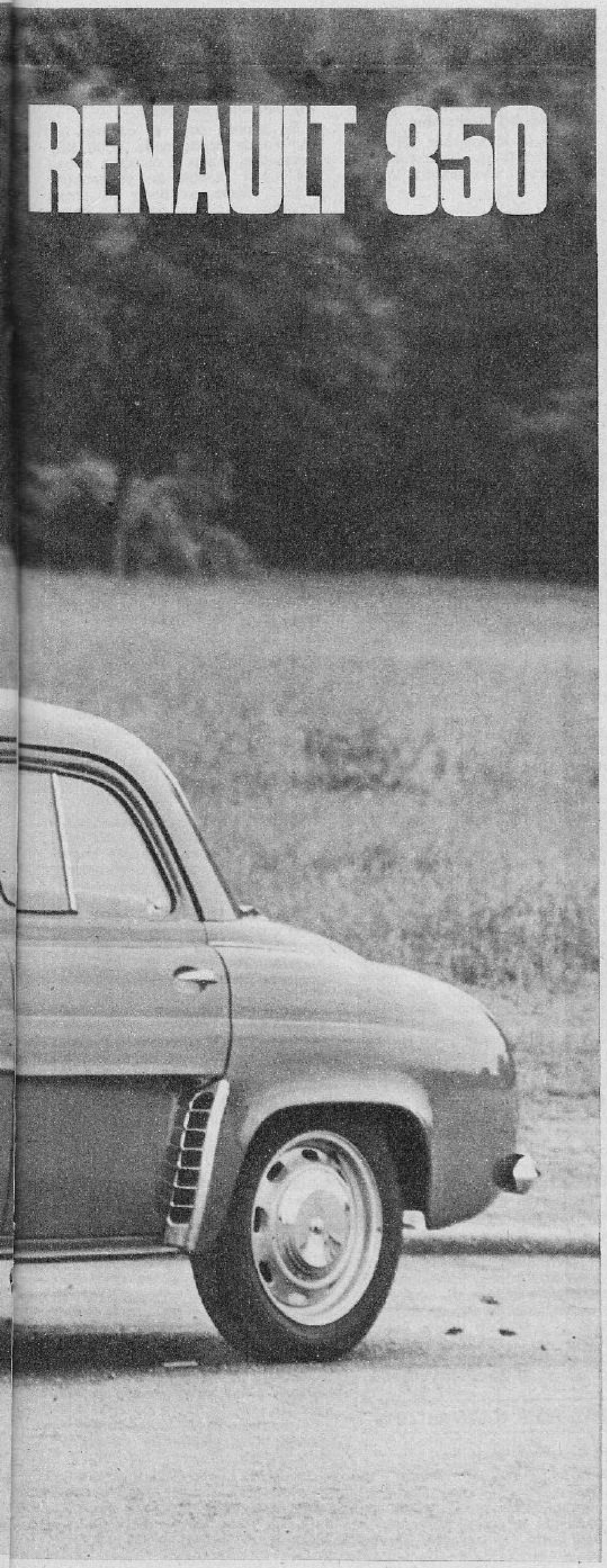
CORSA

CUANTO CUE$TA POR KM. $U

Reactualizamos una vez más el costo por kilómetro de los autos nacionales. Esta vez hemos tomado cada caso en particular. En esta primera nota nos referimos al Renault 850 y en notas sucesivas iremos dando los costos/km de cada una de las marcas de nuestro parque automotor



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Comprar un auto no es difícil. Basta con desembolar unos cuantos dineros, firmar una serie de papeles y salir de la agencia (si uno sabe manejar, o bien el primo que maneja desde hace veinte años) con la unidad adquirida, que generalmente no es la que está al alcance de los sueños junto a la almohada sino de los bolsillos junto al pantalón. De esa manera —o sea comprando— se sabe positivamente cuánto cuesta un auto.

Paralelamente a la compra, comienzan una serie de desembolsos sin solución de continuidad, que, sumados durante un año y prorrateados por la cantidad de kilómetros recorridos en la misma unidad de tiempo determinan, sin lugar a dudas, cuánto cuesta el kilómetro recorrido. Fieles a nuestras mentes decididamente racionales (exceptuando ciertas taras congénitas lógicas) creímos oportuno realizar este análisis —cuando lo hicimos por primera vez— considerando que debíamos planificar todas nuestras actividades en las cuales —en curva ascendente— el automóvil ocupa una posición que lo trasforma en un artículo de primera necesidad. Claro que esta planificación ha tropezado con un enemigo que no se ve pero se siente que se llama "Inflación". En mérito a esa espiral inflacionaria, reiteramos esta nota, con los costos operativos evidentemente alterados con respecto a las precedentes para determinar, por lo menos durante un tiempo, cuánto cuesta andar en auto.

CRITERIO

El criterio adoptado es la consecuencia de una tarea bastante compleja, ya que inciden sobre ella muchos factores que, combinados convenientemente, pueden convertirse en ley general, aplicable (con las ponderaciones apropiadas) a cada caso particular, ya que sería imposible contemplar el inmenso número de casos que se presentan: tipo de coche, año de fabricación, estado de la unidad, kilometraje anual recorrido, etc., etc. Para el análisis, hemos tomado los autos de fabricación nacional y en notas sucesivas iremos dando los costos por kilómetro aplicables a cada uno de los autos nacionales.

EN EL MUNDO DE LAS FINANZAS

Los gastos ocasionados por un auto pueden ser agrupados en dos grandes divisiones: Gastos fijos —cuyo monto es independiente de la intensidad de uso del vehículo— y Gastos variables —proporcionales al uso—. En la primera división se agrupan todos los "gastos financieros", derivados del concepto que hace que todo capital debe dar un producto (amortización e intereses del capital); gastos de tipo impositivo —patentes, "impuesto de emergencia por diez años (¡Ja!)"— seguros y otros gastos que hemos subagrupado como gastos fijos de presencia física: alquiler de garaje, reposición de batería. Estos gastos fijos disminuyen a medida que aumenta la cantidad de kilómetros rodados, ya que siendo una relación (cociente) en la que el gasto fijo es dividendo y el kilometraje divisor, cuandd éste aumenta disminuye el resultado, que es el gasto fijo por kilómetro recorrido.

Los gastos variables son directamente proporcionales a la distancia recorrida. Para determinar el gasto variable por kilómetro recorrido se procede de la misma manera, pero se comprende que al aumentar el kilometraje recorrido, evidentemente aumentarán los gastos, manteniendo prácticamente constante la relación.

Para nuestro análisis tomaremos en consideración a los vehículos afectados a uso particular —o utilizados como herramienta de trabajo— y en consecuencia estimaremos un kilometraje anual medio de 15.000 km. Si alguno de los lectores estima que esta cifra no es acorde con el kilometraje por él recorrido, le bastará reemplazar la cifra "15.000" por la que corresponde al kilometraje anual recorrido.

Ahora explicaremos detalladamente cada uno de los rubros que componen los dos grandes grupos de gastos.

GASTOS FIJOS

1º) Amortización del capital invertido.

A los efectos de la amortización, resulta prácticamente indiferente haber comprado la unidad al contado o financiada, de manera que supondremos que el pago se realizó al contado, para simplificar. En este caso particular, tomaremos el Renault 850: 873.000 pesos moneda nacional. Adoptaremos como duración media del automóvil un período de cinco años, cifra que coincide con el lapso de amortización impositiva y es generalmente el término con que las empresas comerciales calculan la amortización de sus vehículos. Desde ya que al cabo de esos cinco años el vehículo sigue teniendo valor —apreciable, por cierto— pero como estamos hablando en términos estrictamente financieros, tal valor no se tendrá en cuenta. Para calcular la amortización, en primer término se debe descontar del precio pagado en el momento de adquisición el 20 % por desvalorización inicial. El valor resultante se divide por la duración media —cinco años— de donde se desprende la amortización anual. Esta cifra, dividida por los kilómetros recorridos en un año, nos da el costo de amortización por kilómetro.

2º) Patente municipal.

Se divide el costo de la patente por el número de kilómetros anuales. En nuestro caso trabajamos con el costo de patente en Capital Federal, pero conociendo el costo de patente en provincia, quienes se encuentren en tal condición reemplazarán en el cuadro por la cifra correspondiente. Patente en Capital: $ 15.000. Patente en Provincia: $ 19.800 (siempre considerando la patente para el Renault 850).

3º) Impuestos pagados en el momento del patentamiento.

O sea el impuesto de emergencia por diez años. Si bien las unidades patentadas este año no tienen obligación de pagar hasta el año próximo, incluiremos en el análisis la cifra, ya que son muchos más los que han tenido que for-

→

GASTOS VARIABLES

Para un recorrido anual de 15.000 km. - RENAULT 850

1º) Consumo de nafta: precio de un litro de nafta ÷ consumo específico (15 km/l)	3,00
2º) Consumo de aceite: total del aceite consumido en un año x precio de 1 litro ÷ 15.000	0,29
3º) Lavado de cárter y cambio de cartucho filtrante: Precio anual total ÷ 15.000	0,23
4º) Cambio de bujías: Precio total de las bujías cambiadas en un año ÷ 15.000	0,18
5º) Lavado: Gasto anual ÷ 15.000	0,96
6º) Engrase: Gasto anual ÷ 15.000	0,96
7º) Pequeñas reparaciones: Gasto anual ÷ 15.000	0,53
8º) Consumo de cubiertas Gasto de reposición ÷ duración media	0,89
SUMA DE LOS GASTOS VARIABLES	6,40

GASTOS FIJOS

Para un recorrido anual de 15.000 km

1º) Amortización del capital invertido: $\frac{\text{precio del auto} - 20\ \%}{5} \div 15.000$	9,36
2º) Patente anual Capital: Costo ÷ 15.000	1,00
3º) Impuestos pagados en el momento del patentamiento: Impuesto de emergencia. Costo ÷ 15.000	1,01
4º) Derecho de inscripción en el Reg. Nac. Prop. Autom.: Costo ÷ 15.000	0,30
5º) Gasto de gestores y varios: Costo ÷ 15.000	0,66
6º) Seguro: Costo anual ÷ 15.000	4,00
7º) Interés del capital invertido: Interés anual del 22 %. $\frac{\text{Precio del auto x 22}}{100} \div 15.000$	
1er. año	12,8
2º año	10,2
3er. año	8,2
4º año	3,6
5º año	2,6
Promedio de los cinco años	7,1
8º) Garaje: Mensualidad x 12 ÷ 15.000	6,4
9º) Batería consumida: Costo de ½ batería ÷ 15.000	0,25
SUMA DE GASTOS FIJOS	30,08

RENAULT 850	
TOTAL GASTOS FIJOS	$ 30,08 m/n
TOTAL GASTOS VARIABLES	$ 6,40 m/n
COSTO DEL KM RECORRIDO	$ 36,48 m/n

marse como duques que los que no han tenido que hacerlo. Se divide el monto abonado por los kilómetros recorridos.

4º) Derecho de inscripción en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor.

Idem que el anterior. El costo es de $ 4.500, que no ha aumentado desde el año pasado. Una pichincha.

5º) Gastos de gestores y varios.

Si no quiere morir en el tumulto, le aconsejamos recurrir a los "gestores y varios". Todos los trámites son realizados por un monto cuyo promedio oscila en pesos 10.000. Por esa módica suma, usted se evita aglomeraciones, contribuye a sostener una original fuente de trabajo y —algún lado malo debía tener...— ayuda a mantener vigente una situación que es consecuencia de la aplastante burocracia estatal. Tome esos diez mil mangos y divídalos por los kilómetros anuales.

6º) Seguros.

Como en todos los casos precitados, el monto se prorratea entre los kilómetros recorridos. El seguro que tomamos como ejemplo cubre robo total o parcial, incendio total o parcial, daños totales o parciales y responsabilidad civil. Con una franquicia del 1,5 por ciento del valor asegurado (que es la más pequeña) el seguro anual para un Renault 850 cuesta $ 60.000.

7º) Interés del capital invertido.

La espiral inflacionaria continúa desvalorizando el poder adquisitivo de nuestra moneda. Calculemos un interés del 22 % anual Considerando que nuestra moneda se desvalorizó en el último año en un 29 %, calcular un interés del 22 % anual para cualquier inversión está por debajo de lo normal. Como el capital invertido se amortiza año por año (a lo largo de los cinco años estimados como duración media) el interés lo calcularemos sobre el costo total del auto para el primer año; sobre el costo total menos 1/5 para el segundo, menos 2/5 para el tercero y así hasta llegar al quinto año. Tomaremos como cifra para calcular el costo/kilómetro el promedio de los cinco años.

8º) Garaje.

Se toma el total pagado en doce meses y se divide por los famosos kilómetros recorridos. El promedio de costo de una cochera en la Capital oscila en $ 8.000. También podrá reemplazar la cifra resultante en el cuadro aquel que pague más o menos de $ 8.000.

9º) Batería consumida.

La batería se consume aunque el auto no circule. Estimando como duración media de una batería un período de dos años, tomaremos el costo de media batería dividido por los kilómetros recorridos. La batería para el Renault 850 cuesta $ 7.500.

GASTOS VARIABLES

1º) Consumo de nafta.

Para el cálculo, se divide el costo de un litro de nafta (especial) por el consumo específico, o sea la distancia recorrida por cada litro de nafta. El consumo se ha estimado coom promedio entre consumos en ciudad y ruta, determinados por los Road-Test de CORSA. El Renault 850 consume 1 litro cada 15 Km.

2º) Consumo de aceite.

Se adopta para el cálculo un cambio de aceite cada 3.000 Km recorridos, o sea 5 cambios anuales. Cada cambio en el Renault 850: 3 litros, es decir 15 litros anualles. El precio promedio entre el aceite más barato y el más caro es de $ 287. Tal cifra, multiplicada por la cantidad de litros cambiados al año y dividida por la distancia recorrida, nos da el costo por kilómetro.

3º) Lavado de cárter y cambio de cartucho filtrante.

Estimamos 2 operaciones anuales (una cada dos cambios de aceite). El lavado cuesta $ 650 y el cartucho $ 1.110 para el 850. Se suman ambas cifras, se duplican (dos lavados) y se divide por los kilómetros.

4º) Cambio de bujías.

Se aconseja normalmente la reposición de bujías cada 15.000 kilómetros. El cambio de bujías —incluída la mano de obra— cuesta $ 2.700 para el Renault 850. También se divide la cifra por los kilómetros recorridos al cabo del año.

5º) Lavado.

Estimamos tres lavados mensuales, por lo menos, si usted se jacta de ser un tipo limpito. O sea 36 lavados anuales. El lavado cuesta $ 400. Esta cifra, multiplicada por 36 y dividida por 15.000, dará lo que cuesta por kilómetro ser limpito.

6º) Engrase.

Por lo menos, un engrase mensual. Cuesta $ 400, que multiplicado por los doce engrases anuales y dividido por los kiómetros recorridos dará lo que ya saben.

7º) Pequeñas reparaciones.

Se contempa el caso de los imponderables (una limpieza de carburador, regulación de platinos, pequeñas fallas). Estimamos una inversión anual de $ 8.000 para el Renault 850. Dividiendo esta cifra por los 15.000 kilómetros anuales se obtiene el costo por kilómetro.

8º) Consumo de neumáticos.

La duración media de las cubiertas se estima en 40.000 Km. El costo por kilómetro se obtiene sumando el costo de las cuatro cubiertas y dividiendo el resultado por 40.000. Una cubierta para Renault 850 cuesta $ 8.900.

ACOTACIONES

Cabe destacar que los profesionales o personas que utilizan el auto como medio de trabajo pueden escamotearle, birlarle o deducir de réditos hasta un 20 % en concepto de amortización, más los gastos de mantenimiento. Corredores y viajantes pueden gozar de una deducción adicional por uso del automóvil, lo que significa menor erogación en concepto de impuestos.

Poniendo punto final a esta nota, nos permitimos sugerir que nadie debe asustarse por las cifras obtenidas. Mucho mayor es el costo operativo del Saturno V.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BLANES IPPOLITO

VÉRTIGO

PARA LA GENTE QUE VIVE A RITMO DE VÉRTIGO

Una audición dinámica.
Distinta. Con estilo. Eso es Vértigo
-una temática diferente en automovilismo.
Vértigo es lo actual: la opinión
de todos los grupos humanos que componen
esta hora maravillosa que vive el mundo...
a ritmo de vértigo!
Qué piensan. Cómo viven. Qué opinan.
Usted. Sus ídolos. Y cuando hay "fierros"...
le "damos" a los fierros! Por 4 emisoras,
44 domingos... ¡264 horas vertiginosas!
Conduce Alberto Hugo Cando...
y usted de copiloto!

Vértigo, por 4 emisoras:
Los domingos de 8 a 14 horas en
LR3 Radio Belgrano
y las ondas cortas LRY 1 y LRY 2
Todos los días de 20 a 21 horas en
LR2 Radio Argentina
y las ondas cortas LRY 1 y LRY 2

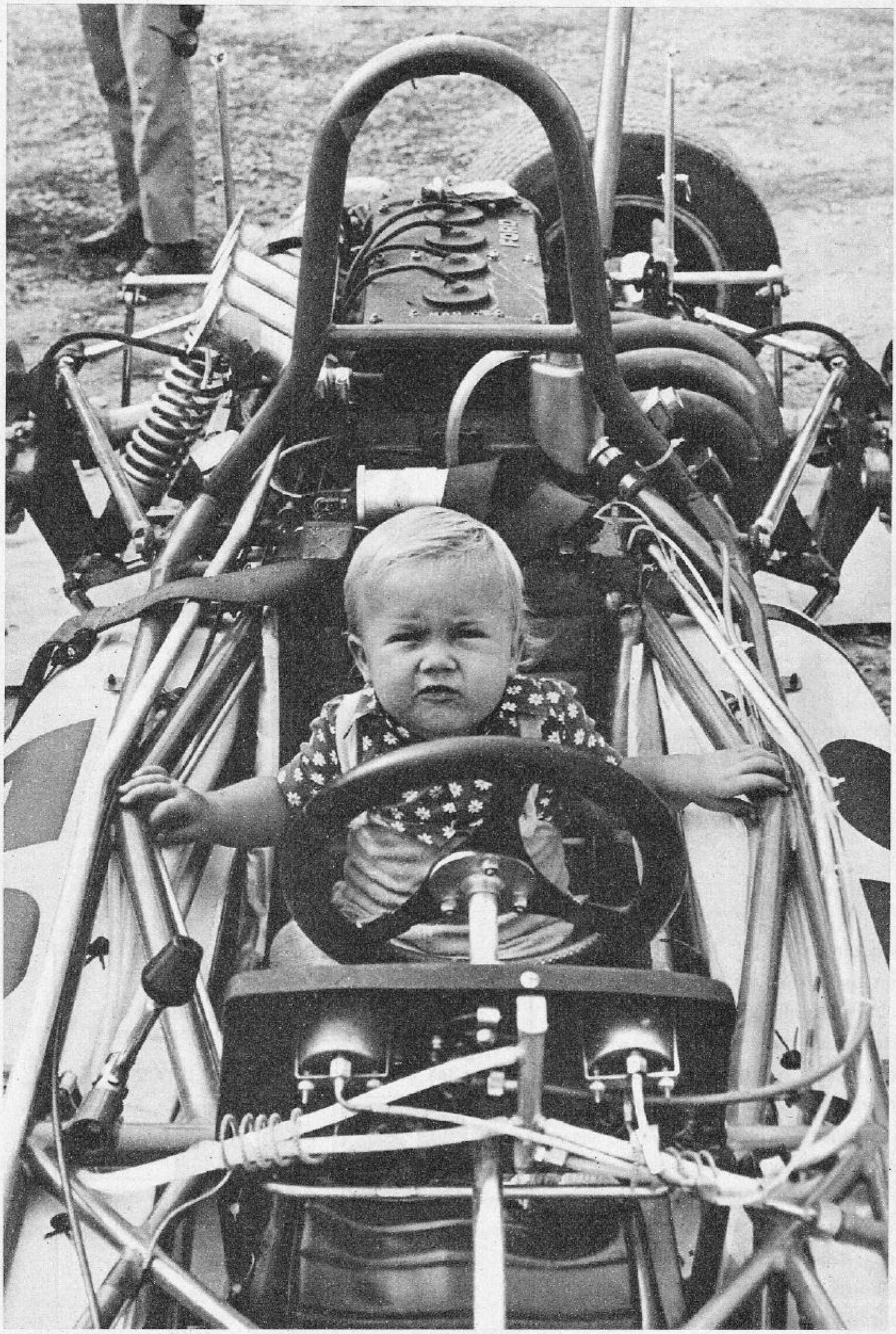
LR3 RADIO BELGRANO

LR2 RADIO ARGENTINA

Y LAS ONDAS CORTAS LRY 1 y LRY 2

Administración: Arenales 1925,
estudios: Uruguay 1237, Tel. 42-9661/69

LA foto



Cora Inés Reutemann, sorprendida justo en el momento en que iba a robarle el auto a papito Lole. "Ahora que me sabía el trazado de Hockenheim de memoria y que iba a salir a dar unas vueltitas, me sorprenden . . . No . . . no hay justicia . . . ", asegura, entre pucheritos, Cora Inés . . .

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Parabrisas CORSA

noticorsa

AUSTRAL Y ALA EN EL CENTRO. Los muchachos de Austral y Ala se vinieron para el centro... Los amigos Saiz Miramón y Sábato abandonaron su viejo reducto de Ayacucho 2180 y trasladaron sus petates a Florida 234, 5º piso, de Baires, con los fonos 46-8841/9 y 46-8851/9. Junto con "los feos", por supuesto, atenderán allí las "rucas" (léase lindas secretarias), lo cual nos reconforta. Recordamos que en esa dirección funciona un excelente centro de información turística, y se atiende el servicio de cortesía con el periodismo. Bien por los amigos Miramón y Sábato, que ahora estarán más cerquita...

¿TE ACORDAS HERMANO? ... El colega J. C. Pérez Loizeau ha tenido la buena idea de "sacarle el polvo de los años" a viejas "cintas" que documentan desde 1902 la historia del automovilismo. Ese material inédito y exclusivo se completa con filmes actuales, que dan una valiosa visión de conjunto del acontecer automovilístico-deportivo. "La Historia en Acción" es el título del excelente ciclo, que se difunde por Canal 7 todos los jueves a las 22.30 horas, con comentarios de Pérez Loizeau.

ESPAÑA EN IKA-RENAULT. No se trata de una situación geográfica, sino de la designación de un periodista profesional, el señor Juan R. España, como gerente de Prensa y Comunicaciones de IKA-RENAULT. Felicitaciones al colega. El señor España dependerá en forma directa del señor Tibor Teleki, gerente de Relaciones Públicas de la citada firma.

GM - EL TIEMPO NUEVO. General Motors Argentina inauguró su nueva planta de matricería, la más moderna de América latina, en la cual podrá satisfacer requerimientos de la industria nacional y extranjera. La planta a que nos referimos tiene una superficie total de 22.000 metros cuadrados, cuenta con un total de 143 máquinas (gran parte de fabricación nacional), las que permitirán la rea-



lización de tareas de matricería semipesada y pesada, maquinados pesados, calibres y otros trabajos en general. Su costo ha sido de 4.500 millones de pesos moneda nacional y permitirá al país un ahorro de divisas calculado en 15 millones de dólares (6.000 millones de pesos moneda nacional anuales). Actualmente trabajan en ella 681 operarios altamente capacitados y 141 técnicos e ingenieros. Puede generar 1.440.000 horas-hombre de trabajo por año, lo cual representa casi el 50 por ciento de la capacidad de matricería del país. ..

BUENA SEÑAL. Acaba de cumplir dos años el periódico quincenal SEÑAL de Trasporte y Turismo, cuyo editor, director y redactor en jefe es el colega Leopoldo López Salmonte ("yo la escribo y yo la vendo"..., como él dice). Su nutrido material informativo llega ya a todos los medios empresarios del país y su distribución se extiende a América latina, EE. UU. y España. Un saludo cordial a LS (sin la D) y otro año de realizaciones.

MADE IN USA. La United States Travel Service (en buen romance: Oficina de Turismo de los EE. UU.) ha instalado sus oficinas en Buenos Aires, calle Florida 683, 4º piso, Of. 36, donde se asesora a quienes deseen viajar a USA. La dirige el señor Robert Briggs, y como subdirector el señor Richard Blom. Como jefe de Prensa ha sido designado el Sr. Mauricio Tel, quien se desempeñaba en Braniff Internacional. Los *corsas* serán asesorados en forma especial sobre Indianápolis y todo el calendario deportivo-automovilístico para el próximo año de los EE.UU. Asimismo sobre las rutas de ese país y las posibilidades de recorrerlo en automóvil. Atienden en el horario de 9 a 12 y de 15 a 17.30 horas.

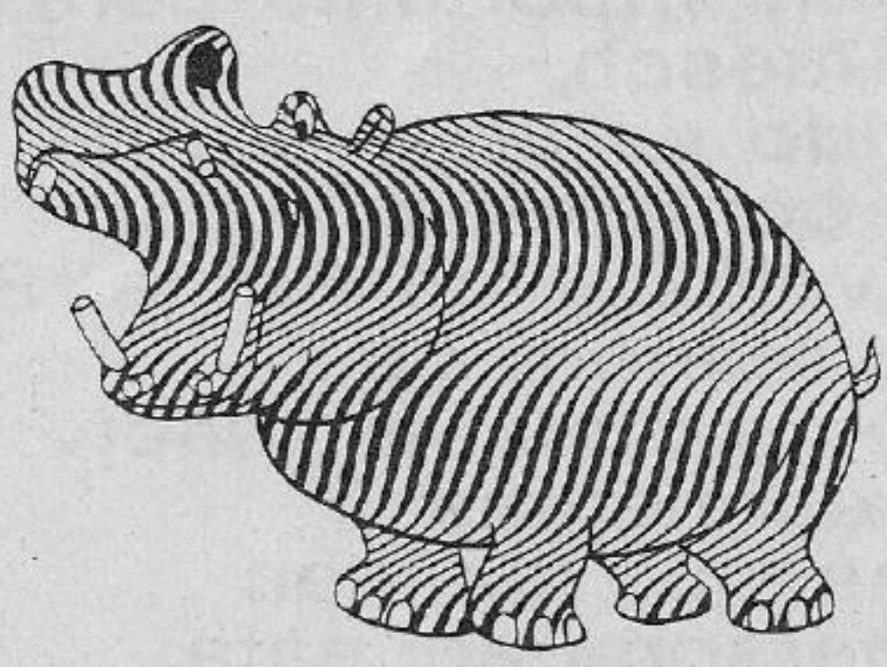
CLAPET. La sigla significa Corporación Latinoamericana de Periodistas Especializados en Turismo, y recientemente ha constituido el Capítulo Argentino, con el siguiente directorio: Harry Foulkes, director general (Gaceta de Turismo); directores: Manuel Rivero y Hornos, coordinación (Noticias de Turismo); Norberto Alvarez Ojea, publicaciones y difusión (Editorial Abril); Jorge Bronenberg, relaciones internacionales (Turismo-La Prensa); Luis I. San Román, administración; José C. Miñiño, prensa (La Prensa); Juan C. Quinta, finanzas (Primera Plana); Alfredo Weidmann, cultura y actos (Rev. Hotelera Suiza); Félix P. Aguirre, relaciones públicas (Hotel Italia-Romanelli). La secretaría provisional funciona en Paraguay 419, 1º 29, Buenos Aires-Argentina. La nueva entidad se inspira en la integración turística de América latina, partiendo de una integración nacional por parte de cada Capítulo.

AUTOS PASADOS POR AGUA. Quienes viajen con su automóvil al Uruguay contarán con un servicio combinado de las motonaves "Ciudad de Rosario" y del ferryboat "Atlantic" que facilitarán 470 espacios diarios. Esto le asegura al turista *corsa* una ida y vuelta sin problemas. Para informes y reservas: Ferrytur S.A., Av. Alem 44, Capital Federal.

TELEVEL EN NAUTIRAMA. Informó Televel S.A. que ha designado a Nautirama S.A. distribuidores exclusivos, para Capital Federal y Provincia de Buenos Aires de su moderna línea de motores fuera de borda Televel-Sach. Las oficinas del flamante distribuidor funcionan en Carlos Pellegrini 385, 6º piso, tel. 35-1343, de la Capital Federal.

FIERROS EN LA ESCUELA. Continuando la serie de cursos de entrenamiento, el Departamento de Herramientas Eléctricas de Robert Bosch Argentina S.A. ha organizado una reunión con el personal de ventas de importantes ferreterías industriales y casas especializadas que comercializan su renombrada línea de herramientas eléctricas.

Señor, Señor...
..veo SQUIGGLES por todas partes!



Esa obsesión lo perseguirá en forma de fatiga visual, tensión y malestar mientras Ud. use anteojos para sol con **vidrios curvos coloreados** que deforman los rayos de luz, produciéndole la misma sensación que mirar durante un tiempo los squiggles del animalito.

Aléjese de los Squiggles usando RAY BAN, anteojos para sol con **cristales ópticamente tallados y pulidos**.

PONGA SUS OJOS EN ANTEOJOS

Ray-Ban®

de BAUSCH & LOMB

FUNDADA EN 1853

adquiéralos con muy deportivo estilo en

óptica vanina

NUEVE DE JULIO (Bs. As.)

CARLOS RUESCH

UN HOMBRE UBICADO

1970 fue un año de afirmación importante para Carlos Ruesch, convertido en un piloto de notable contundencia, prolijo, veloz y confiable. Su efectiva manera de correr es indudable reflejo de sus esquemas mentales, que definen a una persona sensata. Conozcámoslo

por **HECTOR ACOSTA**

Se quitó el chupete de la boca y contestó. Repetía el movimiento por enésima vez ante la obstinación de su hijo Pablo —un año— en mezclar su cariño con la goma mascada. Así, informalmente, tirado en la cama, jugando con el pequeño, pudimos obtener un racconto de lo que lleva hecho Carlos Ernesto Ruesch en el automovilismo. Con 27 años, cumplidos el martes 20 de octubre, ha acumulado enorme experiencia en diferentes aspectos que le ha servido para convertirse en uno de los pilotos más rendidores y cerebrales del país.

Como todos, tiene virtudes y defectos. Vaya qué novedad. Según él, sus virtudes son: saber ser buen amigo y cuidar los autos de carrera, en los planos humano y deportivo respectivamente. Piensa, en cambio, que los defectos más acentuados son ser inconstante y demasiado medido para correr.

Durante toda su vida el progreso en todos los órdenes se ha ido manifestando sin sobresaltos y paulatinamente. Hizo escuela en todas las categorías de automovilismo después de haberse iniciado en el karting, donde alcanzó un subcampeonato cordobés, detrás de Tulio Riva. El mismo título obtuvo con un Fiat 600 en un torneo zonal. Luego, al unirse con Berta, pasó a correr en el famoso equipo Renault de las "panteras blancas", con el que se clasificó campeón argentino, cordobés y del torneo YPF realizado en Buenos Aires. Tuvo una efímera intervención en F-1 con uno de los primeros coches construidos en nuestro país de F-3. Participó con el Piccone-Bronemberg en San Antonio, con un motor Renault de un litro, desertando por rotura del palier trasero derecho.

Con el auge de los Torino también llegó a él un W, color verde. Cuando se cansó de usarlo como convencional se decidió convertirse en constructor, y tras serrucharlo por todos lados concibió uno de los aparatos más raros y revolucionarios del TC, al que lo bautizó "Numa". Sucesivos cambios fueron trasformando el singular engendro, que ahora espera arrumbado la posibilidad de volver a ser famoso.

Lo que vino después es muy actual. Corrió el Gran Premio de Turismo con un Torino oficial y posteriormente se vinculó al equipo de Horacio Steven, a quien le ha dado innumerables satisfacciones a través de tres victorias con uno de sus Truenos.

Han pasado diez años de aquella primera carrerita en karting hasta esta última en Sport Prototipo. Un aprendizaje que no ha sido fatigoso nunca. Siempre lo ha hecho buscando nuevas sensaciones y con el gusto de no saberse atado a nada. Fue innovador en muchas cosas y confiesa que de quien más aprendió fue de Oreste Berta en la parte mecánica y de Eduardo Copello en la conductiva. Siente admiración por ambos a pesar de que les haya "perdido el respeto", porque los ha vencido en varias oportunidades.

Habla con la normalidad que se le conoce para manejar un auto. Es parsimonioso, pensativo y limitado en sus apreciaciones. A veces, algo fuerte o demasiado seguro, como cuando dice: **"A todos los autos que están corriendo actualmente se les puede ganar. Ya está demostrado que poniendo bien a punto los autos para cada circuito y trabajando concienzudamente, no hay cosas imposibles".**

No hay nada que lo fastidie, ni siquiera ese chupete que está dirigido a la boca, pero que antes de llegar a



B



C

C. Piloto y constructor, llegó al doble triunfo hace ya dos años, con su Numa amarillo, en el autódromo municipal.

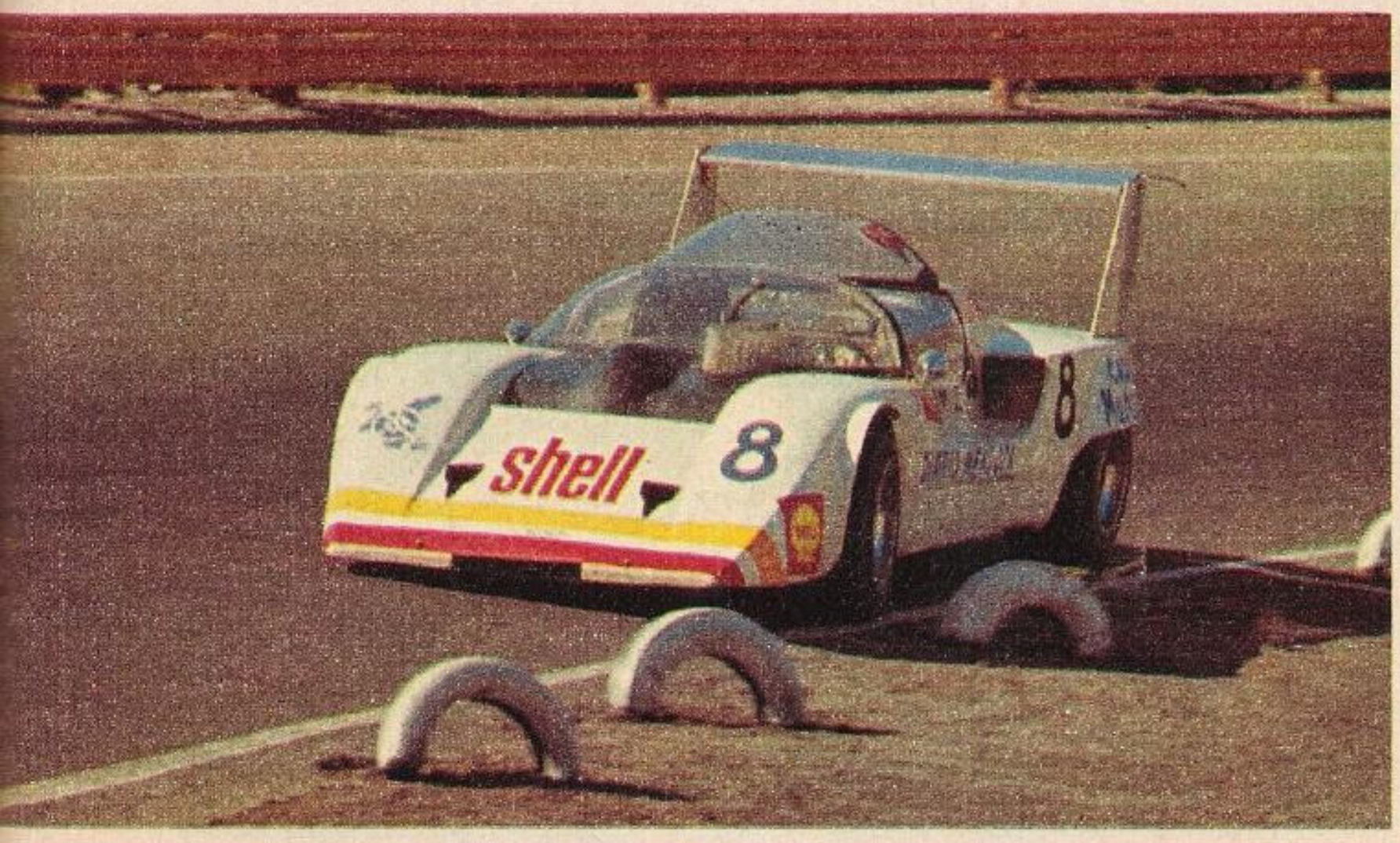
B. Arriba, izquierda: Su auto de 1970, el Trueno Chevrolet. Ganó varias veces y se afirmó como un gran piloto.

D. Abajo, derecha: Más tarde, ese Numa fue modificado y sirvió para construir las unidades que durante 1969 utilizaron Ruesch y Copello asociados en equipo. Con ese auto Copello se clasificó campeón, bien secundado por Ruesch.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RUESCH G.S.B+

25



ella le da en el ojo, en el menton o en la frente. "Cacho" Ruesch es feliz. Pablito y Angelina Rocca, su esposa, lo atestiguan.

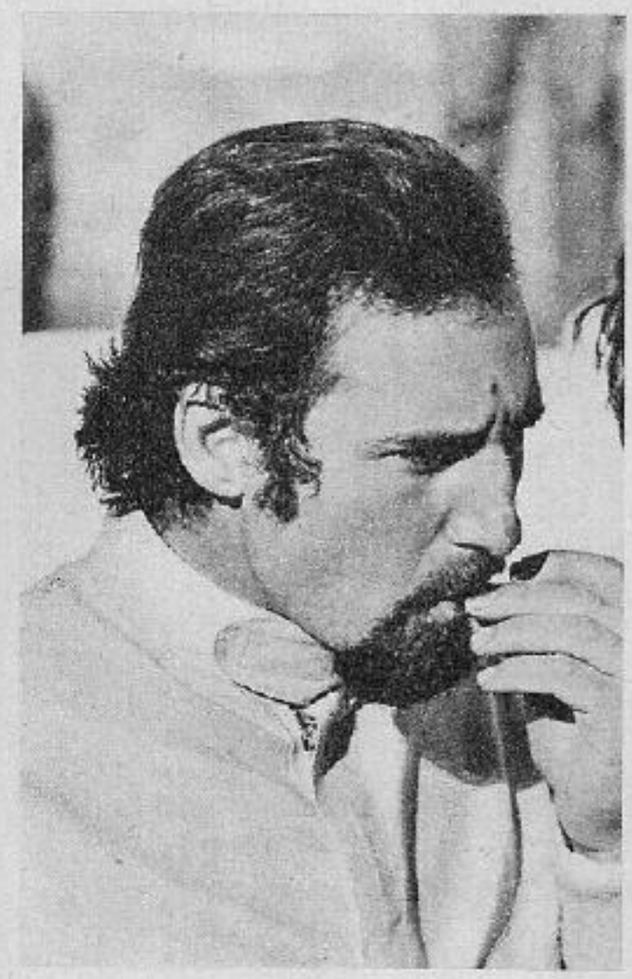
CONSTRUIR AUTOS

"Antes era más fácil, porque resultaba menos costoso. Yo aprendí mucho con Oreste, cuando hizo el ratón escandaloso y la primera Liebre I para Copello. Actualmente todo cambia por el valor de las cosas. Ya nadie puede encarar la construcción de un auto privadamente y así cada vez habrá menos gente que se dedique y todo se centralizará en unos pocos. Para mí el auto ideal para el piloto es el Porsche spyder 908, porque no tiene defectos y porque no cansa al volante. Lástima que ya no es más ganador.

"Nosotros (por los argentinos) debemos cambiar de mentalidad antes de que volvamos a estancarnos. Ya no se puede seguir corriendo con estos autos con el motor delantero. Para el año que viene hay que pensar muy bien todo. Habrá más dificultad y más peligro por la falta de conocimientos. Si tuviera que construir un auto para

→

CARLOS RUESCH



mí, lo haría en base al Porsche 917 Can-Am.

"Los tiempos van a mejorar notablemente. Pienso así porque el Steven F-1 hace en cualquier circuito mejores registros que cualquier SP, y los autos del año próximo serán, en definitiva, F-1 carrozados. El peso ideal, y que nunca debería ser bajado, es el de 850 kilos para los SP. Bajo ese límite comienzan los problemas de roturas por debilidad."

BAJON DEL AUTOMOVILISMO

"Se debe a la gran diversificación de las categorías y a los malos reglamentos que tenemos. Al público no lo podés complicar con tantas categorías. Además, el calendario debe facilitar las cosas para el tipo que corre. ¡Qué lindo sería que hubiera cada domingo una carrera de cada categoría y que una vez por mes hubiera descanso general de la compañía! Yo lo haría así: Turismo Nacional Grupo Uno para todas las cilindradas, categoría que serviría para correr en todo tipo de caminos y rutas; Mecánica Argentina Fórmula Uno y Cuatro; y Sport Prototipo, categoría que además de los autódromos podría incursionar en circuitos semipermanentes.

"Otra cosa que hay que fomentar son las trepadas de montaña, una de las cosas que más le gusta a la gente y que te enseña una barbaridad."

LOS ACCIDENTES

"Son parte de la cosa. Es como si un carnicero se corta un dedo. Tendrá que tener más cuidado o hacer mejor las cosas para no volver a lastimarse. La piña es una fatalidad, y así debe considerarse. Yo no me traumo por un golpe de nadie. Lo que hay que tratar es de brindar mayores seguridades al corredor para atenuar la gravedad. En Las Flores, por ejemplo, el guard-rail está muy mal ubicado y no cumple ninguna función efectiva. En general, los accidentes ocurren por falta de experiencia y mala puesta a punto de los coches.

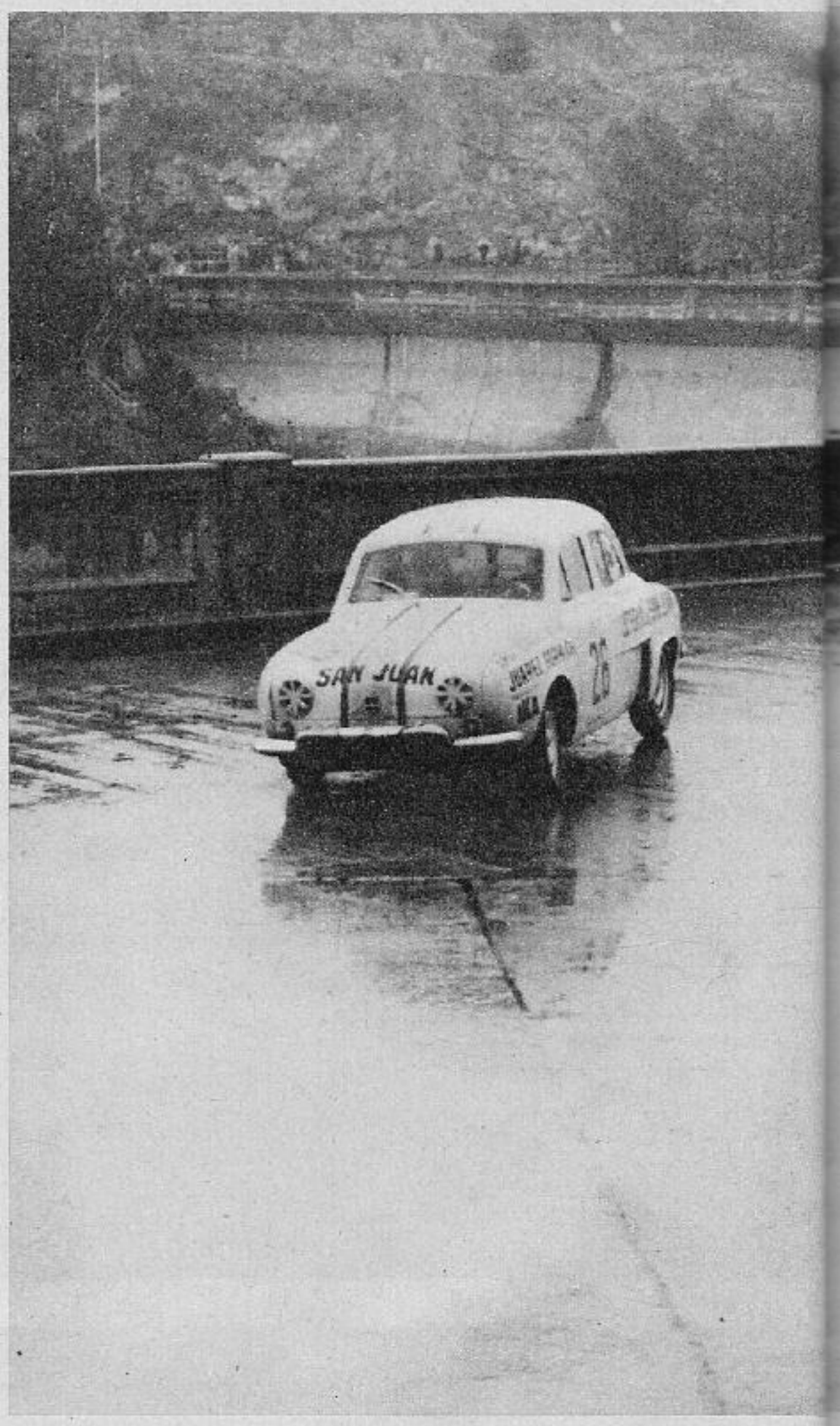
"Uno de los trazados más lindos es el de Las Flores, pero no el más seguro. Córdoba, por ejemplo, ha tenido varios accidentes y nadie se ha machucado un dedo."

EL FUTURO

"Pienso seguir corriendo en Sport Prototipo con los coches de Steven. Me encantaría correr también en Grupo Uno, y si es posible con un equipo oficial.

"¿Europa? Sí, se puede ir, pero no a ganar de entrada. Quisiera hacer un aprendizaje completo. Por lo menos se precisarían cuatro años. En estos momentos se podría ir a correr en Grupo Dos para ganar. Hacer así una temporada completa y posteriormente comenzar la escalada para llegar a Fórmula Uno. Lo lógico sería: Fórmula Tres, Fórmula Dos y Fórmula Uno. No entiendo a los pilotos que quieren ir a ganar desde el vamos. Todos los que están hoy encumbrados han hecho la misma escuela, y si no fijate en el ejemplo de un Regazzoni o de un Fittipaldi. Incluso, más te digo: lo de Fitti es innatural en el proceso de evolución de un corredor, y casi te diría que puede ser un fuera de serie, porque cualquiera precisaría el doble para lograr lo que él hizo tan pronto. ¿Lo de Reutemann? Es una experiencia muy cara donde no se pudo concretar nada. Le ha faltado atención mecánica. Lole hizo lo que estuvo a su alcance. Pueda ser que el año próximo le den una oportunidad más madurada."



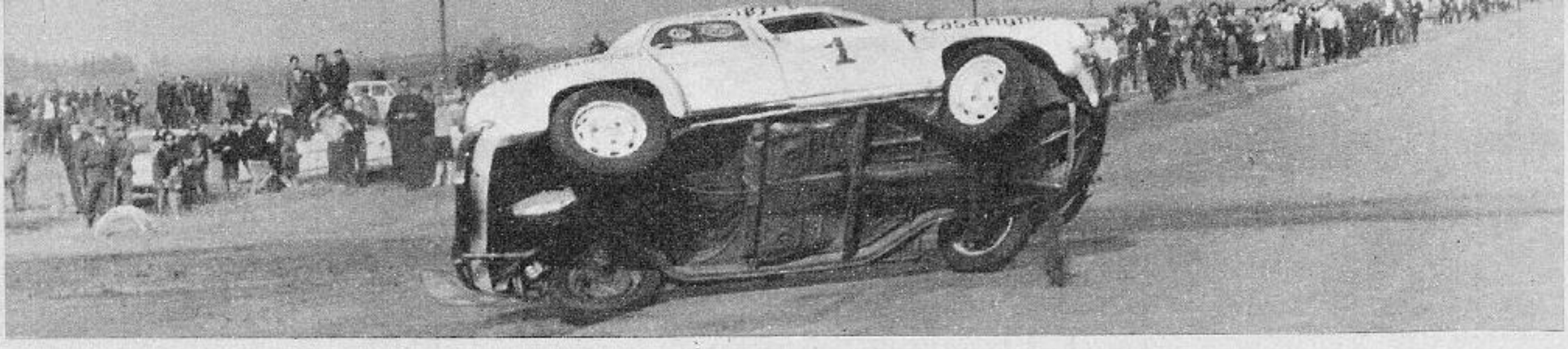


PARA QUE SIRVE...

Un auto: para movilizarse.
Una mujer: para compañía.
Ir al cine: para pasar el rato.
Correr: para vivir.
Ser padre: para ser feliz.
Una moto: para tomar viento.
Córdoba: para radicarse.
Europa: para instruirse.
Norteamérica: para sacarle dólares.
Un avión: para viajar.
Un barco: para disfrutar.
Un motor: para prepararlo.
Un coche de carrera: para sentirlo.
Un arma: para cazar.
Una mentira: para sufrir.
Una revolución: para liberar un pueblo.
Una guerra: para nada.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Este recuerdo poco grato es de Las Perdices, en 1967. Entró demasiado fuerte y... nuevo techo para el Renault. Sin embargo, Ruesch es hoy un piloto notablemente seguro.

Con el Renault en el dique Los Molinos ganando puestos bajo la lluvia. Con ese auto, en el equipo de Berta, comenzó su época importante.

Arriba, izquierda: Carlos Ruesch, Sra. y heredero Ruesch. Una familia actual.

Abajo, izquierda: Al principio también corrió en karts. Esta foto ya tiene nueve años de antigüedad, ya que corresponde a una carrera realizada en el Cerro de Las Rosas en 1961. La ganó teniendo 18 años.

Fiat, 1100. En su momento, un auto apto para sacarse bien el gusto. Aquí lo hace Ruesch, divirtiéndose entre los cordones, en su debut automovilístico, donde salió cuarto. Ese día también debutaba Pirín Gradassi.

LOS GUSTOS

Es de gustos muy variados y, en algunos casos, contradictorios. Coincide en que tanto un auto como un camión ideal pueden ser de la marca Mercedes Benz.

Eligió su mujer como "la" mujer y a Africa como un lugar para conocer, visitarlo y utilizarlo. Su afición por la caza obró seguramente para determinar que el continente negro es lo mejor.

En el tema circuitos hay dos gustos extremos. Para uno de ruta prefirió el Pan de Azúcar, trabado, lento, con altibajos; mientras que su autódromo predilecto es el de Las Flores, veloz, llano. La industria japonesa del motociclismo lo fascina con las dos ruedas de una Honda, en cambio los franceses reciben su admiración por el Sabre F-102, avión de combate muy actualizado.

APARTE DEL AUTOMOVILISMO...

Antes de ser enloquecido por todo lo que tenía alguna vinculación con motores, ruedas, nafta y suspensiones, Cachito Ruesch hizo el ciclo primario en el Colegio Alemán (donde aprendió inglés) y practicó algunos deportes como fútbol y atletismo. Asegura que saltaba bien en largo.

El secundario fue un tanto azaroso. Odiando las actividades prácticas, el latín y la historia, pudo llegar hasta casi un cuarto año, tras ser admitido en varios colegios. El José María Paz y el Ricardo Rojas fueron los que le posibilitaron llegar más lejos. Para esa época ya había cambiado de gusto en cuanto a los deportes, y mientras abandonaba las carreras de autitos con rulemanes, comenzaba a destacarse por sus tackles y try jugando al rugby. Comenzó a los 14 años y se identificó siempre con el equipo de La Tablada (Cerro de las Rosas), donde tuvo la satisfacción de integrar los conjuntos de 4ª y 1ª que fueron campeones en dos temporadas diferentes. Allí recibió la doctrina de caballerosidad deportiva que alimenta todavía.

Hoy, absorbido totalmente por el automovilismo, practica de vez en cuando, o de cuando en vez, algo de esquí acuático.



MOTONAUTICA

CAMPEONATO MUNDIAL OFF-SHORE AL DIA

Posición de los punteros en el mundial de off-shore. Posibilidades de que por segunda vez salga campeón mundial un italiano. Crónica de las tres últimas competencias. Trofeo de Nápoles, Trofeo de Oro en Yugoslavia y Gran Premio de Viareggio



Un crucero propulsado con motor Ford. La tripulación la integran Derek Morris, Mike Morris y Vic Miller. Este tipo de embarcación participa en gran número especialmente en las off-shore inglesas.

Otra embarcación off-shore de la clase con cabina. Son de precio mucho más accesible que los "monstruos" y permiten su utilización con fines de placer cuando no se interviene en competencias.



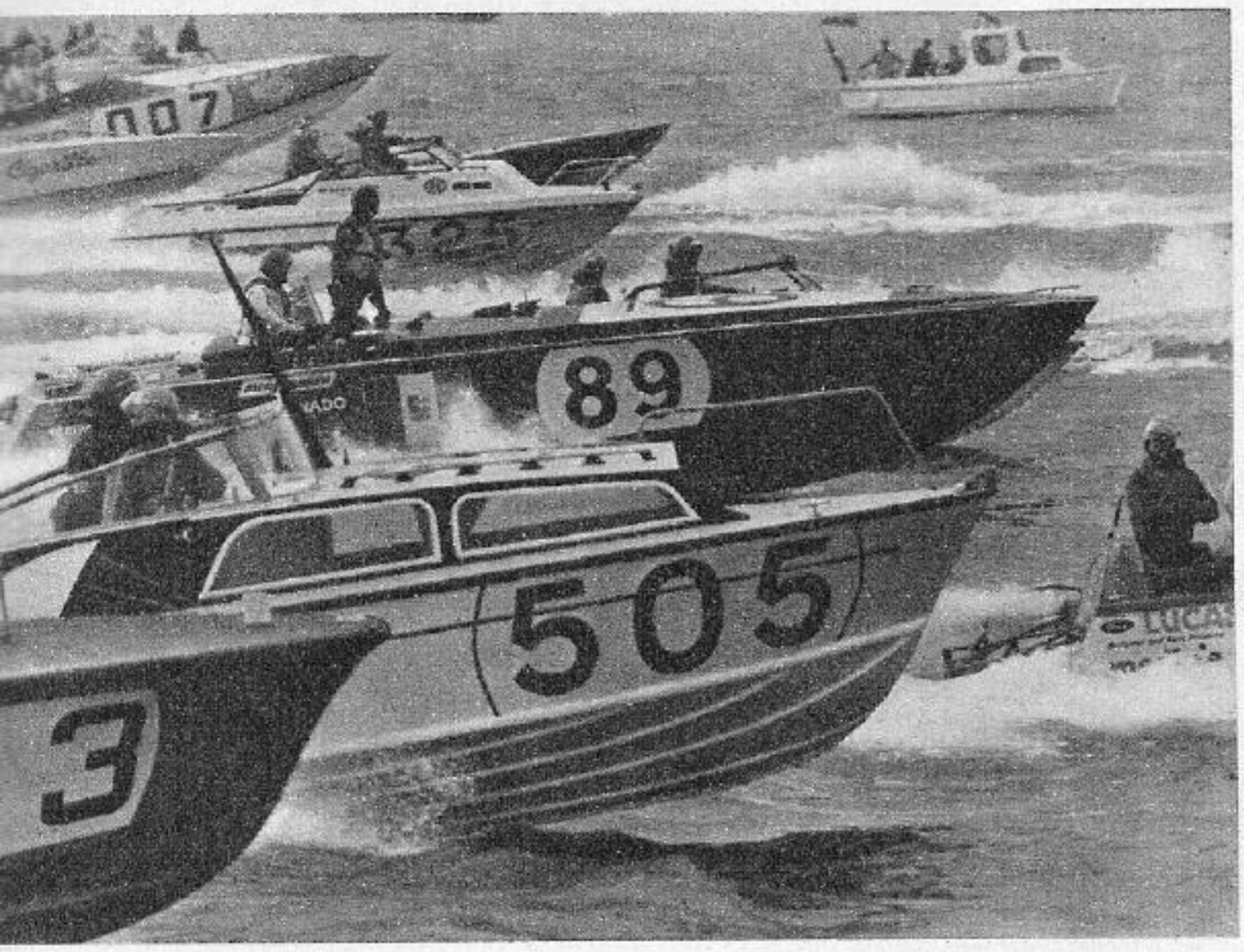
La fotografía da idea del tamaño de estas embarcaciones comparándolas con la pick-up que la remolca. La cantidad de neumáticos y el tamaño de la tapa del motor levantada hablan por sí solos.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


909

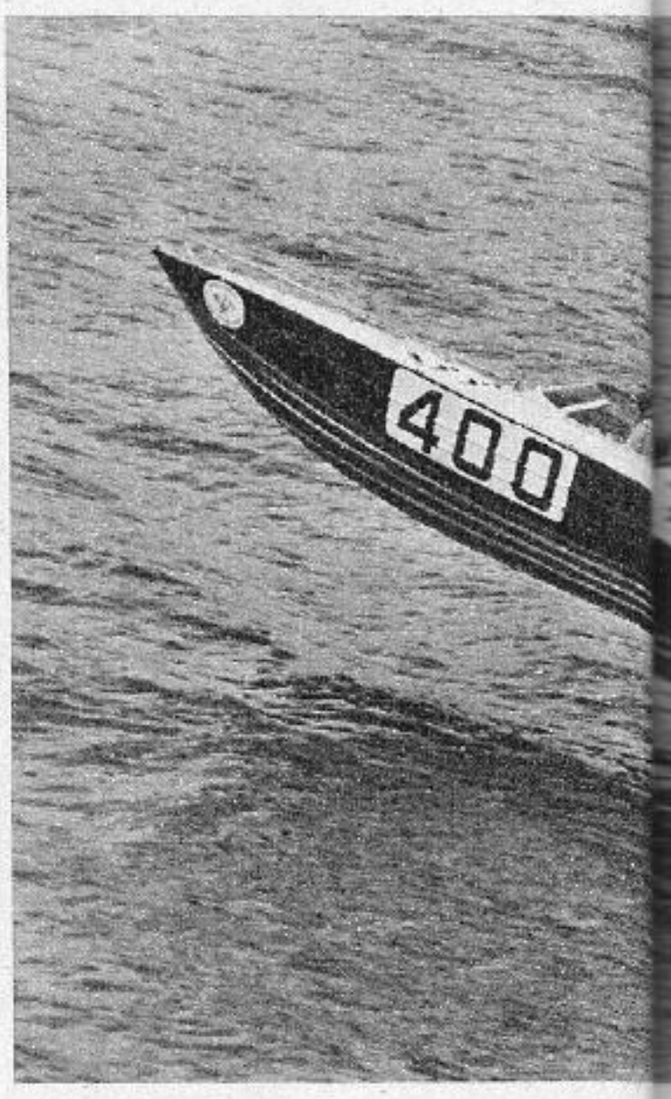




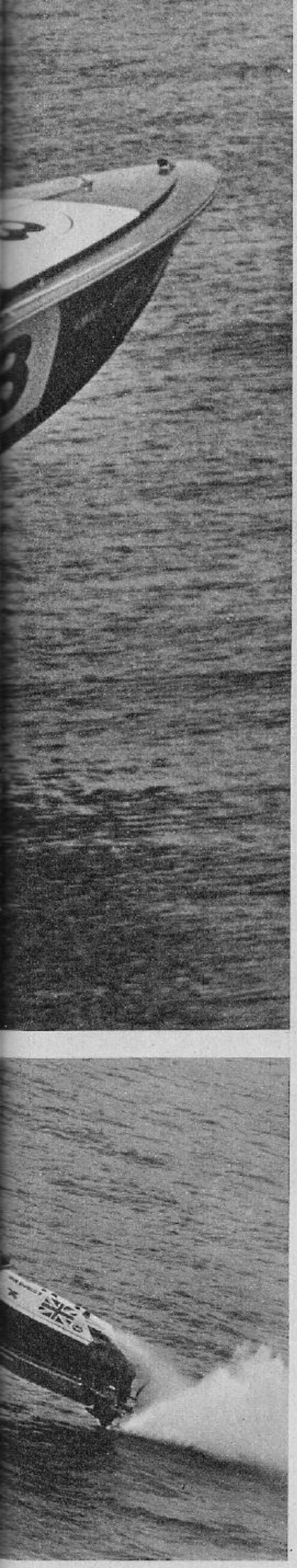
Un monstruai ataque. Se trata de Bill Wishnick, neoyorquino, en busca de la meta en la Long Beach Hennessy Cup, en California, que al final sería suya por tres minutos.

Una largada off-shore, correspondiente a la Cowes-Torquay-Cowes. Faltan 100 metros para la línea de partida y buscan ubicación la Avenger 007 de Watson, los Red y Black Tornado 505 y 89 de Cosentino y Balestrieri, etc.

Tommy Sopwith y su Miss Enfield 2. La fotografía corresponde a la Roseto-Makarska que ganaría por 30 segundos. Se dice que este aparato está en las 80 millas por hora, o sea 145 Km/hora.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Ciudad del Cabo, Miami, Nassau, Poole, Nápoles, Roseto, Nueva York, Viareggio. Ocho etapas ya cumplidas en el largo peregrinaje que significa la lucha por el título de campeón mundial de off-shore. Estamos a mitad de camino con el italiano Vincenzo Balestrieri adelante con 30 puntos. Lo sigue otro italiano, Francisco Cosentino con 27. El resto está distanciado de ellos una decena de puntos y el campeonato, como ocurriera en 1968, parece teñirse de "azzurro". Sin embargo falta aún mucho por discutir. Les Embiez, California, Suecia, Cowes, Deauville, Miami y Key West son lugares donde se disputarán las pruebas faltantes que servirán para clasificar al campeón. Los más fuertes adversarios de los pilotos italianos son los americanos, en especial Wishnick y Magoon y los ingleses Sopwith y Watson. Pero los estadounidenses solamente cosechan puntos en su país, ya que no cruzan el Atlántico para correr, y los británicos tienen cascos nuevos y veloces, pero no han dado con el justo punto de sus motores. Hay pues suficientes elementos de juicio para "palpitar" una victoria italiana.

Balestrieri tiene tres primeros puestos y Cosentino una victoria y tres segundos puestos. Detrás de ellos se están haciendo otros pilotos que hacen esperar que dentro de pocos años haya una verdadera generación off-shore italiana. Están Bonelli, Chiatante, Pasquini, Valentini que ya disponen de embarcaciones de primera línea y han comenzado sus primeras lides. ¿Gente de dinero? No, simplemente que los astilleros italianos como Mochi Craft, Vega Sapri, Cosca, Garda, Ambrosini, etc., mantienen "a su costo" dichas embarcaciones, las dan a conducir a conocidos pilotos y los hacen estar presentes en las competencias internacionales para defender los prestigios de la motonáutica e industria naval italianas.

CUARTO TROFEO DE NAPOLES

Vincenzo Balestrieri, con su lancha Black Tornado, un casco Cary diseñado por Don Aronow, y una potencia de 992 HP se impuso en la prueba de Nápoles puntable para el mundial de off-shore. Al término de las increíbles 191 millas de carrera marcó un promedio general de 112 km/h, o para decirlo en términos marinos, 60,76 nudos. Como dato curioso se anotó que, excepto una lancha (la Avenger Double, de Tony Powel y construída en aluminio) todas las demás pertenecían al Tornado Racing Team. Así pues todo fue una lucha "en familia" con Cosentino y el debutante Bonelli, el que piloteaba un Bertram Nautec, con dos Mercruiser de 482 HP en nada inferior, sea como casco o planta propulsora, al resto del equipo. También corrió Chiatante, con un solo motor de 450 HP. El resto de los competidores era: Luigi Zanoni, con la Nera Dea, un Idrosónico especial diseñado por Mike Triming para la Pertencraft con un motor de 450 HP; Mangini, con su Gnam 6, crucero del astillero Cosca con dos motores de 250 HP; Gennaro Russo, con el Budda Blitz II y dos Volvo Penta de 250 HP; Salvatore Gagliotta con el Budda Blitz I y dos Volvo Penta de 119 HP; Marisa Gagliotta con su "cabinato" Flamingo, derivado del Budda, y dos Volvo Penta 75 HP y finalmente el "Super Fisherman" del dueño del astillero Mochi Craft con dos diesel Perkins de 90 HP.

Cosentino y Balestrieri no tuvieron problemas, se alternaron en la punta hasta que uno de los motores de Cosentino acusó el esfuerzo y se fue quedando retrasado para llegar siete minutos después de la Black Tornado. Bonelli por su parte mantuvo un "mano a mano" con Powel hasta que éste tuvo un principio de incendio en su embarcación lo que lo retrasó casi media hora del debutante italiano. La clasificación final fue la siguiente:

1º Ballestrieri (Black Tornado), 3h8m36s.

2º Cosentino (Black Tornado).

3º Bonelli (Mr. Charly), 3h23m 07s.

4º Powel (Avenger Double), 3h 47m45s.

ROSETO-MAKARSKA

Prueba válida para el mundial de off-shore. El tiempo era tan malo que la largada se postergó un día para permitir que el viento amainara (era de 50 km/h con ráfagas de más de 80) y que el mar se aquietara un poco (era de fuerza 5). Muchas protestas se produjeron ya que la opinión general era que las embarcaciones eran aptas para esas condiciones meteorológicas pero el oficial de día dijo "no" y hubo que esperar 24 horas. Al día siguiente el panorama era el mismo y a pesar de que todo se complicaba con una nueva postergación tampoco se autorizó la largada. Finalmente, al tercer día partieron el equipo Tornado (Chiatante, Cosentino, Bonelli, Balestrieri y Valentini). Enfrentando a este equipo estaba Zanoni con su Nera Dea y Watson con el Avenger Double mientras Raffaelli largaba con Superman Fisher, el único Diesel de la competencia. Valentini punteó la primera media hora con un promedio de 92 km/h, pero Sopwith, inscripto a último momento, con su Miss Enfield se adueño de la cabeza y comenzó a sacar más y más ventaja. Balestrieri, con sus motores algo cansados por sus dos victorias precedentes, abandonó la carrera. Cosentino, que se sabía con un casco de velocidad menor que el de Sopwith en aguas tranquilas, hizo lo único que podía: le preparó una linda celada al inglés, tirándose a buscar aguas más movidas tratando de "arrastrar" a Sopwith. La idea era que éste, con una embarcación quizá no tan resistente, le tratara de sacar ventaja a Cosentino en "aguas duras", quebrando sus motores en el esfuerzo. Pero Sotwith, que no empezó a correr ayer precisamente, no mordió el anzuelo: se pegó a Cosentino sin pasarlo y solamente se tiró a adelantarlo cuando faltaba un kilómetro para llegar a la línea de sentencia. El resultado fue que ganó por apenas 30 segundos, pero ganó. El resto se ubicó así:

1º Sopwith, en 3h23m30s; 2º Cosentino, en 3h24m; 3º Bonelli, en 3 h39m36s; 4º Chiatante, en 4h19m03s; 5º Valentini, en 4h23m 03s.

LA VIAREGGIO-BASTIA-VIAREGGIO

Vincenzo Balestrieri, al comando de un casco Cary y con propulsión Mercruiser, aventajó luego de más de tres horas de carrera, por solamente 54 segundos a Francesco Cosentino, que tripulaba un casco Bertram con Mercruiser.

Hace poco más de tres años estos pilotos eran casi desconocidos: en 1969 se consagraron respectivamente campeón italiano y europeo. En la carrera del 19 de julio lucharon entre sí a lo largo de las 187 millas marinas de recorrido (casi 350 kilómetros) sacando más de seis minutos al más cercano perseguidor. La llegada a Viareggio mostró a Balestrieri con mucha más velocidad que Cosentino. Cuando la gente se preguntaba cómo había hecho éste para llegar tan "pegado" siendo su lancha menos veloz todo se aclaró debidamente. De la lancha de Cosentino hubo que sacar alrededor de 700 litros de agua de la sentina, que habían penetrado durante los últimos minutos de carrera por culpa de una perforación en el caño de descarga de la refrigeración del motor. Qué hubiera pasado sin este inconveniente, nunca se sabrá.

Con esta victoria, Balestrieri afirma su posición en el campeonato mundial con treinta puntos; seguido por el propio Cosentino con veintisiete. Los siguen el americano Magoon con 17, igual que el italiano Bonelli, y luego con 15 el inglés Sopwith. Este último había jurado batir a los italianos en las aguas del Tirreno, así como ya lo había hecho en aguas del Adriático, donde había vencido en la Abruzzi-Makarska. Sin embargo, los turbocompresores con que sobrealimentaba sus motores no se adaptaron al mar fuerza dos y tres que encontraron. Los violentos saltos de la embarcación fueron demasiado y los turbo se detuvieron. Una suerte parecida fue la de su compañero de equipo Paul Watson, que por problemas mecánicos debió detenerse tres veces perdiendo más de 30 minutos. Por lo menos pudo llegar y se clasificó en cuarto puesto.

Las condiciones del mar, buenas al principio, se fueron endureciendo con el correr de los kilómetros produciendo una fuerte cantidad de abandonos: de los diecisiete que largaron solamente siete llegaron durante el lapso permisible para la clasificación. El Gemini 28 GE piloteado por Maestrelli anunció su abandono y los barcos de salvamento comenzaron su búsqueda basados en la posición comunicada.

La clasificación final de la prueba fue la siguiente:

Pos.	*Piloto*	*Casco*	*Motor*	*Tiempo*	*Velocidad*
1	Vincenzo Balestrieri	Cary	Mercruiser	3h 9m01s	105,660 km/h
2	Francesco Cosentino	Bertram	Mercruiser	3h 9m55s	105,120 "
3	Ronny Bonelli	Bertram	Mercruiser	3h15m55s	98,380 "
4	Paul Watson	Adalj	Mercruiser	3h42m13s	90,000 "
5	Walter Pasquini	Cary	Mercruiser	3h46m52s	88,020 "
6	Mangini Carlo	Cosca	BPM	5h 1m19s	62,765 "
7	Carlo Petrone	Sapri	Perkins	6h58m36s	47,500 "

siga inaugurándola, para disfrutarla todos los días por muy especial



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MISIONES

EN LOS PAGOS DEL FORD, EL TORINO NO CAMINA

En Oberá, Andrés Sobolewski volvió a demostrar las cualidades de su rendidor y veloz Falcon. Algunas descalificaciones por "perros" que se repiten



Final con entretelones apartados de lo eminentemente deportivo fue lo que vimos en la carrera organizada por el Automóvil Club Oberá, el domingo 4 de octubre, correspondiente al Campeonato Zonal Standard 1970, de la Región 7. Final en el que nuevamente el Ford del binomio Sobolewski-Haupt dio muestras de ser la mejor máquina standard de parte del Nordeste pese a que la competencia fue ganada por el chaqueño Enzo Belotti; final para el equipo técnico, que dispuso la friolera de siete exclusiones, entre ellas las de los ganadores de las categorías "A" y "B"; en la intermedia, el triunfo del "gordo bueno" Seeber, un ingeniero civil de Eldorado, quien fue largamente aplaudido por el público que colmó los espacios verdes de la nueva pista de los obereños, un circuito de trazado inteligente, perfectamente compactado y concretado merced al esfuerzo de los organizadores de la competencia y del Aero Club local que cedió sus instalaciones para la competencia.

MAGNIFICA ORGANIZACION

Desde el comienzo las cosas se realizaron de acuerdo con lo programado: exactitud en el horario de largada de la primera competencia, perfecta diagramación de los espacios para permanencia de público en el circuito, correcta ubicación del palco de control (cubierto con un toldo que aplacaba las efusividades del dios Febo), ubicación ideal para el parque cerrado y actividad intensa por parte de los organizadores; pero... la policía no estuvo a la altura de las circunstancias, permitiendo el ingreso de numeroso público a los lugares vedados y tolerando pasivamente los "paseos" por la pista.

Vamos entonces a la carrera en sí: primera prueba de la tarde, serie primera, categoría "A"; lucha metro a metro entre los DKW y los demás; primera batería para Silva, seguido de Facal en un De Carlo que anduvo "como los dioses". Y luego el plato fuerte de la jornada: la categoría "B".

TRIUNFO DE SEEBER

Hay quienes opinan actualmente que el 1.600 de Seeber no andaba tanto como la cupé milqui de Galassi; permítasenos la duda al respecto, pues el juego de equipo que le hicieron al "gordito" de Eldorado, no le permitió pasar a Franco, y dejó a Galassi —a la postre rompió correa del ventilador— solo y cómodo en la punta; el público estaba exacerbado; era evidente que la cupé blanca de Pedrini que corría el chaqueño Ramón Franco obstaculizaba el normal desempeño de Seeber; pero cuando paró Galassi allá por la vuelta 15, y Franco trató de conservar el liderazgo merced al taponamiento del 1.600 del ingeniero civil de Eldorado, en una maniobra largamente aplaudida por el público —que demostró que el ingeniero Seeber en las curvas anda como los dioses— se adueñó de la punta y fue cómodo ganador de la carrera, robusteciendo en el parque cerrado el aserto de que "por fin, el gordito bueno" se encontró con un merecido triunfo, dado que mostraba las huellas de una tarea colosal. Y en la revisión... nuevo mentís a quienes manifestaron que el 1600 ganador "estaba perreado" (vulgo pichicateado). Alegría inmensa en el clan Firpo-Russo-Seeber, y estruendo en la cancha del Club Sportivo Eldorado (donde jugaba el Peñarol uruguayo de la larga fama, tupamaros aparte) cuando se anunció el triunfo del crédito local).

EXHIBICION DE RE

Final para los 15 primeros de las dos baterías de la clase "A"; trece volantes en la largada... y el número fatídico nada que ver en el asunto; héroe de la competencia, el "charatense" Re, quien con un Citroën hizo tantas piruetas, dio tantos trompos, entró al "límite" en tantas curvas, que se ganó el aplauso de la concurrencia. Los DKW de Silva y Gutiérrez fueron primero y segundo, respectivamente, pero el Comisario Técnico les ordenó levantar el capot... y el ganador fue "Yarará" Errecaborde, en un Renault que había sido descalificado en la primera carrera en Misiones (el 20/9 en Santa Inés) y que ahora estaba "standard chento per chento".

LA CATEGORIA MAYOR... ¡OTRO LAURO PARA FORD!

Un Torino, un Fairlane y un Falcon, entreverados desde el vamos en la categoría de los "rugientes"; Enzo Belotti, Torino (Chaco), cómodo puntero y con un auto que tenía un violín en el motor... Helmut Knott, de Montecarlo (Misiones), Fairlane, que desmentía aquello de que tenía bisagras para doblar, en un magnífico segundo puesto... y Andrés "Cacho" Sobolewski (obereño-posadeño), con el Falcon preparación Haupt que andaba como los dioses en las curvas y que pese a largar anteúltimo por un error en la partida —perdió la primera línea al quedarse desde el vamos— pasaba coches como si fueran postes. Cómodo ganador, Enzo Belotti..., segundo, Andrés "Cacho" Sobolewski, con el Falcon-Haupt, lejos del primero... y en tercera colocación el Fairlane de Helmut Knott, con graves problemas de temperatura... pero tercero a la postre; se decide la revisación de los cinco primeros... y la novedad de Andrés "Cacho" Sobolewski primero, por encontrarse fuera de las especificaciones técnicas el Torino de Belotti. Y ahora la pregunta: ¿quién es el culpable que de tres ganadores y tres segundos fueran descalificados dos primeros y un segundo puesto? ¿Es culpable el corredor, que "mete el perro" con una total falta de conciencia y de respeto hacia el público? ¿O tenemos que pensar en una nueva reglamentación para el futuro? Pero esto no puede seguir así... no se puede defraudar a un público que deja taquillas de más de dos millones de pesos... Y entendemos que las sanciones a Belotti, Silva y Gutiérrez es un llamado de atención para aquellos que consideran una "avivada" a lo extradeportivo. Con este triunfo de Sobolewski se le abren posibilidades enormes para consagrarse Campeón 1970, en la categoría mayor, en el circuito de Santa Inés —que tantos triunfos le viera— el próximo domingo 18 en la gran fiesta final del rugir del Nordeste argentino.

Para final: buena reaparición de Celedonio Carnicer con el Renault (ex Moncada) en el que Moncada se dio la "piña" en el último GP Internacional; mucho futuro en "Yarará" Errecaborde; magnífica faena del ingeniero Enrique "Gor-

→

FEDERACION REGIONAL DEL NORDESTE ARGENTINO Nº 7

Séptima prueba con puntaje para el Zonal 1970. Circuito "Ciudad de Oberá" (2.750 metros) - Organización: Automóvil Club Oberá

CLASIFICACION FINAL

Categoría "A" (15 vueltas - Recorrido: 41,250 km)

1º) "Yarará"	Renault	29m01s		15 v.
2º) Celedonio Carnicer	Renault	29m06s		15 v.
3º) Rubén Facal	De Carlo	29m16s		15 v.
4º) Héctor A. Rendón	Renault	27m59s		14 v.
5º) "Ará Berá"	Renault	28m38s		14 v.
6º) Elías Aguirre	Fiat 600	29m43s	3|5	14 v.
7º) Alberto Aquino	DKW	30m06s	4|5	14 v.
8º) Juan Carlos Ríos	Renault	29m20s		13 v.
9º) Enrique E. Re	Citroën	28m00s	1|5	12 v.
10º) José Pinot	Fiat 600	29m13s		12 v.

Promedio general del ganador: 89,044 km/h.
Record de vuelta: Coche Nº 2, DKW, luego descalificado: 90,825 km/h.

Categoría "B" (20 vueltas - Recorrido: 55,000 km)

1º) Enrique Seeber	Fiat 1600	36m08s	20 v.
2º) Guillermo Galassi	Fiat Cupé 1500	37m15s	19 v.
3º) Daniel "Indio" Viana	Fiat 1500	30m36s	16 v.
4º) Carlos R. Pereyra	Fiat 1500	27m26s	14 v.

Promedio general del ganador: 91,328 km/h.
Record de vuelta: G. Galassi, 1m44s, 95,192 km/h.

Categoría "B" (20 vueltas - Recorrido: 55,000 km)

1º) Andrés Sobolewski	Ford Falcon	41m55s	2|5	25 v.
2º) Helmut Knott	Ford Fairlaine	42m43s		25 v.
3º) Félix Echezarreta	Torino 380	42m49s		25 v.
4º) Juan Lory (h)	Ford Falcon	42m58s		25 v.
5º) Luis R. Rendón	Chevrolet	43m00s	1|5	25 v.
6º) Luis Bogado	Chevrolet	42m20s		23 v.

Promedio general del ganador: 99,317 km/h.
Record de vuelta: E. Belotti (luego descalificado), 102,061 km/h.

do" Seeber y exhibición largamente aplaudida del Citroën de Enrique E. Re.

ZONA 7 - SANCIONES

La Federación Regional 7, que integran las provincias de Chaco, Corrientes, Misiones y Formosa, está a punto de aplicar sanciones a los volantes Jaled Aguada y Gregorio Marinich, ambos de descollante actuación en el Campeonato Zonal Standard 1970; Aguada, actual puntero del Campeonato, y el "Gordo" Marinich, fueron suspendidos provisoriamente por el término de 15 días y tienen el mismo plazo para contestar una intimación de la Federación con respecto a expresiones agraviantes publicadas en un diario de la capital chaqueña, Resistencia.

Esta sanción cortó las posibilidades de Aguada de seguir luchando en el Zonal 1970, y podría acarrear serios perjuicios a ambos volantes en el futuro.

FIESTA EN SAN JAVIER

La localidad de San Javier, en la margen derecha del río Uruguay, se apresta a vivir momentos automovilísticos importantes; el ambiente tuerca de esta ciudad se está preparando para el próximo 18 de octubre; habrá un rally que comprenderá rutas provinciales hasta Itacaruaré y también pruebas de destreza para ir preparando el parque automotor con miras a las competencias de 1971.

FINAL DEL ZONAL

Las autoridades del Automóvil Club Misiones informaron que la final del Campeonato Zonal 1970 se llevará a cabo en el circuito Santa Inés, el próximo 15 de noviembre; en principio estaba anunciada para el día 8, pero en esa fecha se recuerda el Centenario de Fundación de Posadas y por esa razón la fecha se pasaría al domingo siguiente.

SANTA CRUZ

REPITIO VITELLE

RIO GALLEGOS — Sin esperar el desquite en Punta Arenas (ver Parabrisas CORSA Nº 233), Mario Vitelle (y no Vitelli como le DECIMOS todos) nos visitó nuevamente y se alzó con los trofeos y los escudos. La prueba fue organizada por el Automóvil Club Río Gallegos y se denominó Premio Apertura Temporada 1970-71, sirviendo de aperitivo al plato fuerte que serán las próximas 24 Horas de Río Gallegos. Ya desde la clasificación corrida el sábado 10, todos vimos que no había con qué darle a la cupé Falcon-Mustang; y en la primera serie el mismo Mario se encargó de demostrarlo. Ocho coches se presentaron sobre trece anotados y la prueba fue rica en debutantes, a saber: El Forastero, seudónimo que oculta a un hombre del ACRG que se cansó de ver las carreras desde el control y se decidió a correr, con Torino 380; Jorge Gorchs, con Ford; Luis Ojeda, con Ford; Francisco Alessanco con Fiat 1600 y mala suerte, como ya verán, y Augusto Pablo "PATON" Guitard, con Ford, que terminó de armar el auto media hora antes de largar y para colmo le tocó el número 13. Con la bajada de bandera se fue Vitelle y se quedaron Lorenzo y Guitard; pero a la entrada del riñón, después de pasar por el hígado, hizo su primer trompo Vitelle, y Guitard, que venía desde el fondo apilando monos, pasó a encabezar el trencito que quedó armado así: Guitar, Mayeste, Vitelle, Gorchs, El Forastero. Así siguieron las cosas hasta que

CORDOBA

MOTOCICLISMO EN OLIVA

La Cámara de la Motocicleta hizo disputar la décima tercera fecha del Campeonato Luján Hnos., en la localidad de Oliva. La misma se corrió en dos trazados distintos: uno de 580 metros y otro de 1.200 metros, ambos de tierra compactada.

En la categoría de 125 cm³ standard se impuso Humberto Brega, escoltado por Víctor Notaris, mientras que las posiciones siguientes fueron ocupadas por Osvaldo Osuna, Tito Barrionuevo y Serafín Vázquez.

El piloto de Villa María, Juan Toley, triunfó en 98 cm³ semi preparadas. Fueron sus escoltas Roque Sherman y Oscar Tofino, ubicándose más atrás Raúl Verderone y Carlos Zapata.

José Orozco, junto con Waldemar Roth y Oscar Tofino, ocuparon estas posiciones en 100 y 150 libre preparación. Esta última categoría se corrió junto con la de 200 cm³ debido al escaso número de participantes. La clasificación por separado dio como ganador a Roberto Obregón, escoltado por Luis Girola, mientras que el tercer puesto fue ocupado por Gregorio Nacachián.

Estas dos últimas competencias se realizaron sobre el circuito mayor; en cambio, las menores sobre el trazado más chico.

MAS MOTOCICLISMO

Esta vez en Villa María y sobre el tradicional circuito "El Zapato". Correspondió a la vigésima tercera fecha del campeonato fiscalizado por el Ahuca Motor de aquella ciudad, y fue a total beneficio de los Bomberos Voluntarios de Villa María.

Un total de 64 participantes se dio cita en este espectáculo que domingo a domingo concentra mayor cantidad de público.

Se corrieron tres series, repechaje y final. En la primera triunfó Juan Carlos Rossi, seguido de Miguel Zamprogno y Omar Marinelli. La segunda batería fue ganada por Oscar Ceballos, siendo sus escoltas Mervin Cubiello y Alberto Scurra. La tercera tanda correspondió a César Pérez. Sus escoltas fueron Faustino Guevara y Eduardo Inocenti.

En el repechaje se clasificaron para el final Juan Carlos Guangliezzi, de apenas 12 años de edad; Juan Carlos Antonucci y José Balinotto.

La gran final, como ocurre siempre, fue un vibrante duelo entre Rossi y Ceballos, quienes vuelta tras vuelta dieron la cuota de emoción necesaria para que el público rompiera en aplausos.

Finalmente se impuso Juan Carlos Rossi por escaso margen sobre Ceballos. Las posiciones siguientes fueron ocupadas por César Pérez, Omar Marinelli, Mervin Cubiello y José Balinotto.

Como complemento se corrieron dos series para 100 y 200 libre preparación. Y nuevamente triunfó Rossi seguido de Ceballos; el tercer puesto fue ocupado por Víctor Pacheco.

En 200 cm³ se impuso Carlos Taberna escoltado por Miguel Rivera.

FORD T EN PILAR

La Peña Automovilística de Oncativo hizo disputar una nueva fecha del campeonato zonal de Ford T.

En esta oportunidad contó con los auspicios de la Escuela Superior de Comercio Carlos Pellegrini, y se corrió en un trazado de 1.000 metros de tierra compactada.

Como siempre, se corrieron tres series, repechaje y final. Los vencedores de los parciales fueron Víctor Gobbi, de Pilar; Raúl Tomasini, de Río Segundo, y Domingo Castello, de Laguna Larga.

En el repechaje se clasificó para la final el joven piloto de Pilar, Ricardo Carignano, quien había tenido varios problemas durante la disputa de su serie.

En la final, que fue realmente para alquilar balcones, se impuso Ricardo Subils, tras mantener un enconado duelo con Gobbi, Tomassini y Castello. La segunda colocación correspondió a Ricardo Carignano.

Digamos, por otra parte, que mucho público se dio cita para presenciar esta prueba, que contó con una magnífica organización.

REGULARIDAD

Una interesante prueba hizo cumplir la Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally, por caminos serranos. Lo más destacable es que la misma fue a total beneficio del Pequeño Cottolengo Don Orione.

Cincuenta fueron los equipos participantes: 34 en la categoría con antecedentes y 16 en debutantes.

La clasificación final fue la siguiente:

Categoría "Con antecedentes"

1)	Díaz-Blanda	18 pts.
2)	Carmona-Bruno	18 "
3)	Molla-Hughes	20 "
4)	Del Llano-Nizzo	28 pts.
5)	Ercole-González ...	30 "
6)	Agostini-Fernández .	30 "
7)	Povarchik-Blarasín .	30 "
8)	Nizzo-Nizzo	32 "
9)	Giménez-Avalle	44 "
10)	Di Tella-Seidel	48 "

Categoría "Debutantes"

1)	Mola-SamSam	94 pts.
2)	Gallaanigo-Ruesch .	126 "
3)	Roses-Menéndez .	130 "
4)	Moreno-Staudt	200 "
5)	Márquez-García ..	212 "
6)	Williams-García ...	236 "
7)	De Alzaa-De Alzaa	261 "
8)	Agüero-Brusas	288 "
9)	Smejkal-González .	291 "
10)	Galliusi-Moreno ...	291 "

El éxito de la prueba fue completo, y terminó con un jugoso asado, bien "rociado", y por supuesto siempre a beneficio del Cottolengo Don Orione. Muy bien 10 por A.C.R.Y.R.

CAMPEONATO ZONAL DE FORD T CAFETERAS

1)	Omar Daniele ...	40 pts.
2)	Raúl Tomasini ..	39 "
3)	Víctor Gobbi	36,50 "
4)	Juan M. Saguez .	24 "
5)	R. Carignano ...	21,50 "
6)	Ricardo Subils ..	21 "
7)	Domingo Castello	20 "
8)	Jorge Dottori ...	18 "
9)	Héctor Flaumer .	7 "
10)	Miguel Scalerandi	6,50 "
11)	Néstor Trettel ...	4,50 "
12)	Héctor Felippe ..	4 "
13)	Hugo Bertolotto .	1 "
	Oscar Rivodino .	1 "
	Pedro R. López .	1 "
16)	Néstor Carandino	0,50 "
	Miguel Lapolla ..	0,50 "
	Amadeo Micolini .	0,50 "
	Segundo Druetta .	0,50 "
	Héctor Campra ..	0,50 "

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



PREMIO APERTURA TEMPORADA 1970-71

Automóvil Club Río Gallegos

Mecánica Regional - 5.000 cm³ — Promedio: 111,353 km/hora

1º) Mario Vitelle	Ford	1h02m10s		30 v.
2º) Augusto P. Guitard	Ford	1h05m43s		30 v.
3º) El Forastero	Torino	1h04m03s	5|10	29 v.
4º) Mario Di Massimo	Fiat 1500	1h05m22s		27 v.
5º) Héctor C. Mayeste	Ford	1h04m45s		24 v.

CLASIFICACION GENERAL

Categoría hasta 850 cm³ - Serie única — Promedio: 92,540 km/hora

1º) Jorge Tresguerres	Gordini	25m00s	10 v.
2º) Juan L. Koenigsder	Gordini	25m12s	10 v.
3º) Osvaldo Luna	Dauphine	25m02s	9 v.
4º) Juan P. Sutherland	Dauphine	25m24s	9 v.

en la cuarta vuelta Pelusa Mayeste se fue a baraja con el distribuidor suelto y los integrantes del trencito seguían en la misma colocación. Sin embargo los relojes nos decían que la cosa no podía durar y al cumplir la 9ª vuelta Vitelle doblegó a Guitard, que venía sumando problemas de caja y fallas en lo sfrenos. Se reintegró Mayeste en la misma vuelta y en la siguiente se detuvo Gorchs con el acelerador trabado y ya no hubo más novedades, finalizando la serie Vitelle, Guitard, El Forastero, Di Massimo, Gorchs. En esta primera serie abandonaron Alessanco y Lorenzo, luego de chocar frente a la chacra, y se atrasó Ojeda, a quien se le corrió el tanque de nafta. En la segunda serie luego de una partida anulada, en buen momento el Comisario Deportivo señor Edel Spotti dio la largada y los autos asumieron colocaciones que no abandonarían hasta el final. Vitelle mejoró el tiempo de la serie anterior, Mayeste tuvo un atraso en la octava vuelta nuevamente por el distribuidor, Ojeda causó suspenso con una espectacular salida de pista y colorín colorado, la carrera ha terminado: Vitelle, Mayeste, Guitard, El Forastero, Di Massimo. Vitelle corrió a voluntad y faltando seis vueltas aflojó siguiendo las indicaciones del pit; en cuanto a Guitard acotemos que corrió toda la serie en tercera. Entre los que no largaron, vimos a Sáenz, volante de Río Grande, cuya jaula antivuelco no fue admitida; Villegas se quedó sin presión de aceite sobre la hora de largar; Rozas no terminó el auto y a Cholo López le saltaron los tapones de agua del motor. Para finalizar, diremos que entre ambas series de MR-5000 cc. se corrió una prueba para autos standard hasta 850 cc., donde se impuso nuevamente Jorge Tresguerres, reeditando su éxito anterior, con Renault Gordini. Koenigsder también con Gordini terminó a 12 s del puntero y los puestos restantes: Luna y Sutherland.

LA RIOJA

La pareja se impuso al comando de un Ford A en la primera competencia que organizó la Asociación Chileciteña de Volantes

CHILECITO (La Rioja) — La Asociación Chileciteña de Volantes organizó su primera competencia automovilística.

La prueba que se denominó "Gran Premio Rectificaciones Stabio" estuvo reservada para automóviles hasta modelo 1930, de cuatro cilindros, standard y se disputó en el circuito comprendido por las avenidas Pelagio B. Luna, Costanera y D. Iribarren, con una extensión de 1.100 metros, contando con 400 metros de asfalto y el resto de tierra en buenas condiciones.

Se disputaron dos series clasificatorias a cinco vueltas y una final a quince vueltas.

En la primera serie, sufrió un vuelco el Ford de Peralta-Abarca, sin mayores consecuencias.

Ocho competidores se alistaron en la largada de la serie final. También aquí se produjo un vuelco cuando el Dodge-Chrysler de Dámaso Gómez quedó en forma invertida, pero tanto el piloto como el vehículo no sufrieron daños de importancia.

Entre los mejor clasificados se distribuyeron 1.700 pesos ley 18.188 en premios.

CLASIFICACION PRIMERA SERIE

1º Gómez-Turra, Dodge
2º Sánchez-Marín, Chevrolet
3º Estargidio-Córdoba, Ford

CLASIFICACION SEGUNDA SERIE

1º Amatte-Ceballos, Ford A
2º Olguín-Torres, Ford A
3º Quevedo-Maldonado, Ford A

CLASIFICACION SERIE FINAL

1º Amatte-Ceballos, Ford A
2º Olguín-Torres, Ford A
3º Peralta-Abarca Ford
4º Sánchez-Marín, Chevrolet
5º Córdoba-Doroz, Ford

CHILECITO (La Rioja) — Luego de una serie de reuniones previas, quedó constituida en esta ciudad la Asociación Chileciteña de Volantes, entidad que agrupa a todos los amantes del deporte automotor.

La comisión directiva ha quedado concretada de la siguiente forma: presidente, el Sr. Carlos Cosme Gasparovich; lo secundarán, como vicepresidente, Nicolás Ticac; Francisco Gutiérrez y Héctor Brega, como secretario y prosecretario, respectivamente; Hugo Bozán, tesorero, y Dámaso Eduardo Gómez, protesorero. Los señores Hugo Brizuela, Miguel Ticac y Ricardo Vizzoni actuarán como vocales y el asesor técnico es el Sr. Julio Robín Zeballos.

MOTOCICLISMO

Entre cada una de las series automovilísticas, se disputaron dos carreras para motocicletas. Una para máquinas de hasta 100 cc. y otra de hasta 200 cc. que fueron ganadas por Serafín Rojas y Juan Gil, respectivamente.

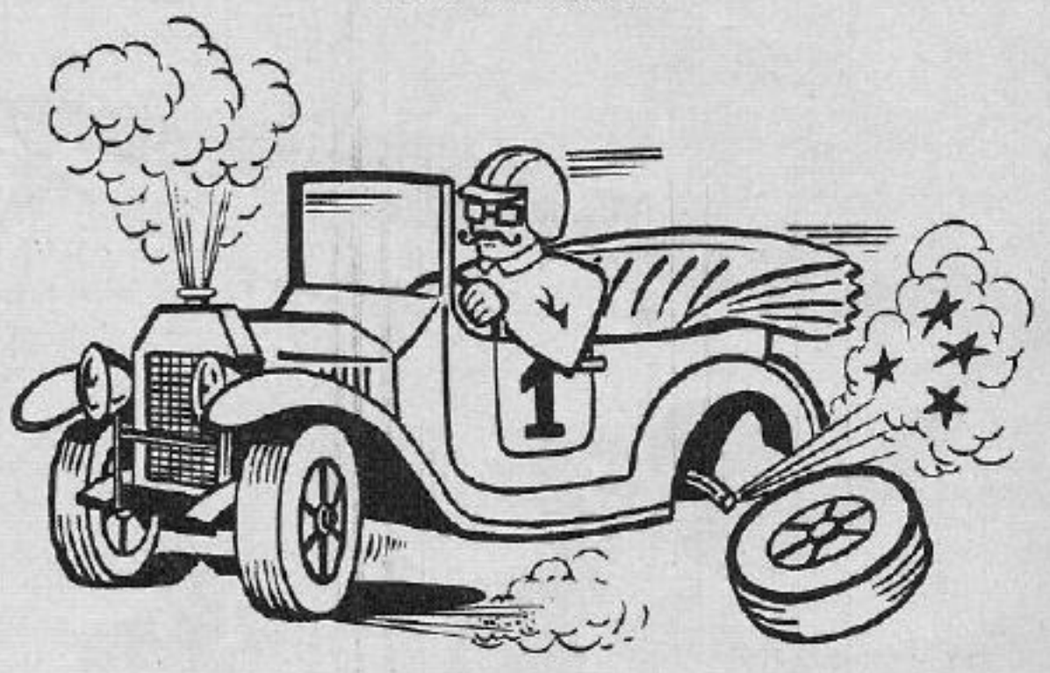
AMATTE - CEBALLOS SE IMPUSIERON EN CHILECITO

POR SU SEGURIDAD

¡PALIER FLOTANTE!

UNICOS CON SISTEMAS PATENTADOS PARA AUTOMOVILES DE TURISMO. APROBADO POR C.A.D.A.D. PARA COMPETICION.

GRAND PRIX



PARA TRANSPORTISTA: *REPARACION EN EL DIA DE TREN DELANTERO Y TRASERO - DIFERENCIALES CAJAS DE VELOCIDADES - CANONERAS - ALINEACION DE DIRECCION - BALANCEO DE RUEDAS.*

PALAGI HNOS.

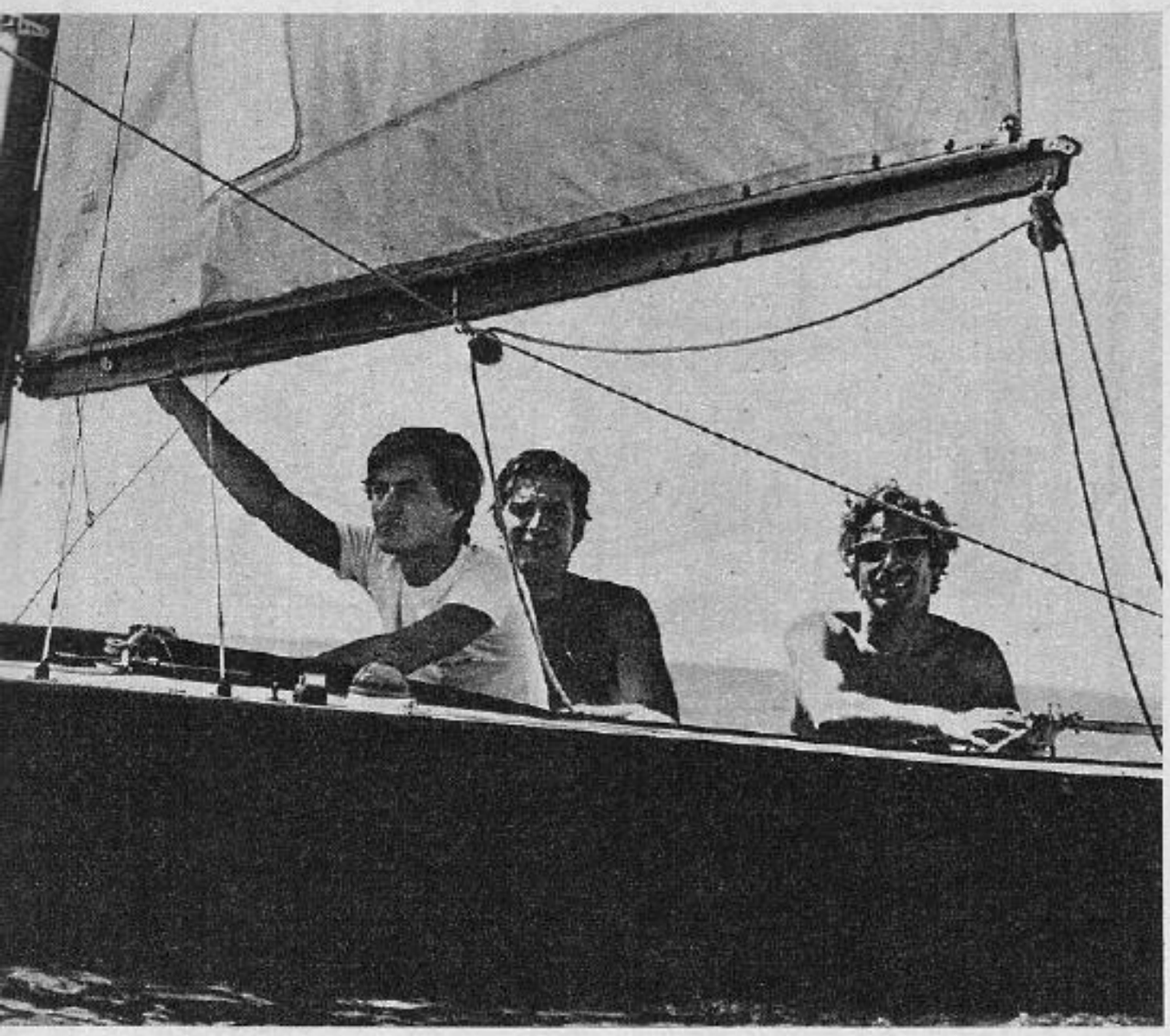
ALMTE. BROWN 3976 TEL. 243-2893/1990

TEMPERLEY

De manera inobjetable Pedro Sisti se adjudicó el Campeonato Argentino de la Clase Lightning. Dura porfía entre Giovanello y Bordino, quienes resultaron segundo y tercero, respectivamente



El Mancarrón en plena empopada: como siempre, el spinnaker llevado al límite.



Los flamantes Campeones Argentinos: Pedro Sisti, Luis Schenone y Fernando de Aldecoa (en la última regata fue reemplazado por Martín Cánepa).

CAMPEONATO ARGENTINO DE LIGHTNING

1ª Regata 10/10/70 - Viento NE de 8 km - Of. de día: H. Llosa.

1)	Pedro Sisti	Mancarrón	1h53m04s
2)	Ricardo Giovanello	Repunte V	1h55m37s
3)	Osvaldo Bordino	Flamingo III	1h57m14s

2ª Regata 11/10/70 - Viento SE de 6 km, luego en aumento - Of. de día: A. Meijide.

1)	Pedro Sisti	Mancarrón	1h57m16s
2)	Osvaldo Bordino	Flamingo III	2h00m00s
3)	Ricardo Giovanello	Repunte V	2h00m30s

3ª Regata - 12/10/70 - Viento NE de 8 km - Of. de día: R. Perrachione.

1)	Pedro Sisti	Mancarrón	1h25m50s
2)	Osvaldo Bordino	Flamingo III	2h31m50s
3)	Ricardo Giovanello	Repunte V	2h32m28s

4ª Regata - 17/10/70 - Viento SO de 15 km - Of. de día: J. Dodds.

1)	Pedro Sisti	Mancarrón	1h54m43s
2)	Ricardo Giovanello	Repunte V	1h56m45s
3)	Osvaldo Bordino	Flamingo III	1h56m47s

5ª Regata - 18/10/70 - Viento NE de 7 km - Of. de día: A. von Foester.

1)	Pedro Sisti	Mancarrón	3h09m55s
2)	Ricardo Giovanello	Repunte V	3h13m30s
3)	Osvaldo Bordino	Flamingo III	3h16m25s

6ª Regata - 24/10/70 - Viento E de 8 km - Of. de día: H. Llosa.

1)	Pedro Sisti	Mancarrón	2h23m15s
2)	Ricardo Giovanello	Repunte V	2h25m16s
3)	Enrique Mingorance	Morsa	2h31m50s

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por J. P. SIEDMANN - Fotos: CARLOS DULITZKI

MANCARRON, PERO NO TANTO

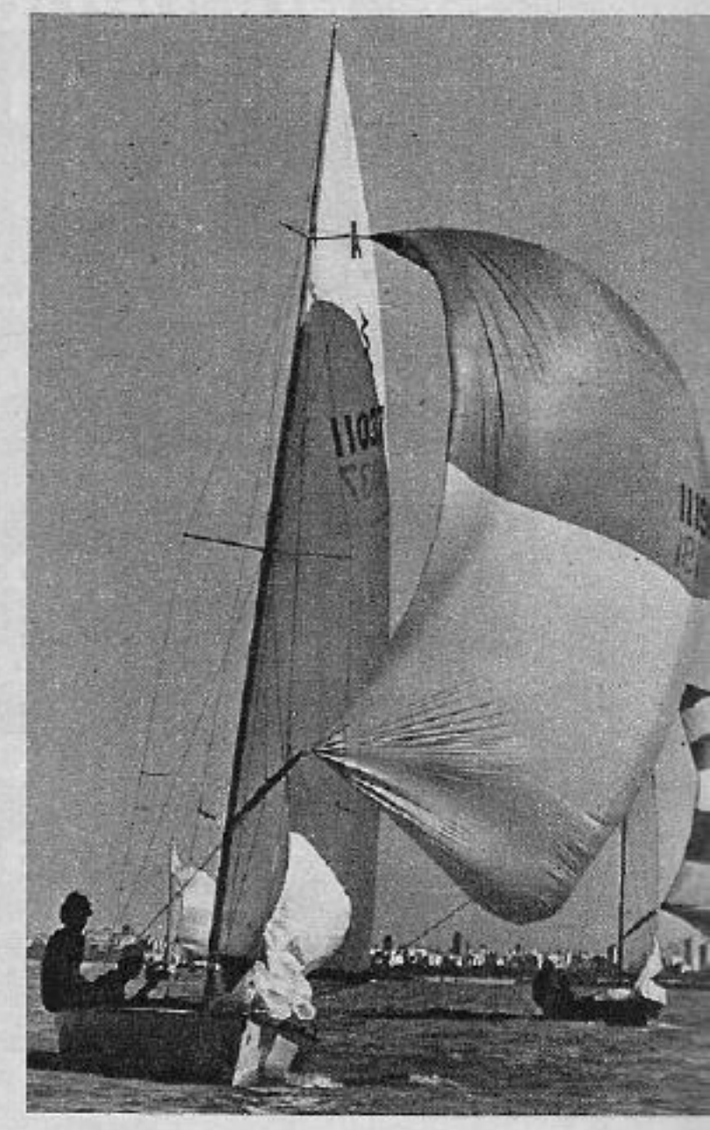
Con un barco que no termina de elogiar, Pedro Sisti, tripulado por Luis Schenone y Fernando de Aldecoa, acaba de sumar un Campeonato Argentino más a su ya larga trayectoria dentro del mundo de la vela. Se trata del título argentino de la clase Internacional Lightning para la presente temporada y que fuera exitosamente organizado por el Club Náutico Olivos durante el trascurso del pasado mes de octubre. En él intervinieron once barcos, los que disputaron seis regatas con descarte de una, en el octógono de la FAV, utilizando para ello el recorrido y puntaje de la clase.

En general todas las regatas fueron muy parecidas, ya sea en el aspecto competitivo como en el climático; con respecto a este último podemos decir que el campeonato se desarrolló con vientos suaves, exceptuando la segunda regata, en la que hubo brisas de todo calibre, desde suaves al principio y final, hasta poderosas rachas de 50 km al promediar la prueba. Por otra parte, del análisis de cada una de las regatas poco es lo que se puede acotar, debido a las pocas variaciones que se registraron entre una y otra. En todos los casos se formaron cuatro pelotones entre los cuales la distancia también fue casi siempre la misma; es así que podemos agrupar a todos los participantes de la siguiente manera:

Primer grupo: el Mancarrón de "Nucho Sisti"; unos 200 metros a su popa el segundo grupo integrado por Giovanello, Bordino y Collet, este último solamente durante las primeras vueltas, a partir de las cuales empezaba a quedarse a pesar de que incuestionablemente el timonel del Marmolín dictó cátedra de cómo hay que largar regatas. El tercer pelotón, a unos 200 metros del anterior, estaba integrado por un solo barco, el de Mingorance. Finalmente, a unos 400 metros del espejo del Morsa, se agrupaban todos los demás competidores. Este esquema es el que se vio en todas las regatas, y de no ser por la lucha que se entabló entre el timonel del Repunte V y el del Flamingo III por el segundo puesto de la clasificación general, todo el torneo (que se desarrolló sin protestas) hubiera sido la monotonía.

Destacable fue el gesto del campeón, quien en la segunda regata modificó su rumbo para socorrer al "Chiquito" Giovanello, quien logró romper la linga con la lógica caída al agua.

En definitiva, este campeonato de Lightning se trasformó en un monólogo de Sisti con una pizca de condimento por parte de algunos participantes. De la charla con algunos de ellos surgió la disparidad de calidad y medios que hay entre las distintas tripulaciones. Está el caso de un Sisti con un barco de primera línea (que como tal hay que saber llevarlo); otro caso como el de Giovanello, que compite con un mástil que sólo sirve para ser reducido a escarbadientes; o casos como la mayoría que corren con barcos que distan mucho de estar al alcance de los que hacen punta. Sin embargo, el objetivo primordial fue logrado ampliamente: se corrió mucho y bien, que es lo importante, finalizando el torneo con un asado de camaradería en el Club Universitario de Buenos Aires.



Interesante match entre el Repunte V y el Mancarrón, en el primer reach de la última serie; más atrás el Flamingo III.

Clasificación Final

	Timonel	*Tripulantes*	*Barco*	*Puntos*
1)	Pedro Sisti	L. Schenone - F. de Aldecoa	Mancarrón	55
2)	Ricardo Giovanello	O. Montes - C. Sisti	Repunte V	49
3)	Osvaldo Bordino	W. Pereyra - A. Anaya	Flamingo III	46
4)	Carlos Collet	D. Collet - M. Cánepa	Marmolín	40
5)	Enrique Mingorance ...	C. Legulzamón - J. Lederiva	Morsa	37
6)	Manuel Irizar	———	Catriel	26
7)	Erico Hoffmann	J. Kaiser - E. Hoffmann	Yatasto	23

RESULTADOS DE OTRAS REGATAS

El Yacht Club Prefectura Naval Argentina, con la colaboración del Yacht Club Argentino, organizó la primera versión de la regata Bs. As. - Torre Oyarbide - Bs. As., siendo las posiciones finales:

Clasificación general - Premio: Prefectura Naval Argentina.

1)	Armando Grandi	Atrevido	24h52m17s
2)	Joaquín Neira	Esperanza	25h25m05s
3)	León Kaiser	Sancir	25h57m55s

Serie A - Premio: Torre Oyarbide.

1)	Joaquín Neyra	Esperanza	25h25m05s
2)	Ugo Baldi	Columbia	26h11m00s
	Francisco Galbisse	Alfaro	Ab.

Serie B - Premio: Pontón Recalada.

1)	Armando Grandi	Atrevido	24h52m17s
2)	León Kaiser	Sancir	25h57m55s
3)	Atilio Borretti	Fjord V	27h17m12s

Serie C - Premio: Pontón Intersección.

1)	Enrique Holmberg	Aventurero	40h23m22s
2)	Dieter Specht	Marina	40h24m05s
	Santiago Solazzi	Adriático II	Ab.

Serie D - Premio: Canal Magdalena.

1)	Santiago Brown	Flamenco (ún. part.)	39h24m03s

También el YCA largó la 5ª y 6ª series del Torneo Primaveral reservadas para la clase Soling. Los resultados fueron:

5ª Serie - 24-10-70 - Viento SE de 8 km.

1)	Horacio Campi	Solange	3h18m00s
2)	Ricardo Boneo	Pampa	3h18m05s
3)	Jorge Vago	Huija	3h20m00s

6ª Serie - 25-10-70 - Viento S de 45 km.

1)	Ricardo Boneo	Pampa	1h49m40s
2)	Jorge Vago	Huija	1h50m50s
3)	Wilson Pereyra	Baruyo	1h52m07s

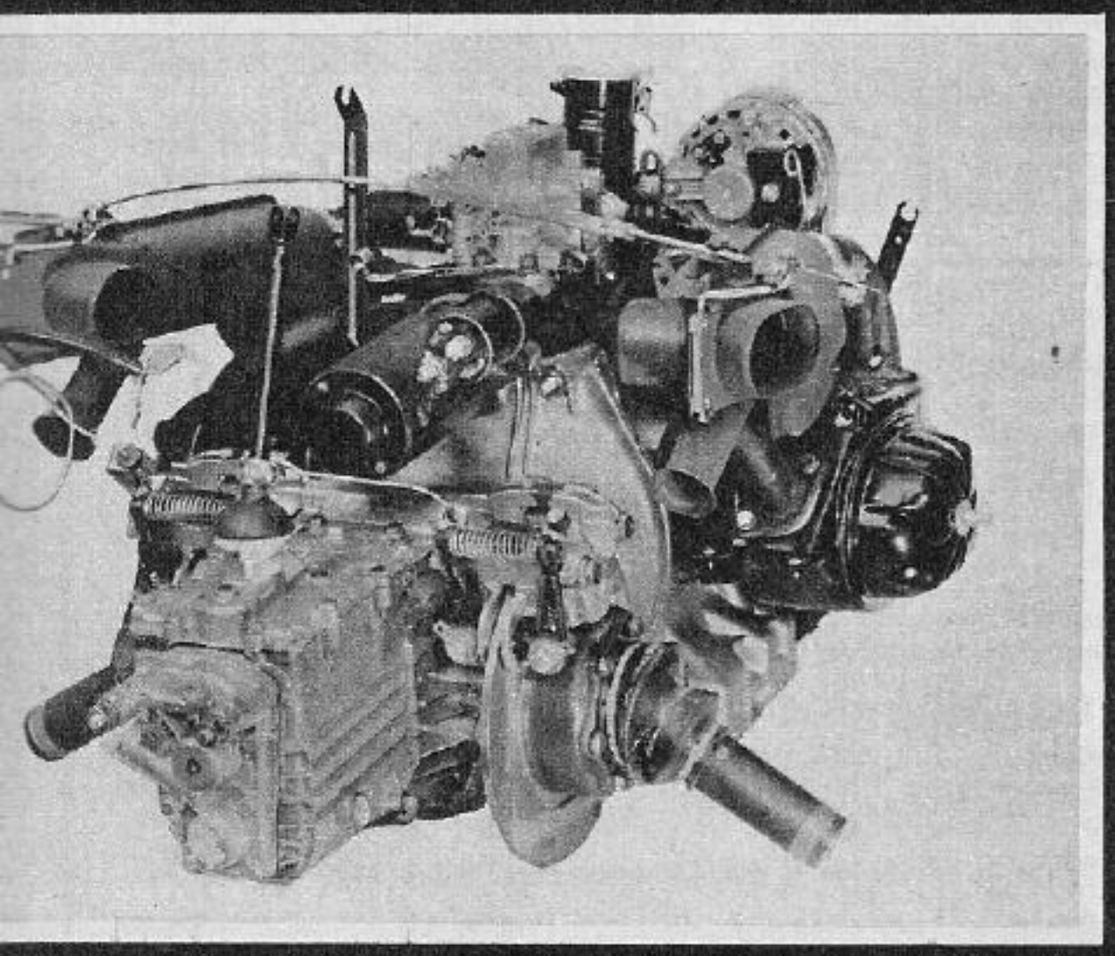
Clasificación Final

1)	Ricardo Boneo	Pampa	20	puntos
2)	Horacio Campi	Solange	30,7	"
3)	Jorge Vago	Huija	48,4	"
4)	Wilson Pereyra	Baruyo	73,7	"
5)	Néstor Völker	Flipper	73,7	"
6)	Boris Belada	Numa	74,1	"

NOTA: Estos resultados están sujetqs a modificaciones por estar pendientes de resolución varias protestas.

en Diciembre...
¡NUEVO CITROËN!

Citroën Argentina se encuentra en la última faz del desarrollo de un nuevo modelo: el Citroën Ami 8. Más velocidad final, mayor potencia y más capacidad de transporte. Otro adelanto de CORSA





Un nuevo auto argentino está en el horno de una fábrica y dorándose poco a poco para salir al mercado completamente listo y probado. Se trata del Citroën Ami 8 que aparecerá en marzo aproximadamente y que viene a agregar un modelo más a la actual línea Citroën formada por el clásico 2 CV y el nuevo 3 CV. Una nueva carrocería y una nueva concepción conformarán la idea del Ami 8.

Es nuevo, totalmente nuevo. Es nueva su línea, su capacidad de transporte y son nuevos sus mínimos detalles. El Ami 8 ha sido concebido desde el interior hacia el exterior, vale decir dando prioridad uno al confort de los pasajeros que deberán ser transportados. Indudablemente, el Ami 8 será un auto que provocará comentarios variadísimos ya que tanto su diseño, como sus características generales son realmente revolucionarios.

La suspensión es del tipo de interacción longitudinal con amortiguadores hidráulicos. En el tren delantero tiene una barra antirrol que asegura la estabilidad en curvas.

Los pequeños detalles que harán de este auto un vehículo que innovará en lo que a estilo se refiere, residen fundamentalmente en los comandos: un ejemplo lo constituyen los levantavidrios que han sido concebidos de tal manera que sean fáciles de accionar y que no constituyan peligro en caso de impacto violento.

Ahora vayamos al motor, que ha de ser el mismo que utiliza el 3 CV pero llevado a 602 cm³ y con una potencia de 35 HP. El Ami 8 tendrá frenos a campana a la salida de la caja.

La velocidad máxima será de 130 km/h y el consumo aproxi-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ARGENTINO!



La línea del Ami 8 va a causar sensación y comentarios diversos por su originalidad. Nótese la gran superficie vidriada como así también el diseño de los laterales.

El motor del nuevo Ami 8. Los frenos a la salida de la caja parece ser una gran solución. En la foto, el motor Citroën tiene frenos a disco pero el argentino traerá frenos a campana.

madamente de 12 litros cada 200 km. El tanque de nafta tendrá 32 litros.

Sn duda, el nuevo Ami 8 (cuyo precio sería de $ 1.500.000), ha de jugar prácticamente en el mismo terreno que el R6 de Renault y el futuro Fiat 128. El mercado se agranda y nuevos modelos ven la luz.

Dos elementos importantes y que demuestran que el Ami 8 ha sido pensado en función de la comodidad y la seguridad del usuario son las luces de posición delanteras que al ser tocadas se introducen dentro de la carrocería impidiendo que se rompan en los estacionamientos. Asimismo, el volante tiene un solo radio y la columna de dirección tiene una cruceta que contribuye a hacer ceder la columna en caso de colisión.

En suma, un auto verdaderamente nuevo.

Juventas

El mini-computador

(Cronógrafo HEUER Automático, de pulsera.)



El Cronógrafo HEUER Automático lo tiene todo.

Detiene el tiempo, lo indica, lo controla, totaliza y fracciona hasta 1/5 de segundo.

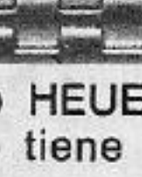
Es antishock y sumergible (además le da la fecha).

Tiene dos pulsadores y corona de cuerda invertida.

En total un mini-computador en su brazo.

Cronógrafo HEUER Automático. La máquina del tiempo nuevo.

Contadores para Industria, Ciencia, Técnica y Deportes.



Modelo MONACO
de acero inoxidable.

HEUER

Cronógrafo Automático

motonáutica

Lluvia, viento y frío no pudieron con la motonáutica, jornada vibrante en Palermo con la segunda fecha del Campeonato Metropolitano de Motonáutica. Los triunfos de Mathessius, Uris y Soriano. Las clases de Anexo P contribuyeron mucho al espectáculo



ENTRE DOS AGUAS

La excelente disposición de corredores y autoridades para brindar un espectáculo de jerarquía hizo que la reunión motonáutica del Lago de Palermo fuera un éxito. Con lluvia y bastante viento las cosas no se presentaban en forma promisoria. Sin embargo el público se hizo presente en buena cantidad y, para su beneficio, presenció una numerosa cantidad de pruebas donde participaron más de cuarenta embarcaciones.

Con seis lanchas de la categoría BU-A comenzaron las emociones. En la segunda vuelta abandonaba Ricardo Paladini mientras la punta no salía de las manos de Manuel Tozzoli. Sin embargo, éste tocó boya en una curva, por lo que fue descalificado y tomó más interés el duelo entre Rafael Tozzoli y Sergio Brisochi, que luego de recorrer las ocho vueltas con menos de veinte metros de distancia entre sí, se clasificaron en ese orden con una diferencia de apenas dos segundos. Evidentemente la BU-A es una de las categorías donde la disputa por el título de campeón metropolitano es más intensa. En las categorías de Anexo P la emoción estuvo a cargo principalmente de la categoría hasta 65 y hasta 105. No sólo por numerosas sino por la paridad de fuerzas de los competidores. En la primera la largada mostró a Pini en primer lugar, a Daray en el segundo y a Quiroga cerrando la marcha. Promediaba la tercera vuelta cuando tomó la punta Daray, que se alejó lenta pero seguramente hasta vencer por 14 segundos. La lucha por el segundo puesto fue intensa, definiéndose a favor de Pini, con el que colaboró el propio Quiroga al "quedarse" en el último giro de la isla y perder preciosos segundos. Aconsejamos no perder de vista a la Alcatraz, Tahutah y Karina que están poniendo calor en este deporte y dando mucho espectáculo. En la categoría hasta 105 HP la victoria fue para Francisco Orden quien le sacó ocho segundos al segundo, quien le sacó otros ocho al tercero, etc., etc. Fue la mejor prueba de la regularidad con que anduvieron. La nota ingrata la dio el piloto de la 61, Roberto Acuto, con una actitud que no se justificaba. Fue descalificado por adelantamiento y al hacer abandono del circuito aplaudió ostensiblemente hacia el palco de control donde se hallaban las autoridades. Fea equivocación de la que puede quedar él como el más perjudicado.

En la categoría DT Daniel Canestrari tomó el comando y comenzó a acumular ventaja sobre Lucio Pensa. Las cosas no parecían presentar dificultades hasta que un capuchón de bujía de la Toco Fondo, con su goma algo envejecida empezó a dejar pasar la chispa hacia donde no debía. Por allí se fue achicando la ventaja de Canestrari hasta que Pensa rebasó la línea de aquél logrando sacar un circuito de ventaja. Con estos 400 puntos Pensa se acerca a Canestrari en las posiciones del campeonato en una categoría donde todavía no se dijo la última palabra.

Donde las cosas ya están claras es en la ET, ya que Enrique Jornet Rojo no sólo tiene puntaje que ya lo consagra campeón argentino sino que la ausencia de Zucati lo deja sin ningún rival de riesgo a la vista por el momento. José Luis Fernández y Ricardo Viaggio mantuvieron un prolongado duelo a lo largo de ocho vueltas. A pesar de pertenecer a distintas categorías, en las que estaban respectivamente solos, se brindaron sin reticencias. Viaggio aprovechaba bien el viento, que no permitía a Fernández exigir a su catamarán a fondo; quedaba ello compensado por la ventaja que éste podía descontar en las curvas por su mayor facilidad de viraje. Anduvieron sin sacarse ventaja la mayor parte de la carrera y recién en el último circuito la Orca GT puso distancia, quedando Viaggio a diez segundos. Fue de lo mejor de la tarde.

Los hidroplanos de la clase OF anduvieron rápido; cuando les tocó competir a ellos hubo poco viento, lo que facilitó la tarea de los pilotos y permitió apretar el acelerador a fondo. En la primera manga Uris no tuvo problemas, segundo de él fue Morales y tercero, muy lejos, Boniface. En la segunda las cosas cambiaron radicalmente y la Miss Belén de Boniface anduvo como nunca, bajando en seis segundos el tiempo del triunfador de la primera manga. Uris entró segundo, con lo que se aseguró el primer puesto en la general. El comentario general era que los hidropla-

SEGUNDA FECHA DEL CAMPEONATO METROPOLITANO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Club Organizador: Club Motonáutico Argentino
Escenario: Lago Parque Tres de Febrero - 25-10-70

Categoría BU-A
Hasta 350 cm3 (Circuito Chico)

Pos.	Nº	Embarcación	Piloto	Motor	Vts.	Tpo.	Pts.
1º	1	Terca II	Rafael Tozzoli	Mercuri 20	8	7m43s	400
2º	18	Alda	Sergio Brioschi	Mercury 20	8	7m45s	300
3º	48	Miss P.R.P. ...	Alberto Caldelas	Mercury 20	7	8m36s	225
4º	17	Danger	Raúl Ortiz	Mercury 20	6	8m35s	169

CLASE ANEXO P

Hasta 45 HP

1º	9	Cobra	Carlos García Montes ..	Carniti 40	7	10m08s	400
1º	15	Mariano	Luis Galiana	Evinruye 40	7	10m15s	300
3º	6	Mazzita I	Carlos Mazza	Chrysler 35	6	9m57s	225

Hasta 65 HP

1º	21	Alcatraz	Tadeo Justo Daray	Mercury 50	8	9m56s	400
2º	39	Tahutah	José Pini	Mercury 50	8	10m10s	300
3º	20	Karina	Néstor Carienino	Mercury 50	8	10m18s	225

Hasta 85 HP

1º	50	Seek Easy	Pablo Serra	Evinrude 75	8	9m01s	—

Hasta 105 HP

1º	66	Rosa C	Francisco Orden	Mercury 100	8	8m21s	400
2º	69	Gerinel	Miguel Angel Gómez	Mercury 100	8	8m29s	300
3º	68	Caprichito	Víctor Garrido	Mercury 100	8	8m37s	225
4º	63	Plumita	Luis Paillot	Mercury 100	8	8m44s	169

CLASE ARGENTINA TURISMO

Cat. CT Para motores fuera de borda de más de 400 y hasta 500 cm3

1º	8	Caprichito II...	Víctor Garrido (h.)	Chrysler 35	7	9m55s	400
2º	17	Hijitus	Ernesto Pieroamilli	Carniti 35	7	9m59s	300
3º	6	Mazzita I	Carlos Mazza	Chrysler 35	7	10m14s	225

Cat. DT Para motores fuera de borda de más de 500 y hasta 700 cm3

1º	29	Swing	Lucio Pensa	Chrysler 45	8	9m46s	400
2º	25	Toco Fondo ...	Daniel Canestrari	Carniti 40	7	9m49s	300
3º	6	Andrea II	Ricardo Paladini	Chrysler 45	4	11m32s	225

Cat. ET Para motores fuera de borda de más de 700 y hasta 850 cm3

1º	79	Miss Sanitizied II	Enrique Jornet Rojo	König 65	8	8m15s	400
2º	69	Miss Sanitizied.	Alfredo Hernandorena ...	Carniti 55	8	8m45s	300
3º	4	Lunga	Carlos Buchele	Mercury 50	7	8m24s	225
4º	42	A papá	Horacio Anglada	Carniti 50	7	8m27s	169

Cat. GT Para motores fuera de borda de más de 1.000 y hasta 1.150 cm3

1º	11	María Marcela..	Alberto Vega	Mercury 85	8	8m51s	—

Cat. IT Para motores fuera de borda de más de 1.350 y hasta 1.500 cm3

1º	60	Orca GT	José Luis Fernández	Johnson 60	8	8m26s	—

Cat. JT Para motores fuera de borda de más de 1.500 y hasta 1.650 cm3

1º	12	Aries	Ricardo Viaggio	Mercury 125	8	8m36s	—

CLASE INTERNACIONAL OF

Hidroplanos con motor de hasta 1.000 cm3 sin compresor
1ª manga: Ganador el 2, Piratín, de Felipe Uris, en 3m43s, para cuatro vueltas.
2º manga: Ganador el 21, Miss Belén, de Héctor Boniface, en 3m36s para 4 vueltas.

FINAL

1º	2	Piratín	Felipe Uris	Mercury 50	8	7m24s	700
2º	21	Miss Beuén ...	Héctor Boniface	Mercury 45	8	7m51s	625
3º	4	Monique	Horacio Morales	Mercury 45	8	7m10s	525

CLASE ARGENTINA MOJARRA

Hidroplano de carrera con motor Ford 60 HP

1ª manga: Ganador el 6, Estrellita V, de A. Mathessius, en 4m23s para 5 vueltas.
2ª manga: Ganador el 6, Estrellita V, de A. Mathessius, en 4m45s para 5 vueltas.

FINAL

1º	6	Estrellita V....	Alfredo Mathessius		10	9m23s	800
2º	4	Ray	Ramón Traba		10	9m45s	600
3º	11	Ficha ..:.....	José Pacheco Alvear ...		10	9m44s	450
4º	44	Calé	Jorge Ortelli		10	10m52s	338
5º	35	Veneto	Carlos Guglielmo		6	5m08s	250

FUERZA LIBRE

1º	7	Algramar	Pedro Soriano	Ford F-100	8	6m43s	400
2º	2	Fury SS	Oscar Guembe	Chrysler 135	8	6m50s	300
3º	9	Taif	Alfredo Berghella	Fiat 1500	8	6m57s	225
4º	12	Aries	Ricardo Viaggio	Mercury 125	8	7m29s	169
5º	8	Joralí	Sebastián Aires	Ford F-100	8	7m33s	125

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por NICOLAS GELORMINI

nos parecen hechos de medida para este escenario y que es una pena que más pilotos no se vuelquen a esta categoría.

Gran entusiasmo cuando aparecieron las Mojarras. Puntero en el metropolitano era Pacheco Alvear, ya que había vencido en la primera jornada, Traba había mostrado en la última reunión que está corriendo mucho y Mathessius, nuevamente campeón argentino, tenía necesidad de vencer a fin de descontar los cien puntos de ventaja que Alvear le llevaba en el metropolitano. Planteadas así las cosas largaron seis competidores. González se adelantó y fue descalificado. Pero no se puso triste porque con lo que le había pasado de mañana ya tenía una "alegría" que le iba a durar bastante. Se estaban pesando las embarcaciones y al cargar su Mojarra en la báscula se rompió la linga. Como consecuencia de ello cayó todo el armazón sobre la Mojarra produciendo importantes daños en el casco. ¿Dónde andaba González? Pegado a su Mojarra, y tanto, que no se sabe si la cara se la rozó algo o fue simplemente el aire. Piloto sano y Mojarra remendada con cartón fueron los que largaron de tarde. Volviendo a la carrera, Pacheco Alvear se quedó en la largada, o mejor dicho al fondo de la isla donde su Ficha tardó en arrancar cinco segundos más de lo conveniente. Al frente del pelotón se ubicó Guglielmo, que mostró mucha velocidad y buena conducción, pero a las dos o tres vueltas Mathessius lo pasó terminando primero. La segunda manga también fue de la Estrellita y si hubiera habido una tercera también lo hubiera sido porque anduvo como en sus mejores tiempos. Traba fue segundo en la general y Pacheco Alvear tercero; las cosas están muy parejas entre ellos y el resultado final es incierto. La próxima jornada va a ser decisiva.

Quedó para el final la fuerza libre. Pedro Soriano se llevó los puntos necesarios para emparejar el campeonato con Guembe. Este por su parte se ubicó a siete segundos de Soriano y le sacó a su vez siete a Berghella, que por fin pudo correr con su Taif. Viaggio se dio el gusto de ganarle el cuarto puesto a Aires después de una intensa disputa. Resulta innegable el atractivo que ha tomado esta categoría, donde la lucha por el primer puesto todavía hay que discutirla, ya que si bien Soriano anda mucho, Guembe está allí cerca "por cualquier cosa".

Una palabra final para el Club Motonáutico Argentino. Para que en días como el domingo una reunión motonáutica tenga éxito hay que trabajar mucho y bien. Eso fue lo que hicieron las autoridades del mismo, y tanto en organización como en la pronta y precisa información que se daba al público presente no merecen sino felicitaciones.

Realización EDDIE Publicitaria, T. E. 32-0766

sugerencias PARABRISAS CORSA

Sr. AUTOMOVILISTA: UNICAMENTE T. E. M. A.
TALLERES ELECTROMECANICOS DEL AUTOMOVIL
Mientras reparamos su AUTO, ponemos a su disposición otra unidad. 20 AÑOS DE EXPERIENCIA EN:
AFINACION ELECTRONICA • FRENOS • AJUSTE DE MOTORES • CAJAS DE VELOCIDAD y TREN DELANTERO. ABIERTO DIA Y NOCHE.
T.E.M.A. Ind. y Com. PERU 1536 · Cap. T. E. 26-8761

PARA SU AUTOMOTOR COMPRE UD. LO MEJOR
3H PROBADA CALIDAD GARANTIA DE UN PRODUCTO IMPULSORES DE ARRANQUE

VOLANTES STANDARDS Y DEPORTIVOS
PALANCAS AL PISO
COLOCACION EN EL ACTO
Reparación, Nacarados y Plastificados
ACCESORIOS DEPORTIVOS
Fundas cubre auto
Fundas anatómicas
Fundas boucle de toalla
LA CASA DEL VOLANTE
WARNES 1308/10 - T. E. 58-9694 - Buenos Aires

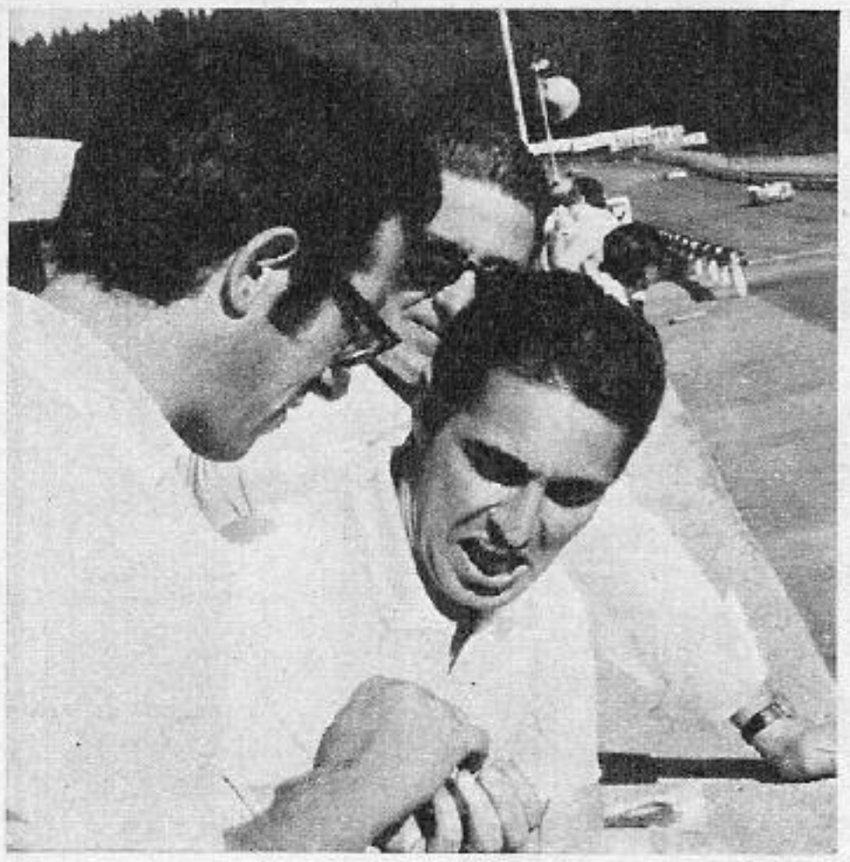
PARA SU FIAT 600!...
AUTO RADIO
BLACVOZ
ES UN PRODUCTO MOTORVOX
CON TRANSISTORES
FAPESA
FABRICA:
HUMBERTO 1º 2126
LANUS OESTE - T. E. 241-3012
VENTAS: VIEYTES 1437
T. E. 21-2932 - CAP. FED.

PEUGEOT 404
EL CARBURADOR DE REPOSICION LO FABRICA:
CARCION

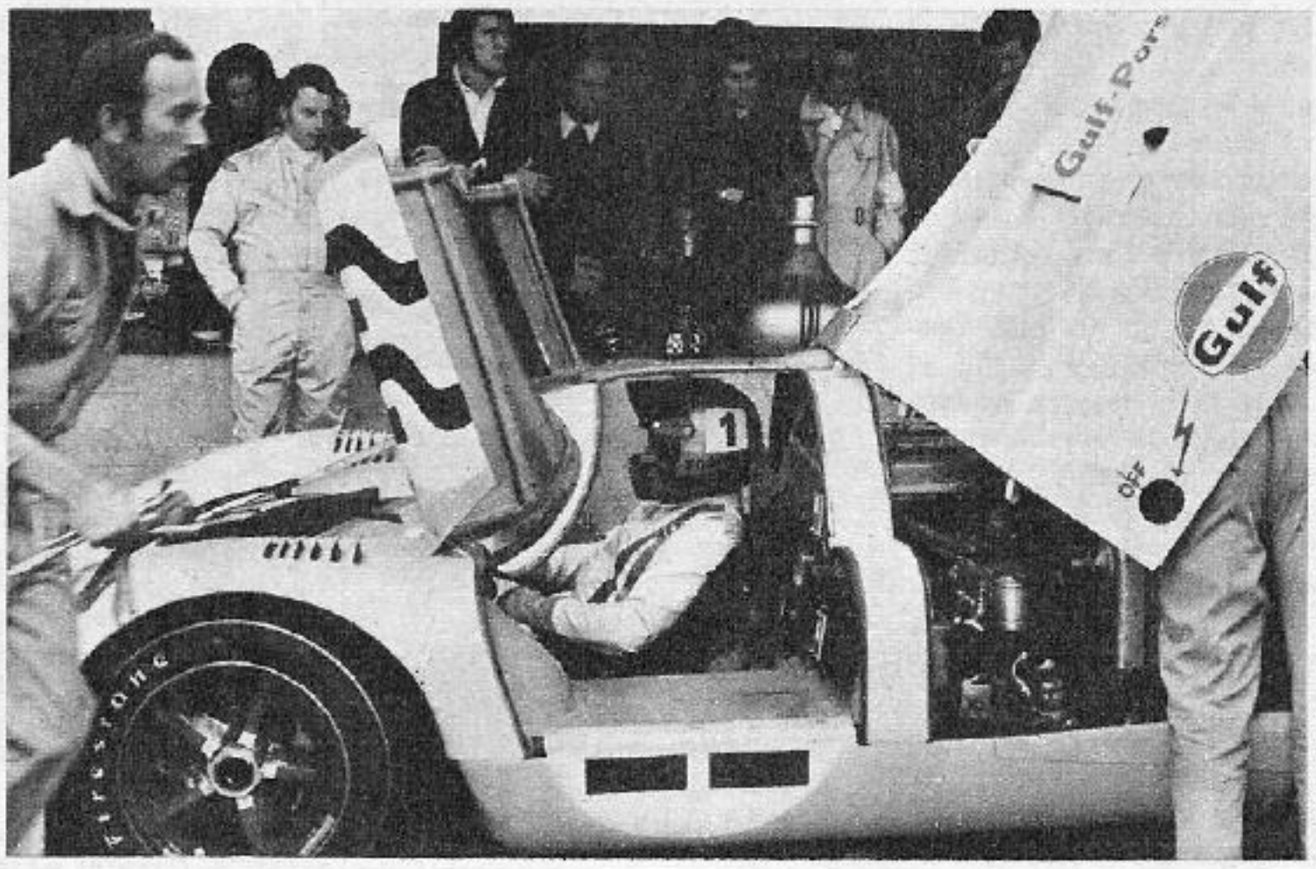
CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES CON PIEZAS ESTAMPADAS
M. B.
EMACA
COLOQUE PARTES DE CARROCERIA ESTAMPADAS "EMACA", SON EXACTAS
STOCK COMPLETO DE TODAS LAS PARTES
INDUSTRIAS METALURGICAS EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
FABRICANTES DISTRIBUIDORES
GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE - 653-1175
FRENTE A LAS ANTENAS ···•··· PCIA. BUENOS AIRES
ENVIOS AL INTERIOR

Rodríguez en el 917, una imagen ganadora que no se pudo repetir en la carrera de despedida, ganada por Siffert-Redman. Nótese el pequeño alerón insertado sobre la canaleta de la cola.

NADA MAS QUE POR



Peter Schetty cambió su labor de piloto por la más tranquila función de encargado adjunto del equipo de SP. Aquí con Mauro Forghieri, su inmediato superior.

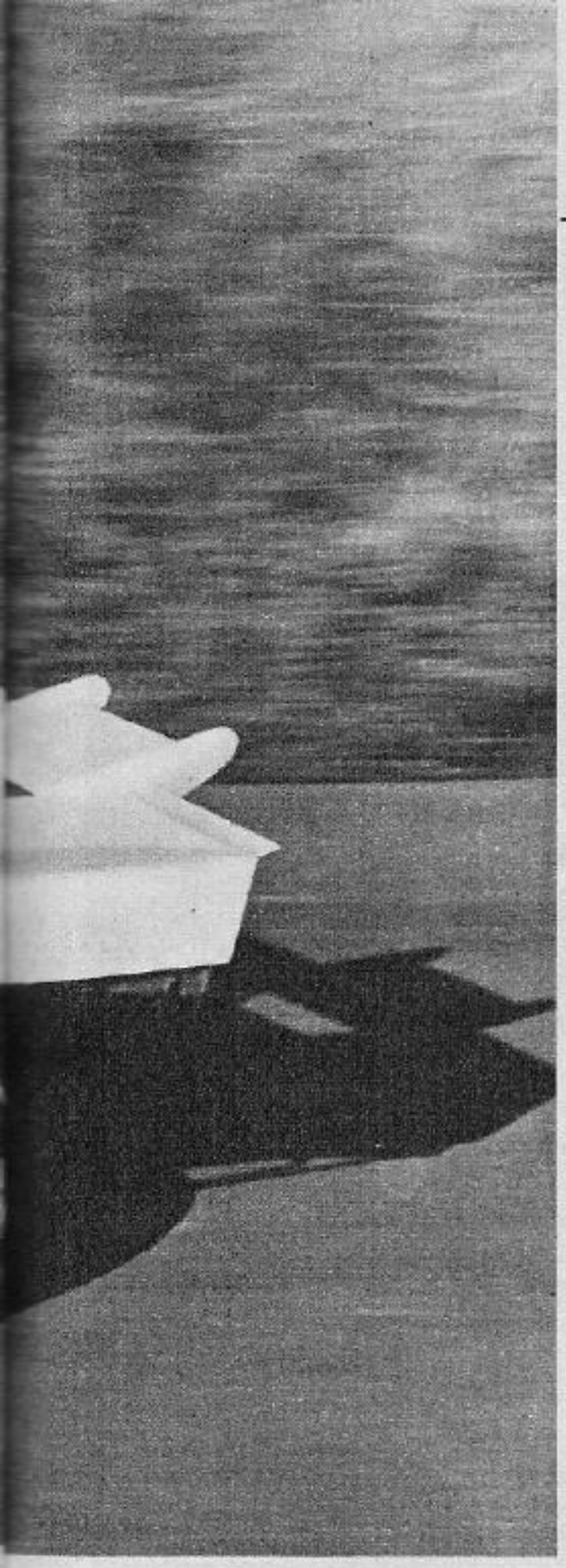


Pedro Rodríguez fue el piloto descollante del Campeonato Mundial de Marcas de 1970 y se reveló como un verdadero especialista en carreras de endurance.

Andrea De Adamich con el Alfa 33/3 en Zeltweg. En pareja con Henri Pescarolo estuvo a punto de ganar esta última carrera del Mundial, pero no alcanzó a descontar la ventaja que le llevaba el Porsche ganador.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Análisis del Mundial de Marcas

SCHE

El Campeonato Mundial de Marcas fue un monólogo de la gran marca alemana, que le ha tomado la mano a la categoría hasta el punto de no tener rivales. Ferrari intentó acabar con la hegemonía de los 917 y no sólo no lo consiguió sino que debió resignar su chance de este año para comenzar a trabajar, desde ya, para no perder terreno en el '71. Opaca actuación de los Prototipos de tres litros, que quedaron relegados a segundo plano. Encumbramiento de Pedro Rodríguez como piloto del año en SP

Al comienzo de la temporada '70 de Sport Prototipos hubiera resultado muy aventurado decir que el Campeonato Mundial de Marcas iba a terminar como terminó.

Un año —según todo el mundo— pasa volando pero, ¿alguien recuerda si para la Temporada Internacional que se hizo en nuestro país para la categoría el Porsche 917 tenía la aureola de máquina invencible que tiene en estos momentos? Rotundamente, no.

Era, eso sí, una especie de cuco que llegaba de la mano de uno de los pilotos más exitosos que dieron los bipostos de carrera en los últimos tiempos: Brian Redman, pero nada hacía pensar que la calidad del británico pudiera hacer durar por mil kilómetros consecutivos a toda la bestia en una sola pieza, sin que algo volara a la estratósfera.

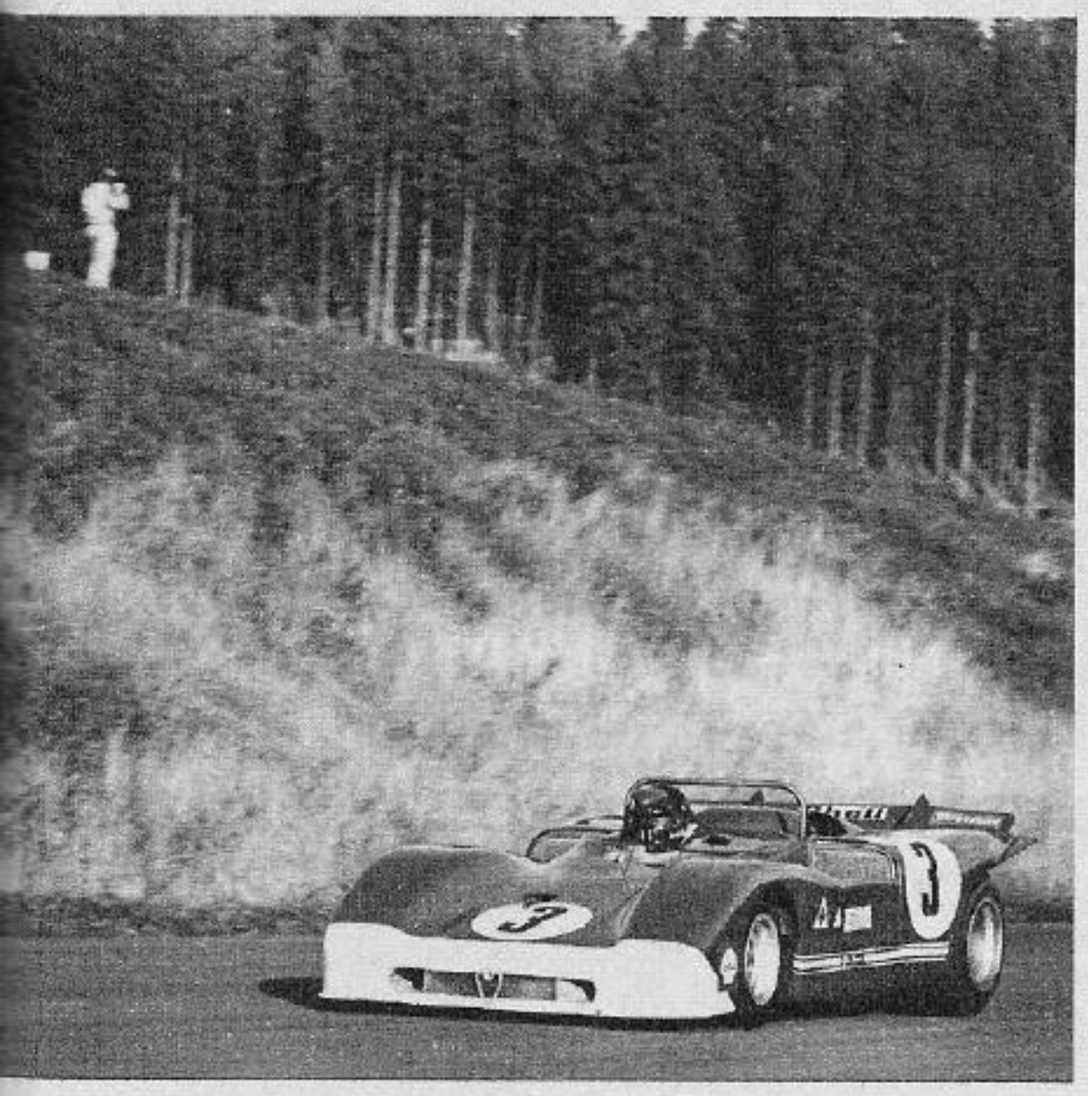
Hasta ese momento los 917 habían sido los monstruos maravillosos que marcaban parciales de asombro pero los primeros pilotos de la casa Porsche seguían usando el ultra-probado-archi-conocido -super-eficaz 908, para ganar el Mundial del '69.

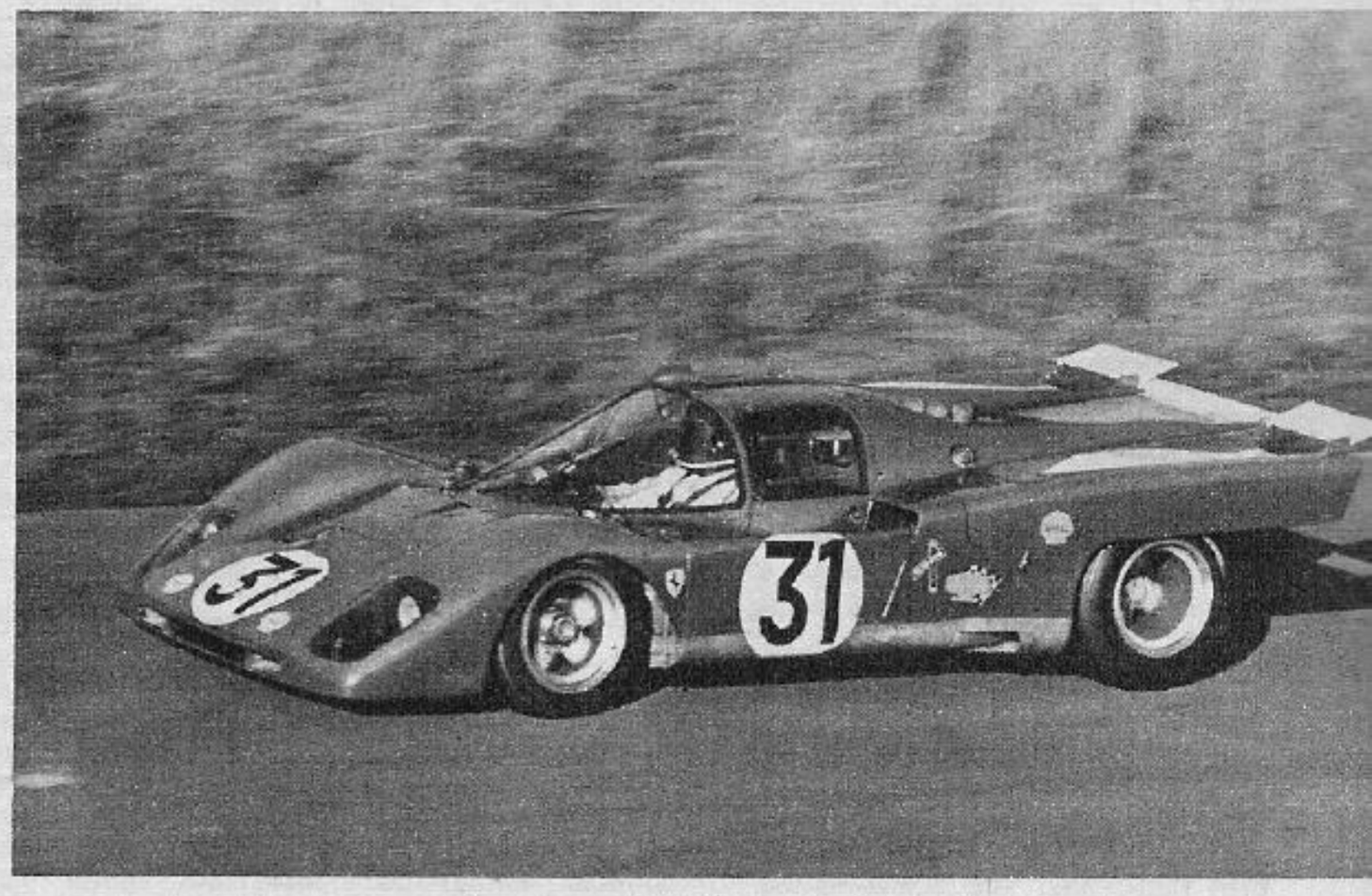
Las conjeturas que quedaron como postre de la fiesta de todos los veranos en la Argentina, era que todavía habría que trabajar mucho en los 917, y que los autos que seguirían manteniendo a la marca en condición de ganadora serían los pequeños 908, por lo menos hasta mitad de año. Por otra parte, siguiendo la política espectacular de Porsche, en Italia Ferrari presentaba como escollo 25 modelos especialísimos, las 512S con motores de cinco litros, y con ellas el deseo expreso de derrotar a Porsche mano a mano, lo que por el momento no era tampoco así porque la máquina italiana tenía 500 cm³ más que la alemana.

El resultado de la primera carrera puntable, en Daytona, derribó en parte las prematuras suposiciones. Ganó Porsche, vía equipo John Wyer, pero no con los grandes candidatos Siffert-Redman, sino con Pedro Rodríguez (que dio en esas 24 horas las primeras muestras de sus intenciones de trepar el camino a la consagración) y Leo Kinnunen, un finlandés joven y desconocido que llegó al equipo precedido de relativa fama de conductor veloz y cronométrico, y que el año que viene volverá probablemente al anonimato al quedar defenestrado por su opaca actuación del '70. Ganó cuatro carreras sólo porque compartía el auto con Rodríguez, que en todas las carreras debió manejar durante casi todo el tiempo para contrarrestar la falta de solvencia de su compañero.

Daytona dejó una duda bastante apreciable respecto de las posibilidades de Porsche en el resto del campeonato. Ferrari había andado bastante bien, y a la postre una de las máquinas italianas había salido tercera, lo que no era despreciable en su primera presentación. Pero a favor de Porsche contaba en el balance que el auto segundo (Siffert-Redman) había evidenciado una gran nobleza, al soportar las 24 horas de trajín con serias averías y que aún con más fallas que la Ferrari tercera, había logrado ganarle. En cambio las Ferrari eran muy veloces pero su tenida, su manera de frenar y de doblar, los detalles de su terminación y la fragilidad de su chasis y sus motores mostraban la hilacha del apuro con que habían sido concebidas y construidas.

Así las cosas se llegó a la segunda carrera del año, en Sebring. Allí volvió a incorporarse a la escuadra Ferrari un hombre que había descollado en Daytona, Mario Andretti. Gracias a su esfuerzo inconmensurable y a que los 917 dejaron los pedazos desparramados por todo el estado de Florida, Ferrari ganó las 12 Horas de Sebring y llenó de ilusiones a sus técnicos, que habían trabajado arduamente para mejorar el rendimiento de sus motores. El auto originariamente destinado a Andretti se rompió faltando poco más de una hora para el final pero el campeón del USAC fue trasplantado a la máquina de Giunti-Vaccarella, que venía cuarta, y en un rush para alquilar balcones pasó al primer puesto sobre el banderazo de llegada. La revelación de la carrera fue Steve "Bullitt" McQueen, el famoso actor de cine y televisión, que tomando las 12 Horas de Sebring como campo de entrenamiento para su luego frustrada participación en Le Mans, salió segundo en pareja con Peter Revson a bordo de un Porsche 908. McQueen puso una nota de color en las carreras de SP, acompañando a la troupe en casi todas las carreras del campeonato, buscando documentación y filmando escenas para su película sobre las 14 Horas de Le Mans y →





Jacky Ickx lleva sin mayor apuro el nuevo modelo 512 de Ferrari. Corrió en Austria en pareja con Giunti sólo a los efectos de probar las soluciones a utilizar el año que viene. ***Los veremos en nuestro Autódromo, en enero.***

si no pudo seguir participando activamente —se había comprado un 917 para correrlo en pareja con Jackie Stewart— fue porque la filmadora que utiliza sus servicios de actor se puso firme en el cumplimiento del contrato por el cual Steve no puede correr riesgos innecesarios que puedan resentir el ritmo de trabajo en los sets.

EL COMIENZO DE LA DEFINICION...

...se empezó a insinuar en Brands Hatch. En una jornada excepcionalmente nublada y lluviosa, Pedro Rodríguez dictó cátedra de manejo, aplastando toda oposición y conduciendo él todo el tiempo, salvo algunas vueltas en que Kinnunen lo suplantó para cumplir con el reglamento. Para los 1.000 Kilómetros de Monza ya estaban listos los motores Porsche de cinco litros y la igualdad de cilindrada marcó inmediatamente la diferencia de potencia con las Ferrari. Como de costumbre, Siffert y Redman eran los más veloces, pero los italianos no se daban por vencidos. Ahora más que nunca les hubiera hecho falta la fogosidad y el espíritu competitivo de Andretti para intentar recuperar terreno con respecto a los dos autos de Wyer, que hasta ahora eran los únicos invencibles. Para suplir la ausencia del campeón americano, Ferrari utilizó los servicios de John Surtees y Chris Amon como refuerzos de su elenco estable. Sin embargo, Rodríguez-Kinnunen, volvieron a amasijar y el dominio comenzó a hacerse evidente.

A partir de entonces las Ferrari utilizarían modelos spider, de cola larga, de cola trunca, de trompa reformada, con figullos, sin figullos, las mil y una variantes habidas y por haber pero siempre sin resultados. Los autos de Wyer seguirían ganando en Spa, en la Targa Florio con el 908 Mk II que esconde en sus entrañas a un F-1, en Watkins Glen y en Zeltweg, mientras los 1.000 Kilómetros de Nürburgring quedaban para el 908/3 de Vic Elford-Kurt Ahrens y las clásicas 24 Horas de Le Mans para el 917 de Hans Herrmann-Richard Attwood, integrantes del equipo International Martini que lograron la primera victoria de la marca en la prueba más importante del Mundial de Marcas.

La forma en que Porsche dominó el año no sólo se evidenció en los resultados —en los que la repetición de la fórmula ganadora llegó a teñir de monotonía el campeonato —sino también en el modo abierto, poco disimulado, en que todas las demás marcas "se copiaron" —como en la escuelita— todas las soluciones e innovaciones aportadas por Porsche a la categoría. Para ejemplo basta el caso de las trompas en forma de pollerita. Absolutamente todos los equipos rivales se pusieron a reformar la trompa de sus autos como poseídos por Mandinga ni bien vieron la novedad en los 908/3 que debutaron en la Targa, cuando aún algunos no sabían muy bien los fundamentos del cambio.

El campeonato en sí fue peleado en realidad por sólo dos marcas, Porsche y Ferrari, esto es por aquellos fabricantes que podían producir sports sofisticados de cinco litros en cantidad de veinticinco para poder cumplir con el reglamento que les daba más posibilidades.

De esta suerte, Matra y Alfa Romeo, con buenos autos para la categoría Prototipos, debieron resignar toda chance ante la abrumadora diferencia con los Sport de las marcas poderosas, relegados de categoría principal a secundaria. De todas maneras, convengamos en que tanto Matra como Alfa no tienen excusas de ningún tipo, porque en las oportunidades en que Porsche corrió con autos de tres litros les hizo pasar un calor que mejor no hablar...!

Solamente Alfa Romeo levantó un poco la puntería en Zeltweg en manos de Andrea De Adamich y Henri Pescarolo —recién contratado— llegando segundos detrás de Siffert-Redman y muy cerca de una victoria sorpresiva porque el 917 ganador venía fallando en los últimos tramos.

LOS HOMBRES

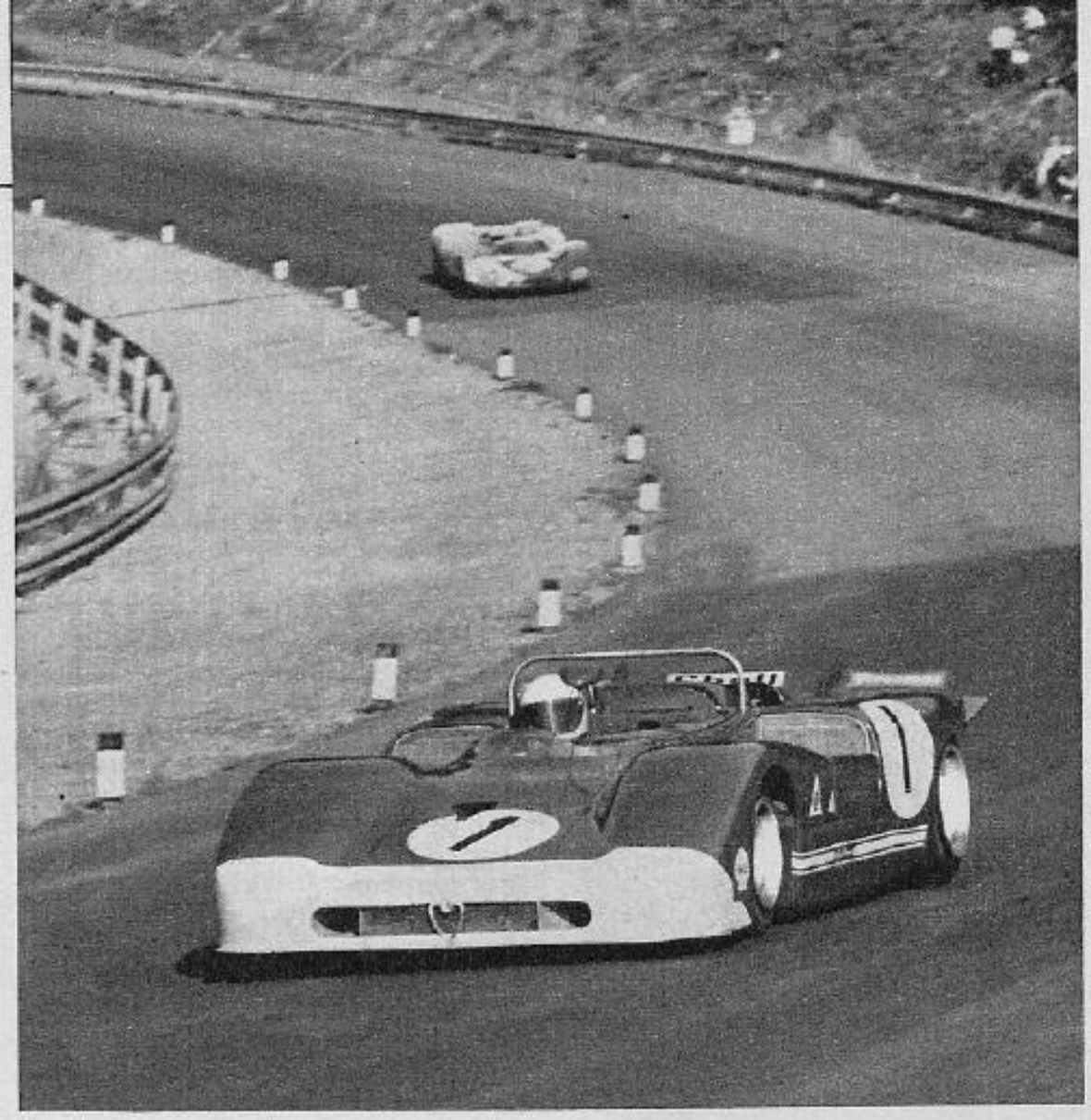
El equipo más fuerte en materia de pilotos fue —como lo fue en todo lo demás— el de John Wyer, con Rodríguez, el más exitoso; Jo Siffert y Brian Redman con su indiscutible solvencia de pareja bien afiatada, y en segundo plano Leo Kinnunen, que no estaba a la altura de las circunstancias. Con el retiro de Redman de la actividad y la destitución de Kinnunen quedan dos puestos vacantes en el equipo, los que serán cubiertos por Derek Bell —que se sometió a un examen para la elección, en la que fue favorecido postergando a Reine Wisell y Peter Gethin— y por Jackie Oliver, que vuelve a los SP después de un año dedicado íntegramente a BRM. Con respecto a la constitución de las parejas para el año que viene, seguramente Siffert y Rodríguez no irán juntos, ya que las relaciones están un poco tirantes entre ambos por la forma abierta en que el mexicano le disputa a Seppi la condición de Nº 1 del equipo. Varias veces se trenzaron en la pista haciendo peligrar la chance de los dos coches por posibilitar roturas o accidentes, y David Yorke, jefe del equipo, tuvo que ponerse enérgico para que ambos comprendieran cuáles eran sus funciones.

Herrmann y Richard Attwood, ganadores en Le Mans, corrieron durante el año para el equipo Martini, con 917. Es posible que Attwood se quede en el equipo, mientras que Herrmann se retira de las competencias. En este team también militan Gerard Larrouse, Gijs van Lennep y también se sumará Kurt Ahrens, que de otra formaría quedaría de a pie por la disolución del equipo Salzburg, que en el '70 sólo ganó una carrera, los 1.000 Kilómetros de Nürburgring, desilusionando a sus directivos, que esperaban más éxitos. Vic Elford, que era el primer piloto de la scudería, parece estar dispuesto a recibir una propuesta formal por parte de Ferrari antes de comprometerse con cualquier otro equipo particular. Hablando de Ferrari, los pilotos que desfilaron por la marca fueron muchos. Estables: Peter Schetty, que ahora forma parte de la dirección del equipo; Jacky Ickx, Ignazio Giunti, Arturo Merzario y Nino Vaccarella; y de paso estuvieron Mario Andretti, Chris Amon, John Surtees y Gianclaudio Regazzoni, que forma parte del equipo de F-1 pero corrió en Le Mans. Y todos estos son los que corrieron con autos oficiales, porque si contamos los que corrieron para escuderías particulares, faltan todavía Mike Parkes, Dan Gurney, Sam Posey, Juncadella y una larga lista De todos ellos, los únicos que descollaron fueron Andretti, que consiguió un triunfo, y Jacky Ickx, que logró puntear en algunos parciales a riesgo de dejar viuda a su señora antes de llevarla al altar.

En Zeltweg se presentó una nueva versión de la 512S, que ahora deberá ser muy bien puesta a punto para la carrera de Buenos Aires. Hasta ahora no hay ninguna novedad sobre el movimiento de pilotos en la marca, pero se supone que la base del team seguirá igual.

Alfa Romeo contó con los servicios de la gente que nos visitó a principio de año (De Adamich, Galli, Courage, Stommelen) pero después de la muerte de Piers Courage reforzó el plantel con Antoine Hezemans, Masten Gregory y recientemente con Henri Pescarolo, que se desvinculó de Matra. Y la marca francesa contó a lo largo del '70 con el concurso de Beltoise, Pescarolo, Jack Brabham, François Cevert, Dan Gurney y Jean Pierre Jabouille.

Ahora sólo queda esperar el comienzo de la próxima temporada que afortunadamente volverá a iniciarse con nuestros 1.000 Kilómetros. Desde ahora hasta que lleguen las máquinas al país es posible que haya más cambios aún, pero lo seguro es que no nos quedaremos con la sensación de que algo faltó, porque al ser la carrera puntable deberán estar todos los interesados en sacar ventaja de entrada en el Mundial de Marcas. Obviamente tendremos oportunidad de ver las mejores máquinas de la categoría y ver si de alguna manera Ferrari ha acortado distancias con respecto a Porsche. En nuestro país siempre se han dado resultados insólitos y para seguir la racha no sería nada raro que alguien le corte la serie a Porsche. Estamos seguros que será digno de verse.

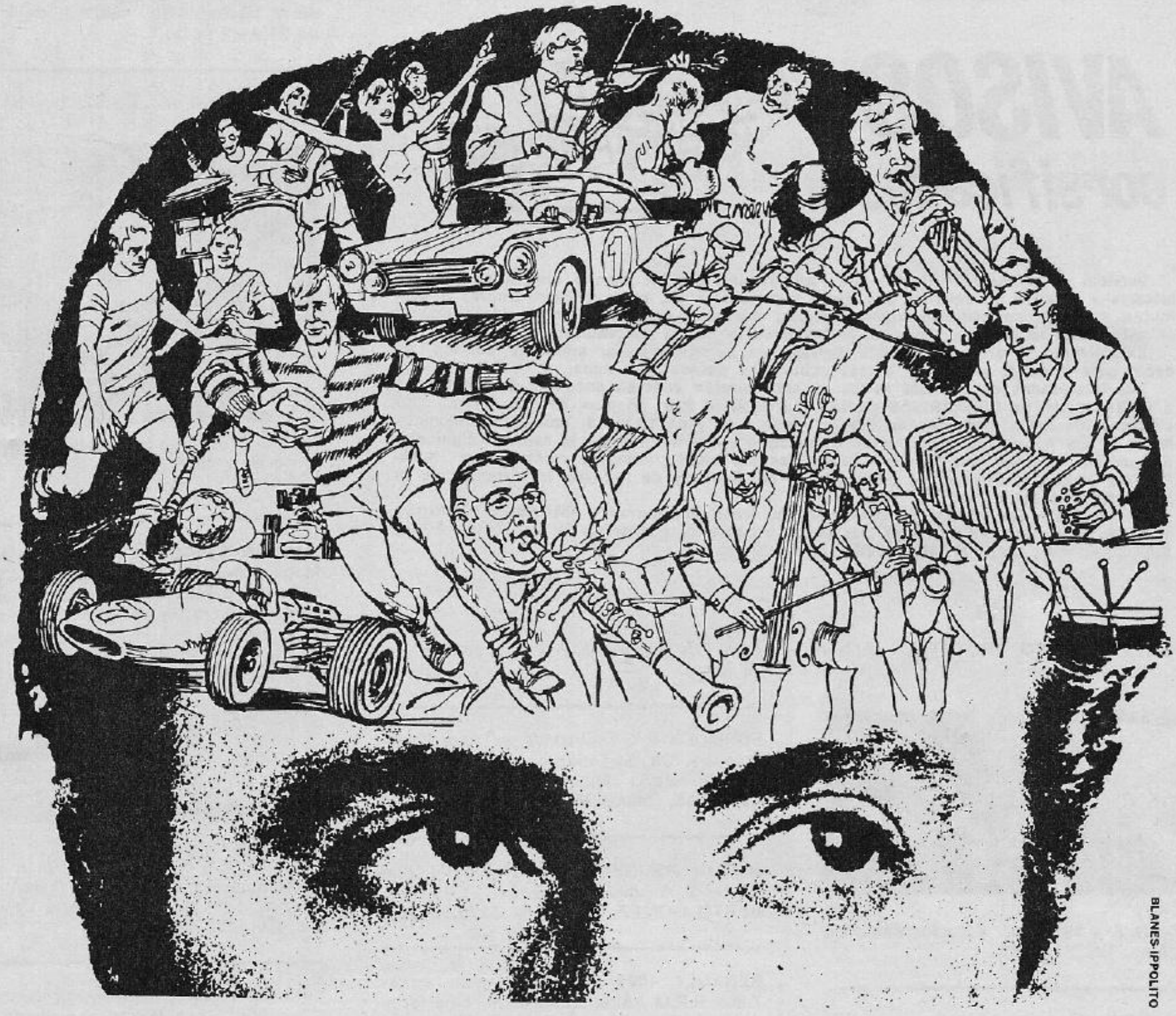


Como se puede ver, la trompa, el cockpit, los guardabarros delanteros y el aspecto general del Alfa Romeo es un plagio de las ideas presentadas por Porsche en el 908/3. Todas las marcas se rigieron por la moda alemana en 1970.

¡26 PUNTOS DE DIFERENCIA ENTRE PORSCHE Y FERRARI!

Clasificación final Campeonato mundial de Marcas 1970	DAYTONA	SEBRING	BRANDS HATCH	MONZA	TARGA FLORIO	SPA FRANCORCHAMPS	NURBURGRING	LE MANS	WATKINS GLEN	ZELTWEG	TOTAL	TOTAL VALIDO (7 mejores actuaciones)
Porsche	9	6	9	9	9	9	9	9	9	9	87	63
Ferrari	4	9	2	6	4	6	4	3	4	—	42	37
Alfa Romeo	—	4	—	—	—	—	—	—	—	6	10	10
Matra	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	4	4
Lola-Chevrolet	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	2

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



BLANES-IPPOLITO

IMAGÍNESE!

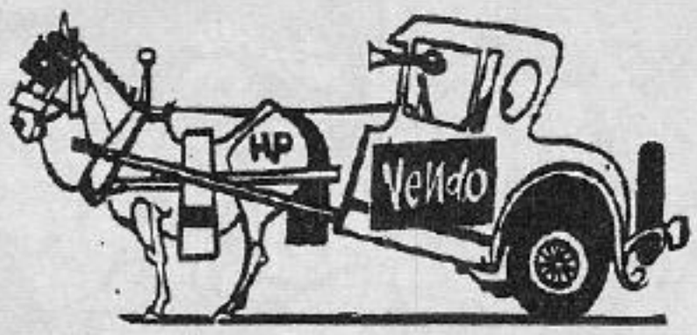
La capacidad de imaginación de la mente no tiene límites: dele algo en qué pensar. Y allí saldrán tantas ideas, tantas imágenes como sea capaz de crear.
Qué medio de difusión masiva ofrece tanta libertad de imaginación? **La radio, por supuesto.**
Además de ser el medio que ofrece mayores posibilidades de continuidad, la radio posee un costo por mil en constante disminución. El 95% de los hogares posee radio. La radio ha invadido la ciudad. Ningún otro medio ofrece tantas posibilidades. De cómo se emplee —creativamente— depende su transformación en el medio más positivamente vendedor.
Este es un reto a la creatividad. **Recoge usted el guante?**

LR3 RADIO BELGRANO
LR2 RADIO ARGENTINA • LS6 RADIO AMERICA

ADMINISTRACION: ARENALES 1925 • ESTUDIOS: URUGUAY 1237 • TEL.: 42-9661/69 • BUENOS AIRES

AUDIENCIA NACIONAL EN UN MEDIO ACTUAL: LT8 Radio Rosario • LT12 Radio Gral. Madariaga, Paso de los Libres, Corrientes • LT14 Radio Gral. Urquiza, Paraná • LT16 Radio Presidencia Roque Sáenz Peña, Chaco • LU5 Radio Neuquén • LV2 Radio La Voz de la Libertad, Córdoba • LV5 Radio Sarmiento, San Juan • LV11 Radio del Norte, Santiago del Estero • LV12 Radio Independencia, Tucumán

AVISOS corsificados



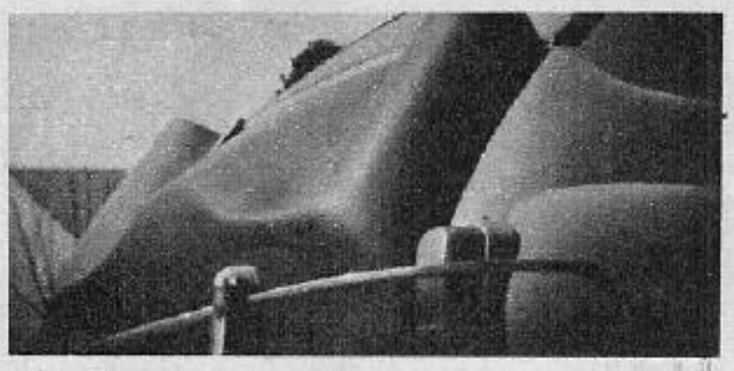
Servicio de avisos clasificados que PARABRISAS CORSA pone a disposición de sus lectores y también de aquellos pecadores que no lo sean, para vender, comprar o permutar: autos de competición, sport, clásicos; nuevos o usados. Además podrán figurar en este mercado persa, accesorios, partes o componentes 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 19. 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.

CAPOT DEPORTIVO PROTOTIPO. Enfría más. En venta en Victoria: Bmé. Mitre



3350, de 8 a 15 horas. Sábados hasta las 19 horas. Tel. 744-0623.

BERGANTIN 61, vendo, 6 cilindros, motor y gomas bien. Necesita chapa y pintura. Barato. Australia 2959, Capital.

VENDO NASH 1932, 6 cilindros, buen estado, $ 170.000 m/n. **MOTO BMW 1938**, 2 cilindros opuestos 750 cc. $ 80.000. Tratar: tel. 791-2871.

VENDO pista de automodelismo, 20 metros, 6 vías, Salta 740, Merlo.



TALLERES LAR. Vende su Citroën personal. Preparado con todo. Preguntar por Alberto, Donado 3456, Capital.

MOTO TRIUMPH BONNEVILLE (T120) 650 cc. 9.000 RM. Tratar: O'Higgins s/n y Piedras, Los Polvorines, F.G.B., a partir de las 16 horas.

FORMULA 4, Crespi-BMW (ex Raúl Sarda) todo a 0 Km. garantido con repuestos. Excelente estado. Miguel Starikow, Av. Díaz Vélez 617, Ramos Mejía.

MOTOR PEUGEOT 404, preparado para Grupo 2, $ 3.000 Ley 18.188. VENDE ALBERTO GOMEZ, Ugarteche 3270, Capital.

RENAULT 1093, 47. Listo para largar, 7.800 R.P.M. Alternador, jaula, caja larga, etc. 1ª oferta. Carlos Calvo 4110, Capital.

VENDO F-4, Crespi Renault Tulia-7. Muy buen estado. Listo para largar. Teléfono 772-1227.



VENDO CRESPI FORMULA 4, motor Renault, lista para correr. Rivadavia 11840, Ciudadela.

VENDO MERCEDES BENZ 220/53. Verde musgo, motor nuevo (11.000 Km.). Pintura y gomas impecable, instrumental VDO original, radio Becker, llamar de 18 a 20 al tel. 922-0168.

TALLERES LAR: Donado 3456, Capital. Atención 30 horas Citroën Autódromo Municipal. Preparamos su coche para Turismo Standard y con gran experiencia de lo que fueron las "24 horas Citroën-Autódromo Municipal". Preparador: OSCAR LUPO (ex Jefe de Talleres "Dar Automotores").

COMPRO JEEP-WYLLIS, verde militar, con alta y baja, tracción en las 4 ruedas y capota. Llamar a tel. 48-3144, de 9 a 10 y de 21 a 22 horas.

PEUGEOT 403, modelo 62. Optimo estado. Pintura, gomas y accesorios todo a nuevo.



Tratar: Sr. Sidello (Dto. Garantía-SAFRAR), Entre Ríos 1231, de 9 a 12 y de 13.30 a 18 horas.

CARLOS RUESCH VENDE Numa V SP, listo para colocar motor Tornado, Chevrolet o Dodge, o listo para largar con motor Tornado. Acepto en parte de pago auto de



calle, pick-up, lancha con motor fuera de borda, AVION o LOCOMOTORA A VAPOR (preferentemente pre-1920). Tratar: Carlos Ruesch, calle 9, Nº 161, Cerro de las Rosas, Córdoba.

TALLER VILLA CRESPO, de Castagna y Santarella. Especializado en chapa, pintura, mecánica en general y rectificación de motores. Trabajos de alta calidad. Entregas rápidas. Thames 400, Capital, teléfono 54-3259.

GORDINI 1966, buen estado, color plateado, llantas cromadas, radio, $ 4.800 (Ley 18.188), con facilidades a convenir, teléfono 921-5488.

CAPOT TOMAS DE AIRE SUPERIOR. Diseño exclusivo. Fábrica, vende o instala IPA. Leiva 4247, 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

SP Y F-2

La penúltima carrera de la temporada de Sport Prototipos se llevará a cabo el próximo fin de semana en Las Flores.

Se disputarán dos series a treinta vueltas cada una al circuito de 3.694 metros. La clasificación final se extraerá de la suma de tiempo de las mismas.

El día anterior tendrá lugar las pruebas de clasificación en el horario de 16.30 a 18.30. El día domingo la primera serie dará comienzo a las 11.45 horas.

Dentro del mismo programa también está incluida una carrera para Fórmula 2. La misma también será a dos series sobre 15 vueltas al mismo circuito. Para esta categoría las pruebas de clasificación se efectuarán el sábado en el horario de 14.30 a 16 horas.

El total de premios a distribuir para la categoría Sport Prototipos asciende a 4.500.000 pesos viejos. Mientras que para F-2 el mismo será de 520.000 pesos.

RALLY

El Avellaneda Automóvil Club hará disputar la 5ª edición de su clásico Rally Primavera los días 6, 7 y 8 de noviembre de 1970.

El mismo se largará el día 6 a la 0 hora desde cuatro cabeceras: Buenos Aires, Córdoba, Posadas y Asunción del Paraguay, para concentrar a todos los competidores de Curuzú Cuatiá y empezar ese mismo día desde allí el tramo común hasta Corrientes, donde finaliza la primera etapa. El sábado se disputará la segunda etapa largando desde Corrientes y pasando por Posadas, Oberá, San Pedro, B. de Irigoyen y Cataratas del Iguazú, donde se hará una neutralización para luego continuar hasta Posadas con una prueba complementaria en el circuito de la ciudad. La distancia total a recorrer es de aproximadamente 2.800 kilómetros. Podrán participar automóviles de dos categorías: standard y preparación libre tomando en cuenta su preparación. A su vez cada categoría se dividirá en tres clases: "A" hasta 1150 cm³, "B" hasta 2000 cm³ y "C" de más de 2000 cm³.

12 HORAS CITROËN

En la ciudad de Tucumán y en su Autódromo Municipal se cumplirá por primera vez una carrera de larga duración. La misma contará con el auspicio de Citronor S.A., concesionario Citroën en esa ciudad.

Podrán participar en la prueba todos los automóviles Citroën 2 CV de fabricación nacional o extranjera con motor de hasta 425 cm³. Se admitirá un máximo de cuarenta coches dada la limitación del circuito.

La competencia dará comienzo el día 7 a las 20 horas en la Plaza Central; desde allí los competidores se dirigirán en caravana hasta el Autódromo, donde harán entrega de los autos en Parque Cerrado. A la 0 hora del día 8 se largará efectivamente la carrera con una partida estilo Le Mans.

FIAT 600 Y MOTOS

El próximo domingo en el circuito El Gato Rojo de Moreno habrá competencias para Fiat 600 preparación libre y semipreparados y para motos de las categorías 175 cm³ y motonetas de hasta 150 cm³.

Las inscripciones se recibirán en la sede del organizador, Blas Parera y Paso Moreno, a partir del día 5 de 20 a 22 horas.

STANDARD

El Automoto Club Los Toldos organiza para el domingo próximo la segunda reunión por el campeonato para máquinas standard.

Se disputarán carreras para tres categorías: "A" hasta 1150 cm³, "B" de 1151 a 1650 cm³ y "C" de 1651 cm³ en adelante.

REGULARIDAD

El domingo, organizada por el Colegio Santa Isabel de San Isidro habrá una competencia de la especialidad reservada para corredores de 3ª Categoría y Debutantes. La prueba será fiscalizada por el C.A.R. El recorrido será San Isidro-San Antonio de Areco y regreso. Para inscripciones e informes dirigirse a Diego Palma 251, San Isidro.

TURISMO G2

El Mercedes Automóvil Club hará disputar el próximo domingo una competencia para la categoría Turismo Grupo 2 en las categorías "A" y "B".

Para cualquier consulta dirigirse personalmente o por carta al Mercedes Automóvil Club, calle 26 Nº 426 o telefónicamente después de las 21 horas al Nº 3561.

FIAT 600, CITROËN Y CAFETERAS

En Gral. Alvear (Prov. de Bs. Aires) habrá carreras para estas categorías el domingo 8 a partir de las 10 horas. 400.000 pesos viejos en premios.

En pruebas realizadas:

Las bujías Champion Turbo-Action dieron más potencia para pasar en ruta.



Ambos coches aceleran cuando pasan la célula fotoeléctrica de la línea de salida. La aceleración es controlada automáticamente, los conductores sólo manejan



El coche de la izquierda, equipado con bujías Champion Turbo-Action, pasa más rápido que el de la derecha, con bujías standard.



Se repite la prueba, pero con las bujías intercambiadas. El coche de la derecha pasa más rápido con Champion Turbo-Action.

PRUEBAS EFECTUADAS POR INGENIEROS DE CHAMPION Y CERTIFICADAS POR EL UNITED STATES AUTO CLUB.

Si usted se ha visto demorado en la ruta por falta de potencia en su coche, sabe de qué hablamos.
El problema quizás esté en las bujías.
En pruebas certificadas por el United States Auto Club se comprobó el mayor pique obtenido para pasar en ruta en motores de 19 marcas europeas y americanas equipadas con bujías Champion Turbo-Action sobre otros motores iguales, pero con bujías Champion standard.

CAMBIE ENTONCES HOY POR CHAMPION TURBO-ACTION



CHAMPION

CAMBIE SUS BUJIAS CADA 16.000 KM.

Parabrisas CORSA

correo

TC FORMULA "A"

de Roberto Moritano, Junín.

Señores: distraigo su atención por breves instantes para formularles algunas preguntas que, si estiman de interés, me gustaría leer publicadas en su sección Correo del lector. Adelante con los faroles.

1) En la carrera de Chivilcoy de TC "A", en un momento dado algunas radios dieron como primero al corredor Santoro, que reaparecía ese día con un Dodge Polara, ¿qué hay de cierto al respecto?

R) Todo lo que podemos decir es que, en efecto, nosotros escuchamos lo mismo que usted. Ahora, oficialmente, no está confirmado ya que Santoro abandonó antes de pasar por primera vez frente al palco de control.

2) ¿Qué pasa con los pilotos de Ford que no preparan vehículos para la categoría TC "A"?

R) Bueno, los comentarios generales que hemos podido escuchar son de que en principio el motor Ford no tendría chance pareja con respecto a las otras marcas. Es decir, que dadas las limitaciones impuestas por el reglamento el Ford sería el más "perjudicado". No obstante ello, sabemos que en Misiones por ejemplo ya se encuentran en pleno desarrollo algunos motores. Por el lado de Pairetti también habría intenciones de hacer un Falcon. Creemos que poco a poco los pilotos del óvalo se van a ir integrando al parque de TC "A".

3) ¿No les parece una buena idea que dentro de las carreras de TC "A" se podría hacer disputar con clasificación aparte a coches de 2000 cm³?

R) La idea no es mala, pensamos que podría ser una buena solución para permitir correr a Fiat y Peugeot con posibilidades, ya que a medida que los motores de tres litros se vayan desarrollando, los de dos litros irán perdiendo cada vez más chance de ganar.

GENEALOGIA

de Gino Voitechovsky, Córdoba.

Señores: he leído en vuestra edición Nº 234 (pág. 17) que en el artículo "Hockenheim: final increíble" dice:

"El Comodoro Baca que estuvo en Hockenheim fue invitado por *Pedro Von Dory*, ¿te acordás que está trabajando en Porsche?..."

Al respecto desearía aclarar que el señor Pedro Von Dory se mató en un Porsche en EE.UU. hace unos cuantos años, así que es improbable que pueda haber invitado a nadie. El Von Dory a que se refiere "Lole" debe ser Anton. Aclarado, agradezco vuestra atención y los saludo afectuosamente.

R) Efectivamente, Pedro Von Dory sufrió un accidente mortal con un Porsche en USA en 1959. Pero este Von Dory que está trabajando en Porsche también es Pedro e hijo de Antonio, es decir sobrino del fallecido. ¿Aclarado?

SALPICON

de Juan Jorge Kletzel, Neuquén.

Amigos de CORSA: me dirijo a ustedes con el fin confesado de que me respondan las preguntas que a continuación formulo:

1) ¿Qué significa la palabra SEPAC, escrito en el Brabham BT 30 de Carlos Reutemann del equipo ACA?

R) SEPAC son las siglas de "Secretaría de Estado de Promoción y Asistencia a la Comunidad", que en parte patrocinó la campaña del ACA en Europa. El coche de Caldarella también tenía esa inscripción.

2) ¿Qué velocidad desarrollarán los SP argentinos con motores Ford y Chevrolet llevados a 5 litros que competirán en la temporada del año 1971?

R) ¡Vaya a saber uno!... Lo que sí sabemos es que el tope seguirá estando en los cuatro litros y no en los cinco como apresurada y erróneamente informaron algunos colegas.

3) En la última temporada de Fórmula 2 en la Argentina, ¿quién hizo el record de vuelta en el Oscar Cabalén?, ¿cuál fue el promedio y con qué máquina corría?

R) El record de vuelta quedó en poder del hoy desaparecido Piers Courage, quien tripulando un Brabham BT 23 estableció un tiempo de 56" 9/10, que corresponde a un promedio de 196,197 km/hora, que permanece como record absoluto del circuito.

4) ¿Qué velocidades alcanzan los Lotus 72 y el Colt Ford de Al Unser?

R) Para el Colt Ford estímase una velocidad de 340 km/hora. En cuanto al Lotus Ford su velocidad máxima (real, no potencial) está en el orden de los 295/298 km/hora, pues en el circuito más veloz de los utilizados en F 1, esto es el de Spa, se tomó la velocidad de los coches en la recta de Masta. La comprobación dio como resultado que solo uno de los coches superó la barrera de los 300 kilómetros, y fue el BRM de Rodríguez que marcó 301 y fracción. De todas maneras, diferentes multiplicaciones pueden variar esa velocidad.

5) En el número 235, página 11, figura la lista de los campeonatos argentinos al día; en anexo J Grupo 2 de más de 2000 cm³, está primero "Larry" y segundo está Vicente. ¿Se trata de Vicente Edreira?, ¿cuántos puntos tiene?

R) Efectivamente se trata de Vicente "Chiquito" Edreira, para los amigos Vicente a secas, razón por la cual omitimos su apellido, pues somos muy confianzudos. El puntaje logrado por el comepingüinos es de tres unidades.

6) Amigos de CORSA: se agradece y se los saluda muy afectuosamente.

R) Amigo de Neuquén: no tiene por qué, y le mandamos un abrazo.

DE USA CON AMOR

de José Galarza, de Capital.

Señores: soy continuo lector de vuestra revista desde hace más de un año y antes de formularles algunas preguntas quisiera exponerles algunas opiniones. Primero, considero que en el Desafío de los Valientes debería haber integrado la lista de invitados el mendocino Hugo Gimeno si se tienen en cuenta sus actuaciones con TC en tramos de montaña. Segundo: pienso que las actuaciones de Lole Reutemann en Europa —especialmente en sus tres actuaciones en Hockenheim y la de Munich— son dignas de elogio. Tercero, sería interesante que elaboraran una nota sobre las categorías en que se corre en USA con sus respectivas especificaciones. Y ahora paso a las preguntas:

1) El nombre de los motores Cosworth sé que está formado por la primera parte de un nombre (Costin) y la segunda de otro. ¿Cuál es?

R) La partícula "worth" corresponde al apellido de Keith Duckworth, quien es el que actualmente "corta el bacalao" en la famosa firma productora de tantos motores para las fórmulas de monopostos.

2) ¿Qué actuaciones relevantes obtuvieron en categoría de USA —de cierta importancia— los Mustang y Ford Cobra?

R) Bueno, los Mustang de cuatro campeonatos Trans Am ganaron dos, fueron subcampeones en el tercero y están peleando la punta en el cuarto con los Javelin de Roger Penske. En cuanto a los Cobra, por esta denominación se conoce a todos los productos deportivos de Carroll Shelby, desde los de serie modificados a los sport prototipo de siete litros. Hoy en día Shelby está retirado de la parte deportiva pero algunos de sus vehículos siguen cosechando triunfos en carreras de segundo orden.

3) ¿Qué marca domina actualmente en las carreras de Stock Car en USA?

R) No hay marca que domine netamente sobre el resto. Sin embargo los triunfos son repartidos en la actualidad por los Plymouth Superbird, Dodge Daytona, Ford Torino Talladega y Mercury Cyclone en las carreras de importancia. Cuantitativamente son los Dodge Daytona los que más ganan si incluyéramos a las competencias de menor importancia.

4) ¿Qué función cumplen los tres o cuatro tubos que se observan arriba de los motores (apoyados) de la categoría de Dragsters "A-A-Fuel"? ¿Son parte del compresor?

R) Son los tubos "venturi", es decir la entrada de aire.

¡22 EL COLORADO!

de Mónica Fluckinger, San Rafael, Mendoza.

Señores: no sé si será un tanto insólito que una mujer les escriba preguntando datos acerca de un corredor de autos, pero como no se me ocurre otro medio me dirijo a ustedes. Las preguntas están referidas al corredor Ricardo Zunino, al que creo que llaman el "Colorado": ahí van.

1) ¿Por qué le llaman así?

R) Si le mira el pelo desde seis cuadras y ocho varas se va a dar cuenta. Al lado de su cabellera la marquilla de los cigarrillos homónimos es verde.

2) ¿Qué edad tiene?

R) Veintidós años, una sota y un rey de espadas.

3) ¿Dónde reside habitualmente y a qué se dedica?

R) Actualmente en Buenos Aires, donde estudia Organización y Técnica Bancaria en la Universidad de la Empresa. Pero es oriundo de San Juan.

4) ¿En qué categoría corre?

R) Su campaña la realizó principalmente en coches de Turismo (Fiat 1500) pero en la actualidad estaba corriendo en la categoría máxima del automovilismo, Sport Prototipos, que dejaría para continuar en Turismo.

5) ¿Me podrían dar el número telefónico de Zunino?

R) ¡No! ¡Qué horror! El Colorado es un chico muy serio y seguramente no aprobaría que hiciéramos eso con una (perdón) desconocida. Envíenos una foto y a vuelta de correo recibirá los teléfonos de los solteros de CORSA.

Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Concesión Nº 7970 | Registro de la Propiedad Intelectual Nº965.704 | IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

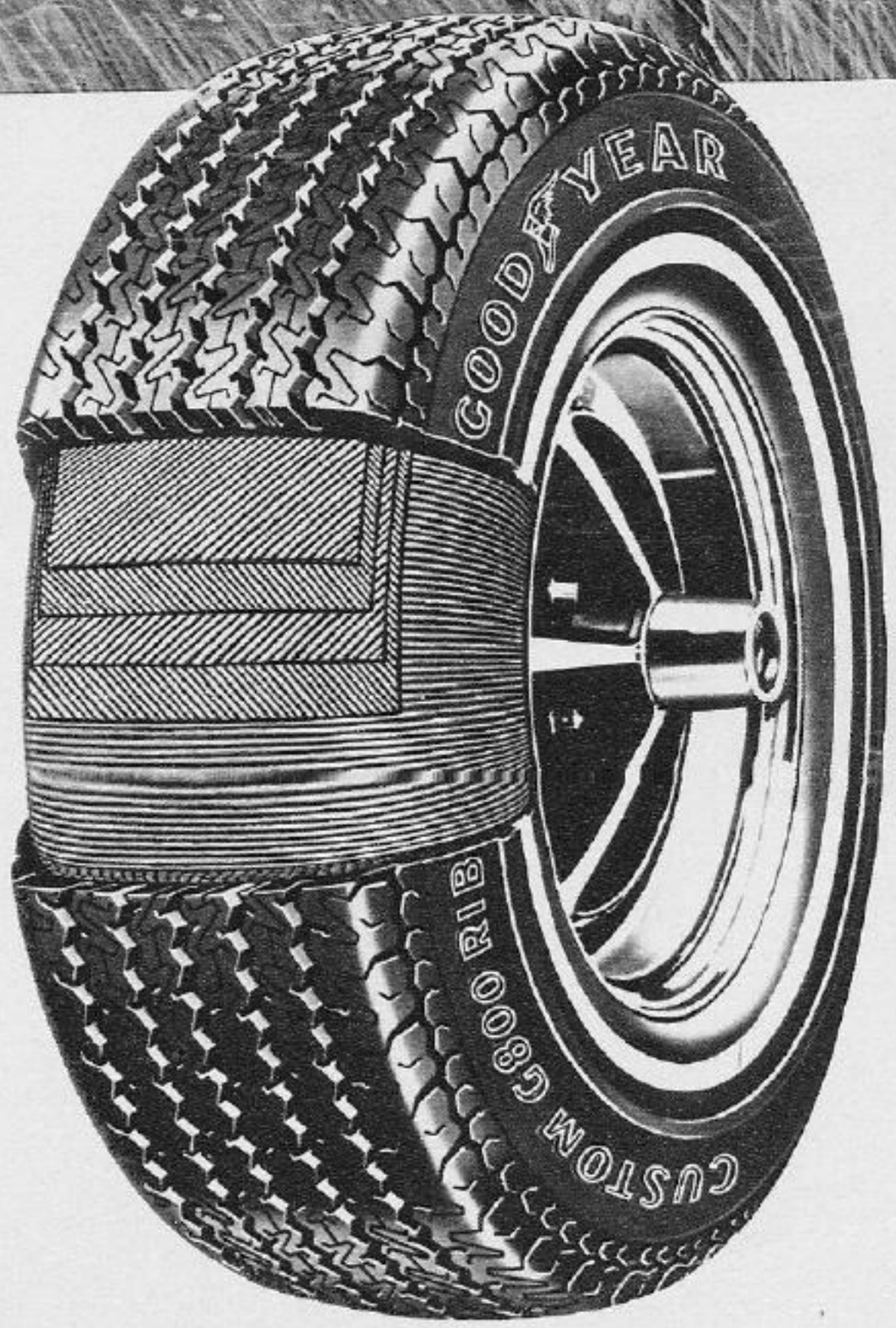
GOODYEAR **RADIAL GOODYEAR**

FUERTE, SEGURA, CREADA PARA CORRER.



DURA HASTA EL DOBLE

CUSTOM G800 RADIAL



La Custom G800 Radial da hasta el doble de kilometraje que las cubiertas convencionales.
No hay otra cubierta construida así.
Mire: las telas del armazón la cruzan de lado a lado (radialmente), para que dure mas y para que ruede con más seguridad; el cinto de 4 telas envuelve firmemente el armazón, manteniendo la banda de rodamiento abierta y firme contra el suelo, brindándole así hasta el doble de kilometraje.
Permite control positivo en las curvas y un agarre firme en el camino más mojado.
Ponga cuatro Custom G800 Radial en su auto y notará la diferencia.
Disponible en los tipos con y sin cámara.

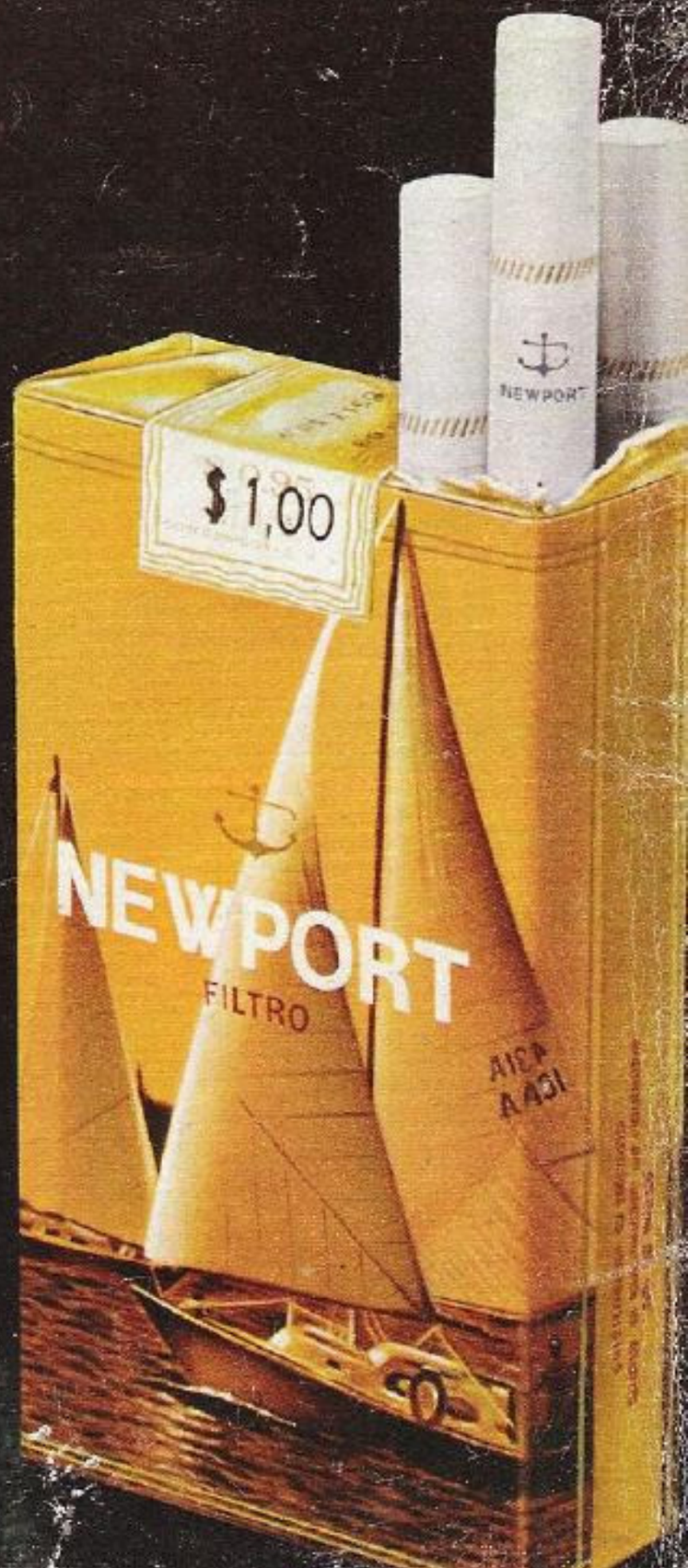
GOODYEAR

rubios fuertes

NEWPORT

para prenderse

Un rubio, pero fuerte.
Eso es Newport.
Rubio fuerte
para fumar con todo.
Con todos.
Por más tabaco,
por más rubio,
por más fuerte.
Préndase a Newport
frente a frente
es el más fuerte.
Newport,
veinte rubios fuertes.
Con todo.



$1,00

m$n 100.-

R. DE LUCA P.I.B.'S.A.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com