1,20 peso

Nº 275

CORSA

Parabrisas

del 27 de julio al 2 de agosto de 1971

TYRRELL F.1: la última palabra

ANTAR

DUNLOP DUNL

elf 11

Las revistas de Mauro

Radius Publicidad



–La cara que pondrían mis herederos si me vieran fumando Benson & Hedges!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 275. Del 27 de julio al 2 de agosto de 1971

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

PRESIDENTE
César Civita
GERENTE GENERAL
Carlos Civita
SUBGERENTE GENERAL
Edmundo P. Soattini
ADMINISTRADOR GENERAL
Adolfo Baisi
GERENTE EDITORIAL
Carlos Ibáñez
GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner
GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés
GERENTE DE TALLERES GRAFICOS
Roberto Leone

PARABRISAS CORSA

DIRECTOR
Guillermo Máttaro
JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco
SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña
COORDINADOR
Adolfo Dondo
REDACCION
Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Balbi, Héctor Luis Bergandi, Carlos Figueras, Enrique S. Sánchez Ortega y César M. Sorkin.
SECRETARIA
Vilma E. Rueda
COLABORADORES
Carlos Agustín, Sergio Cornejo, Carlos Neira, Nicolás Gelormini, Arturo Pellet Lastra y Pedro Siedmann
DIAGRAMACION
Eduardo César González (Jefe), Enrique J. Giovanetti y Norberto J. Lema
FOTOGRAFIA
Alfredo Albornoz
CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR:
Juan A. Abraham (EE. UU.), Franco Lini (Italia), y Carlos Reutemann (especial en Europa). Andrés Meyer (Alemania)
SERVICIOS EDITORIALES
Director: Stefan Strocen
Jefe de Correctores: Luis Canossa
SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE
DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director de Publicidad: Alberto Pazos.
Promotores: Julio del Valle, 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 prohibe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intelect. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed. Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, RYELA SAICIF y A. Paraguay 340. Capital Federal. Tel. 32 - 6010-29.

EL HABITO DE DI PALMA



Di Palma ya hizo un hábito del triunfo. Se divirtió un rato y volvió a ganar por muerte. Dos ausentes que se hicieron notar: Pairetti y Cupeiro y una carrera que divirtió en las tres primeras vueltas

Por: ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA y CARLOS FIGUERAS. Fotos: ALFREDO ALBORNOZ

El viernes llegamos y nos fuimos de cabeza a conocer el circuito con una lista de inscriptos en la mano, lo recorrimos y charlamos un ratito con cada una de las caras que hacen la monotonía de todos los fines de semana. Releímos el listín de nombres, miramos los autos que estaban y consideramos los que faltaban y nos dijimos: "Volvamos al hotel y escribamos la nota de la carrera del próximo domingo". Lo podríamos haber hecho, no por herederos de Fu-Man-Chú sino porque desde hace un tiempito solamente cambian los escenarios de SP; las carreras son calcadas. Le basta a cualquier lector de la sección deportiva de los diarios de los lunes, mirar la lista de inscriptos previa con los nombres que harán una carrera para adivinar el resto.

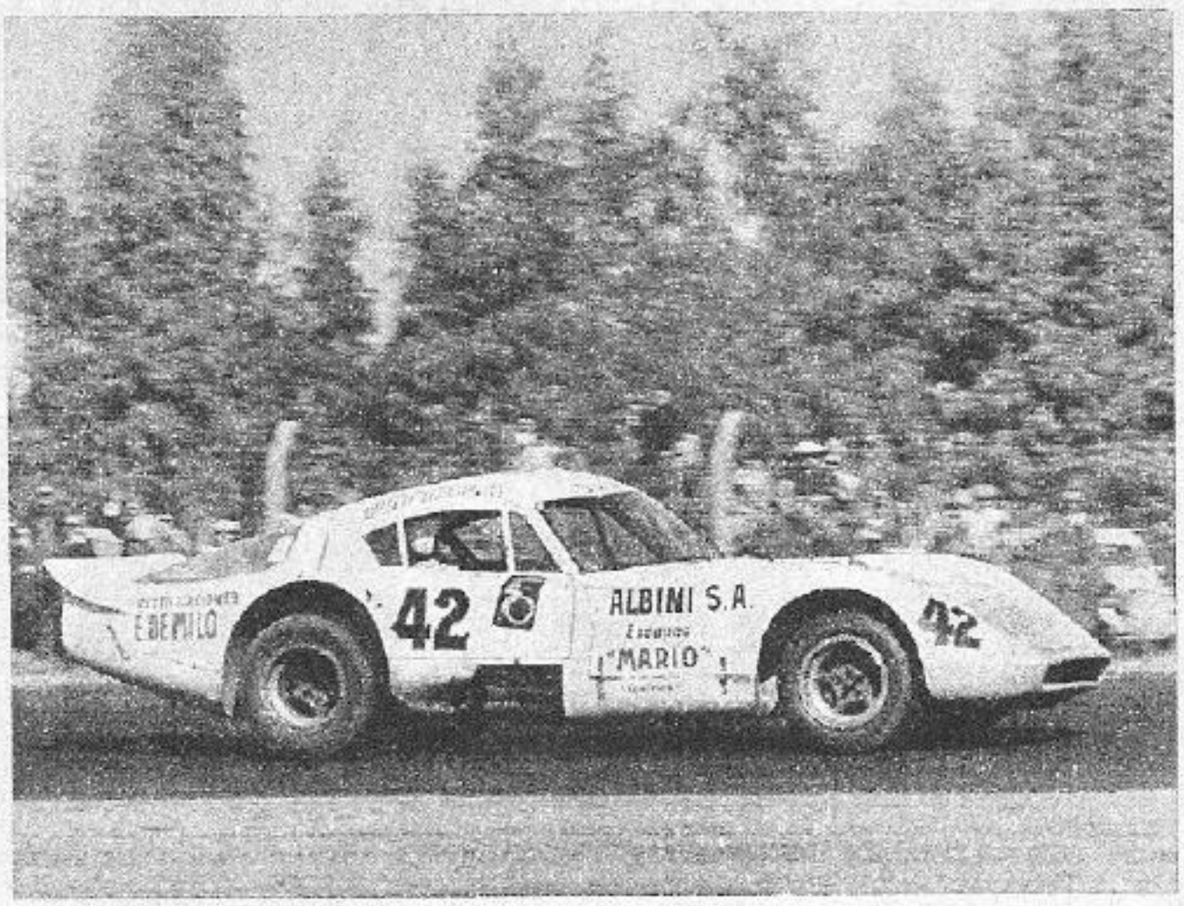
El cálculo es fácil. Observen cómo se hace.

Oreste Berta trae sus dos autos y sus dos pilotos ordenados de la siguiente forma: Luis Di Palma, piloto número uno con motor ídem; Emilio Bertolini, piloto número dos con motor número tres (el motor dos igual al de Di Palma, con plus potencia, queda de repuesto en el camión). Con estos pocos elementos ya podemos elaborar la primera construcción empírica: tenemos al ganador. Di Palma y al posible segundo, Bertolini.

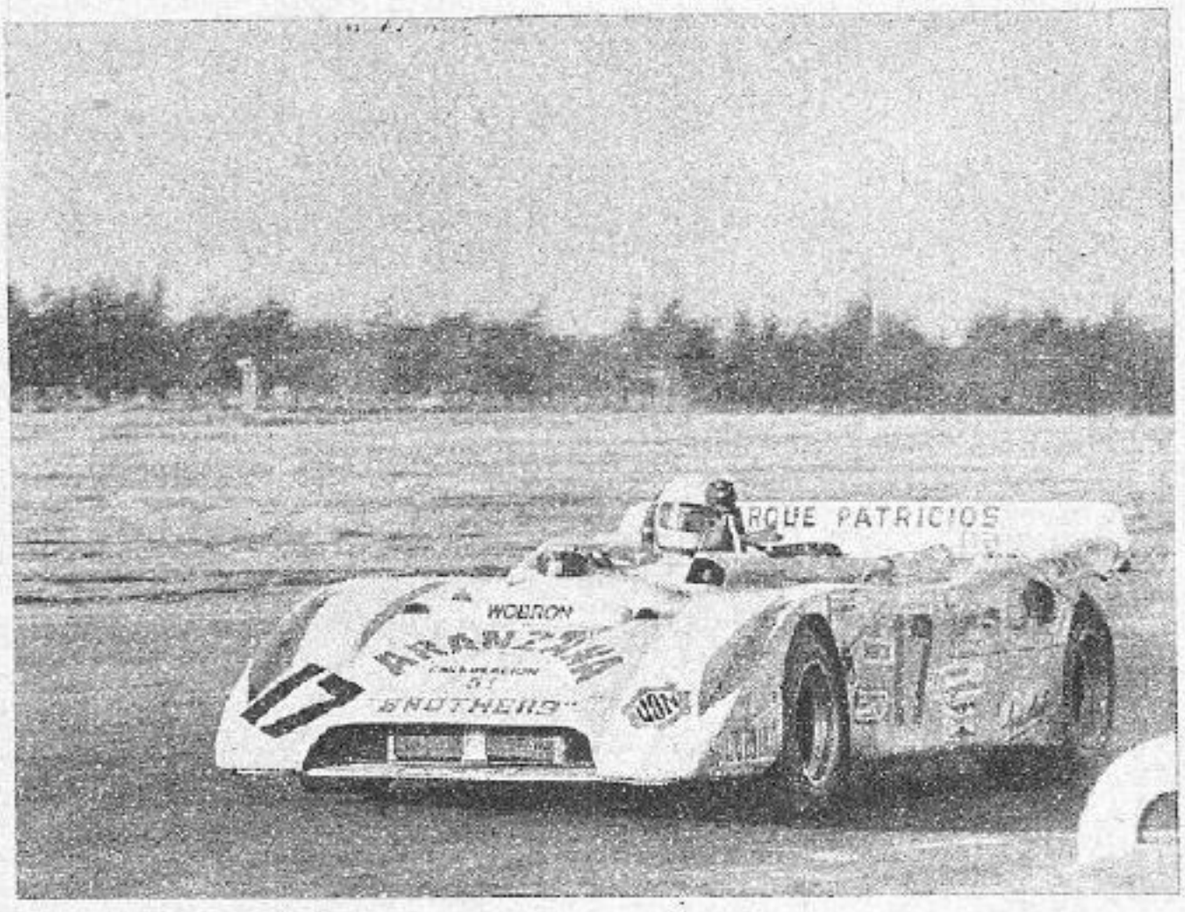
Desde Buenos Aires llegarán, para fabricar lo que será una competencia, los MacLaren-Ford. La gente dirá entonces "a ver si de una buena vez Ford le hace el gol a los Tornado". Pero serán sólo fuegos fatuos, simples luces de San Telmo. Si como en este caso el Ford es uno solo, Nasif Estéfano, y Pairetti se queda en la Capital con la mitad del cigüeñal en la mano, entonces la segunda aseveración sale a la luz: Nasif andará entreverado con los dos Berta. Quizás gane una serie, o salga segundo en otra, pero al final de cuentas se romperá y en el detenimiento de la tribuna quedará reducido el recuerdo de cuando el McLaren estaba girando. Porque desde ese ingreso del Ford a los boxes hasta el desahogo de la bandera final todo se reducirá al aburrimiento que determina la invulnerabilidad de los coches de Berta, en una demostración de merecida superioridad.

Si figuran en el programa los nombres de Ternengo, Alonso, Plano y Requejo entonces se puede contar con una entretenida luchita por los puestos del pelotón del medio, vale decir, cuarto (o tercero), quinto, etc... Claro que si no está el "gallego" Cupeiro (como esta vez). Porque si su Chevrolet viene, el Jorgito con su tenacidad tan prolija dejará que sobrevengan las descornadas adelante para que a medida que vayan cayendo los muñecos, él suba alguna posición más en la lista de los pesos con que se premian este tipo de carreras de automóviles. Y si el anticipo se cierra con Aranzana, Paulon i, D'Agnilo, Pozuetta o Bouvier llegaremos a la anteúltima verdad: la lista

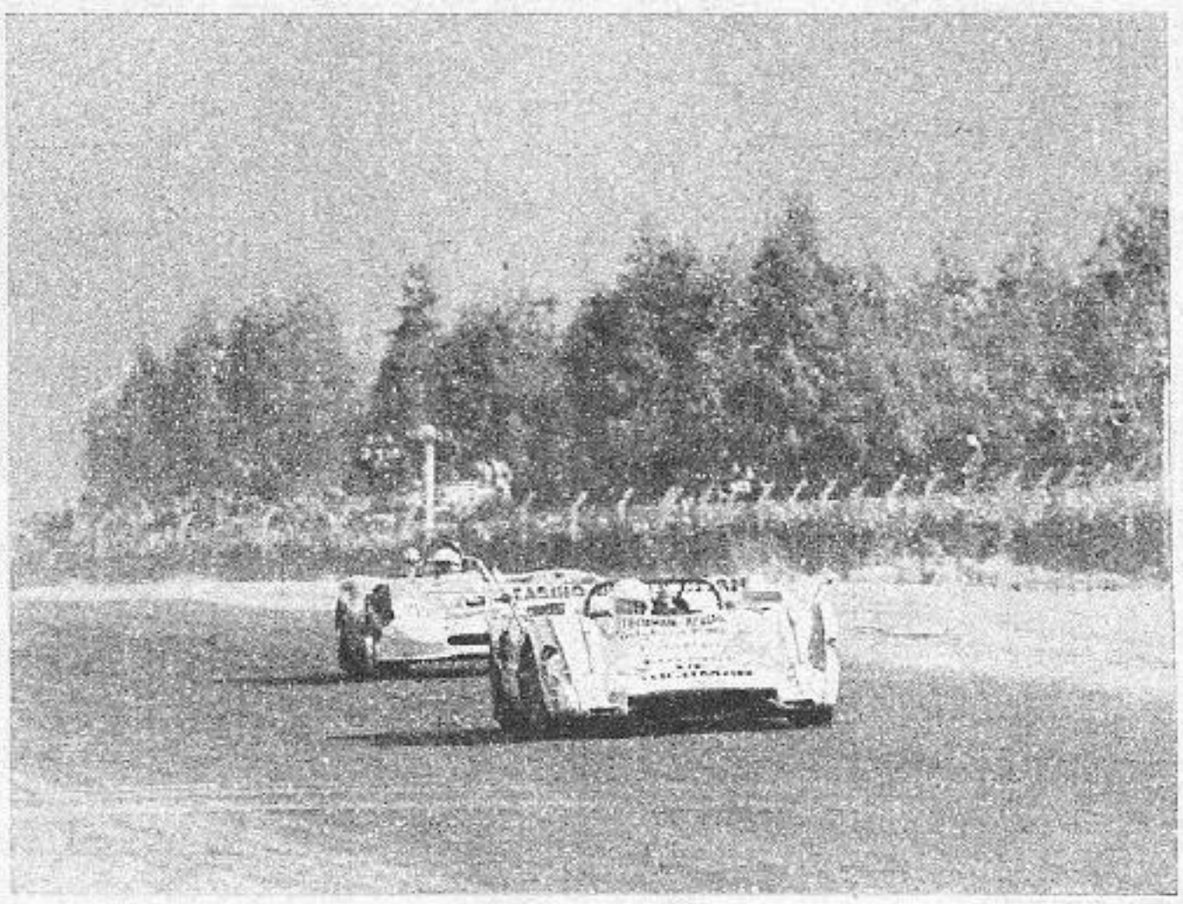
→



El viejo Trueno Blanco (ese que nunca había corrido) apareció tercero en Río Cuarto con José D'Agnilo al volante



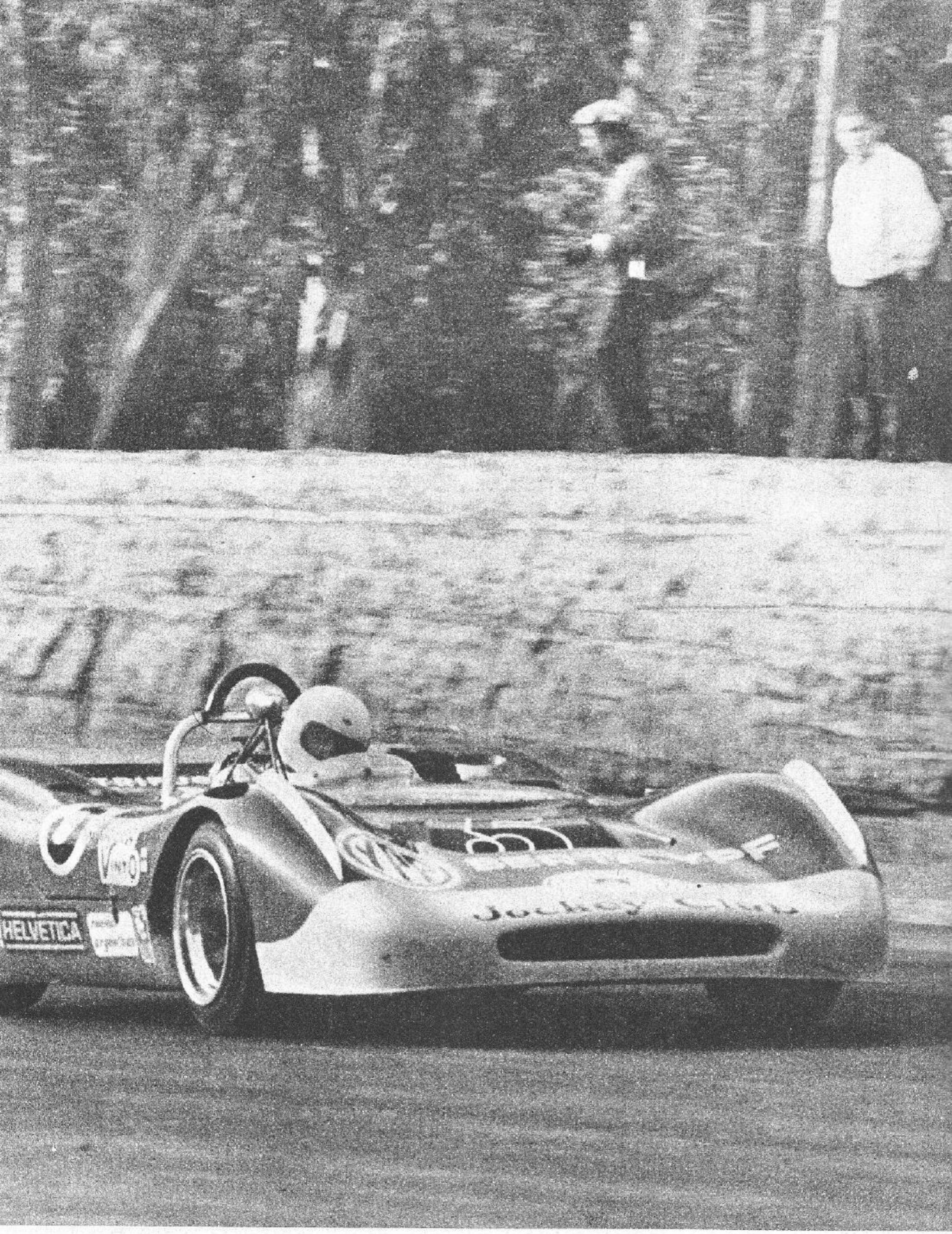
El bueno de don Evaristo Aranzana anduvo dentro de sus límites y no molestó a nadie. Bien Aranzana.



Nasif Estéfano anduvo en la punta pero debió abandonar poco más tarde, restándole atractivo a la carrera.

Di Palma tiene la fórmula ideal para ganar: manejo y apoyo técnico. Ambas cosas de primera categoría.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


HELVETICA

quedó completa empezando de abajo para arriba, y algo más, algunos de los otros participantes tendrán tema para quejarse o porque no los dejaban pasar o les tapaban las curvas o cualquier otra cosa...

La última verdad a la que llegaremos es que si esto sigue siendo así... ¡chau! ¡buona notte!... y es bastante probable que la categoría entre en una desesperante agonía.

No es nada difícil escribir la nota de un domingo un viernes. Todos estos presupuestos se dieron, con una sola variación: se quedaron casi todos los que armaban el pelotón del medio y así los que iban a completar la lista en la parte de abajo, subieron el gran escalón y quedaron en los puestos inmediatos a los aplastantes Berta. Para la gran alegría que compartimos con ellos. Fue muy lindo verlo contento al inefable Aranzana, o gozar el tercer puesto de D'Agnilo. Fue muy romántico.

Ver a los autos que quedaron en la última serie del domingo nos llevó en una alfombrita mágica a la temporada del '69. Estaba el Trueno Naranja... en fin, que si las cosas siguen así a las carreras no va a ir ni el comisario deportivo (la va a escuchar por radio desde la cama, que hasta aquí resulta mucho más divertido).

LOS TRES PARCIALES PARA DI PALMA

Fue lo mejor del domingo. Nos referimos a las tres primeras vueltas cuando Di Palma pasó puntero seguido por Nasif y Bertolini, todos muy juntitos y con ganas de no perdonarse ni un metro. La segunda pasada mostró a Nasif Estéfano adelante y el entusiasmo se duplicó mientras Bertolini quedaba a la cola del Ford y Di Palma siguiendo a su coequiper. A todo esto en la vuelta inicial, Pozuetta se había tocado con Bouvier dejando una trompa (Pozuetta) y una cola (Bouvier) en condiciones lamentables. Por su parte el ex piloto de F-4 Bouvier, había tratado de esquivar a Requejo y Ternengo que se pegaban por su lado, quedando el Berta afuera de la primera batería. No todo terminaba ahí. Los cardíacos no tenían respiro y en la tercera vuelta Nasif seguía encabezando el lote de los tres mejores con los dos Berta a sus espaldas. Cruzaron la línea y del otro lado del circuito, a la salida de una de las curvas, Bertolini, aparentemente tocó al McLaren de Nasif que hizo pasto perdiendo el tiempo suficiente como para recuperar. Del encontronazo salieron airosos Di Palma, que quedó primero y Bertolini, segundo, hasta que pocos metros más adelante una manguera de agua se reventó, cayendo el líquido sobre un neumático trasero y el trompo fue un dibujo limpio y completo. Salió de allí y se quedó en boxes hasta la otra serie. O sea que en la quinta vuelta Di Palma era puntero por año luz sobre Rubén Alonso, tercero Plano y después Requejo. Nasif, desde el fondo, recuperó todo lo que pudo y cuando faltaban dos vueltas para cumplir las 15, estaba a 7s de Alonso. En la siguiente, a 2s y en la última lo pasó para quedar como escolta de Di Palma en la serie. Alonso y su Vounta-Tornado, tercero y cuarto el regularísimo Nene Plano, con el mejor motor Chevrolet clasificado. Subsanados los problemas del freno de disco trasero del Berta de Di Palma, cuando pasaron por los boxes (esta vez se largó a la primera pasada) Di Palma se encargó de demostrar el camino con Nasif y Bertolini a la cola y haciendo el jueguito para que la tribuna no se amodorrara; así cinco vueltas muy juntitos y arrancando gritos de los que se ubican detrás del alambrado. En la sexta vuelta, los gritos se trasformaron en alaridos y el Ford pasó en primer término pero al giro siguiente Di Palma, con mucha más reacción en su Tornado que el F-100 del Turco, pasó al sitio de honor que le correspondía. Tercero seguía Bertolini y el Vounta de Alonso dejaba fierros diseminados por el asfalto, con el cigüeñal cortado. En la 10ª, el F-100 de Formisano cantó el ¡¡¡Basta!!! y dejó al tucumano Estéfano a pie, lejos de los boxes.

Fue ahí cuando Di Palma se quedó segundo dejando a Bertolini primero y así, jugueteando, jugueteando... llegaron a la última vuelta, donde Di Palma le ganó por la trompa al salir de la última curva. Un juego muy divertido y lindo para ser observado, pero muy peligroso si pensamos que ambos corren para el mismo equipo: el equipo Berta-YPF.

Tercero quedó Plano, que ya estaba segundo en la general y cuarto Ternengo con el Berta reparado luego del toque de la primera serie. Quinto D'Agnilo.

Llegó la final, la definitiva, pero la expectativa era muy escasa porque había poco por conversar. No estaba Nasif, así que la lucha de marcas desaparecía. Di Palma y Bertolini se jugarían pero hasta cierto punto y el resto no estaba en condiciones ni de tratar de imitar los tiempos que lograrían Di Palma y Bertolini. Plano iría al igual que D'Agnilo a conservar sus puestos en la general y nada más.

Salieron y al girar por quinta vez Di Palma le llevaba a su compañero Bertolini, 8 segundos. Tercero quedaba Plano y muy lejos, con Pozuetta cuarto, Bouvier quinto y Ternengo sexto (retrasado de entrada por una trabada del autoblocante). A partir de ahí, el Nene empezó a escalar posiciones hasta quedarse detrás de Plano. En la sexta Di Palma ya le había sacado a todos sus rivales —menos a Bertolini—, una vuelta de ventaja. A mitad de serie, Ternengo, quedó en su posición de cuarto detrás de Plano, Bouvier abandonaba definitivamente y todos cumplieron, por razones

→

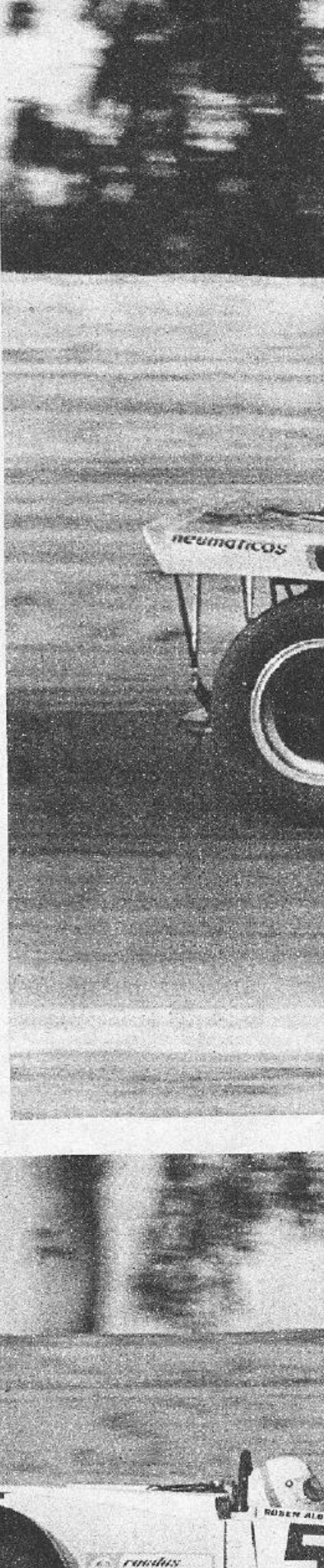


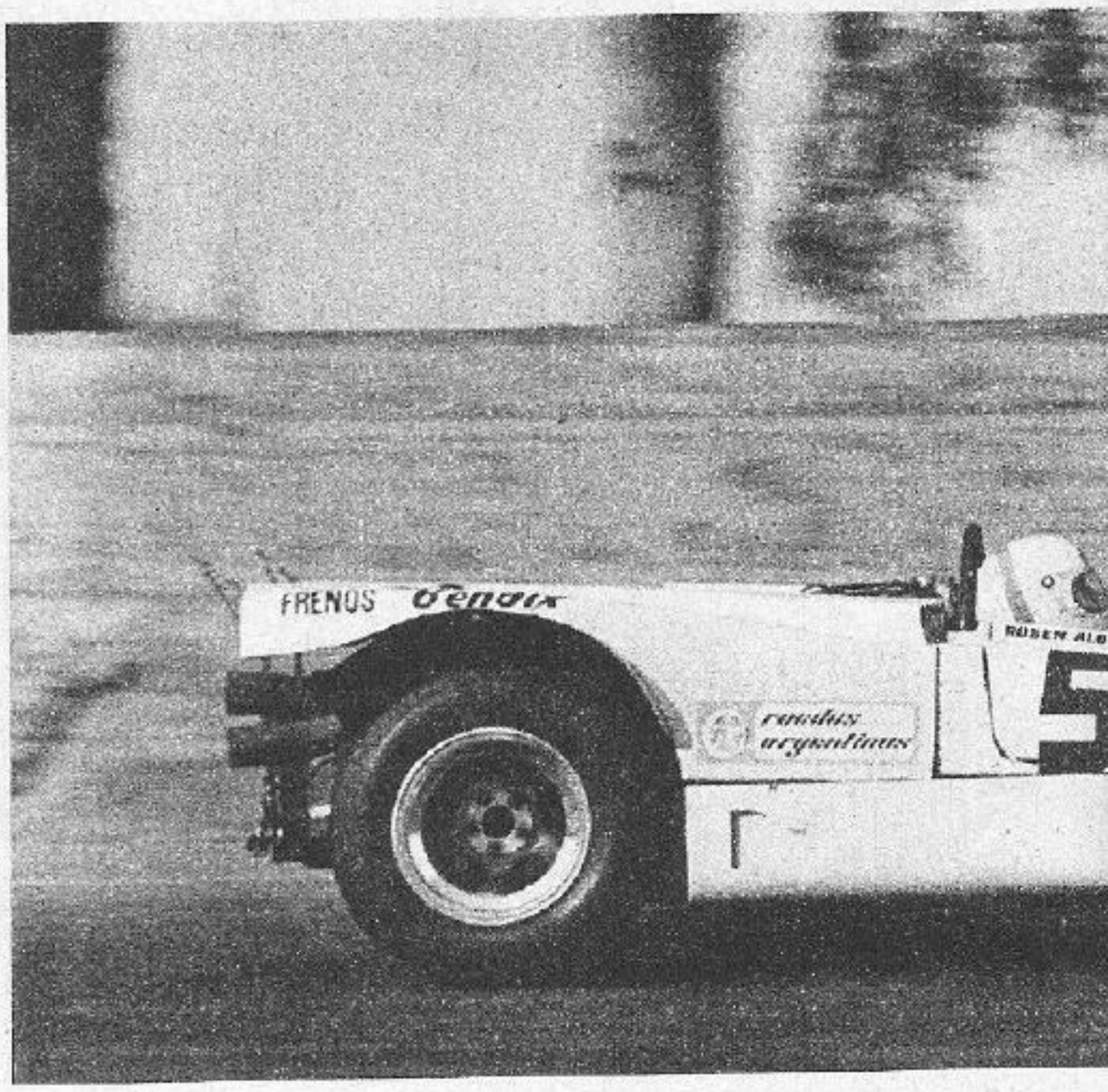
Oreste Berta (a) el mago de Alta Gracia estuvo firme junto a sus autos, sus motores y sus pilotos.

El "Nene" Plano y su gran alegrón: segundo en la clasificación general por suma de tiempos. Lo merece.

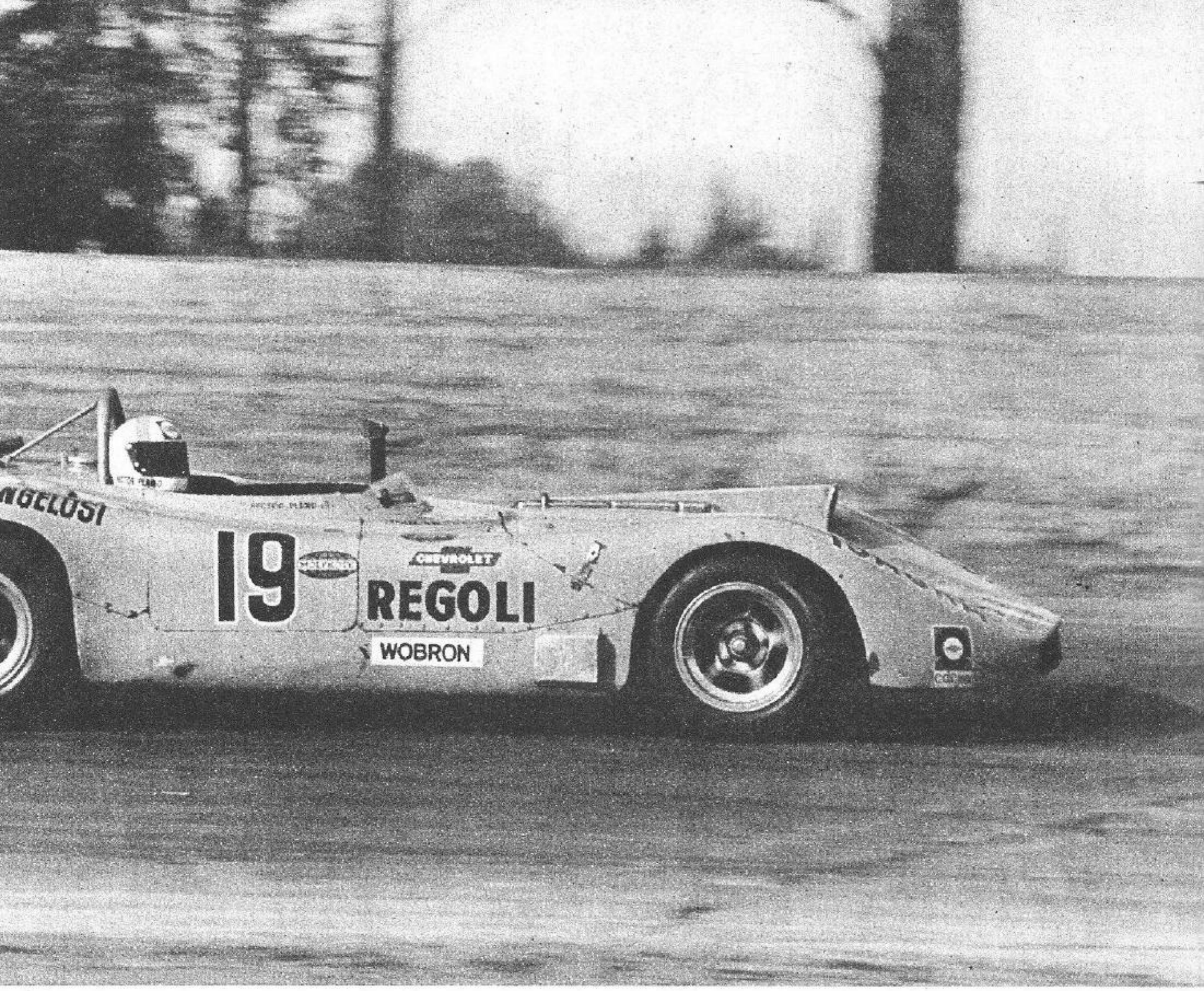
Emilio Bertolini, para variar, no tuvo la suerte que se merece por sus dotes al volante.
A esperar la próxima.

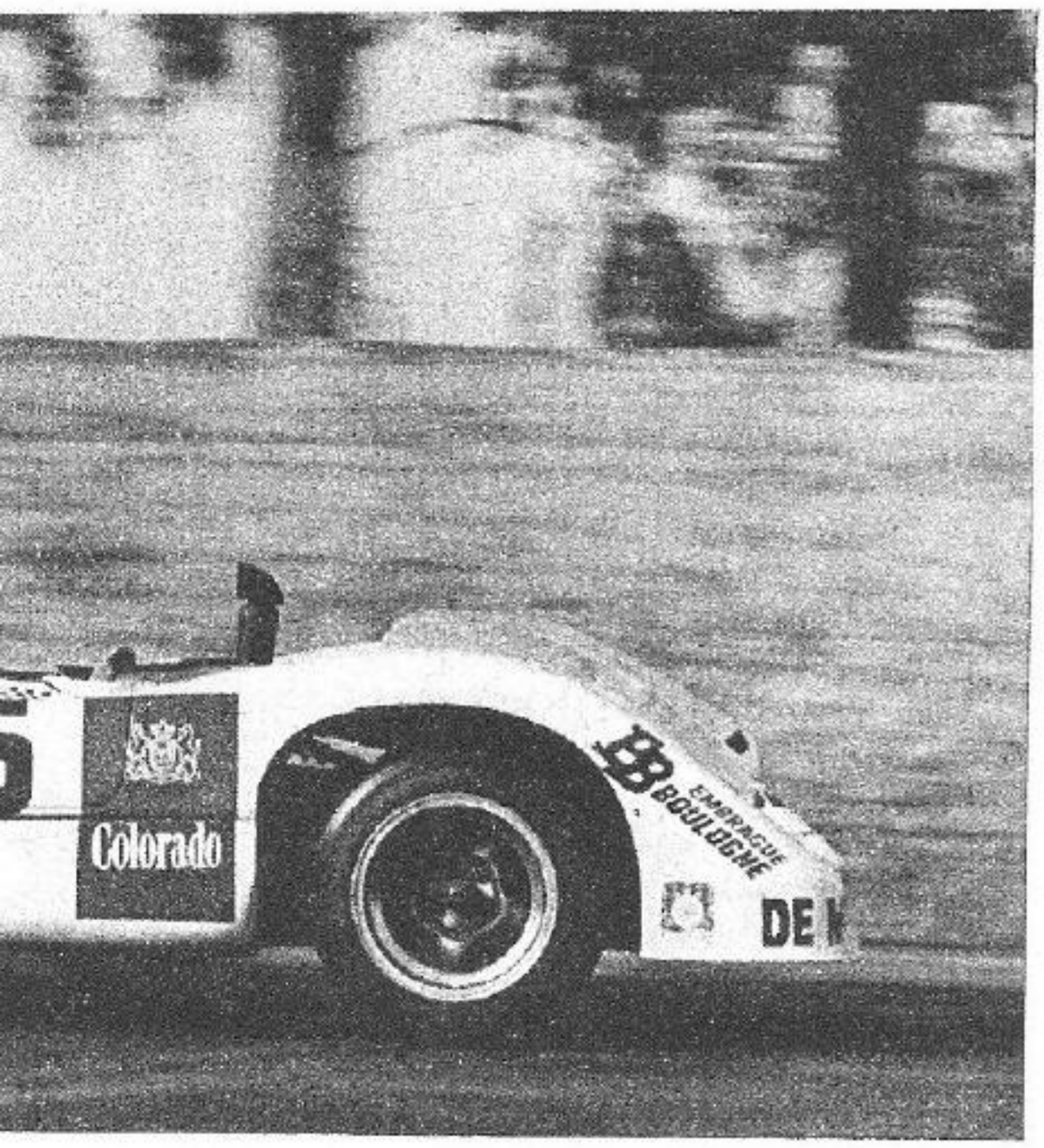
El Vounta y Rubén Alonso estuvieron ahí, pero no pudieron terminar la carrera. ¡Qué lástima!

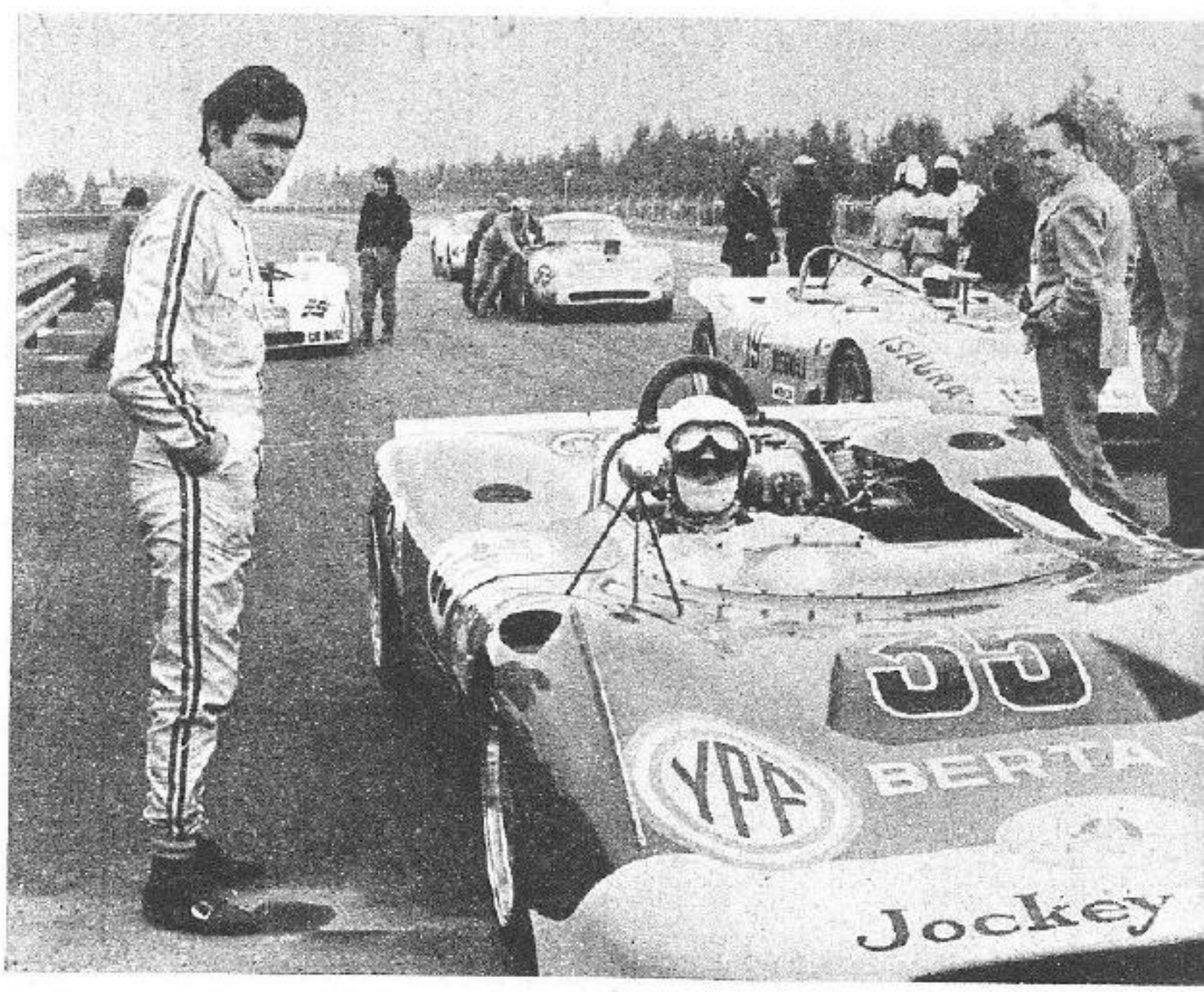




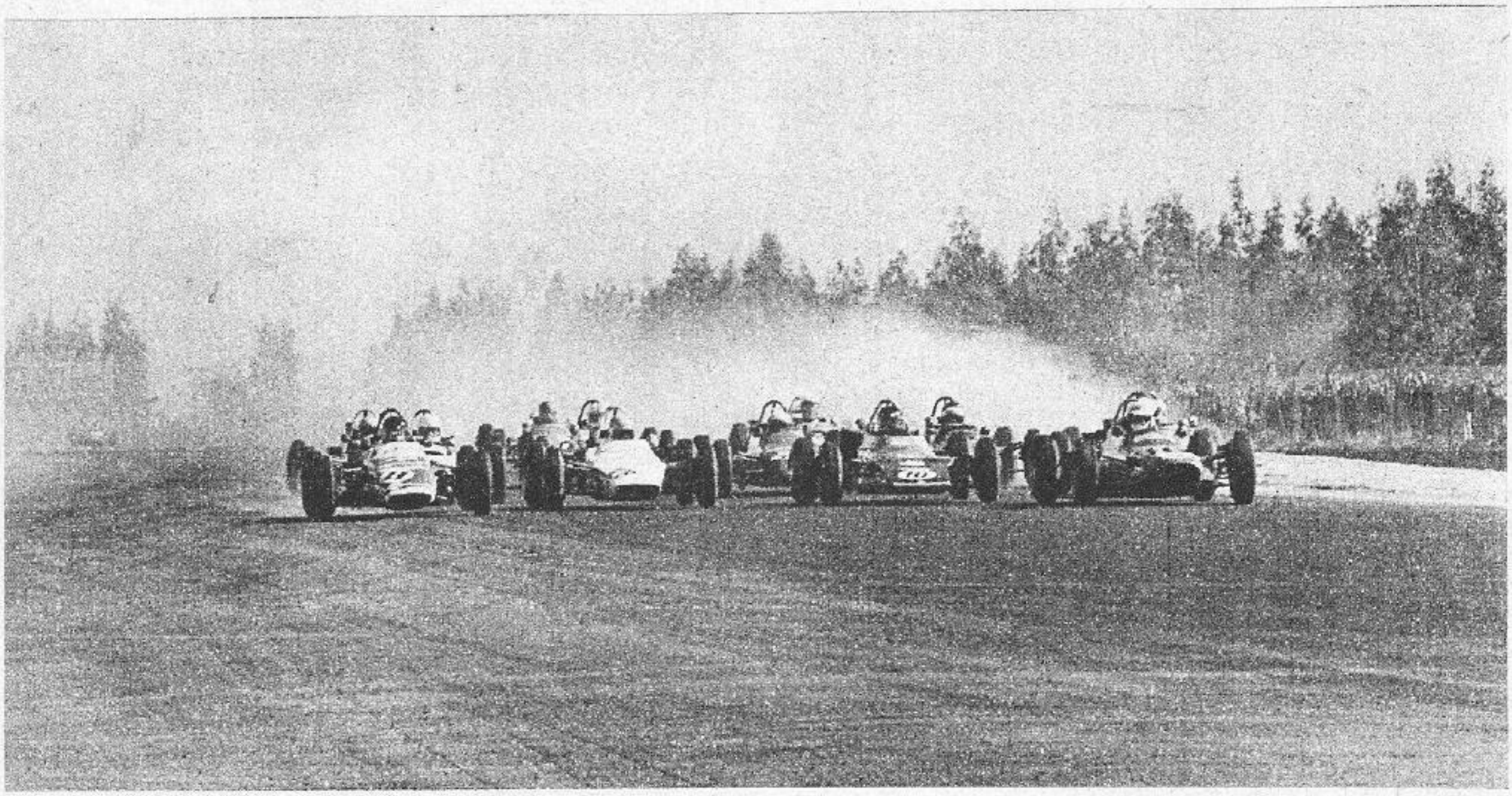
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


19
REGOLI
WOBRON


Colorado
EMBRAGUE BOUILOGNE

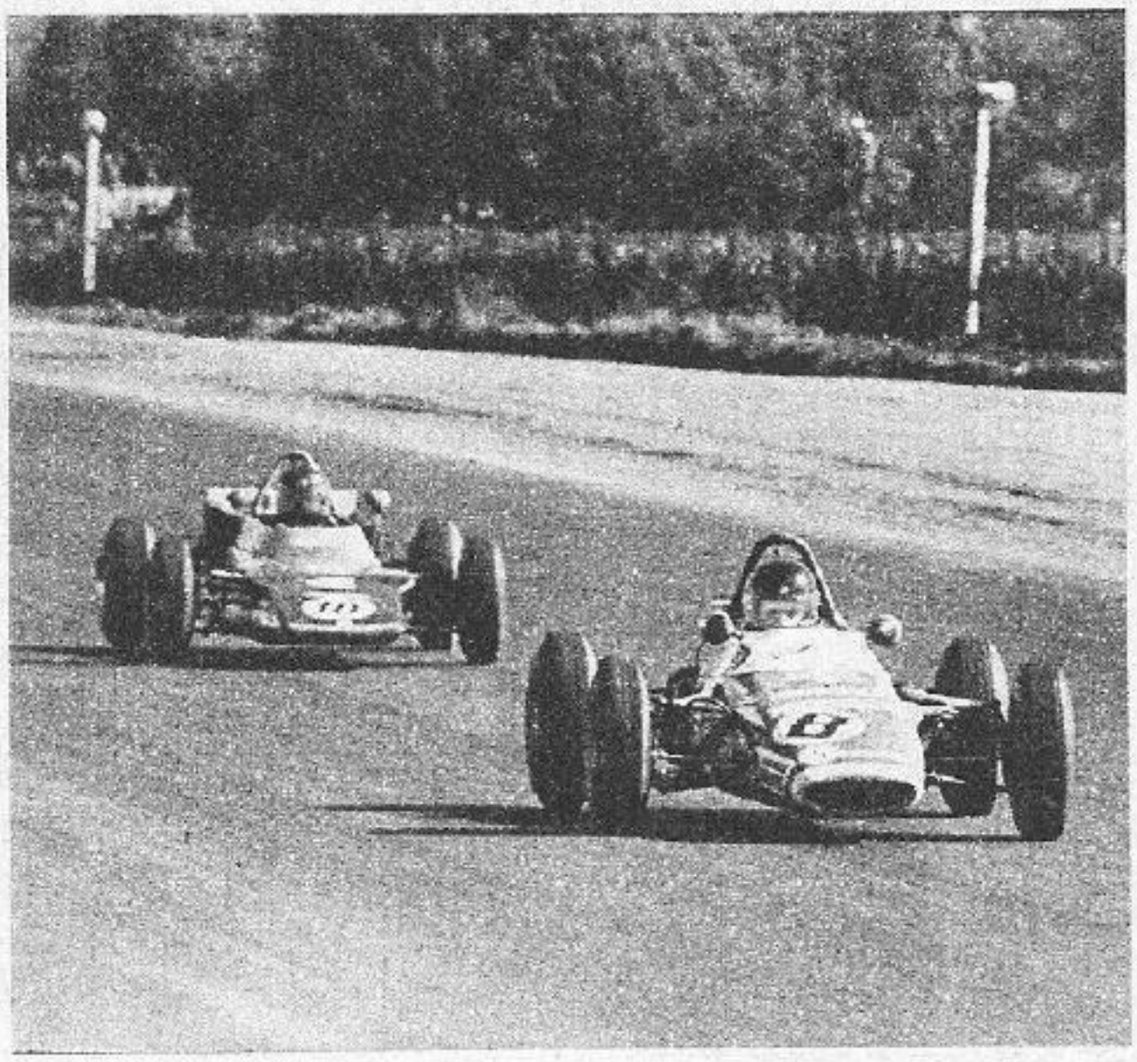

33
YPF
BERTA
Jockey

FORMULA 4: Stegmann el lu



Dos accidentes de consecuencias muy serias pusieron la nota ingrata en la carrera de F.4 en Río Cuarto. Buena carrera y mucha lucha a través de máquinas muy parejas

Guillermo Stegmann arrebató el triunfo a Carlos Ragno.



Texto y fotos: **ALFREDO ALBORNOZ**

Como siempre, la F-4 da su espectáculo y cada día son más las máquinas parejas que se encuentran en el ruedo.

Así es cómo andan cada vez más fuerte buscando el "agujerito" para encontrar un puesto o ganar un segundo en clasifica.

Lamentablemente tuvimos que presenciar dos hechos a los cuales la categoría no está acostumbrada y desde que se inició nunca tuvo accidentes con resultados graves. El sábado, el piloto Pablo Hortzmans tuvo un desafortunado fuera de pista en una curva bastante "enroscada" y fue a dar contra el paredón de tierra que estaba a quince metros de la pista. El domingo de la carrera sucedió lo mismo, pero a Eduardo Castillo con una salida de pista similar a la del sábado pero con mucha más suerte físicamente.

Las series fueron dos y por suma de tiempos. La primera fue discutida desde el comienzo por el renovado "Chiche" Andretta y Carlos Ragno que en la primera vuelta pasaron cortados del resto que se venían sacando

Luego de la quinta vuelta, Jarque sacó a relucir su garra y tomó la delantera ya sin dejarla hasta el final. Pero los puestos siguientes se vieron invadidos por una gran confusión luego del accidente de Castillo, donde en la pista aparecieron banderilleros con trapos amarillos, blancos, gente haciendo señas y cruzándola, ambulancias, bomberos y muchos curiosos (lo de siempre...).

Luego del accidente todos los coches se amontonaban al pasar por el lugar debido a la confusión reinante en los auxiliares de pista y vehículos que se cruzaban. En el momento de la bandera a cuadros todos llegaron bastante juntos y muy mezclados por lo dicho más arriba.

La segunda serie fue más disputada en la punta. Pero con la ausencia de Jarque (se le "agarró" el motor en el momento de poner en marcha para ir a la pista).

Largada la serie con Stegmann en punta, y seguido muy de cerca por Ragno, Faverio, De Rossi, Abdala y Primavera completaron la primera vuelta. Luego, por tres vueltas consecutivas, Ragno tomó la punta pero con Stegmann y Faverio muy juntitos hasta que este último hizo un trompo y perdió dos puestos muy importantes, porque de no haber sido por esa causa se hubiera alzado con la clasificación final. En la quinta vuelta, Stegmann se adueñó de la punta en forma decisiva y la sostuvo hasta el final y con esto ganó la general con Ragno a la cola, pero con varios problemas (hoy no estuvo el gordo Antelo). Muy bien anduvieron Primavera y Abdala que durante toda la serie disputaron el 3º y 4º puesto que quedó en manos de este último. Luego lo siguieron Faverio y De Rossi. Este último muy lejos con un coche intenible.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ehador

GRAN PREMIO CIUDAD DE RIO CUARTO

Autódromo Ciudad de Río Cuarto - 3.276,49 m

Automóvil Club Río Cuarto - Fórmula 4

25 de julio de 1971

PRIMERA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	5	Carlos Jarque	Crespi - Renault.....	16m16s5	10
2º	128	Héctor Primavera	Crespi - Renault.....	16m16s7	10
3º	9	Carlos Faverio	Crespi - Renault.....	16m16s8	10
4º	8	Guillermo Stegman	Crespi - Renault.....	16m17s8	10
5º	118	Rolando Nardi	Crespi - Renault.....	16m17s2	10
6º	10	Carlos Ragno	Avante - Renault.....	16m17s4	10
7º	26	Carlos Andretta	Crespi - B.M.W.....	16m17s6	10
8º	2	Héctor De Rossi	Crespi - Renault.....	16m17s9	10
9º	39	Claudio Abdala	Crespi - Renault.....	16m19s1	10
10º	44	Gastón Luchessi	Huarte - Renault.....	16m20s6	10
11º	93	Reinaldo Vacaluzzo ...	Crespi - Renault.....	16m29s4	10
12º	123	Luis Tolosa	Crespi - Renault.....	16m38s4	10
13º	14	Norberto Chutrau	Crespi - Renault.....	s/t.	9

PROMEDIO DEL GANADOR: 120,793 km/h.

RECORD DE VUELTA: Jarque, en la 7ª, con 1m30s6 a un promedio de 130,191 kilómetros por hora.

SEGUNDA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	8	Guillermo Stegman	Crespi - Renault.....	15m18s9	10
2º	10	Carlos Ragno	Avante - Renault.....	15m18s9	10
3º	39	Claudio Abdala	Crespi - Renault.....	15m28s	10
4º	128	Héctor Primavera	Crespi - Renault.....	15m28s3	10
5º	9	Carlos Faverio	Crespi - Renault.....	15m30s7	10
6º	2	Héctor De Rossi	Crespi - Renault.....	15m58s	10
7º	93	Reinaldo Vacaluzzo ...	Crespi - Renault.....	16m51s	10
8º	17	Andrés Famá	Crespi - Renault.....	s/t.	9

PROMEDIO DEL GANADOR: 128,385 km/h.

RECORD DE VUELTA: Ragno, en la 7ª y 8ª con 1m30s6 a 130,191 km/h.

N. de la R.: El nombre *Boris*, para varoncito, nos encanta).

CLASIFICACION FINAL POR SUMA DE TIEMPOS

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	8	Guillermo Stegman ...	Crespi - Renault.....	31m36s	20
2º	10	Carlos Ragno	Avante - Renault.....	31m41s5	20
3º	128	Héctor Primavera	Crespi - Renault.....	31m45s	20
4º	39	Claudio Abdala	Crespi - Renault.....	31m47s1	20
5º	9	Carlos Faverio	Crespi - Renault.....	31m50s5	20
6º	2	Héctor De Rossi	Crespi - Renault.....	32m15s9	20
7º	93	Reinaldo Vacaluzzo ...	Crespi - Renault.....	33m30s4	20
8º	17	Andrés Famá	Crespi - Renault.....	32m54s7	19
9º	26	Carlos Andretta	Crespi - Renault.....	21m30s2	13
10º	44	Gastón Luchessi	Huarte - Renault.....	22m48s4	13

PROMEDIO DEL GANADOR: 124,579 km/h.

CAMPEONATO ARGENTINO DE M. A. FORMULA 4

1º	Carlos Ragno	22 puntos
2º	Juan P. Laskac	20 „
3º	Héctor De Rossi	12 „
4º	Claudio Abdala	9 „
5º	Guillermo Stegman	7 „
5º	Eduardo Bouvier	7 „
7º	Carlos Jarque	6 „
8º	Norberto Chutrau	4 „
9º	N. Faverio	2 „
9º	Héctor Primavera	2 „
9º	N. Vacaluzzo	2 „
9º	A. Parolo	2 „
13º	Juan C. Lavenna	1 punto
13º	Jorge Lago	1 „

reglamentarias, con las 15 pasadas por el control, o mejor dicho, sólo Di Palma y Bertolini porque el resto pasó una vez menos.

Eran las 2 de la tarde y la carrera había terminado y el público —entonces— se dedicó al asado, achicharrado, que quedaba en la parrilla, a liquidar el dedo de vino de la botella o a subir todo al auto para volver a la ciudad. Río Cuarto había sido visitado por los SP.

CUARTITOS DE RIO

Cierto malestar existió en Río Cuarto por la ausencia de Jorge Cupeiro con su Baufer Chevrolet y la de Carlos Pairetti con el McLaren Ford. El Gallego podría haber concurrido a la carrera del domingo, hubiese hecho número y de haber llegado hubiese podido salir segundo sin problemas debido a la forma en que se planteó la carrera. Sobre todo considerando que Cupeiro se erigió desde un principio como defensor de la categoría y a esta altura de las cosas un auto menos es demasiado. Por el lado de Pairetti los comentarios fueron parecidos y alguien llegó a arriesgar: "Tendría que haber venido de cualquier forma, aunque sea con un motor falopa para darle un poco de jerarquía a la cosa. Si se quedó en Buenos Aires es peor porque el reducido parque de SP queda apenas con tres autos competitivos." Verdad es.

Siguiendo con Pairetti damos la causa de su ausencia: la semana pasada probando en el autódromo de Buenos Aires antes de salir para Río Cuarto, cortó el cigüeñal de su F-100 y ante la posibilidad de armar un motor en forma urgente o no ir, optó por la segunda.

Poco y nada anduvo el Vounta, el sábado en la clasifica tuvo que ablandar motor nuevo (recién armado) y los tiempos fueron pobres. El domingo llegó a quedar segundo ante la debacle de la serie inicial, hasta que en la segunda serie cortó el cigüeñal "se rompió todo, lo único que se salvó fueron los carburadores", explicó Rubén Alonso ante la mirada triste y perdida de Garibotti.

Tiempo de las pruebas de clasificación. Luis Di Palma 1m12s8, Nasif Estéfano 1m14s5, Emilio Bertolini 1m15s9, Jorge Ternengo 1m16s1, Héctor Plano 1m20s4, Ramón Requejo 1m20s6, Eduardo Bouvier 1m24s8, Héctor Pozuetta 1m26s8, Evaristo Aranzana 1m30s, José D'Agnilo 1m 30s7, Norberto Pauloni 1m32s3 y Rubén Alonso 1m33s6.

El Turco Nasif tuvo problemas de temperatura de aceite durante la prueba sabatina. Esa fue la causa por la que Formisano lo hacía salir a la pista dando tres vueltas por turno porque la agujita se clavaba en los° de temperatura. Trabajaron el sábado a la noche en la concesionaria Ford y cambiaron la bomba de aceite por una más chica pero el inconveniente aunque aliviado volvió a aparecer el domingo, cuando se trasformó en la razón de su abandono. "El motor venía caliente porque estaba en 110° el aceite, es demasiado...", explicó Nasif. No se supo si lo que rompió (en la segunda serie) era un pistón —lo más probable— o la junta de la tapa de cilindros. La cosa es que el F-100 quedó afuera y los riocuartenses simpatizantes de Nasif (que son muchos) tuvieron que masticar la bronca.

"El auto mío dobla una barbaridad. El otro día ahblando con Luis llegamos a la conclusión que el Berta de motor delantero anda mejor en lo veloz que el de motor trasero...", decía Jorge Ternengo el sábado por la tarde.

"Tengo una deuda con este chico y debo cumplirla. Tengo que hacerlo correr de alguna forma." Se lamentaba Vicente Formisano ante la presencia del Chango Fernandino que estuvo de espectador.

Muy bueno el trazado de Río Cuarto. Así lo entendieron la mayoría de los pilotos que se quedaron conformes con el dibujo. No se puede decir lo mismo de las instalaciones (no hay baños) ni del aspecto seguridad ya que irse fuera de la pista constituye un verdadero peligro y los accidentes (dos de F-4) así lo demuestran aunque el comodoro Grillo opina lo contrario. En alguna zona las banquinas son muy angostas con un declive que termina en forma de zanja con un talud de tierra compacta que fue lo que agravó los accidentes. Con respecto a los boxes que son de material —aunque precarios—, cumplen con su función. Otro inconveniente más: mucha tierra suelta (tipo talco que dificulta la visual) en todos los sectores del circuito cuando los autos apoyan las ruedas en las banquinas en cualquier sector del circuito. La organización bien, salvo la moda de abrir los portones que dan a la pista al terminar la carrera y la gente de Río Cuarto y zonas adyacentes se hizo presente en cantidad poco común para lo que últimamente se veía en SP.

Se comentó que Oreste Berta tuvo una reunión de equipo —junto con Di Palma y Bertolini— para suavizar roces y aclarar situaciones. La cosa vendría por el lado de que Bertolini no estaría conforme con su auto porque no se lo atienden como se debe y el motor acusa 15 HP menos que el de Di Palma. Para la próxima carrera Berta dotaría al auto de Bertolini con un motor nuevo similar al que usa Luis para que ambos estén en igualdad de condiciones. Todo esto trascendió y no hubo declaraciones oficiales.

Norberto Pauloni anda con problemas en su nuevo auto, tanto sea en la parte chasis como en la parte motor. El Chivo anduvo poco y nada. Finalmente rompió pistón.

Di Palma llegó al final de la serie inicial con un disco de freno, el trasero izquierdo, totalmente trabado y al rojo vivo. Así anduvo toda la serie y le alcanzó para ganar. De entrada nomás se le trabó, debido a que una abrasadera le entranguló la manguerita de goma por donde pasa el líquido de freno.

Hay autos que no pueden correr en SP y que taponan y molestan a los que andan realmente fuerte. Esta vez el encargado de no mirar por el espejo retrovisor, fue Eduardo Bouvier. Alguien dijo que había que silenciar este tipo de cosas porque si no vienen a correr esos autos ilógicos las carreras de SP se van a tener que suspender. Una vez más, es peor el remedio que la enfermedad.

"Yo no se quién fue, creo que Bertolini, alguno de los dos Berta me tocó y me tiró afuera" nos decía Nasif Estéfano mientras nos mostraba las huellas del ruedazo propinado. Como sucedió en la parte opuesta a los boxes no pudimos verlo, pero quienes se erigieron como testigos presenciales del hecho aseguraban que había sido Bertolini mientras el joven mendocino negaba todo tipo de responsabilidad. Por su parte, Luis Di Palma mostró sorpresa al preguntársele si tenía algo que ver. Ya no importa quien fue, pero que no se repita porque es feo.

Gran ovación hubo en la tribuna cuando Nasif lo pasó a Di Palma durante el desarrollo de la segunda serie en interesante jueguito que levantó el ánimo de los presentes. En Río Cuarto también Ford es mayoría.

Eduardo Copello fue el encargado de conducir el auto largador (Torino 380S) al más típico estilo Indianápolis. En la primera batería de SP estuvieron a punto de pasarlo por encima. "Si no me abría de golpe a la derecha y entraba en boxes me llevaban hasta la horquilla." Esto se debió a que la idea inicial era largarlos en la segunda vuelta y se hizo en la primera con los autos todos desacomodados. Ahí fue cuando quisieron penarlo con un minuto de recargo a Bertolini, algo que finalmente no se llevó a cabo debido a la circunstancia en que se había largado.

Berta comía tranquilo el sábado a la noche en el gran Hotel Río Cuarto. Confiaba en el resultado que prevcía y se regocijaba comentando sus juegos con el recién nacido V-8: "Es como un juguete nuevo. Buscamos cualquier pretexto para ponerlo en marcha; el otro día lo arrancamos en el banco a las 12 de la noche y desperté a toda Alta Gracia a pesar de la distancia que separa al pueblo del taller. El ruido se escuchó a 10 leguas, en parte porque no tengo silenciadores en las salidas —tendremos que diseñarlo pero es muy complicado— pero fundamentalmente por la frecuencia de sonido que tiene el motor. Lo hicimos tirar 10.800 vueltas y se aflojaban hasta los bulones autoajustables del volante (algo parecido le pasaba a los Cosworth). Lo probamos con cierta tranquilidad llegando a un número de rpm altas y descubrimos todas las fallas que se presentan y que cada una representa una experiencia mecánica nueva. Pero estamos en parte tranquilos porque tenemos un stock importante de elementos ya fabricados como para armar un par de motores más: dos blocks, bielas, pistones, como mil resortes de válvulas ——ya que sería los mismo hacer veinte que mil— una vez que estaba preparada la máquina que los fabricó con el acero que traje de Suecia".

Va a llegar un momento en que al Mago no le va a dar abasto la galera.

Ni bien se largó la primera serie, antes de entrar el malón en la primera curva, se armó un desparramo que milagrosamente no resultó una tragedia; de repente y sin ruido la piña, había cuatro coches haciendo trompos en medio del circuito; otros retozaban de cola por la banquina y los que venían más atrás sudaban por esquivarlos.

CAMPEONATO ARGENTINO DE SPORT PROTOTIPO

1º	Luis Di Palma	12 puntos
2º	Nasif Estéfano	5,50 „
3º	Carlos A. Pairetti	5 „
3º	Emilio Bertolini	5 „
5º	Jorge Cupeiro	3,50 „
6º	Héctor Plano	2,50 „
7º	Jorge Ternengo	2 „
8º	Rubén Alonso	1 punto
8º	H. Navarro Ocampo	1 „
8º	José María D'Agnilo	1 „
11º	Evaristo Aranzana	0,50 „

DESAFIO DE LOS VALIENTES '71:
Los 16 nombres a rivalizar

El Auto Club de Villa Carlos Paz comunicó la semana pasada a la Comisión de Concesionarios Fiat la nómina de los primeros pilotos que serán invitados a participar en la famosa prueba "Desafío de los Valientes". La fecha —como ya anticipáramos— será el 17 de agosto en el trazado Carlos Paz - Mina Clavero - Carlos Paz.

Además de la lista que damos a continuación está prevista la invitación a otros pilotos cuyos nombres serán comunicados más adelante. De todas formas el número de pilotos no podrá exceder de quince aunque se tiene previsto inscribir algunos suplentes. El reglamento será el mismo de la edición del año paasdo.

La lista de los 16 pilotos es la siguiente:

JUAN MANUEL BORDEU
JORGE CUPEIRO
ANGEL DI NEZIO
LUIS DI PALMA
NASIF ESTEFANO
CACHO FANGIO
NESTOR GARCIA VEIGA
HECTOR LUIS GRADASSI
CARLOS MARINCOVICH
PACO MAYORGA
PEPE MIGLIORE
CARLOS A. PAIRETTI
GASTON PERKINS
CRISTIANO RATTAZZI
EDUARDO RODRIGUEZ CANEDO
RODOLFO ALZAGA

Los palcos "avant-scene" han sido vendidos en su totalidad. Sólo quedan localidades en cazuela y paraíso.

GRAN PREMIO CIUDAD DE RIO CUARTO
Autódromo Ciudad de Río Cuarto - 3.276,49 m
Automóvil Club Río Cuarto - SP
25 de julio de 1971

PRIMERA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	5	Luis Di Palma	Berta - Tornado	19m16s7	15
2º	8	Nasif Estéfano	Mac Laren - Ford	20m03s3	15
3º	55	Rubén Alonso	Vounta - Tornado	20m19s9	15
4º	19	Héctor Plano	Gentile - Chevrolet...	20m36s5	15
5º	16	Norberto Pauloni	Mavicapache - Chevr..	s/t.	13
6º	42	José María D'Agnilo ..	Trueno - Tornado ...	s/t.	13
7º	17	Evaristo Aranzana	Formisano - Tornado..	s/t.	13
8º	59	Eduardo Bouvier	Trueno - Chevrolet...	s/t.	12
9º	57	Ramón Requejo	Requejo - Chevrolet ..	s/t.	11
10º	53	Héctor Pozuetta	Avispón - Tornado ..	s/t.	9
11º	35	Emilio Bertolini	Berta - Tornado	s/t.	4

PROMEDIO DEL GANADOR: 152,599 km/h.

RECORD DE VUELTA: Nasif Estéfano en la 2ª, con 1m13s8 a un promedio de 159,828 km/h.

SEGUNDA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	5	Luis Di Palma	Berta - Tornado	19m20s1	15
2º	35	Emilio Bertolini	Berta - Tornado	19m20s3	15
3º	19	Héctor Plano	Gentile - Chevrolet...	20m30s8	15
4º	26	Jorge Ternengo	Berta - Tornado	20m31s	15
5º	42	José D'Agnilo	Trueno - Tornado ...	s/t.	14
6º	17	Evaristo Aranzana	Formisano - Tornado.	s/t.	13

PROMEDIO DEL GANADOR: 152,961 km/h.

RECORD DE VUELTA: Di Palma en la 6ª, con 1m13s2 a un promedio de 161,138 km/h.

TERCERA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	5	Luis Di Palma	Berta - Tornado	19m14s5	15
2º	35	Emilio Bertolini	Berta - Tornado	19m56s3	15
3º	19	Héctor Plano	Gentile - Chevrolet ..	s/t.	14
4º	26	Jorge Ternengo	Berta - Tornado	s/t.	14
5º	53	Héctor Pozuetta	Avispón - Tornado ..	s/t.	13
6º	42	José María D'Agnilo ..	Trueno - Tornado ...	s/t.	12
7º	17	Evaristo Aranzana	Formisano - Tornado..	s/t.	12
8º	59	Eduardo Bouvier	Trueno - Chevrolet ...	s/t.	5

PROMEDIO DEL GANADOR: 153,252 km/h.

RECORD DE VUELTA: Di Palma en la 1ª, con 1m13s9 a un promedio de 159,612 km/h.

CLASIFICACION FINAL POR SUMA DE TIEMPOS

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	5	Luis Di Palma	Berta - Tornado	57m51s3	45
2º	19	Héctor Plano	Gentile - Chevrolet..	s/t.	44
3º	42	José María D'Agnilo ..	Trueno - Tornado ...	s/t.	39
4º	17	Evaristo Aranzana	Formisano - Tornado..	s/t.	38
5º	35	Emilio Bertolini	Berta - Tornado	s/t.	34

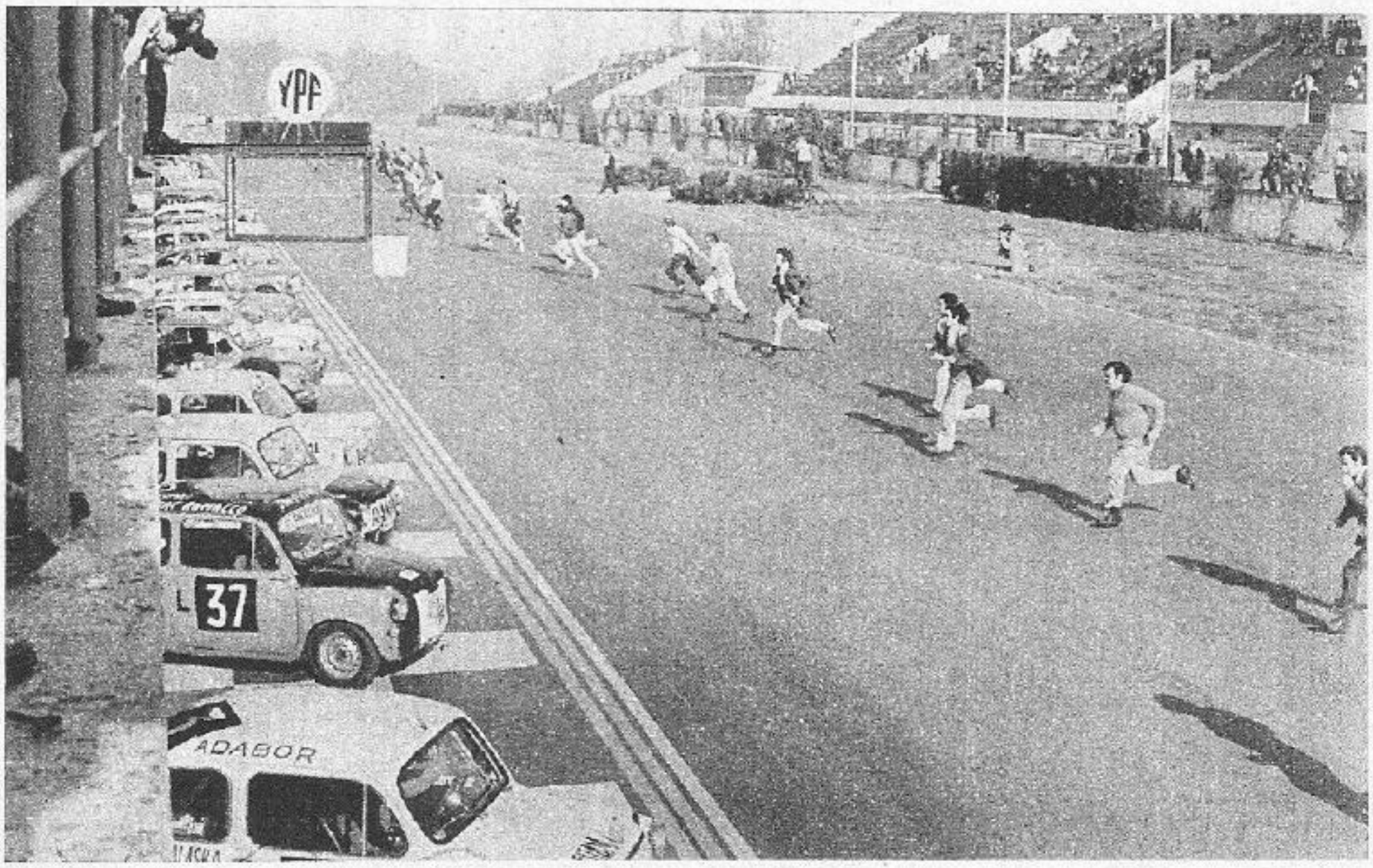
PROMEDIO DEL GANADOR: 152,908 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

REVANCHA 6 HORAS AAAS PARA FIAT 600

NO TANTO SHOW

Con 55 autos y media hora de retraso por niebla se corrió en el Autódromo Municipal la versión segunda de las 6 horas para Fiat 600. Un excelente binomio ganador: Bartoli-Caldarella



Poca gente pero mucho entusiasmo. Una prolija largada al más puro estilo Le Mans.

por **CARLOS AGUSTIN**

Hablar de buena organización. perfecto control, de una carrera sin improvisaciones sería caer en repeticiones cuando la misma la organiza la AAAS (léase Asociación Argentina de Automóviles Sport).

Salvo el retraso de media hora en la largada por el gran banco de niebla que cubría todo el Autódromo a las 10.30 horas, todo lo demás se cumplió tal como estaba programado. Así a las 11 hs. las cincuenta y cinco bolitas se pusieron en marcha en la más típica manera Le Mans. Pese a los comentarios de la mayoría que aseguraba una buena dosis de autazos y piñas, los chicos parecían señoritas, por lo menos donde era pósible verlos. Sólo cuatro vuelcos y los consiguientes trompos típicos pero sin ninguna consecuencia. Hasta los 18m la carrera prometía ser sensacional: Saltzman-Nadin, de la vigésima posición habían pasado a la punta en la quinta vuelta lo cual prometía un buen trencito entre ellos y Bartoli-Caldarella, pero todo quedó allí. El 3 de Caldarella-Bartoli aprovechó el retraso de Saltzman y de allí en más no dejaron la punta hasta la bandera a cuadros. Dicho así esta sería la carrera más aburrida del mundo. Pero no lo fue, ni mucho menos. La cosa seria estaba un poquito más atrás. El 5 de "Carosito-Carozzo" que durante la primera hora había estado 21º, al comenzar la segunda estaba segundo a sólo dos minutos de la punta y también así hasta el final. El 34 de Eusevi-Castro iba tercero hasta la quinta hora en la cual fue superado por Armentato-Novara. Hasta aquí los cuatro primeros. Quinto al final fue el binomio Dal Ri-Balarrasa quienes el día anterior habían logrado el mejor tiempo de clasificación.



Aldo Caldarella - J. Bartoli, los ganadores.

REVANCHA 6 HORAS A.A.A.S. PARA FIAT 600

Clasificación EXTRAOFICIAL

Pos.	Nº	Conductor	Tiempo
1º	3	Bartoli - Caldarella	6h02m47s
2º	5	"Carosito" - Carozzo	6h00m04s3/10
3º	2	Sambade - Ramogida	6h00m04s7/10
4º	48	Armentano - Novara	6h03m01s
5º	34	Eusevi - Castro	6h02m35s9/10
6º	18	Dal Ri - Balarrasa	6h02m20s6/10
7º	15	Miranda - Leiva	6h02m31s6/10

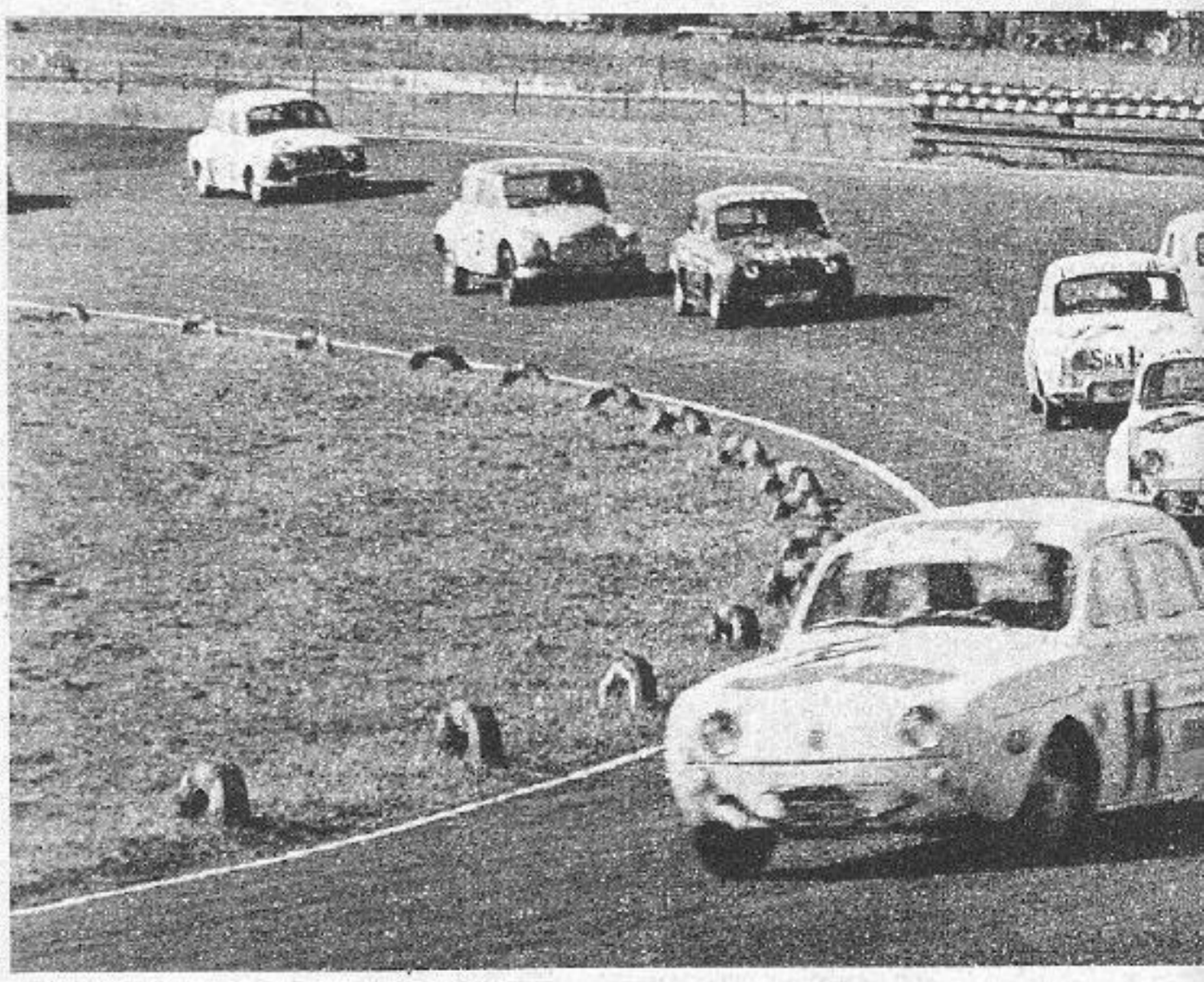
La síntesis se podría reducir al título de la carrera: Revancha para Fiat 600. Cierto, no fue como la versión original del 2 de mayo pasado, pero sirvió para corroborar que los Fititos aguantan la pata, las horas, y que todo aquel que fue al Autódromo salió realmente alegre y feliz de ver en esta época un automovilismo casi amateur tanto por parte de los corredores como para la organización. Esperamos la tercera.

TURISMO G2 EN 9 DE JULIO

POCO Y

Nunca mejor aplicada la frasecita; en una de las clases corridas en 9 de Julio se vió poco, y en la restante, casi absolutamente nada. El entrerriano Carubia ganó en la clase hasta 1150 cm³ mientras que Ricardo Iglesias volvió a ganar en hasta dos litros

Fotos y texto de CARLOS NEIRA



La última fecha del campeonato argentino de Turismo Grupo 2, realizado en la localidad bonaerense de 9 de Julio, mostró la tónica común a todas (o casi todas, mejor dicho) carreras de la categoría: poca promoción previa, pocos inscriptos, pocos espectadores, pocos etc., etc. El Club Once Tigres y el 9 de Julio A. C. fueron los encargados de exhumar para evento de alcance nacional al hermoso trazado del autódromo local, que dicho sea de paso presenta en su piso algunas irregularidades que hace que los coches salten y corcoveen al sortearlas, amén de un piso sumamente rugoso y abrasivo. Pero de todos modos el recorrido que propone es atractivo dentro de lo veloztrabado.

Dispar fue la anotación en las dos clases convocadas: mientras en la "A" se reunieron unos quince coches con mayoría de Renault, en la "B" sólo cinco autos fueron de la partida, a tal punto que la carrera perdió el puntaje para el campeonato respectivo, al no satisfacerse la cantidad mínima de seis participantes. En las dos clases se realizaron dos series, resolviéndose el ganador final por suma de tiempos.



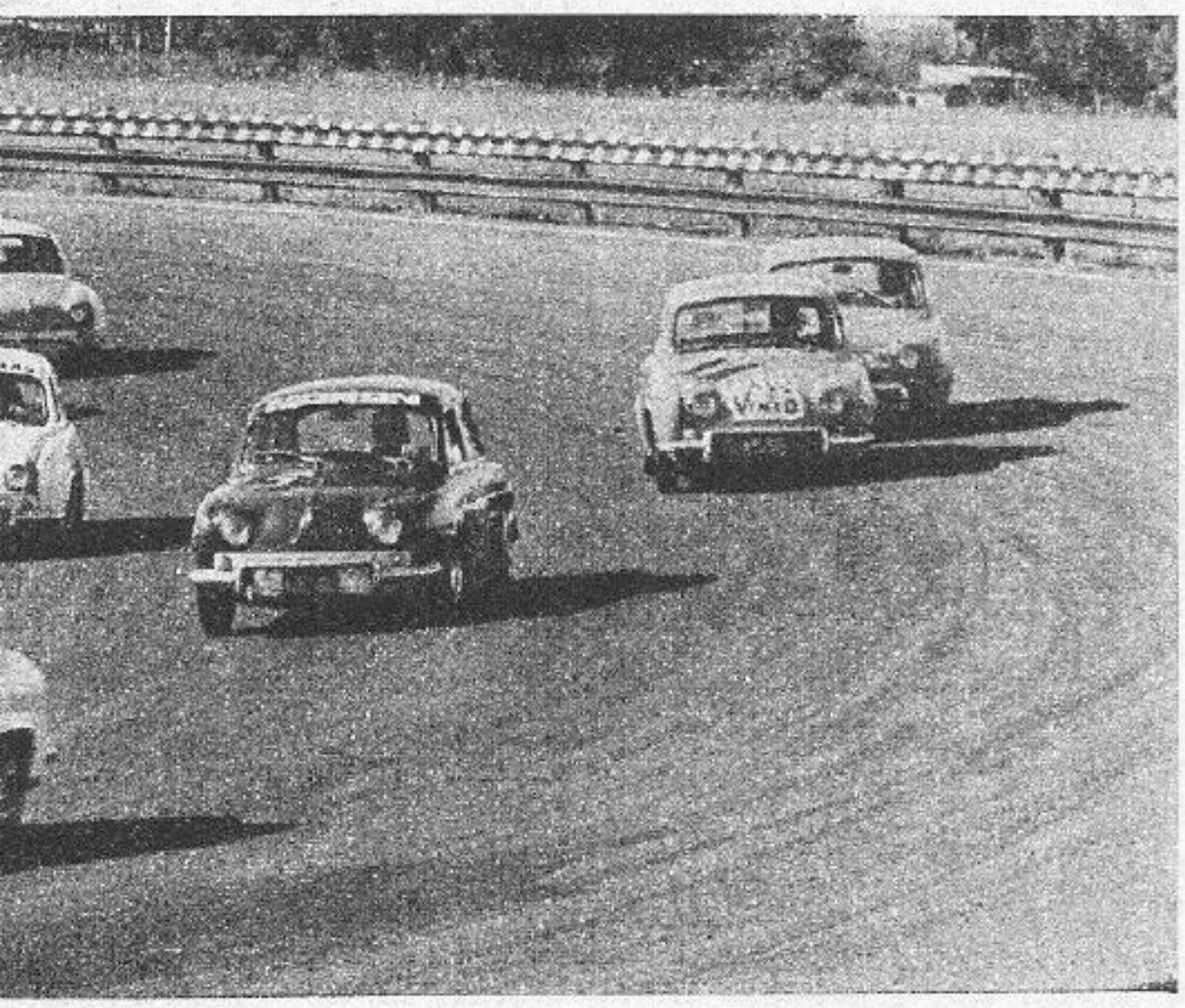
CLASE "A"

Obviamente la más interesante. De acuerdo con los resultados de la clasificación del día anterior, dos candidatos alejados del resto en los tiempos por vuelta ostentaban las mejores posibilidades. El porteño Carlos Sesto (2m00s7) y el concordense Roberto Carubia (2m01s6). El resto encabezados por Osvaldo "Fat" Antelo disponía como mínimo de 2m3s y pico para arriba. Como Sesto en la serie inicial hizo al fin en la recta principal un raro trompo que lo retrasó considerablemente, el "Guri" de Concordia no tuvo ningún problema para terminar la carrera triunfante con 20 segundos de ventaja sobre el segundo, que fue precisamente Antelo. Lo más interesante del parcial fue la lucha por el segundo puesto desde el comienzo entre el gordo preparador, Gonzalo Barceló y Anzulovich y Melli, si bien estos aflojaron al final.

En la segunda manga de esta clase, la cosa se repitió. Después de picar en punta Sesto, fue pasado por Carubia, y antes de cumplirse esta vuelta Sesto vuelve a tener otro despiste que lo quita de carrera. Con veinticinco de segundos de ventaja, Carubia se dedicó a hacer buena letra, lo que no impidió que le quitara otros diez a Antelo. Que a su vez se vio beneficiado cuando faltando un giro Barceló —que acosaba a Carubia— entró a boxes con motor kaput. De todos modos destacable en esta clase (en los tiempos que

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NADA



corren, por supuesto) que se clasificaran al final cinco coches con las vueltas del primero.

CLASE "B"

Muy poco que decir. De acuerdo a la prueba clasificatoria, los únicos capacitados para ganar eran los Peugeot de Alfredo Rubén Pérez (de Bolívar) y del ascendente Ricardo Iglesias. Dicho y hecho. Se cambiaron en la punta varias veces y terminó por ser el pergaminense el ganador. En la restante serie pasó lo mismo, aunque con mayor lucha entre ambos que incluso llegó a hacer sospechar a alguien fue Iglesias estaba jugando como el gato maula. El único que se presentó además de los nombrados en la segunda serie fue el neuquino Jorge Smolkin, que se dedicó a lo suyo, ya que con hacer tres vueltas se aseguraba el puesto (por lo de las dos terceras partes del recorrido).

Y nada más. 500 (quinientas) personas pagaron su entrada de $ 6. Se pagaron en premios m$n. 800.000. Ergo: resultado castatrófico, que sólo tiene explicación en la reflexión de un dirigente juliense. "Si no hacemos Turismo, CADAD no nos da fechas para las categorías principales, y con Di Palma, Pairetti, Cupeiro y Cía., acá se pueden hacer ocho millones". Más claro, agregar agua,



Izquierda arriba: El "Guri" Carubia: "...Ando en la buena...".

Arriba, centro: La clase "A" fue la que mostró algo. Barceló encabeza un pelotón.

Carubia y Sesto. Con Barceló y Antelo, lo mejor

Izquierda abajo: Se repitió lo de Las Rosas, aunque con poca contra. Ricardo Iglesias, de Pergamino.

TURISMO GRUPO 2 CLASES "A" Y "B"

Autódromo de 9 de Julio - 4.614,85 m

CLASIFICACION

CLASE "A" - PRIMERA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	1	Roberto Carubia	Renault	20m39s	10
2º	7	Osvaldo Antelo	Renault	20m58s4	10
3º	14	Luis Gonzalo Barceló	Renault	20m58s7	10
4º	17	Juan Anzulovich	Renault	21m08s	10
5º	5	Armando Melli	Renault	21m11s5	10
6º	6	Carlos Sesto	Renault	21m23s6	10
7º	12	Juan Lombardini	Renault	21m28s1	10
8º	37	Rodolfo Miguez	Renault	21m28s2	10
9º	9	René Giavedoni	Renault	23m04s2	10
10º	4	Roberto Ansaldi	Renault	15m41s2	7
11º	10	Carlos Galeano	Renault	13m59s2	6
12º	15	Juan Carlos Biondini	Renault	8m43s1	4
13º	3	Raúl Cángaro	Auto Union	7m39s5	3
14º	34	Agustín Beamonte	Renault	7m43s5	3
15º	2	Luis Gougy	Renault	4m52s6	2

PROMEDIO DEL GANADOR: 134,087 km/h.

CLASE "A" - SEGUNDA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	1	Roberto Carubia	Renault	20m47s6	10
2º	7	Osvaldo Antelo	Renault	20m57s	10
3º	17	Juan Anzulovich	Renault	20m57s3	10
4º	12	Juan Lombardini	Renault	21m19s	10
5º	37	Rodolfo Miguez	Renault	21m39s5	10
6º	34	Agustín Beamonte	Renault	21m58s3	10
7º	14	Luis Gonzalo Barceló	Renault	18m59s	9
8º	9	René Giavedoni	Renault	16m09s1	8
9º	5	Armando Melli	Renault	6m30s2	3
10º	6	Carlos Sesto	Renault	3m25s	1

PROMEDIO DEL GANADOR: 133,163 km/h.

FINAL CLASE "A"

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	1	Roberto Carubia	Renault	41m26s8	20
2º	7	Osvaldo Antelo	Renault	41m55s4	20
3º	17	Juan Anzulovich	Renault	42m05s3	20
4º	12	Juan Lombardini	Renault	42m47s1	20
5º	37	Rodolfo Miguez	Renault	43m07s7	20
6º	14	Luis Gonzalo Barceló	Renault	39m57s7	19
7º	9	René Giavedoni	Renault	39m13s5	18

PROMEDIO DEL GANADOR: 133,623 km/h.

RECORD DE VUELTA: El coche Nº 14 de Luis Gonzalo Barceló con 2m3/10 a 138,100 km/h.

CLASE "B" - PRIMERA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	57	Ricardo Iglesias	Peugeot 404	19m36s4	10
2º	56	Alfredo Rubén Pérez	Peugeot 404	19m48s8	10
3º	51	Jorge Smolkin	Fiat 1600 B	20m02s6	10
4º	52	Francisco Politano	Fiat 1500 C	20m10s2	10
5º	53	Juan Manuel Massey	Fiat 1500 C	6m12s8	3

PROMEDIO DEL GANADOR: 141,222 km/h.

CLASE "B" - SEGUNDA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	57	Ricardo Iglesias	Peugeot 404	19m43s9	10
2º	56	Alfredo Rubén Pérez	Peugeot 404	19m44s7	10
3º	51	Jorge Smolkin	Fiat 1600 B	19m44s1	9

PROMEDIO DEL GANADOR: 140, 328 km/h.

FINAL CLASE "B"

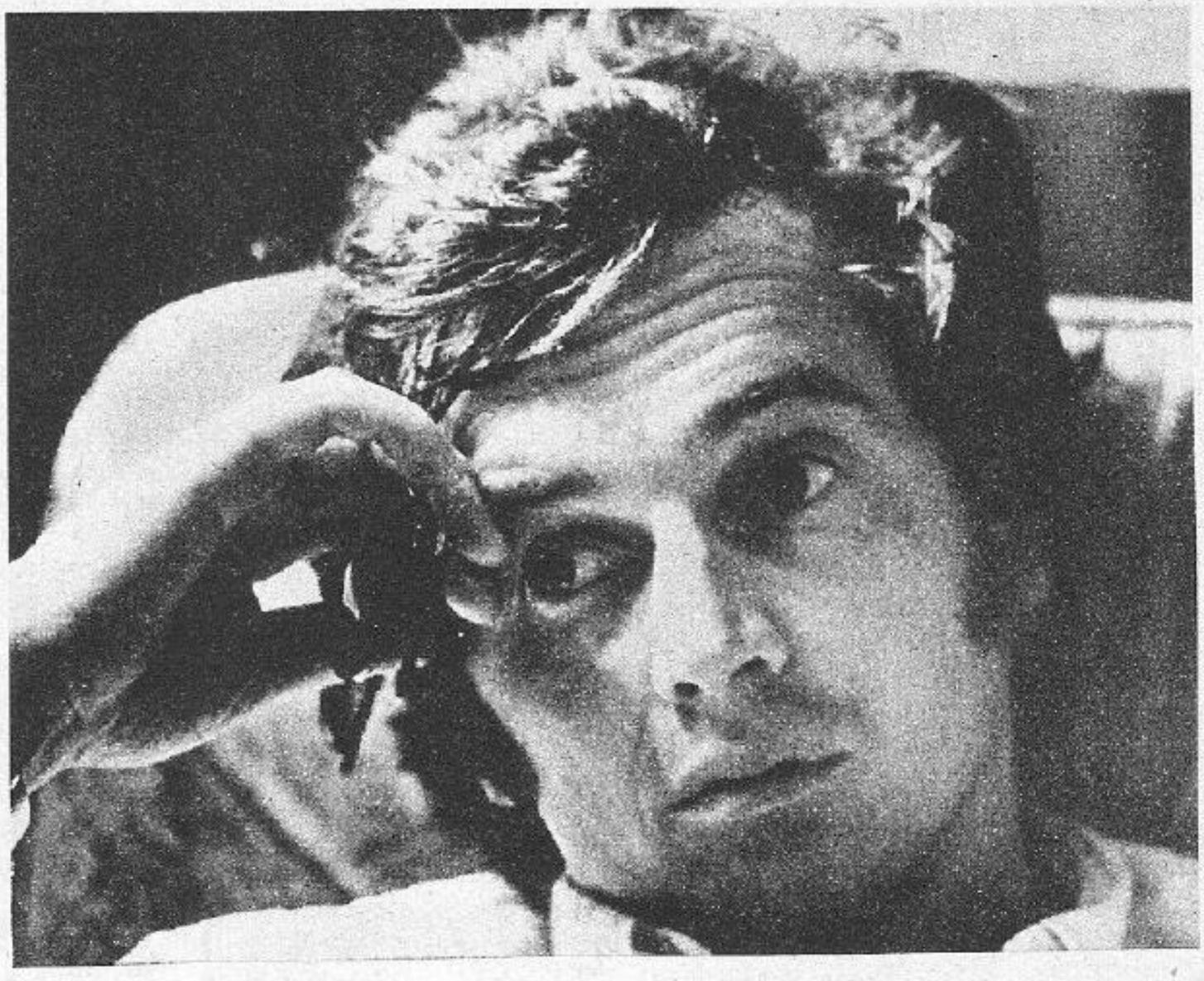
Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	57	Ricardo Iglesias	Peugeot 404	39m20s3	20
2º	56	Alfredo Rubén Pérez	Peugeot 404	39m31s3	20
3º	51	Jorge Smolkin	Fiat 1600 B	39m46s7	19

PROMEDIO DEL GANADOR: 140,774 km/h.

RECORD DE VUELTA: El coche Nº 57 con 1m54s4/10 a 145,222 km/h.

ULTIMO MOMENTO

BELTOISE SUSPENDIDO

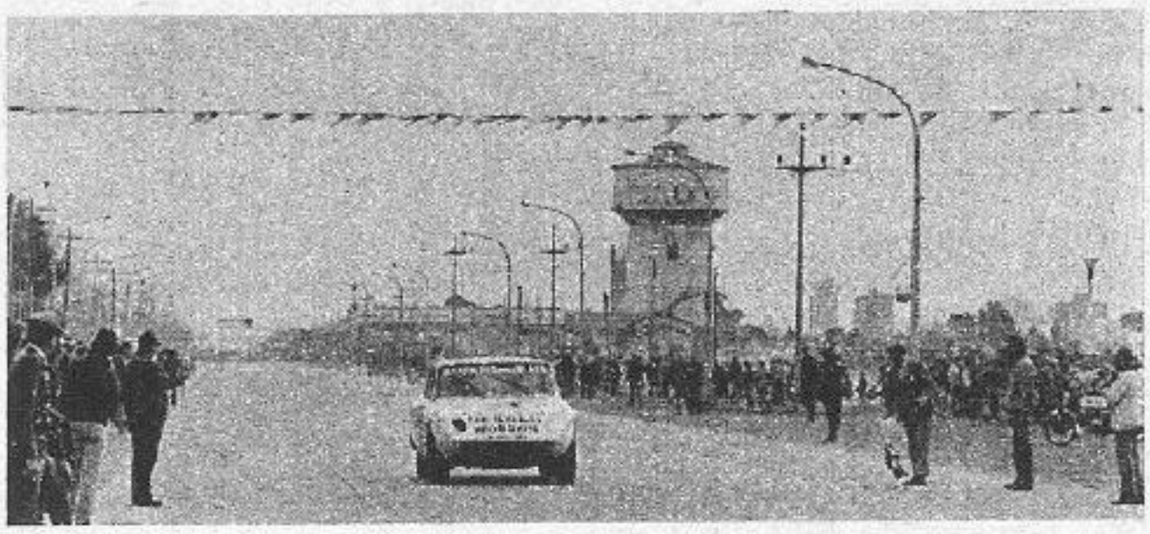


Luego de muchos entretelones, el caso Beltoise quedó definitivamente cerrado el pasado jueves, cuando se reunió en la sede de la Federación Internacional del Automóvil, en París, el Tribunal de Apelaciones. El tribunal, luego de escuchar la extensa exposición de labogado defensor (que defendió en forma conjunta a Beltoise, Matra y Federación Francesa), decidió suspender a Jean Pierre Beltoise por ocho meses a partir del fatídico 9 de enero, por lo cual el fin de esta pena queda establecido el 9 de setiembre próximo debido a que el piloto francés había ya cumplido tres meses de inactividad. En la reunión estuvieron presentes, el comodoro Baca y el Dr. Aráoz en representación del ACA, que se presentaron al solo hecho de aclarar cualquier situación, pero no para tomar en ningún momento parte activa de las deliberaciones, cuya decisión final estaba a cargo del tribunal integrado por doce miembros representantes de otros tantos países y de los cuales sólo estuvieron en cuerpo entero, seis de ellos. Los representantes eran los siguientes: barón Von Degart (Alemania), Mac Goor (Bélgica), Thomas Webb (EE. UU.), J. Gott (Inglaterra), Vagh Loft (Noruega) y Gusmao Madeira (Portugal).

En la reunión habló el abogado defensor de Beltoise por espacio de dos horas y cuarenta minutos. Luego hizo uso de la palabra el abogado de la familia Giunti, que en cierta manera representó la opinión italiana en el caso, pese a que la Federación Italiana se abstuvo de concurrir en forma oficial. Dicho abogado atacó duramente a Beltiose tratándolo de irresponsable y principalísimo responsable de la muerte del piloto italiano. A esta acusación asumió la defensa, el propio Beltoise quien respondió diciendo que había sido gran amigo de Ignazio Giunti y expresando que en su momento hizo llegar a la madre del piloto desaparecido su correspondiente declaración de pesar por lo que consideraba el hecho más trágico en su vida de piloto.

Fue en ese momento que se levantó la sesión y al dia siguiente —viernes—, el tribunal dio su veredicto. En lo que respecta a la situación del volante francés en relación a las autoridades deportivas internacionales, este asunto tiene ya su punto final. Resta ahora aguardar la resolución de la justicia argentina en ese aspecto, ya que Beltoise tiene radicada una causa por homicidio. Sería interesante que la justicia argentina decidiera lo más rápido posible el asunto ya que en este momento, la mayoría de los equipos que deberán viajar a nuestro país para tomar parte del G.P. de la República Argentina en febrero de 1972, están pendientes de ello para inscribir o no sus automóviles.

EL AFFAIRE GIAY DE OLAVARRIA



Cuando finalizó la carrera de TC en Olavarría hace dos semanas, se procedió, como es habitual, a determinar los autos que iban a ser sometidos a la revisación técnica correspondiente. El primero, Bordeu y el segundo Giay entraron de hecho y el restante —por sorteo— correspondió a José Manuel Faraoni. Como de costumbre se procedió al desarme de los motores y a dar una ojeada general de distintos ítem. Hasta aquí todo normal, pero sucede que esta vez la Comisión Técnica decidió retener las tapas de cilindros de los tres autos desarmados para su posterior observación minuciosa en Buenos Aires.

A mediados de la semana pasada comenzó a circular la versión de que las tres tapas de cilindros en cuestión se encontrarían fuera de reglamento. Finalmente se pudo saber el viernes en forma más o menos oficial que la única que no se encontraba dentro de los lineamientos establecidos era la del Chevrolet de Carlos Giay. Hasta el momento por lo tanto no puede saberse cuál será la determinación del Comité Ejecutivo pero a no dudar procederá a la descalificación del mismo. El próximo fin de semana quedará develada la incógnita.

También tuvimos conocimiento de que el viernes pasado concurrieron a CADAD, Raúl Pellegrino, Jorge López, Néstor García Veiga y Ricardo Joseph quienes portaron una tapa de las que ahbitualmente utilizan los motores de la Comisión a fin de efectuar una comparación con la de Carlos Giay. El resultado del chequeo arrojó como resultado que nada tenían que ver las tapas entre sí.

La tapa del Chevrolet de Froilán González aparentemente habría sido fundida especialmente y tendría eliminado un poste además de tener soldada una chapa en la cámara de combustión.

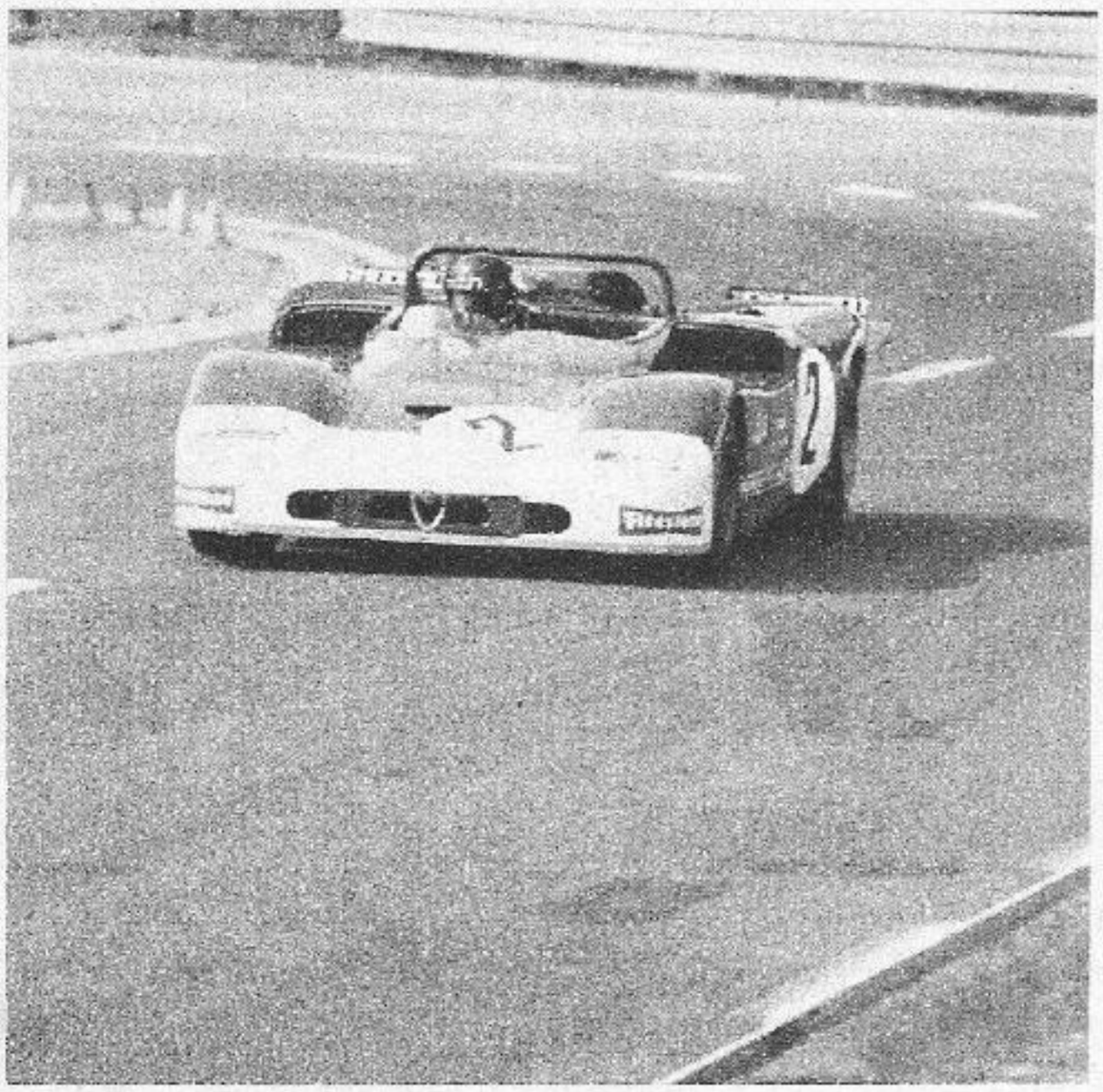
De cualquier forma habrá que esperar el comunicado que emitirá el Comité Ejecutivo para tener la verdad oficializada del asunto.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SP INTERNACIONAL

LA TERCERA PARA ALFA

Al triunfar en las Seis Horas de Watkins Glen, Ronnie Peterson-Andrea de Adamich consiguen el tercer triunfo para Alfa Romeo en el mundial de marcas que, sin dar ni siquiera probabilidades para el campeonato, por lo menos deja el gustazo de ganarle a Porsche



Veintisiete autos se reunieron el sábado pasado en la pista de Watkins Glen para iniciar la penúltima fecha del Campeonato Mundial de Marcas, virtualmente en manos ya de los Porsche. Pese a que ya no existe ninguna posibilidad de arrebatarle el campeonato a los autos alemanes, la presencia del equipo Alfa Romeo como así también del auto oficial de Ferrari (la 312 P) al comando de Jackie Ickx y Mario Andretti, anunciaron desde la partida una lucha interesante. Es de hacer notar que tanto los Alfa Romeo, como el Ferrari participan actualmente del Campeonato Mundial de Marcas con motores de hasta 3 litros preparándose para el próximo año, que solamente admitirá automóviles de ese cubicaje dejando afuera a los actuales Sport de hasta 5 litros.

Las 6 Horas de Watkins Glen reunieron autos de las categorías Sport, Prototipos y Gran Turismo. Ni bien se efectuó la partida, la Ferrari 512 de Marck Donohue tomó la delantera seguido muy de cerca por el Porsche 917 K del suizo Joseph Siffert que compartió la conducción con Gijs Van Lennep, y la Ferrari 312 P oficial de Ickx-Andretti. Pero poco a poco, la marcha de los punteros comenzó a aflojar y las detenciones en los boxes se hicieron comunes, por lo que el Alfa Romeo 33/3 del sueco Ronnie Peterson y el italiano Andrea de Adamich pasó a encabezar la competencia imponiéndose finalmente por una diferencia de dos vueltas sobre el segundo, Siffert-Van Lennep con un Porsche 917K. La tercera posición la ocupó otro Porsche 917K conducido por Derek Bell-Dick Atwood, y el cuarto lugar para Lothar Mostenbacher-Alain de Cadenet con una Ferrari 512.

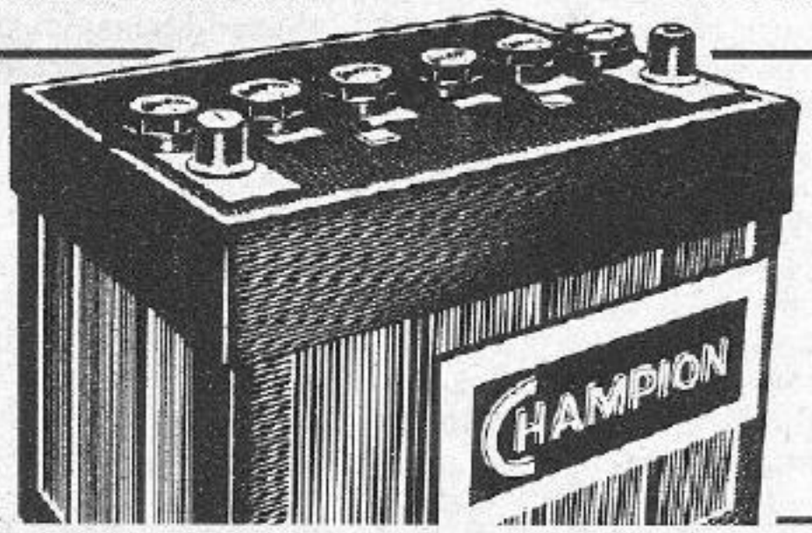
Solo resta, a partir de este momento, aguardar la última competencia por el Campeonato Mundial de Marcas que corresponde a los 1000 Km de Canadá, el 7 de agosto.

6 HORAS DE WATKINS GLEN

Circuito de Watkins Glen (Estados Unidos) - 3.781 m
Camp. Mundial de Marcas Sport, Sport Prototipos y Gran Turismo - 25 de julio de 1971

1º	Ronnie Peterson - Andrea de Adamich	Alfa Romeo T-33/3
2º	Joseph Siffert - Gijs Van Lennep	Porsche 917 K
3º	Derek Bell - Dick Atwood	Porsche 917 K
4º	Lothar Mostenbacher - Alain de Cadenet	Ferrari 512

ACUMULADORES
CHAMPION
EL CAMPEON DE LOS ACUMULADORES





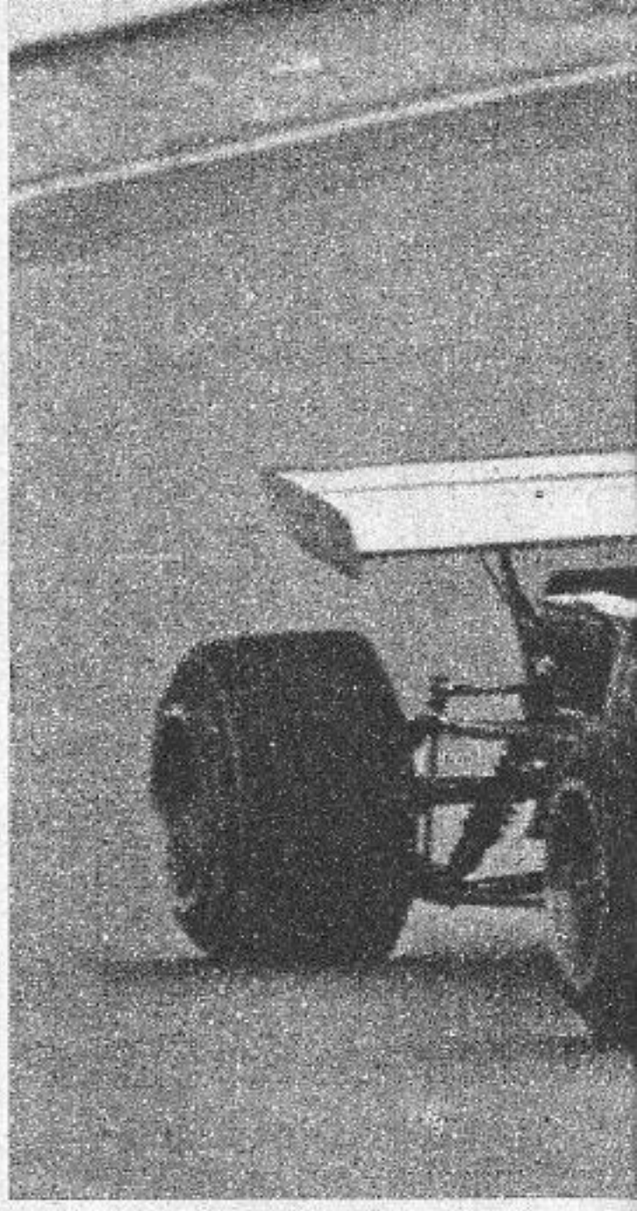
...y BUJIAS
CHAMPION
QUE PREFIEREN LOS CAMPEONES

Si usa Champion nunca cambiará de marca

CHAMPION S. A. CORDOBA 2756 - BUENOS AIRES

EL EQUIPO ARGENTINO EN EUROPA

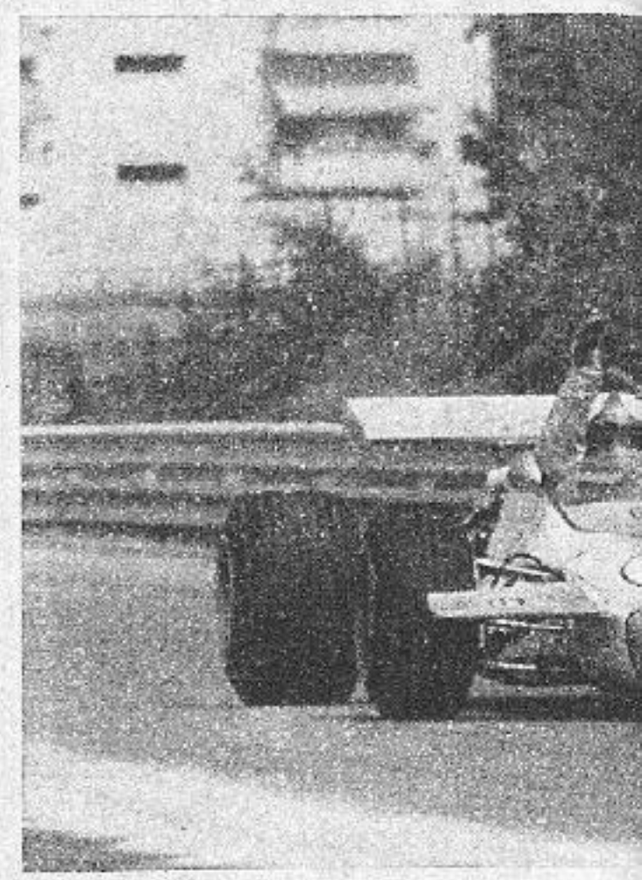
EL BRASILEÑO QUE FALTABA



Texto y fotos:
GERMAN ROLANDO SOPEÑA
(enviado especial a Europa)

Imitando a sus connacionales -Fittipaldi Brothers- Carlos Pace corona con el éxito su quinta carrera en F. 2. Ganador en Imola a pesar de la debacle general. Excelente accionar de Carlos Ruesch, que se adjudicó el tercer puesto en la segunda serie. Abandono prematuro de Lole Reutemann



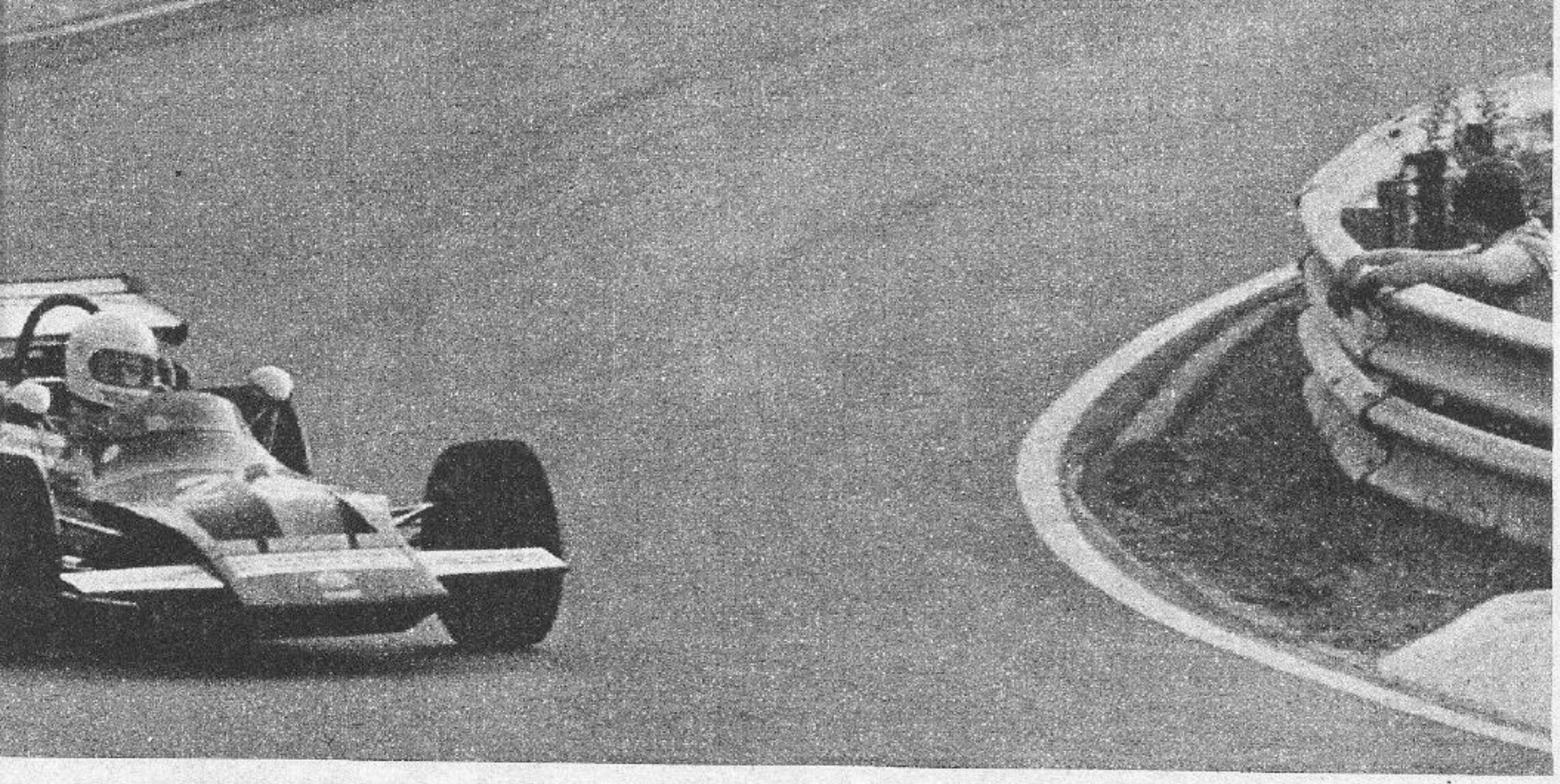


Un Waterloo general para los motores fue la característica principal de la carrera no puntable de Imola, donde el intenso calor y las cincuenta y seis vueltas dejaron un tendal impresionante. Hacia el final del día, una escuálida y atormentada fila de autos seguía dando vueltas y contrastaba de manera evidente con el nutrido e importante grupo que había comenzado la primera serie tres horas antes.

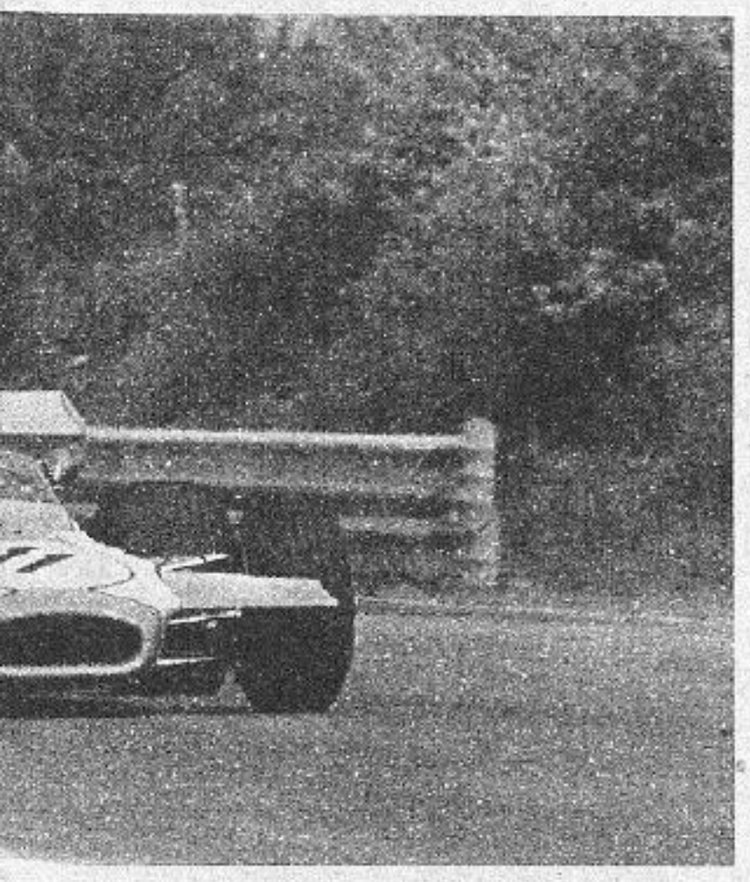
Para el equipo argentino, también el fin de semana estuvo plagado de desventuras mecánicas que culminaron con un motor para el archivo como pérdida mayor.

Demasiado calor en todo momento, pero de cualquier manera en el primer entrenamiento agobiante del viernes a mediodía todo el mundo salió a probar y buscar tiempos. Fue Cevert el que dio de entrada la pauta de lo que anda su Tecno, que esta vez jugaba de local cerca de Bologna. Para el equipo argentino, el primer día no fue feliz en el primer contacto de los nuevos autos con una carrera. El motor del auto de Reutemann no tiraba nada y fallaba por encima de las 9.000 revoluciones por minuto; el motor de Ruesch se quedó sin presión de aceite por lo cual hubo de parar de inmediato. Como el cuentavueltas marcaba 11.000, producto de un cambio que se le escapó a Cacho, se podía pensar que el motor podía tener una falla gruesa que provocara la pérdida de la presión. No se podía cambiar el motor en el momento para salir a la segunda sesión de entrenamientos a la caída de la tarde y Ruesch se fue para el hotel quedando en el aire una lógica tensión. Por suerte, al día siguiente, después de revisar todo, se observó que el motor no tenía presión porque la bomba no trabajaba y que la planta motriz estaba intacta. Staffa le confió a Ruesch que era una suerte haber descubierto. eso, cosa que evitaba pensar mal, ya que salvo la deficiencia evidente, todo lo demás estaba en orden. Mientras tanto, se cambió el motor de Reutemann sólo para llegar a la conclusión de que el problema no estaba en el motor sino en el circuito eléctrico, lo que producía cortes intermitentes por encima de las 9.000 vueltas. Hubo que recorrer todo el circuito para localizar la falla, Pilotto cambió el distribuidor y aparentemente la falla se solucionó. Solamente le quedaba a Reutemann la última sesión del sábado para buscar el tiempo y logró un buen registro como para largar en tercera línea. Tantas dificultades no empañaron su juicio sobre el nuevo auto, juicio que emitiera el viernes y ratificara luego: **"Este auto me gusta muchísimo. Parece que realmente lo hubieran hecho para mí. Es el auto que siempre quise manejar, du-**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

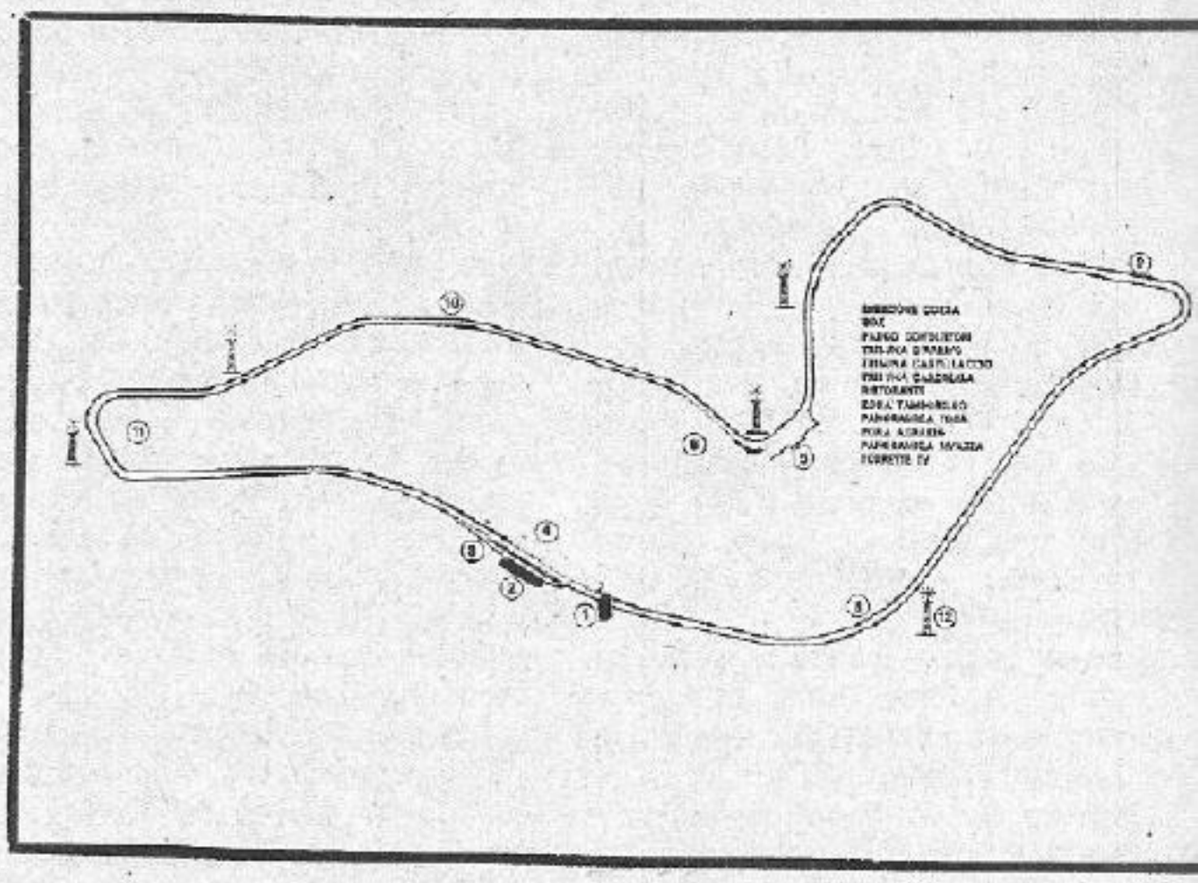


Pace en plena acción con su March 712; Muy cerca el italiano Claudio Francisci.



A la izquierda: Carlos Pace un nuevo brasileño que llegó y ganó. También integrante de la divertida colonia corsa sudamericana en Europa.

Carlitos Ruesch demostró que se siente mucho más cómodo en el nuevo BT 36. Su tercer puesto en una de las series no deja dudas.



ro de suspensión, que ni se mueve, prácticamente neutro, que dobla muy bien, que requiere ser manejado con mucha precisión, sin volantear jamás. Es extraordinario. Estoy contentísimo; quiero probarlo bien aquí para dejarlo bien a punto para las próximas puntables".

En todo momento anduvieron muy bien los tres brasileños. También, desde luego, Cevert, pese a que al final Lole mejoró el tiempo del francés y por supuesto también estuvo adelante, como de costumbre, Dieter Quester con el B.M.W. que todo el mundo envidia.

PRIMERA SERIE

Largada tipo Indy, con un De Tomaso Pantera como cochegufa. Y lanzados ya los autos en carrera. Dieter Quester y el italiano Francisci, que corre un muy buen Tecno no-oficial se adelantaron algo, seguidos por el trío de brasileños —Fittipaldi|Fittipaldi|Pace— y Reutemann junto con Cevert, en la misma línea. Lole duró apenas un suspiro largo, ya que en la tercera vuelta un humo decisivo indicó que todo estaba terminado para ese motor. Por el agujero que hay ahora en el block pasaría fácilmente una llave inglesa, una pico de loro y unos cuantos destornilladores. Sólo tres vueltas y a pesar de que la lectura del cuentavueltas indicaba un correcto uso de la máquina, nadie sabe por qué se rompió.

En la pista, entre tanto, los tres brasileños llegaron a copar la situación con Pace adelante demostrando el verdadero poderío de la actual embajada del Brasil en Europa.

Pero Cevert venía desde atrás con amplio resto, que le otorga su motor hecho en Tecno y no tuvo mayor inconveniente en llegar a la punta y dominar la situación hasta el final de la serie de 28 vueltas.

Hubo lo mismo muchas alternativas que determinaron decididamente que fuera la primera serie la más lógica e interesante de las dos.

Cuando Cevert se acercaba al puntero Pace, hizo un trompo y perdió posiciones que luego fue recuperando; Emerson chupado siempre atrás de Wilson o de Dieter Quester sintió los efectos de la falta de aire. El motor levantó temperatura y se agarró, por lo cual tuvo que parar. Wilsinho tenía cierta dificultad para pasar los cambios y finalmente Quester le quiso sacar el segundo puesto a Wilson Fittipaldi, lo cual le costó un nuevo trompo en la última curva de la última vuelta y tuvo que conformarse con el tercer puesto.

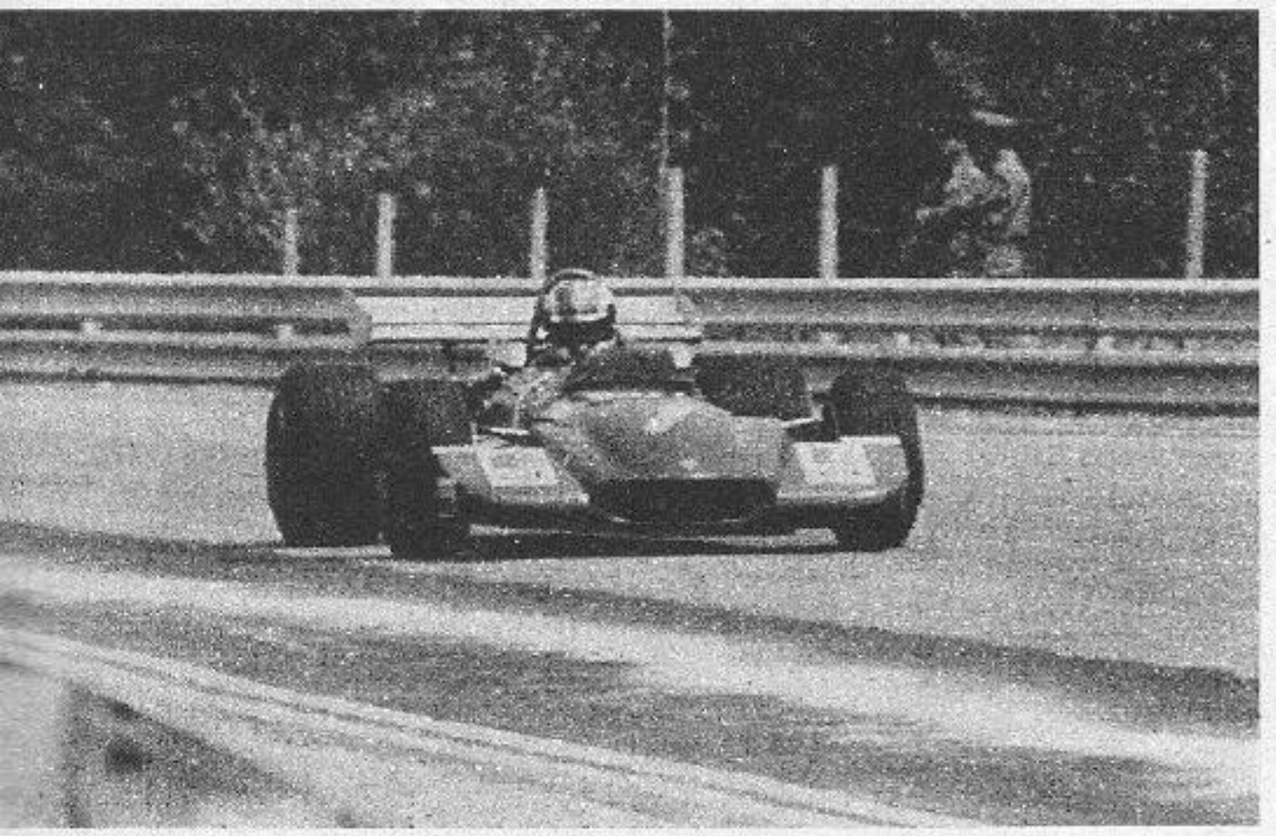
Mientras Ruesch también se había quedado detenido, después de una cantidad de vueltas dadas en un ritmo parejo con el del segundo pelotón, por una causa banal. Le pasó lo mismo que a Lole en Monza: cortó la correa que comanda la bomba inyectora.

De tal manera eran varios los autos que se habían ido quedando en la 1ª serie y todavía faltaban las 28 vueltas finales, que prometían un imprevisible resultado. Como si fuera un mago, Reutemann lo había anticipado antes de largar, cuando reflexionó con lógica: **"Hoy es una carrera ideal para que Ruesch consiga afirmarse con buen resultado si corre en forma inteligente, pues se van a quedar tantos, de manera de que él puede finalizar muy bien colocado..."** Y fue exactamente mago. Deutemann lo había anti-

SEGUNDA SERIE

La lógica era que ganase Cevert. Tenía amplia ventaja de la primera serie y su auto estaba perfecto. De inmediato se definió el cuarteto Cevert-Wilson Fittipaldi-Pace-Quester, que juntos se alejaron de inmediato del

→



Siempre ahí, François Cevert se alzó con una de las series.

resto. Primero punteó Wilson, luego Pace y en seguida pareció que Cevert volvería a comandar el grupo a pesar de la ventaja de poder especular un poco. Pero repentinamente el Tecno pasó en cuarto lugar y a la vuelta siguiente el sonido del motor ya no era el mismo. Cevert siguió dos vueltas más, pero el pelotón de punta se alejó y el motor sonaba cada vez peor. Tuvo que parar y resignar todo. Una válvula rota fue el precio de la exigencia, lo que demuestra que si bien Tecno tiene un motor que tira 11.000 rpm, quizás estaría ahora un poco frágil y mucho más en una carrera tan dura como la de Imola, larga y calurosa.

Fue el primero de la serie, en cuanto a abandonos. Luego se rompió un pistón del B.M.W. de Quester y quedaron los dos brasileños en punta, mientras atrás también se iban rompiendo autos a granel. Y Carlos Ruesch giraba muy sólidamente en un segundo pelotón integrado por Salvati, Noghes y Xavier Perrot, a quienes alcanzó largando desde el fondo.

Pace tenía que descontarle a Wilson la ventaja ganada por éste en la primera serie y Fittipaldi, a su vez, mantener esa ventaja. Pace se alejó 3s.. pero no podía irse más hasta que nuevamente la sensación auditiva determinó lo inexorable. El coche de Wilson ya no sonaba tampoco como al principio, y la ventaja de Pace comenzó a aumentar. Pero al rato, también su March rateaba a alto régimen y podía suceder que se quedaran los dos autos en la forma en que se venía produciendo la debacle general. Mientras, Ruesch subía puestos desde atrás y ya estaba 5º en la serie.

Hasta que, faltando tres vueltas el motor de Wilson definitivamente no quiso más —probablemente un pistón— y Fittipaldi pasó a escasa velocidad por la largada tratando de completar al menos una vuelta más. Tuvo tanta mala suerte, sin embargo, que en la horquilla que hay después de los boxes se le trabó el acelerador a fondo y a 200 km/h. como venía, embistió el terraplén, rompiendo la trompa y el radiador. Se comprendía su tristeza inconsolable. Al quedarse Wilson, Ruesch estaba ya cuarto y en la última vuelta, en forma encomiable, avisado desde el box, apuró en las dos frenadas fuertes y superó la oposición de Noghes para arribar a un tercer puesto parcial que —si bien es consecuencia en parte de la debacle total— probablemente le enseñó más a Ruesch en esos pocos minutos que en todo lo que hizo hasta hoy.

Independientemente también de los abandonos, fue muy destacado el triunfo de Carlos Pace. Este tercer brasileño en F-2 punteó cuando estaban todos los importantes enqarrera y mostró la suficiente autoridad como para aguantar bien el ritmo de todos, sin descontrolarse a pesar de un pequeño trompo y consiguió un resultado de indudable importancia, que evidentemente se le facilitó al final, brindándosele como a otros tarda en dárseles (es apenas su quinta carrera en F-2) pero que evidencia igualmente sus condiciones.

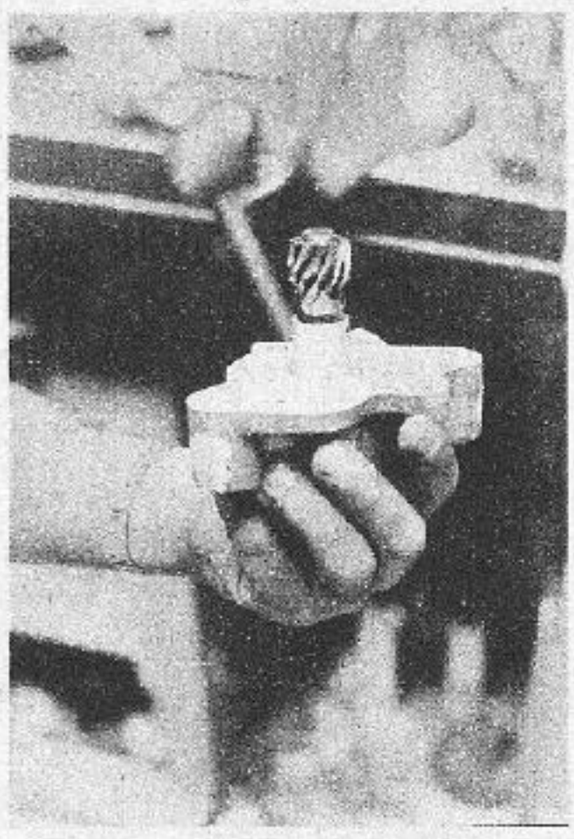
Para el equipo argentino, hubo un saldo diverso. Se rompió un block y Lole no tuvo mucho tiempo para acostumbrarse al auto, que es lo que se pretendía para las próximas carreras puntables. Ruesch, en cambio, cosechó la mejor experiencia del año, mostrando finalmente su condición de meticuloso y positivo en la pista. Puede andar más fuerte todavía pero prefiere ir despacio. Satisfecho, le mostró a Staffa el cuentavueltas clavado en las 10.000 rpm, y aunque algo cansado por el ritmo ("Es mi primera carrera en serio") es lógico entender su alegría después de Imola. En general, el panorama de la F-2 continúa invariable. Lo bueno para el equipo es que los dos autos parecen ser sensiblemente mejores y se podrá continuar la lucha por el campeonato en mejores condiciones.

Suecia, dentro de dos semanas, será por lo tanto un ítem muy importante.

VASITOS DE CHIANTI

Para asistir técnicamente a los dos nuevos BT-36 del equipo argentino, vino especialmente desde Inglaterra, Allan Fenn el lugarteniente de Ron Tauranac en Brabham. Reutemann se mostró satisfechísimo con el auto, y Ruesch lo mismo, asombrado principalmente por la forma en que frenaba: **"Para pasar a los que me precedían en las últimas vueltas tenía que aprovechar la frenada y exigir el auto, ahí fue donde noté lo extraordinariamente bien que frena. Es bárbaro. Sólo tendría que revisar si la butaca incomoda en algo el accionar de la palanca de cambios, porque a veces cuando tengo que cambiar doblando a la izquierda se me hace dificultosa la entrada del cambio."**

Los dos motores utilizados en los autos argentinos pertenecían a las preparadas por Westbury. Insólitamente, Carlos Pace tenía en su auto un Cosworth armado por Charles Lucas que en los últimos tiempos no era una garantía de buen funcionamiento. Ese es el gran problema. Depender de los proveedores. Ahora Staffa llevará dos motores a Nova motor (Gianni Pedrazzani), encargando uno bien potente y otro standard. **"No quiero llevarle más motores —sentencia Staffa— porque tiene ya bastante trabajo con los Fittipaldi y demás clientes y no nos van a hacer las cosas bien si llevamos un montón"** (SIC).



Estado en que quedó el engranaje de la bomba de aceite del motor de Ruesch, el sábado de la clasificación.

La falla del motor de Ruesch el día viernes se produjo por una causa realmente curiosa. Resulta que al desarmar la bomba de aceite se comprobó que el eje estaba clavado y los dientes del engranaje completamente mellados por viruta. ¡Qué notable! ¿Por qué? Por lo siguiente: Como el coche es nuevo no estaban limpios los caños de aceite, y si bien el año pasado los Brabham traían en el interior del caño metálico un conducto de plástico, ahora el aceite circula directamente por el caño. Por eso fue que se arrastraron hacia la bomba virutas y suciedades. Se limpió todo el caño con nafta y se lo sopleteó con aire, y de esa forma se descubrió el porqué de la falla. Pero es difícil romper un motor por una tontería semejante.

GRAN PREMIO DE IMOLA - F. 2

CLASIFICACION FINAL POR SUMA DE TIEMPOS

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vts.
1º	25	Carlos Pace	March 712	1h30m57s6	58
2º	7	Giovanni Salvati	March 712	1h33m22s8	58
3º	26	Xavier Perrot	March 712	1h33m43s3	58
4º	9	Wilson Fittipaldi	March 712	s/t	54
5º	27	Alan Potoki	Lotus 69	s/t.	52
6º	21	Dieter Quester	March 712	s/t.	45
7º	3	G. Fontanessi	Tecno 71	s/t.	44
8º	11	Carlos Ruesch	Brabham BT 36 ..	s/t.	69
9º	4	"Paco"	De Tomaso	s/t.	39
10º	1	François Cevert	Tecno 71	s/t.	37
11º	28	W. Nadeo	Brabham BT-36 ..	s/t.	32
12º	2	Claudio Francisci	Tecno 71	s/t.	29
13º	15	Hannelore Werner	March 712	s/t.	20
14º	23	Jean Blanc	Tecno 71	s/t.	19
15º	8	Emerson Fittipaldi	Lotus 69	s/t.	17
16º	19	Jurg Dubler	Brabham BT-30 ..	s/t.	6
17º	12	Helmut Marko	Lola T-240	s/t.	5
18º	5	Ernesto Brambilla	March 712	s/t.	4
19º	22	Patrick Dal Bo	Pygmée	s/t.	4
20º	10	Carlos Reutemann	Brabham BT-36	s/t	3
21º	6	Vittorio Brambilla	March 712	s/t.	2

PROMEDIO DEL GANADOR: 185,142 km/h.

RECORD DE VUELTA: François Cevert en la 8ª de la 1ª serie, en 1m36s a 188,175 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

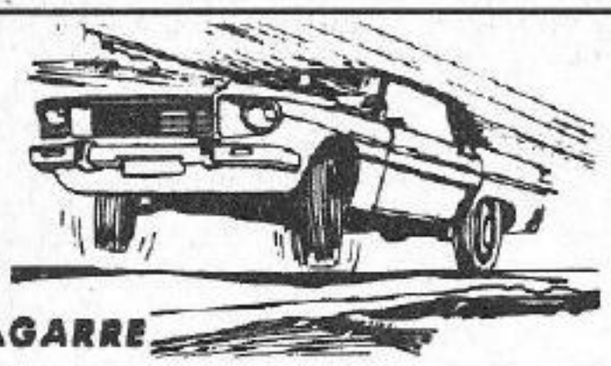
Si sus amortiguadores tienen más de 40.000 km



¡Cámbielos ...o saque un seguro de vida!

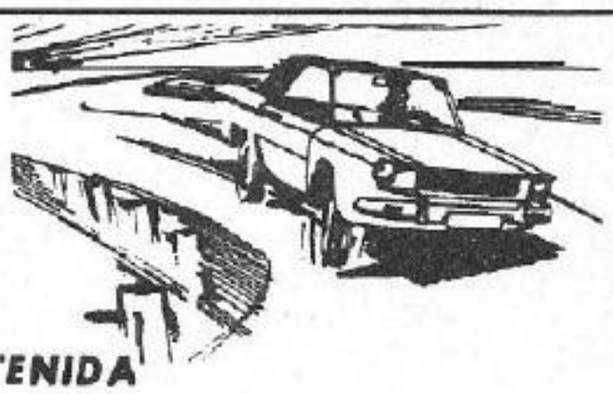
CMG

Estos son los motivos por los cuales los amortiguadores gastados son peligrosos



AGARRE

El accidente puede estar en la fracción de segundo en que la rueda salta y "despega" el coche del pavimento. Los amortiguadores impiden eso.



TENIDA

En las curvas, los Amortiguadores Monroe mejoran la "tenida" y afirman la estabilidad de su coche.



FRENADO

Los buenos amortiguadores aumentan notablemente el margen de seguridad del frenaje y la maniobra.

AMORTIGUADORES

MONROE®

Aseguran su seguridad



MONROE ARGENTINA S. A. I. C. y F.
Fábrica: Av. Márquez e Italia - José León Suárez - Pcia. de Buenos Aires

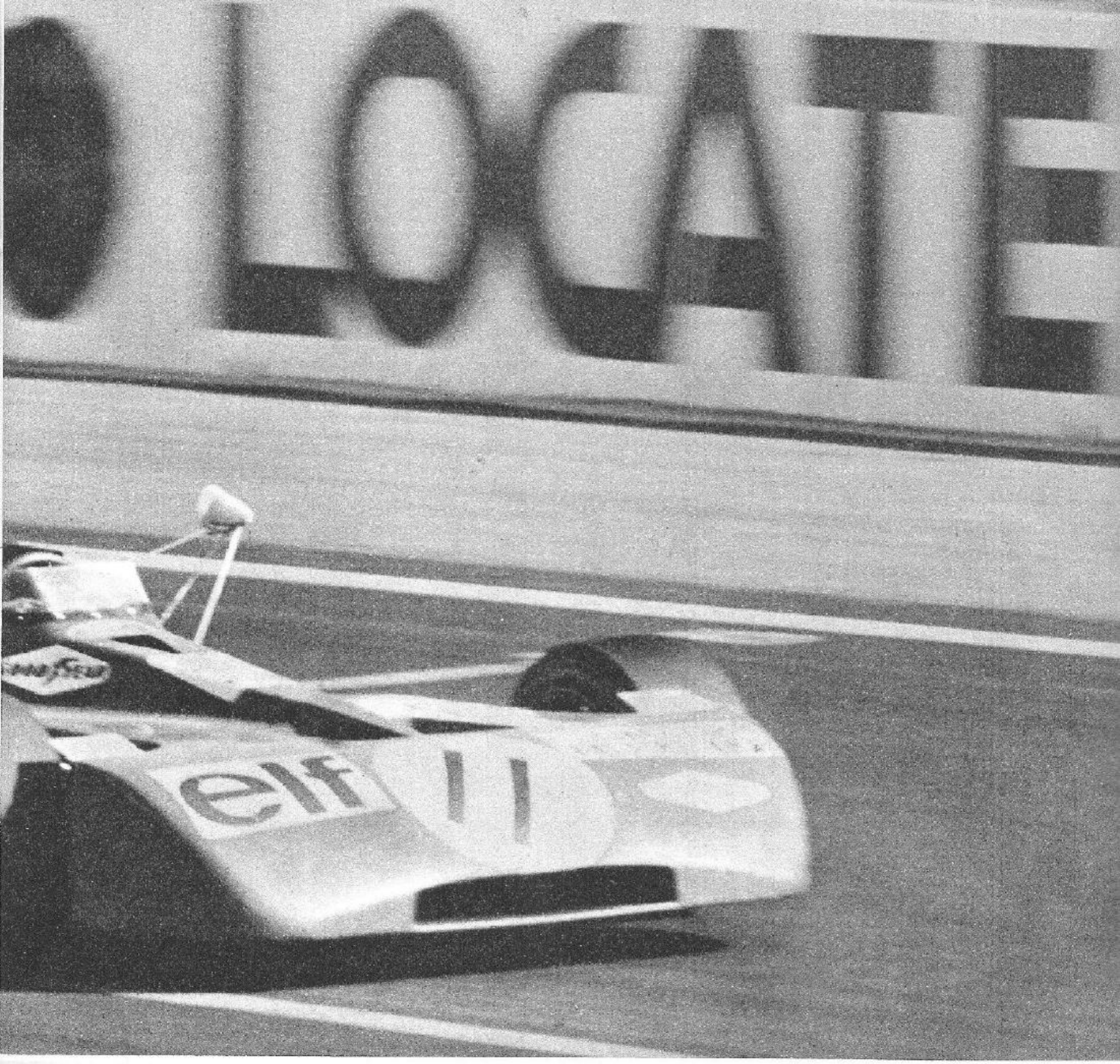


en el reducto de Ken Tyrrell...

COMO SE FABRICA

En la dificilísima lucha de la Fórmula Uno es imprescindible brindar objetivo propuesto. Ningún equipo se asemeja en ese sentido al formado nacen los autos y cómo se trabaja en la pequeña fábrica de Surrey,

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Magnífica conjunción hombre-máquina: Jackie Stewart - Tyrrell Cosworth. Aquí vemos al escocés ganando el G. P. de Francia en Paul Ricard pilotando el chasis Tyrrell 003 con la trompa aerodinámica diseñada especialmente para la ocasión.

Texto y fotos: GERMAN SOPEÑA

N LOS RESULTADOS

una dedicación impresionante a cada detalle para lograr el por el trío Ken Tyrrell-Jackie Stewart-Derek Gardner. Cómo a pocos kilómetros de Londres

"A mis autos yo les saco la aguja testigo de los cuentavueltas. Sólo sirve para intimidar a los pilotos y para que si vienen con una cifra extraña marcada en el reloj se sientan en la obligación de explicar el error. Los pilotos saben mejor que nadie que los excesos los perjudican a ellos antes que a otro. Y si cometen errores, prefiero que me lo digan por propia voluntad. Un piloto que por no reconocer un error prefiere disculparse echándole la culpa a un supuesto error del auto nos obligaría a perder muchas horas buscando el supuesto defecto. Por eso es fundamental que exista plena confianza entre el piloto, el dueño del auto o el diseñador del mismo."

Razonamientos claros y sencillos los de Ken Tyrrell. La misma sencillez que le permite comandar como una cosa facilísima al actualmente mejor equipo de Fórmula Uno. Ganador en forma aplastante en el Grand Prix de Francia y puntero del campeonato.

¿Quién es Ken Tyrrell? Inglés, 47 años, corrió desde 1952 hasta 1958 sin superar la barrera de un Cooper Fórmula Dos —**"era malísimo como corredor"**— y luego prefirió dedicarse a la tarea de jefe de equipo en la cual evidentemente ha llegado a un altísimo grado de eficiencia. Con el Matra Ford particular obtuvo por intermedio de Jackie Stewart el campeonato mundial de 1969 y cuando Matra le ofreció a Stewart el ingreso a su equipo oficial con los Matra V-12, el escocés prefirió mantenerse junto a Ken Tyrrell a riesgo de perder una mejor posibilidad mecánica.

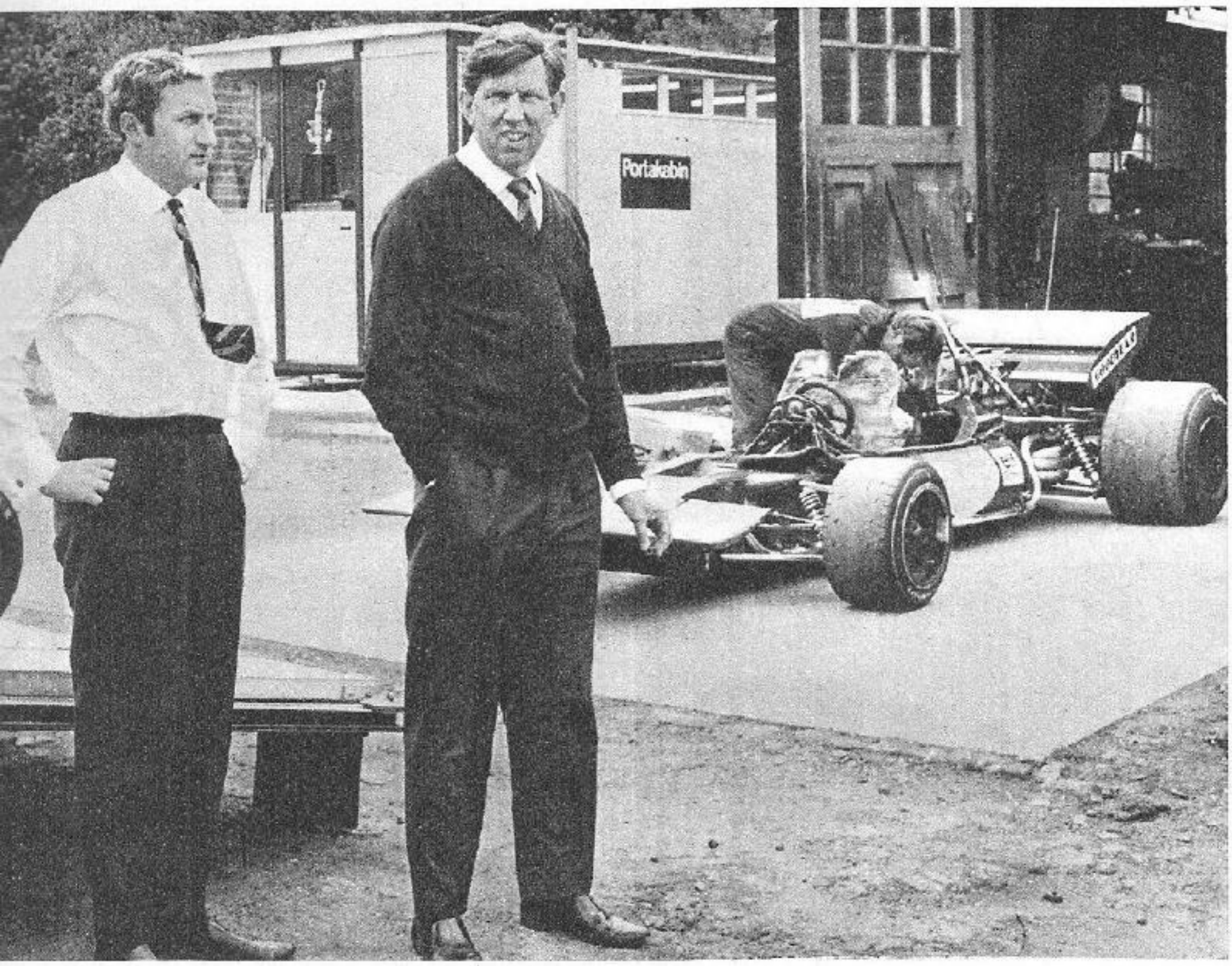
Eligieron el March para el año pasado y el auto no caminó como se esperaba. Fuerte golpe para Tyrrell y Stewart, pero la circunstancia desfavorable no los aturdió para nada. Con una decisión pensada serenamente, Tyrrell decidió construir su pro-

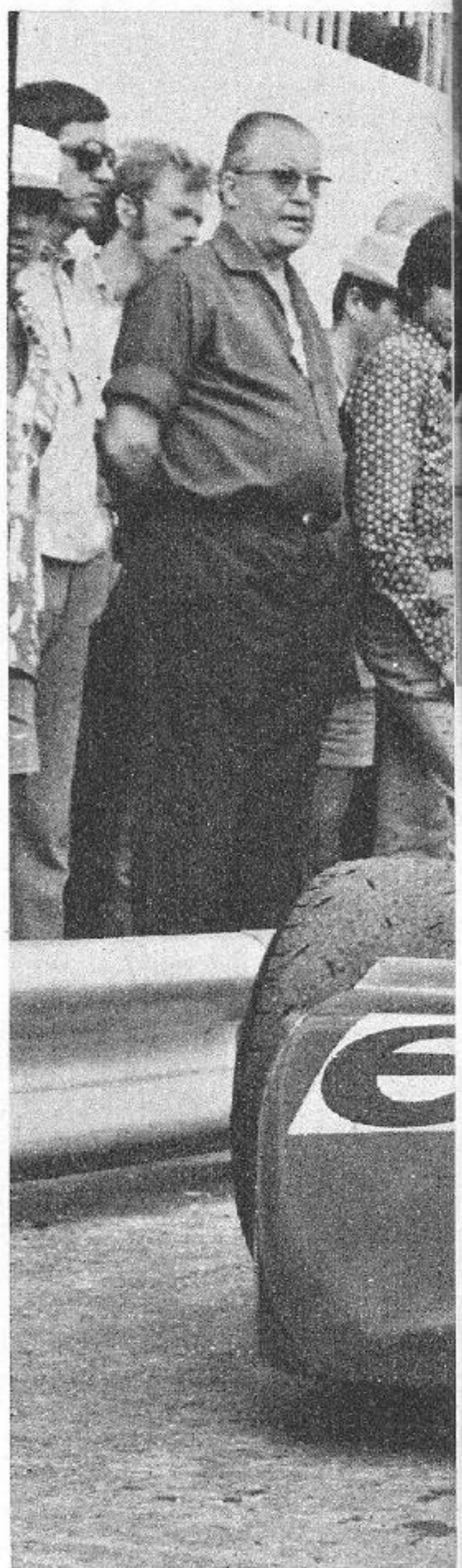


El chasis 003 con la trompa para alta velocidad en los boxes del circuito Paul Ricard.

El cartel que se alza a la entrada del taller de Surrey anuncia la profesión de los hermanos Tyrrell: "timberos y mercaderes", tal como se puede ver. Dicho anuncio fue escrito por Ripley (el de "Créase o no"). Al lado del cartel un débil mental mira sin comprender.

A la izquierda Derek Gardner, diseñador. A su derecha el patrón, Ken Tyrrell, ambos en la puerta de su establecimiento.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

pio auto para evitarse más problemas y comenzó las tareas de inmediato; unos galpones que más parecen de una vieja granja en la campiña inglesa que una fábrica de autos de carrera son actualmente el lugar de nacimiento del chasis más exitoso de Fórmula Uno.

"No hay que fijarse mucho en las instalaciones —nos advierten los dueños de casa—, porque no podemos construir nada nuevo ya que esta zona es parte del "cinturón verde" de Londres y no se permite instalar ningún establecimiento industrial. Pensamos mudarnos dentro de poco a un lugar cercano, así que esperamos que la imagen cambie pronto."

En efecto, los galpones no hacen pensar en algo muy profesionalizado pero el lugar es lindísimo, digno de esos grabados ingleses; se trabaja en una tranquilidad inmensa y los resultados eximen de cualquier crítica posible.

EL HOMBRE QUE PIENSA

Al costado del galpón principal de Tyrrell hay una pequeña oficinita, reducto del diseñador de los chasis Tyrrell; el inglés Derek Gardner (39 años), instalado en una mesita de trabajo, con un tablero de dibujo al costado, la regla de cálculo y el libro amarillo de la FIA, donde figura el reglamento de la Fórmula Uno.

Allí pasa Gardner el día. Pensando. Imaginando nuevas soluciones o resolviendo algún problema nuevo que haya aparecido. Su función es pensar. Así de sencillo. Es ingeniero mecánico especializado en investigación y cada pieza del Tyrrell se debe a su estudiado cálculo teórico. Tranquilo, reposado, habla con amabilidad y profusión de detalles, pero a la vez, de una manera tan clara y sencilla que se explica en parte por qué todo en Tyrrell parece grato y fácil.

—¿Qué experiencia anterior tenía, Sr. Gardner, en la construcción de autos de carrera?

—"En chasis ninguna. El Tyrrell fue mi primer trabajo. Había trabajado sí en aquel Ferguson de tracción en las cuatro ruedas y también en el Novi, que corrió en 1964 en Indianápolis, que también tenía tracción en las cuatro ruedas y del cual yo era responsable de la trasmisión. Luego también trabajé con Matra en 1969."

—¿Cómo surgió entonces la idea del Tyrrell?

—"Ken Tyrrell me encargó el auto que era totalmente nuevo y desde entonces trabajo full time aquí."

—¿El coche nació absolutamente de un cálculo teórico previo o se utilizaron partes provenientes de otros chasis?

—"No. Proyectamos íntegramente un chasis nuevo, del cual se llevan construidos ya cuatro unidades (una rota en prácticas) y hay una quinta, lista para ser armada cuando sea necesario. Un equipo de dos autos siempre necesita una unidad de reserva."

—¿Qué conceptos básicos privaron en su cálculo teórico del chasis monocoque Tyrrell?

—"Yo no diría que es completamente un monocoque porque hay partes de carrocería adicionales que se fijan al chasis, aunque básicamente la estructura son cajones de aleación liviana unidos entre sí para formar un monocasco. Pero un monocoque estrictamente hablando sería lo que es un huevo. Chasis y carrocería a la vez. Los fundamentos teóricos que quisimos aplicar son básicamente cuatro. 1) Buena tenida de ruta. 2) Partir de la base de una suspensión blanda para que luego al endurecerla el piloto a su gusto, mejore aún más. 3) Buena rigidez torsional y 4) Tener un

→



bajo momento de inercia polar para lo cual concentramos la mayor cantidad de peso posible en el centro del auto; sin necesidad de buscar innovaciones extrañas que nos hubieran llevado mayor tiempo de desarrollo, creo que logramos nuestro objetivo en poco tiempo. El auto anduvo bien desde el principio y nunca presentó ningún problema reñido con el anterior cálculo teórico."

—¿Participó de alguna manera Jackie Stewart en el diseño del auto?

— "No. Jackie nos tiene confianza... Eso sí, el primer chasis, el 001 lo hicimos prácticamente a su medida."

—¿Y se presentó alguna vez algún problema que obligara a un cambio importante en el diseño?

—"No, para nada. Los chasis posteriores son similares y el 003 —actual coche de Stewart— es apenas un poquito más largo entre ejes para mejorar la estabilidad direccional."

—¿Se podrían mejorar en algo esos chasis?

—"Podrían ser un poco más livianos creo, pero no mucho y preferimos no alivianar cosas en perjuicio de la seguridad del auto. Incluso el 003 es más pesado ligeramente que el modelo original. Después, siempre se mejoran detalles, como unos nuevos frenos de doble disco que desarrollamos nosotros especialmente con Girling, pero en general, los autos no han experimentado cambios."

—¿Harán un auto nuevo para 1972?

—"Sí, por supuesto. Ya estamos trabajando en ese diseño que es totalmente nuevo y espero que estará listo para ser probado antes de fin de año, de manera de competir desde la primera carrera del año que viene en condiciones."

—Se dice que incluso Tyrrell pensaba construir varios chasis diferentes para los diversos circuitos del campeonato, lo cual sería una tremenda especialización, una nueva etapa dentro del auto de carrera, ¿es cierto eso?

—"Estoy de acuerdo en que sería una solución muy buena, pero por el momento las complicaciones de tener varios chasis diferentes serían demasiadas. Para Mónaco por ejemplo, se necesita un chasis lo más corto posible, mientras que para circuitos como Monza hace falta un chasis más largo para que se mueva menos en lo rectilíneo. Además de los cambios en la suspensión. Pero por el momento esa posibilidad es bastante impracticable."

—¿Se pensó en desarrollar un auto de cuatro ruedas motrices?

—"No; demasiado tenemos ya con dos ruedas motrices..."

—¿Qué pasó con los March? ¿Por qué la decisión de cambiar a mitad de temporada?

—"Bueno... no se podía trabajar cómodamente con autos provistos por otro fabricante y por eso se decidió hacer todo aquí. Salvo el motor y las llantas, todo se construye aquí adentro donde tenemos incluso una planta de plásticos para las diversas partes de la carrocería; si Ud. o alguien en Argentina quieren comprar los March, ahí los tenemos arrumbados..."

—¿Cuántas personas trabajan en Tyrrell?

—"Incluyéndome a mí, quince personas; hay dos ingenieros especializados en fibra de plástico para las carrocerías y el resto son mecánicos especializados de carreras. No es mucha gente, pero se trabaja bien.

—Al contrario; parece una cantidad de gente bastante pequeña para el trabajo que se realiza. En caso de necesitar urgentemente otro auto para correr, ¿en cuánto tiempo estaría listo?

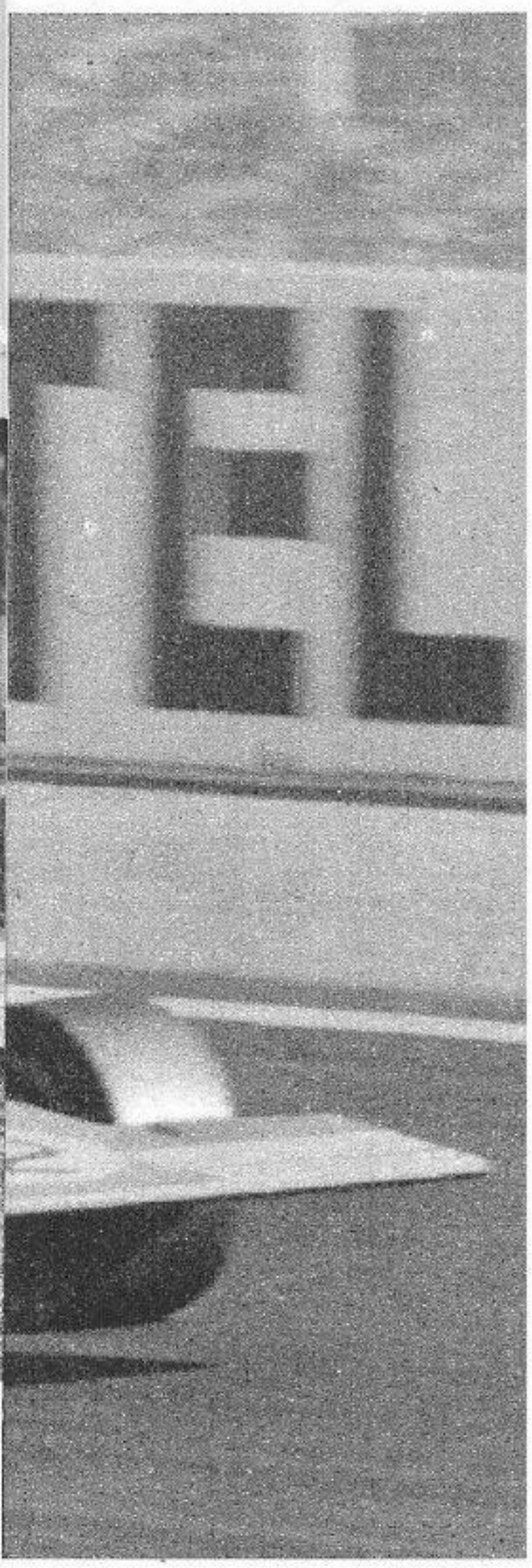
—"A partir del monocasco que tenemos listo no se tardaría más de dos días en armar todo para sacar el auto a la pista."

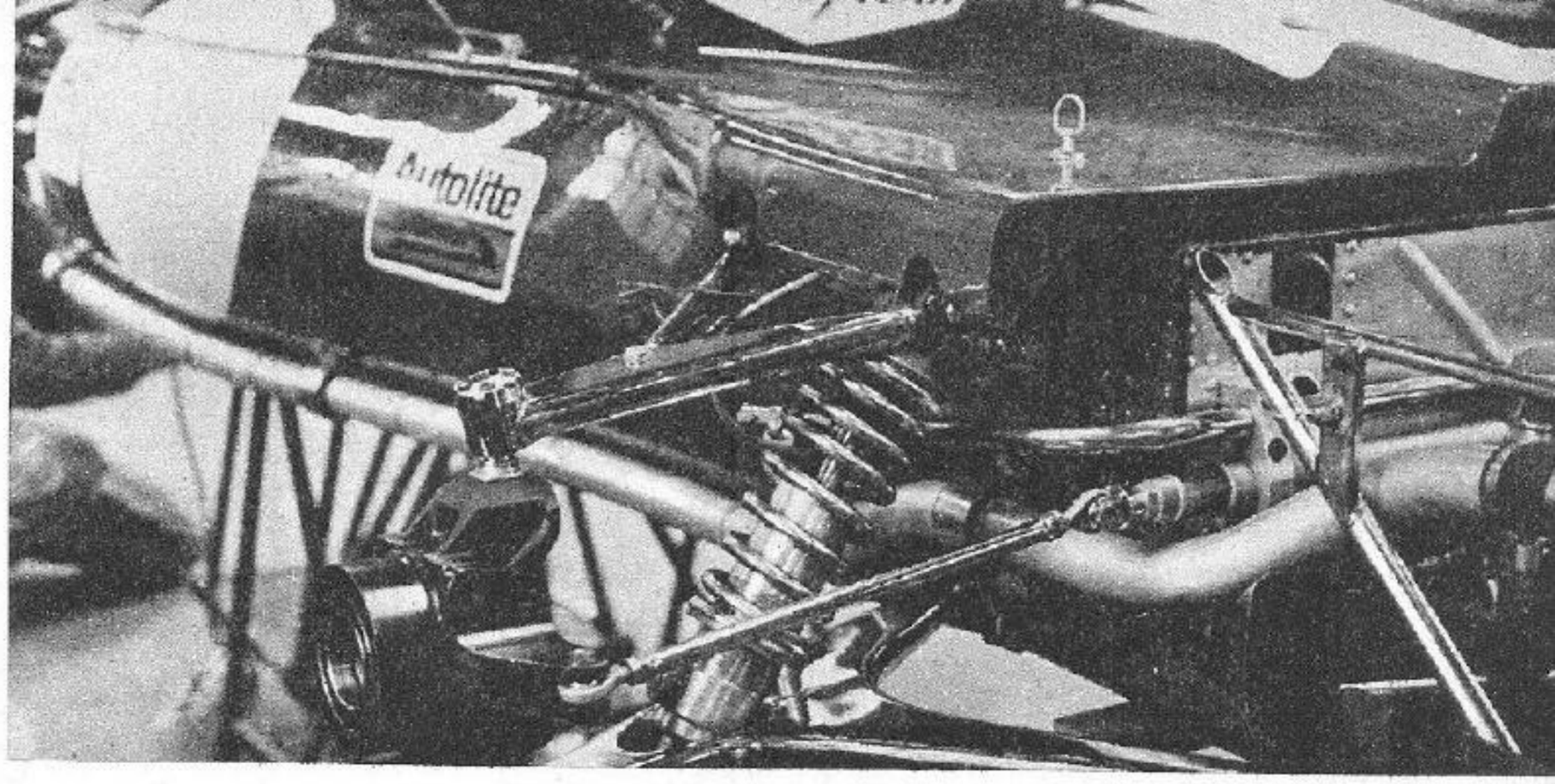
—¿Cuántos motores Ford Cosworth tienen?

—"Nueve en este momento."

—¿Y cómo piensan enfrentar

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





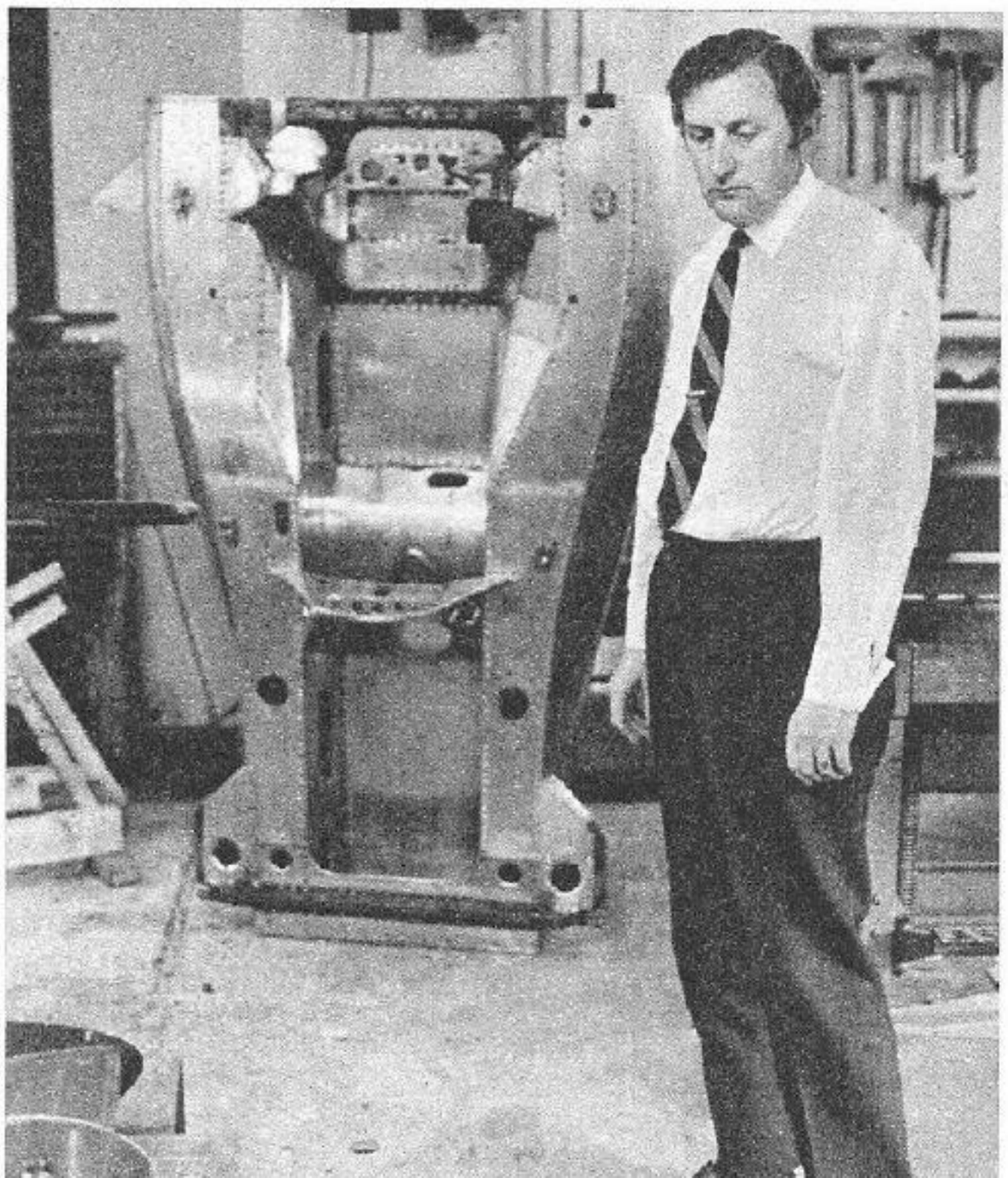
La suspensión delantera del Tyrrell recuerda mucho a la del Matra MS-120.

Gardner y fuente de inspiración sobre su escritorio: CORSA.

Francois Cevert y el chasis 002 Tyrrell con trompa "convencional".



Abajo: El proyectista del Tyrrell, Derek Gardner (39), junto a la estructura portante de un nuevo F-1 que correrá en la próxima temporada.



el año que viene a los motores V-12?

—"Difícil pregunta. No hay muchas posibilidades de elección. De todas maneras el Ford sigue dando resultado."

—¿Cómo conceptuaría al chasis Tyrrell en comparación a sus rivales?

—"No puedo ser yo el que dé una contestación directa a eso, pero sí reflejo la opinión generalizada: se dice que el conjunto Stewart-Tyrrell-Ford es el que mejor funciona en forma integral."

—¿Piensan construir chasis para otras categorías?

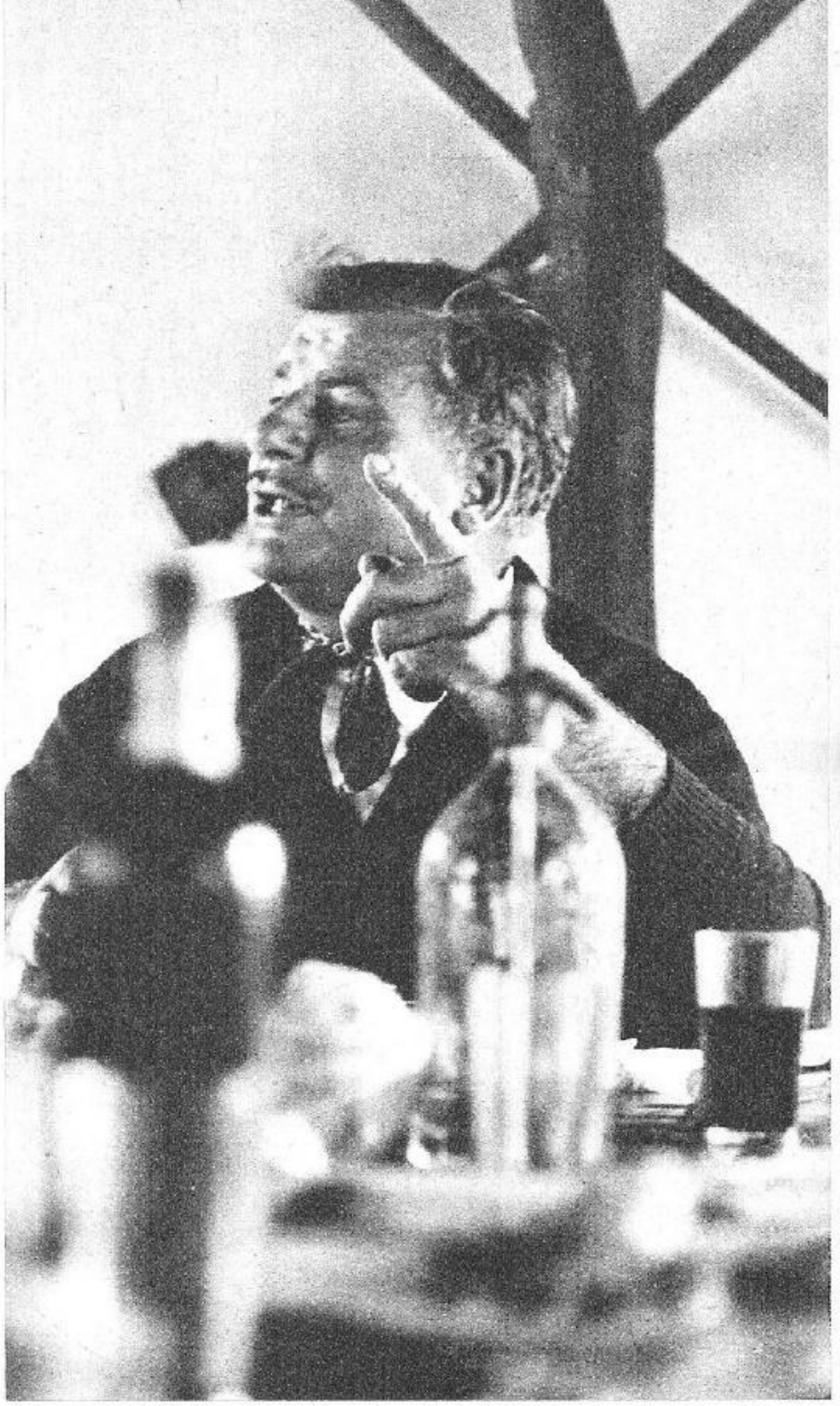
—"No. Sólo podemos hacer Fórmula Uno, ya que el tiempo no da para más, si tenemos que brindarle la dedicación necesaria."

UN ESTILO DE TRABAJO

Sencillamente, sin secretos, Derek Gardner expuso bien a las claras cuáles son los argumentos que fundamentan la brillante campaña de un chasis que apareció a fines del año pasado y es hoy amplio dominador de la situación en la categoría más difícil del mundo. Trabajo, sabiduría bien aplicada y amplio sentido común para aplicar esos dos factores. Nada en el equipo de Ken Tyrrell está librado al azar. Con mucho tiempo de anticipación se prevé cómo viajarán los mecánicos, cuándo estarán los autos en la pista, cuándo se probará en cada circuito y todo así. Por costumbre, ya Tyrrell, Stewart y toda su gente estudian con anticipación el circuito del futuro GP puntable y por eso llegan a la carrera en sí con muchos problemas solucionados. Por eso también piensan ir a la Argentina tres meses antes del GP de febrero.

Así se consiguen los resultados. Así Stewart —además de sus propias condiciones conductivas— es el líder del campeonato.





LA JUVENTU

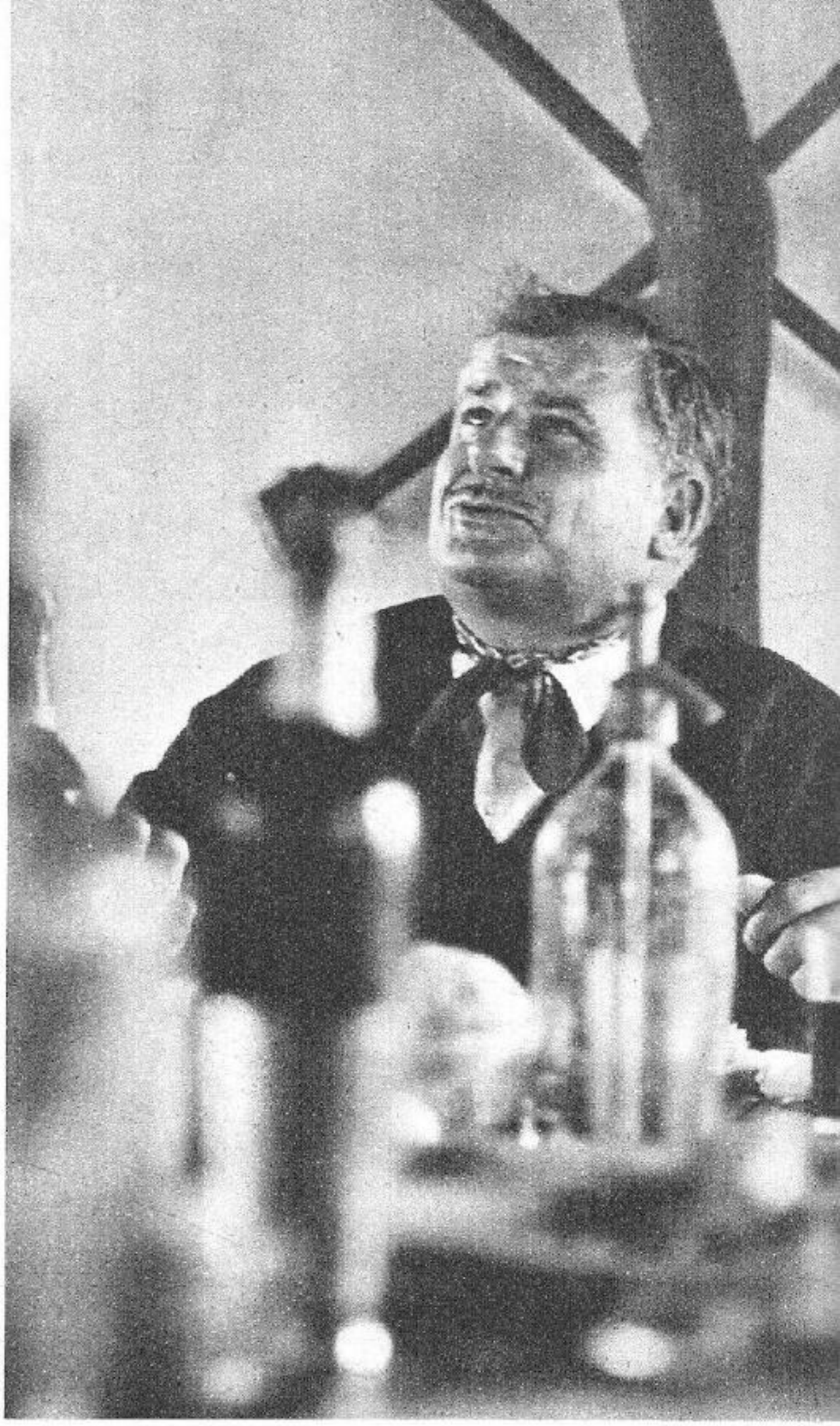
Alguna vez amenazó con retirarse; incluso llegó a anunciarlo formalmente. Lo cierto ser el único desarreglo que comete en su vida, pródigamente repartida entre su

No puede con la imagen bonachona que los años le dibujaron en el rostro. Es, para todos y simplemente, el tío Fritz, el alemán macanudo que entre siembra y siembra da cátedra y larga una carrera. Y Carlos Loeffel vive contento así, en medio de una vida que lo recompensa plenamente. No es difícil ubicarlo en Marcos Juárez: alcanza con recorrer el triángulo que conforman el campo de su familia, el taller donde preparan sus coches y los predios del Jockey Club local. En esa mínima pero fecunda geografía, Loeffel gasta sus días. El tiempo le da para todo: asados, la vida en familia, naipes. Pero en general, toda su vida gira alrededor de los autos.

El diálogo, cuando de fierros se trata, se torna amable, tremendamente fluido. Y es porque cuando se habla con Loeffel se tiene la impresión de estar con un poco de historia. El tío Fritz vuelve, constantemente, a las cosas del ayer; recorre con su fecunda memoria infinidad de hechos, anécdotas, circuitos, en un análisis que al interlocutor le permite ver con más claridad lo que hoy sucede. Tal vez por eso, la comparación entre el nuevo y el viejo TC se vuelve obligatoria. Y Loeffel no vacila: **"La diferencia fundamental está en la menor velocidad a que se anda ahora. Aunque creo que será por poco tiempo, porque al paso que vamos, dentro de muy poco esta-**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





D DE LOEFFEL

por SERGIO CORNEJO - fotos: PABLO NEUSTADT

es que Carlos Walter Loeffel participa en todas las competencias de T C. Ese parece familia y sus amigos de Marcos Juárez

remos en lo de antes. Es notable cómo se siente la falta de potencia. Los autos de ahora tiran mucho menos. Aunque, a decir verdad, eso permite que haya más paridad."

—Después de tanto tiempo de inactividad, ¿cómo te decidiste a volver a correr en Turismo de Carretera?

—Siempre tuve ganas de volver a correr, pero como tengo muchísimo trabajo en el campo nunca me decidía a organizarme y hacer un auto. Fue en esa época que los hermanos Bellavigna me vinieron a ver y me ofrecieron uno de los autos del equipo. Lo que hizo que aceptara fue que yo lo único que hago es manejar y no me preocupo por otra cosa. Viajo hasta el circuito, me siento en el auto y corro. Cuando termino, vuelvo al campo y me dedico a mis cosas hasta la próxima carrera. Eso, sumado a la confianza que les tengo a los hermanos Bellavigna hace que mi situación sea ideal.

—¿Creés que el Dodge tiene posibilidades?

—Los autos andan muy fuerte. Lo único que falta para alcanzar el triunfo es un poco de suerte. Bordeu anduvo varias veces prendido, pero siempre algún pequeño problema lo relegó.

Hace un gesto de resignación, casi con bronca, recordando lo que le ocurrió en Hugues, hace tres domingos. A la salida de una curva se le trabó el acele-

→



Nada mejor que compartir un buen asado con los amigos.



En la XII Vuelta de Olavarría, hace ya unos cuantos años, con la cupé Chevrolet.

LA JUVENTUD DE LOEFFEL

De Chevrolet a Dodge: las mismas ganas, el mismo espíritu. Lo importante es correr.



rador a fondo, culpa de una tuerca mal colocada, que derivó en la rotura del motor. Sonríe y comenta:

—**Cuando noté que se me había trabado el acelerador pasé de primera a segunda, y en la décima de segundo que se tarda en pasar de un cambio a otro, al quedar en punto muerto, levantó, qué sé yo... 11.000 revoluciones y voló todo.**

—Si te ponemos en la disyuntiva de tener que dejar el equipo Dodge de los Bellavigna y hacerte un auto en forma particular, ¿a quién le confiarías la construcción?

—**Ni la pienso: al "polaquito" Herceg. No sé, no lo conozco, no hablé nunca con él. Pero es una cuestión de simpatía. ¿Viste cuando vas a una cuadrera y, como te hablaron mucho de un caballo, te jugás entero por él? Bueno, lo mismo me pasa a mí con Herceg. No dudaría un minuto.**

—Y si tuvieras que correr en equipo con otro piloto, ¿con quién te asociarías?

—**Ni dudo: ¡Carlitos Pairetti para todo el mundo! ¿Y sabés por qué? Anda muy fuerte y no afloja nunca. El otro día lo vi andar en Pergamino bajo la lluvia. ¡Qué bárbaro! ¡Cómo le daba! Tengo que aclararte una cosa: Bordeu es, también, un tipo excelente, a quien considero un verdadero amigo. Es de los que cantan las verdades bien derechas, como deben ser. Y en cuanto a manejo, creo que es uno de los más rápidos, a pesar de no ser muy bien publicitado en ese sentido.**

Así es el diálogo de Loeffel. Con el Tío de Marcos Juárez se puede hablar diez años sin parar de automovilismo. Atrás, en el ayer, han quedado muchas cosas. Algunas, como su extensa y brillante campaña como volante, surgen fácil de la memoria. Otras, como el accidente que hace once años le costó una pierna, han perdido su dramaticidad para convertirse en anécdotas, las mismas que surgen de la boca de Loeffel como "divertimentos" que complementan su existencia, invadidas de un humor proverbial que le llena el rostro. Tal vez, si se profundiza, su pasión por la velocidad no sea más que el complemento de una vida fértilmente vivida.



La familia Loeffel con Trilo, inseperable amigo de Carlos.

Este es el Cargador-Arrancador que usted debe tener !

Porque ahora Ud. puede arrancar los motores en forma instantánea sin necesidad de activar la batería previamente

Piensa por Ud., ya que su dispositivo electrónico protector de polaridad evita costosos daños al alternador y demás componentes eléctricos del vehiculo, producidos por errores involuntarios de conexión.

Posee además, protector automático de corto circuitos brindándole así seguridad en su trabajo.

El Cargador - Arrancador Telme carga eficazmente en forma rápida o lenta, cualquier tipo de baterías, con y sin timer.

Sus innegables ventajas lo hacen un equipo imprescindible para concesionarias, flotilleros, talleres mecánicos, electricistas, playas de estacionamiento, fábricas de baterías, etc.

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



Modelo registrado
Patente en trámite

FABRICADO INTEGRAMENTE POR:

TELME ®

CALIDAD POR CONOCIDA, INDISCUTIDA

Solicite informes a nuestros representantes o directamente a INDUSTRIAS TELME S.A.I.C.F.I.

Calle 29 (ex P. Obligado) 536
Villa Maipú - San Martín
Prov. Bs. As. - Tel. 755-2811

LOS DOS LITROS DE ALFA

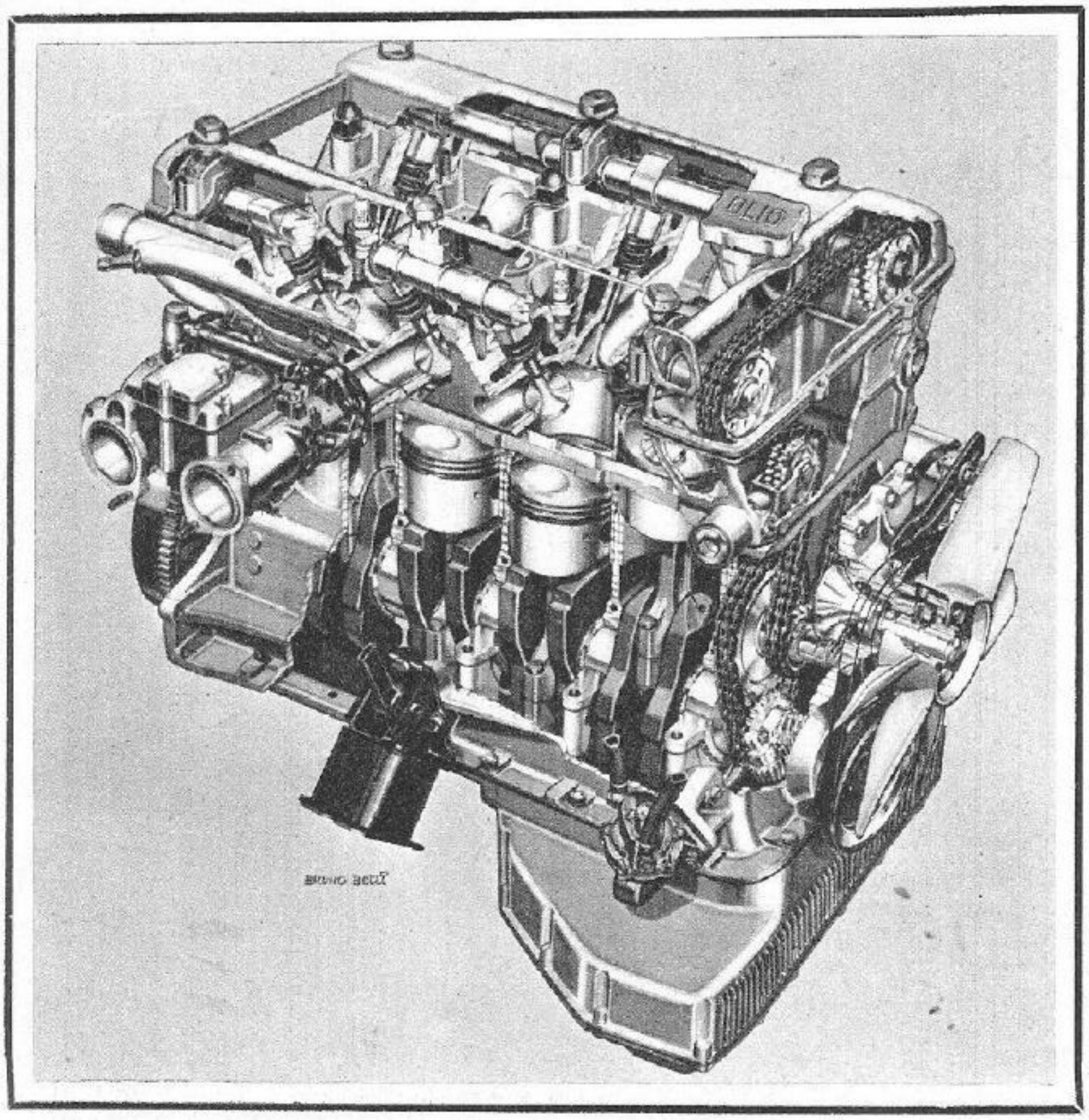
Recientemente ha sido presentada la serie correspondiente a 1971 con motores dos litros de Alfa Romeo, en tres cascos diferentes: Berlina, GT Veloce y Spider Veloce. Sus características a continuación

La línea Alfa Romeo para 1971 incluye la completa serie de dos litros determinada por una berlina, un GT Veloce y un Spider Veloce.

Presentan modificaciones en cuanto a estilo, ya que incluyen llantas, tablero, volante, parrilla, faros, defensas y qué sé yo de nuevo diseño, aunque sin salir de los tradicionales dibujos Alfa.

La berlina 1750 es nada más que la derivación estilizada de la antigua Giulia 1300, mientras que el 2000 Spider Veloce es resultado de la estilización del Duetto, cuya versión original desplazaba 1600 centímetros cúbicos.

La siguiente ficha técnica acumula los datos más importantes de los nuevos modelos Alfa de dos litros.



Aspecto general del 2000 Spider Veloce, derivado del que originalmente se denominara "Duetto", de menor cilindrada.

Arriba: sin cambios mayores, la berlina 2 litros, rediseño evidente de la vieja Giulia 1300, bastante conocida por estos lares.

Trasparencia del motor 2.000 cm³, en la que pueden apreciarse, entre otras cosas, la disposición de válvulas, el comando de distribución, el cárter aleteado para mejor refrigeración y mil pavaditas más.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



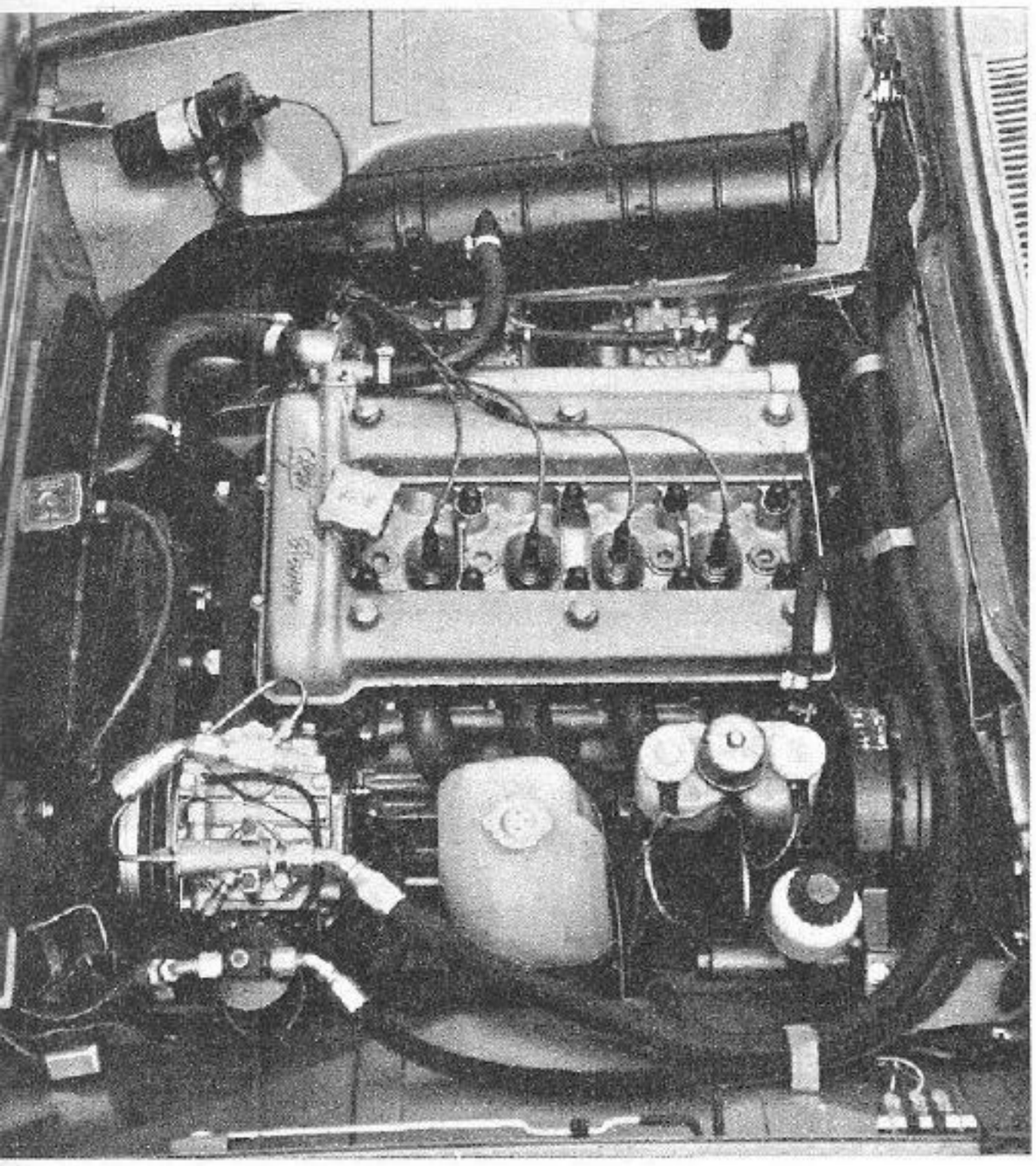

15225•EE

LOS DOS LITROS DE ALFA



Interior del GT Veloce, con todos los chiches dignos de un Gran Turismo y la tradicional sobriedad de Alfa Romeo.

Ubicación dentro del vano motor del dos litros; realmente, no cabe una hormiga enana ahí adentro ...



ALFA ROMEO 2000 Berlina - 2000 GT - 2000 Spider Veloce

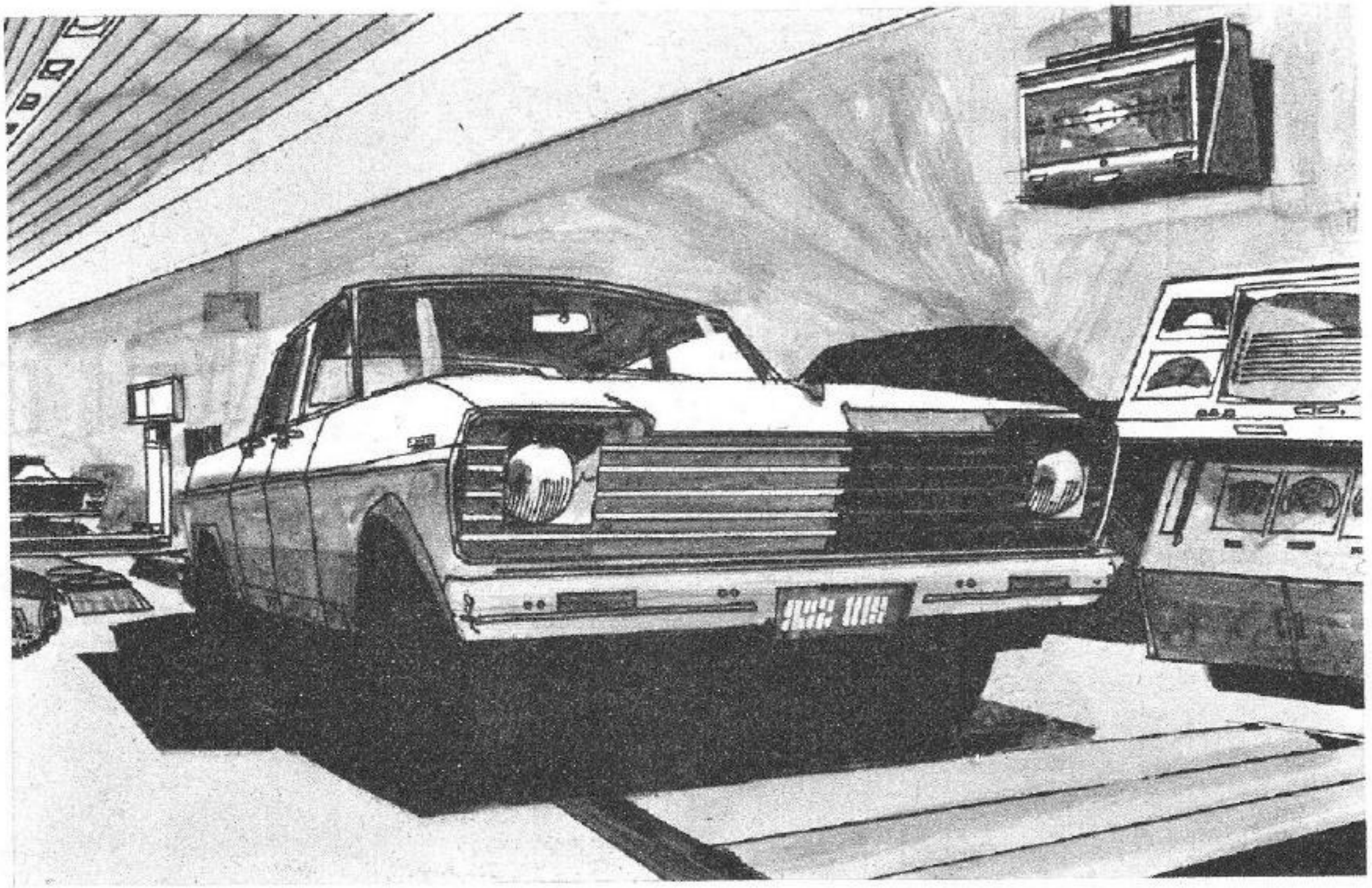
FICHA TECNICA

	2000 Berlina	2000 GT	2000 Spider
Cantidad de cilindros ...	4	4	4
Ubicación	en línea	en línea	en línea
Diámetro y carrera	84x88,5 mm	84x88,5 mm	84x88,5 mm
Capacidad cúbica	1.962	1.962	1.962
Potencia máxima	150 HP a 5.500 rpm	150 HP a 5.500 rpm	150 HP a 5.500 rpm
Cupla máxima	21,1 kgm a 3.500 rpm	21,1 kgm a 3.500 rpm	21,1 kgm a 3.500 rpm
Distancia entre ejes ...	2.570 mm	2.350 mm	2.250 mm
Trocha delantera	1.324 mm	1.324 mm	1.324 mm
Trocha trasera	1.274 mm	1.274 mm	1.274 mm
Largo máximo	4.390 mm	4.100 mm	4.120 mm
Ancho máximo	1.565 mm	1.580 mm	1.630 mm
Altura máxima	1.430 mm	1.315 mm	1.290 mm
Peso en orden de marcha	1.110 kg	1.040 kg	1.040 kg
Velocidad máxima	190 km/h	195 + km/h	195 + km/h
Neumáticos	165 HR 14	165 HR 14	165 HR 14
Plazas	5 asientos	4 asientos	2 + 2
Capacidad del tanque ..	53 litros	53 litros	51 litros
Alimentación	2 carburadores horizontales doble cuerpo		
Distribución	válvulas a la cabeza dispuestas en V, comandadas por dos árboles a la cabeza. Válvulas de escape al sodio.		
Embrague	monodisco seco a diafragma, comando hidráulico.		
Caja de velocidades ...	5 marchas hacia adelante, todas sincronizadas.		
Suspensión delantera ...	independiente, barra estabilizadora trasversal.		
Suspensión trasera	resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos hidráulicos. Barra estabilizadora trasversal.		

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Esto hace Cediel

Controla a su automóvil, minuciosa y exhaustivamente.
Reproduciendo en sus instalaciones, condiciones reales de marcha.
Tarea que se realiza con instrumental
mecánico y electrónico, único en el país.
Concluido el análisis, se le entregará un CERTIFICADO
con los resultados obtenidos y se le asesorará, si fuera
necesario, sobre las reparaciones a realizar.



Estos son algunos de los 165 controles que efectuamos:

PROBABILIDAD DE VIDA DE LAS CUBIERTAS
ALINEACION, ENFOQUE Y POTENCIA
DE LOS FAROS
VERIFICACION DE TODOS LOS ACCESORIOS
PRUEBA DEL SISTEMA REFRIGERANTE
COMPROBACION DEL TREN DELANTERO
VERIFICACION DE LA ALINEACION
BALANCEO DE RUEDAS
VERIFICACION DEL SISTEMA DE FRENOS

AUTOCARDIOGRAMA DEL MOTOR:
- CARBURACION
- INGNICION
- AVANCE
- ANALISIS DE LOS GASES DE COMBUSTION
- MEDICION EN LAS RUEDAS DE LA POTENCIA DEL MOTOR A VELOCIDAD DE CRUCERO SIMULANDO LAS CONDICIONES DE MARCHA EN LA CARRETERA

CEDIEL NO HACE REPARACIONES
Controla y contrasta, el estado actual de su automóvil, de acuerdo a las especificaciones de fábrica.

GARANTIZA: OBJETIVIDAD
IDONEIDAD
SERIEDAD

CEDIEL
AUTOCARDIOGRAMAS

Avenida Libertador 4088
La Lucila

TURISMO NACIONAL

SUS PRIMEROS

http://...wordpress.com

SEIS MESES

Apoyado y rechazado, el Grupo Uno supo salir a flote y vivir su vida. Hoy, a seis meses de su creación, se puede ver en forma retrospectiva lo bueno y lo malo que nos ha dejado en su breve paso. Lo que habrá que cuidar, lo que habrá que fomentar y lo que nos puede ofrecer si saben elegir los circuitos. Una categoría lógica que debe ir de la mano del G-2 pero que sufre -como todo- las consecuencias de un mal momento económico

por CARLOS F. FIGUERAS — fotos: ALFREDO ALBORNOZ



En este momento usted tiene mucho en común con varios miles de personas.

Todos leen esta revista.
O cualquier otra.
Porque para cada uno de ellos existe la revista justa.
La que cubre todas las necesidades de información.
Porque a todos les interesa ir más allá del telegrama escueto.
Ver la nota (además de la noticia).
Saber el comentario. La interpretación de los hechos.

Entender qué es lo que existe más allá de la noticia misma.
Por algo se vende un millón de revistas por día, en la República Argentina, cubriendo todo el país.
Todos leen, todos leemos, revistas.

Si interesa, está en las revistas.

ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TURISMO NACIONAL

Como todas las categorías creadas, inventadas y nacidas por las buenas o por las malas en nuestro país, el Turismo Nacional —nosotros y la mayoría la denomina G-1—, para no ser excepción, también tuvo sus detractores. Algunos con argumentos valederos, otros no tanto y el resto porque sí. Hoy, a más de seis meses de su nacimiento las discusiones sobre el tema continúan cada vez que se juntan cuatro o cinco interesados en la categoría Turismo, y, para variar, cada uno se queda con su idea sin ceder un milímetro. Para simplificar podríamos abreviar de esta forma. Hay cuatro grupos bien definidos, que son los siguientes: a) los que creen que el Grupo Uno es la salvación de la categoría Turismo y será una inyección revitalizadora para la alicaída especialidad; b) los que siguen aferrados al Grupo Dos y sostienen que es la verdad porque da posibilidades de auténtico desarrollo técnico-mecánico; c) los que creen que hay que dejar vivir a las dos, o sea, no matar el G-2 para darle cabida al G-1, y d) los más conservadores que están convencidos de que todo tendría que haber continuado como hasta hace unos años con el Anexo "J" Internacional, que en parte es un poco lo que se busca con el G-1.

Por supuesto que ustedes se preguntarán cuál es nuestra posición dentro de estas cuatro opiniones bien definidas. Sin duda la tercera. Vivir y dejar vivir. Desde un comienzo sostuvimos que la mejor manera de hacer Turismo era por medio del G-1 y G-2. Que los dos juntos empujarían para adelante mucho más que cada uno por su lado, y eso —no nos cabe duda— ha quedado demostrado. Lo dijimos, y también aplaudimos la idea de la gente de General Roca cuando para la Vuelta de la Manzana agruparon las dos categorías y lograron un éxito total. En cambio los organizadores de la Vuelta del Noroeste y el Premio de la Montaña con menos visión se quedaron cada uno con su grupo y recibieron sendas sorpresas cuando sumaron los inscriptos. Por eso continuamos defendiendo la posición de que la categoría Turismo sea una sola y funcione con los dos Grupos aunados, juntos, haciendo fuerza y logrando resultados mucho más positivos que los conseguidos hasta ahora.

Cada uno por su lado corre el riesgo de vegetar en lugar de vivir.

"Es más barata, aunque no mucho más, pero no es tan divertida. Manejar un auto con 150 HP es distinto a uno con 90 HP." Esta es una frase escuchada y repetida mil veces por los que "hacen" a la categoría, que son los mismos corredores. Los que tienen todo el derecho a opinar. Pero también coinciden en esto: **"Si al Grupo Uno lo mandan a la montaña no es problema porque es tan divertido el uno como el otro, pero si hacen carreras con circuitos muy veloces el asunto cambia porque es aburridísimo."** Caso patético fue el de 25 de Mayo hace ya un tiempo. ¿Qué se saca en limpio de todo esto? Lo que siempre se sostuvo, que la falta de espectáculo puede ser uno de los defectos de la categoría; debido a la poca velocidad y performances de los autos se anula o compensa mandándolos a circuitos de montaña, muy trabados, donde poco importa tener 215 km/h. ó 170 km/h. Entonces si el fin con que fue creada la categoría estará cumplido y todos podremos dormir tranquilos.

Otro de los aspectos principales y uno de los más importantes —si no el más— es el reglamentario, no tanto el texto escrito, que ya fue modificado sobre la marcha y adecuado a las necesidades, sino la faz "revisación técnica". Todos recordamos con cierta nostalgia y con una sonrisa irónica lo que acontecía casi diez años atrás, cuando la categoría Turismo se hizo una fama bastante justa a decir verdad por sus famosos "perros", por los promedios horripilantes o porque una cupé De Carlo viajaba a 165 km/h. Ahora, diez años después lo recordamos con simpatía porque ya pasó y porque fue una etapa superada; lo triste sería volver a eso. Y precisamente ése es el peligro que ofrece el Grupo Uno y que está latente en cada parque cerrado. La solución es simple. Revisar a fondo y concienzudamente a los clasificados (ejemplo: primero, segundo y uno por sorteo de cada categoría) para evitar situaciones desagradables que ya empezaron a producirse luego de la denuncia que todos los "peugeotistas" levantaron legalmente contra los autos de la Comisión de Concesionarios Fiat en la Manzana. Si las Comisiones Técnicas encargadas de revisar los autos arribados al fin de una carrera estuviesen compuestas invariablemente por gente capacitada —no siempre esto sucede— se evitaría que Fulano lleve un pistón de cupé Fiat 1600 en el bolsillo para cotejarlo con el que usa el auto ganador, o Mengano esté mirando a ver si el dibujo de la goma de un 504 pertenece a un neumático convencional y de industria nacional. Eso es ridículo, y se debe únicamente a que hay desconfianza general en los encargados y resposables de efectuar una revisación técnica exhaustiva y adecuada, sobre todo ahora que la categoría está dando sus primeros pasos y si la dejamos a la buena de Dios en unos meses tendremos autos de G-1 que bajarán los tiempos que hace un año hacían los G-2. Esa es la solución más lógica, y en el caso de encontrar irregularidades elevar un informe al Comité Ejecutivo y él decidirá si la descalificación será por un año o por cien; depende del caso y sin considerar los intereses que haya por medio que en casos como éste no deben jugar.

La otra posibilidad es copiar de Europa —siempre es bueno copiarse del mejor del grado— y hacer lo que algunos organizadores de Rally han hecho. Cada ficha de inscripción se adjunta con otra donde figuran los datos técnicos del auto y el



Los Fiat 128 anduvieron muy bien en TN, sobre todo en los trazados sinuosos.

José "Pepe" Migliore es el hombre de las carreras largas, donde hay que correr con la cabeza.



→

TURISMO NACIONAL



Francisco "Paco" Mayorga es un buen defensor de Peugeot. Velocista y hombre de punta permanente.



La cupé 1600 es un excelente vehículo para TN, y así lo demostró últimamente. En la foto, con el Gordo Grossi al manubrio.

Pepe y Paco: lo más divertido del Turismo Nacional.



responsable o concurrente firma al pie asegurando que su auto se encuentra dentro del reglamento. No es ni más ni menos que una declaración jurada con estampillas fiscales y todo. De esa forma cada uno sabe cuál es el riesgo que corre, pero hay tal respeto que incluso son contadas las carreras donde hay "desarme" para declarar oficialmente al ganador. En general, todos confían en la buena fe, pero si alguna vez desarman el auto de un señor que por esas cosas tuvo la pícara idea de poner un elemento no homologado, nunca más en la vida tendrá licencia ni de corredor ni de concurrente y apenas se salva de dormir a la sombra un par de semanitas. Un buen método sin duda, y nada dificultoso de poner en práctica si se quiere sanear una categoría antes que comience con sus enfermedades infantiles que más tardé se trasforman en crónicas y hacen que haya que extinguirla por miedo a la epidemia.

El hecho de que la cantidad de inscriptos que los clubes lograron hasta ahora con sus carreras de G-1 no haya sido el que se esperaba se debe simplemente a que la mayoría se "embaló" demasiado y pensaron que a tres meses de ser puesto en práctica el reglamento los interesados en participar se iban a contar de a cientos. No fue así, ni será, porque la situación general del país no lo permite y es en este tipo de actividad donde se refleja. Correr en G-1 es más barato que hacerlo en G-2, pero de todos modos hay qué pensar en invertir más de medio millón sin contar el valor del auto y de ahí en más sumar los gastos que representa moverse de un lado para otro.

En el Premio de la Montaña nos confesaba Paco Mayorga que la carrera le costaba más de medio millón en movilidad, hospedaje, auxilios, etc., y ésa es una cifra alta como para pensar en gastarla una vez por mes. Esa es la explicación por la que no se llegó al centenar de inscriptos. Entonces no hay que poner caras de asombro cuando apenas llegan a largar 60 autos, sino pensar en el porqué, y nos daremos cuenta de que es lógico. Lo demás es fraseo, lo cierto es esto. Y para confirmar el dato comparémosla con el TC. Una carrera que se hace en un fin de semana, a 200 km de Buenos Aires, donde los gastos son sensiblemente menores, con el apoyo de las fábricas a full, muchísimo mejor remunerada, si junta 60 inscriptos es todo un éxito. ¿O no? Entonces no podemos esperar mucho más del G-1, que todavía es un embrión y recién aprendió a respirar por sí mismo.

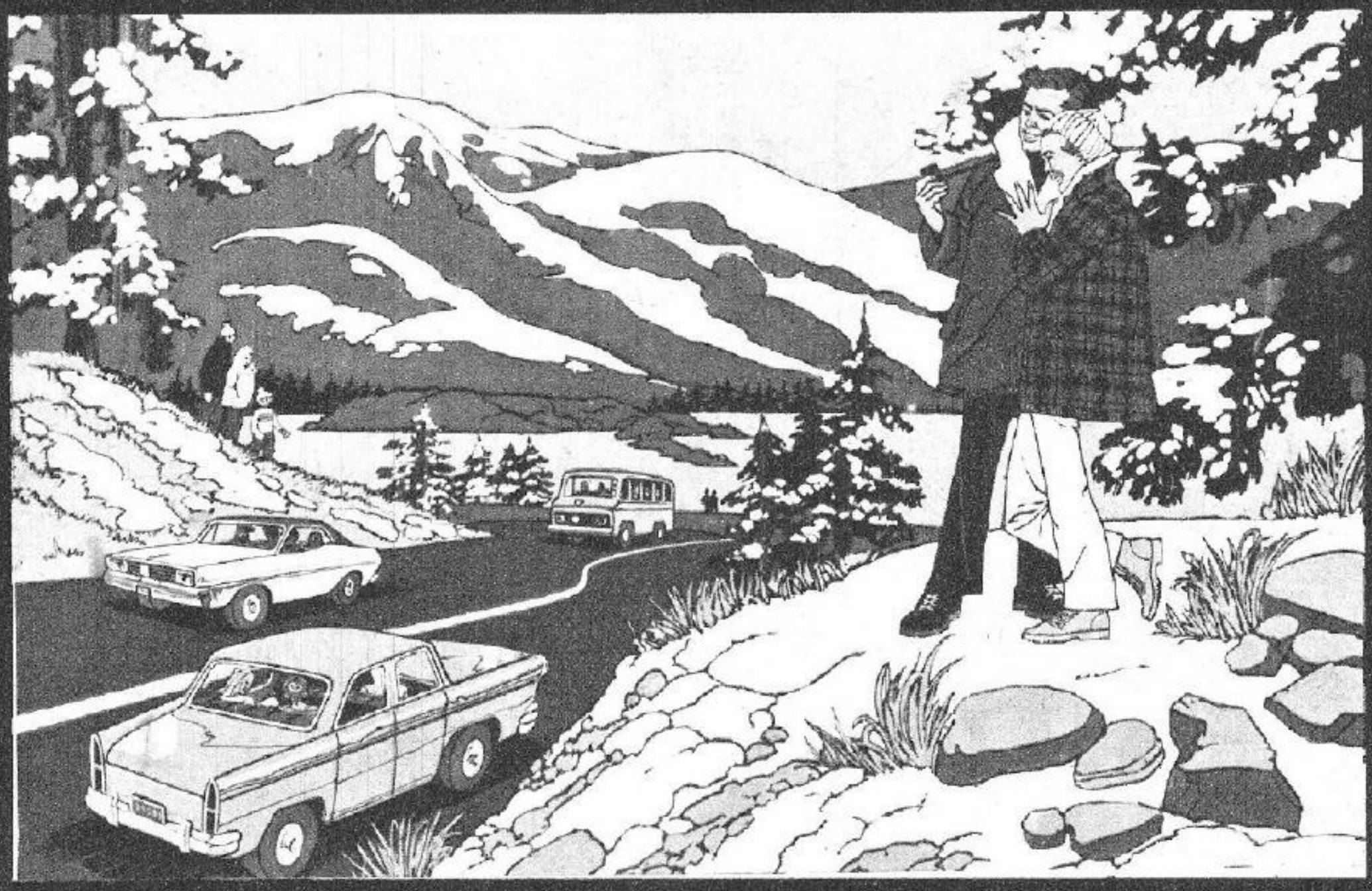
Lo que se hace imprescindible es que las fábricas apoyen a los particulares, que son los que hacen el número en esta categoría, porque es la única donde realmente tienen posibilidades de arrimar pese a la participación de equipos oficiales. En la medida en que las tres fábricas beneficiadas en forma directa con las carreras de G-1 (IKA-Renault con el R-12, FIAT con los 1600 y 128, y Peugeot con los 404 y 504) inviertan parte de sus ganancias logradas por ese medio en sus representantes, todo va a funcionar mejor. SAFRAR fue la que apoyó de entrada la categoría por medio de una escala de premios interesantes que superan a los de los organizadores, pero además habría que establecer en forma equitativa un descuento en los elementos mecánicos para los diez particulares mejor ubicados en el ranking y darles posibilidades de seguir adelante por medio de un plan de financiación. Lo mismo tendría que hacer FIAT y también IKA-Renault, que es la única forma de fomentar el automovilismo en su primer escalón: el G-1. Si esto se lograra, un 70 % del éxito de la categoría estaría asegurado.

La gran virtud del G-1 es la paridad mecánica. Y debido a ella la enorme posibilidad que tiene el particular puro, contra un equipo, ya que las diferencias son ínfimas y teniendo un buen árbol de levas y una buena puesta a punto no hay mayores secretos. Claro que por otro lado los que se pasaron meses desarrollando motores de G-2 y lograron potencias increíbles se quejan porque están limitados por el reglamento y les cuesta amoldarse a los esquemas que el G-1 exige. Pero en virtud de esa limitación, de ese freno reglamentario que existe bajo el aspecto mecánico, se abre un panorama interesante para valorar mejor quiénes son los que manejan y quiénes son los que van a pasar un fin de semana afuera. La falta de potencia obliga a viajar muy finito en la montaña si se quiere andar rápido, y por otro lado sin errores, ya que no hay potencia para corregirlos. Sucede entonces que los que saben hacer hablar a los autos se ponen de manifiesto de inmediato y con mayor intensidad que con un auto más potente, mientras que los que antes con 130 HP podían disimular sus "faltas", ahora se ven puestos en evidencia porque aquellos HP que sobraban bajo el pie derecho y salvaban los papeles ya no están más. Es decir, el G-1 deja ver más que el G-2 en este aspecto, porque andar en lo trabado con mucha potencia es más fácil que hacerlo con poca, y eso lo aseguran los que saben; no es una teoría propia.

Hace seis meses que funciona y todavía falta un rato para darle la llave de la puerta de casa. Tiene en sus manos la posibilidad de entregar gente joven con buen manejo y ganas de seguir adelante. De entregarnos buenas carreras en circuitos sinuosos, o de montaña trabada, o muy aburridos fines de semana en trazados rectos. Hace falta que cabalgue junto con el G-2, que logre el apoyo mencionado por parte de las fábricas que se benefician directamente con ella y tendremos en nuestras manos y ante nuestros ojos la resurrección evidente de la vapuleada categoría Turismo, a la que tanto le debemos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Qué está haciendo USTED en Bariloche.



La pavimentación del Circuito Chico.

Una obra fundamental para la cómoda movilización del turista.
Para hacer más accesible la visión de los panoramas de esa región privilegiada.
Y muchas cosas más –la construcción del Puerto de Bariloche, por ejemplo– se están concretando en colaboración con el Gobierno de la Provincia de Río Negro.

Es bueno que lo sepa.

Porque todo eso se está haciendo con su ayuda.
Porque Ud. está contribuyendo a crear la infraestructura necesaria para hacer del turismo una efectiva fuente de ingresos para el país.

Secretaría de Turismo

Dirección Nacional de Turismo

TOQUECITOS DE BOCINA

LA F. 2 VIAJARA A CHILE

Sergio Santander y Enrique Miguez, integrantes de la FADECH (Federación Automovilista de Chile) y ANAVE (Asociación Nacional de Automovilismo de Velocidad), se reunieron recientemente con directivos de Fórmula Dos y Asociados y de CADAD para conseguir la presencia de la "troupe" de la categoría en próxima fecha en el autódromo de Las Vizcachas. Las carreras serán tres y es muy posible que se lleven a cabo entre los meses de septiembre y octubre. Pese a las intenciones de ambas partes de adelantar las carreras para agosto, esto fue imposible, debido a las condiciones climáticas, intensamente rigurosas, que se viven en Chile en esa temporada. La idea es llevar veinte automóviles, tres de los cuales serán alquilados a pilotos chilenos, ya sea en forma exclusiva para las tres carreras o alternándose con pilotos argentinos en la conducción. Es interesante la escala de premios que ha propuesto el ente organizador, que llega a $ 1.300.000 (pesitos viejos argentinos) y $ 700.000 en trofeos. La gente de F-2 y Asociados está trabajando, desde ya, a toda máquina para que la realización de la temporada chilena sea un rotundo éxito.

MENDOZA PIDIO NUEVA FECHA

La Asociación Mendocina de Automovilismo, ante el éxito logrado en la reciente carrera de Los Barrancos por parte de los autos de Fórmula Dos, ya se ha dirigido a CADAD pidiendo nueva fecha para la realización de otra competencia. Parece ser que los muchachos de la Fórmula Dos enloquecieron a los aficionados mendocinos con el espectáculo brindado. Muy entusiasmados, los mendocinos han decidido que la carrera tenga dos millones de pesos en premios y se gestione la presencia de por lo menos veinte unidades de la categoría.

FIAT TAMBIEN PREMIA

Parecería ser que Fiat Argentina ha decidido, por intermedio de su Comisión de Concesionarios, apoyar en forma rotunda la categoría Fórmula Dos. El apoyo que se brindará será la entrega por parte de la empresa de repuestos a bajo costo y una lista de premios para pilotos de la marca. La medida, muy parecida a la tomada por Peugeot, viene a elevar, por parte de corredores, equipos y constructores, el interés por la construcción de autos y la participación de unidades en las carreras. Bien por Fiat Argentina.

ANTELO Y EL R-12/F. 2

Osvaldo Antelo tiene en su taller —casi en el mayor de los secretos— un motor Renault R-12 con preparación para la Fórmula Dos. El motor está semiarmado y espera una orden de IKA-Renault para poder iniciar las pruebas correspondientes. Por otra parte, existiría el rumor de que IKA-Renault no estaría muy interesada que digamos en la participación de este motor en la categoría de F-2, al menos en forma oficial.

CUPEIRO CON BANCO PROPIO

Jorge Cupeiro está dándole los últimos detalles a la colocación de un banco de pruebas propio en su taller. En los próximos días lo pondría en funcionamiento con una gran festichola (¿o no?) y con festejos a cargo de unas bielas que piensan volar por el techo como si fueran cañitas voladoras. Bien, gallego.

RAFA BALLESTRINI Y FORMISANO

Ante la desvinculación de Horacio "Tato" Ferrea del equipo de Vicente Formisano-Nasif Estéfano, fue llamado a ocupar el cargo de asesor técnico del equipo el eficiente Rafael Ballestrini.

NUEVO EQUIPO DE MA F. 2

Un nuevo equipo de Mecánica Argentina Fórmula Dos se pliega al auge que está tomando la categoría en todo el país. La noticia viene de Carlos Casares y dice que Héctor Mouras compró dos chasis Rafaela-Fiat para formar su propio team de carreras. Uno de los autos es el que perteneciera a "Coco" Rodríguez y que nunca había corrido. El segundo auto era de Rocco y tampoco corrió nunca. Ambos vehículos están siendo preparados a fondo por el "mago" Zubeldia, hombre de Carlos Casares y que se ocupara de la berlina Fiat que Héctor Moro llevara tan bien en la carrera del Autódromo para G-2. Los dos pilotos del equipo serán Héctor Moro y el propio Héctor Mouras.

REVANCHA PARA BOLITAS FIAT

La Asociación Argentina de Automóviles Sport tiene pensado organizar en los próximos días una nueva edición de las 6 Horas Fiat 600, que se llevará a cabo como revancha de la realizada anteriormente. Indudablemente, la idea de la AAAS tendrá repercusión y será un éxito, como lo fue la anterior edición.

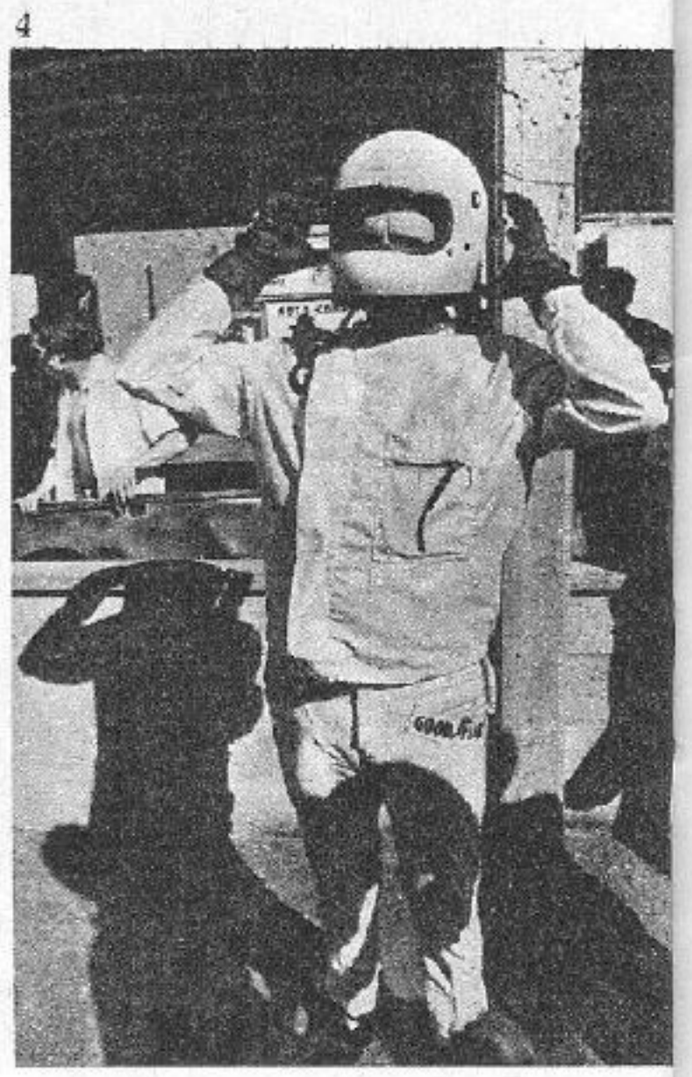
G. P. INTERNACIONAL DEL ACA

El Automóvil Club Argentino, por intermedio de su Oficina de Ca-

1



4



1 Rafa Ballestrini: A partir de ahora a cargo de los motores del equipo Formisano-Estéfano.

2 Gastón Perkins: Nuevamente en equipo con Cacho Franco.

3 Fiat 600: La revancha de las bolitas en el autódromo.

4 Cupeiro: Con banco propio es vida.

5 Rodríguez Larreta: Tiene en venta sus autos para armar otros nuevos.

6 Fórmula Dos for export: De Argentina a Chile.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

rreras, ha hecho llegar a las más importantes fábricas de automóviles del mundo una carpeta donde se adjunta material sobre el próximo Gran Premio Internacional de Turismo a realizarse entre el 23 de noviembre y el 10 de diciembre próximos por rutas del sur de nuestro país. Han sido invitadas, entre otras, las escuderías de las fábricas BMW, Citroën, Ford Capri y Ford Escort, BMC, Porsche, Lancia, Opel, etcétera... Un trascendido cuenta que el equipo Lancia ya estaría listo para viajar a la Argentina y que, además, contaría con el apoyo de Fiat Argentina debido a su relación comercial en Italia.

LARRY VENDE

Larry ha decidido poner en venta sus autos de Turismo Grupo Dos y de Turismo de Carretera. La decisión se centra en el hecho de que Rodríguez Larreta piensa armar un nuevo auto de TCA basándose, para ello, en un casco aligerado. En lo que respecta a Turismo Grupo Dos, es posible que la decisión haya sido tomada dada la poca cantidad de carreras para autos de más de dos litros que se han disputado hasta el momento. Aparentemente, una vez terminado su nuevo TC, "Larry" incorporaría a su equipo un nuevo piloto, desconociéndose hasta el presente el nombre del mismo.

SUSPENDIDOS LOS FIERROS

La Comisión de Concesionarios General Motors tiene, por el momento, suspendida la entrega de "fierros" a los pilotos particulares que defienden la marca en Sport Prototipos. La medida se debería a que está momentáneamente detenido el desarrollo de elementos para los motores de tres litros, debido a la dedicación casi exclusiva que los técnicos de la CDCGM vuelcan en el Turismo de Carretera.

GASTON, EL TC Y EL EQUIPO

Gastón Perkins es muy probable que vuelva a formar su equipo con la incorporación de Oscar Mauricio Franco a sus filas. El equipo participaría única y exclusivamente en Turismo de Carretera y los motores serían confiados al eficaz armado de Juan Carlos Zurita.

FECHAS CONFIRMADAS EN EL AUTODROMO

La gente que se encuentra a cargo de la coordinación de los trabajos de remodelación del Autódromo Municipal de Buenos Aires ha determinado que solamente se permitirá la realización de tres fechas de las programadas para 1971, debido a los plazos en que serán reparadas las distintas zonas del circuito. Las fechas confirmadas son las siguientes: 22 de agosto (Buenos Aires Moto Club), SP y F-2; 26 de septiembre (Asociación Argentina de Automóviles Sport), 6 Horas Internacionales Grupo 2 con puntaje para el Campeonato Suram; y 24 de octubre (Avellaneda Automóvil Club), SP.

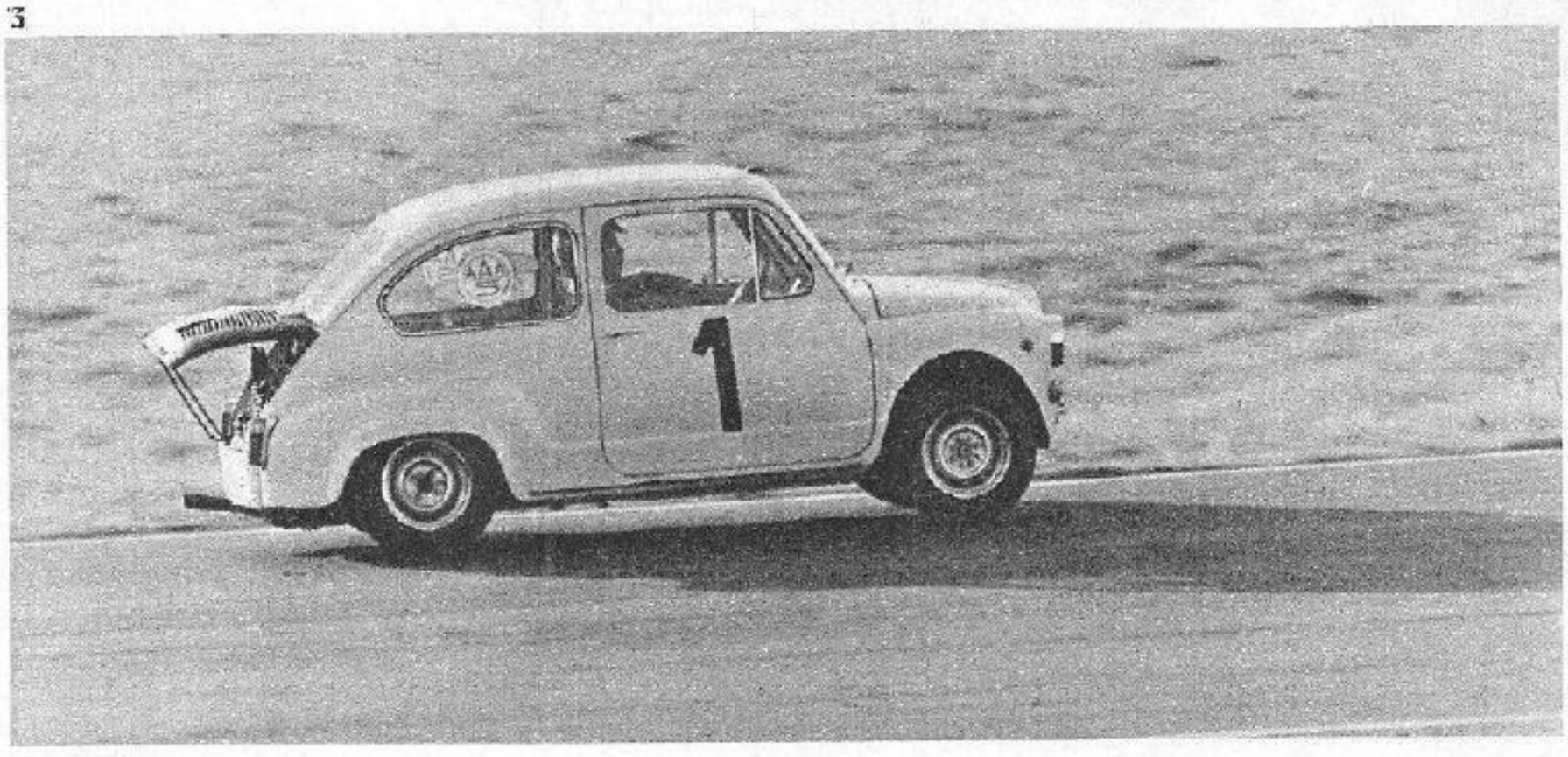
BOUVIER CON SP NUEVO

Están muy adelantadas las negociaciones entre Eduardo Bouvier y Ramón Requejo para que el primero de ellos adquiera el SP motor delantero de don Ramón. El auto sería vendido en $ 1.500.000, y Bouvier le colocaría todos los elementos que actualmente están armados sobre el Trueno Naranja ex Pairetti.

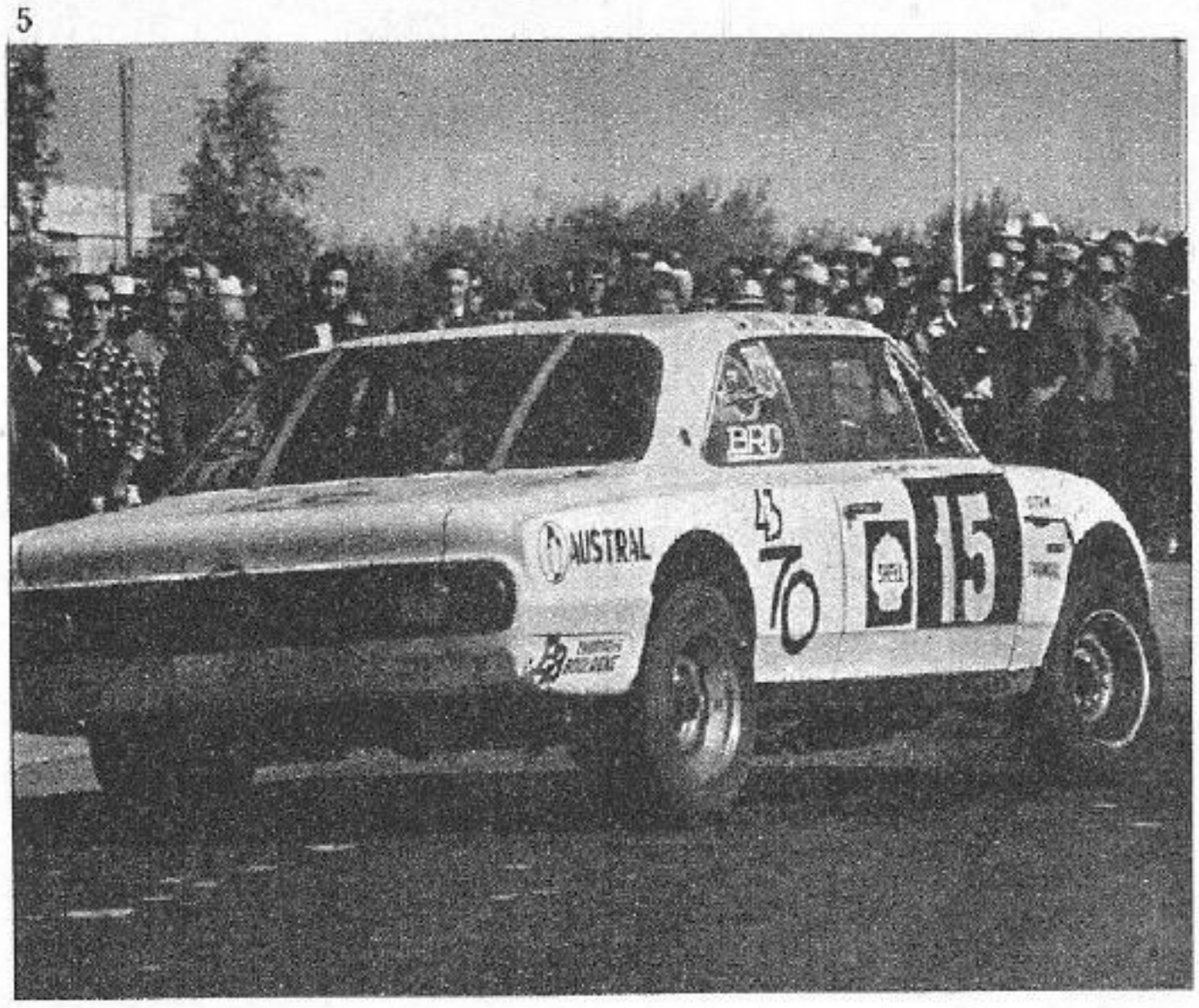
2



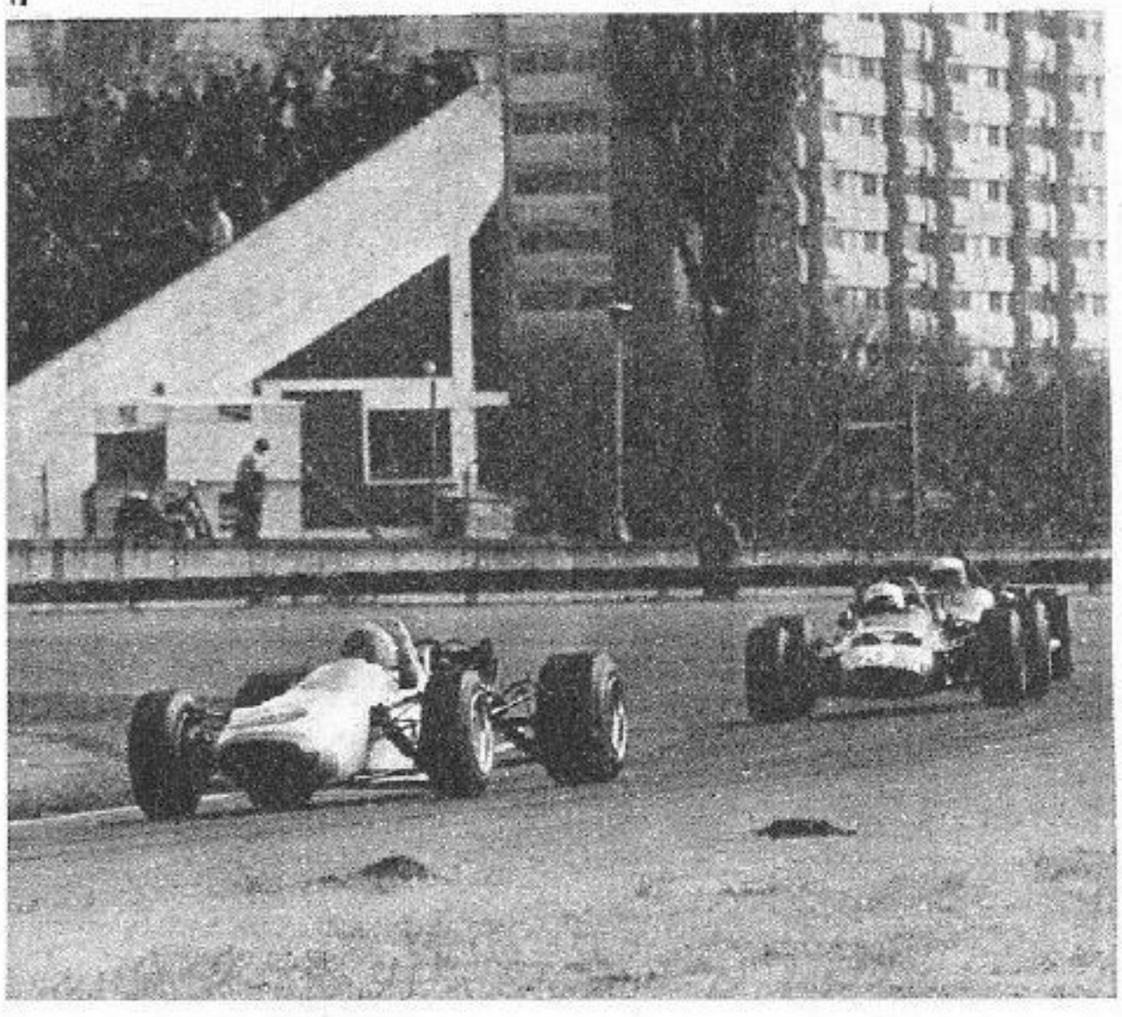
3



5



6



¿ES POPULAR LA



Una encuesta destinada a establecer si este deporte goza o no del favor del público. Causas fundamentales del desaliento de pilotos: aspecto reglamentario, fallas de organización y escenarios inadecuados

por NICOLAS GELORMINI

Que la motonáutica está pasando por un momento difícil, nadie lo ignora. Basta ver el numero de inscriptos en cada competencia, basta echar un vistazo a las clases XD y XE (antes DT y TE), que eran las más numerosas, y constatar que en muchas carreras no llenan el requisito mínimo de tres competidores para devengar puntaje para el Campeonato Argentino. ¿Cuáles son las causas fundamentales de esta crisis? Se habla de falta de escenarios, de apoyo comercial, costos excesivos de participación, campeonatos mal organizados, falla de reglamentos, etc., etc. Los que seguimos de cerca este deporte y sus entretelones somos optimistas en cuanto a su futuro, pero no creemos en un resurgimiento rápido a menos que se ataquen de frente los problemas que lo aquejan. Creemos que el principal defecto de nuestra motonáutica es la falta de organización. Pongamos un ejemplo. El año pasado, al disputarse una competencia en el Sur viajó desde Buenos Aires un conocido piloto de Mojarra. Tras recorrer largos centenares de kilómetros se encontró con que su lancha (remolcada por el trailer hasta el escenario de la carrera) era la única presente, por lo que no se disputó dicha categoría. Conclusión inmediata: un corredor más que abandona el deporte o no se aleja de sus pagos. ¿De quién fue la falla? Quizás del club orga-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MOTONAUTICA?



nizador, que habiendo cerrado la inscripción algunos días antes de la carrera no se ocupó de avisar al participante. Quizá de los pilotos, que están nucleados en demasiadas asociaciones cuando sería más efectivo que se reunieran en una sola, determinando seriamente su acción a lo largo del año deportivo: Pero sin detenernos en casos aislados, quisimos averiguar las causas de la actual falta de popularidad del deporte y por tal motivo le preguntamos "¿Es popular la motonáutica?" a quince personas vinculadas con la misma. Acá van sus respuestas.

ALFREDO MATHESIUS (campeón argentino siete años consecutivos de la Clase Argentina Mojarra): La motonáutica no es aún popular. Ha tenido muchas fluctuaciones pasando por momentos muy buenos, pero hay factores adversos para su desenvolvimiento que es necesario señalar: primero, la falta de un escenario adecuado, como sería el lago del parque Almirante Brown si estuviera en condiciones, ya que el lago de Palermo ha quedado de lado para las carreras. Faltan circuitos, circuitos chicos, ya que los de largo aliento no atraen público; éste requiere velocidad, vértigo y emoción. Hay demasiado pocas lanchas de alta velocidad. Si se quiere popularizarla se precisan motores, escenarios cerrados y que mucha gente "viva" la carrera. Por supuesto que pagando entrada, así se disminuyen costos de organización e intervención.

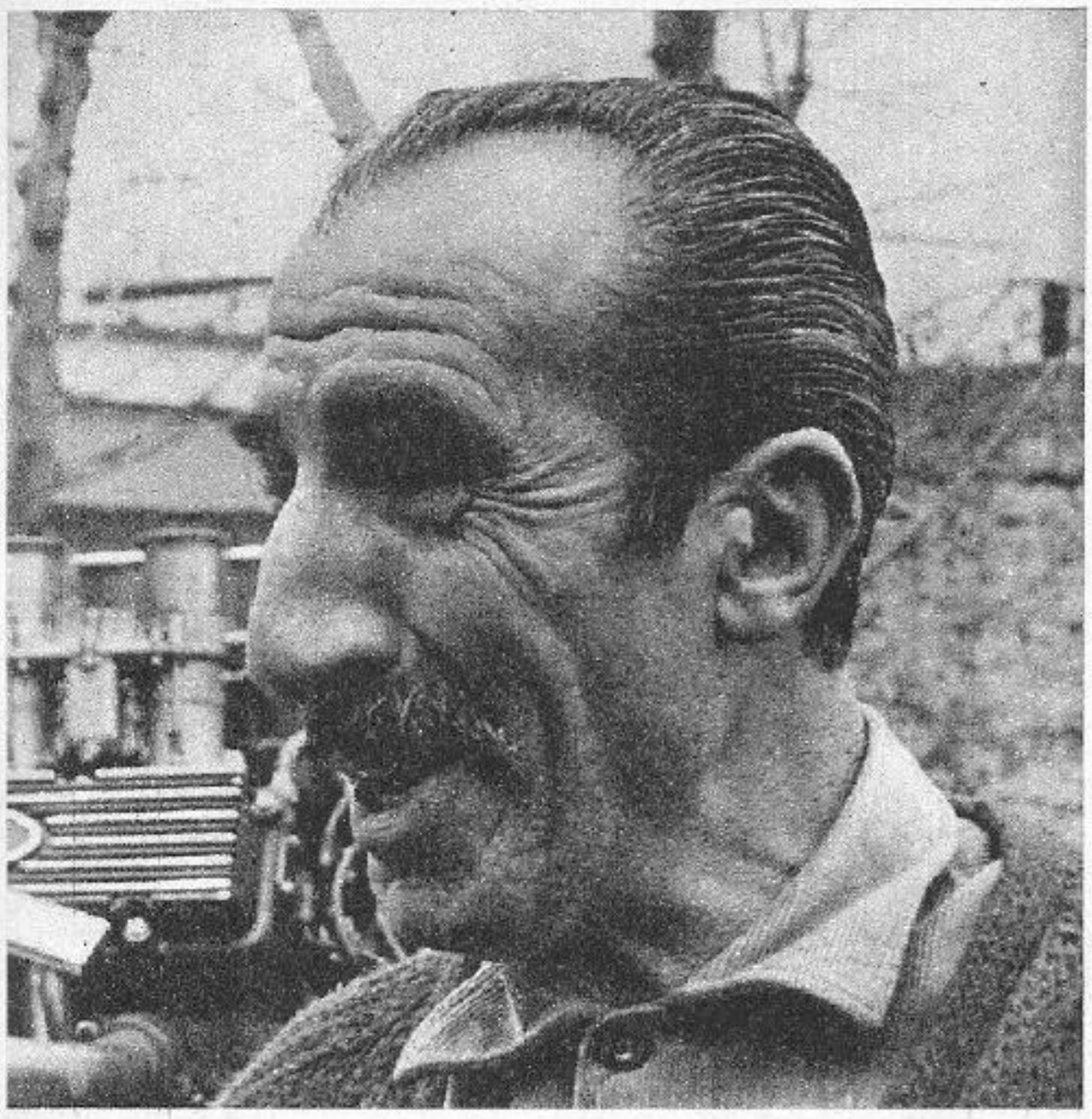
FELIPE URIS (campeón argentino de hidroplanos de carrera): Creo que no es popular porque no damos suficiente espectáculo. Hay elementos buenos pero faltan, en principio, dos cosas: primero, el dinero, que es fundamental en todo deporte motor; quítenle el aspecto comercial a las carreras de automóviles y después me cuentan. Segundo, una buena organización por parte de clubes y pilotos; no superponer pruebas, organizar campeonatos con buena distribución cronológica y geográfica y que los pilotos no retaceen su concurso al interior. Para popularizarla la solución debe buscarse con las mismas clases, ya tenemos bastantes, pero siempre por el lado de la velocidad.

JOSE PINI (corredor de la clase Turismo, vencedor de la última edición San Fernando-Carmelo-San Fernando): Urgente necesidad de buenos escenarios y libre propaganda que den al piloto mayores ingresos. El periodismo difunde poco este deporte, no le da la trascendencia que merece aunque a lo mejor es porque la motonáutica no ha sabido ganarse ella sola su lugar. Además hay que saber buscar los escenarios; por ejemplo la carrera de Rosario es una carrera a la que no va nadie; Río Santiago por el contrario.

→

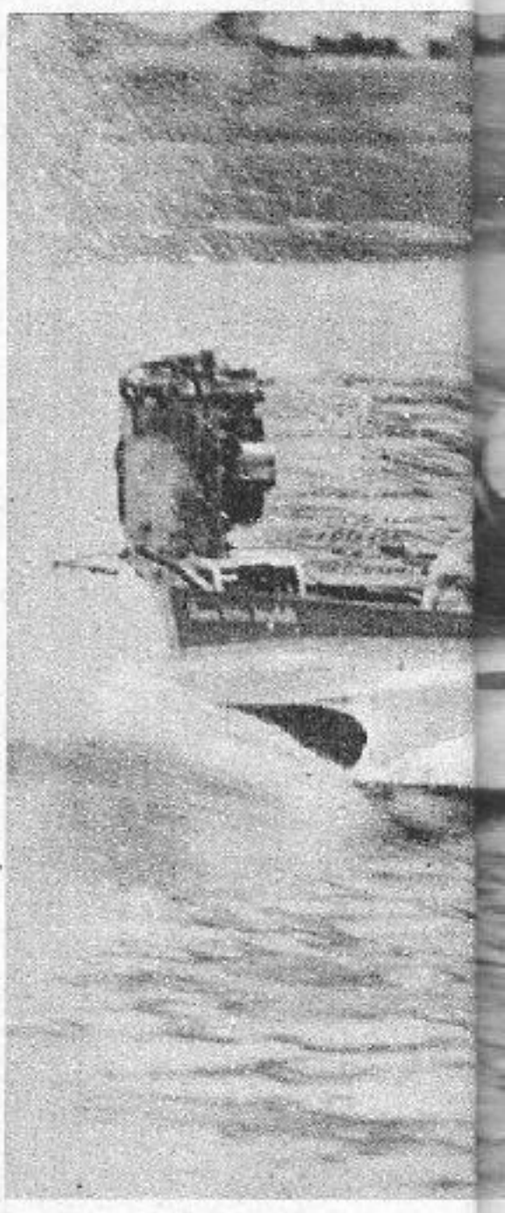
¿ES POPULAR LA MOTONAUTICA?

Pedro Soriano. "Es popular, entendiendo por ello que está muy arraigada en el público. ¿Qué va poca gente? Hagan una competencia en un escenario adecuado y van a ver".



Santiago Gastón Breton. "Los pilotos tienen desconfianza y ello hace que retaceen su concurso y se alejen de la práctica deportiva".





ideal; la gente ve de cerca y se entusiasma.

EDUARDO STEFFICH (preparador de las Mojarra de Matheslus y Juan Viaggio; preparador de coches de carrera y ex piloto): Popular es, de eso no cabe duda, pero lo sería más si hubiera carreras lógicas. Entendámonos. No puede haber una carrera que se adapte a todas las categorías, ¿verdad? Entonces no tiene sentido que cada carrera sea para todas ellas. Hagamos una comparación. Los Midget, en Ferrocarril Oeste o Huracán, son un espectáculo sensacional. Pero póngalos en el Autódromo, en un circuito de cinco kilómetros, y hacen el ridículo. Así pasa en la motonáutica. Lo que se adapta para Mojarras no puede ser apto para TD o cualquier clase de turismo.

RODOLFO HOMBRE (corredor de la clase Mojarra): No la creo popular todavía. Principalmente hay falta de promoción. Luego los pilotos nuevos consideran a los viejos como monstruos sagrados imbatibles y se desaniman prematuramente. Y no es así, se les puede ganar, no de un día para otro, pero con voluntad y constancia. También están los gastos; piénsese que gastos semejantes a los del automovilismo tienen retribuciones nulas. Falta también organización de los clubes para promover eficientemente las competencias.

RAMON TRABA (corredor de la clase Mojarra): La motonáutica es como el polo; lo practica una minoría y le falta difusión periodística. Na faltan escenarios, los hay y buenos. Pero algunos corredores se "achican" enseguida cuando otro que anda mucho más, les "pasa por arriba". Influye en ello que hay lanchas que son mucho más veloces que otras y pretender ganarles es como querer triunfar sobre las fábricas que presentan equipos de Sport Prototipos. Si algún día se populariza será a través de las clases de velocidad, especialmente los hidroplanos.

JULIO JAUREGUI (dirigente del Club de Regatas La Plata): el costo de mantenimiento de la lancha lo hace totalmente antipopular. No se puede pedir a los astilleros que regalen las embarcaciones y por otra parte, un astillero que vende calidad no precisa promocionarse con carreras. Como ejemplo de costos tómense los casos de Jorge Regnicoli y Néstor Sarthou: van a tentar records mundiales, ¿cuánto vale eso?

PEDRO SORIANO (campeón argentino de Fuerza Libre y recordman mundial): es popular y eso es innegable. La popularidad de un deporte no se mide por la cantidad de gente que lo practica como se cree erróneamente. ¿Me explico? En fútbol, por ejemplo, juegan once por equipo y hay millones pendientes de ellos: hay popularidad. La motonáutica es quizá más popular que el automovilismo, pilotos y público se emocionan más. Escenarios sobran, por ejemplo el río Luján, partiendo del Tigre Hotel: circuito corto y un público que ve cómodamente la carrera. Cuando corremos por el río, no nos engañemos, nos ven solamente los isleños.

SEBASTIAN AIRES (corredor de la clase Fuerza Libre): no es popular porque carece de la suficiente publicidad y promoción. La gente ignora por completo cuándo y dónde se corre. Que se anuncie una carrera motonáutica con el despliegue de una de automóviles y veremos.

FRANCISCO ORDEN (corredor de la clase Turismo): ¿popular? No, no lo es. Pero tiene todos los elementos para serlo. Promoción de carreras y libre publicidad en las lanchas. Hay pequeñas trabas como renovaciones de matrículas, inscripciones, etc., que llevan demasiado tiempo. Los clubes mismos que organizan carreras se ocupan bastante poco de divulgarlas.

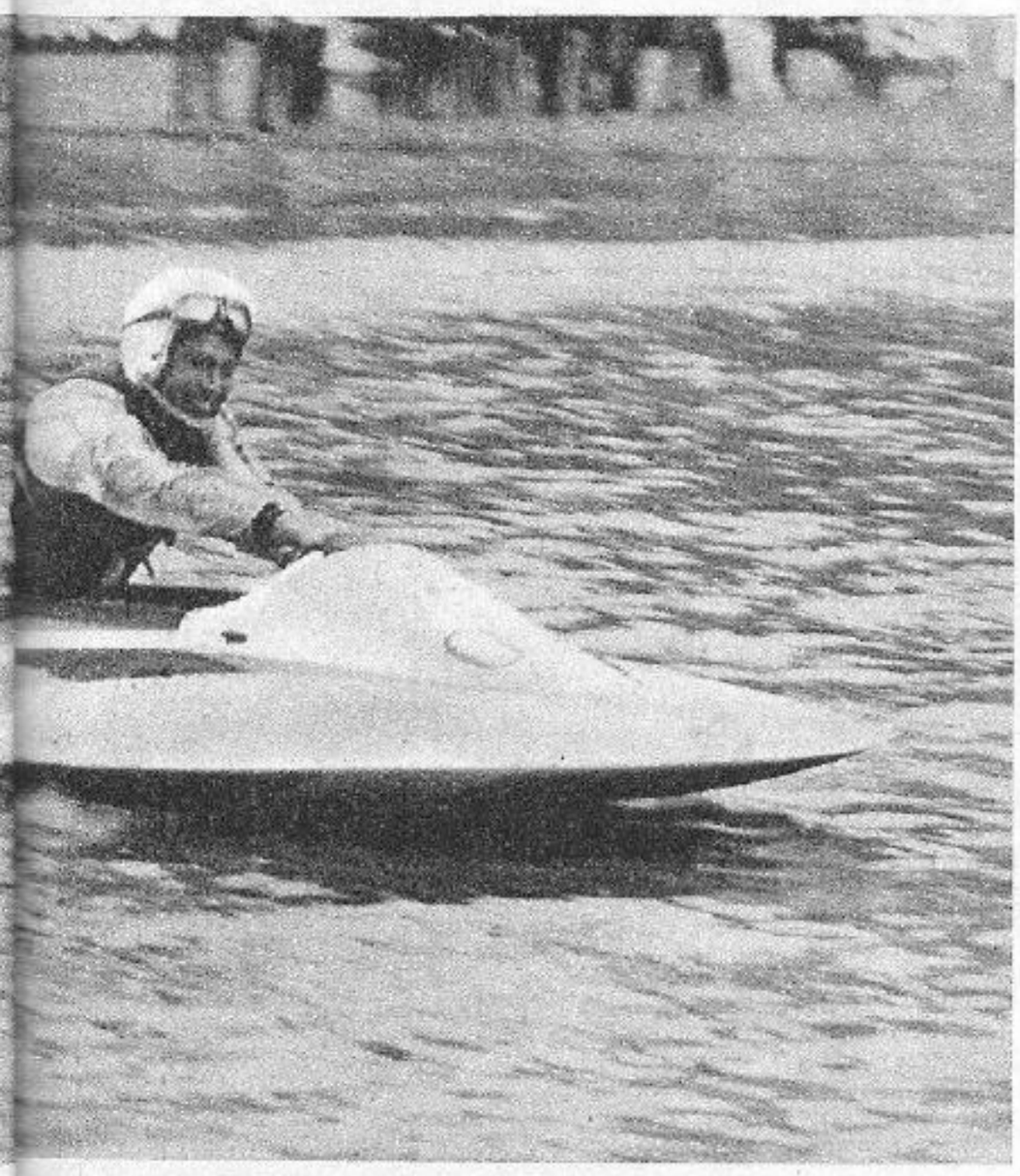
EMILIO LOPEZ (corredor de la clase Gran Turismo): en este país todavía no es popular; habría que ir a un profesionalismo ya que tanto clubes como pilotos tienen problemas de dinero. Es sabido que las clases de velocidad atraen mucha gente; recuérdense las "agarradas" de siete mojarras en Palermo, pero lo que no debe haber es muchas clases de velocidad; eso es dilapidar esfuerzos ya que no hay suficiente cantidad de lanchas para cubrir todas las clases: concentrar en dos o tres clases a los velocistas sería una solución.

GUILLERMO MARTIRE (periodista especializado, ex corredor en fuera de borda clases CT-ET y Mojarra): La motonáutica decididamente no es popular en nuestro país, aunque tiene muchísimos elementos como para poder constituirse en un deporte-espectáculo que atraiga a muchos competidores y congregue mucho público asistente en sus reuniones.

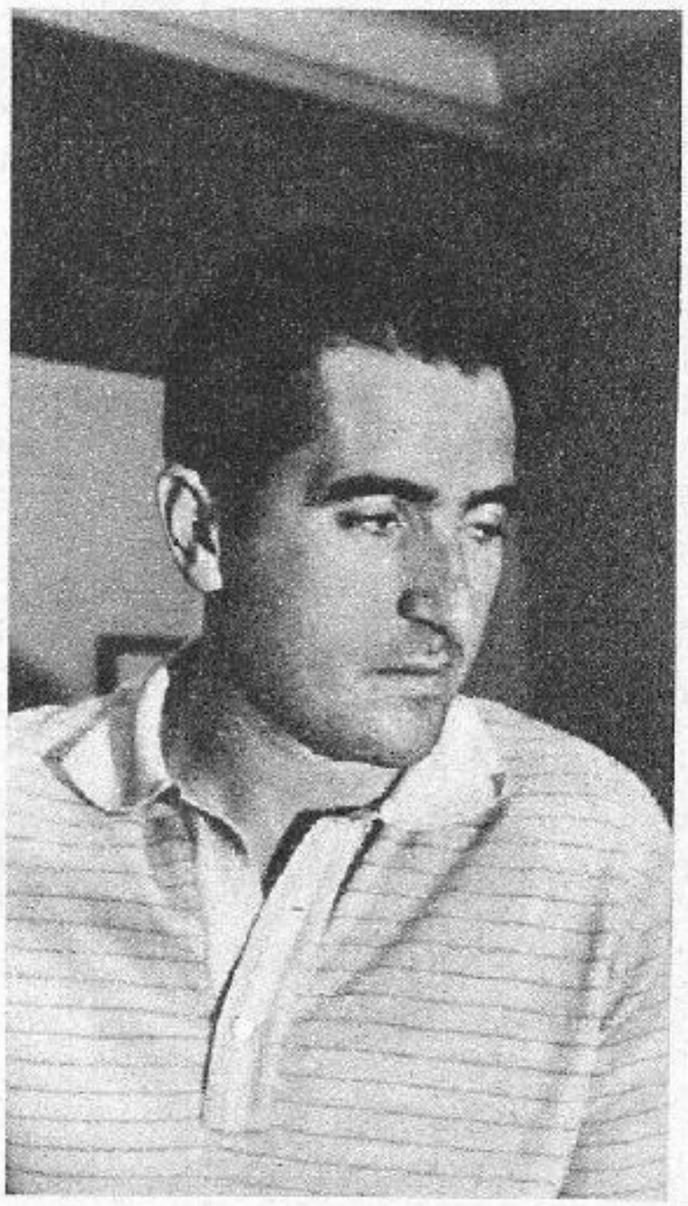
La motonáutica tiene una dinámica, un sonido y un colorido de excepción, factores que le son propios por el simple hecho

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

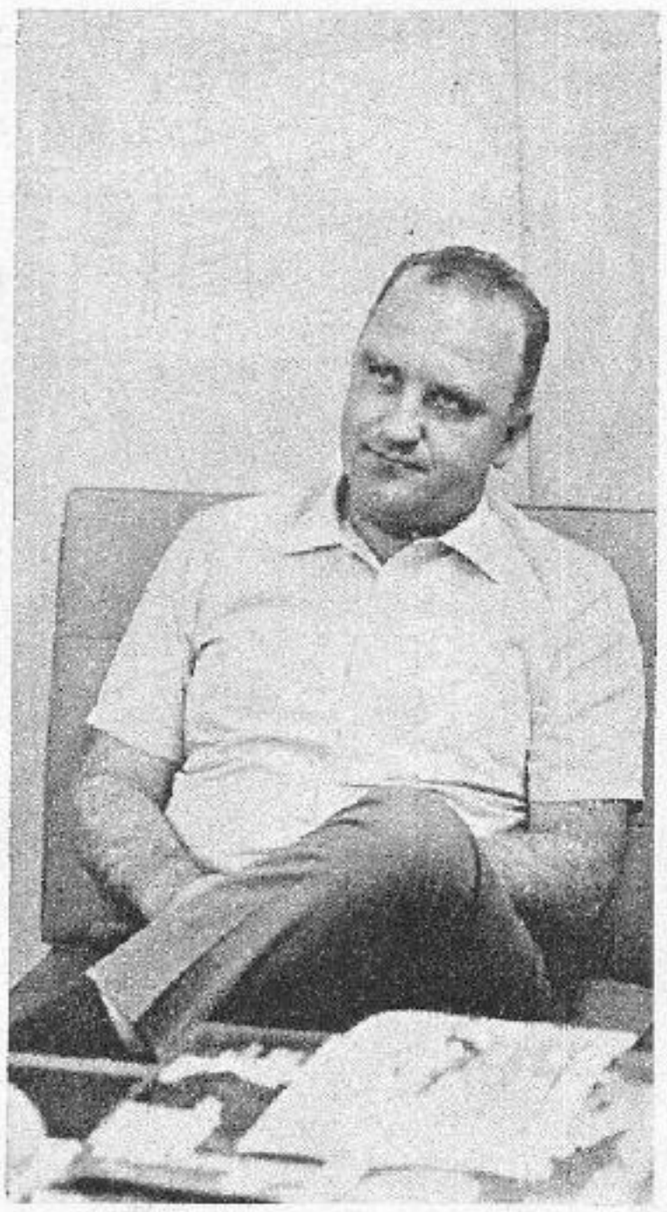
Felipe Uris. "No es popular porque no damos buen espectáculo; soluciones se obtendrán en base a dinero y organización".



Néstor Sarthou. "Faltan escenarios para atraer público y buenos premios para atraer pilotos".



Carlos Bordiga. "Costos, reglamentos, organización y escenarios son cuatro factores negativos pero que pueden superarse".



de correrse sobre el agua. Velocidad, saltos impresionantes, espuma. Estos factores no se se dan en otros deportes paralelos tales como el automovilismo y el motociclismo, no obstante la motonáutica argentina agoniza. La falla en nuestro medio está, por un lado, en las personas que han dirigido y dirigen al deporte. Estos señores carecen en absoluto de mentalidad práctica y ejecutiva para llevar adelante a la motonáutica de carrera. No la encararon jamás como se debió hacerlo, es decir, con mentalidad empresaria moderna.

Por otro lado son muy responsables los constructores, fabricantes y representantes de marcas extranjeras que siempre procuraron tirar cada uno para su lado sin ver más allá de sus narices, o sea encarar la cosa con inteligencia y proyección de futuro (que a la larga les hubiera convenido a sus fines comerciales).

Hemos visto peleas, intrigas, mezquindades ridículas entre dirigentes, fabricantes y hasta entre competidores. Todo esto está terminando con la motonáutica argentina. Baste sólo ver el número de corredores que intervienen en las ocasionales reuniones que hoy se disputan. Es una lástima, pero es una triste realidad.

NESTOR SARTHOU (corredor de la clase Gran Turismo y recordman mundial): claro que no es popular y fundamentalmente porque faltan dos cosas: escenarios y premios. Con los primeros se atrae público y con los segundos, pilotos. Estos requieren apoyo, tanto los de turismo como los de velocidad. Los de turismo aportan corredores en cantidad y disfrutan éllos de su carrera, los de velocidad aportan público y le dan un espectáculo inigualable; son dos cosas inseparables, que se complementan y no deben anularse. Escenarios hay: La Plata, el Acuodromo, etc. Sólo faltan utilizarlos.

SANTIAGO GASTON BRETON (diseñador y corredor de la clase Gran Turismo y off-shore): No tiene la popularidad que merece aunque no faltan escenarios cerca de grandes ciudades (lo que garantiza buena afluencia de público) ni pilotos entusiastas ni lanchas adecuadas. ¿Cuál es, pues, la causa? La principal es desconfianza de pilotos en seriedad y objetividad en la fiscalización de las carreras. Nunca consultados, a veces manoseados, sin posibilidad práctica de obtener contestación seria a las reclamaciones más fundadas, la mayoría de los pilotos se cansan y abandonan las competencias; los pocos que persisten son insuficientes para permitir un espectáculo susceptible de interesar al público. Los pilotos argentinos han comprendido a veces, que organizadores y/o comisiones técnicas no han aplicado objetivamente los reglamentos en vigor. Es deseable, por otra parte, que la motonáutica llegue a ser un deporte popular respaldado por una pujante industria nacional, casco y motor.

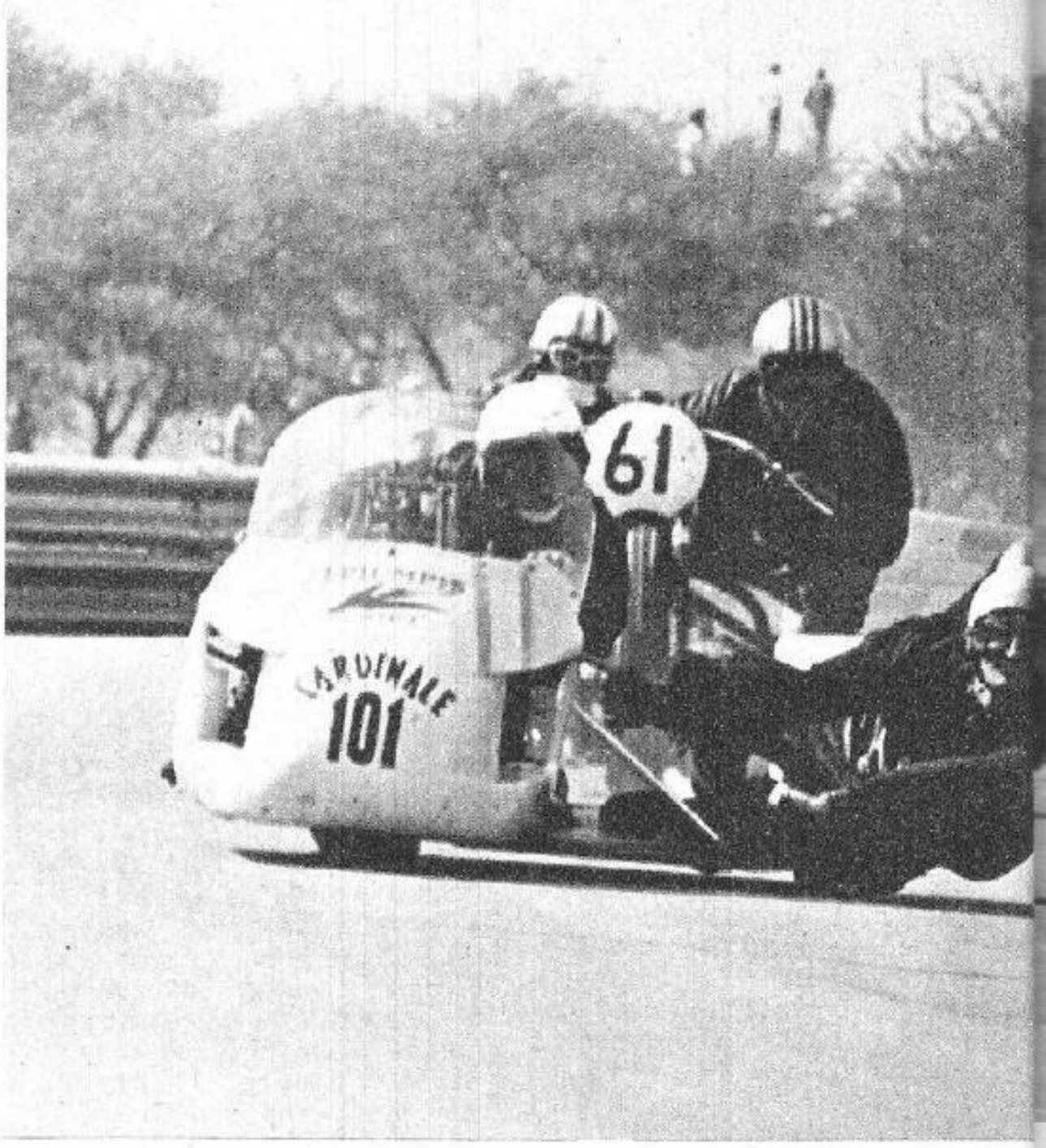
CARLOS BORDIGA (diseñador, constructor y ex piloto): evidentemente no es popular. Primero está el factor costo que atemoriza a muchos ya que no es de poca envergadura, luego el aspecto reglamentario y su aplicación que no se hace como debiera, también se falla en el aspecto organizativo y por último, los escenarios. Soluciones hay. Por ejemplo: queremos disminuir costos; pues bien, nada impide la creación de una especie de "proveeduría oficial", quizá con intervención de la Marina, donde se vendería a precios promocionales equipos de competición a corredores, suprimiendo impuestos a muchos artículos de forma tal, que el que atestigüe su participación efectiva y continua en competencias tenga un gran alivio económico. Con respecto a los reglamentos debemos ceñirnos fielmente a la U.I.M., ya que no creo lejano el día en que comiencen a verse competencias internacionales y debemos ya tener probados y a punto equipos de clases internacionales. En cuanto a la aplicación estricta de los reglamentos atañe de lleno a la labor organizativa de las competencias. No es raro escuchar la frase: "si aplicamos estrictamente el reglamento, no corre nadie" y entonces se hace la vista gorda a muchas cosas. Eso no puede ser, debe aplicarse. Además, debe darse el brillo adecuado a cada categoría; quizá no correr todas las categorías el mismo día, ya que normalmente el mérito se lo lleva la categoría más veloz cuando el esfuerzo lo han hecho muchos otros que también han triunfado en su clase. Escenarios directamente no hay: Palermo "no va más" porque no se permite correr, el Acuodromo no está en condiciones, ¿dónde hay un circuito? ¿Es hora acaso de volver a pensar en Dársena F?

MOTOCICLISMO

por LUCIANO FERNANDEZ

EN LA IN

Todo parece indicar que el motociclismo deportivo se debate en una total indiferencia por parte de dirigentes y patrocinadores. Lo que queda de un deporte argentino que fue exportable. ¿El ocaso de una actividad señera?





"De qué deporte profesional me habla... ¿Del motociclismo? Vea, esto no es Sport Prototipo, esto es algo más que un deporte amateur, pero si tuviera que definirlo lo encasillaría como vicio... y bastante caro."

Estas palabras fueron pronunciadas hace algunos días cuando un colega requirió información especializada a un concurrente, en el afán de ponerse al día en materia motociclística.

Así dicho, con cierta amargura, los términos vertidos no se alejan de la realidad por la que atraviesa este deporte, casi podríamos decir que estamos en un todo de acuerdo con lo de vicio por guardar la afición de correr en motociclismo un asombroso paralelismo por sus características; si no, veamos así analizado el tema que nos ocupa.

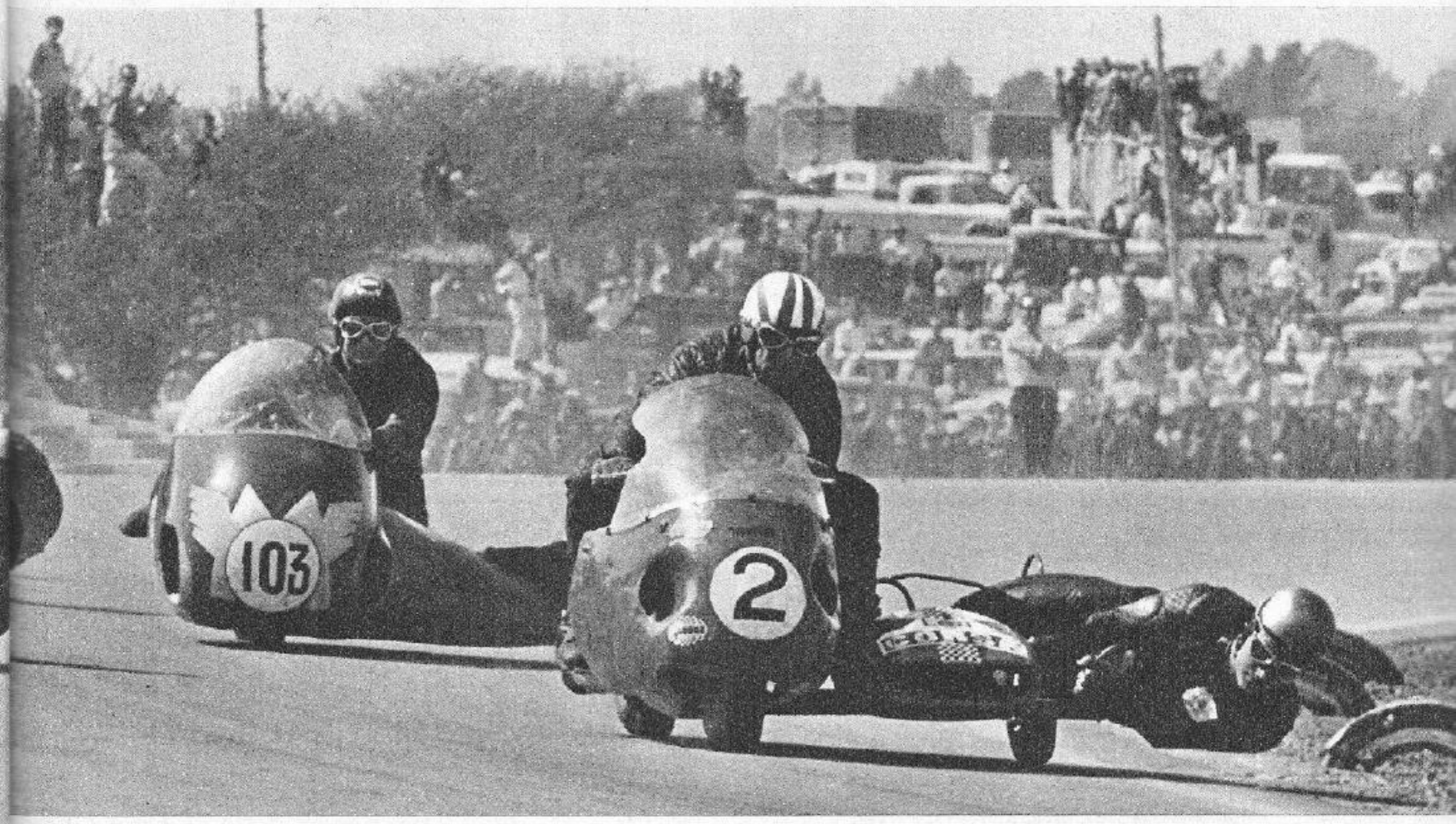
Un vicio está dado por una pasión incontrolable sobre algo que a "la corta o a la larga" va a traer perjuicios, no sólo de índole psicofísica sino que sus alcances perniciosos en el orden moral y económico son imprevisibles, inversión altamente riesgosa para ser canjeada por instantes de euforia pasajeros.

Pues bien, el motociclismo es muy similar, ejerce igual influencia en sus adictos: brinda momentos de satisfacción pasajeros —con el agravante de que esto es logrado por unos pocos—, para lo cual el aspirante debe invertir hasta lo que no tiene (económicamente hablando) y arriesgar su integridad física insistentemente, con el consecuente deterioro, ante la exigencia reiterada para obtener el breve pero "glorioso instante de la victoria". Allí, en la meta de su ambición, ser el primero o ser el mejor, todo se reduce a alguna nota periodística sin la trascendencia acordada al esfuerzo realizado. Ni siquiera las magras recompensas por premios que pudiera obtener un campeón al fin de una temporada le permitirían equipar con cubiertas flamantes a su unidad para enfrentar la próxima serie de competencias.

Realmente es algo incomprensible la ausencia de reconocimiento de méritos deportivos por parte de

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DIFERENCIA



los responsables de la conducción de este deporte, que parecen ignorar lo que se realiza en la materia por parte de hombres y elementos utilizados, en su mayoría de origen nacional, ya sean parcial o totalmente elaborados.

Evidentemente, en los últimos diez años este deporte se ha debatido dentro de la indiferencia de las autoridades oficiales responsables de su dirección o fiscalización. No es éste el caso de analizar defectos o virtudes de los concurrentes. Nuestro motociclismo siempre ha hecho quedar muy bien al país en confrontaciones extranacionales. ¿Por qué, entonces, oficialmente no se le brinda el apoyo promocional que necesita?

No creemos que pueda aducirse falta de conocimiento o falta de gestiones adecuadas. La Federación Argentina de Motociclismo ha publicitado las realizadas con el fin de remozar o actualizar el material utilizado, y empresas como YPF han efectuado aportes colaboracionistas "a su manera". Por ejemplo, baste señalar que en el Premio Apertura de la temporada, que llevó el nombre de los productos de la sigla, colaboró con los pilotos participantes obsequiando vales "gratis" por CINCO LITROS DE NAFTA por máquina inscripta. Bueno, luego de la grandiosa inversión económica realizada en la Temporada Internacional de Automovilismo a muchos les parecerá "incomparable", pero eso es cuestión de apreciaciones personales. Lo real es que con su aporte ha reconocido oficialmente que existe el motociclismo deportivo.

También es conveniente resaltar una vez más que nuestro motociclismo deportivo, en su **Campeonato Argentino,** es tal vez la única actividad mecánica que se rige en un todo por las reglamentaciones internacionales en la materia, sin ninguna restricción sobre intervención de medios mecánicos de origen extranjero de Fórmula Internacional, es decir que en el Campeonato Argentino se corre reglamentariamente igual que en cualquier lugar del Viejo Mundo.

Esto viene a diferenciarlo de nuestra Fórmula Dos de automovilismo, que prohíbe la intervención de un BT 30 o BT 36 con motor Cosworth, por ejemplo, en razón de su origen foráneo. No, en el "motociclismo argentino" no existe esta diferenciación, y si algún superdotado económicamente se agencia de algún fierro de punta en carreras puntables por el Mundial de Conductores o Marcas, puede anotarse en nuestras carreras y el resto de los concurrentes deberá apretar los dientes y enfrentarlos con lo que tengan en plena confrontación internacional, sin atenuantes ni tapujos intencionados.

Así es el problema en el que se debaten, envueltos en "sueños de felicidad", los **moto-adictos** en la búsqueda de un final sin final, ya que su destino es competir y competir, a través de su vida deportiva, sin lograr un adecuado premio a sus desvelos; pero, eso sí, siempre sujetos a la férrea reglamentación internacional que trasforma su actividad en una sucesión de obligaciones sin ningún derecho.

"¿Profesional? ¿Amateur? Vamos, no nos haga reír con esos calificativos. No contamos con el apoyo o promoción de los primeros ni beneficios de los segundos; simplemente hacemos deporte, y osadamente, a lo internacional." Esta **lápida parlante** dio fin al diálogo entre concurrente y periodista. Fueron pronunciadas con entonación casi desafiante, como una evasión a la impotencia acumulada a través de largas temporadas deportivas. En un rincón del box, un campeón argentino de un deporte argentino guarda silenciosamente el casco en su maletín; muchos otros, igual que él, cumplen este ritual todos los domingos luego de las carreras. Así, sin promociones ni estridencias, cae sobre ellos el telón de la euforia y comienza la depresión en la que se debatirán, al igual que su deporte, soportando las consecuencias de una injusta orfandad, determinada por la indiferencia estatal para su reconocimiento como deportistas dignos de mayor apoyo y promoción.

Parabrisas CORSA

mercado

MUY IMPORTANTE:

ANTES DE CONSULTAR LOS PRECIOS, POR FAVOR PIERDA UNOS INSTANTES Y LEA ESTO:

Los precios de los vehículos usados que publicamos son estimativos y se deben entender para operaciones a efectuar ¡al contado! Debemos aclarar que estos precios sufrirán entonces variación si la operación de compra se pretende hacer con financiación o si se desea hacer una permuta o entregar el vehículo como parte de pago en un concesionario de cualquier marca, para comprar una unidad nueva. Paralelamente aclaramos que la estimación se ha hecho para unidades en estado medio de conservación (ni muy bueno, ni excesivamente malo); en consecuencia, dicha estimación podrá sufrir una variación del 10 al 15 %, dependiendo esto del estado del cobre, cromas, accesorios, etc.

AUTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
BERGANTIN		
4 cil.	1960	1.900.—
4 cil. lujo	1961	2.200.—
4 cil. lujo	1962	2.400.—
6 cil.	1962	2.700.—
BORGWARD		
Isabella	1956	3.000.—
Isabella	1958	3.500.—
Isabella	1959	3.800.—
Isabella	1960	4.100.—
Isabella	1961	4.600.—
Isabella	1962	4.800.—
Isabella	1963	5.000.—
BUICK		
Dynaflow	1951	2.800.—
Súper 4 p.	1954	3.500.—
Súper 4 p.	1955	4.000.—
Súper 4 p.	1956	4.500.—
Súper 4 p.	1957	5.000.—
Súper 4 p.	1958	5.500.—
Súper 4 p.	1959	5.800.—
Súper 4 p.	1960	6.000.—
CADILLAC		
4 p.	1948	2.400.—
4 p.	1949	2.700.—
4 p.	1950	3.000.—
Coupé	1951	3.500.—
4 p.	1952	3.500.—
4 p.	1953	4.000.—
4 p.	1954	4.300.—
4 p.	1955	4.700.—
4 p.	1956	5.300.—
4 p.	1957	5.800.—
Fleetwood	1958	6.500.—
Fleetwood	1959	7.000.—
Fleetwood	1960	7.600.—
CITROËN		
2 CV	1958	2.800.—
2 CV	1960	3.000.—
2 CV	1961	3.400.—
2 CV	1962	3.600.—
2 CV	1963	3.800.—
2 CV	1964	4.000.—
2 CV	1965	4.300.—
2 CV standard	1966	4.600.—
2 CV lujo	1966	4.800.—
2 CV	1967	4.900.—
2 CV lujo	1967	5.300.—
2 CV standard	1968	5.100.—
2 CV lujo	1968	5.600.—
2 CV standard	1969	5.500.—
2 CV lujo	1969	6.000.—
3 CV standard	1970	6.300.—
3 CV lujo	1970	6.900.—
CHEVROLET		
4 p.	1951	3.500.—
4 p.	1952	3.500.—
4 p.	1953	3.800.—
4 p.	1954	3.800.—
4 p.	1955	4.000.—
B. Air 6 mec.	1956	4.500.—
B. Air 8 aut.	1956	4.500.—
B. Air 6	1957	5.000.—
B. Air 8	1957	5.000.—
B. Air 8 aut.	1958	5.300.—
B. Air 6	1958	6.000.—
Impala 8 aut.	1959	6.200.—
Impala 6 mec.	1959	7.000.—
Impala 6 mec.	1960	8.500.—
Impala 8 aut.	1960	8.500.—
Impala 6	1961	9.000.—
Impala 8 aut.	1961	9.000.—
Impala 6 mec.	1962	11.000.—
Impala 8	1962	10.500.—
"400"	1962	6.500.—
Impala 8 aut.	1963	11.000.—
"400"	1963	7.000.—
Impala 6 mec.	1963	12.000.—
Impala 6 mec.	1964	13.000.—
Impala 8 aut.	1964	13.000.—
Súper	1964	7.500.—
Special	1964	6.500.—
Súper	1965	7.800.—
Special	1965	6.800.—
Súper	1966	9.300.—
Special	1966	7.300.—
Súper	1967	10.800.—
Special	1967	8.600.—
Súper	1968	11.800.—
Special	1968	9.000.—
Súper Lujo	1968	12.200.—
Súper Sport	1968	13.200.—
Special	1969	9.800.—
Super lujo	1969	13.000.—
Super sport	1969	14.500.—
Rally Sport	1969	11.500.—
CHRYSLER		
2 p.	1949	2.000.—
4 p.	1949	2.000.—
4 p. 6 cil.	1950	2.500.—
4 p. 6 cil.	1951	2.500.—
4 p.	1952	2.800.—
4 p.	1953	3.200.—
4 p. imp.	1954	3.500.—
CISITALIA		
850 cc Coupé	1961/2	4.200.—
850 cc Spider	1961	4.500.—
1100 Berlina	1949	2.800.—
1100 Spider	1949	3.500.—
DE CARLO		
600	1960	900.—
700	1960	1.500.—
700	1961	1.800.—
700 coupé	1961	2.600.—
700	1962	2.400.—
700	1963	2.500.—
SL	1964	1.500.—
SL	1965	1.700.—
DE SOTO		
4 p.	1940	1.500.—
4 p. chico	1946	2.000.—
4 p. Driv.	1947	2.300.—
4 p. 8 cil.	1951	2.800.—
DI TELLA		
1500	1960	4.800.—
1500	1961	5.200.—
1500	1962	5.400.—
1500	1963	5.500.—
Magnette	1963	6.100.—
1500	1964	5.800.—
Magnette	1964	6.500.—
Traveller	1964	6.500.—
1500	1965	6.100.—
Magnette	1965	6.800.—
Traveller	1965	6.800.—
1500	1966	6.300.—
Magnette	1966	7.100.—
Traveller	1966	7.100.—
1500	1967	7.500.—
Magnette	1967	7.900.—
Traveller	1967	7.900.—
D. K. W.		
Sedan	1960	3.900.—
Sedan	1961	4.100.—
Sedan	1962	4.300.—
Sedan	1963	4.800.—
Univ.	1962	4.400.—
Univ.	1963	4.800.—
Sedan	1964	5.100.—
Univ.	1964	5.100.—
Fissore	1965	5.300.—
Sedan	1965	5.400.—
Univ.	1965	5.400.—
Sedan	1966	5.800.—
Univ.	1966	5.800.—
Sedan	1967	6.500.—
Universal	1967	6.500.—
Sedan	1968	7.000.—
Universal	1968	6.800.—
Sedan	1969	7.500.—
Universal	1969	7.500.—
DODGE		
4 p.	1947	2.300.—
4 p.	1948	2.400.—
4 p.	1950	3.000.—
4 p. F. Drive	1948	2.000.—
4 p. 6 cil.	1951	2.800.—
ESTANCIERA		
Ika	1958	3.000.—
Ika	1959	3.200.—
Ika	1960	3.600.—
Ika	1961	3.900.—
Ika	1962	4.100.—
Ika	1963	4.500.—
Ika	1964	5.000.—
Ika doble traco.	1964	5.000.—
Ika	1965	5.300.—
Ika doble tracc.	1965	5.300.—
Ika	1966	5.900.—
Ika	1967	6.400.—
Ika	1968	7.000.—
Ika	1969	7.600.—
FIAT		
600	1958	2.200.—
600	1960	2.600.—
1100	1960	3.800.—
600	1961	2.800.—
1100	1961	4.000.—
2100	1961/2	4.800.—
600 D	1962	3.100.—
1100	1962	4.200.—
750	1963	3.500.—
1100	1963	4.600.—
1500	1963	5.800.—
600 E	1964	4.000.—
1500	1964	6.600.—
Familiar	1964	6.800.—
600 E	1965	4.500.—
1500	1965	6.600.—
1500 C. Largo	1965	7.200.—
Familiar	1965	7.500.—
Familiar Largo	1965	7.500.—
600 E	1966	5.100.—
800 Spider	1966	5.800.—
800 Coupé	1966	5.800.—
1500 C	1966	8.500.—
1500 Familiar	1966	8.800.—
1500 Coupé	1966	9.500.—
600 E	1967	5.700.—
800 Spider	1967	6.400.—
800 Coupé	1967	6.400.—
1500 C	1967	9.100.—
1500 Familiar	1967	9.400.—
1500 Coupé	1967	10.500.—
600 E	1968	6.100.—
800 Spider	1968	6.800.—
800 Coupé	1968	6.800.—
1500 C	1968	10.000.—
1500 Familiar	1968	10.300.—
1500 Coupé	1968	11.500.—
600 E	1969	6.700.—
800 Spider	1969	7.800.—
800 Coupé	1969	7.800.—
1500 C	1969	11.000.—
1500 Familiar	1969	11.500.—
1500 Coupé	1969	12.500.—
FORD		
4 p.	1951	2.500.—
4 p.	1953	2.800.—
4 p.	1954	2.800.—
Coupé sedan	1954	3.000.—
4 p.	1955	4.000.—
Fairlane 8 aut.	1957	4.500.—
Fairlane 6 mec.	1958	5.000.—
Fairlane 500 8 aut.	1958	4.800.—
Galax. 6 mec.	1960	6.500.—
Galax. 8	1960	6.500.—
Galax. 6	1961	7.200.—
Galax. 8 aut.	1961	7.200.—
Falcon	1962	7.200.—
Falcon Standard	1963	7.600.—
Falcon de Lujo	1963	8.000.—
Falcon Standard	1964	8.200.—
Falcon de Lujo	1964	8.500.—
Falcon de Lujo	1965	9.400.—
Falcon Futura	1965	9.700.—
Falcon Standard	1965	8.500.—
Falcon Standard	1966	9.700.—
Falcon de Lujo	1966	11.000.—
Falcon Futura	1966	11.000.—
Falcon de Lujo	1967	11.600.—
Falcon Standard	1967	10.800.—
Falcon Futura	1967	12.500.—
De Lujo	1968	12.800.—
Standard	1968	11.500.—
Futura	1968	13.000.—
Rural	1968	13.200.—
De Lujo	1969	13.600.—
Standard	1969	12.600.—
Futura	1969	14.500.—
Rural	1969	14.500.—
GRACIELA		
2 p.	1958	1.000.—
2 p.	1960	1.500.—
GW-Wartburg	1962	2.300.—
HANSA		
1100	1960/1	1.900.—
Rural	1961	2.200.—
Coupé	1961	2.500.—
HILLMAN		
4 p.	1950	1.500.—
4 p.	1956	2.000.—
Rural	1956	2.000.—
4 p.	1961	2.800.—
HUDSON		
4 p.	1940	1.000.—
4 p.	1946/7/	1.500.—
Coupé	1946/7/	1.700.—
4 p.	1949	2.000.—
ISARD		
300	1958/9	700.—
700	1963	2.200.—
Kombi	1963	2.500.—
700	1964	2.500.—
Kombi	1964	2.600.—
1204	1964	3.200.—
700	1965	2.800.—
Kombi	1966	2.800.—
1204	1965	3.500.—
JEEP		
IKA carrozado	1957	3.000.—
IKA	1958	3.300.—
IKA	1959	3.600.—
IKA	1960	4.000.—
IKA	1961	4.200.—
IKA	1962	4.300.—
IKA	1963	4.400.—
IKA	1964	4.500.—
IKA	1965	4.600.—
IKA	1966	4.700.—
IKA	1967	5.200.—
IKA	1968	5.800.—
IKA	1969	6.200.—
KAISER		
Carabela	1961	2.200.—
Carabela	1962	2.700.—
MERCEDES BENZ		
170 diesel	1954	5.000.—
180	1954	5.500.—
170	1955	5.500.—
180	1955	5.800.—
300	1955	5.800.—
219 naftero	1959	15.000.—
220	1959	16.500.—
220 S coupé	1961	16.000.—
220 S 4 p.	1961	12.000.—
220	1962	15.000.—
220 S 4 p	1962	16.000.—
220 SE	1962	18.000.—
220 S 4 p.	1963	19.000.—
220 SE coupé	1963	25.000.—
220 SE coupé	1964	32.000.—
220 S	1964	34.000.—
220 S	1965	30.000.—
250 SE	1965	25.000.—
250 S 4 p.	1966	28.000.—

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
250 SE 4 p.	1966	39.000.—
250 SE coupé	1966	45.000.—
MERCURY		
2 p.	1946	2.000.—
4 p.	1946	2.800.—
Coupé	1946	3.500.—
Coupé conv.	1946	2.200.—
2 p.	1951	3.000.—
Monterey 4 p.	1953	4.000.—
Montclair	1954	4.000.—
Montclair	1958	4.500.—
Monterey 4 p.	1957	4.500.—
MORRIS		
Mini Minor 1000	1961	3.200.—
4 p.	1966	7.000.—
Traveller	1966	7.000.—
N. S. U.		
24 HP	1958	1.500.—
34 HP	1960	1.800.—
34 HP	1961	2.000.—
34 HP	1962	2.200.—
34 HP Prinz	1963	2.500.—
Sport Prinz	1961	3.200.—
OLDSMOBILE		
88 4 p.	1958	4.000.—
88 4 p.	1961	6.000.—
88 4 p.	1962	7.000.—
88 4 p.	1963	8.000.—
OPEL		
Rekord 2 p.	1956/7	2.800.—
Rural	1956/7	2.800.—
Rekord 2 p.	1958	3.500.—
Rural	1958	3.500.—
Rekord 2 p.	1959	3.800.—
Rural	1959	3.800.—
Rekord 2 p.	1960	4.200.—
Rural	1960	4.200.—
Rekord 2 p.	1961	4.800.—
Rural	1961	4.800.—
Rekord 2 p.	1962	5.000.—
Rural	1962	5.000.—
PEUGEOT		
203	1956	2.500.—
403	1956/7	4.400.—
403	1958/9	4.800.—
403	1960/61	5.200.—
403	1962	5.600.—
404	1962	6.500.—
403	1963	5.800.—
404	1963	6.800.—
404 Rural	1963	7.000.—
403	1964	6.300.—
404 3 banc.	1964	7.500.—
404 5 banc	1964	7.800.—
403	1965	6.800.—
404 Stand.	1965	8.300.—
404 Stand.	1966	9.000.—
404 de lujo	1966	9.600.—
404	1967	9.900.—
404 G. Lujo	1967	10.400.—
404	1968	10.500.—
404 G. Lujo	1968	11.500.—
404 Stand.	1969	11.500.—
404 G. Lujo	1969	12.000.—
PLYMOUTH		
4 p.	1951	2.800.—
4 p.	1954	3.400.—
4 p.	1955	3.500.—
4 p.	1961	6.000.—
RAMBLER		
Ambassador	1962	4.500.—
Classic Custom	1962	3.600.—
C. Country	1962	4.600.—
Ambassador 990	1963	5.500.—
C. Custom 1ª S	1963	5.000.—
C. Custom	1963	5.200.—
C. Country 660	1963	5.500.—
De Luxe 550	1963	4.200.—
Ambassador 990	1964	6.200.—
C. Custom 660	1964	5.700.—
C. Country 660	1964	6.200.—
De Luxe 550	1964	5.200.—
Ambassador 990	1965	7.500.—
C. Custom 660	1965	6.300.—
C. Country 660	1965	7.300.—
De Luxe 550	1965	5.900.—
Ambassador 990	1965	9.400.—
C. Custom 660	1966	7.100.—
C. Country 660	1966	9.100.—
De Luxe 550	1966	6.300.—
Ambassador 990	1967	10.500.—
C. Custom 660	1967	9.000.—
C. Country 660	1967	10.500.—
De Luxe 550	1967	7.300.—
Ambassador 990	1968	11.500.—
C. Custom 660	1968	10.300.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
C. Country 660	1968	11.500.—
De Luxe 550	1968	9.200.—
Ambassador	1969	13.500.—
C. Country 660	1969	12.500.—
C. Custom 660	1969	11.500.—
RENAULT		
Dauphine	1958	2.600.—
4 L	1963	2.800.—
Gordini	1958	3.000.—
4 L	1964	3.600.—
Dauphine	1964	3.400.—
Gordini	1964	3.700.—
4 L 3 veloc.	1965	3.800.—
4 L 4 veloc.	1965	4.100.—
Gordini	1965	3.900.—
Dauphine	1965	3.600.—
Gordini	1966	4.400.—
Dauphine	1966	3.900.—
4 L	1966	4.500.—
Gordini	1967	4.800.—
4 L	1967	5.100.—
Renault 850	1967	4.400.—
Gordini	1968	4.800.—
4 L	1968	5.600.—
850	1968	4.700.—
Gordini	1969	5.900.—
R4	1969	6.200.—
850	1969	5.500.—
SIMCA		
4 p.	1956	2.400.—
Rural	1958	2.700.—
TAUNUS		
17 M Rural	1960	4.200.—
17 M 2 p.	1961	4.800.—
17 M 4 p.	1961	5.100.—
17 M 2 p.	1962	5.300.—
17 M Rural	1962	5.300.—
TORINO		
380 4 p.	1967	8.600.—
380 S 4 p.	1967	9.800.—
380 2 p.	1967	12.600.—
380 W 2 p.	1967	12.800.—
380 4 p.	1968	9.600.—
380 S 4 p.	1968	10.500.—
380 2 p.	1968	13.800.—
380 W 2 p.	1968	13.500.—
380 S 4 p.	1969	11.800.—
380 2 p.	1969	14.500.—
380 W 2 p.	1969	14.500.—
VALIANT		
I	1962	6.500.—
II	1963	7.200.—
III	1964	7.500.—
III	1965	7.800.—
Coronado	1965	8.300.—
G. Turismo	1965	8.500.—
IV	1966	9.500.—
Coronado	1966	10.000.—
G. Turismo	1966	10.200.—
IV	1967	10.000.—
Coronado	1967	10.500.—
G. Turismo	1967	10.800.—
IV	1968	11.000.—
Coronado	1968	11.500.—
G. Turismo	1968	11.800.—
Polara	1969	12.500.—
Coronado	1969	13.500.—
G. T.	1969	14.000.—
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1958	2.500.—
Cresta 4 c. 4 p.	1958	2.500.—
VOLKSWAGEN		
Export	1961	4.000.—
Export	1962	4.500.—
1500 2 p.	1962	5.500.—
VOLVO		
121	1960	5.000.—
122	1962	5.800.—

PICK - UPS USADAS

ARGENTA		
Pick-up	1964	5.400.—
Pick-up	1965	6.000.—
Pick-up	1966	6.400.—
Pick-up	1967	6.700.—
CITROËN		
AZU Furg.	1965	3.500.—
AZU Furg.	1966	3.800.—
AZU Furg.	1967	4.500.—
AZU Furg.	1968	4.900.—
AZU Furg.	1969	5.500.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
CHEVROLET		
10 Pick-up	1960/1	5.500.—
10 "	1965	8.500.—
10 "	1967	9.300.—
10 "	1968	10.500.—
10 "	1969	11.500.—
DE SOTO		
D-100 Pick-up	1962/3	5.500.—
D-100 "	1964	6.500.—
D-100 "	1965	6.700.—
D-100 "	1966	7.500.—
D-100 "	1967	8.600.—
D-100 "	1968	9.800.—
DODGE		
D-100 Pick-up	1961/2	5.500.—
D-100 "	1963	5.800.—
D-100 "	1964	6.000.—
D-100 "	1965	6.700.—
D-100 "	1966	7.500.—
D-100 "	1967	8.500.—
D-100 "	1968	9.800.—
D-200 "	1969	11.000.—
FARGO		
D-100 Pick-up	1962/3	5.500.—
D-100 "	1964	6.500.—
D-100 "	1965	6.700.—
D-100 "	1966	7.500.—
D-100 "	1967	8.500.—
D-100 "	1968	9.800.—
FIAT		
Multicarga 1500	1965	5.900.—
Multicarga 1500	1966	6.600.—
Multicarga 1500	1967	7.800.—
Multicarga 1500	1968	8.600.—
Multicarga 1500	1969	9.200.—
FORD		
F-100 Pick-up	1960/1	5.800.—
F-100 "	1962	6.300.—
F-100 "	1963	6.800.—
F-100 "	1964	7.100.—
F-100 "	1965	8.300.—
F-100 "	1966	9.200.—
F-100 "	1967	9.600.—
F-100 "	1968	11.000.—
F-100 "	1969	12.000.—
JEEP		
IKA Pick-up	1961	4.300.—
IKA "	1962	4.600.—
IKA "	1963	4.800.—
IKA "	1964	5.000.—
Glad. Pick-up	1964	5.000.—
Glad. "	1965	5.500.—
Glad. "	1966	6.000.—
Glad. "	1967	6.500.—
Glad. "	1968	7.000.—
Glad. "	1969	8.000.—
MERCEDES BENZ		
170 Pick-up	1951	2.700.—
PEUGEOT		
T4B	1967	8.000.—
T4B	1968	8.600.—
T4B	1969	9.500.—
RASTROJERO		
Pick-up	1964	5.600.—
"	1965	6.000.—
"	1966	6.400.—
"	1967	7.000.—
"	1965	7.400.—
" 2ª S.	1968	8.200.—
" 1ª S.	1969	8.800.—
" 2ª S.	1969	9.800.—

AUTOMOVILES 0 km

CITROËN	
2 CV AZAM, 4 p.	10.350.—
3 CV AZAM, 4 p.	11.600.—
AMI-8	13.800.—
CHEVROLET	
Special 4 p.	19.561.—
Rally Sport	21.207.—
Chevy	22.586.—
Chevy De Luxe	23.973.—
Chevy De Luxe (caja aut.)	25.923.—
Chevy SS	25.860.—
Chevy SS Cupé	27.225.—
DODGE	
Dodge 3	18.186.—
Dodge 4	19.389.—
Dodge Taxi	18.449.—
Dodge Taxi Gasolero	23.024.—
Dodge Polara	22.825.—
Dodge Coronado	24.851.—
Dodge Coronado Automatic	26.223.—
Dodge GTX 6 cil.	27.089.—
Dodge GTX 8 cil.	28.971.—

MARCA	PRECIO
FIAT	
600	10.650.—
128	14.800.—
1500 Familiar	17.780.—
1600	17.780.—
1600 Coupé Sport	19.650.—
FORD	
Sedan Falcon Taxi	19.893.—
Sedan Falcon Standard	20.425.—
Sedan Lujo	22.417.—
Sedan Futura	23.808.—
Rural Standard	23.269.—
Rural Lujo	25.330.—
Fairlane 500 6 cil.	24.167.—
Fairlane 500 8 cil.	25.464.—
Fairlane LTD 6 cil.	27.833.—
Fairlane LTD 8 cil.	29.130.—
PEUGEOT	
404 Standard (9001)	17.950.—
404 Grand Prix (9061)	18.850.—
504 De Lujo (8001)	20.390.—
504 Súper Lujo (8201)	21.790.—
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Classic 380 4 p.	24.590.—
C. Country 300	25.760.—
Ambassador 380	32.290.—
JEEP	
JA-3UB, t/simple	10.229.—
RENAULT	
R-4L, 4 p.	11.300.—
R-4S	12.460.—
R-6, 4 p.	14.400.—
R-12	16.500.—
TORINO	
L, 4 p.	20.870.—
S 4 p.	24.010.—
TS 4 p.	27.550.—
TS 2 p.	28.890.—
TS 2 p.	31.300.—

PICK-UPS 0 km

CHEVROLET	
CS - 10703 s/c	19.182.—
CS - 10704 c/ch.	19.913.—
CS - 10734 c/a.	19.949.—
De Luxe c/a.	21.268.—
CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S.A.	
DODGE	
D-100 6 cil.	17.123.—
D-100 V8	18.400.—
D-100 Diesel	21.343.—
D-200 6 cil.	18.561.—
D-200 V8	19.898.—
D-200 Diesel c/caja 4 veloc.	23.713.—
CITROEN	
AK (chasis y cabina)	9.800.—
Furgoneta AK	10.400.—
Furgoneta AKR	10.550.—
Mehari	12.500.—
FIAT ARGENTINA S.A.	
Multicarga 1500	14.650.—
FORD MOTOR ARGENTINA S.A.	
Pick up F-100 c/caja I-6	20.211.—
Pick up F-100 V-8	21.032.—
F-100 Diesel 203	24.495.—
GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A.	
Chevrolet C-10703 s/c.	16.210.—
Chevrolet C-10704 c/a.	17.145.45
Chevrolet C-10734 c/a.	17.945.45
IME RASTROJERO	
Diesel P-63	14.420.—
Diesel P-64	14.230.—
Diesel P-66	15.980.—
IKA-RENAULT	
JA3UB t/simple	11.660.—
JA3UB t/doble	13.840.—
Jeep Largo t/simple	12.380.—
Jeep Largo t/doble	14.550.—
Jeep 1000 t/simple	18.870.—
RENAULT	
R 4F	10.850.—
PEUGEOT	
T4B	15.850.—

MOTOS USADAS

AJS			
CILINDRADA			
500	46-48	600/ 850	
350	46-48	400/ 550	
500	60-62	2.100/2.600	
650	60-62	2.400/2.900	
500	49-54	900/1.300	

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
BSA		
500	46-48	680/ 850
500	48-49	900/1.300
350	46-48	400/ 550
650	50-52	1.200/1.600
500	60-62	2.100/2.600
BMW		
500	55	1.500/1.900
250	58	1.600/2.200
500	58	2.500/3.000
500	62	3.200/3.800
600	62	3.800/4.500
DKW		
125		300/ 450
150		350/ 500
DUCATI		
175		600/1.100
200		800/1.200
GILERA		
150	54-62	500/ 800
175	60-67	600/ 900
200	62-68	800/1.200
200	65-68	900/1.400
300 (imp.)	57-58	800/1.400
300 (nac.)	67-68	1.500/2.100
GUZZI		
175	57-61	600/1.100
235	57-61	800/1.200
350-500	46-49	300/ 800
HARLEY DAVIDSON		
1200	47-48	700/ 900
1200 (válv. cab.)	48-49	1.400/2.000
HONDA		
50	60-62	500/ 850
125	60-62	800/1.300
150	60-62	900/1.400
250	60-62	1.800/2.500
300	60-62	2.200/3.000
HRD		
1000	48-49	1.200/1.600
1000	54	2.500/3.000
1000 B. Shadow	48-49	2.200/2.800
1000 (Shop.)	48-49	3.000/3.500
ISO		
150		200/ 400
JAWA		
350	57	800/1.200
175	57	300/ 700
350	62	1.300/1.700
MATCHLESS		
350	46-48	400/ 550
500	46-48	680/ 850
500	49-52	1.100/1.300
NORTON		
500	46-48	680/ 850
500	49-51	900/1.200
500	58	1.500/1.900
500	62	2.400/2.900
SIAMBRETTA		
150 Reform.	52-54	500/ 800
125	54-62	400/ 700
175	58-62	800/1.000
125 (Cristian)	58-62	1.100/1.400
TRIUMPH		
500	46-47	850/1.400
500	46-50	1.500/2.000
650	48-50	1.700/2.200
350	47-49	700/1.000
500	51-54	1.900/2.300
650	51-54	2.100/2.600
500/650	55-57	2.200/3.000
350	58-62	2.200/3.100
650	60-62	3.300/3.900
650 (Cris.)	60-62	3.000/4.000
650	70	7.000/8.000
750	70	9.000/10.000
ZANELLA		
100	59/67	600/ 800
125	59/67	450/ 700

MOTOS 0 Km

ZANELLA	
48 cm3	1.200.—
125 cm3	1.935.—
175 Pondercsa	2.303.—
Z Carga	4.012.—
GILERA	
150 Súper Sp.	2.290.—
185 TC	2.500.—
200 GT	2.700.—
300	3.700.—

LANCHAS 0 Km

MODELO	MOTOR	MEDIDAS *	PRECIO
AVAN-CANESTRARI			
Avan 330	3,60-1,49-0,65	Johnson 25 (M)	$ 6.830.—
Avan 330	3,60-1,49-0,65	Yamato 22 (M)	$ 6.100.—
Avan 400 V	3,95-1,48-0,88	Johnson 33 (M)	$ 10.110.—
Avan 440	4,45-1,75-0,87	Johnson 55 (E)	$ 17.060.—
Avan 440	4,45-1,75-0,87	Johnson 115 (E)	$ 21.440.—
Avan 550 P	5,30-1,98-0,93	Johnson 55 (E)	$ 16.820.—
Avan 550 U	4,30-1,98-0,93	Johnson 115 (E)	$ 24.540.—
Avan 550 C	5,35-2,01-1,00	Johnson 115 (E)	$ 33.700.—
Avanlita	5,00-2,23-0,90	Johnson 115 (E)	$ 21.700.—
DELTA-MARINE			
Junior	3,90-1,43-0,52	Yumpa 2,5 (M)	$ 2.250.—
Pescador	4,25-1,80-0,65	Yumpa 2,5 (M)	$ 3.300.—
Pescador	4,25-1,80-0,65	Dorado 9 (M)	$ 3.690.—
Universal	4,25-1,80-0,75	Chrysler 20 (M)	$ 5.500.—
Camping 425	4,25-1,80-0,85	Chrysler 35 (M)	$ 8.950.—
Isleño	6,20-1,95-0,80	Dorado 9 (M)	$ 5.810.—
Camping 620	6,20-1,95-0,80	Volvo 15 (E)	$ 12.000.—
Tigre	6,30-2,20-0,90	Volvo 132 (E)	$ 25.000.—
Lido	6,60-2,30-1,00	Chrysler 35 (M)	$ 15.550.—
JUANJO			
Biguá	2,65-1,30-0,48	Yumpa 5 (M)	$ 2.500.—
Bambino	3,60-1,61-0,65	Chrysler 35 (M)	$ 6.650.—
Trimarán	3,03-1,63-0,56	Chrysler 20 (M)	$ 5.300.—
Signorina	3,60-1,61-0,65	Chrysler 45 (E)	$ 10.680.—
Signorina	3,60-1,61-0,65	Chrysler 35 (M)	$ 9.250.—
Piccina	4,08-1,76-0,70	Chrysler 55 (E)	$ 12.420.—
Piccina	4,08-1,76-0,70	Chrysler 70 (E)	$ 14.100.—
Piccina	4,08-1,76-0,70	Chrysler 85 (E)	$ 15.100.—
Sprinter	4,08-1,76-0,70	Chrysler 85 (E)	$ 15.400.—
Sprinter	4,08-1,76-0,70	Chrysler 105 (E)	$ 16.350.—
Palm Beach (Crucero)	6,12-2,33-1,00	Chrysler 200 (E)	$ 42.500.—
P. Beach (Day Cruiser)	6,12-2,33-1,00	Chysler 200 (E)	$ 37.000.—
GH-360 Pescador	3,80-1,55-0,62	Evinrude 25 (M)	$ 6.625.—
GH-430 Pescador	4,30-1,76-0,68	Evinrude 25 (M)	$ 7.325.—
GH-430 Pescador	4,30-1,76-0,68	Evinrude 40 (M)	$ 8.740.—
GH-360 Deportivo	3,80-1,55-0,62	Evinrude 25 (M)	$ 9.030.—
GH-360 Deportivo	3,80-1,55-0,62	Evinrude 40 (M)	$ 10.225.—
GH-Super 400	4,00-1,60-0,64	Evinrude 40 (M)	$ 10.455.—
GH-Super 400	4,00-1,60-0,64	Evinrude 50 (E)	$ 12.200.—
GH-Super 400	4,00-1,60-0,64	Evinrude 60 (E)	$ 13.900.—
GH-430 Deportivo	4,30-1,60-0,68	Evinrude 40 (M)	$ 11.405.—
GH-430 Deportivo	4,30-1,60-0,68	Evinrude 50 (E)	$ 13.210.—
GH-Deportivo	4,30-1,76-0,68	Evinrude 60 (E)	$ 14.910.—
GH-Deportivo	4,30-1,76-0,68	Evinrude 100 (E)	$ 17.360.—
PAGLIETTINI			
Chiquilina	4,05-1,72-0,68	Mercury 40 (M)	$ 10.928.—
Chiquilina	4,05-1,72-0,68	Mercury 40 (E)	$ 11.878.—
Pagliettini 406	4,06-1,72-0,78	Mercury 50 (M)	$ 13.475.—
Pagliettini 406	4,06-1,72-0,78	Mercury 50 (E)	$ 14.447.—
Pagliettini 406	4,06-1,72-0,73	Mercury 65 (E)	$ 16.132.—
Codinet	4,46-1,73-0,58	Mercury 50 (M)	$ 12.951.—
Codinet	4,46-1,73-0,58	Mercury 50 (E)	$ 13.998.—
Codinet	4,46-1,73-0,58	Mercury 65 (E)	$ 15.668.—
Codinet	4,46-1,73-0,58	Mercury 80 (E)	$ 18.594.—
Pescadin	4,45-1,78-0,68	Mercury 40 (M)	$ 10.298.—
Pescadin	4,45-1,78-0,68	Mercury 50 (M)	$ 11.357.—
Pagliettini 445	4,45-1,81-0,78	Mercury 65 (E)	$ 16.870.—
Pagliettini 445	4,45-1,81-0,78	Mercury 80 (E)	$ 18.781.—
Pagliettini 445	4,45-1,81-0,78	Mercury 115 (E)	$ 21.728.—
Gacelux	5,15-2,02-0,87	Mercury 115 (E)	$ 25.219.—
Gacelux	5,15-2,02-0,87	Mercury 135 (E)	$ 26.779.—
REGNICOLI			
Dorado Pescador	3,60-1,71-0,60	Johnson 25 (M)	$ 8.910.—
Dorado Pescador	3,60-1,71-0,60	Johnson 40 (M)	$ 10.735.—
Dorado Ski	4,25-1,75-0,70	Johnson 40 (M)	$ 11.425.—
Dorado V2	4,33-1,75-0,70	Johnson 40 (M)	$ 13.175.—
Dorado V2	4,33-1,75-0,70	Johnson 60 (E)	$ 16.800.—
Dorado V2	4,33-1,75-0,70	Johnson 100 (E)	$ 19.620.—
Dina	5,54-2,30-0,90	Johnson 165 (E)	$ 37.720.—
Dina	5,54-2,30-0,90	Johnson 210 (E)	$ 40.880.—
NAUTICA-BERMUDA			
Pirayú	3,83-1,63-0,47	Evinrude 25 (M)	$ 6.765.—
GH-380	3,80-1,55-0,62	Evinrude 25 (M)	$ 7.005.—
GH-380	3,80-1,55-0,62	Evinrude 40 (M)	$ 9.115.—
Riomar	3,83-1,63-0,60	Evinrude 25 (M)	$ 7.870.—
Riomar	3,83-1,63-0,60	Evinrude 40 (M)	$ 9.480.—
GH-430	4,30-1,76-0,62	Evinrude 25 (M)	$ 6.720.—
GH-430	4,30-1,76-0,62	Evinrude 40 (M)	$ 9.830.—
Sport	4,36-1,76-0,69	Evinrude 40 (M)	$ 11.950.—
Super Sport	4,36-1,76-0,69	Evinrude 50 (E)	$ 15.505.—
Super Sport	4,36-1,76-0,69	Evinrude 60 (E)	$ 16.545.—
Mark II	4,85-1,88-0,72	Evinrude 60 (E)	$ 20.340.—
Mark II	4,85-1,88-0,72	Evinrude 100 (E)	$ 22.545.—
Caribbean	5,02-1,94-0,89	Evinrude 60 (E)	$ 19.210.—
Caribbean	5,02-1,94-0,89	Evinrude 100 (E)	$ 21.415.—
Cobra	5,10-2,10-0,85	Evinrude 210 (E)	$ 35.375.—
Gran Turismo	5,83-2,28-1,12	2 Ev'rude 60 (E)	$ 19.210.—
Gran Turismo	5,83-2,28-1,12	2 Ev'rude 100 (E)	$ 42.705.—
Gran Turismo	5,83-2,28-1,12	Evinrude 210 (E)	$ 40.615.—
Gran Turismo	6,63-2,28-1,12	2 Ev'rude 60 (E)	$ 39.845.—
Gran Turismo L	6,63-2,28-1,12	2 Ev'rude 100 (E)	$ 44.355.—
Gran Turismo '	6,63-2,28-1,12	Evinrude 210 (E)	$ 42.165.—
Day Cruiser	5,83-2,28-1,50	2 Ev'rude 60 (E)	$ 42.695.—
Day Cruiser	5,83-2,28-1,50	2 Ev'rude 100 (E)	$ 47.105.—
Day Cruiser	6,83-2,28-1,50	Evinrude 210 (E)	$ 44.915.—
Day Cruiser L	6,83-2,28-1,50	2 Ev'rude 60 (E)	$ 45.445.—
Day Cruiser L	6,83-2,28-1,50	2 Ev'rude 100 (E)	$ 49.855.—
Day Cruiser L	6,83-2,28-1,50	Evinrude 210 (E)	$ 47.665.—

NOTA: como en la inmensa mayoría de los casos los motores son de importación debe tenerse en cuenta la variación inmediata que se produce de precio al modificarse la paridad del dolar.

NOTA: (M): arranque manual (E): arranque eléctrico
— Las medidas se dan en metros en este orden: eslora-manga-puntal
— Las potencias de los motores se dan en HP.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

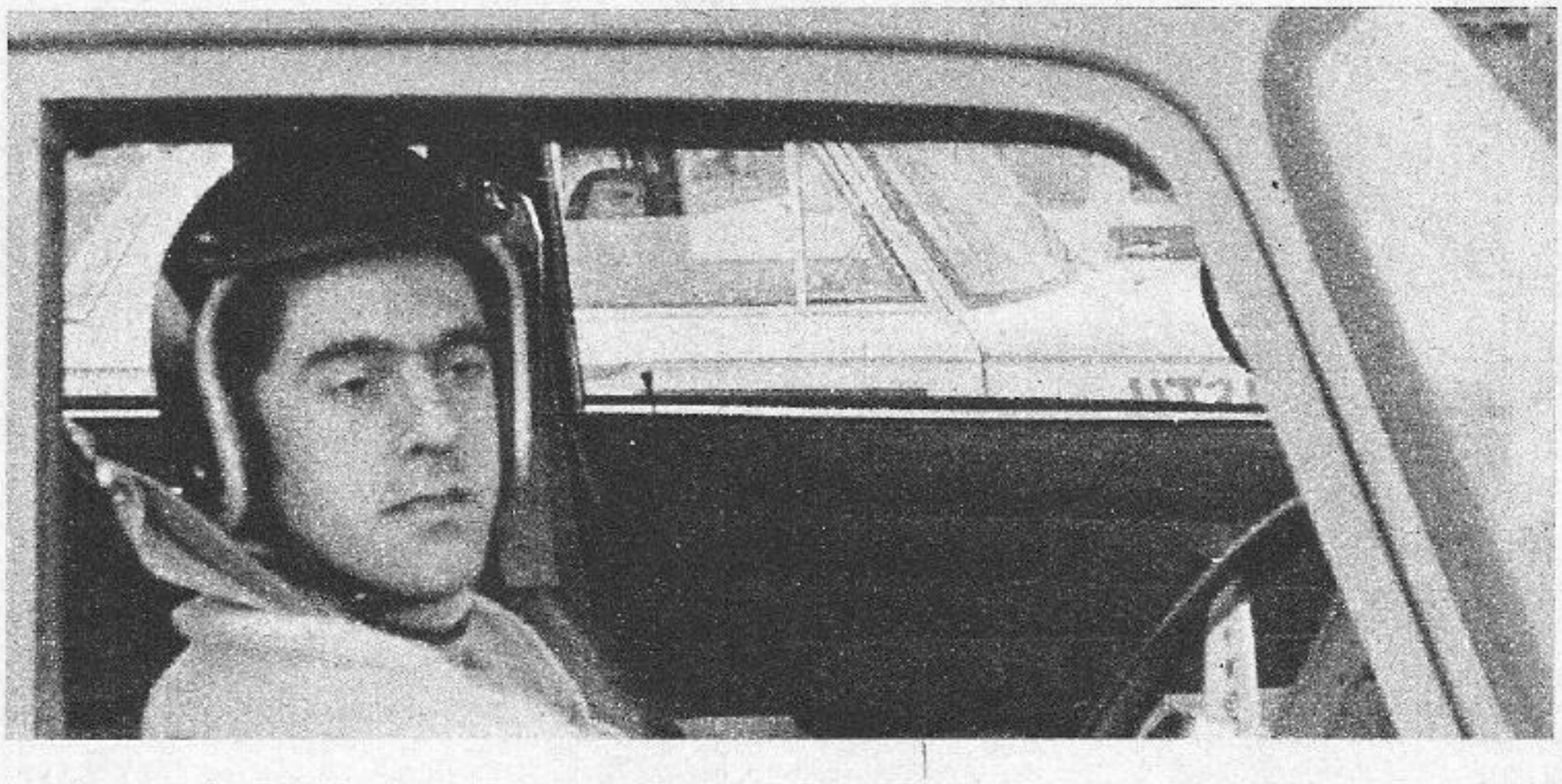
LA ACTIVIDAD ZONAL

RIO NEGRO

TERCERA FECHA DEL ZONAL DE LA REGIONAL 11

ESPECTACULO CON CONTINUIDAD

La Asociación Volantes de General Roca, en su autódromo, realizó la tercera fecha del Campeonato Zonal de Turismo de la Regional Nº 11. Buen espectáculo en general que agradó al numeroso público asistente. La AVGR programó, para esta oportunidad, tres series para cada clase, lo que fue realmente positivo. Hubo así muchos autos juntos en todo momento para regocijo del público. Los organizadores manejaron la cosa con mucho tino, y, de esa forma, lograron una continuidad encomiable. En Turismo Nacional fue donde el espectáculo alcanzó sus mejores momentos, por cantidad de máquinas y paridad entre las mismas. El parque de Grupo 2 es mucho menor, aun cuando todavía puede presentar luchas interesantes. Carlos Avaca y Terencio Talevi eran los candidatos luego de las dos primeras series de la clase menor de TN. Pero la descalificación de Talevi, por usar cubiertas fuera de reglamento, le aclaró las cosas a Avaca, quien ganó la última batería con un poco más de tranquilidad. En la clase "C" la cosa estuvo muy movida. En las tres series Juan A. Vallasciani puso su 504 al frente, si bien en la primera fue penado con 10 segundos de recargo por una infracción en la largada. De esta manera Ezquerra hizo suya



la primera serie, seguido de Bertuzzi; y escoltó a Vallasciani en la segunda. En la última fue Iturburu el encargado de escoltar al bahiense. En Grupo 2 Clase "A" las tres series fueron un calco: Walter Wagner ("patrón" de la clase en el zonal) primero, y Satorra segundo. Los dos con amplias diferencias sobre el resto. Tercero fue Smolkin, quien participó con distintos autos en tres clases (parece que tenía algunas ganas de correr, ¿no?). Aquí usó un Fiat 128, dejando la duda de su homologación para grupo 2. El aparato estaba absolutamente standard. En la clase "B" del grupo 2 la cosa estuvo bastante fría. Pocos autos, que sumado a las deserciones dejan solo tres en la clasificación final. La primera serie fue para el "repetido" Smolkin, con una Berlina 1600. Al largar la segunda cortó palier y quedó de espectador. Ibarguren y Fernández llevan el peso del espectáculo y entretienen al público con un duelo constante, que a la hora de la suma de tiempos, favorece al hombre de Bahía Blanca. Queda como saldo el hecho muy positivo de la existencia de un parque importante que asegura buenos espectáculos para las próximas carreras.

FEDERACION REGIONAL Nº 11

Campeonato Zonal Categoría Turismo - 3ra. fecha.
Autódromo Parque Ciudad de Gral. Roca
Organizó: Asociación Volantes de General Roca

TURISMO NACIONAL

CLASE "A" (15 vueltas)

1º	Carlos Avaca	Renault	20m 46s 4|5
2º	Juan A. Márquez	"	20m 51s 2|5
3º	Alberto Santillán	"	21m 01s
4º	Angel Busnadiego	"	21m 31s 3|5
5º	José Gómez	"	21m 34s
6º	Néstor R. Egmann	"	21m 38s 4|5
7º	Alberto Brambilla	"	22m 03s 3|5

Promedio: 87,127 km/h.

CLASE "C" (24 vueltas)

1º	Juan A. Vallasciani	Peugeot 504	27m 57s 2|5
2º	Gustavo Ezquerra	Peugeot 504	28m 17s
3º	Leonardo Pérez	Fiat 1500	28m 21s 1|5
4º	Fernando Bertuzzi	Fiat 1600	28m 22s
5º	Carlos Iturburu	Peugeot	28m 27s
6º	Santiago Herrero	Fiat 1600	29m 02s 3|5
7º	Jorge Smolkin	Fiat 1600	29m 13s 2|5

Promedio: 104,922 km/h.

TURISMO GRUPO 2

CLASE "A" (18 vueltas)

1º	Walter Wagner	Renault	20m 58s 1|5
2º	Modesto Satorra	Renault	21m 28s
3º	Jorge Smolkin	Fiat 128	22m 09s
4º	Guillermo Pisani	Renault	22m 13s
5º	Domingo Menéndez	D.K.W.	22m 20s 4|5

Promedio: 105,339 km/h.

CLASE "B" (24 vueltas)

1º	Rubén Ibarguren	Fiat 1500	27m 19s 1|5
2º	Mario A. Fernández	Fiat 1500	27m 52s 2|5
3º	Carlos Gandini	Fiat 1500	28m 13s 1|5

Promedio: 107,367 km/h.

LA ACTIVIDAD ZONAL

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

DOLORES

ESTRENO DEL CAMPO INTEGRAL

El Día de la Bandera la Sub-Comisión de Automovilismo de la Comisión Pro-Construcción del Campo Integral Municipal de Deportes dejó inauguradas las primeras obras del circuito de 1.570 metros de extensión.

Cabe destacar que la Comisión Pro-Construcción, bajo la dirección de su activo presidente, Dr. Juan S. Roqués —ex dirigente de la Peña "El gato que faltaba"—, llevó a cabo la construcción del circuito, inclusive una torre de hormigón para los cronometristas, en sólo ocho meses.

En un plazo de unos cuatro años esta Comisión, que recibe fondos de la Municipalidad, de donaciones, rifas, apoyo publicitario, etc., construirá en ese predio de 28 Ha. —enclavado a la vera de la R.N.2 en el Km. 210—, canchas de pato y polo, espejo de agua para la práctica de la motonáutica, canchas de rugby, etc., y dos circuitos, el actual pero pavimentado, y otro de 3.000 m de extensión —también asfaltado—. Loable todo y estamos seguros que lograrán concretarlo de seguir con el empuje inicial.

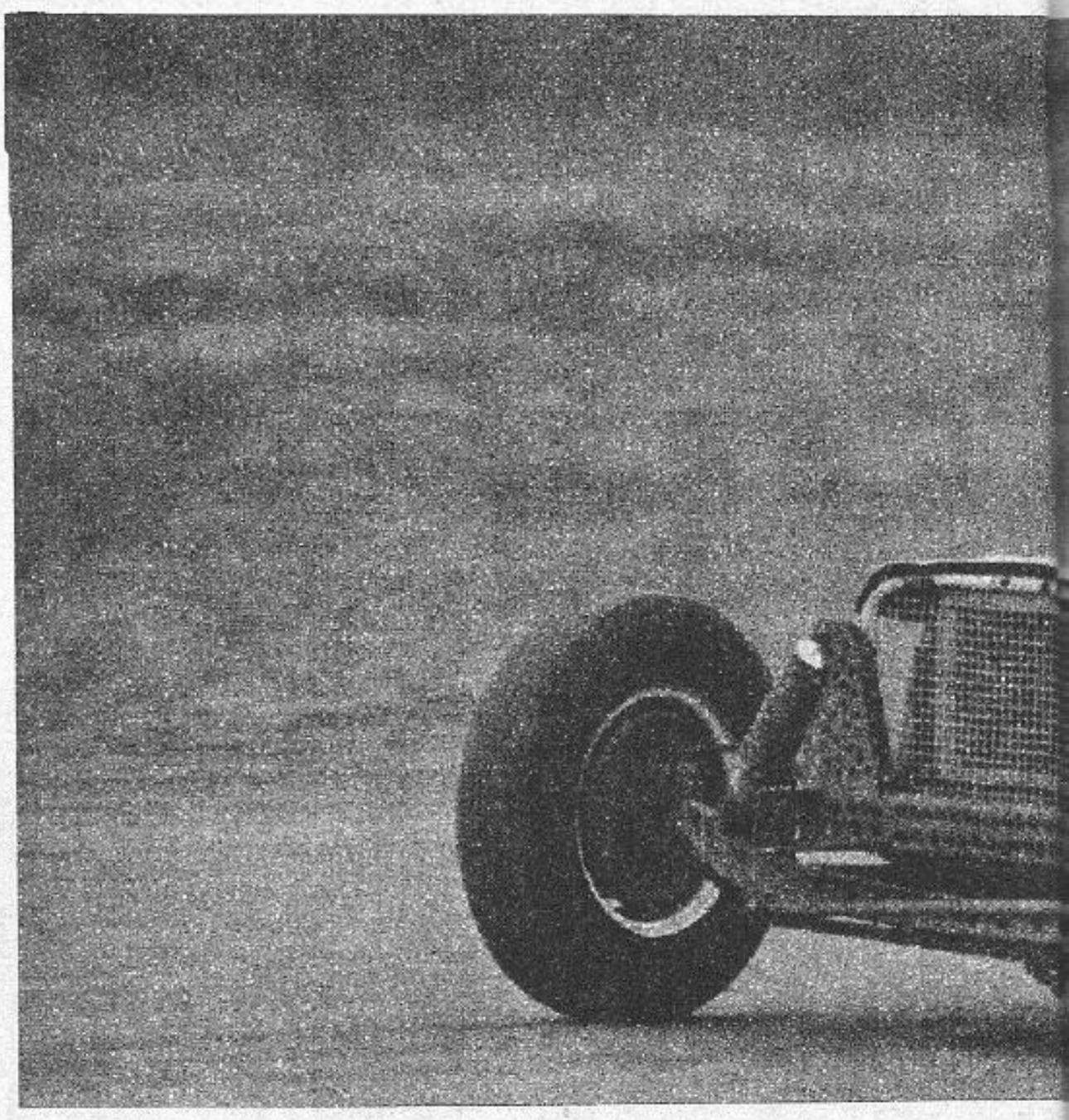
Inmediatamente después de la inauguración comenzarán la construcción de 30 boxes de hormigón —financiados con publicidad— con la particularidad de que el techo va a servir de puesto de observación para los concurrentes a boxes.

El trazado del circuito es veloz. Consta de dos curvones rápidos y dos horquillas, una más cerrada que la otra, todo ello unido por sendas rectas.

Pasemos al aspecto deportivo de la reunión. Hubo un total de 30 inscriptos. El mejor tiempo de la clasificación fue para A. Martín con 52s 4|5 a 107,045 km/h., seguido por Ataurí y Duva en 55s 2|5.

Para la primera serie se alistaron en la largada doce de los trece pilotos habilitados. Desde el vamos impuso su superioridad Martín. Atrás de éste daban un muy buen espectáculo Otonelo y Duva, seguidos a cierta distancia por "Coquito" Zinetti que venía luchando con una máquina que no se adaptaba a un circuito tan veloz. Por la séptima vuelta Duva superó a Otonelo y comenzó a perseguir a Martín, cuyo motor denotaba quedarse sobre de carburante cuando pretendía marchar a pleno régimen. La falla fue acentuándose y en el giro noveno pasa Duva al frente. Cuando se llega al final las posiciones son las siguientes: Duva, Otonelo, Zinetti y Martín. El promedio del ganador fue de 96,450 km/h.

Para la segunda serie se hicieron presentes catorce pilotos. Desde la bajada de bandera se destacó el crédito local Miguel A. Ataurí, quien con una máquina de notable rendimiento y evidenciando su conocimiento del circuito se hizo de la punta de entrada y se dedicó a capitalizar alguna distancia sobre el implacable perseguidor que fue O. Gómez —cada día que pasa anda mejor sobre su nueva máquina—. Desde el primero hasta el último giro no hubo variantes en las tres primeras posiciones, que fueron para M. A. Ataurí, O. Gómez y J. Garófalo.

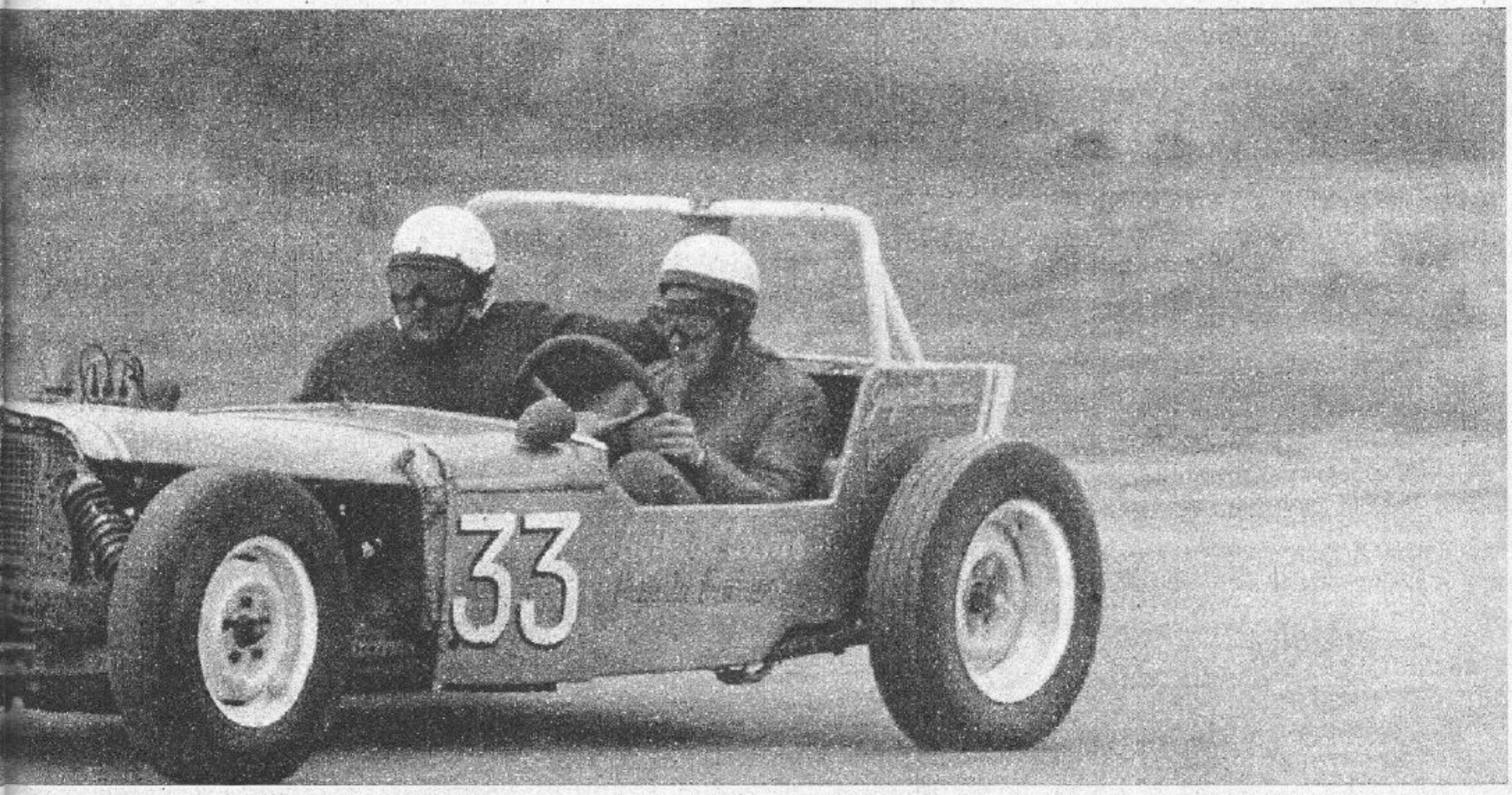


En el repechaje a ocho vueltas, R. Lombardi y H. Gramari —1º y 2º, respectivamente— lograron una



Instante en que el cura párroco de Dolores bendice las instalaciones inauguradas con la presencia de autoridades y público.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Jorge Otonelo, de lucida labor en su serie, tratando de recuperar terreno en la final.

posición en la línea de largada de la final.

LA FINAL

Desde la largada del lote de dieciséis participantes hasta el final la primera colocación fue para Martín, que se dedicó a acumular ventajas sobre sus perseguidores. La escasa lucha que hubo estuvo dada en las posiciones siguientes. Ataurí, Garófalo y Duva, en ese orden, seguían al puntero. Por la octava vuelta el "calor" que ponían los muchachos en la lucha provocó cambios en el marcador. Ataurí, a causa de un trompo, pierde una posición a manos de Garófalo; y O. Gómez, que luego de una mala largada estaba apilando adversarios a "lo loco", al intentar pasar al cuarto —Duva— es encerrado por éste, haciendo un trompo que lo relegó varios puestos.

En el decimoquinto giro el puntero Martín había acumulado casi tres cuartos de circuito a su favor. Lo seguían Ataurí, Duva, Garófalo, Gómez, Zinetti y Otonelo. Martín continuó con su demoledor andar —producto de la excepcional preparación de su prolija máquina y de la excelente dosificación que hace del medio mecánico—, acumulando cada vez más ventajas. En las posiciones siguientes la única variante que hubo fue el abandono en la penúltima vuelta, de Garófalo.

Debemos destacar la organización, que fue buena. Algunas pequeñas fallas que se pudieron observar estamos seguros que se han de pulir con la experiencia. Muy buena la idea de disponer de varios vehículos de remolque para acarrear a las máquinas, sus repuestos, los pilotos y los mecánicos hasta el recinto de boxes. Así se evitan, en éstos, la presencia de una cantidad de rodados innecesaria, que molesta y perturba. Esperamos que la idea prenda en otros organizadores. Por último, algo que debemos hacer resaltar es el hermoso gesto que tuvo la gente de "Estancia Chica" al hacerse presente con una plaqueta recordativa de la inauguración para sus pares de Dolores.



A. Martín, sonriente, se estrecha en un abrazo con M. A. Ataurí.

CLASIFICACION DE LA FINAL
(25 vueltas al circuito)

1º	Alfredo Martín ...	Chevrolet 28 .	22m 50s 2|5	25
2º	Miguel A. Ataurí ..	Ford A 31 ...	23m 28s 4|5	25
3º	Cayetano Duva ...	Ford A 31 ...	sin tiempo	24
4º	Ovidio Gómez	Ford A 31 ...	sin tiempo	24
5º	Juan Zinetti	Ford T 27 ...	sin tiempo	24
6º	Jorge Otonelo	Ford A 31 ...	sin tiempo	23

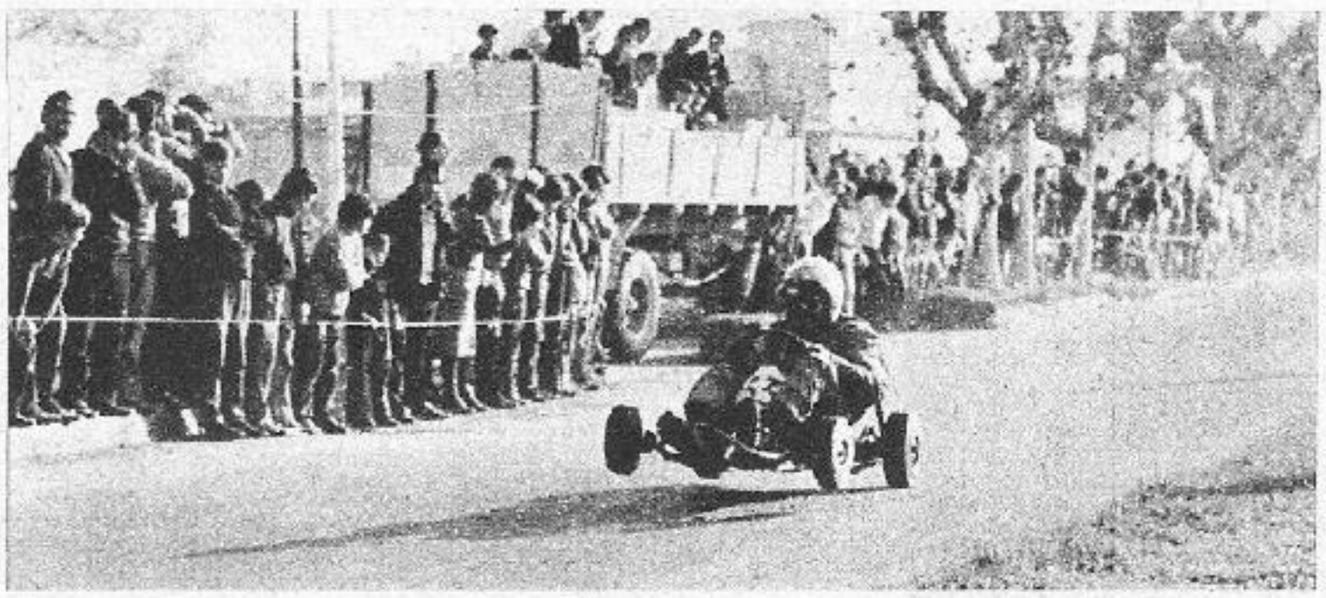
PROVINCIA DE BUENOS AIRES

EL KARTING EN GILES

GANARON EN JUNIORS VAZQUEZ RAMIS Y EN "K" JORGE AMORRORTU



Jorge Amorrortu, ganador absoluto en Fórmula "K", remando en el pelotón puntero (con el número 2), impuso su calidad y estilo.



Osvaldo Jurado "aterrizando" luego del salto a costa de un pequeño badén en la exitosa reunión de karting, en San Andrés de Giles.

Requetebuena resultó la jornada de karting que se llevó a cabo en San Andrés de Giles, el pasado domingo 20 de junio. La organización corrió por cuenta del Club Municipalidad de aquella tranquila ciudad y tuvo puntaje para el campeonato de la Federación Argentina de Karting, con la fiscalización de esta entidad. Las competencias se corrieron en un circuito de 600 metros de longitud, trazado en la Avda. Lucas Scully, sobre asfalto en muy buenas condiciones, con el marco de un numeroso y entusiasta público. No faltaron las palabras de elogio de los participantes y miembros de la F.A.K. por la organización del Club Municipalidad, que fue en todo sentido correcta. Se disputaron competencias en las categorías Juniors y fórmula "K".

En la categoría Juniors, el triunfo le correspondió a "Mingo" Vázquez Ramis. Aquí hubo muchos momentos de intensa lucha en la vanguardia, aunque desde la vuelta once la punta conoció un solo poseedor. Carlos Torchio partió en la primera posición alternando en las vueltas iniciales con Carlos Latorre. Este se quedó en el giro noveno, pasando nuevamente Torchio a comandar el pelotón de vanguardia como escolta del cómodo puntero Vásquez Ramis. Fue destacada la labor de Francisco Márquez, quien pese a haber salido muy retrasado fue tercero en el banderazo final.

La categoría "K", la ganó de punta a punta Jorge Amorrortu. En la primera vuelta punteó Pallone gracias a una muy buena salida, pero en la segunda vuelta un trompo lo retrasó considerablemente. Tomó la punta del pelotón Amorrortu seguido del campeón 1970 Luis Valls y Oscar García. En la cuarta vuelta escoltaban al puntero Amorrortu, Angel Chiviló, Pizzón y Héctor Di Maro. En la novena vuelta Pizzón fue superado por Di Maro en gran labor y así hasta el final.

CLASIFICACION FINAL DE LAS DOS CATEGORIAS

CATEGORIA JUNIORS

1º	Vázquez Ramis	14m22s 2|5	Promedio: 67,053 km/h
2º	Carlos Torchio	14m25s 4|5	
3º	Francisco Márquez	14m26s	
4º	Jorge Wegscheider	14m27s 1|5	
5º	Miguel Lizzi	14m36s 2|5	

CATEGORIA "K"

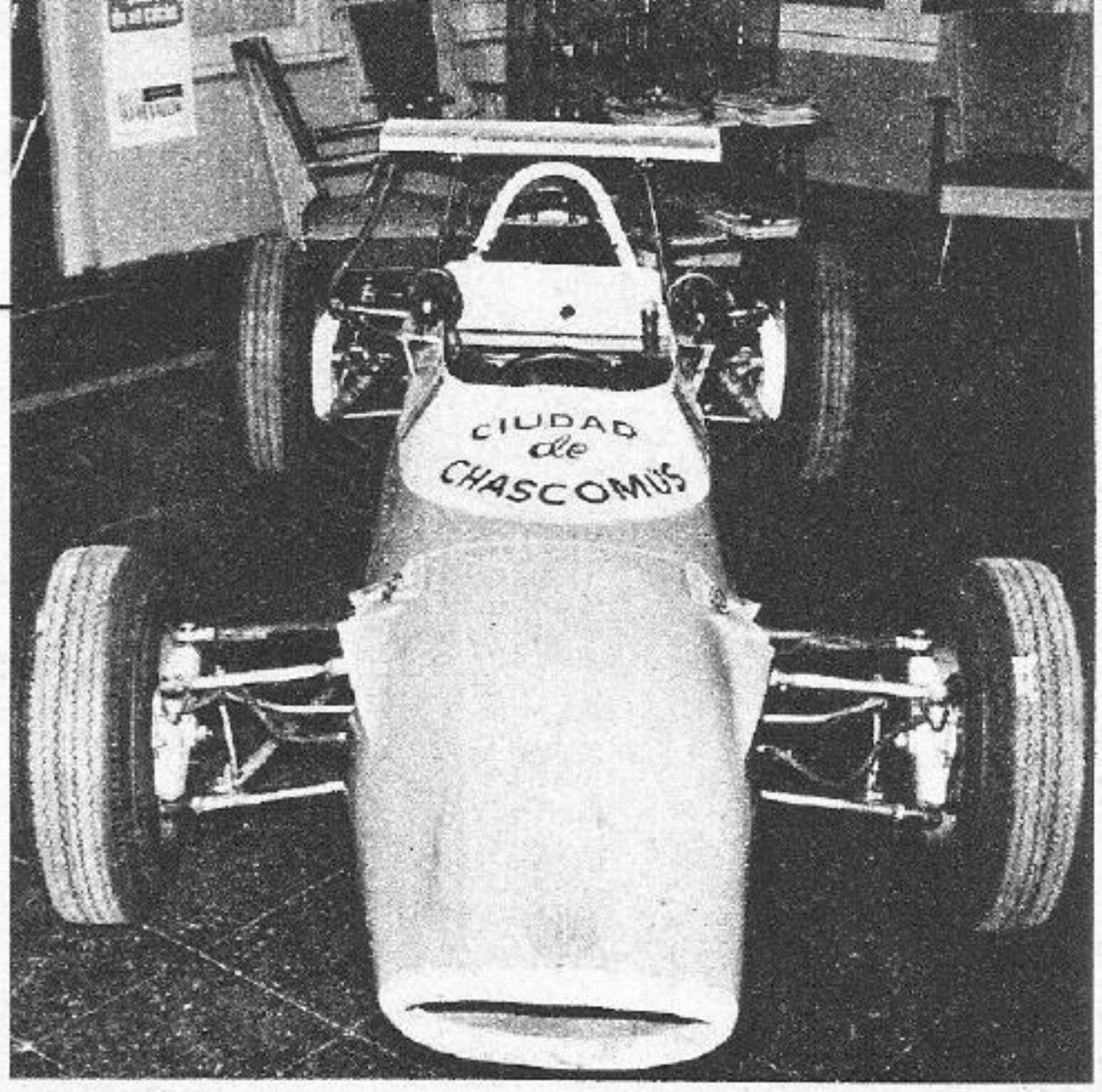
1º	Jorge Amorrortu	11m08s 1|5	Promedio: 83,532 km/h.
2º	Angel Chiviló	11m16s 3|5	
3º	Oscar García	11m18s	
4º	Héctor Di Maro	11m20s 2|5	
5º	Héctor Tizzón		

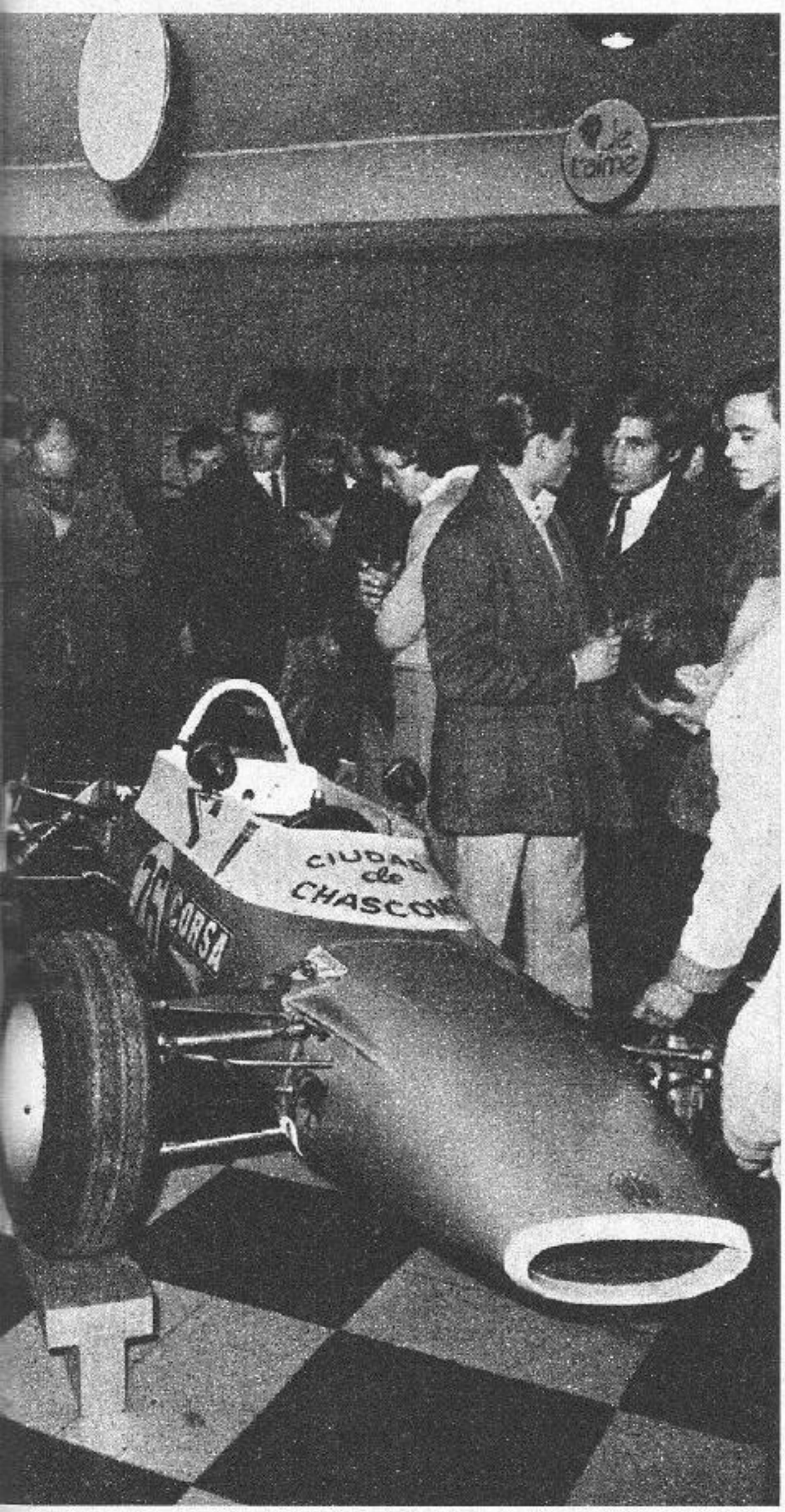
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

UN F4 PARA CHASCOMUS

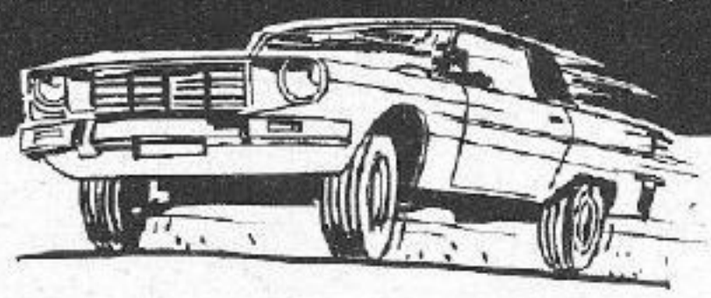
La gente de Chascomús se apresta, luego de un largo paréntesis, a poner en línea de partida nuevamente una máquina que represente su terruño. La nueva adquisición, que es un F-4 Crespi, fue presentada el 25 de junio pasado en una muy animada reunión donde se consumieron toneles de whisky convenientemente repartido entre los quinientos concurrentes.

La preparación del motor correrá por cuenta de Osvaldo Antelo y del auto se encargarán directamente Andrés Fantino, Luis Urruty, Elías Garriz y Rodolfo Paguape. Los que se encuentran abocados ahora a la preparación de un espectáculo para los primeros días de agosto en el cual se recaudarán fondos y no precisamente de botellas.





"METALE FIERRO"
con
JOES
y
RAMCO



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

AROS PARA PISTON
RAMCO
Mayor potencia en el motor

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

T.N. EN VILLA ANGELA

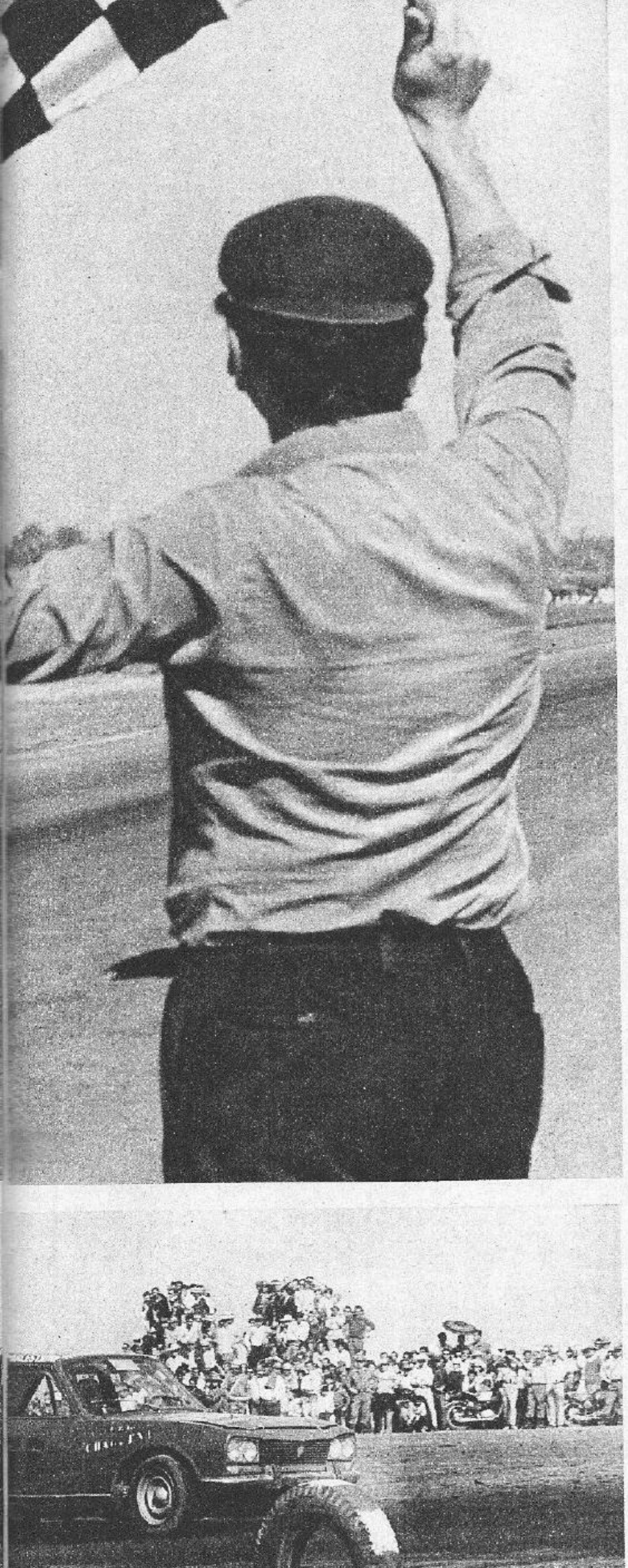
POCOS HICIERON MUCHO

Luis Landriscina le baja la bandera a otro Luis: "Castorcito" Grossi, ganador de la categoría "B". Bien, Fatiga.

La Escuela de Conductores Oscar le enseñó tan bien el asunto ese del volante a Oscarcito Rodríguez, que el chico no tuvo mayor problema para ganar su serie. Oscar Rodríguez, 19 años: para tenerlo en cuenta.

El Gordini by Antelo, ganador de la clase menor bajo las sabias directivas de Carlos Sesto. No entendemos.. si es Sesto no es primero... ¿o sí...

http://elrevistadelmauro.wordpress.com



Con la ausencia de los nombres importantes del T.N., la fecha otorgada al C. A. Alvear no careció de brillo. Las cuatro subclases de la especialidad brindaron un excelente espectáculo y los ganadores se llevaron premios y puntos a la casa

Texto y fotos: CESAR M. SORKIN

Con mucho más sabor a zonal que a carrera con puntaje para el Campeonato Argentino de T. N. se efectuó la prueba organizada por el Club Atlético Alvear, de Villa Angela, Chaco. La ausencia de los "nombres" de la categoría —léase Mayorga, Colavino, Monguzzi, Giordano, etc., etc.— no restó de manera alguna interés al espectáculo. Dicho sea esto no en detrimento de las virtudes de los mencionados ausentes sino en favor del resto de la troupe presente, incluyendo a los pilotos locales, que se ingeniaron para brindar un verdadero show en el circuito semipermanente de Villa Angela, compuesto por un tramo de la ruta nacional 95 que se complementa con dos rectas de tierra, conformando un triángulo rectángulo casi perfecto cuya longitud total alcanza los 2.034 metros.

Sobre este circuito, corto pero veloz y por consiguiente apto para favorecer el espectáculo, las cuatro categorías de T. N. —por primera vez se incorpora la categoría "D" al programa— se pelaron los codos tratando de conquistar el ancestralmente codiciado primer puesto.

El nivel conductivo evidenciado en general, especialmente teniendo en cuenta a los pilotos locales, más que bueno, tanto desde el punto de vista humano como técnico. Pequeñas salvedades con respecto al reglamento estricto se hicieron en beneficio del espectáculo, salvedades que mencionaremos más adelante.

El día sábado 17 se dedicó enteramente a prácticas, ya que la largada del día domingo se realizó por ranking, prescindiéndose de la clasificación habitual en estos casos.

Y así, apadrinada por José Froilán González, especialmente invitado a Villa Angela, ciudad en la que fue objeto de todo tipo de agasajos, comenzó, pasadas las diez de la mañana del domingo y previa concentración en un parque cerrado (no muy cerrado que digamos...) la carrera.

CLASE "A"

Sobre veinte vueltas largó la clase "A", en la que se impuso, desde el vamos, Carlos Sesto. El Gordini mecánica Antelo fue correctamente llevado por Sesto, que aguantó firme los embates del correntino Del Groso. Al largar la clase menor, el piso, todavía húmedo en su parte de tierra y la vehemencia demostrada por los pilotos locales ocasionó más de un trompo. Tal el caso de Del Groso, que perdió la oportunidad de emparejar la línea de Sesto en el trompo que hiciera en la subida al asfalto y muy similar el caso de Carnicier, también de Corrientes, que pudo haber alcanzado a Del Groso, de no haber mediado el correspondiente trompo. Los tres más parejos y destacables del resto: Sesto, Del Groso y Carnicier, ocupando los puestos de privilegio en ese orden. Alguien para tener en cuenta: Del Groso.

CLASE "C"

Si bien en el orden lógico le hubiera correspondido largar a la categoría "B", las autoridades del Club Alvear, de común acuerdo con la dirección deportiva de la carrera, decidieron alterar el orden. El motivo: no se encontraba presente el número mínimo de autos como para que la clase "B" se hiciera acreedora al puntaje acordado para el campeonato nacional. Se permitió entonces que los participantes de la "A" se sumaran a los tres presentes de la "B", y para darles margen a eventuales reparaciones —la "A" había finalizado su serie minutos antes— se intercaló la clase "C". Lástima que la comunicación de tal cambio de programa no alcanzó a todos los pilotos de la "C" ("...les avisamos a todos en el baile de anoche...") y hubo quienes, con todo en orden y viendo las categorías precedentes como simples espectadores, debieron correr hasta el parque cerrado a retirar el auto para largar en término.

Indudablemente, la "C" se llevó todo el mérito de la mañana, desde el punto de vista espectáculo. Desde la largada, un compacto pelotón formado por Luchetti, Rodríguez, Rusconi y Rabanaque Caballero peleó por la vanguardia sin tregua alguna. Algo más atrás y en el mismo tren de marcha de los punteros, pero postergados por una largada menos favorable, Franco, Muñoz y "El Vasco". Los tres 504 —Luchetti, Oscar Rodríguez y Rabanaque— alternándose con la cupé de 1600 de Rusconi intercalada entre ellos; Rusconi llegó a ocupar el segundo hasta que los frenos, definitivamente ausentes, lo obligaron a seguir de largo en la recta de tierra opuesta al asfalto.

→



Alfredo Alvarez robó la clase mayor con la cupé Chevy, propiedad de Parra. Este no pudo correr por una cuestión de revisión médica y Alvarez tomó a su cargo el auto. Se impuso con 22 segundos de ventaja, luego de cumplir las 40 vueltas.

De los que formaban el segundo pelotón, el mejor tren de marcha fue el de "El Vasco" —Cupé 1600 con mecánica Bamse—, ya que cumpliendo el mismo tiempo para la vuelta que los punteros y doblando sin errores fue escalando posiciones hasta que el abandono de Luchetti y el trompo de Franco lo ubicaron definitivamente en el segundo puesto. Lamentablemente fue descalificado en la revisión técnica, ya que las válvulas de escape medían 6/10 de mm menos que lo que el reglamento indica. No cabe duda alguna respecto a la conducta correcta y honorabilidad de "El Vasco", cabiendo entes aclarar un punto tan espinoso como difícil. Si el piloto encarga la preparación de una unidad a un preparador responsable, de acuerdo con un reglamento establecido y de buena fe larga una carrera en la que a la postre es descalificado por una razón totalmente ajena a su accionar como piloto... ¿quién es responsable...? Porque resulta evidente que no puede hacerse acreedor a la sanción descalificatoria otro que no sea el piloto y siendo éste un hombre que confía en la responsabilidad profesional de su preparador, no puede abandonar su trabajo para medir al milímetro cada pieza incluida en su motor. También cabe destacar que tanto el comisario deportivo como el comisario técnico —Sres. Vincent y Huber— comprendieron perfectamente la situación y aceptaron de buen grado una carta de "El Vasco" deslindando responsabilidades. ¿Será que, para evitar tales situaciones, cada piloto deberá hacer firmar una declaración jurada a su preparador, en la que conste la aceptación total de las limitaciones impuestas por el reglamento...?

Lamentable también el abandono de Rabanaque Caballero, ya que mientras estuvo en carrera contribuyó a hacer de la carrera reservada a la clase "C" un verdadero espectáculo. Finalmente, primero Oscar Rodríguez, segundo Mauricio Franco —por la descalificación de "El Vasco"— y tercero Rusconi.

CLASE "B"

Poco que hablar. Visintini, Bonamici y Castorcito Grossi sobre tres Fiat 128. Standard totalmente los de Grossi y Visintini, según el buen decir de ambos. La cosa es que, complementados por algunos autos de la "A", largaron su correspondiente serie —sin puntaje, por supuesto— en la que punteó hasta la sexta vuelta Bonamici; ahí la cruceta izquierda se plantó y no le resultó difícil ganar a Luisito Grossi, que cumplió las veinte vueltas saludando amigos, sonriendo y tocando bocina. Segundo Visintini, a 5 segundos y detrás una patotita de Gordini que —cosa comprensible— nada pudo hacer frente a los 128.

CLASE "D"

Que resultó casi tan espectacular como la "C", no tanto por la variación en los puestos como por la fuerza y vehemencia demostrada por los pilotos de la zona, comprometidos lógicamente con el numeroso público presente. Tal el caso del ganador —Alvarez, con cupé Chevy— que, a pesar de adueñarse de la punta en la tercera vuelta, siguió manejando como si fuera último, para terminar con 22 segundos de ventaja sobre su seguidor inmediato. El motor, íntegramente realizado por el mago Penin, de acuerdo con el reglamento de T. N., demostró viajar una barbaridad.

Impresionante el duelo entre quienes resultaron segundo y tercero al final —Belotti y Carauni— que no se dieron respiro durante las 40 vueltas reservadas a la clase mayor.

En síntesis, un excelente programa, a pesar de la ausencia de Canedo, Novaras y Migliore, llevado a cabo con el máximo de organización que los medios de Villa Angela permiten. Premio al esfuerzo del C. A. Alvear es reconocer que todo salió tal cual fue proyectado, con seguridad absoluta para pilotos y público, que se hizo efectiva gracias a la aplicación de las disposiciones establecidas.

Penosa, por otra parte, la ausencia del núcleo más calificado de pilotos de T. N., posiblemente debida a la superposición, o mejor dicho proximidad de fechas con el G. P. de la Montaña, finalizado una semana antes.

La carrera de Villa Angela entregó puntos para el campeonato nacional; la distancia a cubrir no fue tan grande, ya que muchísimas veces se recorren más de 1.200 km para largar una carrera y todo el mundo colaboró para asegurar comodidades y servicios necesarios a quienes hasta allí se movilizaron.

Resumiendo: una excelente carrera. Que se repita.

CAPULLITOS DE ALGODON

Ante la presencia en gran cantidad de autos con gomas totalmente fuera de reglamento, antes de largarse la carrera se hizo circular un memorándum que colectó las firmas de los pilotos presentes, quienes manifestaron, de esta manera, su conformidad con la anomalía. Gracias a la buena fe de todos se pudo largar la carrera sin restar participantes.

Abandonos importantes y sus motivos. Bonamici: cruceta. Rabanaque: palier. Luchetti: embrague.

Con un 128 standard, Castorcito Grossi apareció como un fantasma en el baile del sábado a la noche, buscando alguien... que le confeccionara una jaula antivuelco. El domingo, luciendo típica sonrisa de gordo, apareció con una jaula lista dentro del auto, más apta para un canario que para él, que hace honor al apellido.

Muy posiblemente pase a las huestes de "esos locos que disparan..." el excelente cómico Luis Landriscina Si no es uno de sus chistes, militará en la clase "Ford T", para lo cual ya ha comprado diversos elementos.

Froilán González se dio el gusto de bajarle la bandera a un Chevy, ganador de la clase mayor. El "Cabezón" fue invitado especialmente para apadrinar la carrera de Villa Angela, siendo su cicerone Luisito Landriscina.

CORSA agradece a Martín Holubek, concesionario GM en Villa Angela, el préstamo de la pick-up Chevrolet que facilitó en gran medida nuestra tarea. Llegue nuestro agradecimiento a Roque César Demonte, por las atenciones recibidas. Nuevamente, gracias.

TURISMO NACIONAL

Circuito "Triángulo Ciudad de Villa Angela" - 2.034 m.
18/VII/71

CATEGORIA "A"

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	1	Sesto, Carlos	Renault Gordini ..	29m07s2	20
2º	7	Del Groso, Mickey	Renault Gordini ..	29m25s9	20
3º	6	Carnicier, Celedonio	Renault Gordini ..	30m21s4	20
4º	4	Arce, Tomás	Renault Gordini ..	30m30s2	20
5º	8	Nicolich, Yorye	Renault Gordini ..	29m19s9	19
6º	2	Muñoz Larreta, C.	Fiat 600 E	29m35s	19
7º	3	Gallazzi, Guillermo	Renault Gordini ..	30m12s1	19

PROMEDIO DEL GANADOR: 83,818 km/h.
RECORD DE VUELTA: M. Del Greso, en la 12ª, 1m24s5 a 86,221 km/h.

CATEGORIA "B"

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	49	Grossi, Luis Fatiga	Fiat 128	27m09s4	20
2º	41	Visintini, Rosmualdo	Fiat 128	27m04s8	20
3º	6	Garnicier, Celedonio	Renault Gordini ..	27m56s	19
4º	4	Arce, Tomás	Renault Gordini ..	27m37s7	18

PROMEDIO DEL GANADOR: 89,878 km/h.
RECORD DE VUELTA: Luis Grossi en la 13ª, 1m20s8 a 91,188 km/h.

CATEGORIA "C"

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	72	Rodríguez, Oscar	Peugeot 504	45m54s8	35
2º	78	Franco, Armando	Fiat 1500 Cupé ..	46m03s9	35
3º	74	Rusconi, Alfredo	Fiat 1600 Cupé ..	46m15s4	35
4º	79	Cerrudo, Raúl	Peugeot 404	46m47s9	35
5º	80	Muñoz, Cacho	Fiat 1500 Cupé ..	46m32s7	32
6º	71	Luchetti, Horacio	Peugeot 504	32m49s9	25

PROMEDIO DEL GANADOR: 93,031 km/h.
RECORD DE VUELTA: Oscar Rodríguez en la 18ª, 1m17s a 95,096 km/h.

CATEGORIA "D"

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	109	Alvarez, Alfredo	Chevy 250 Cupé..	49m28s3	40
2º	106	..Belotti, Enzo	Torino 380W	49m50s8	40
3º	102	Carauni, Eduardo	Torino 380W	50m18s	40
4º	105	Marinich, Natalio	Chevrolet 250	49m51s2	39
5º	108	Echezarreta, Félix	Torino 380W	49m34s7	37
6º	104	Marin, José	Torino 380	49m37s5	37
7º	107	Bustamante, René	Chevrolet 250	48m05s5	36

PROMEDIO DEL GANADOR: 98,674 km/h.
RECORD DE VUELTA: Alfredo Alvarez en la 36ª: 1m13s, a 100,306 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SOMOS AMIGOS DEL DEPORTE.

PERO MAS AMIGOS DE LA VERDAD.

Y eso es lo que el Deporte está precisando, aquí y ahora: Verdades de a puño.

Semanario SUPERCAMPEON está escri-to, semana tras semana, por verdaderos amigos del Deporte: Los más consagrados periodistas especializados del país. Hombres que saben. Hombres que quieren al Deporte. Y, muy especialmente, hombres que escriben verdades

LEALAS EN SEMANARIO

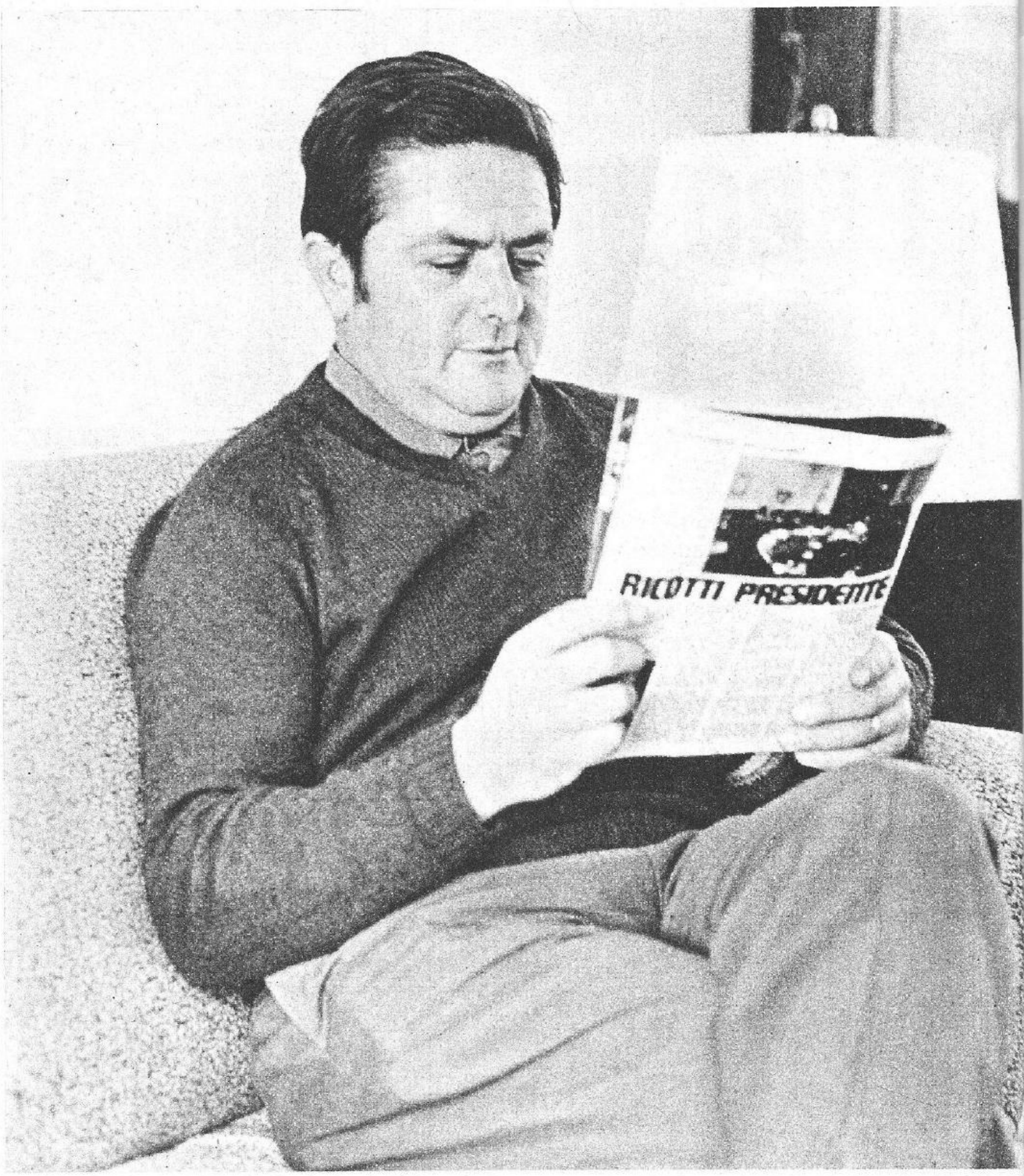
SUPERCAMPEON

Todos los lunes
32 páginas

¡COMPRELO!

80 ctvs.

MANO A MANO C



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por nuestro enviado especial a Rafaela. Texto y fotos: JULIO FEDERICO PEREZ BALBI

...ON SU EXCELENCIA

En un viaje relámpago a Rafaela, CORSA tuvo una conversación mano a mano con el nuevo presidente de CADAD, Ingeniero Eduardo Ricotti.

Ricotti presidente. Del Club Atlético Rafaela a la Confederación de Automovilismo Deportivo. Las mismas ideas, el mismo empuje. "¡Vamos a darle real trascendencia a TC, SP y F. 1. La Fórmula Dos y Turismo Nacional ya tienen buenos sobrepremios de empresas privadas y F. 4 ya tiene piernas fuertes para andar sola.

Ahora toma un Gancia, después un whisky, atiende alguno que otro cargoso que viene a preguntarle cualquier pavada, recibe una llamada telefónica de un periodista, lo visita un amigote de los años mozos y lo felicita porque resultó electo presidente de CADAD —cosa que, dicho sea de paso, a Ricotti lo tuvo siempre muy sin cuidado— lo llamar de la Central Atómica de Atucha de la cual su fábrica es proveedora y de golpe y porrazo se nos descuelga con ...**decime Perecito, ¿qué harías vos si fueses presidente de la CADAD?**. Ahí nos sorprendió desarmados, no sabemos para dónde disparar, nuestra imaginación comienza a trabajar a mil por hora y empezamos: que F-4, que TC, que los millones que no pueden amortizar los autódromos, que el salvavidas lo tiene que tirar YPF, que patatín, que patatán. Y Ricotti escucha y escucha pero es evidente que más de una conclusión a la que arribamos ya la tiene bien estudiada, solamente quiso escuchar una campana más.

Hace poco más de una semana el Ing. Eduardo Ricotti (rafaelino, casado, tres hijos) resultó electo presidente de CADAD por abrumadora mayoría, el 30 de éste mes asumirá la presidencia. **"Yo sé que el lío que me espera es bárbaro, que mucha gente me criticará y que es imposible dejar a todas las partes satisfechas, lamentablemente así no se puede seguir más. Nuestro país es de veinte y pico millones de habitantes y no podemos darnos el lujo de mantener 8 categorías, diversificando de esa manera todo el apoyo ...".** Cierto.

Pero a no asustarse. Ricotti, con la batuta en mano no piensa, de un plumazo, defenestrar a alguna categoría, sino que simplemente le dará a tan sólo **tres** de ellas la máxima importancia, es decir, que tres Campeonatos solamente serán en nuestro automovilismo los de real importancia: SP, F-1 y TC. Estas tres categorías tendrán prioridad uno. ¿Cómo las apoyará CADAD? ¿Por qué pasarán a ser las máximas de nuestro automovilismo? Por esta razón: Una o varias empresas auspiciarán las tres o cada una de las categorías, de tal modo que por cada competencia de SP o F-1 se instituyan unos seis millones de pesos en premios, cuatro y medio otorgados por la entidad que patrocine el Campeonato y el palo y medio restante correrá por cuenta del club organizador de la carrera. De ésa manera estarán presentes todas las primeras figuras de nuestro automovilismo, las que atraen público.



De SP y F-1 se estima un máximo de 9 a 10 carreras en el año para cada una. Y nada más. Esta cifra no es un cálculo caprichoso de Ricotti sino que se basa en la cantidad de Autódromos que tiene nuestro país, aptos para recibir a estas clases. Ellos son: Buenos Aires, Rafaela, Paraná, Córdoba, Maggiolo, San Juan, Las Flores y 9 de Julio y Sanseacabó. El resto de las pistas son muy buenas para F-2, TN o F-4 pero por lo corto de su trazado no están en condiciones ideales de soportar unos veinte SP o F-1.

Diez carreras —o nueve u once, todavía no ha sido determinado— para SP y otro tanto para F-1. En cambio para Turismo de Carretera se admitiría un tope de 12 carreras, prácticamente una por mes.

Con todo esto volvamos al punto anterior, el de los premios. **"Supongamos que YPF decide patrocinar estos tres campeonatos importantes, TC, SP y F-1. La empresa estatal gastará, a lo sumo unos 160 millones de pesos en auspiciar la temporada anual de estas tres categorías, ciento sesenta palos distribuidos de la siguiente manera: 4,5 millones de aporte en premios para cada uno de las tres categorías (quizá algo menos para TC por ser más económica que las otras dos). Lo que hace unos 135 millones al año. El resto servirá para premiar a los campeones y subcampeones de todas las categorías con dinero en efectivo."**

Sin lugar a dudas que con seis millones de pesos en premios cualquier carrera de SP o F-1 contará con una frondosísima lista de inscriptos, además de ello se garantizará un calendario anual de 10 competencias, como ya dijimos, con esa cifra de premios. Si esto se lleva a cabo consideramos que se acaban los males de nuestro automovilismo. Por lo menos los del automovilismo grande.

EL CALENDARIO

"Cada una de estas tres categorías competirá un solo domingo al mes. El cuarto domingo quedará libre y se usará a manera de comodín para disputar en ésa fecha alguna carrera suspendida. TN y F-4 competirán por su cuenta, F-4 el mismo domingo en que se dispute TC y TN el de F-1. ¿Y F-2? Esto es algo también complicado, se les hará correr la mayor cantidad de pruebas posibles con F-1 con clasificación conjunta y puntaje para los campeonatos por separado. Eso no quita que sean otorgadas todas lae fechas que sean pedidas —si es que es posible— para realizar competencias de F-2 con exclusividad. Estas tres últimas categorías no tendrían el apoyo de YPF (repetimos, el auspicio de YPF es una hipotética suposición, nada hay de concreto hasta el momento). Serían evidentemente promocionales, no sería de extrañar que a fin de año, los campeones y subcampeones de dichas categorías sean premiados con dinero en efectivo como para que puedan ascender a categorías inmediatas superiores, como ser de F-4 a F-2 de F-2 a F-1.

"Todas éstas son ideas mías, todavía no las traté con el Comité Ejecutivo, creo que se podrán llevar a cabo, lo que es indudable es que nuestro país necesita de tres categorías importantes que funcionen como Dios manda; lo lógico, considero que sean SP, TC y F-1..."

¿CADAD conseguirá el apoyo económico para sostener los tres Campeonatos que pretendés sean los importantes...?

Creo que en ese sentido no habrá muchos problemas, publicitariamente será redituable para cualquier empresa...

¿Sería Y.P.F.?

No sé qué es lo que se habló hasta el momento con esa petrolera, pero considero que es un deber de ese ente apoyar nuestra idea... pero ¡¡¡Cómo no van a hacerlo si gastan más de 500 millones con cada uno de las Temporadas Internacionales!!! Sería ilógico que le nieguen una cifra mucho menor a nuestro automovilismo, reconozco que la temporada es importantísima,



pero nuestro automovilismo también lo es ¿no?

¿Y los autódromos?

Durante esta semana tendremos con Chessel una entrevista en el Ministerio de Bienestar Social, creo. Estamos tratando de conseguir un crédito a largo plazo para que los autódromos puedan salir del pozo en que se encuentran... Este problema es grave, bien sabés que yo lo estoy viviendo aquí en Rafaela, con el nuestro. Entre 60 socios aportamos 10.000 $ cada uno mensualmente, juntando de esa forma 600.000 con los cuales cada mes pagamos algo, pero ésa no es la solución; muchas entidades no pueden hacerlo, nosotros tampoco podremos ir muy lejos de esa forma...

¿Renunciaste al Club Atlético Rafaela?

Sí, la semana pasada lo hice, por ética, ¿sabés? No se puede estar en dos lados a la vez...

Sólo resta esperar. Dentro de unos días Ricotti asumirá la presidencia, comenzarán los problemas. Las ideas nos parecen estupendas y con probabilidades de concreción. Quizá sean ideas y nada más, a lo mejor las cosas se hacen de otra manera y resultan efectivas y de esta forma no se logra nada. Hay que estudiarlo mucho aún. El aporte de YPF es algo que desde hace unos meses está sonando como hecho, prácticamente se está invirtiendo mucho más de lo que se pretende para el automovilismo en las trasmisiones de fútbol y por televisión. De lo que se deduce que lo que pretende Ricotti no es cosa de locos, sino algo decididamente lógico. Habrá que esperar un tiempo y recién se podrá saber a ciencia cierta cuál será la política definitiva adoptada para la nueva etapa —revolucionaria quizá—, que parece emprender el automovilismo deportivo argentino.

YACHTING

MARTIN COSTA,

El joven regatista argentino obtuvo un nuevo título en EE.UU. Resultó subcampeón en el Campeonato Internacional Junior de la clase Penguin, disputado en New York



RESULTADOS DE OTRAS REGATAS

SOLING

Ricardo Boneo se impuso en la segunda regata del Torneo de Invierno, que el Club Universitario organiza para la clase Soling. Los resultados fueron los siguientes:

1)	Ricardo Boneo	"Pampa"	2h49m20s
2)	Boris Belada	"Numa"	2h52m30s
3)	Jorge Vago	"Huija"	2h52m33s
4)	Hernán Ferrari	"Mafalda"	2h52m50s

RESULTADOS DEL CAMPEONATO INTERNACIONAL JUNIOR

1)	Alex Welter - Poeiro	BRASIL
2)	Martín Costa - John Swan	ARGENTINA
3)	Jorge Bercht - Edson Cremer	BRASIL

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ALIAS PINGÜINO

por JUAN PEDRO SIEDMANN

Una vez más el yachting argentino conquista un preciado título en el exterior. Claro que esto no es ninguna novedad, cuando se trata del timonel Martín Costa que de un tiempo a esta parte colma su vitrina con trofeos deportivos.

Martín llegó el pasado martes 20 de Nueva York. Consigo trajo el título de subcampeón mundial de la clase Penguin y ... esto fue lo que conversamos con él.

CORSA: ¿Donde se corrió el campeonato y qué países intervinieron?

M. C.: El campeonato se corrió en Babylon (Nueva York). Corrieron 27 barcos, representantes de EE.UU., Brasil y Argentina. Por supuesto la mayoría fueron tripulaciones norteamericanas, pues de Brasil corrieron 6 y nosotros solo disputamos el junior. Este campeonato es para menores de 19 años. Las otras tripulaciones argentinas que fueron a correr disputaron el senior.

—No sé si sabés que la semana pasada fue muy comentado tu nombre, hasta los informativos radiales dijeron que ibas primero en el campeonato mundial junior. ¿Qué pasó luego?

Se sonríe francamente. Para él todo muy sencillo.

—Fue en la cuarta regata. En la largada me orzó Bercht (brasileño) de sotavento y me tocó y bueno... me sacaron el 40 %.

—¿Cómo era la cancha de regatas?

—De las mini-regatas porque las terminamos en 25 minutos. El recorrido era un triángulo que se largaba a una cuarta parte de la pierna y se llegaba al mismo lugar. El viento en general era de 12 km y la marejada corta, bastante molesta con calma. Tuvimos muchos borneos, sobre todo con viento de tierra.

—¿Llevaron sus barcos para correr?

—No, el Babylon Yacht Club que organizó el campeonato, sorteó barcos para todos los argentinos. Los equipos que prestaron eran muy buenos; entre ellos un barco de plástico, que lo facilitaron porque fue subcampeón y resulta que ganó una regata del senior. Era uno de los barcos que más caminaban.

—Martín, entendemos que se llevaron los palos de Bs. Aires.

—Sí, los palos los llevamos en el avión. Siempre tratamos de llevar los palos propios porque si nos facilitan uno malo, tenemos menos chance.

En esta oportunidad las tripulaciones brasileñas llevaron dos palos de aluminio pero no les dieron resultado.

—¿En EE.UU. los pinguinistas tampoco usan palos de aluminio?

—No, la madera que tienen ellos para los palos es una pluma, es de "sidka spruce". El palo de aluminio no da resultado en el pingüino porque tendría que hacerse una aleación muy rara para que tuviera la misma rigidez del palo de madera. Por otro lado experimentar con un palo de aluminio no se puede, pues todo depende de él en el pingüino, ya que hay una sola vela.

En materia de pingüino, las tripulaciones argentinas están a tono con las extranjeras, respecto a los equipos y material de los barcos. En Norteamérica fueron muy bien mirados los palos nacionales, prueba de que no estamos tan lejos de la verdad.

—Teniendo en cuenta que la cancha de regatas era extraña para ustedes, ¿qué significa que los sudamericanos obtuvieron los primeros puestos en el campeonato junior?

—En este campeonato se notó un dominio total de los sudamericanos. Creo que esto ocurre por primera vez en la clase Penguin, en una competencia donde predominan los yanquis. Yo pienso que por ejemplo en Brasil, el yachting está desarrollado entre la gente joven.

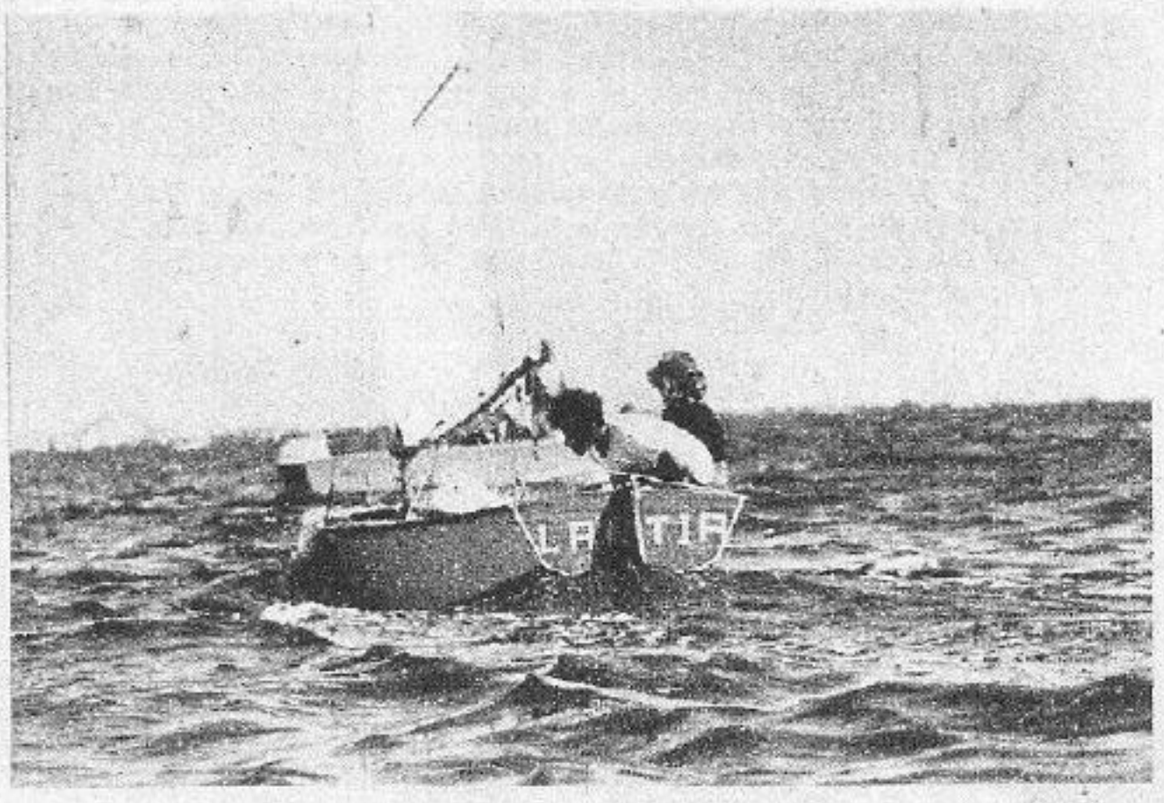
—¿El Babylon Yacht Club, les dio alojamiento?

—Nos alojaron a todos en casas (más bien caserones) particulares de participantes u organizadores del campeonato.

Yo estuve en la casa de Charles Hayward (presidente de la clase Penguin) que estuvo en Buenos Aires para un campeonato internacional. Tampoco tuvimos problemas en cuanto al arreglo de roturas o préstamos de alguna cosa. Los organizadores estuvieron muy bien dispuestos para solucionar cualquier inconveniente. En mi caso particular tuve que pedir un tripulante para correr el junior ya que debía ser menor de 19 años y Daniel Ricca (tripulante oficial de Costa) es mayor. Enseguida me presentaron a John Swan, de 15 años, campeón junior de "Blue Jay" (barco de mayor y foque) quien se adaptó enseguida en pingüino.

Martín dice que no tuvo problemas con su tripulante hippie y sigue hablando de sus andanzas neoyorquinas...

Creemos que espíritu de sacrificio más dedicación son los términos que determinan la ecuación de este deportista argentino que conquista títulos para el yachting nacional.



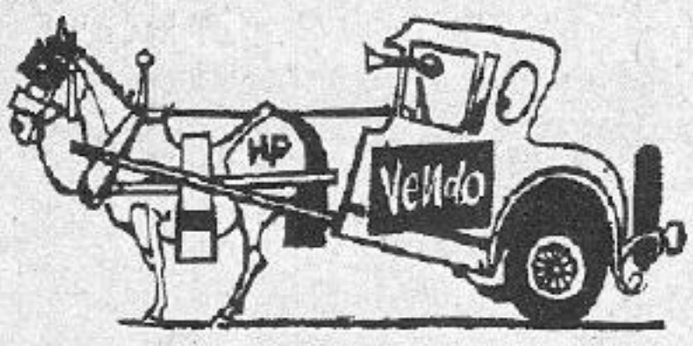


Izquierda En primer plano, en medio del entrevero y embutido en lustroso chaleco de neoprene.vemos al ganador del torneo, el brasileño Alex Welter; lo siguen dos compatriotas suyos.

Arriba: El subcampeón Martín Costa tripulado en la ocasión por el norteamericano John Swan en aguas del Babylon Yacht Club con el Lantia II.

Martín Costa, prolijo, coloca batens; lo mira sin mosquearse Daniel Roca, que fue su tripulante en el torneo senior.

AVISOS corsificados



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

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

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

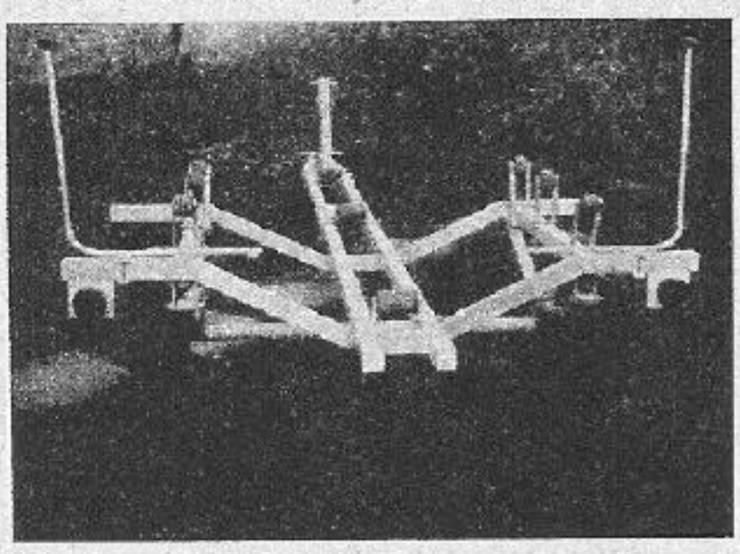
Los lectores del interior podrán enviar su aviso por correo a PARABRISAS CORSA enviando el importe, en forma de giro postal o bancario, a la orden de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. Alem 886, Buenos Aires.

CAPOT FIAT 600: 2 modelos. Trompa tipo Abarth, IPA, Leiva 4247, Capital. Horario de 8 a 15 horas.



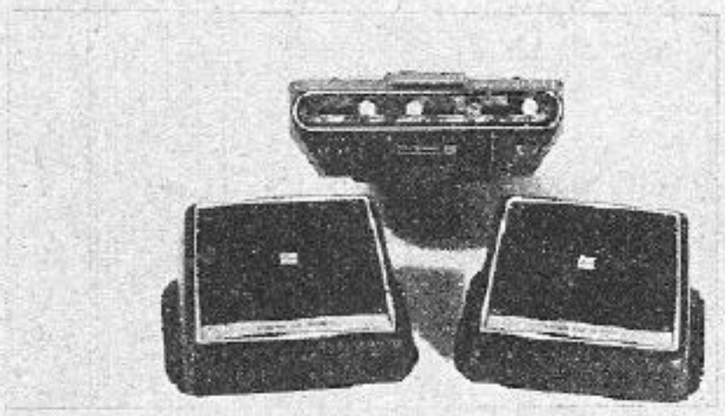
KARTING compro carrocería y motor Zanella 175 caja de cambio. Sr. Eduardo, tel. 32-6968 y 32-2120.

TRASLAR TRAILERS. Capacidad 600 kgs. Enganche a bolas. Galvanizado. Luces. Apoyo tipo rodillos o cama $ 960. También



se alquilan: $ 20 por día. T.E.: 743-7876. Después 20 horas.

CAR STEREO TOSHIBA Modelo CT-800D primero y único con reproductor de magazine con M.Q.S. (selector rápido de música) que permite elegir el tema preferido, antre los grabados en la cinta. Altísima calidad de sonido con una gama de respuesta entre 50 y 10.000 MHZ con 10 watt de salida de potencia. Potenciómetros deslizables. Fina presentación y diseño moderno, aprobado por el Centro de Investigación para la seguridad del pasajero, de los Estados Unidos de América. Adaptado para sintonizador de F. M. Stéreo. Importa y garantiza LABADIE S.A.C.I. Lafinur 3272, Capital Federal.



EQUIPO GUILLERMO BILLY COMPETICION, vende Peugeot 404 modelo 68. Totalmente desarmado. Con todos los hierros y elementos para armarlo. Ver todo en Guillermo Billy Sociedad Anónima, Bartolomé Mitre y Bulnes. Tratar con el Sr. Pintos (gran goma).

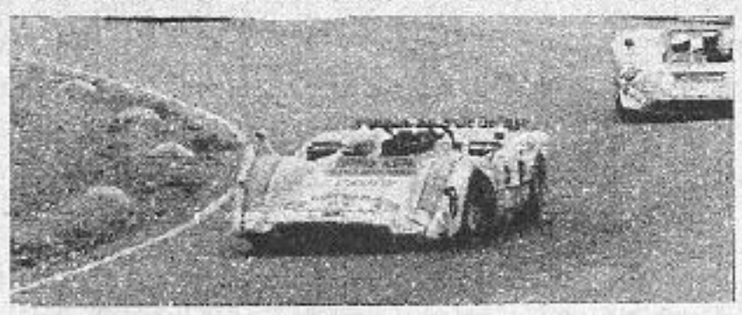
FORD SEDAN MOD. 53. Cuatro puertas, carrocería completa, intacta, sin golpes. Vendo urgente $ Ley 1.000. Preguntar por Luis en Bermúdez 2275, Capital. Teléfono 50-7657.

MOTO INDIAN 1200 c.c. CHOPER. Joya mecánica. Color metalizado bordeaux. Pedro Goyena 1698, Villa Insuperable.

TORINO TCA, listo para largar, inmejorable estado, completísimo. Excelente máquina, gran categoría. Lo ideal es tratar con Larry en el teléfono 42-5122. Si él no está, hablar con el Sr. Solveyra, en León Pinedo. Sud 172, en Córdoba. El teléfono es 83049.

RENAULT GORDINI, con mecánica Antelo, 0 kilómetro. Ex José María Bravo. Ganador por lejos de varios campeonatos zonales y carreras varias. Máquina archimoderna, hermosamente equipada. Nada mejor que hablar con José María Bravo en su taller de Goya, Corrientes, o con el maestro Larry, en el 42-5122.

FORMISANO F-16 SE VENDE. Completo, listo para largar. Excelente estado. Condi-



ciones a convenir. Verlo en Azopardo esquina Cochabamba. Capital.

¿RECONOCE ESTE BUGGY?



Ud. lo vio en Expo-Auto 71. No lo confunda y puede ser suyo si nos visita en Suiza 268, Villa Sarmiento, Haedo (altura Gaona al 2000). DICKY S.A.

DINAMOMETROS "FYL". Capacidad: 550 caballos de fuerza desde 2000 rpm hasta 12000 rpm. Diseñamos y construimos dinamómetros para cualquier tipo de trabajo. Rolos y dinamómetros de vehículos. Máquinas de ensayo y control de calidad. Tratar con el ingeniero Gustavo Durán, Pedro Inchauspe 1018, Barrio Iponá, Córdoba, Tel. 48005.

"TUERCAS" Y NO TURCAS: SU PEUGEOT 404-504 aumentará su potencia Pique con unas pocas "RUPIAS", cambiando sus habituales Resortes de Bujías por: RESORTES ELECTRONICOS 8 K. aleación (Oro-Cadmio-Aluminio-Cobre) utilidad asegurada más de 50.000 Kms. Interior envíe cheque ($ 19,50) Orden Electrónica 8 K. LAVALLE 2257 - LOCAL 19 - Bs. As.
En Capital consígalo en Casas Repuestos Peugeot. Necesitamos representantes Distribuidores Establecidos con Repuestos Automotor Interior del País, Escribanos.

PREPARAMOS BOLITAS, MOTOR, CAJA, SUSPENSIONES, FRENOS JAULA, INSTRUMENTAL, etc. TOTAL $ 130.000.— PERFORMANCE GARANTIDA. Guevara y Estomba, altura Triunvirato 3000.

NO COLECCIONISTAS ABSTENERSE. La Salle 31 8 en V (Cadillac) Cupé Cabriolet. Listo para restaurar, 6 ruedas, instrumental completo. Original. Martín le dará más informes: 253-3556.

VENDO DE CARLO 600. Especial para buggy. Tratar sábados y domingos en Almafuerte 656, Lomas de Zamora.

FORMULA 1 CRESPI-FORD preparación Tato Ferrea, todo a 0 km. Impecable, verlo para llevarlo. Muy buen precio o permuta por auto 0 km. o poco uso. Tel. 740-3068.

SU FIAT 600 envejece todas las mañanas. Evite el desgaste del arranque en frío. Colóquele protectores exteriores Tapeto. Elpidio González 3225.

SEA TECNICO EN AUTOMOTORES. Abierta la inscripción para los cursos de: Motores, Carburación, Electricidad y Trasmisión, que comienzan en agosto. Escuelas E.T.M.A., Juan Bautista Alberdi 1619 Teléfono 63-2622.

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CALENDARIO

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO DE CARRETERA

El próximo domingo la Asociación de Corredores de Turismo de Carretera hará disputar en 25 de Mayo su competencia anual de la especialidad. Particularmente este año la carrera se ve rodeada de una singular expectativa dada la posibilidad pareja para muchos de los pilotos inscriptos de alzarse con la victoria. Especialmente contribuyó a ello la victoria de Juan Manuel Bordeu días pasados en la carrera de Olavarría con lo cual se integró al grupo de marcas ganadoras el Dodge. La revancha esperada, sin duda será la que Maneco le brindará a Pairetti y en la que intentará terciar Di Palma, últimamente con muchos problemas.

El circuito elegido por la ACTC es el clásico de 25 de Mayo que tiene una extensión de 15.006 metos que se conforman con la ruta provincial Nº 46, la ruta provincial Nº 51 y el acceso a la ciudad.

El programa anticipa la realización de dos series a ocho vueltas cada una. Participando los coches con números impares en la primera y los de números pares en la segunda. La largada tanto de las series como de la final será en tandas de dos y cada diez segundos. Los mejores treinta y cinco tiempos de las series pasarán a competir en la final que está prevista a quince giros.

La largada de la primera serie tendrá lugar a las 9.30 horas, habiéndose previsto para las 12.15 la largada de la final.

La suma de premios a repartirse entre los mejor clasificados asciende a $ 38.720 de los flamantes.

FORMULA UNO

En el Autódromo Municipal de San Miguel de Tucumán la Asociación Tucumana de Automovilismo Standard hará disputar una carrera con puntaje para el Campeonato Argentino de F-1.

Las pruebas de clasificación se harán el día sábado a partir de las 14 horas. El domingo la carrera se disputará sobre tres series a quince vueltas cada una. La clasificación general se confeccionará de acuerdo al sistema de suma de tiempos.

TURISMO NACIONAL

El Club de Volantes Entrerrianos hará disputar el domingo una carrera de la especialidad que contará con puntaje para el Campeonato Argentino. El sábado se cumplirán las pruebas de clasificación. Los pilotos girarán libremente en un plazo de 45 minutos debiendo recorrer por lo menos un giro completo. Se tomará el mejor tiempo empleado para recorrer un circuito.

El domingo se disputarán dos series a diez vueltas para la categoría "A" y dos series a doce vueltas para la "C".

El total de premios a distribuirse será de $ 7.738 Ley.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

FORMULA UNO

En Nürburgring se correrá el domingo próximo el tradicional Grand Prix de Alemania para monopostos de F-1. Tendrá puntaje para el Campeonato Mundial de Condutocres.

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

sugerencias PARABRISAS CORSA

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



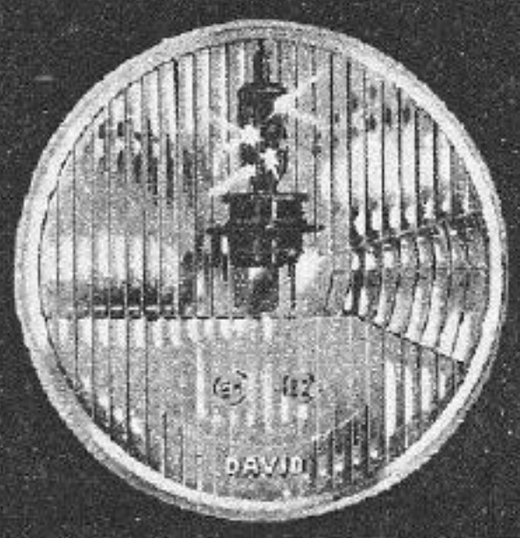
VOLANTES Y ACCESORIOS DEPORTIVOS
EN GENERAL PARA EL AUTOMOTOR

ROBERTO S. TORTORELLI
AVDA. JUAN B. JUSTO 3075 - CAPITAL - T. E. 64-2270

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

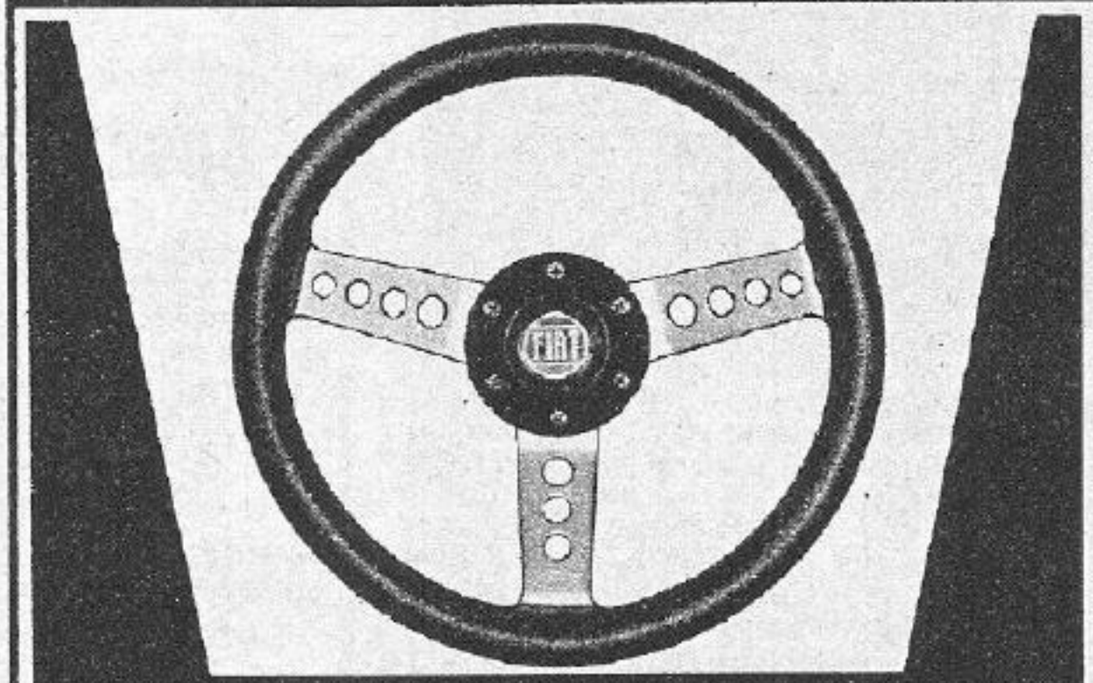
otro impacto
DAVID®
NUEVAS OPTICAS DEL FUTURO PARA EL AÑO 2000
CON LAMPARAS DE ALTA Y BAJA DE
BIODO - SODIO
UNIVERSAL 7" Y
PARA TODA CLASE DE AUTOMOTORES



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

LAVE SU COCHE EN 5 MINUTOS!
WASHER S. C. A.
CADA 10 LAVADOS 1 GRATIS
LAVADO de RUEDAS Y GUARDABARROS · ASPIRADO INTERIOR
Lavado al "Champú" secado a aire
Pte. Figueroa ALCORTA 6438

COLOCACION EN EL ACTO
Sandrini



modernos métodos de fabricación nos permiten presentar esta línea con menor costo

VOLANTE
F 5.000
Sandrini
Fabrica
BORSAN S.C.A. LADINES 3808 - 50-7572
ALTURA AV. SAN MARTIN AL 7100 · BS. AS.
ADQUIERALO EN CONCESIONARIOS OFICIALES Y CASAS DE ACCESORIOS

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



LATEX CON SILICONA HUMEDO
TOTALMENTE IMPORTADO
ENVASES DE 1 y 3 UNIDADES
EN KIOSCOS Y FARMACIAS DE TODO EL PAIS

PRODUCTORA
ANEXO J 67®



AV. J. B. JUSTO 4300
COLECCION de CALCOMANIAS DEPORTIVAS

Parabrisas CORSA correo

LA PIU FAMOSA MOTO DA CORSA

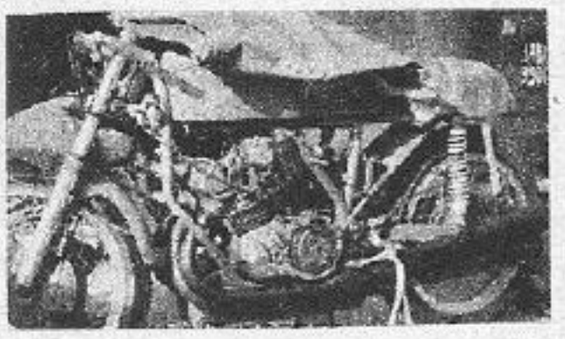
de Nerino Arcidiácono, de Quilmes, Prov. de Buenos Aires.

Señores: soy fanático del motociclismo y dado que CORSA es la publicación argentina que más espacio le brinda a este deporte —aunque no todo el que yo quisiera— me permito molestarlos con algunas preguntas sobre el tema.

1) Quisiera saber el nombre de las más famosas motos de carrera de posguerra y actuales, en el plano mundial.

R) Entre las de la posguerra las más famosas fueron la Guzzi 8 cilindros refrigerada por agua; la Honda 125 de 5 marchas, las Norton Manx, la Gilera 4 cilindros, las Bultaco de la serie TSS, la DKW 3 cilindros y las Morini 250. Entre las actuales en las categorías grandes dominan las MV Augusta (350 y 500 de 3 y 6 cilindros "air cooled"), las Yamaha bicilíndricas 250/350, las Suzuki y Derbi "equipo", ambas, bicilíndricas de 125 cm³ y en 50 cm³ las Kreidler, Derbi y Jamathï. En cuanto a sidecars, el monopolio de BMW es casi total, salvo la aparición de la ya retirada URS de Helmuth Fath.

2) ¿Cuál es la marca que más campeonatos mundiales ha ob-



tenido en motociclismo en los años de posguerra y hasta nuestros días?

R) Indudablemente la MV Augusta, que los repartió entre las clases 350 y 500. Otras marcas que la siguen son la Honda y la Norton.

3) ¿Qué velocidad puede desarrollar una moto de carrera de 500 en el circuito de Monza?

R) De máxima, unos 300 kph.

4) Podrían publicar una foto de una MV Augusta de carrera?

R) Cómo no. Ahí la tiene. Es la 500 de tres cilindros, con el carenado retirado.

FALCONERO

de Héctor J. Ferraris (Héctor Mora), Capital.

Estimados muchachos: (lo de estimados va porque cada vez que compramos la revista y la leemos todas las semanas, a medida que nos acostumbramos a vuestro particular humor y estilo, los vamos idealizando y de alguna manera tomando estima). Serían muy amables si me contestaran algunas preguntas que a continuación les expongo:

1) Soy propietario de un Ford Falcon 188" y 116 HP que adquirí 0 Km en diciembre de 1969. Le he colocado un manómetro —ya que el indicador de presión de aceite que trae de fábrica es una simple luz colorada que se prende cuando hay algún desperfecto— y dicho manómetro indica la presión en lbs/pulg² y en kgs/cm². Desearía saber cuál es la presión normal en esas unidades andando a la velocidad de crucero y cuál es la mínima, debajo de la cual se manifiesta alguna anormalidad del sistema.

R) La presión normal en esas condiciones (velocidad de crucero) es de 40 lbs/ pulg² ó 2,8 kgs/cm². La mínima de seguridad está en aproximadamente unas 20/25 lbs, pero la luz roja testigo está regulada a 10 lbs, por lo que cuando se enciende es que se está ya ante una situación sumamente crítica (siempre hablando con el coche en velocidad de crucero o sea, aproximadamente, a 100 km por hora).

2) ¿Cuál es la velocidad máxima de ese coche?

R) Calculamos —estando en buen estado— entre 140/145 reales.

3) ¿Corrió algún Lotus 49 B o de otro tipo en las ediciones del G. P. de España de 1968, 1969 ó 1970, con el número 23, y si fue así quién era el piloto?

R) En 1968 el GP de España no se hizo por negativa de los corredores. En 1969 y 1970 no corrió ningún auto con ese número.

3) Ustedes, al final de cada nota, ponen el nombre o las iniciales de quien escribió la misma (cuando no está firmada al comienzo). ¿Por qué no lo hacen en todas las notas sin excepción?

R) Algunas veces, por modestia; otras, porque el interesado no quiere que se sepa a quién cabe achacar la autoría material del hecho. Pero, generalmente, porque en esas notas no se ejercita opinión y entonces es innecesaria la firma.

A 280 KM/HORA CON 35 MM

de Guilermo Murphy, Acassuso, Prov. de Buenos Aires.

Señores de CORSA: ¡Sensacional! La nota de Germán Sopeña girando en el autódromo junto a Carlos Pairetti en el McLaren, no merece ni más ni menos que ese calificativo. Aho-



ra, como hincha de Ford a muerte, espero que lo que dijo el que "cortó clavos" en el autódromo se haga realidad para poder hacerle guerra al avión de Di Palma powered by Berta.

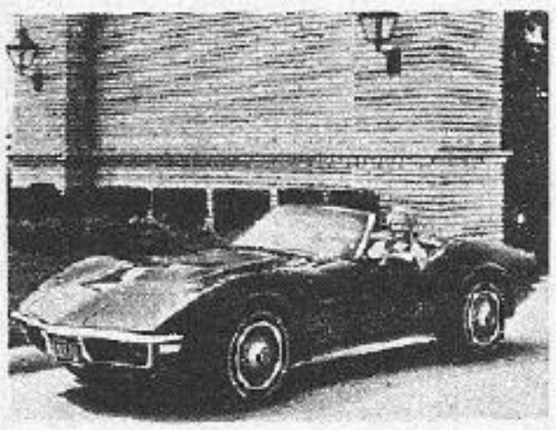
Pero lo que yo quiero saber al escribirles es con qué cámara se sacaron las fotos de esa nota, dónde se puede conseguir y cuál es el precio aproximado. Como intuyo que va a ser (el precio) superior a mis posibilidades, quiero que me recomienden una máquina fotográfica buena, sobre todo para sacar automóviles en movimiento. Gracias y saludos.

R) La cámara que usó Germán es una Canon FT QL que cuesta con óptica normal (o sea sin el teleobjetivo) unos 1.200 pesos nuevos. Un teleobjetivo de 200 mm (el más usual en automovilismo) insume unos 800 pesos más. Las restantes fotos de la nota fueron obtenidas con una Nikon F, cuyo costo es aún superior, ya que solamente la cámara vale cerca de 2.500. Una cámara más o menos buena para los fines que usted la va a destinar, puede costarle a partir de $ 300 —si tiene óptica fija y de $ 700 si tiene óptica intercambiable, es decir, la posibilidad de quitarle el lente normal e instalarle un teleobjetivo, que es el "aparato óptico" que "acerca la imagen" a la cámara. Estos precios pueden reducirse tratándose de cámaras usadas. De todos modos, si le interesa el tema, le aconsejamos la lectura de dos excelentes revistas mensuales de fotografía que se editan en el país: Fotografía Universal y Foto Mundo.

MONSTRUITOS

de Alfredo Oliva, Santa Rosa, La Pampa.

Corsarios: Ante una discusión entre amigos, ponemos a ustedes por árbitros inapelables: ¿cuáles son las velocidades máximas correspondientes a las ver-



siones más veloces de Mustang, Camaro y Corvette que se fabrican en serie actualmente en EE. UU.? Sólo esto, pero por favor, contéstenla que hay mucha "mosca" de por medio.

R) Indudablemente el más veloz es el Corvette en su versión de 7,4 litros de cilindrada y 425 HP que llega hasta los 270 k.p.h. El más veloz de los Mustang es el que tiene motor de 7 litros y El Camaro mas rabioso tiene motor de 6.600 cm³ y 300 HP y no pasa los 220 kph. Todos los nombrados son motores de ocho cilindros y en "V". ¿Quién ganó? . . .

SUSCRIPCIONES DEL EXTERIOR

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

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

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

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

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Hecho a su gusto por un escocés.

Pruébelo

WHISKY

ROYAL COMMAND

INDUSTRIA ARGENTINA

MUY AÑEJO

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

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

CONT. NETO 1 LITRO - G° 43°

V.A.S.E.S.P. CERT. N° 019760/69-7

ANALISIS TIPO N° C-457709

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

INDUSTRIA ARGENTINA

La gente linda se siente libre.

Renault 4S, el correcaminos.

A campo traviesa! Por montañas, valles, por la llanura y el mar...

Cualquier fin de semana es buen pretexto para gozar la amplia libertad del Renault 4S, el correcaminos.

Y en él, en el confort de su ambiente, en la comodidad de su baúl, la gente linda lleva su equipaje de alegría: bebes, guitarras, cachorros, carpas, sueños.

Renault 4S, el correcaminos, con la garantía IKA-RENAULT, con un precio justo para los bolsillos de la gente linda. Para saber viajar, Renault 4S, el correcaminos.

Tratado con el nuevo proceso de pintura, de protección total por inmersión.

Con caja de 4 velocidades totalmente sincronizadas y robusto motor de 40 HP, 4 cilindros, 5 bancadas y válvulas a la cabeza.



RENAULT 4S es un producto

IKA RENAULT

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com