1,20 peso

Nº 274

Parabrisas

CORSA

20 al 27 de julio de 1971

TC en OLAVARRIA

Las revistas de Mauro

La fortaleza

En el último Gran Premio las "Liebres-Tornado" ocuparon los 5 primeros puestos y, de 14 automóviles que llegaron, 9 eran "Liebres"

Ganar en esta forma, usando un motor de cilindrada reducida por reglamento a 2,7 litros contra 3 litros de los competidores, demuestra el valor de los preparadores y de los pilotos.

Pero el Gran Premio deja otra enseñanza.

Los T.C. conservan prácticamente la misma estructura que los automóviles de fábrica. Así, la victoria de las "Liebres" ratifica otra vez la fortaleza de los TORINO.

Como otrora en NURBURGRING.

Como siempre.

TORINO, fuerte entre los fuertes

TORINO es un producto IKA RENAULT

La clase internacional

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 274. Del 20 al 26 de julio de 1971

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

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

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Martire
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 Golormini, 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 prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intelect. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed. Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, RYELA SAICIF y A. Paraguay 340. Capital Federal. Tel. 32 - 6010-29.



XV VUELTA DE OLAVARRIA

LA HORA DEL REENCUENTRO

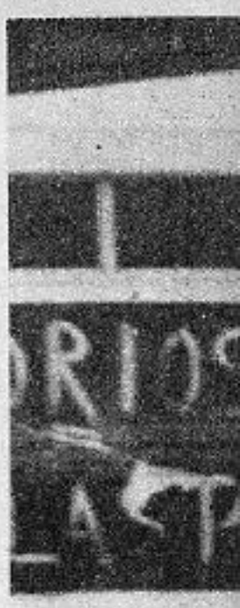
Bordeu - Dodge - Bellavigna, tres nombres que se reencontraron con el triunfo en TC en la Vuelta de Olavarría. Segundo, Giay en gran duelo con Cupeiro

Por **JULIO P. BALBI** y **SERGIO CORNEJO**. Fotos de **ALFREDO ALBORNOZ**

→







Arriba, izquierda: Jorge Cupeiro encabeza el famoso trencito de la Vuelta de Olavarría y que se alternaron hasta último momento: Cupeiro Loeffel y Giay.

Arriba, centro: El hombre de San Nicolás, José Manuel Faraoni, llegó sin problemas gracias a su mecánica robusta con procedencia Berta.



Arriba, derecha: Norberto "Beto" Castañón hizo hablar al 504, con motor aún de 1.700 cm3. Llegó quinto en buena actuación.



Carlos Giay llevó a un buen segundo puesto al Chevrolet de Froilán González elaborado por Héctor Moisello.

La tan esperada hora de la verdad, llegó el domingo en la Vuelta de Olavarría ya que con el anticipo dado días pasados en Pergamino todo hacía suponer que la guerra se plantearía a muerte y que no todo estaba dado con el triunfo aplastante de Pairetti en esa oportunidad. Los "fuertes" de la categoría, coincidentemente, ese día en el "Circuito Chico" de Pergamino habían dado un paso hacia atrás y de esa forma el triunfo de Carlitos, si bien más que inobjetable, no había aportado elementos reales de comparación.

Por parte de Torino se esperaba la rehabilitación de Di Palma luego del "susto"; por Chevrolet, el equipo de la Comisión GM saldría a mostrar sus verdaderas uñas; el Falcon de Pairetti trataría de repetir confirmando; y por el lado de Dodge se aguardaría con las mismas armas el cachito de suerte necesaria.

Lamentablemente no todas estas predicciones se cumplieron, pero no obstante lo visto en Olavarría resultó más que satisfactorio. Di Palma desde la mañana temprano se encargó de decir por radio, que el motor que utilizaría era el mismo que el usado en Pergamino por lo cual de entrada se lo descartó pero no tanto, ya que si bien el otro día según él el motor no andaba nada y entró segundo pese a todo. De cualquier manera, de entrada nomás en la primera vuelta quedó "out". Por su parte la comisión de concesionarios G.M decidió a mitad de semana no presentar sus autos porque el rendimiento de los motores no resultaba satisfactorio. De esta forma, lo fuerte quedó centrado en Dodge y Ford, con Bordeu y Loeffel por un lado y Gradassi y Pairetti por el otro y a la espera que alguno de los elegidos de Berta fuera "agraciado" con un motor de punta, y de algún otro "fantasma" como Lence, Cupeiro, o Cuvertino. Lo cierto es que una vez largada y por el primer control, la lucha se planteó al segundo, entre Pairetti y Bordeu que se alternaban en la punta durante los tres primeros giros, cuando no compartieron esa ubicación con tiempos empatados. Tratando de seguirles el tren, verdaderamente impresionante, viajaban Gradassi, Perkins, Loeffel y Cupeiro .Hasta allí los relojes estallaban marcando un promedio de 184 y monedas. Pero poco duró el suspenso, porque se detuvo Pairetti en abastecimientos con un problema de aceite que obligó a su gente, con Benavídez a la cabeza a cambiar el radiador perdiendo en la gestión algo más de 6 minutos. De esta forma, ya Bordeu se afianzó en la punta con la comodidad que otorgan algo más de 1m de diferencia sobre el segundo, que era definitivamente Gradassi, quien a su vez había conseguido despegarse un poco de Perkins, Cupeiro y "Cacho" Franco. Franco, en su "rentré" anduvo como en viejas épocas.

La carrera continuaba aunque con serias amenazas, por parte de los organizadores de suspenderla si la gente que estaba a la vera del camino no mantenía sus lugares lógicos. Así Bordeu con un Dodge, que sonaba más "llenito" que nunca —quizás por el solo hecho de viajar primero— continuaba descontándole segundos a "Pirín" Gradazzi y cada vez doblaba más fuerte en las curvas ya con riesgo de tocar el piso con las manijas de las puertas. El promedio ascendía de a puchitos dando la idea de que "Maneco" aún no tranquilo seguía con la zapatilla enroscada.

A todo esto, "il mattó", que había vuelto a la carrera con una vuelta menos, comenzó a descontarle terreno a Bordeu, hasta alcanzarlo y pasarlo poco después de mitad de carrera quedando en consecuencia en su misma cantidad de vueltas.

Pero la atención estaba también compartida por el trencito que habían formado Giay, Loeffel y Cupeiro que se daban como en Calcuta, este último tratando de colarse a toda costa dada su menor velocidad. Finalmente el "tío Fritz" se retrasó con problemas y Carlitos Giay aprovechó una rara pirueta, vulgo "trompo", del gallego para tomarse el "buque" asegurándose el tercer puesto que luego fue segundo al detenerse Gradassi con una fisura en el radiador de agua. Desde atrás, "Cacho" Fangio, nuevamente con el Dodge de la Línea 2, Pairetti que apareció nuevamente, Faraoni y dos de los Manzano (José y Juan Carlos) discutían posiciones pero sin pretensiones de alcanzar la punta.

Bordeu ya, sin nadie a la vista comenzó a regular la marcha y a sufrir —suponemos— como hacia tiempo no lo hacía, esperando que terminara la carrera. En duelo particular, Carlitos Giay y Jorge Cupeiro se disputaron los seis puntos que finalmente fueron para el arrecifeño, agravada la lucha, para Cupeiro, por el hecho de haber tenido que detenerse en la última vuelta en los abastecimientos para solucionar un problema de chupador del tanque de nafta.

Las últimas vueltas fueron para Bordeu, peor que una película de Hitchcok por el suspenso. La gente de Dodge se tapaba la cara con las manos y no querían mirar. Solamente aguardaban el momento de la bajada de bandera para respirar; finalmente y con ella comenzó una etapa nueva en el Turismo de Carretera. El triunfo de Dodge, largamente esperado y elaborado con conciencia profesional, léase Bellavigna, Comisión y Bordeu fue nada más que una circunstancia que tenía que darse y se dio, aunque un poco retrasada por la suerte.

Las conclusiones que pueden sacarse de la carrera de Olavarría son muchas, unas favorables y otras no tanto. En primer lugar la más favorable, creemos, que estuvo dada por el triunfo de Dodge, no por la marca en sí, sino que este hecho agrega un nuevo ingrediente de expectativa a las carreras. Junto con esto llegó el reencuentro de "Maneco" Bordeu con el triunfo que no se le daba desde 1966, y que estaba necesitando, porque los pilotos manejan siempre igual, pero necesitan ganar de vez en cuando para darse cuenta que es así. Las victorias resultan siempre importantes porque después de todo es la forma en que se alcanza el fin por el cual se corre. Coincidentemente le tocó ganar en una ciudad donde ya lo había hecho en dos oportunidades, "altri tempi".

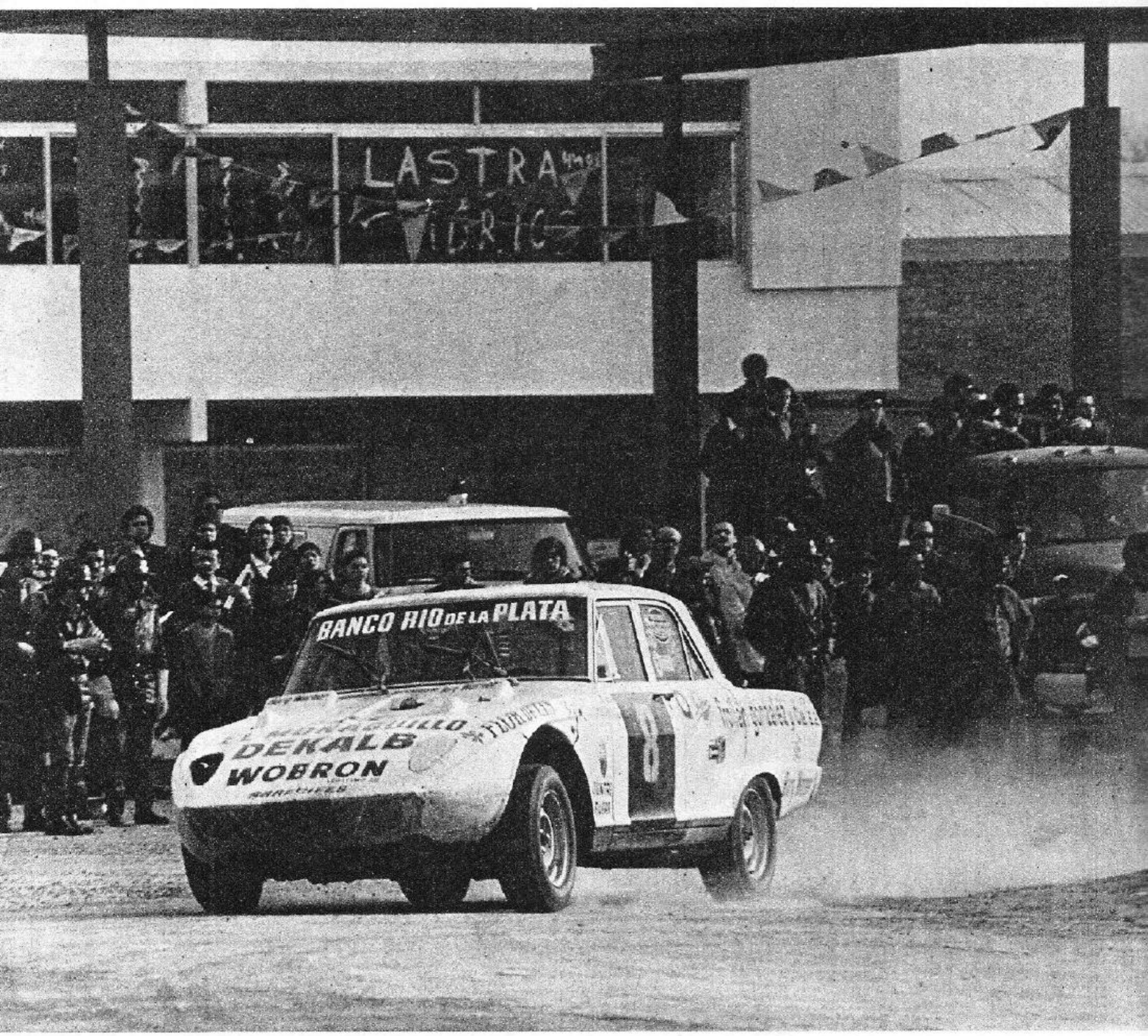
Ahora, lo desfavorable, y que no es novedad y que queremos

→

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


SAN NICOLAS
NITRUMETAL SAN NICO


Castanon y Cia


LASTRA
BANCO RIO DE LA PLATA
DEKALB
WOBRON

XV VUELTA DE OLAVARRIA







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Interesante novedad presentó el Auto Moto Club Olavarría: se largó de a tres autos en fila y con 10 s. entre fila y fila.

Abajo, izquierda: El "Flo Fritz" de Carlos Walter Loeffel apoyó con su sexto puesto, lo hecho por su compañero de equipo Bordeu. Llegó a estar segundo, aunque después se retrasó.

Abajo, izquierda centro: Antonio del Vitto, representante de Bragado, hizo una buena carrera dentro de las posibilidades de su auto.

Abajo, derecha centro: Rogelio Scaramella tuvo algunos pequeños problemas que lo retrasaron.

Abajo: derecha: Anduvo la mayor parte de la carrera sin frenos usando la caja para parar al Torino. Se clasificó y se llama Heriberto Messineo.

recalcar insistentemente, precisamente porque queremos que el Turismo de Carretera siga existiendo como categoría. La seguridad no es lo suficientemente buena como para que se corra sin riesgo para el público, y es necesario que los clubes pongan aún más cuidado, sobre todo en la instrucción de la gente encargada de controlar al público. La desgracia está al alcance de la mano en las condiciones actuales y ella podría terminar con todo esto.

Dentro de quince días se corre en 25 de Mayo, donde hoy mismo ya deben estar todos los balcones alquilados.

VUELTITAS

El fuerte viento en contra en una de las rectas largas le complicó la cosa a muchos. Entre ellos a Rubén Lence, que usó neumáticos demasiado altos y no podía levantar el número de revoluciones necesario. Para colmo de males, después surgieron algunos problemas de temperatura y terminó su carrera, con un abandono causado por un mal registro de válvulas.

Este chimento nada tiene que ver con el TC: El comodoro Baca viajó el domingo pasado a Europa. ¿El motivo? Presentarse ante el tribunal de apelaciones de la FIA para discutir un problema del ACA: Se habría determinado que el ACA es responsable del accidente de Giunti (¿?) ya que es el ente delegado de la FIA en nuestro país. Probablemente se encuentre —además— con Héctor Staffa hoy martes en París para tratar algunos temas referentes al equipo del ACA en Europa. ¿Cuáles? El martes que viene estará de regreso.

El auto de Jorge Cupeiro no viajaba mucho en las rectas. Estuvo bastante tiempo junto con Giay y Loeffel chupados. En una de esas los otros dos se chuparon entre sí y comenzaron a mandársele mudar solos. En uno de los virajes el gallego entró jugado tratando de acercárseles para volver a encarar chupado la nueva recta... y se mandó un regio trompo festejado por todos los presentes. Después, casi al final de la carrera, tuvo problemas con la bomba de nafta y paró a cargar en la última vuelta.

Sabia conclusión de Raúl Pellegrino (gerente de la comisión de concesionarios GM): **"Este triunfo de Dodge le viene muy bien a la categoría. El otro día fue para Ford, hoy para Dodge, la próxima para nosotros y la otra también para nosotros..."** ¡Pará un cachito Raúl!

Reapareció el casi localista Oscar Mauricio "Cacho" Franco. Sobre un Torino llegó a estar tercero en el primer cuarto de carrera con una conducción extraordinaria, propia de sus mejores épocas.

Dentro de muy poco tiempo este popular TC volverá a tutearse con la montaña y en Córdoba para más datos. "Cacho" Fangio no competirá en ésa con el Dodge TC usado el domingo. Lo hará, en cambio, con una cupé Fiat de la comisión de concesionarios: **"En esos caminos de montaña, con una cupé 1600 andará más rápido que con cualquier TC".**

Debutó en TC, Eduardo "Pucho" Sáenz ("el de las cajas"). Corrió con un Falcon con motor de Pocho Martins. La cosa duró 3 vueltas nomás: se rajó el múltiple de admisión, porque las paredes después de tanto pulir y pulir quedaron muy finas.

Otro más en el clan Manzano. Es Juan Carlos (24 años, soltero) y anduvo más que bien por ser debutante. Ya son tres los hermanos Manzano ganados para la causa del TC.

Castañón llegó quinto con su Peugeot 504. En esta carrera larga (500 kilómetros) corrió sin problemas mayores, solamente la palanca de cambios endurecida lo hizo trabajar más de la cuenta cada vez que tenía que tirar cambios para arriba o para abajo. El Peugeot todavía sigue con 1.700 cm³, aunque para la próxima es probable que ya se arme con un motor "grande" de más de 1.800 cm³. En lo que respecta a "Beto" Castañón, a la hora de doblar lo hacía muy fuerte.

Gastón Perkins: **"No llegué en una sola carrera este año... Si sigo con los problemas de los balancines voy a poner una fábrica y listo".** El pasado domingo fue balancín nuevamente.

Atrasos y abandonos: **Di Palma:** abandonó por picadura de víbora (N. de la R.: lo acompañó nuestro colaborador Héctor Acosta); **Perkins:** Balancín; **Carlos Marincovich:** Cadena de distribución y abandono; **José Manzano:** Rompió balancín y se clasificó; **Carlos Pairetti:** primero radiador de aceite y finalmente abandonó por rotura de pistón; **Jorge Cupeiro:** trompo y chupador de nafta; **Héctor "Pirín" Gradassi:** primero fisuró radiador y luego se reventó. Clasificó lo mismo. **Adrián Villegas:** rotura de palier y posterior abandono. **Omar Mura Cuvertino:** Principio de incendio en la instalación eléctrica. **"Pucho" Sáenz:** se rajó el múltiple de admisión. **Norberto Castañón:** se retrasó por la palanca de cambios endurecida; **"Cacho" Fangio:** platillo de válvulas; **Rubén Lence:** problemas de temperatura; **Martínez Boero:** abandonó por rotura de tapa de cilindros; **Mario Vitale:** rompió la caja de velocidades; **Heriberto Messineo:** se clasificó sin frenos; **"Cacho" Franco:** anduvo en cinco cilindros y debió abandonar.

Juan Manuel Bordeu en el parque cerrado de Olavarría tuvo el alegrón de poder comunicarse por intermedio de una radio de Mar del Plata con el quíntuple campeón del mundo, Juan Manuel Fangio quien lo felicitó en nombre propio y de sus padres y familiares que vivieron la carrera como en los viejos tiempos en que el "Chueco" corría en TC.

Muchísimo público en todo el circuito, demostró una vez más que el Turismo de Carretera es la categoría más popular del momento. Lo que se deben ex-





XV VUELTA DE OLAVARRIA

tremar son las condiciones de seguridad para ese público.

Algo inusual en la largada de la Vuelta de Olavarría y que dio una tónica muy diferente a la carrera. La largada se hizo de tres autos a la vez y eso dio una gran emoción a las primeras pasadas, donde la lucha se hacía, a veces, realmente mano a mano.

O. de Rosa, de Carburando, fue el audaz copiloto de Carlos Pairetti en la Vuelta de Olavarría. Trasmitió la carrera desde el habitáculo del Ford de Pairetti hasta que éste tuvo que abandonar. Según se chimentó por ahí, el asunto este de trasmitir desde un auto de carrera se adoptará como una medida común en todas las carreras de TC. ¡A jugarse!

DECIMOQUINTA VUELTA DE OLAVARRIA
Turismo de Carretera - 25 vtas. - 509,200 km.
Automóvil Moto Club Olavarria

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	6	Juan Manuel Bordeu	Dodge	2h49m47s2	25
2º	8	Carlos Glay	Chevrolet ...	2h51m17s3	25
3º	18	Jorge Cupeiro	Chevrolet ...	2h52m50s	25
4º	19	J. M. Faraoni	Torino	2h48m19s2	24
5º	21	N. Castañón	Peugeot 504..	2h51m30s	24
6º	17	C. Loeffel	Dodge	2h51m46s4	24
7º	9	A. del Vito	Torino	2h52m30s	24
8º	16	R. Scaramella	Torino	2h54m55s3	23
9º	55	H. Messineo	Torino	2h50m16s2	22
10º	39	Oscar Grilli	Chevrolet ...	2h52m07s2	22
11º	4	José Manzano	Torino	2h29m07s	20
12º	52	Mario Vitale	Chevrolet ...	2h46m56s	20
13º	20	H. L. Gradassi	Ford Falcon..	2h11m48s2	18
14º	30	A. Lezeviche	Torino	2h54m05s2	18

PROMEDIO DEL GANADOR: 180,045 km/h.

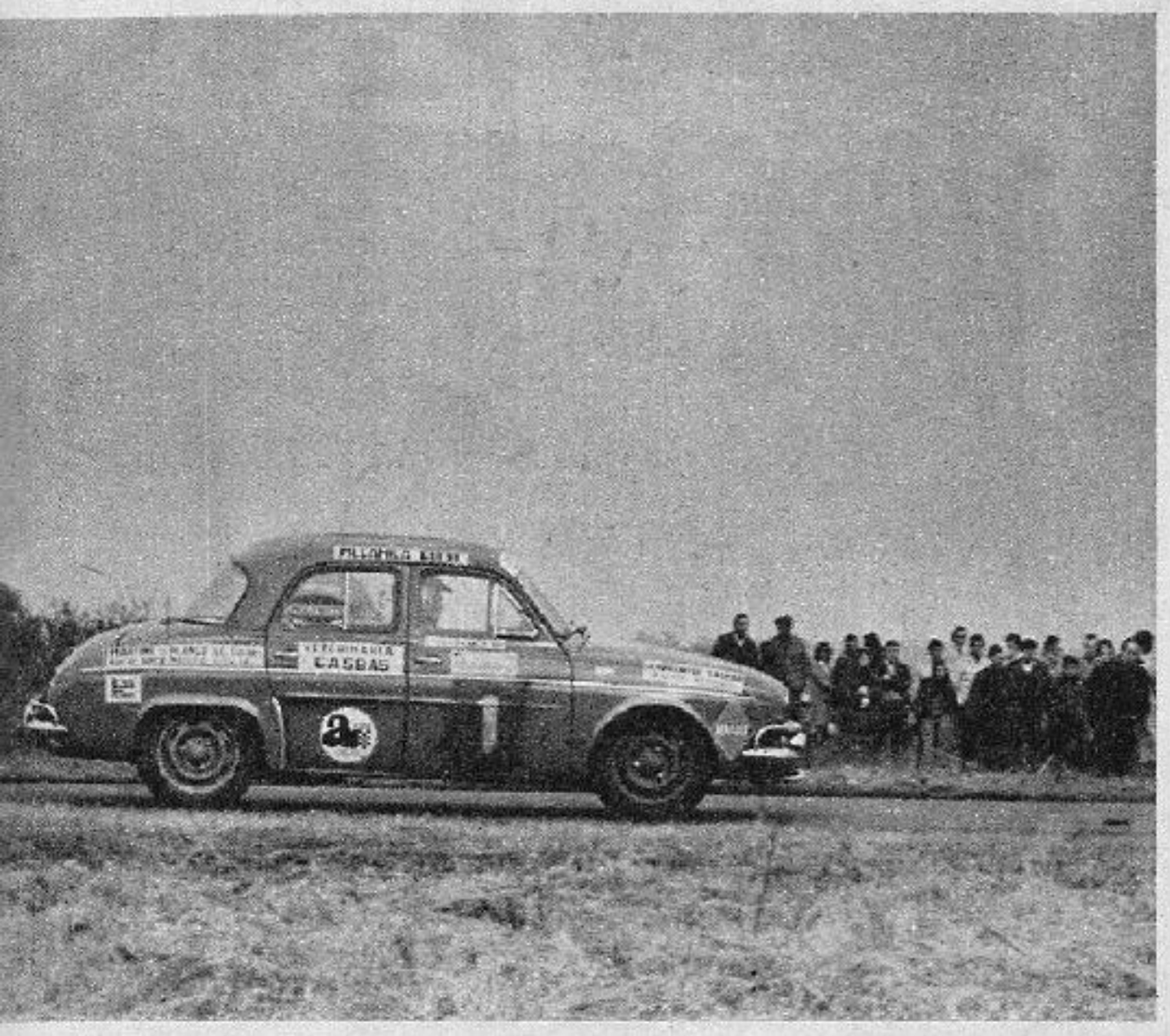
CAMPEONATO ARGENTINO TC "A"

Pos.	Piloto	Pts.
1º	Carlos Marincovich	37
2º	Luis Di Palma	29
3º	Juan M. Bordeu	18,5
4º	José Manzano	16
5º	N. J. García Veiga	12
6º	Alfredo Manzano	8
6º	Eduardo Matías	8
8º	César Mainetti	7
8º	Gastón Perkins	7
10º	"Larry"	6,5
11º	Carlos Pairetti	6
11º	Carlos Glay	6
13º	Francisco Espinosa	5,5
14º	José M. Faraoni	4,5
15º	Héctor L. Gradassi	3
15º	Eduardo Luis Copello	3
15º	Jorge Cupeiro	3
18º	Bonifacio Blasco	2
19º	Carlos Loeffel	1,5
19º	Ricardo Bellitti	1,5
21º	Raúl Libera	1
22º	Emilio Bertolini	0,5

CHACO G-1:
POCA GENTE Y CUATRO TRIUNFOS
(Sesto, Grossi, Rodríguez y Alvarez)

Pese a que esperaban la presencia de unas cuantas figuras de la categoría, la gente del Chaco se vio relegada una vez más por un problema de "calendario". Esta vez fue el Premio de la Montaña —corrido la semana pasada— el que le quitó afluencia debido a la proximidad de las fechas. De todos modos se hizo, aunque sin Mayorga, ni Novara, ni Canedo, ni Di Nezio, ni Migliore, etc. En la clase menor se impuso Carlos Sesto con un Renault Gordini y en la "B" Castorcito Grossi (a) "Fatiga" con un 128 le sacó 5s a Rosmaldo Visintini con aparato similar. En esta clase también corrió el Renault de Carnicier debido a que los 128 sumaban tres y con esos autos no se podía largar la clase. En la "C" Oscar Rodríguez que la buscaba desde hacía un tiempo, con un 504 bien afilado logró imponerse a Armando Franco con una cupé Fiat 1500. En la mayor, Alfredo Alvarez dio la sorpresa con una cupé Chevy 250 al ganarle a los Torino, algo realmente inusual.

La carrera fue interesante porque el circuito es divertido y eso la hizo en algunos pasajes bastante espectacular. El trazado fue el de Villa Angela y es semipermanente ya que la recta principal de 800 metros utiliza la ruta 95. Su extensión es de 2.024 metros. Corto y veloz.



El Renault Gordini de Carlos Sesto, triunfador en la prueba de Clase "A" realizada en el Chaco. La carrera fue interesante, se luchó y corrió fuerte y, al cabo de la misma, Sesto fue un cabal vencedor. La ausencia de valores consagrados le restó brillo al evento.

CLASE "A":

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	1	Sesto, Carlos	(Renault Gordini)	29m07s2	20
2º	7	Mickey Del Grosso	(Renault Gordini) ..	29m25s9	20
3º	6	Carnicier, Seledonio	(Renault Gordini) ..	30m21s4	20

CLASE "B":

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	49	Grossi, Luis	(Fiat 128	27m09s4	20
2º	41	Visintini, Rosmaldo	(Fiat 128)	27m14s8	20
3º	6	Carnicier, Seledonio	(Renault Gordini) ..	27m58s	20

CLASE "C":

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	72	Rodriguez, Oscar	(Peugeot 504)	45m54s8	35
2º	78	Franco, Armando	(Fiat 1500 Cupé)	46m03s9	35
3º	74	Eusconi, Alfredo	(Fiat 1600 Cupé)	46m15s4	35

CLASE "D":

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	109	Alvarez, Alfredo	(Chevy 250)	49m28s3	40
2º	106	Bellotti, Enzo	(Torino 380 W)	49m50s8	40
3º	102	Carauni, Eduardo	(Torino 380)	50m18s	40

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El Ford de Diego y los trasplantes.



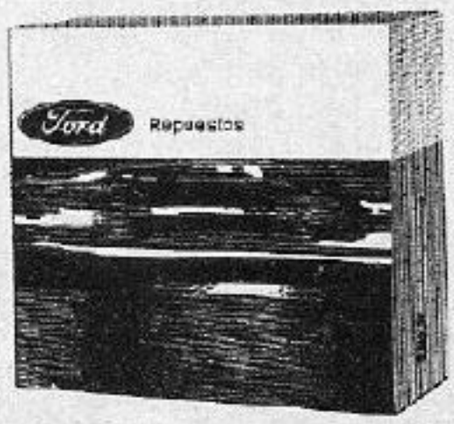
Diego estaba fascinado por los trasplantes.
La sola mención de esa palabra le producía una emoción y una ansiedad indescriptibles. Por eso, cuando su Ford necesitó un repuesto, a Diego se le ocurrió la peregrina idea de hacerle un trasplante. Compró un repuesto de marca desconocida y se abocó, con su mecánico, a la delicada intervención.

Al principio, el Ford de Diego anduvo bien, porque como buen Ford, podía resistir los malos tratos. Pero el rechazo no tardó en hacerse sentir. Diego pensó entonces que su Ford, tan noble e incondicional, no merecía un trato tan desconsiderado. Le pidió perdón y pensó que en lo sucesivo exigiría repuestos legítimos Ford.

(Y por supuesto, ya no le interesan los trasplantes).

A los Ford, póngales Ford.

REPUESTOS LEGITIMOS FORD
(con garantía escrita)



Ford
Repuestos

F. 4 EN EL AUTODROMO DE Bs. As.

Fotos y texto de **CARLOS NEIRA**

El domingo Carlos Jarque se impuso en el autódromo sobre otros 74 F. 4 basándose en un medio mecánico apto, y un manejo que asombra. La friolera de inscriptos se logró en la primera fecha del petit-campeonato del Avellaneda A. C. para la joven -y fuerte- fórmula

Hoy más que nunca estoy contento de ser el papá del nene..." Quien tan tiernamente nos confiaba el concepto era Tulio Crespi, a quien periodismo e interesados suelen atribuirle la paternidad de ese chiquito rozagante, regordete y de tan sonoros berridos que es la Fórmula 4. Tanto entusiasmo, tenía su razón.

Lo del domingo en el autódromo, puede considerarse casi como la apoteosis de la joven fórmula de monopostos. Setenta y cinco (75) coches especiales de competición en una carrera que si bien no tenía puntaje para el campeonato nacional de la categoría, sí prometía retribuciones por encima del nivel usual. La reunión es la primera de las cuatro fechas que conforman un petit-campeonato organizado (con 10 puntos hasta ahora) por el Avellaneda Automóvil Club y que viene a suplir la escasez de carreras para F4 en el autódromo en 1971.

Tantos coches hicieron necesaria la disputa de tres series eliminatorias. Los mejores 25 tiempos pasaron a la final y los demás: a casa... Y aquí quizá el único reparo. Si bien F-4 es la única que por el momento puede darse el lujo de dejar afuera al 66 por ciento de los participantes en una carrera, no hubiera estado demás un repechaje, para aquellos que por circunstancias fortuitas quedaron sin chance de entrada.

Las tres series fueron tan interesantes como una final: en la **primera** Jarque punteó al principio para luego dejar el lugar a Laskac, que lo asediaba. Siguieron así hasta que cumplidos seis giros, Jarque aflojó y lo pasó Pablo Horyaans —muy buen manejo— que terminó segundo. Aceite en la pista fue el culpable de muchos dibujos raros y trompos que se reiteraron en las restantes series. En la **segunda** la supremacía de De Rossi se dejó ver desde el comienzo quien fue seguido primero por Ferrea y después (cuando el defensor del BMW se quedó) por Stegman. Muy bueno lo visto en la manga a cargo del novel Daniel Puertas y de Abdala, que escaló posiciones y luego las volvió a perder por andar siempre "jugado". En la **tercera** serie —la más veloz— Ragno dominó con suficiencia pero sin poder aflojar en ningún momento, sobre Eduardo Lago, luego de doblegar en el inicio a Lavena. Pese a los kilos de más que algunos le adjudican, el Avante del ex campeón está decididamente entre los tres mejores coches de la categoría.

Las tres series habían dado pie para esperar una **final** de campanillas. Un vistazo al "starting-grid" con Ragno, Laskac, De Rossi, Jarque, Stegman, Lago, Lavena, Ferrea, Puertas, etc., en los lugares de privilegio prometían cualquier cosa. Y así fue.

En la primera vuelta De Rossi —el auténtico "zorro" de las largadas— ya se había adueñado del liderazgo, seguido de Ragno, Lago, Jarque, Laskac, Puertas y Héctor Primavera que cerraba el primer pelotón.

Tres vueltas más tarde Jarque ya acosaba al puntero, y Laskac se colocaba en tercer lugar. En la vuelta séptima, la noticia es el abandono de Ragno, quien al pinchar un neumático veía esfumarse su tercer triunfo consecutivo.

Es en la vuelta octava cuando la carrera alcanza el clímax: Jarque sobrepasa la línea del puntero De Rossi, éste la recupera, hay un tira y afloje y finalmente el tandilense se coloca adelante manteniendo una ventaja que fluctúa entre las escasas décimas y el par de segundos hasta el final. Tercero en gran atropellada y después de largar mal —lo que valora notablemente el puesto— un nombre que deja de ser novedad al hablar de calidad: Guillermo Stegman.

Del ganador, Carlos Jarque de Tandil, sólo puede hacerse notar que ganó como él sabe y puede: a lo campeón. Esta vez no hubo ningún rezagado cruzado en su camino, y el triunfo se lo dio. Pero como sucede últimamente, la que más ganó, fue sin lugar a dudas la imagen de la F-4, que hizo que todo el que abandonara el autódromo el domingo se fuera de él con los ojos llenos de automovilismo puro.

MONOPOSTITOS

Entre la serie y la final, Laskac cambió relaciones de caja, poniendo una segunda más corta. "Hay mucho aceite en la horquilla, y así puedo entrar más despacio, y salir pisando..." Sin embargo el Renault no andaba como de costumbre.

Rubén Alonso hace las cosas al revés: del SP a la F4. "Esto es sensacionalmente divertido... El motor estaba muy duro y el chasis no las tenía todas bien; me chupé con Spinetto que anda muy bien en Fiat en el autódromo, pero inexplicablemente cortó lejos en una curva y me lo "tragué". Seguí, pero luego la temperatura me aconsejó parar".

Demasiada vehemencia en el ex kartista Erázun. Sus alocados desplazamientos divirtieron a la concurrencia, en su serie. Al no poder pasarlo a Sánchez que lo retenía, primeramente le "mostró" la trompa en "los Giles"; en la vuelta siguiente se le montó sobre una rueda, y en la tercera lo quiso pasar por afuera y le salió mal: integró panorama.

La F-4 también tiene "Locos Adams". Para delicia de la tribuna hay quienes doblan con las puertas y en la horquilla doblan en el más puro estilo midget, o sea de costado. Los más alto exponentes de la técnica: Puertas, Abdala, y Vinueza





Arriba, izquierda: Carlos Jarque: cuando tomó la punta, nadie le pisó el poncho.

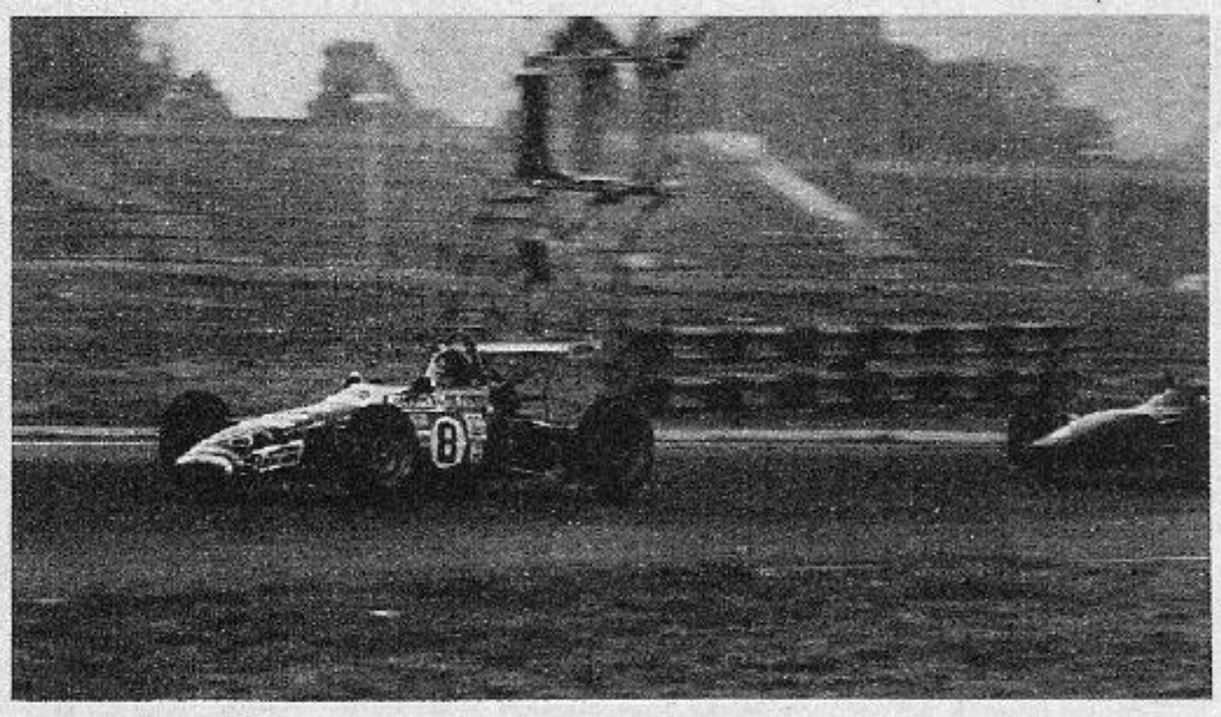
De Rossi. Con el tandilense gran lucha en el epílogo.

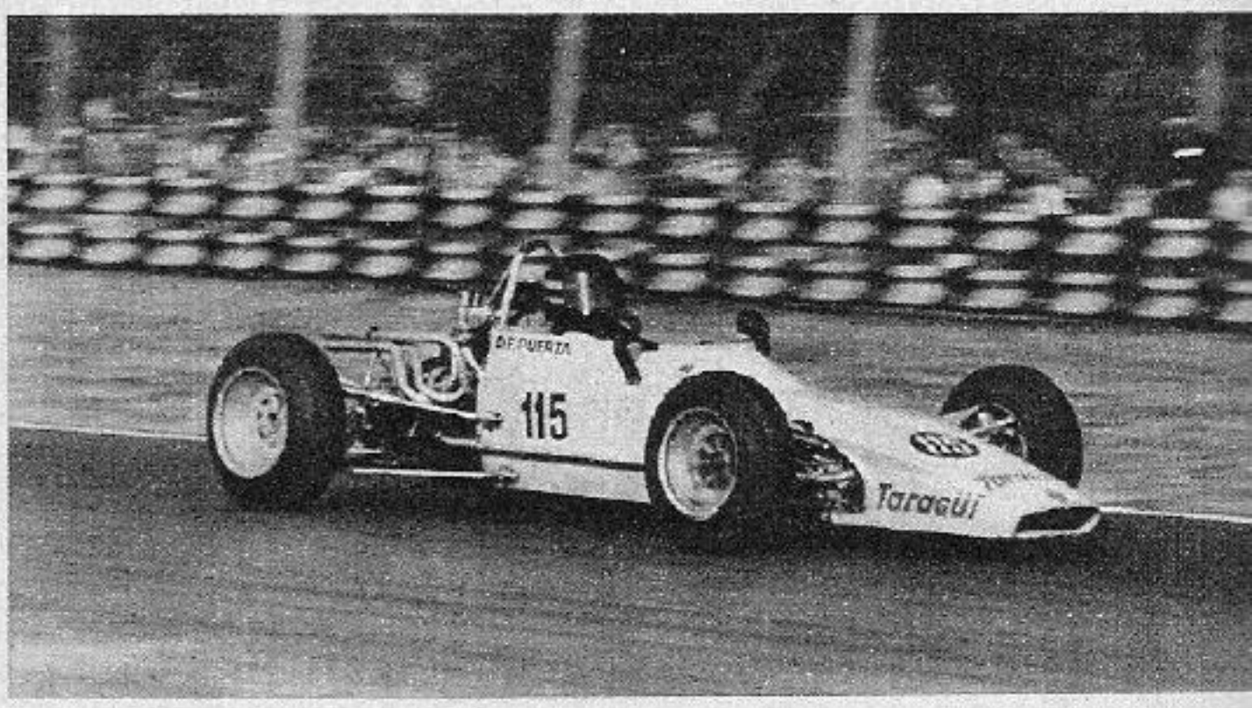
Arriba, derecha: Casi debutante. Gran manejo. Daniel Puertas: una promesa.

Arriba, centro: Guillermo Stegman. Bellísima afirmación.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

JARQUE, SOBRE 74







PRIMERA PRUEBA DEL CAMPEONATO DE M. A. F. 4

Avellaneda A. C. - 18/VII/71 - Circuito Nº 5 del Autódromo de Buenos Aires de 2.126,31 m. - Tres series y final

Primera serie: 1º LASKAC, 2º HORYAANS, 3º JARQUE, 4º MARTUCCI.
PROMEDIO DEL GANADOR: 116,998 km/h.
Segunda Serie: 1º DE ROSSI, 2º STEGMAN, 3º PUERTAS, 4º FERREA.
PROMEDIO DEL GANADOR: 116,443 km/h.
Tercera Serie: 1º RAGNO, 2º, LAGO, 3º LAVENA, 4º SANCHEZ.
PROMEDIO DEL GANADOR: 119,381 km/h.

CLASIFICACION FINAL

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*	*Vts*
1º	5	Jarque, Carlos	Crespi - Renault	27m58s6	25
2º	2	De Rossi, Héctor	Crespi - Renault	28m01s5	25
3º	8	Stegman, Guillermo	Crespi - Renault	28m18s2	25
4º	109	Lago, Eduardo	Crespi - Renault	28m19s	25
5º	128	Primavera, Héctor	Crespi - Renault	28m23s3	25
6º	1	Laskac, Juan	Crespi - Renault	28m32s6	25
7º	115	Puertas, Daniel	Crespi - Renault	28m34s3	25
8º	26	Andreetta, Carlos	Crespi - Renault	28m38s	25
9º	68	Regula, José	Crespi - Renault	28m52s7	25
10º	103	Martucci, Norberto	Martucci - Renault	28m30s2	24
11º	50	Dimatolo, Jorge	Crespi - Renault	29m06s2	24
12º	71	Castro, Guillermo	Crespi - Renault	29m06s2	24
13º	44	Lucressi, Gastón	Crespi - Renault	29m08s7	24
14º	17	Morand, Agustín	Crespi - Renault	28m29s9	23
15º	21	Grigolo, Oscar	Grigolo - Renault	28m40s2	23
16º	105	Castillo, Eduardo	Crespi - Renault	28m54s5	23
17º	93	Vacaluzzo, Reinaldo	Crespi - Renault	28m49s5	22
18º	16	Lavena, Juan	Crespi - Renault	24m18s	21
19º	94	Spinetto, Jorge	Crespi - Fiat	23m57s4	20
20º	110	Horyaans, Pablo	Crespi - Renault	22m54s5	18

PROMEDIO DEL GANADOR: 118,114 km/h.

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

GRAND PRIX DE INGLATERRA F-1

Especulando con las características de su Tyrrell, amplio margen en el circuito

STEWART: EL SIN RIVA

Stewart dominó de punta a punta. Estableció el record de vuelta cuando ya viajaba cómodo en punta, sin nadie que lo apremiare . . .



Ronnie Peterson consiguió su segundo puesto andando impetuoso y a veces por el pasto. Un estilo de manejo.

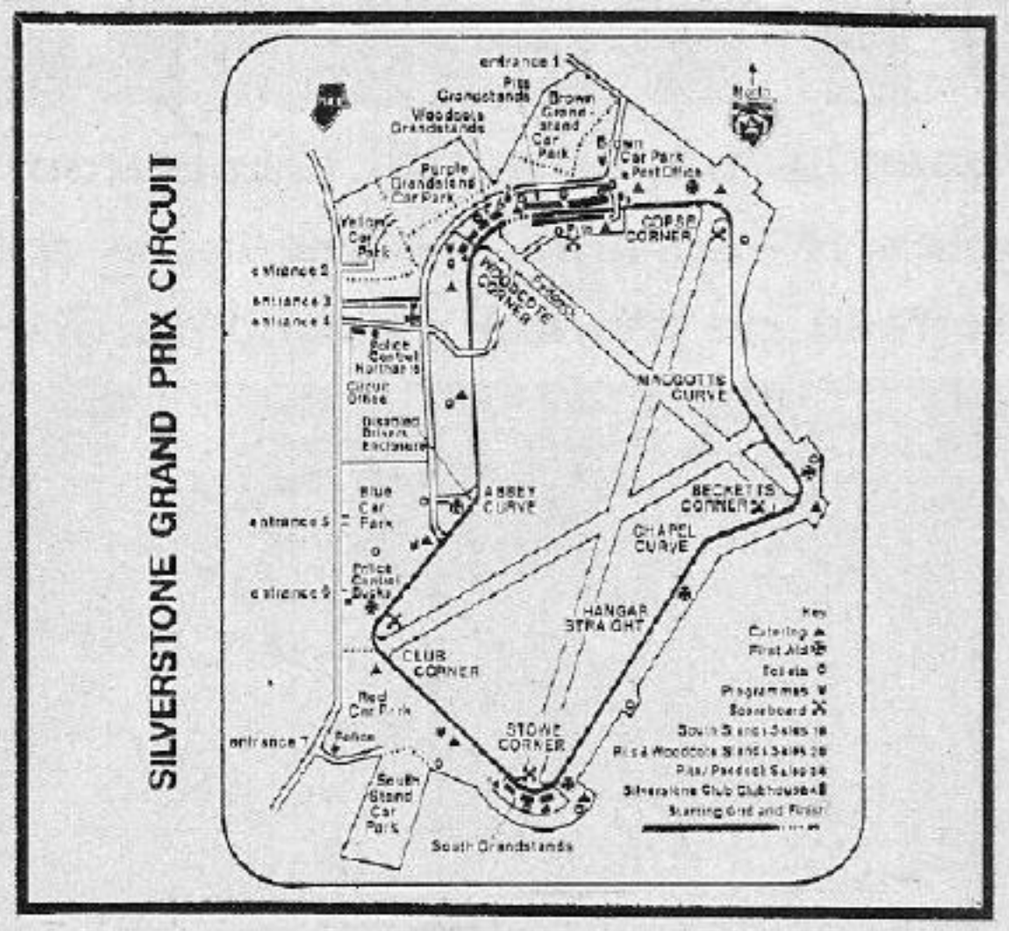


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por GERMAN SOPEÑA (enviado especial)

del motor Cosworth más potente y su cerebro superdotado, Jackie Stewart se impuso con de Silverstone. Alcanza así 42 puntos y se ubica como virtual ganador del Campeonato Mundial de Conductores





GRAN PREMIO DE INGLATERRA
Royal Automobile Club - Circuito de Silverstone (4.600 metros) - 17/7/71

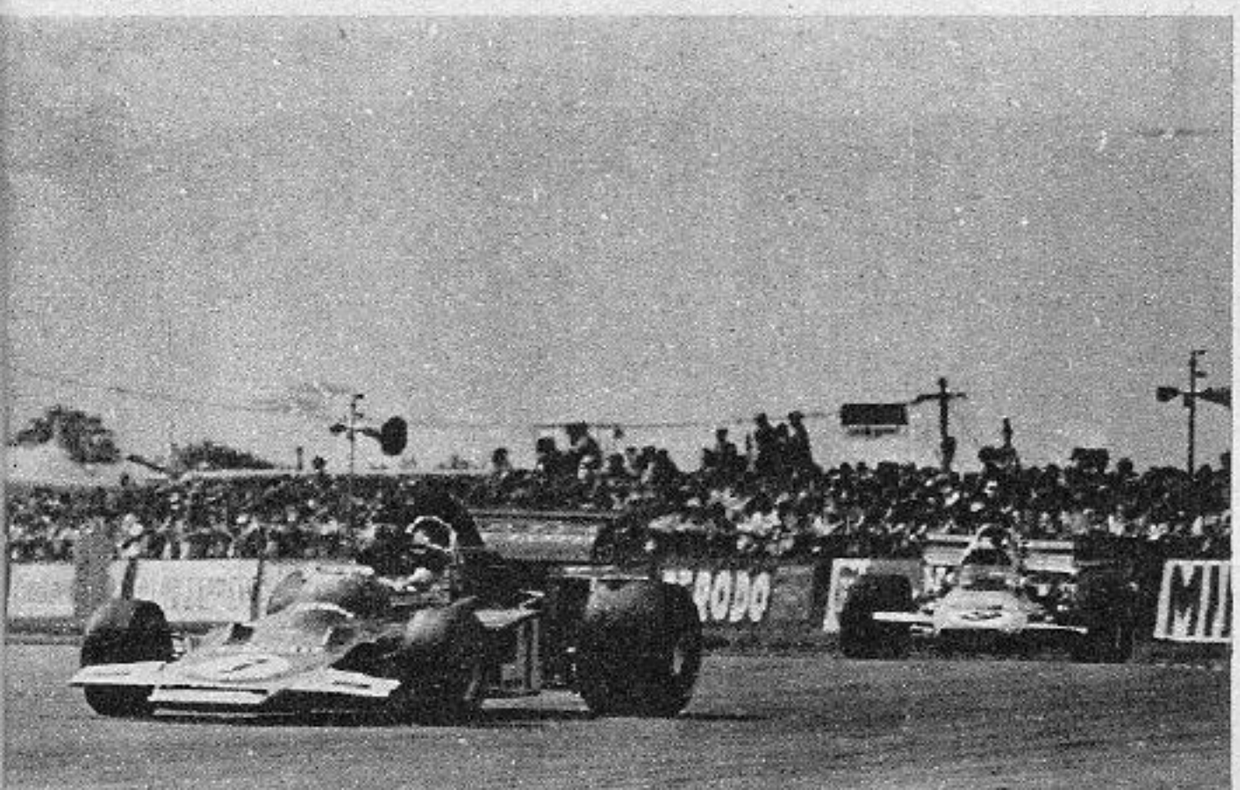
Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	12	Jackie Stewart .	Tyrrell Ford 003	1h31m31s	68
2º	18	Ronnie Peterson.	March 701 Ford.	1h32m7s6	68
3º	1	Emerson Fittipaldi	Lotus 72 Ford .	1h32m27s	68
4º	26	Henri Pescarolo..	March 701 Ford.	—	67
5º	24	Rolf Stommelen..	Surtees TS9 Ford	—	67
6º	27	John Surtees	Surtees TS9 Ford	—	67
7º	22	Jean P. Beltoise.	Matra MS 1205'ca.	—	67
8º	17	Howden Ganley..	BRM P-160.....	—	67

PROMEDIO DEL GANADOR: 209,960 km/h.

CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES

Pos.	Piloto	
1º	Jackie Stewart	42 puntos
2º	Jacky Ickx	19 "
3º	Ronnie Peterson	15 "
4º	Emerson Fittipaldi	10 "
5º	Pedro Rodriguez	9 "
5º	Mario Andretti	9 "
7º	Gianclaudio Regazzoni	8 "
7º	Chris Amon	8 "
9º	Denis Hulme	6 "
9º	François Cevert	6 "
11º	Reine Wisell	4 "
12º	Joseph Siffert	3 "
12º	John Surtees	3 "
12º	Rolf Stommelen	3 "
15º	Jean Piere Beltoise	1 punto

Emerson Fittipaldi contesó: "El circuito de Silverstone parece haber sido construido especialmente para el Lotus 72. El coche anduvo como nunca ya que el diagrama de sus curvas compensaba los vicios de tenida".



Cada vez más inaccesible, el escocés Jackie Stewart ha alcanzado ya la dimensión de una auténtica vedette. No se lo ve casi nunca, llega al circuito en avión, se encierra en una casa rodante de la cual sale únicamente para subirse al auto de carrera y ni bien termina su cometido desaparece tan fugazmente como apareció.

Toda esa mise en scene es parte de su vedettismo pero al mismo tiempo es inducable que el verdadero motivo de encumbramiento al sitial que ostenta está motivado por sus dotes conductivas que, unidas a una impecable organización, lo llevaron a un nuevo triunfo abrumador que lo acerca definitivamente al campeonato del mundo 1971.

Se suponía que el circuito de Silverstone, veloz en todo su trayecto, les brindaría a las Ferrari la anhelala oportunidad de una revancha. No fue así sin embargo y los motores Ford Cosworth serie 11/2 parece que llegaron ya holgadamente a los 450 HP, mientras los V12 Ferrari no demuestran tener una superioridad notoria en potencia.

Stewart dominó los entrenamientos y la clasificación en general. Pero sin embargo el viernes a la mañana Regazzoni logró la "pole-position" porque si bien fue empatado con Stewart, el registro de Regazzoni se logró primero. Luego quedó Siffert (los BRM caminan) y en seguida, pero ahí nomás, Fittipaldi y Peterson demostrando que los Cosworth siguen en la lucha. Fittipaldi, sobre todo, desarrolló una sobresaliente actuación y explicó que el Lotus 72 parece diseñado para este circuito. Su habitual tendencia sobrevirante se compensa aquí con las curvas muy veloces que lo hacen subvirar y dobla maravillosamente".

El circuito de Silverstone es propiamente un desastre: pésimos boxes, instalaciones precarias, incomodidad general para todos, desorganización. Es tradicional y nada más. Pero en cambio el show estuvo bien montado. Previamente al Grand Prix giraron por la pista una gran cantidad de los mejores coches de carrera de todas las épocas, brindando un momento realmente emotivo. Varios Jaguar D, un impecable Alfa P 3, Bugatti, Vanwall, Bentley, etcétera.

Y después el GP de Inglaterra, quizá la carrera de Fórmula Uno más importante del año, la que todos esperan ganar en esta especie de vidriera que es Inglaterra para acomodarse frente a las grandes empresas que soportan todo esto.

Stewart no largó bien y las dos Ferrari con las nuevas trompas aerodinámicas se adelantaron decididamente dando entonces la impresión de que habría algo de lucha. Efímera ilusión. Durante la tercera vuelta Stewart se acomodó entre Regazzoni e Ickx, y en el giro siguiente lo pasó también a Regazzoni poniendo más de sesenta metros de ventaja entre ambos.

Si un piloto puede hacer esto en una sola vuelta es evidente que está obrando con resto, y Stewart no tuvo que esmerarse mucho para alejarse cada vez más. Y la muestra más evidente de esto es que consiguió el record de vuelta cuando ya giraba sin el apuro de nadie. Su Tyrrell dobla como ninguno, su motor es el mejor de todos los Cosworth y Stewart es Stewart. A esta altura del año es evidente ya que no tiene contra.

Detrás del escocés también Siffert se encargó de demostrar que el motor BRM es poderoso y limpiamente superó a Jacky Ickx quedando a espaldas de Regazzoni mientras detrás del belga de la Ferrari se acomodaba el grupo de los chicos nuevos. Peterson, Fittipaldi y Schenken tirando en grupo.

A los 40 minutos de carrera ya la ventaja obtenida por Stewart era enorme (21 segundos sobre Regazzoni) y seguía aumentando y en pocas vueltas más el panorama se terminó de aclarar por completo para el puntero del campeonato. Primero paró Ickx por una goma, luego empezó a flaquear el motor del BRM y al rato se detuvo también Regazzoni por otra goma (Ferrari sigue teniendo problemas con las Firestone y se dice que el año que viene cambiaría a Michelin), y posteriormente por falta de presión de aceite. La carrera quedó así terminada y Stewart se limitó a seguir demostrando su impecable estilo y su absoluta autoridad. A su vez Petenson se alejó un poco de Fittipaldi y Schenken en base a su peculiar manejo arriesgado (anduvo dos veces por el pasto en cuarta a fondo). Y por su parte Schenken apuró todo lo que pudo frente al Lotus de Fittipaldi que empezó a perder un poco de fuerza. Faltando pocas vueltas ya el segundo, tercero y cuarto puesto estaban así definidos entre la nueva generación, pero el pobre Schenken que ha perdido este año una cantidad de oportunidades que difícilmente se le vuelvan a dar, tuvo que resignarse a abandonar con la trasmisión rota. Puede haber algo de mala suerte, pero también mucho de exigencia mecánica desmedida.

Un nuevo segundo puesto muy importante para Peterson que corrió de nuevo con el March Ford, tercer puesto de Fittipaldi que recompensa su buena carrera y detrás, ya ubicados los que corrieron toda la carrera con la caña de pescar. Pescarolo, Stommelen y Surtees en ningún momento brillaron y ocuparon esos puestos luego de pasar sobre el tendal.

Final todo para Stewart. Botella de champagne, paseo por la pista en camión con sus mecánicos, júbilo y gloria general. Con 42 puntos en su haber el Campeonato ya parece inclinarse a su favor (el año pasado Rindt lo ganó con 45) y estaría en las mejores manos.

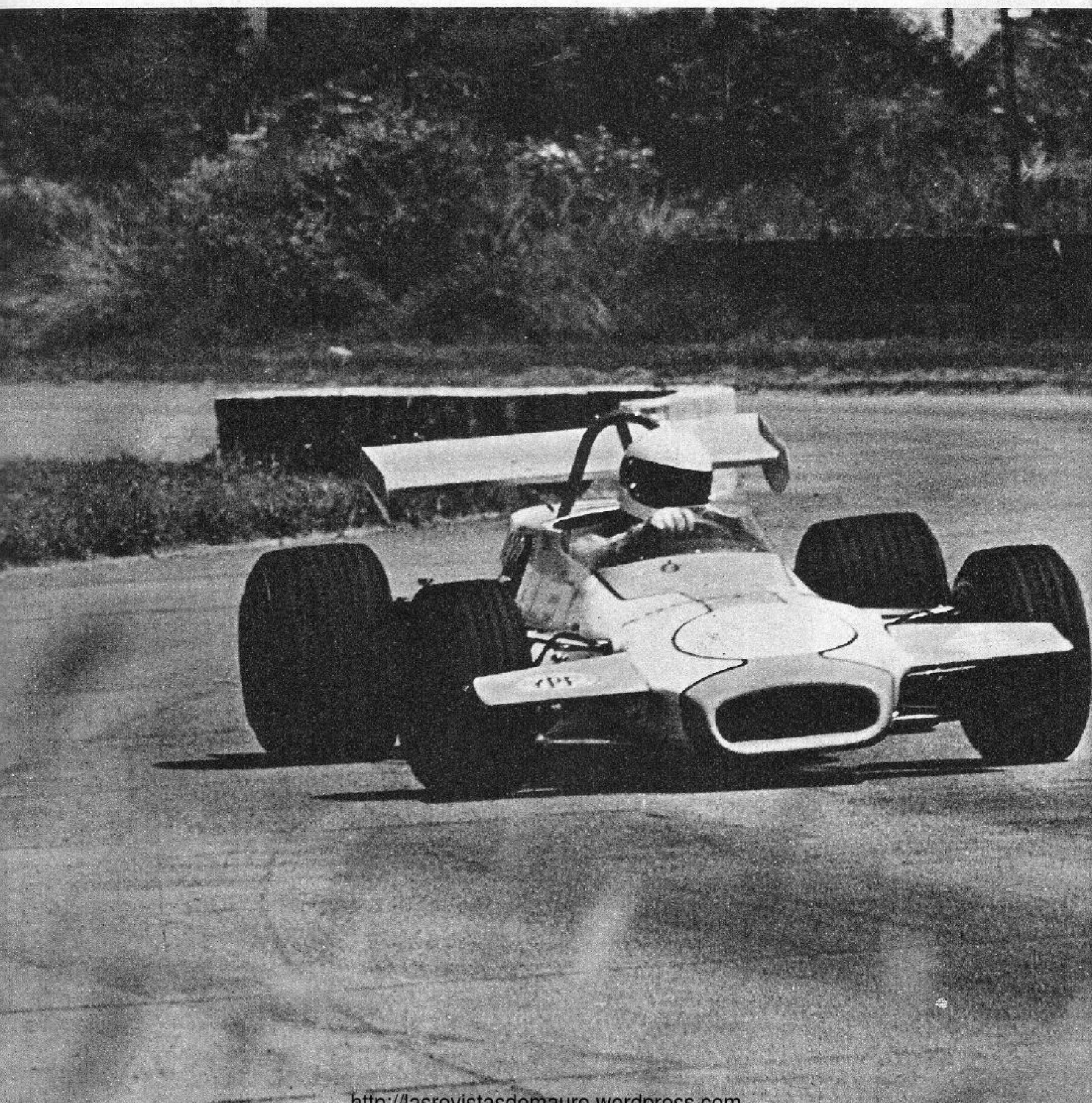
EXCLUSIVO

EL EQUIPO ARGENTINO EN EUROPA

¡POR FIN

Recién el pasado martes 13 se terminaron de dar
y el miércoles 14 -no antes- se llevaron a Goodwo
con posible falla de fábrica y -también por primera

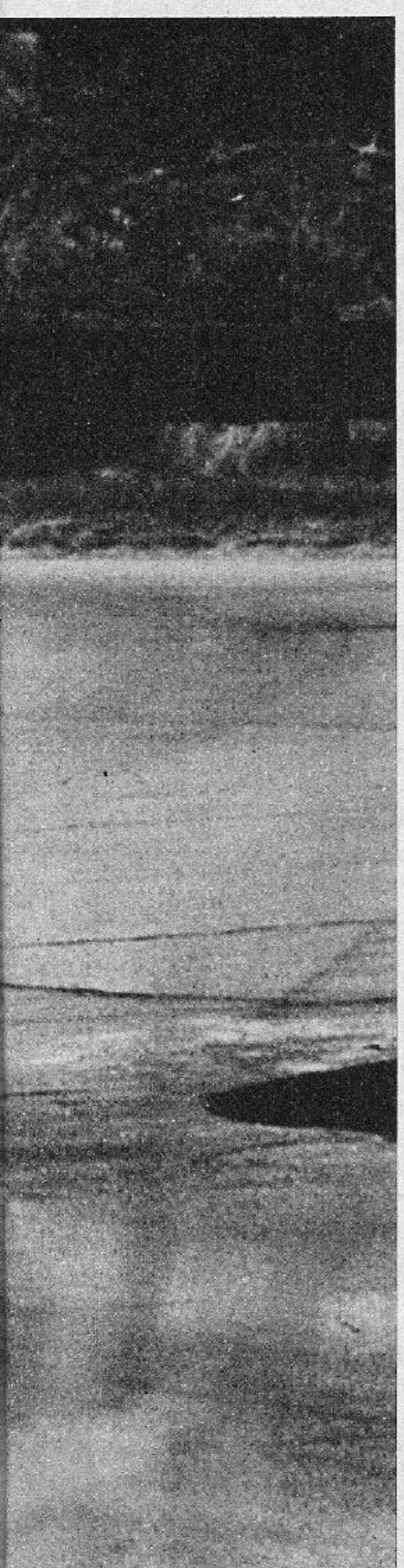
Texto y fotos: GERMAN SOPEÑA

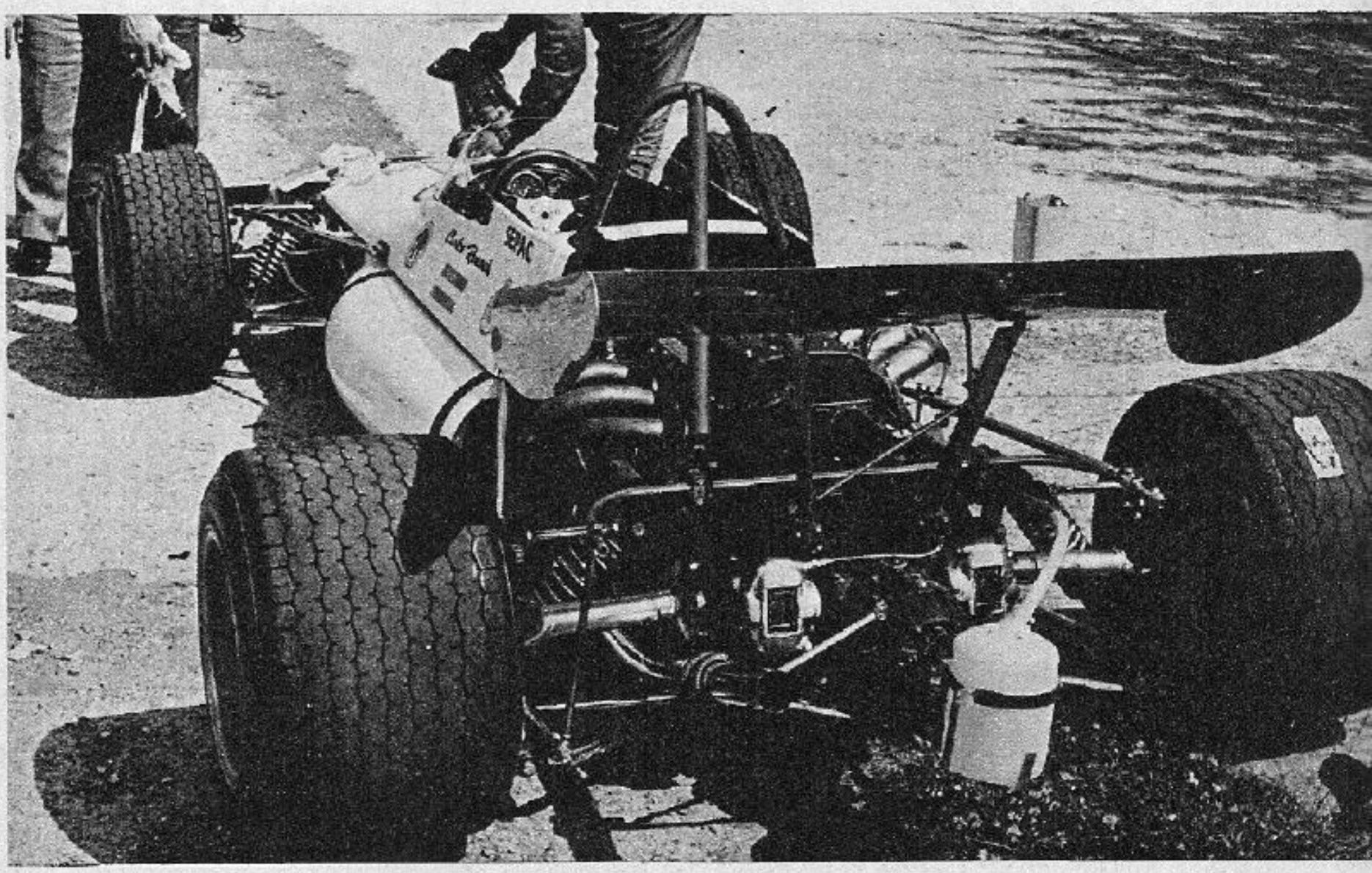


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS BT-36!

los últimos toques de pintura a los Brabham BT-36 del equipo YPF
od para su primera prueba. Un nuevo motor
vez- destacada acción de Ruesch a bordo del flamante auto





Lole Reutemann estrena el nuevo BT-36 en Goodwood.

El BT-35 se diferencia del BT-30 —entre otras cosas— por tener el spoiler trasero vinculado a la caja mediante dos puntales y no el chasis como su antecesor.

Tanta espera parecía eterna pero finalmente se vio recompensada. El pasado martes 13, a última hora de la tarde, se completaron los detalles finales que faltaban, se pudieron por fin retirar de Brabham y el mecánico Pilotto los cargó en el camión para dirigirse al día siguiente a Goodwood, a realizar el primer contacto absoluto con una pista de carreras.

Al día siguiente, junto a Reutemann y Ruesch, nos fuimos hacia Goodwood, donde ya descansaban los autos, llegados unos minutos antes que nosotros. Reutemann y Ruesch los miraron por todos los costados, con no contenida admiración por el lujo de los nuevo y los dos estuvieron de acuerdo en que las pequeñas diferencias en el pintado final de los BT-36 les daban a los autos una apariencia aún más linda que la de los autos viejos.

Goodwood, ubicado a unos cien kilómetros al sur de Londres, casi sobre el canal de la Mancha, es un circuito construido alrededor de un aeródromo chico y hoy está ya en desuso para carreras. Instalaciones deterioradas, piso no muy bueno pero lo mismo es bastante usado para pruebas. Brabham y McLaren siempre van allí y también muchos particulares como en el caso del equipo argentino que debe desembolsar 25 libras por día de uso sin la exclusiva de la pista. El mismo miércoles estaba también el brasileño Carlos Pace con el March F-2 de Frank Williams y un Ford Escort Grupo Dos.

Mientras los mecánicos prepararon los dos flamantes autos para ponerlos por primera vez en marcha, Reutemann y Ruesch se cambiaron para salir a la pista y como los Brabham vienen equipados con gomas Good-Year y en F-2 siempre se usan Firestone, Staffa decidió que los pilotos giraran cinco o seis vueltas previas para gastar lo indispensable las nuevas Good-Year que luego irán a parar a la Argentina para de inmediato colocar las Firestone habituales.

Frank Williams sin embargo advirtió que los coches estaban todavía sin los espejos retrovisores y que así no se podía salir a la pista, donde estaba girando Carlos Pace. Se le aclaró que los dos autos darían unas pocas vueltas despacio para gastar las gomas y que luego, en el intervalo para almorzar, se colocarían los espejos.

Así fue y los dos pilotos pudieron concretar finalmente el momento tan esperado. Salir a la pista con los autos nuevos. Lole dio las cinco vueltas a bajo régimen y al parar se advirtió que una de las gomas traseras estaba pinchada, mostrando un considerable trozo de aluminio incrustado en el caucho. Ruesch por su parte salió también y se encontró con el problema de no poder colocar la cuarta de ninguna manera. Pero, se comprobó que había que regular el varillaje de la palanca a la caja y de esa manera, a la sombra de un día espléndido, rodeados por el más clásico verde de la campiña inglesa, se prepararon

→

los coches para la verdadera prueba de la tarde.

..... (intervalo para almorzar).

REUTEMANN: DESILUSION INVOLUNTARIA

RUESCH: UNA NUEVA ALEGRIA

Las pruebas vespertinas determinarían dos circunstancias dispares. La orden de Staffa fue salir a girar a un tope de 9.000 vueltas sin intenciones de buscar tiempo. Los dos motores Cosworth son absolutamente nuevos y luego de ablandarlos en este entrenamiento, al BT-36 de Reutemann se le cambiaría el motor por uno viejo para la carrera sin puntaje de Imola, guardando el nuevo para las carreras con puntos, mientras en el auto de Ruesch se dejaría todo lo nuevo sin tocar para que, según el propio Staffa, **"no se dé lugar en Buenos Aires a suspicacias raras. Ruesch tendrá en Imola todo lo mejor."**

Salió Reutemann a girar en

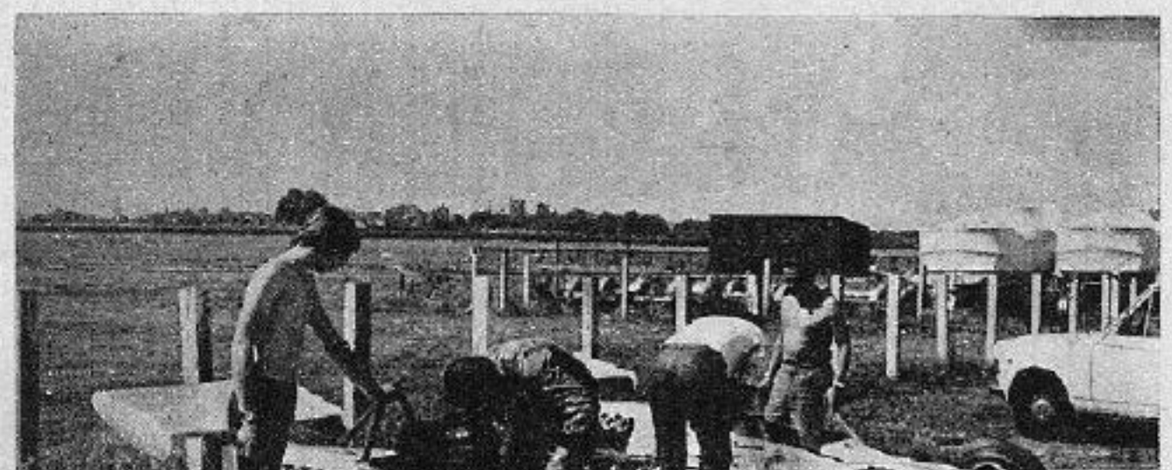
DIFERENCIAS ENTRE LOS BRABHAM BT-30 y BT-36

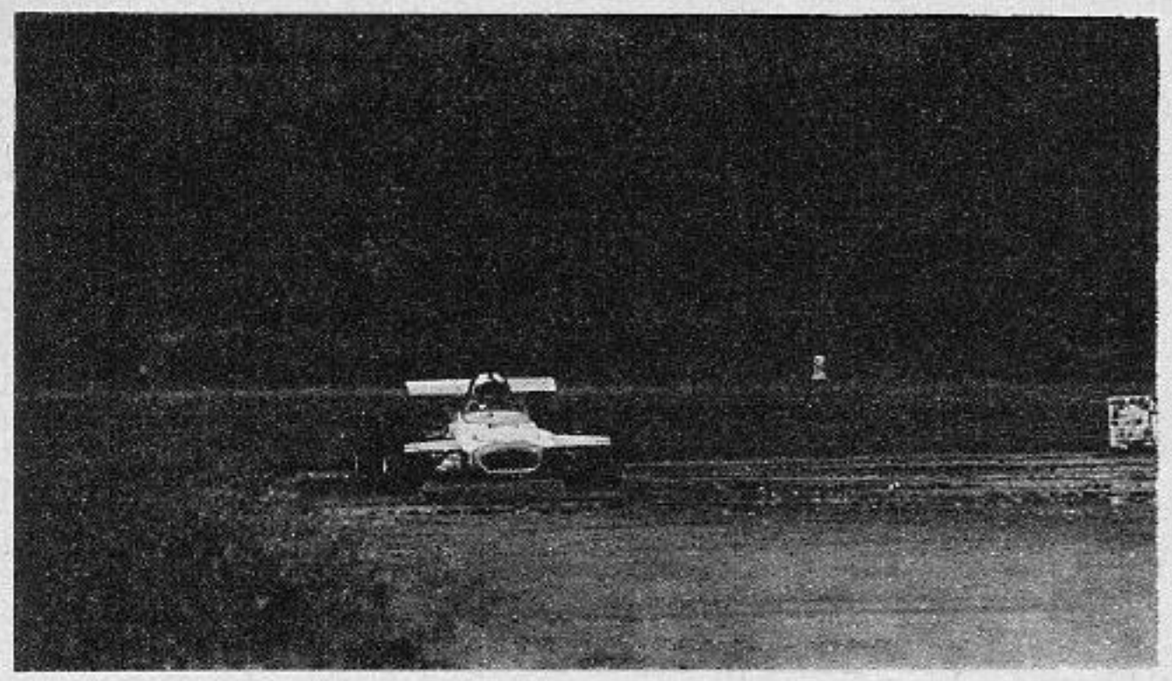
—Soportes del alerón. Antes se fijaba al chasis ahora se fijan sobre la caja de cambios.
—Barra antivuelco: en el BT-36 es ligeramente más gruesa.
—Diferentes geometrías de suspensión provocadas por las gomas de perfil más bajo.
—Matafuegos más grande.
—Discos de frenos ligeramente más grandes.
—Peso: 5 kilos más liviano el BT-36. Ligeramente más cómodo el cockpit.

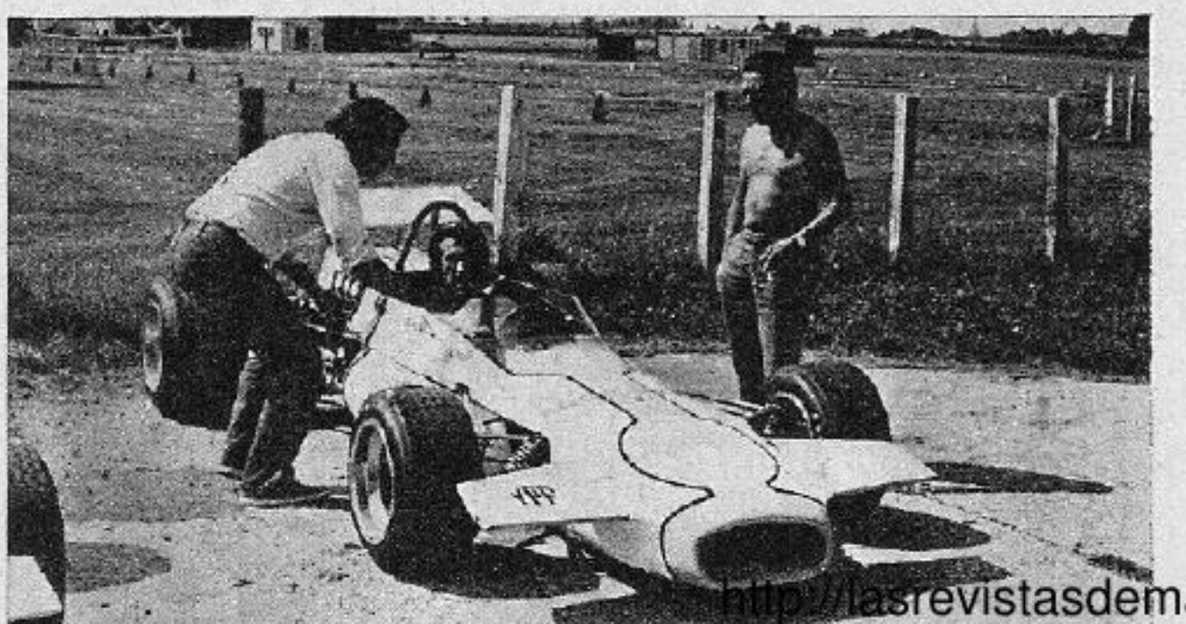
Los BT-36 han sido pintados en forma diferente. La zona amarilla central ha sido fileteada con un borde oscuro, lo que beneficia mucho la estética de los coches.

Carlos Ruesch estableció un excelente 1m17s2 en Goodwood sin pasar de las 9000 rpm. Buen síntoma para futuras actuaciones.

Los flamantes coches del equipo argentino antes de comenzar a girar en Goodwood.







9.000 vueltas y enseguida los tiempos se estabilizaron en el orden del minuto y 18 segundos o menos, llegando en su mejor giro a marcar 1 minuto 17 seg. y 2/10, tiempo muy bueno si se tiene en cuenta que un buen registro aquí es 1m15s y monedas, mientras Reutemann apenas llevaba el motor a 9.000 revoluciones. (Probando hace poco Ronnie Peterson marcó con el March F-2 1m14s8/10 a pleno régimen, record absoluto para el circuito en F-2).

Reutemann paró para ver los tiempos, confesó que el auto le gustaba mucho porque estaba más duro que el BT-30 y señaló que había que regular un poco los frenos porque se bloqueaba la rueda delantera derecha. Salió nuevamente, habrá dado unas veinte vueltas en total y repentinamente paró ante la alarma señalada por el reloj de la presión de aceite. De las 120 libras de presión, la aguja empezó a bajar, oscilando, marcó 80, luego menos y en un momento hasta sólo 30 libras, cosa imposible de creer en un motor nuevo y que nunca pasó de las 9.000 vueltas como lo marcaba la aguja testigo.

Se pensó en una falla del instrumento, de la cañería, del filtro o bien de la bomba, pero evidentemente no se podía seguir. Pilotto cambió por las dudas el instrumento pero la baja presión persistía y según el manual de Cosworth, a menos de 80 libras ya es peligroso. Se quitó el filtro de aceite pero éste no mostraba ninguna impureza o resto de metal como para suponer una insólita fundida. Para sacar la bomba de aceite hay que sacar el motor así que la duda no se podía solucionar en el momento, pero lo evidente es que no se podía seguir andando. Al día siguiente, en el taller de Slough, Pilotto cambió toda la cañería, revisó todo el sistema y poniendo el motor en marcha el instrumento marcó otra vez 120 libras pero con la aguja oscilando. De todas maneras eso no se puede comprobar parado porque antes que el aceite levante temperatura y marque la verdadera presión, ya el agua se recalienta demasiado sin la ayuda del aire que recibe el coche andando. Nada se puede hacer entonces y la decisión es enviar el motor a Cosworth a revisarlo ya que se encuentra dentro de la garantía de las 600 millas y no recibió ningún uso intensivo.

Mientras tanto Ruesch giraba con su auto y los tiempos estaban más o menos estabilizados en 1 min. y 20 seg. Lo estuvimos viendo andar y daba la impresión de frenar todavía un poco lejos. Sin embargo, precisamente Ruesch paró para indicar que también había que regular los frenos porque no actuaban bien, se cambió una goma trasera también pinchada (la pista de Goodwood parece estar bastante sucia) y al salir nuevamente Ruesch comenzó a bajar progresivamente los tiempos hasta llegar a 1 min. 18 segundos y luego dos o tres décimas más. Paró a ver cómo andaba y sorprendido de sus registros se subió de nuevo. Staffa advirtió sin embargo, que el cuentavueltas marcaba justo diez mil vueltas pero Ruesch le aclaró que la aguja había llegado allí al pifiar el cambio en el pasaje cuarta-quinta y acelerar el motor en vacío.

Staffa le dijo entonces, **"si repetís el tiempo con la aguja en 9.000 vueltas te felicito"**, cometiendo así —a nuestro criterio— un grueso error directivo. Es una tontería hacerlo sentir obligado al piloto a conseguir un tiempo en determinadas condiciones porque es en ese momento cuando pueden producirse los accidentes incomprensibles. La aguja del cuentavueltas es un elemento muy peligroso para especular con él y por eso hombres como Ken Tyrrell han preferido eliminarlo del auto. El piloto sabe mejor que nadie su obligación y si no la cumple será peor para él. Ruesch salió entonces con la casi obligación psicológica de conseguir el tiempo y sin apartar la mirada del cuentavueltas. Absolutamente erróneo.

Dio tres vueltas y paró otra vez para señalar que de nuevo se le había escapado la quinta por el embrague todavía muy duro y por eso otra vez la aguja estaba en diez mil vueltas y que le volvieran la aguja a cero para volver a salir. (El piloto no puede liberar la aguja por su cuenta porque queda detrás del tablero, donde no llega atado como está y si se desata luego no puede volver a atarse, para lo cual necesita de la ayuda exterior).

Staffa volvió a repetir lo de la felicitación si traía el cuentavueltas en 9.000 revoluciones y finalmente Carlos Ruesch se salió con la suya. Luego de marcar un excelente 1m17s2/10, Staffa le dio orden de parar y la aguja estaba dócilmente detenida en el 9.

Ruesch por supuesto saltaba de alegría y por primera vez reconoció sentirse cómodo en el monoposto. **"Yo creo que este auto está hecho más como a mí me gustan los coches, más duro, no sé bien cómo, pero más a mi gusto. Al BT-30 nunca pude encontrarlo bien y a éste parece que enseguida le tomé la mano. Por fin puedo ver que ando como los corredores y eso me da una satisfacción enorme. Este coche nuevo me encanta."**

Hay algo muy demostrativo en este muy buen tiempo logrado por primera vez por Carlos Ruesch. Sentado en un coche nuevo, similar en todo al de Reutemann, varió su actuación. Ello demuestra que probablemente la diferencia anterior radicaba en que sobre el viejo BT-30 Ruesch no sabía aún cómo lo quería (seguramente aún no lo sabe ahora) mientras Reutemann sí. Ahora con un auto nuevo, la situación es distinta.

La carrera de Imola por eso será muy importante como banco de pruebas para los autos y para Ruesch y la segunda etapa mecánica del equipo habrá comenzado.

Texto y fotos: GERMAN SOPEÑA

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

ELECCIONES EN CADAD

El viernes pasado en la asamblea de CADAD fue electo el ingeniero Eduardo Ricotti como nuevo presidente. Giménez Reig primer vocal y Alberto Petracchi segundo. Otras consideraciones



RICOTTI PRESIDENTE

Parecía una reunión de directorio de cualquier buena empresa que se les ocurra imaginar. Todos los delegados de cada una de las federaciones que integran CADAD se sentaron al borde de una regia mesa de caoba, tomaron varios vasos de naranjada a través de la larga reunión y trataron varios puntos importantes y no —mejor dicho menos importantes—, pero sin lugar a dudas, el plato fuerte de la Asamblea de CADAD del viernes pasado fue la elección del nuevo regidor de la misma (entiéndase **Presi**) que tendrá que soportar desde el sillón grande de la calle Medrano los mil y un dolores de cabeza que puede acarrear el ser Primer Responsable del Automovilismo Deportivo Argentino.

La elección recayó —como bien lo supuso CORSA la semana pasada— en el ingeniero Eduardo Ricotti, representante de la Federación Cuatro (Santa Fe) que fue propuesto en el cargo por unanimidad, por una abrumadora unanimidad: sobre las catorce Federaciones presentes (total) obtuvo catorce votos. ¿Qué tal? Es que todos estaban de acuerdo en que Ricotti era el personaje indicado para la próxima Presidencia; en los corrillos extraoficiales se llegó a esa conclusión. El ingeniero aceptó y ahora tenemos nuevo presidente.

La Asamblea comenzó poco después de pasadas las 16 horas del viernes. Ricotti fue elegido recién a las 0.30 horas del sábado, ocho horas y media después. Durante ese lapso se estudiaron varios puntos, a saber:

1º) Fue aprobado un nuevo Reglamento Deportivo Automovilista (R.D.A.).

2º) El actual Reglamento de TC fue prorrogado por un año más, es decir que tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 1973.

3º) Se aprobó la entrega de credenciales impersonales permanentes a los distintos medios de difusión que apoyan el automovilismo.

4º) Se derogó un proyecto que contemplaba la posibilidad de competir en circuitos mixtos (tierra y pavimento) en Turismo de Carretera... todavía se sigue con lo mismo, bueno, algunos pretenden seguir con lo mismo.

5º) Fue aprobado el estudio que permitirá a CADAD organizar tres carreras al año con la intervención de los Campeones y Subcampeones zonales. Loable idea.

FLAMANTES VOCALIAS ADEMAS DE LA PRESIDENCIA

Por 12 votos a favor fue reelecto como primer vocal Giménez Reig, delegado sanjuanino y el doctor Albertito Petracchi (de la Federación de Pilotos) como segundo vocal. De esta manera los corredores también estarán representados dentro del Comité ejecutivo de CADAD. El resto de los integrantes del Comité Ejecutivo de CADAD (Secretario, Tesorero, etc.) continúan por un año más en su mandato.

Así, en pocas palabras, esto fue lo más importante de lo sucedido el viernes pasado en CADAD. La elección del nuevo Presidente fue, claro está, lo que concitó el mayor interés. Ricotti es sin lugar a dudas una persona indicada para ocupar el cargo. Sabemos de muchas cosas buenas en la que este rafaelino tuvo muchísimo que ver (el autódromo de Rafaela; las 300 Millas Indy entre las más importantes). Dentro de muy poco charlaremos largo y tendido con él y les contaremos qué es lo que piensa estudiar de inmediato, lo qu eopina del TC, de SP, de F4, las soluciones que piensa aplicar ya, para sacar el automovilismo a flote de una vez por todas.

J. P. B.

El Ingeniero Eduardo Ricotti, hombre del Club Atlético de Rafaela, gestor de Indy en el óvalo santafesino y a partir del viernes pasado, flamante y justo presidente de CADAD por casi unanimidad.



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 escrito, 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

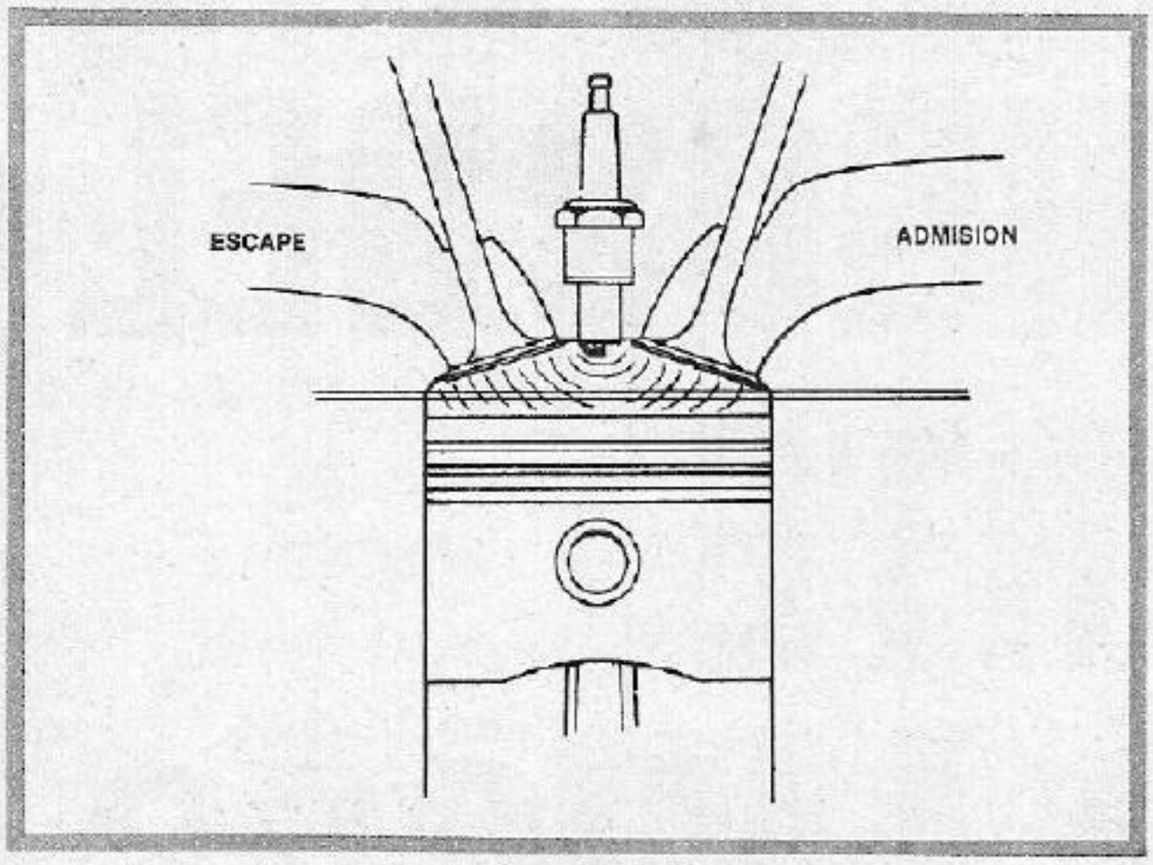
SUPERCAMPEON

Todos los lunes
32 páginas

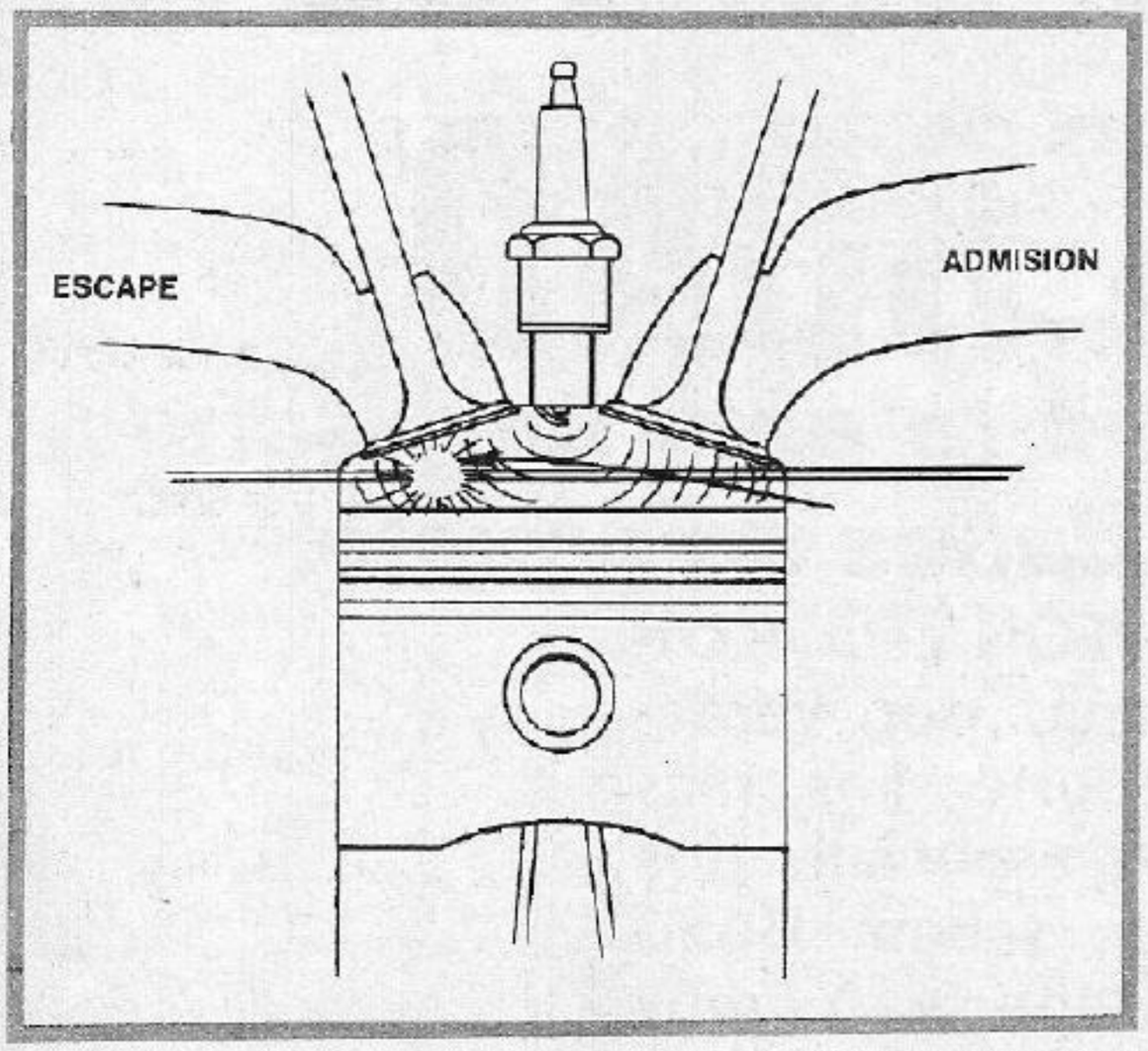
¡COMPRELO!

80 ctvs.

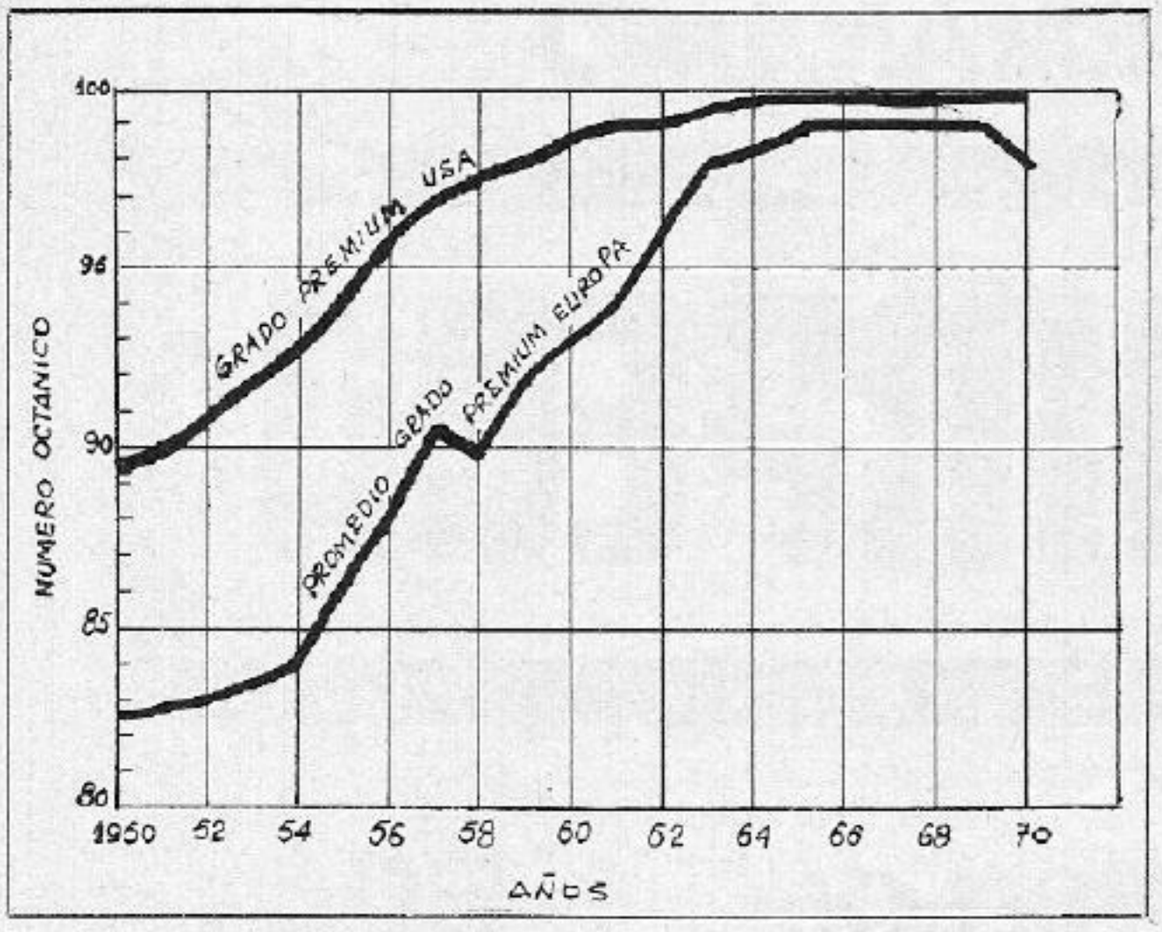
DETONACIO



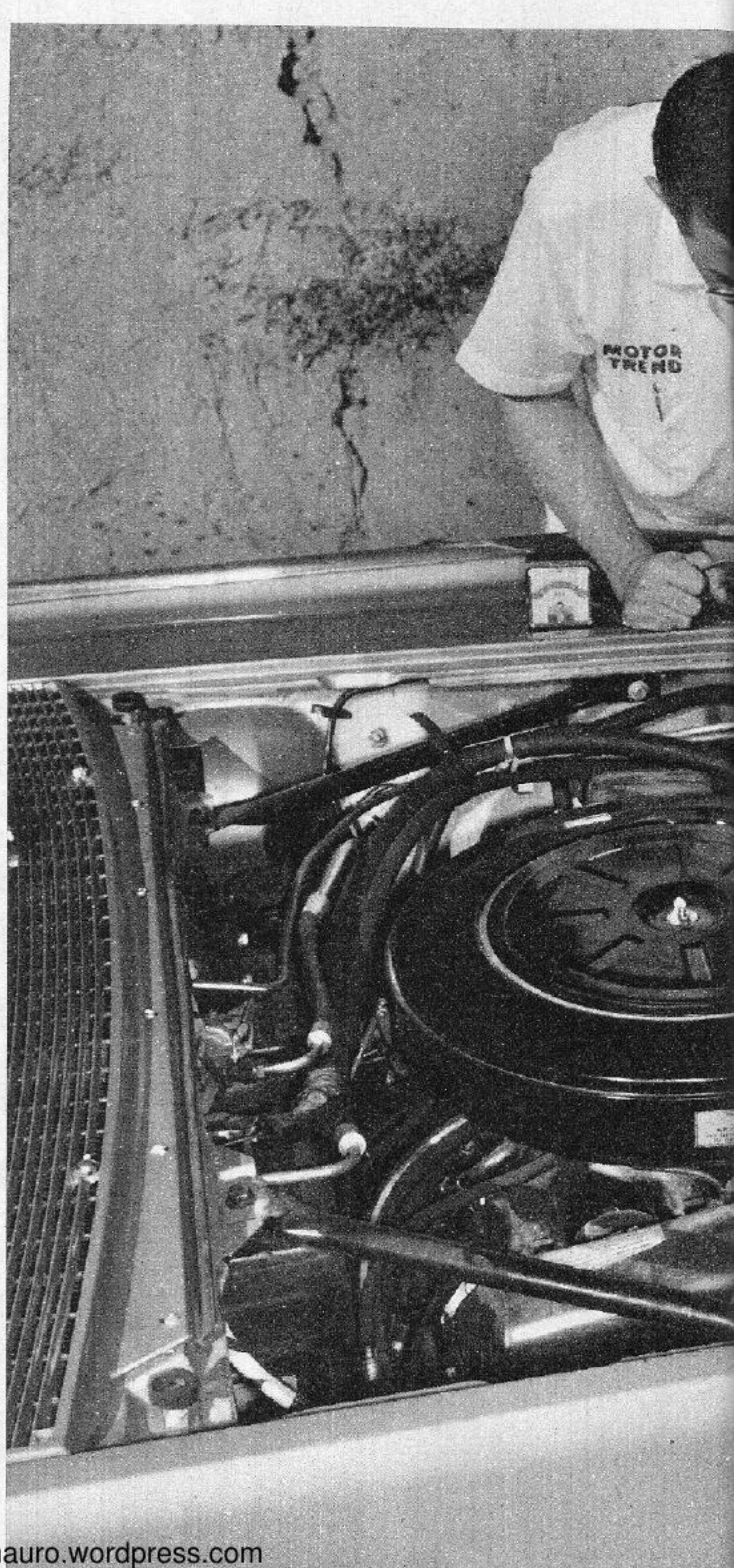
Combustión normal progresiva desde la bujía. La potencia útil es producida por la expansión térmica en un proceso ordenado.



Explosión con detonación, que deflecta el pistón. La presión es generada demasiado rápido para ser un útil esfuerzo expansivo. Puede llegar a ocasionar la rotura de la junta, el pistón y hasta la de la biela.

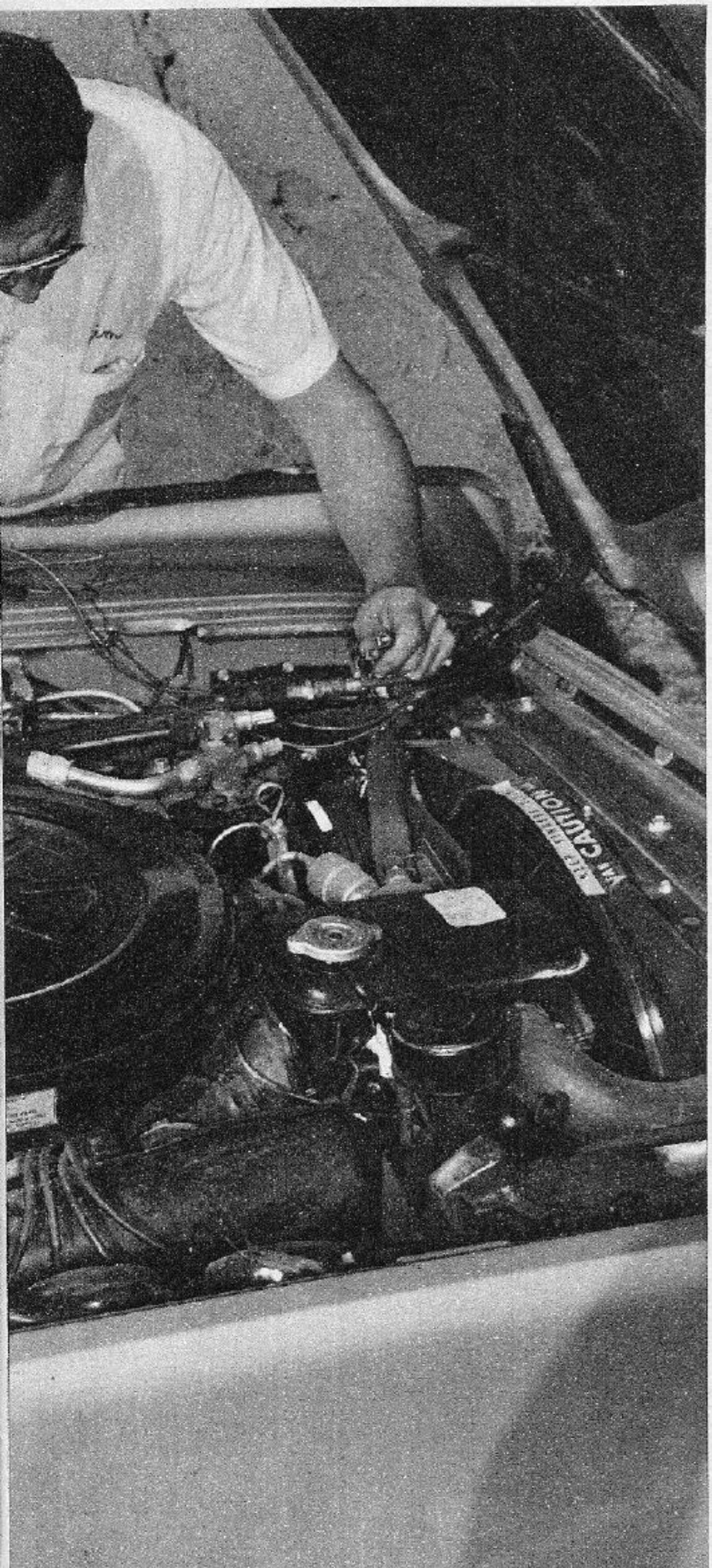


El gráfico muestra cómo los valores antidetonantes de la nafta tipo premium han sido mejoradas en los pasados veinte años.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

...ON Y PRE-IGNICION



El fenómeno de detonación es por todos conocido como pistoneo, y puede ser causal de grandes daños. Lo mismo ocurre con las distintas formas de pre-ignición, que no son audibles pero se pueden convertir en un serio dolor de cabeza. Las naftas libres de plomo

por ENRIQUE ROBERTO CARMONA

DETONACION

El fenómeno de **pistoneo** —detonación— de un motor es algo que la mayoría de los automovilistas reconoce por un ruido de golpeteo cuando se quiere "apurar" fuerte a baja velocidad, acelerando a mariposa totalmente abierta. Es usualmente causado por el uso de una nafta de índice octánico demasiado bajo para el motor, y la cura puede ser utilizar otra nafta con mayor índice. Si esto no es solución entonces la causa puede ser excesivo avance de chispa o incorrecta mezcla del carburante. Una falla en el sistema de enfriamiento elevará excesivamente la temperatura de los cilindros y cámaras de combustión, convirtiéndose en otra causa de detonación.

La Fig. 1 muestra una combustión libre de detonación. En ella la bujía enciende eléctricamente la mezcla aire/nafta comprimida en el cilindro en el momento exacto, justo antes del final de la carrera de compresión. El fuego, como llama, se extiende progresivamente a través de la cámara de combustión para completar el quemado de la mezcla después que el pistón ha pasado el punto muerto superior. Los gases quemados, de alta temperatura, entonces trabajan expansivamente sobre el pistón para producir potencia, hasta que la válvula de escape abre hacia el final de la carrera de trabajo. Este es un ordenado proceso de combustión interna para producir potencia útil desde una expansión térmica progresiva.

La Fig. 2 muestra una combustión con detonación en la cual el ordenado proceso de combustión es alterado por "adelanto" en la parcialmente quemada mezcla aire/nafta. La bujía enciende la mezcla en la manera intentada, pero como la llama comienza a extenderse a través de la cámara de combustión, comprime la parte de mezcla aún no quemada enfrente de ella. Esta parte de la mezcla, referida como "gas final", viene a ser comprimida y calentada a un punto de inestabilidad química cuando no se extiende quemándose progresivamente, pero explota con suficiente potencia para ser igual que un mazazo sobre la cabeza del pistón, deflectándolo y produciendo el ruido de "pistoneo". La relación de elevación de presión con la detonación es tan rápida que no puede trabajar expansivamente sobre el pistón; esto causa una pérdida de potencia, como también un desagradable ruido. La fuerte detonación puede, si se permite que persista, llegar a soplar una junta de ta-

→

DETONACION Y

pa de cilindros, fisurar y quemar un pistón, o romper una biela.

Este fenómeno de detonación del llamado gas final no fue entendido durante mucho tiempo, debido a que ocurre tan rápidamente que se desarrolla en sólo cuatro microsegundos, según el Batelle Institute de Columbus, Ohio.

PLOMO ADITIVADO

El control de la detonación puede ser logrado elevando la **temperatura de ignición espontánea del gas final.** Cuanto más alto sea el índice octánico del combustible, más alta resultará a su vez **la temperatura de ignición espontánea** del gas final, y con esto más alta será su resistencia a detonar. El uso en la nafta de cuasi micro cantidades de un plomo aditivo, tal como plomo tetrametil y/o plomo tetraetilo, eleva la temperatura de ignición espontánea del gas final y esto incrementa la resistencia de la nafta a detonar. Mejor potencia y economía pueden ser obtenidas desde un motor en esa forma usando una relación de compresión más alta. El gráfico ilustrado muestra el avance del tipo de nafta de grado premium, desde 1950. Esto ha sido logrado mejorando la tecnología de las refinerías y una inteligente aplicación de aditivos de plomo, como una parte de plomo por cada mil partes de nafta, en peso. En la mezcla nafta/aire que recibe el motor, la concentración de plomo se aproxima a una parte por cada 14 a 16.000, en peso. Esta adición de plomo incrementa el número octano de 10 a 12 en naftas de índice octánico entre 94 y 100.

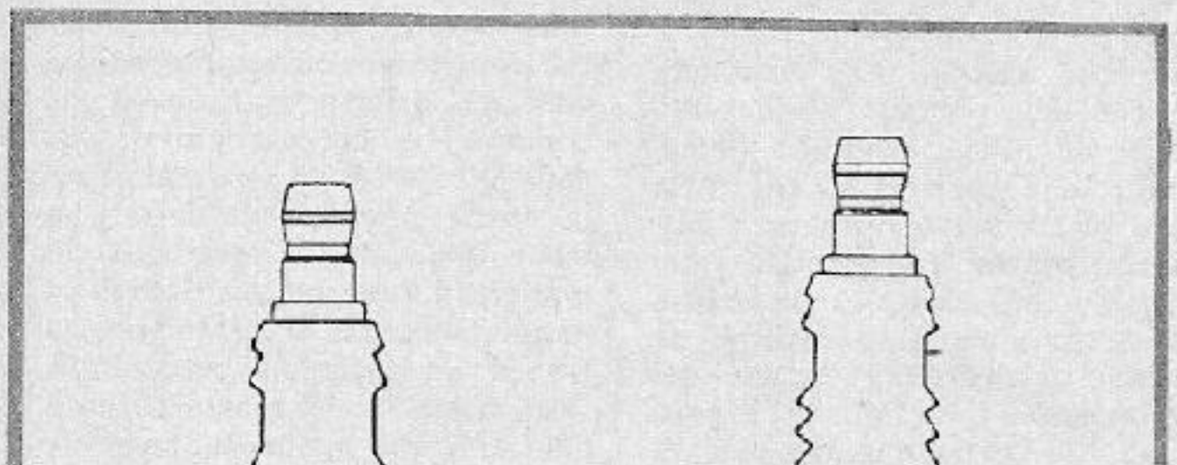
Si el plomo agregado fuera eliminado de la nafta significaría una reducción en la relación de compresión de 1,5 a 2, con una correspondiente reducción del 10 al 15 por ciento en la performance y economía, a menos que muchas más expansivas técnicas de refinamiento sean introducidas en el proceso de obtención. Esto podría significar que usando elementos mezclados, tales como aromáticos seleccionados basados en el benceno, podría elevarse el número octánico al presente nivel. Desafortunadamente el benceno y derivados aromáticos no son productos muy volátiles y pueden causar problemas de congelamiento en el carburador. Debido a su poco hidrógeno, los aromáticos son sucios al quemar y propensos a la pre-ignición a causa de que depositan carbón en la cámara de combustión. Los aromáticos tienen una baja temperatura de ignición espontánea, en la mayoría de los ca-

PRE-IGNICION

¿Cuán significante es la pre-ignición como característica de la nafta, y cuándo ocurre? La pre-ignición es la iniciación del quemado de la mezcla aire/nafta en el cilindro antes de ser encendida por la chispa de la bujía. Se manifiesta en cuatro fases distintas, todas las cuales **son más destructivas para el motor que la detonación,** y generalmente más peligrosas, debido a que la pre-ignición es silenciosa. Las cuatro fases pueden ser complejas de evaluar pero en términos simples ellas aparecen como sigue:

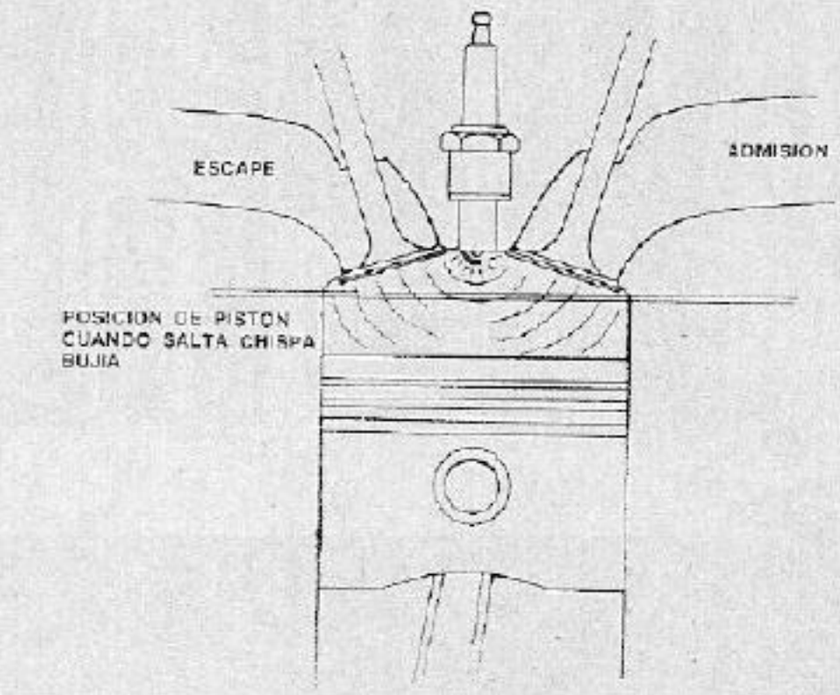
1) **Pre-ignición producida por una superficie caliente en el cilindro** (Fig. 5), como una bujía cuyo electrodo está demasiado caliente si el grado térmico es bajo con respecto al que realmente corresponde a este motor. Esta pre-ignición inducida por la bujía es fácilmente curable instalando otra de tipo más frío, la cual tiene un pasaje de calor más corto desde el electrodo al cuerpo de la bujía y desde ésta al refrigerante del motor (Fig. 4). Pre-ignición por bujía caliente es la causa más común, especialmente si la relación de compresión es elevada por encima de la standard. Una bujía demasiado caliente puede no causar detonación, a pesar de que puede ocasionar retorno de llama a través del carburador, especialmente con un cierre tardío de la válvula de admisión.

Este tipo de pre-ignición puede también ser causado por una válvula de escape hecha con acero de demasiada baja calidad para el motor. Una válvula de baja calidad sufrirá mucho el ataque químico de los productos de combustión. Una forma de evitar esta situación es mejorar el enfriamiento de la válvula, buscando un camino más corto para el pasaje de calor al refrigerante. Aun un simple incremento en el flujo del refrigerante puede ser útil. El uso de mejores aceros combinado con una más baja temperatura de válvula (no más de 760 grados C en la superficie, a plena poten-



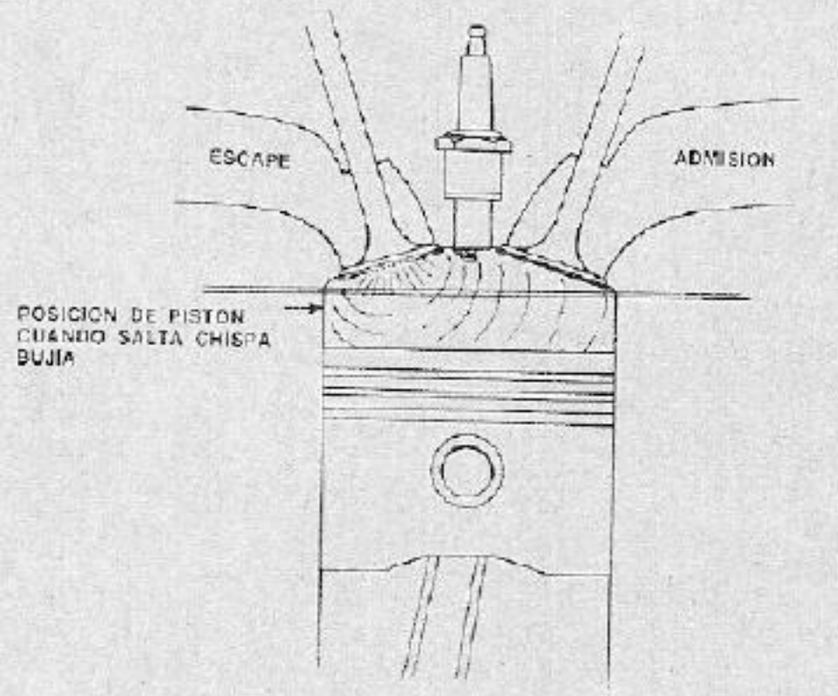
4

4 A la izquierda, la bujía del tipo frío tiene un pasaje de calor corto, la de la derecha, más largo.



5

5 Pre-ignición inducida por electrodo de bujía demasiado caliente. Eventual destrucción del pistón.

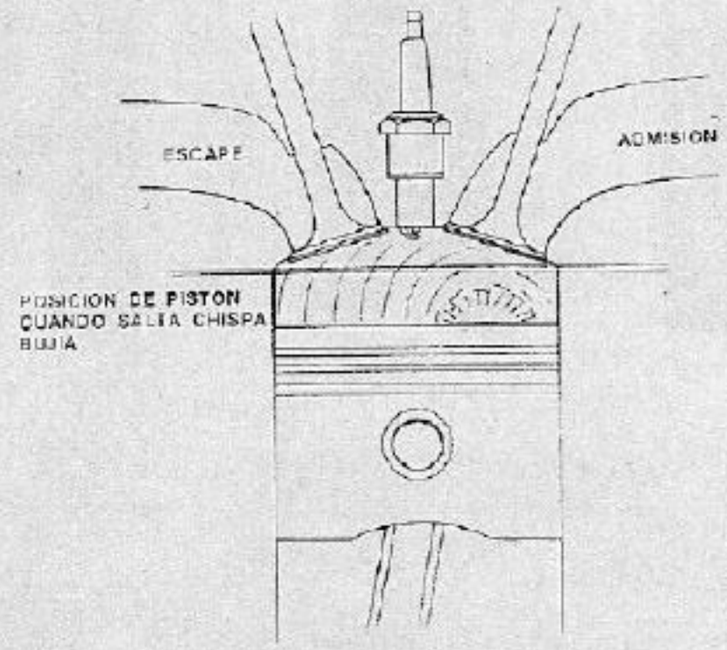


6

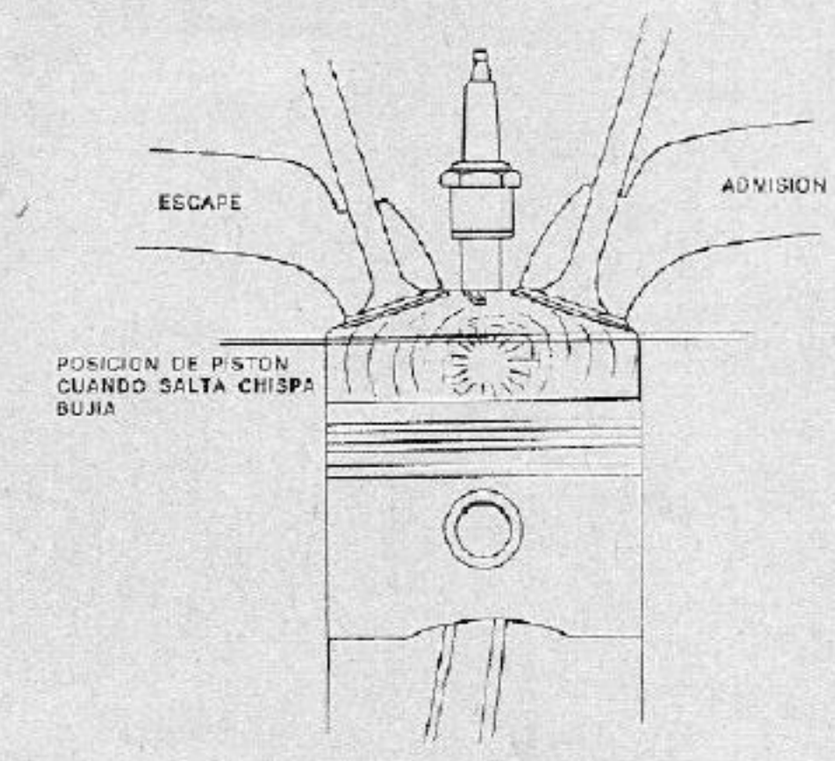
6 Pre-ignición inducida por una válvula de escape demasiado caliente. Los resultados: similares al caso Nº 5.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PRE-IGNICION



7 *Pre-ignición inducida por depósitos de carbón recalentados sobre la superficie de la cámara de combustión.*



8 *Pre-ignición en la última fase. Inducida por trastorno químico, puede perforar el pistón.*

cia) puede prevenir el ataque químico.

2) **Pre-ignición producida por depósitos.** Esta es motivada por depósitos de carbón recalentado sobre la superficie de la cámara de combustión (Fig. 7). Este es un problema más complejo de encarar y está asociado con naftas aromáticas de depósitos de carbón incrustado sobre la superficie de la cámara de combustión. Puede ser evitada en una forma limitada por el uso de pequeñas cantidades de aditivos de fosfatos solubles en nafta, tales como fosfato trimetil, o fosfato tri-cresol. Estos elementos modificadores reducen la tendencia de los depósitos de carbón tipo escama a ponerse al rojo durante la carrera de compresión.

3) **Pre-ignición en la última fase.** Es ésta una auto-ignición de la mezcla aire/nafta justamente antes de que la chispa salte entre los electrodos de la bujía. Esta forma destructiva de pre-ignición parece estar asociada con la **temperatura de ignición espontánea de la nafta** y puede acelerarse a sí misma para producir alto trabajo negativo sobre el correspondiente pistón en un motor multi-cilindros. Esto resulta en muy altas temperaturas y presiones en el cilindro afectado debido a la pre-ignición sobreavanzada, siendo ese pistón conducido por los restantes. El resultado es generalmente un pistón perforado. La pre-ignición en la última fase puede ser evitada por la adición de hidrocarburos y aditivos químicos de nafta, y en algunos casos marginales mejorando la refrigeración del cilindro (Fig. 8).

4) **Pre-ignición en fase primitiva.** Es ésta la forma más confusa de todas. Parece ser la auto-ignición de la mezcla aire/nafta antes de que la válvula de admisión cierre al comienzo de la carrera de compresión, resultando en un retorno de llama a través del sistema de admisión. Puede ser inducida por una combinación de excesivo calor en el múltiple de admisión, baja **temperatura de ignición espontánea** de los hidrocarburos componentes (tal como benceno), puntos y superficies calientes y, posiblemente, alta temperatura de la válvula de admisión (Fig. 9).

NAFTAS SIN PLOMO

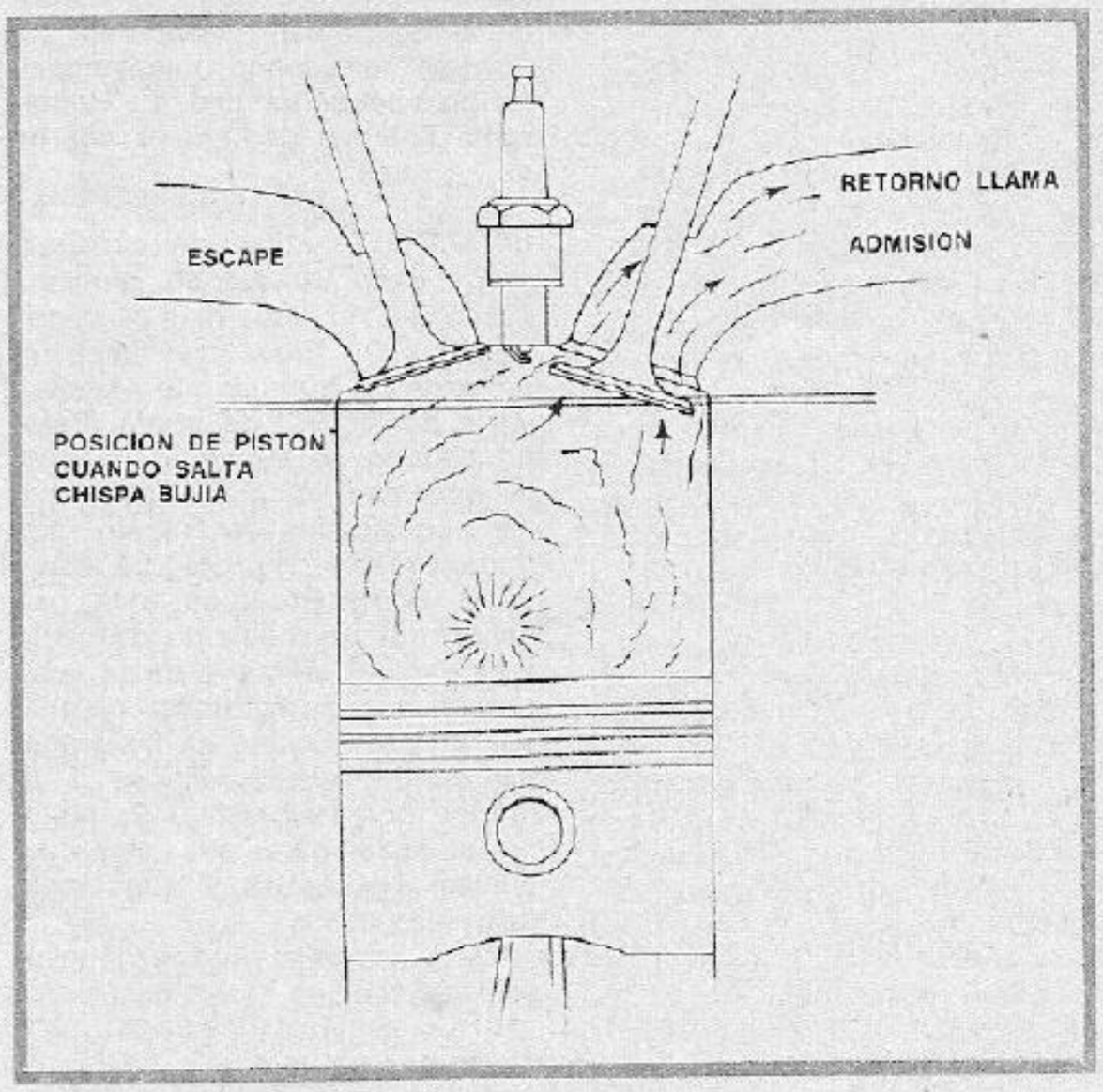
Para el próximo año ningún coche podrá ser vendido en el estado de California, USA, a menos que tenga un requerimiento octánico menor que 91. Este número corresponde con aquellas naftas libres de plomo que están actualmente en venta en muchas partes de USA, y las cuales se espera que sean obtenibles universalmente para 1973.

Parece ser probable que con las naftas que no contienen plomo, el fenómeno de pre-ignición se convierta en un real problema de motor, a menos que la relación de compresión sea reducida, con la pérdida de performance y economía que ello involucra.

Muy entendiblemente, la industria petrolera no parece necesitar entrar en ninguna discusión sobre la relación de pre-ignición de las naftas. Esta misma relación para nafta de aviación ha sido elevada algunos 25-30 años atrás a la altura del desarrollo del motor aéreo a pistón durante la Segunda Guerra Mundial; poco después el motor a pistón fue reemplazado por la turbina a gas como un medio más lógico para propulsar aviones de alta velocidad, independientemente del costo. La turbina a gas no parece ser aplicable a automóviles por muchas razones, principalmente por la precisión de los controles, el ruido y la pobre economía. Lo que todo el mundo quiere es un trasporte barato con un mínimo de consumo de combustible para satisfacción, y aquí el proceso de admisión-compresión-expansión-escape del motor de combustión interna por el momento parece ser la única respuesta, y la nafta es el único combustible disponible para proveer la energía.

En consideración a las naftas sin plomo, las compañías petroleras probablemente encontrarán que ellas tendrán que bajar a un estandarizado método de relación de pre-ignición para tales combustibles, en términos de la adecuabilidad de dichas naftas para coches que están sobre la ruta, en una manera similar a la forma que ellos bajaron a la laboriosa y expensiva construcción de la escala de índices octánicos en 1926-28. Esta escala de octanos ha de ser establecida para evitar el caos en cuanto a calidad. La historia tiene el hábito de repetirse a sí misma.

9 *Pre-ignición en fase primitiva. Ocurre antes de que cierre la válvula de admisión en la carrera de compresión.*



JUZGUEN A PR

¿En qué medida es culpable ante el público y una marca el hombre que hasta el año pasado construía coches de punta y hoy ha desaparecido del ambiente? Nosotros lo interrogamos para que ustedes se contesten

por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

Revolviendo nombres siempre aparece Pronello. Porque hasta hace nada más que una temporada era un nombre de cada domingo. La mente de un equipo de coches que fueron de punta y de su lápiz. Que se rompían, que despertaban llameantes polémicas, que contribuyó con una cuota importante a hacer este automovilismo nuestro que se busca a sí mismo con la fuerza de su innegable importancia.

Hay quien se pregunta cómo es posible que este señor que fue factótum en la creación de postulantes de avanzada hoy se haya hecho humo. Están los que siempre lo acusaron y hoy siguen encontrando por dónde darle. O también los que nunca lo analizaron mucho y hoy le aplican el más riguroso revisionismo histórico. Una parte quiere fusilarlo. Otros no. Nosotros antes de hacerlo subir al patíbulo o absolverlo por este momento lo trajimos a nuestra Suprema Corte de entrecasa y aquí, jugando de locales en cancha pública, lo sometimos a juicio sumarísimo.

Y a través de un montón de preguntas, Heriberto Pronello, el que tantas veces encendió llameantes polémicas, fijó su posición mental y económica en el momento actual. Encarando su defensa, retrucando objetivamente, planteó actualidad. El Honorable Tribunal decidirá la suerte de su nuca...

1) ¿Por qué suspendiste la fabricación de autos de carrera?

R) Hago autos de carrera. Terminaré en estos días de construir dos TC. Proveemos también repuestos y trompas para la mayoría de los TC de punta. Pero ha llegado un momento en que la actividad deportiva no llena las necesidades de trabajo que tiene nuestra empresa. La categoría Sport Prototipo está pasando por un momento de inestabilidad. Al principio de la temporada nuestra empresa contaba con un presupuesto de Ford que luego, por razones ajenas a la fábrica con respecto a Pronello no alcanzó para solventar los planes previstos y quedamos desprotegidos.

2) ¿Qué pasó con el nuevo SP que estabas realizando?

R) Lo seguimos haciendo con los costos reducidos y empleando ahora más tiempo del que habíamos previsto. No creo que



debute este año. Toda mi actividad está centrada ahora en la construcción de los Torino convertibles. Yo participo como presidente de la Sociedad Anónima Pronello Construcciones que hemos formado. Desarrollamos una nueva versión del convertible después de haberle hecho 60.000 kilómetros al primer modelo prototipo. Realizamos ahora el modelo definitivo y mejorado para luego entregarlo a IKA Renault. Ellos lo analizarán y si resulta darán su visto bueno. Entonces comenzaremos la fabricación pensando en llegar a construir alrededor de 10 coches mensuales pasados los primeros 6 meses..

3) ¿Quiere decir que tu taller pertenece ahora a una sociedad anónima?

R) No. El taller sigue siendo mío y la sociedad lo contrató en alquiler. No obstante pensamos trasladar todo a Buenos Aires en muy poco tiempo. Porque se llega a un nivel en el plano comercial que para seguir evolucionando se hace imprescindible venir a instalarse en Buenos Aires. En nuestro caso particular, tendremos que venir a esta ciudad para llevar adelante el service de los convertibles que entreguemos.

4) ¿Es mejor negocio la construcción de los Torino convertibles que de autos de carrera?

R) No lo sabemos aun, pero apuntamos a cubrir el mercado que quedaría abierto en el caso de concretarse el decreto nacional por el que se prohíba la transferencia de los coches diplomáticos. Y si bien nuestros autos pudieran estar en alguna desventaja respecto a modelos deportivos de gran precio que se importen de Europa o Estados Unidos, los equipararemos mediante un servicio eficiente. Además de la posibilidad que tendrán nuestros coches de tener piezas de repuesto en todas partes. Para eso tenemos la experiencia de abastecer a las 44 Liebres que construimos que nos será de utilidad.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ONELLO





5) ¿Qué problemas hay entre vos y Ford?

R) Ninguno. Si hablé de falta de presupuesto para encarar debidamente el programa deportivo se debe a que Ford encaró demasiadas cosas. Superpuso una cantidad de proyectos y el dinero se agotó mucho más rápido de lo previsto. Por ejemplo, para el desarrollo de los motores de SP se encararon muchas iniciativas para desarrollar distintas tapas de cilindros y eso demandó mucho gasto.

6) ¿Mediante el apoyo de la Comisión de Concesionarios Ford no podía haberte mantenido el presupuesto que se otorgó en un principio?

R) No, porque de alguna manera el dinero asignado para las carreras Ford lo aporta al departamento de competición y a la Comisión. El presupuesto de los dos se emplea este año en conjunto. Y la distribución de este capital se cortó por la cantidad de proyectos que se encararon inicialmente para la marca.

7) De todo lo que vos construiste o desarrollaste últimamente, ¿hay algo que Ford utilice o vos les proveas a sus coches de carrera?

R) No, porque lo que yo construí está en proceso de desarrollo. En el futuro puede ser que se utilicen las tapas que diseñé y construí (para eso estuve viviendo tres meses en Tandil). Como también el cigüeñal, la distribución, la bomba de agua y un montón de cosas más.

8) ¿Significa que tus tapas funcionan?

R) Cuando las trajimos de Tandil las colocamos en un motor y lo medimos en el banco de pruebas. Conseguimos 20 HP más que los motores que entonces desarrollaba la fábrica. Estábamos en los 364 HP. Pero no era solamente por las tapas, tuvimos que desarrollar íntegramente el motor, como es obvio.

9) Respecto a tus problemas con Ford, ¿existen o no?

R) Desde que está el señor Estimides en Ford no existen más problemas entre la fábrica y yo.

10) En un momento fuiste uno de los mejores constructores de la Argentina y ahora ni se te nombra, ¿por qué?

R) Soy inteligente y aprovecho de cada momento lo que el momento puede dar. Me debo también a la gente que está conmigo. No puedo ser tan egoísta como para pensar en construir un Sport Prototipo, digamos, que figure en los diarios y las revistas y mi nombre se mencione tanto como antes a costa de condenar a mi gente a trabajar en algo que no tiene salida. No puedo pagar ese precio por figurar y estar en punta. Si hiciera el coche estoy seguro que figuraría en todos lados, porque siempre trabajé con proyectividad. Antes de presentar la Liebre II ya tenía pensado el Huayra. Antes que saliera éste ya consideraba el Torino Convertible y antes de construir el nuevo modelo ya tenía dibujado el SP que estoy haciendo. Esa previsión nos ha permitido mantener una buena situación a pesar de los inconvenientes que se presentaron.

Pero no solamente hay que pensar en figurar como constructor de autos de carrera. ¿Quién les dice a ustedes que el año que viene no sean noticia periodística los salones del automóvil en Europa? Estamos en el momento político para llevar nuestros autos a aquellas presentaciones. Lo hace Brasil, ¿por qué no podemos hacerlo nosotros?

11) ¿No cabe también la posibilidad de que las fábricas no le tengan confianza a Pronello y por eso no sea más que Ford quien te encarga autos?

R) No entiendo lo de las fábricas. Pero nunca se dieron las circunstancias como para que otra marca me ofreciera trabajar para ella. Tampoco intenté nunca establecer contactos. Por otra parte la actividad no justifica crearse compromisos. A las fábricas, por su parte, tam-

JUZGUEN A PRONELLO

poco les interesa. Podría ser que los interese el día que la categoría adquiera estabilidad. Y esto se vislumbra ya por el posible acuerdo entre los pilotos y los autódromos mediante el cual ambos compartirán la responsabilidad del éxito o el fracaso en cada carrera. También es posible que el gobierno dé su apoyo. Cuando se den todas las circunstancias y la categoría tenga muchos autos y mucha solidez entonces yo pensaría en ponerme a construir nuevamente autos de carrera. Por otra parte yo me tengo plena confianza. Siempre mis proyectos fueron de punta. En 1969 mis autos establecieron el record de vuelta en todos los circuitos excepto en uno. El año pasado las Liebres III ganaron el Campeonato finalizándolo invictos. En 3 meses habíamos hecho un nuevo motor que debutó teniendo la mayor potencia en SP y en aquel momento. Ahora, el Sport Prototipo que estamos haciendo tiene cosas únicas en el mundo, y eso prueba la confianza que nos tenemos.

12) ¿No será que ya no tenés más ganas de hacer autos?

R) La experiencia acumulada lo lleva a uno a buscar soluciones definitivas en el aspecto económico. Y gracias a esa experiencia es que ahora me dedico a construir Torino convertibles. Hacer estos autos es comparable —sin ninguna duda— a la construcción de coches exclusivamente de carrera. Me dedico a pensar en los proyectos y soluciones para los convertibles de la misma forma que lo hacía cuando estaba estudiando un nuevo auto de carrera. Con la diferencia que los convertibles se comercializarán en un mercado estable. Ambas son creaciones mías y eso me satisface. Y es más, creo que a través de los convertibles podría volver al camino de las carreras. Porque si ellos me dieran estabilidad industrial podría encarar el desarrollo de autos de carrera financiándolos yo. Para construirlos necesito solamente soluciones estables desde el punto de vista económico.

13) Esa experiencia que has adquirido es la que te impediría ahora enfrentar la aventura de un coche tuyo que en cada carrera diera una vuelta y se rompiera. Dado que vos dijiste que la experiencia lo lleva a uno a buscar soluciones sólidas, ¿no es cierto?

R) En absoluto. Me refería a soluciones definitivas pero en el plano económico. Es muy posible que mis coches tuvieran inconvenientes en las carreras, o no. Todos saben que en las carreras hay imponderables tácitos.

14) ¿Por qué muchos pilotos y gente del ambiente opinan que tus autos se fabricaron con soluciones o elementos precarios?

R) Seguramente por los problemas que tuve en las tres últimas carreras del año pasado. Yo trabajaba con Ford y por un convenio ellos me proveían los motores. Los recibíamos armados y los poníamos en los coches. Se rompieron y perdimos imagen. En la parte que a mí me toca, en cambio, valga como prueba el hecho que en mi taller hacíamos absolutamente todo y nadie puede decir que mis coches salían atados con alambre. Los autos salían del taller impecables, teníamos inclusive una sección de pintura.

15) ¿Esa mala experiencia de la temporada anterior te desanimó como para enfrentar 1971? ¿No sería ésa una de las razones de tu alejamiento?

R) La experiencia del año pasado no determinó nada en cuanto a los proyectos para este año. Porque para esta temporada se calcularon otras posibilidades con otro presupuesto.

16) ¿Contabas con pilotos como para enfrentar el año 1971 con autos nuevos?

R) Al principio de la temporada hablé con Gradassi y llegamos a un acuerdo total. No hubo ni siquiera problemas en cuanto a la publicidad: yo me encargaría de conseguir el apoyo de una marca de combustibles (ESSO). Si el programa hubiera seguido adelante yo contaba con Gradassi. Pero al no poder ofrecerle por lo menos un año de seguridad tampoco podía esclavizarlo a la publicidad que yo conseguí ya que él tenía sus contactos con Shell.



17) Estos cambios de planes harían pensar que en este momento sufrís problemas económicos...

R) No, no los tengo. La empresa anda muy bien gracias a que, como te dije, no basamos nuestra economía en las carreras.

18) ¿Te considerás capaz de construir un SP competitivo con los de Berta?

R) Sí, completamente. Y es



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

más, me siento capaz de construir un SP de punta con más futuro que los actuales. Podría hacerlos más proyectivos, como fueron todos mis coches. Todos se mantuvieron más tiempo que los demás en vigencia. Porque yo desarrollo cada parte de mis autos. Estudio todas las posibilidades que hay en hacer cosas nuevas, no copio si no que creo. Y crear buscando cosas mejores —si bien cuesta mucha más plata— para hacer que el coche ande bien tiene más perspectiva de vigencia... y también de fracaso.

19) ¿En cuánto es responsable la Comisión de Concesionarios Ford de tu alejamiento?

R) Si el presupuesto que calculó Ford para las carreras se gastó antes de lo previsto la Comisión no puede hacer nada por apoyarme económicamente. A esto tengo que agregar, aparte, que ESSO retiró su apoyo a todos los que corrían patrocinados por ellos. En cuanto a mi relación con la Comisión está determinada por la amistad que tengo con cada uno de sus miembros. Son todos grandes amigos y como tales nos tratamos. Mi relación deportiva con la marca la mantengo ahora directamente con la fábrica.

20) Entonces para construir un SP de punta, ¿qué necesitarías?

R) Apoyo económico. Por eso no lo puedo hacer. Y no tendré apoyo económico hasta que no haya estabilidad en la categoría. ¿Hasta cuándo durará esta situación? Nadie puede adivinarlo. Por lo pronto, el año que viene el presupuesto que invertirá Ford en las carreras será distinto. Puede que entonces todo cambie.

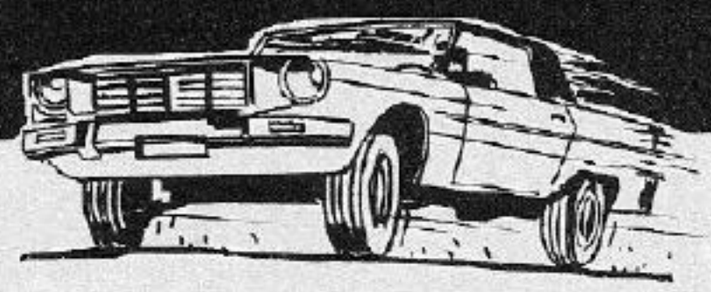
21) ¿Cómo ves el panorama automovilístico argentino actual?

R) Como está encarado en este momento está bien, hablando de las dos categorías importantes, es decir, Sport Prototipo y Turismo de Carretera. La CADAD actúa ahora con moderación y no en la forma dictatorial que lo hizo en un principio. Actúa con la mesura necesaria y lógica. Los pilotos integrados en asociaciones unidos a los autódromos concretan una medida sumamente positiva para el automovilismo. Y si ahora existe alguna crisis es porque las categorías son nuevas y buscan encontrar su madurez (aunque sea la más mínima) a la vez que necesitan tiempo para contar con más autos. El automovilismo no necesita modificaciones de fondo sino de forma. Hay que dar forma a muchas cosas que ya están funcionando positivamente.

Honorable Tribunal, en vuestras manos está la sentencia.



"METALE FIERRO"
con
JOES
y
RAMCO





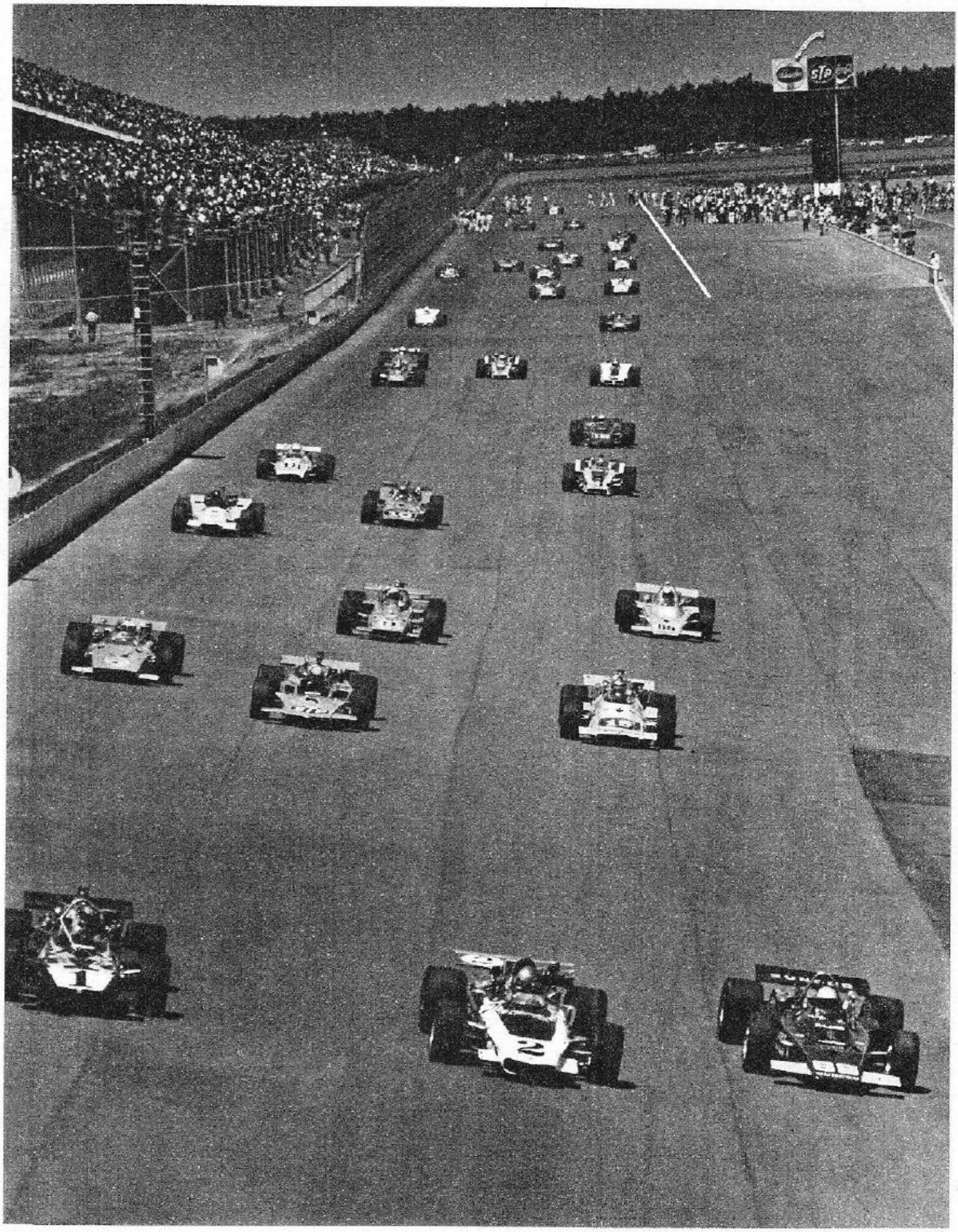
FILTROS JOES
PARA ACEITE, AIRE Y COMBUSTIBLES
Pureza en la lubricación



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

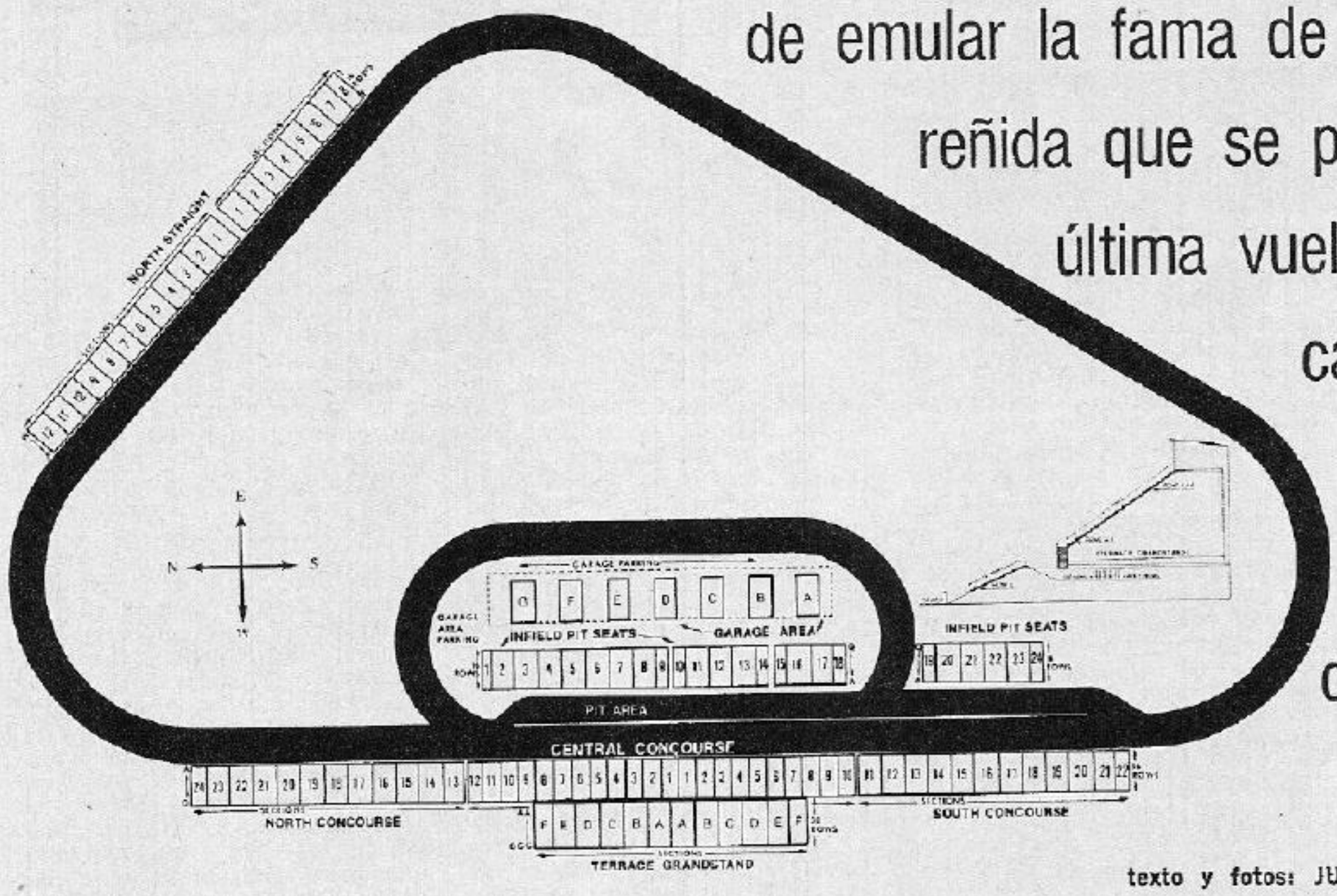
DONOHUE INA



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

UGURO POCONO

El piloto del McLaren-Offy puso su nombre en las primeras 500 Millas del nuevo circuito estadounidense que trata de emular la fama de Indy. Una lucha reñida que se prolongó hasta la última vuelta y las difíciles características del "triángulo" de Pocono, dieron emoción a la carrera.



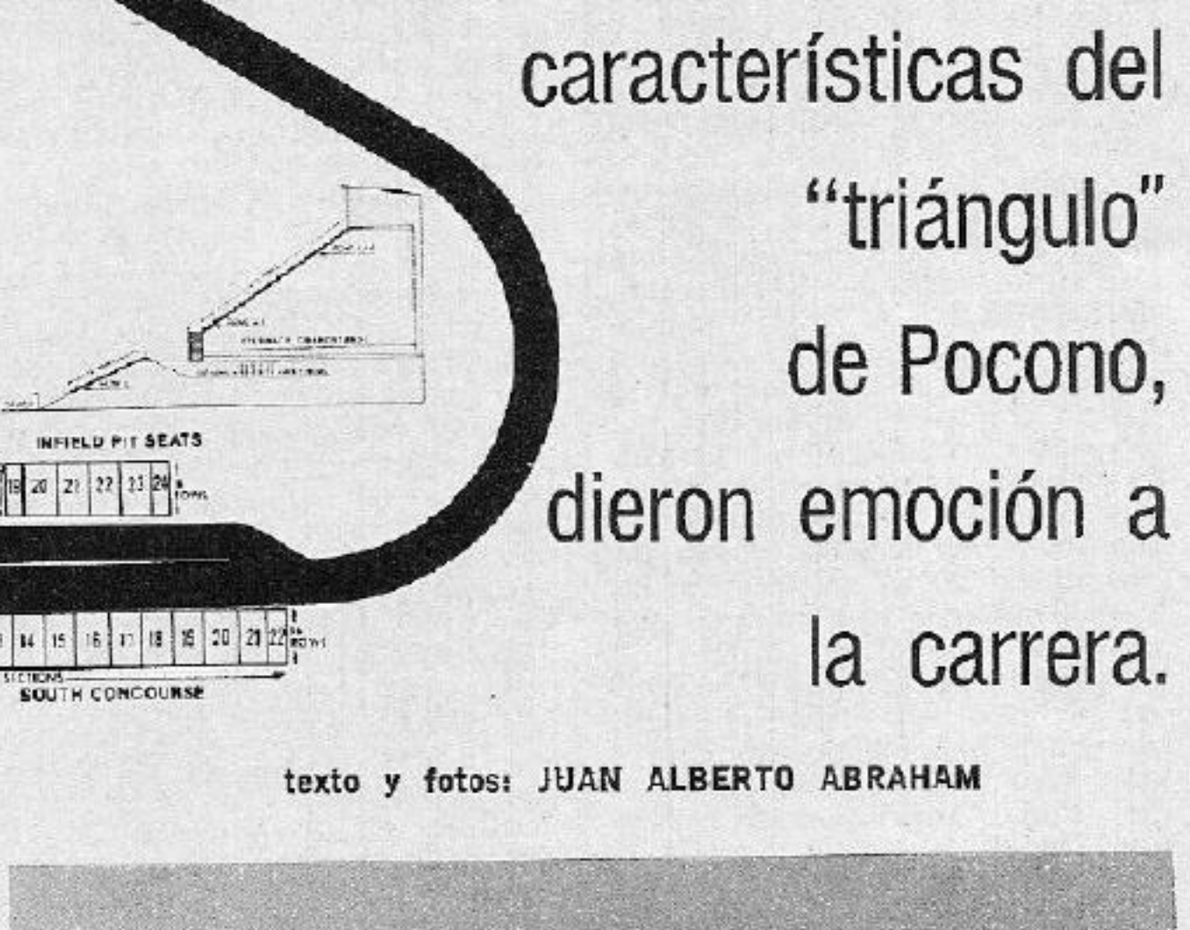
texto y fotos: JUAN ALBERTO ABRAHAM

Fue la revancha de Indy, la comprobación de un poderío mecánico-conductivo que no se había podido materializar entonces, pero que esta vez —estrenando el flamante trazado de Pocono— cantó la verdad: Mark Donohue primero, a bordo del McLaren-Offenhauser respaldado por la organización de Roger Penske y llevando el ya tradicional color azul Sunoco. En sus doce años de corredor profesional, el ingeniero Donohue ha dictado cátedra en la Can-Am, Trans-Am, Fórmula 5.000 y ahora acaba de doctorarse con todos los honores en la "Championship" del USAC acaparando laureles y dólares (100.000) en las inaugurales 500 Millas de Pocono.

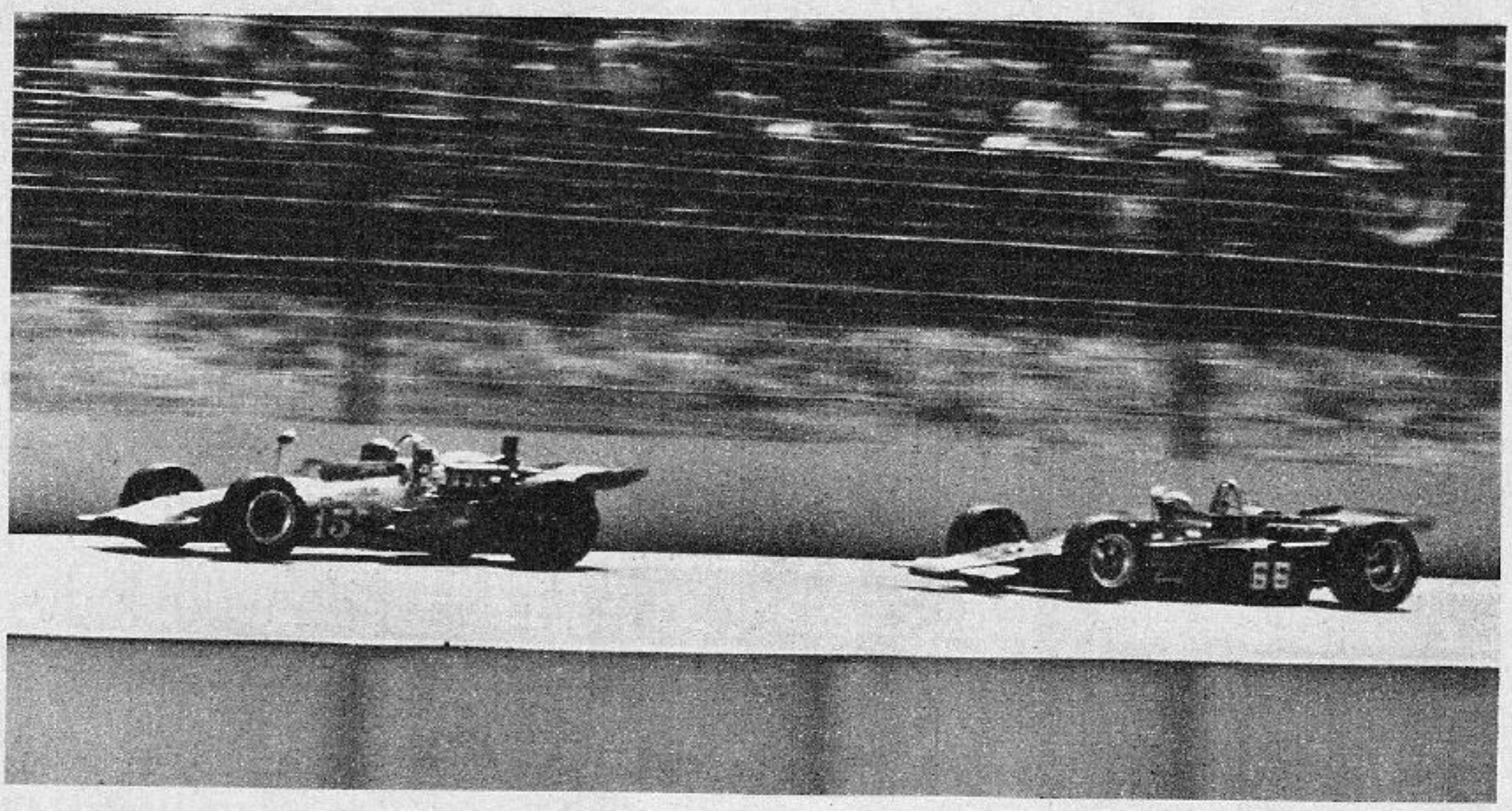
Segunda prueba de la que se ha designado como "triple corona" (las 500 Millas de Indianápolis y de Ontario completan la trilogía), la de Pocono surgía ante los avezados pilotos de la categoría más popular de Estados Unidos como un riesgo que sólo la experiencia podía resolver. Es que, apartándose del convencional óvalo, los millones que gastó el Dr. Mattioli en trasformar un inmenso sembrado de espinacas en circuito de carreras se realizaron en un triángulo. De tal manera, Pocono presenta las clásicas 2,5 millas de recorrido en tres rectas de diferente longitud, unidas por tres curvas de distinto radio y peralte. Resultado: que poner en óptimas condiciones la suspensión ideal para tal dibujo es un problema que no se resuelve ni con una computadora electrónica. Lo que puede servir para la primera curva puede ser motivo de estruendoso encuentro con la pared de contención en la segunda, o una visita al paisaje interior en la tercera. Sólo la experiencia personal de cada piloto, volcada en las sugerencias a los mecánicos, y un ajuste de suspensiones que balancee las características tan variadas de la pista, puede dar una solución aproximada del problema.

De allí que no fue de extrañar que los tradicionales equipos fuertes (contando con los mecánicos más "sabiondos") impusieran condiciones desde el vamos. Donohue, al igual que en

→



Abastecimiento para el Colt-Ford de Joe Leonard, mientras entra a los pits el Watson-Offy de Bill Puterbaugh.



El momento más emotivo de la carrera. Faltando seis vueltas, Donohue (66) trata de recuperar el primer puesto de manos de Joe Leonard (15).

el mes previo a las 500 de Indy, se había encumbrado como el "cuco" de la carrera. No pudiendo reconstruir el McLaren original (que pereciera destrozado por el auto de Mike Mosley, cuando por dificultades mecánicas había sido dejado a un costado de la pista en Indy), la gente de Penske no tardó mucho en buscar una solución. Uno de los mecánicos viajó inmediatamente a Inglaterra, dio una vueltita por la fábrica y volvió a USA con un ejemplar nuevito. En tres días lo armaron al estilo Penske, con las modificaciones que les parecieron convenientes y se largaron hacia las montañas de la pintoresca región de Pensilvania en que está ubicado Pocono. El 3 de julio recogieron los frutos del esfuerzo, pero no sin antes lidiar con un buen núcleo de oponentes que hizo el desarrollo de estas 500 Millas mucho más reñido que las del Memorial Day.

Si bien tras treinta vueltas una pérdida de aceites incontrolable había dejado fuera de combate a Al Unser, Donohue no había podido elaborar más de 200 metros de separación con respecto a Bobby Unser, A. J. Foyt y Joe Leonard. Con ellos le tocó turnarse en la conducción del lote cada vez que uno de los obligados cuatro "pit-stops" movía el marcador como una coctelera. Bobby, muy afirmado en el longuilíneo Olsonite-Eagle, dio guerra hasta las postrimerías de la lucha, cuando el turbocargador se plantó y los herederos de Dan Gurney perdieron 10 vueltas con respecto a los punteros en cambiarlo.

A. J. Foyt, que según el propio Donohue tiene en el nuevo Coyote-Ford el arma más temida por parte de los McLaren, luchó entonces varias millas rueda a rueda con él. Sin embargo, cuando Mark se lo propuso, el McLaren se fue de largo. Quien sin embargo no perdió de vista así no más al bólido azul fue Joe Leonard. Para el impulsivo piloto del Samsonite Specia (o la "valija voladora" como se lo rebautizó), las cosas no eran fáciles. Leonard corre como número 2 del equipo que capitanea Al Unser y, como tal, tiene que aguantar generalmente su bronca cuando ve que la mejor atención de Bignotti y sus muchachos se vuelca en el auto de Unser. Eso pese a que Leonard no es ningún manco manejando y que su Colt-Ford es copia exacta del tripulado por el doble ganador de Indy. Esta vez, ante el prematuro retiro de Al, fue Leonard quien súbitamente apareció en el compromiso de salvar la ropa para las huestes de Parnelli Jones y Cía. Situándose en cualquiera de las curvas era muy fácil apreciar que, en materia de chasis, el McLaren llevaba las de ganar. Cuando Donohue entraba en cualquiera de los peraltes el auto caminaba como por un riel. Cuando Leonard lo seguía tratando de no dejarlo escapar, el tren delantero evidenciaba muy distintas características y en cualquier momento parecía que iba a despegar del suelo. Es decir que Leonard tuvo siempre que arriesgar más para poder igualar la performance de Donohue.

Lo cierto es que, compensando dificultades el duelo entre los dos se mantuvo lanfente durante las últimas veinte vueltas y, más aún, los 60.000 espectadores saltaron al unísono cuando inesperadamente Leonard arremetió con todo y tomó la delantera, aprovechando la "quedada" del McLaren cuando éste perdió un poco de potencia al irse muy arriba en una curva. Faltando seis vueltas solamente el Sunoco logró retomar la vanguardia y prueba de la sostenida persecución de Leonard fue el hecho de que, bajo la bandera a cuadros, un segundo y fracción los separó (uno de los finales más reñidos de la historia, en materia de carreas de este tipo).

El promedio de Mark Donohue al cabo de la "Schaefer 500" (el nombre de esa popular cerveza norteamericana bautizó monetariamente la prueba) fue de 222,30 km por hora, marca que podría haber resultado más elevada de no mediar los ocho intervalos con luz amarilla que aminoraron el ritmo durante 55 de las 200 vueltas. Encontronazos con la pared, como los de Donnie Allison y John Mahler; las quemaduras de Dick Simon en el accidente de la vuelta 165 y unos cuantos motores reventados fueron los causantes de la declinación del promedio que, en las primeras diez vueltas era nada menos que de 264 km por hora.

Siguiendo a Donohue y Leonard en el marcador, tercero entró A. J. Foyt con el mismo número de vueltas, ocupando las colocaciones siguientes —con 2 circuitos menos— Mario Andretti (utilizando un McNamara reconstruido tras el accidente de Indy), Bill Vukovich con un Brabham-Offy que sigue teniendo vigencia pese al tiempo y Gary Bettenhausen con Gerahrdt-Offy. Como puede apreciarse por estas dos últimas posiciones, los dos hijos de los desaparecidos ídolos de Indy continúan firmes en el candelero.

Donohue punteó durante 127 vueltas; Bobby Unser, 34; Leonard, 31, y Foyt, 8. Cuando el ganador contestó en público sobre una velada crítica de que había estado jugando al "gato y el ratón" con sus rivales dada la promocionada superioridad de su máquina, contestó: "Corrí tan fuerte como pude cuidando la máquina un poco más que en Indy, pero sin poderme dar el lujo de dar ventajas. El hecho de que Leonard terminara la carrera apurando tan a fondo lo dice todo". Y lo cierto es que por poco otro hubiera sido el ganador si Leonard no hubiera perdido segundos preciosos en los pits. Sucedió que en una de las últimas paradas arrancó cuando aún quedaba una manguera de combustible prendida al tanque. El brusco pique rompió la conexión y Leonard salió de cualquier manera a la pista con una porción de la embocadura de la manguera adosada al costado del auto. En seguida le pusieron bandera negra y tuvo que volver a entrar, esperar que los mecánicos sacaran el trozo de conexión (con gran desborde de alcohol) y perder así segundos que a la larga podrían haber cambiado su suerte en la la clasificación final.

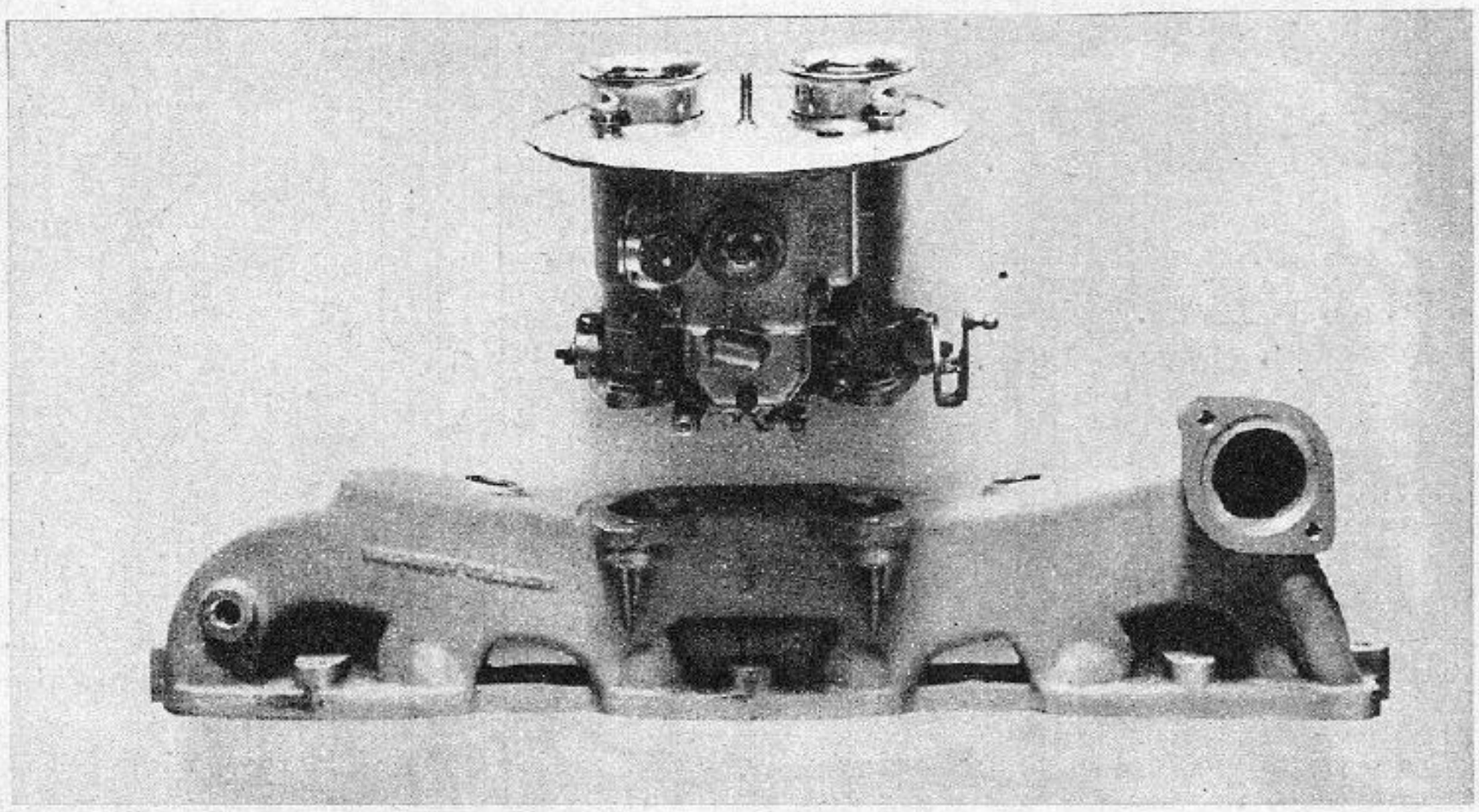
De cualquier forma, el triunfo de Donohue fue inobjetable y probó definitivamente que los constructores norteamericanos deberán mirar bien de cerca las innovaciones técnicas del McLaren si quieren seguir en la conversación. Al margen de ello, la soleada tarde de Pocono albergó la gran emoción de Dale Drake, el hombre que pese a sus años sigue siendo el genio creador de los Offy y que se había quedado con la sangre en el ojo en Indianápolis cuando el Ford de Al Unser apabulló a los cuatro robustos cilindros de los Offenhauser.

Como para presentar un fin de semana productivo, Donohue, Penske y el resto del team volaron en seguida a Minnesota, donde al día siguiente presentaron el Javelin oficial en una nueva prueba de la serie Trans-Am. Tras 210 millas de lucha contra Mustangs y Camaros, Donohue volvió a imponer condiciones batiendo todos los record del trabado circuito de Donnybrooke, con un promedio de 157 km por hora. Segundo fue Peter Revson, que en Pocono había abandonado temprano por rotura del radiador de su McLaren oficial, y que en esta Trans-Am también corrió con Javelin.

Los Mustangs tuvieron que conformarse con el tercero y cuarto puestos, de Tony de Lorenzo y Jerry Thompson, mientras que el mejor Camaro entró quinto al comando de Warren Hagor. En otro extremo del país (Daytona Beach) Donnie Allison se recuperó del accidente de Pocono finalizando quinto en las 400 Millas de Stock Cars ganadas por Bobby Isaac.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

la vidriera de Corsa



Múltiple de admisión para Tornado, especial para Torino 380 "W" y Torino 380, para un solo Weber horizontal de 45 mm. Distribuye R. Palazzo, Páez 2339, Capital, y se colocan en R. Galluzzi, Chacabuco 968, Vicente López; Santos, Avda. Mitre 2018, Munro, y en Capital: Martins, Tres Arroyos 547; Aníbal, J. B. Justo 8070; Candiano, Cabildo 4099, y Tecnomotor, Tacuarí 1739. Vale $ 400.



Tablero tomatiempos y planillero de tres cronómetros Heuer, en Andrew's Racing Parts, Avda. del Libertador 8684, Capital.

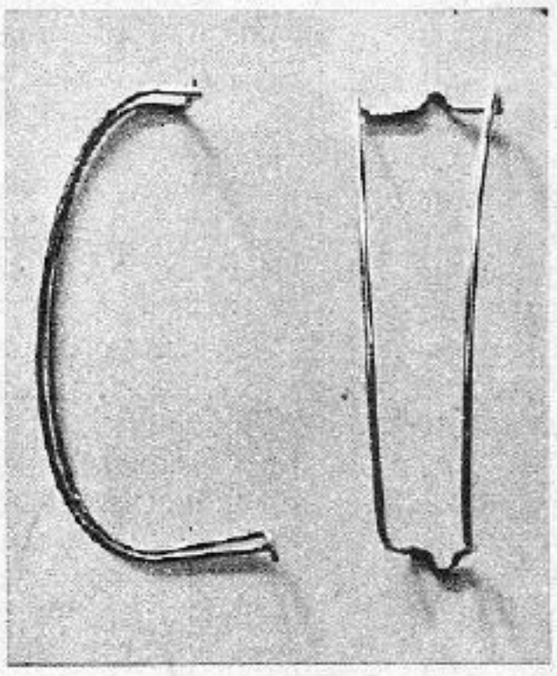


Pequeño juego de herramientas compuesto por una llave ajustable Bahco de 4" y una pinza Multifix, con su estuche que lo hace muy apto para regalar. En ferreterías y casas de repuestos.

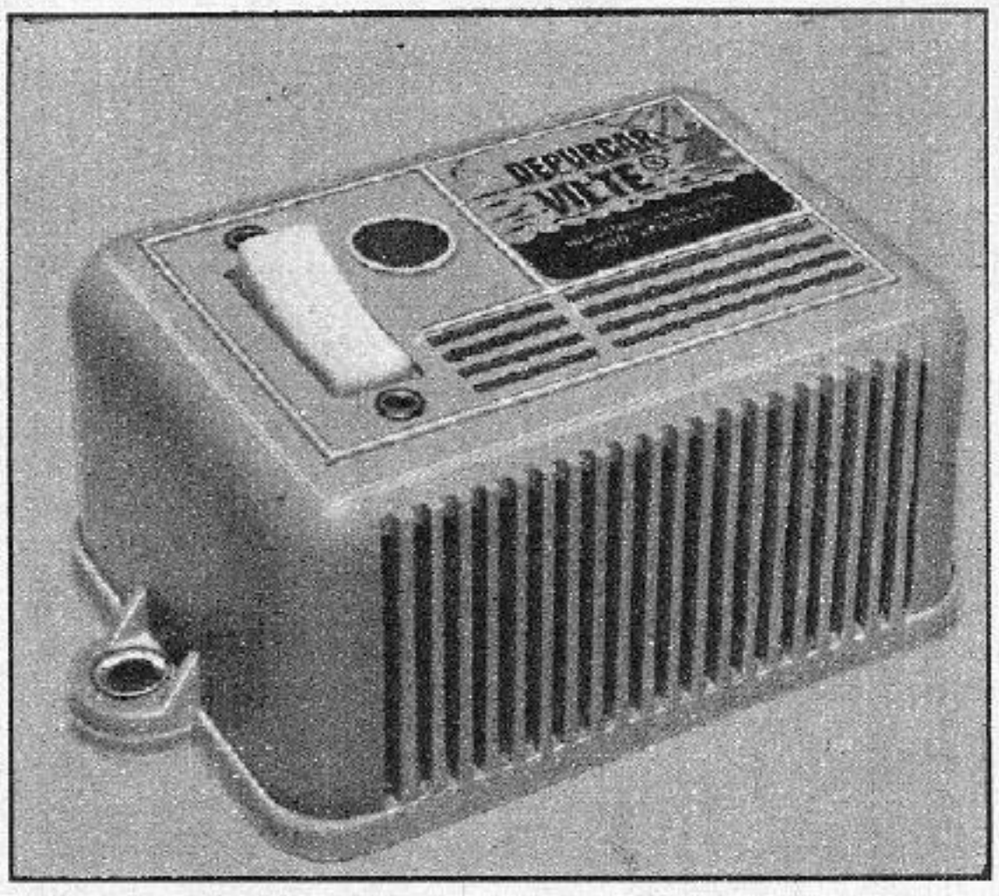
Auto Universum, exquisito catálogo ilustradísimo de todos los automóviles del mundo actualmente en producción, con sus correspondientes características técnicas. Textos en inglés. En Riverside-Litexsa, Belgrano 2786, Capital, y buenas librerías. Precio: $ 89.

Ozonizador para autos Depurcar, para gozar de un clima como de alta montaña. De reducido tamaño y fácil colocación. Está en (y lo distribuye) Dirme SAC, Pozos 212, Capital Federal, y al público vale $ 78.





Para evitar la sustracción de los faros de los Citroën 2 y 3 CV (también Mehari) está este sencillo dispositivo llamado "Precinto". En casas de repuestos, $ 6,50.



TOQUECITOS

PEÑA LOS TRASTORNADOS

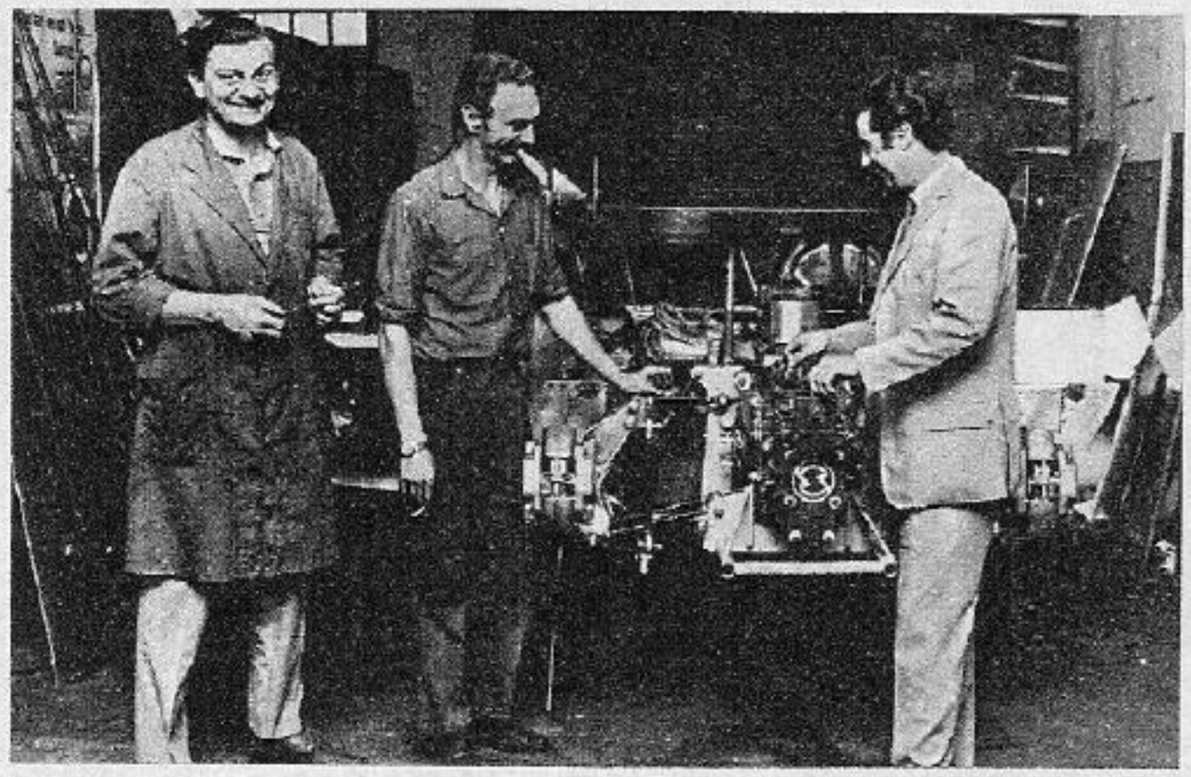
La Peña Los Trastornados (no por piantados sino proque —según dicen ellos— están todo el día detrás-del-Tornado), que apoya al piloto Antonio Lizeviche, ha organizado una rifa a los efectos de recaudar fondos para continuar el apoyo al Torino de Turismo de Carretera y tratar de mejorarlo dentro de lo posible. La rifa tiene como primer premio un Fiat 128 y los números se pueden adquirir en Sarmiento 3038 y Honorio Pueyrredón 2180. ¿Quién se lo llevará?

LA VUELTA DE PINO

Eduardo Pino regresó de los Estados Unidos y ya está pensando seriamente en volver a las andadas en el automovilismo.



rense para crearse un elemento de juicio antes de dar el sí definitivo.



Para reaparecer ha elegido la carrera que se llevará a cabo en el Autódromo de Buenos Aires el próximo 22 de agosto. En la ocasión volverá a tripular su Baufer-Chevrolet spyder que hasta hace pocos días se encontraba en venta.

BULLA EN TC

El actual piloto del Automóvil Club Argentino en Fórmula Dos, Rubén Bulla, se encuentra a un paso de ingresar en las filas del Turismo de Carretera. Recientemente recibió un ofrecimiento por parte de Jorge López (Grandio y López) para probar el Chevy SS que hasta hace poco tripulara el chileno Eduardo Kovacs. El chileno adquirió una Liebre III y se dedicará a correr en su país, razón por la cual el Chevy quedaría "en banda". Bulla aceptó el ofrecimiento y probará el auto en una ruta bonaerense para crearse un elemento de juicio antes de dar el sí definitivo.

LA ACTC Y SU CARRERA ANUAL

La Asociación Corredores Turismo de Carretera que preside Carlos Druetta está dando los toques finales a la carrera anual que organizará, en esta oportunidad, en la ciudad de 25 de Mayo, sobre un circuito totalmente pavimentado de 15 kilómetros de extensión. La ACTC repartirá $ 4.100.000 en premios y ordenará la competencia en dos series de 8 vueltas cada una y una final a 15 giros. El circuito a utilizar abarca las rutas nacionales 46 y 51 y posee banquinas —en su mayor parte— de 46 metros de ancho. Las inscripciones está abiertas desde el 12 de julio hasta el 29 del mismo mes. Los directivos de la ACTC están haciendo gestiones tendientes a la venida de pilotos y máquinas chilenas para su carrera.

UN PETIT TORNEO DE F. 4

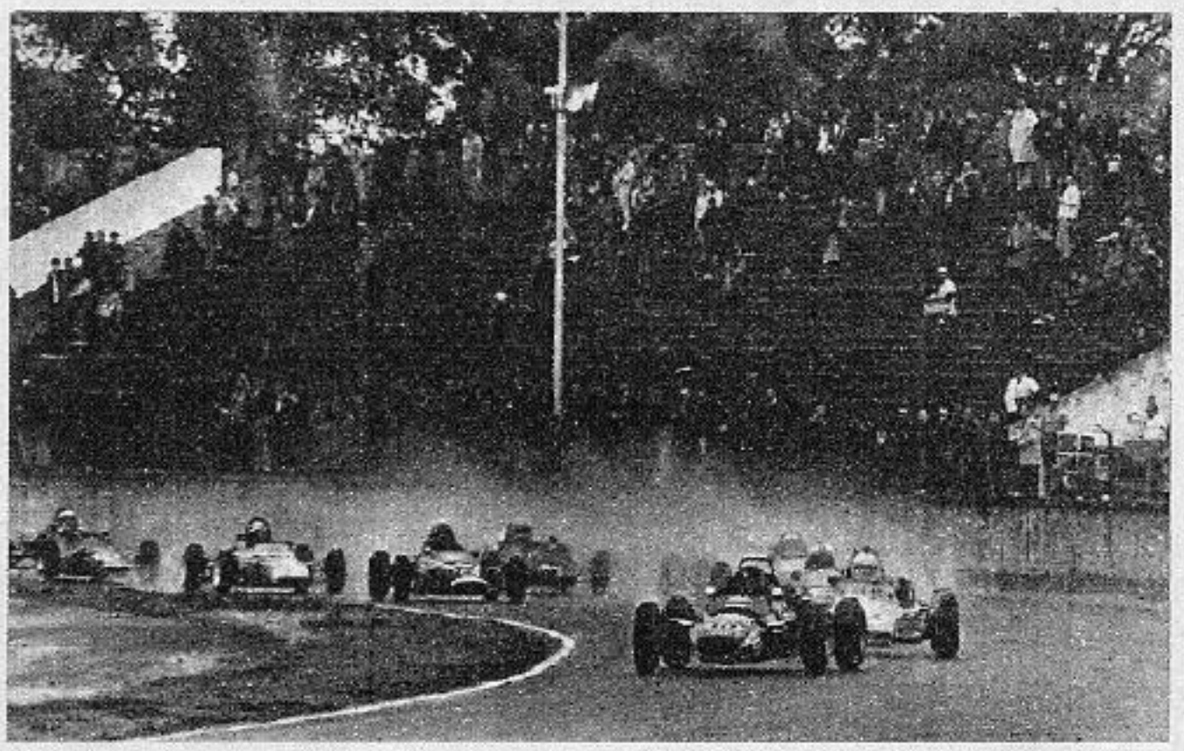
Entre la multitud de proyectos que tienen en carpeta los jóvenes directivos del Avellaneda Automóvil Club figura la realización en próxima fecha de un petit torneo de Mecánica Argentina Fórmula Cuatro que constará de cuatro fechas y con puntos para un Campeonato Interno del Avellaneda. Gran idea.

ASADO EN LO DE CARLITOS

El taller de Carlos Pairetti en San Fernando recibió el miércoles pasado a una gran cantidad de amigos del piloto que se reunieron para festejar el triunfo de Pergamino. Uno de los más emocionados fue el polaco Herceg, que por otra parte se convirtió en el centro de las felicitaciones. Estuvieron presentes, entre otros, gente de Coca Cola, Plavintex, Annan, Ford Motor, Sandrini, Fric-Roc, y representantes de todas las empresas que apoyan la actuación de Pairetti en TC y SP. La reunión duró hasta la madrugada y se hicieron votos para que los triunfos se sucedan en un futuro.



zar la Fórmula Dos aportando una unidad más a su parque. Cordialmente: muy buena suerte.



UN NUEVO NOMBRE EN F. 2

El chasis Rafaela con motor Fiat 1500 que hasta el momento fuera propiedad del rosarino Luis Michelini ha sido adquirido por el cordobés Juilo A. Mías, ex rugbier del Jockey Club integrante del seleccionado cordobés. Mías (26) compró el Rafaela-Fiat a cambio por un departamento en Rosario. Piensa debutar el 18 de julio en la carrera que se disputará en el Autódromo de Maggiolo. Indudablemente, este nuevo nombre viene a revitali-

REFORMAS EN PERGAMINO

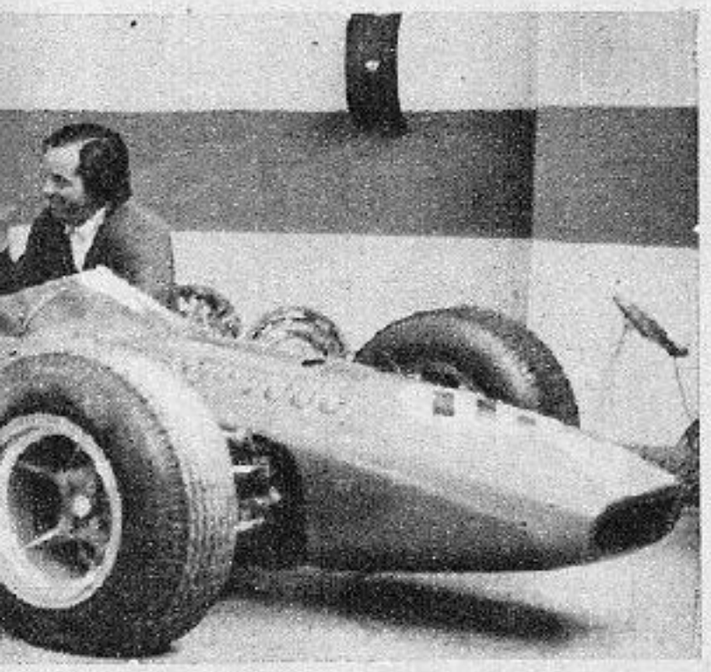
El circuito "Triángulo Chico" de la ciudad de Pergamino sufrirá importantes modificaciones en los próximos días. En primer lugar se ha de asfaltar una amplia zona vecina al circuito a los efectos de instalar el Parque Cerrado en una zona de fácil accesibilidad por parte de los autos de carrera. La segunda reforma importante residirá en la construcción de tribunas en algunas partes del trazado a los efectos de ir convirtiendo "Triángulo Chico" en un verdadero circuito semipermanente.

JARQUE EN SP

Carlos Alberto Jarque, la revelación del año en la Fórmula Cuatro tiene serias posibilidades de tripular el Baufer-Chevrolet de Jorge Cupeiro cuando éste comience a correr con su Trueno Spyder que le construye Ho-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

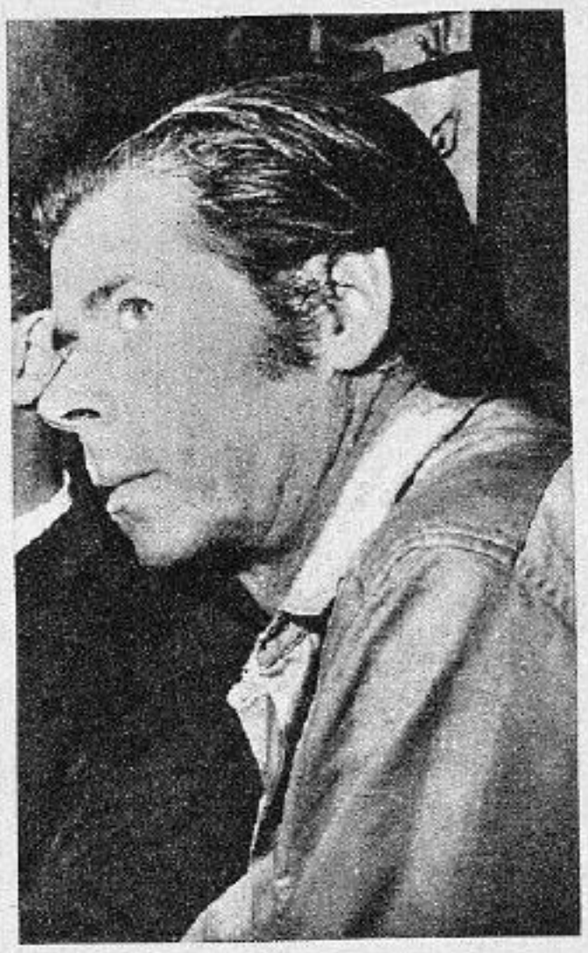
DE BOCINA



racio Steven. Sin embargo, Cupeiro tendría planeado para Jarque un paso más aún, antes de subirse al SP. La idea de Cupeiro es que Jarque participe un tiempo más en F.4 y luego pase a la Fórmula Dos o a TC para que vaya tomando contacto con autos más veloces. Luego del aprendizaje, Jarque se sentaría en la butaca del Baufer.

DE ACOMPAÑANTE EN TM A PILOTO EN TC

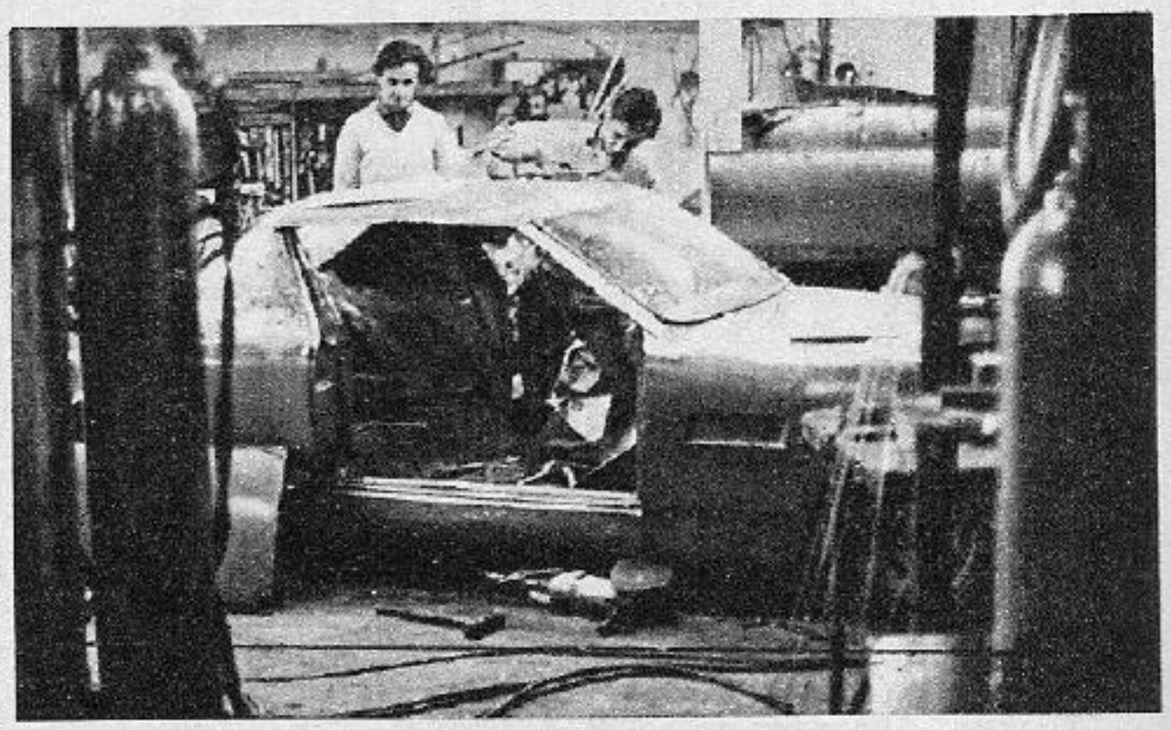
José Manuel Mateo, ex acompañante y preparador de "Transfer", pasará de la butaca derecha del Auto Union a la izquierda de un Dodge Polara con preparación Turismo de Carretera. El auto está siendo preparado en Unión Sur, el taller que Mateo tiene en la localidad de Témperley. No sabe aún cuándo debu-

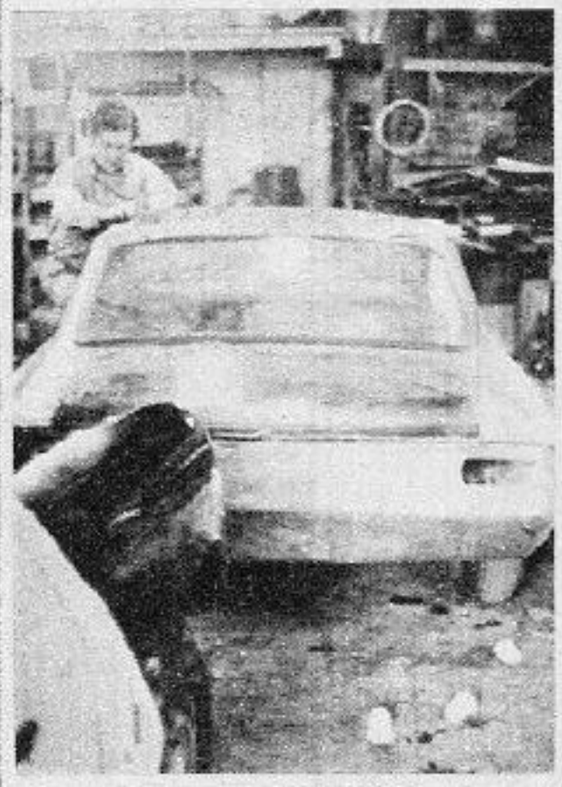


tará, pero se supone que lo hará en la competencia de la ACTC en 25 de Mayo.

TOP SECRET

¡EL NUEVO CRESPI!





Es raro que don Tulio Crespi transite un par de meses de trabajo sin producir resultados novedosos y —muchas veces— revolucionarios. Y como para confirmar esta afirmación encontramos en lo de Crespi un nuevo auto, que el constructor y "padre" de los Fórmula Cuatro está construyendo para lanzarlo al mercado de los Gran Turismo. La primicia fue lograda en forma por demás secreta, ya que Crespi no quiere que se promocione el auto hasta que esté finalizada su construcción. ¡Perdonanos, Tulio, pero no pudimos con nuestro genio, y cuando vos te diste vuelta la cámara hizo ¡click! y cuando llegamos a la redacción nos encontramos con una foto de tu auto! El coche, según lo que pudimos visualizar en la lejanía, tiene una "formita" muy agradable. Se trata de una cupé con reminiscencias de un Lotus Elan (trompa y de un Lancia Fulvia (cola), pero que en conjunto presenta una línea muy personal y agradable. Del motor no podemos hablar aún, ya que Tulio no quiso arriesgar la noticia y ni siquiera pudimos acercarnos al auto para observar la planta motriz que ya estaba colocada. Entre las suposiciones está la que ha de ser un auto de entre 1300 y 1500 cm³, aunque no pudimos saber si se trata de un motor R-12, Peugeot o Fiat. El auto estará terminado aproximadamente en un mes y Tulio hará una presentación oficial del "fierro".

ULTIMO MOMENTO

ACTC: CUESTION DE PESOS Y... PESO

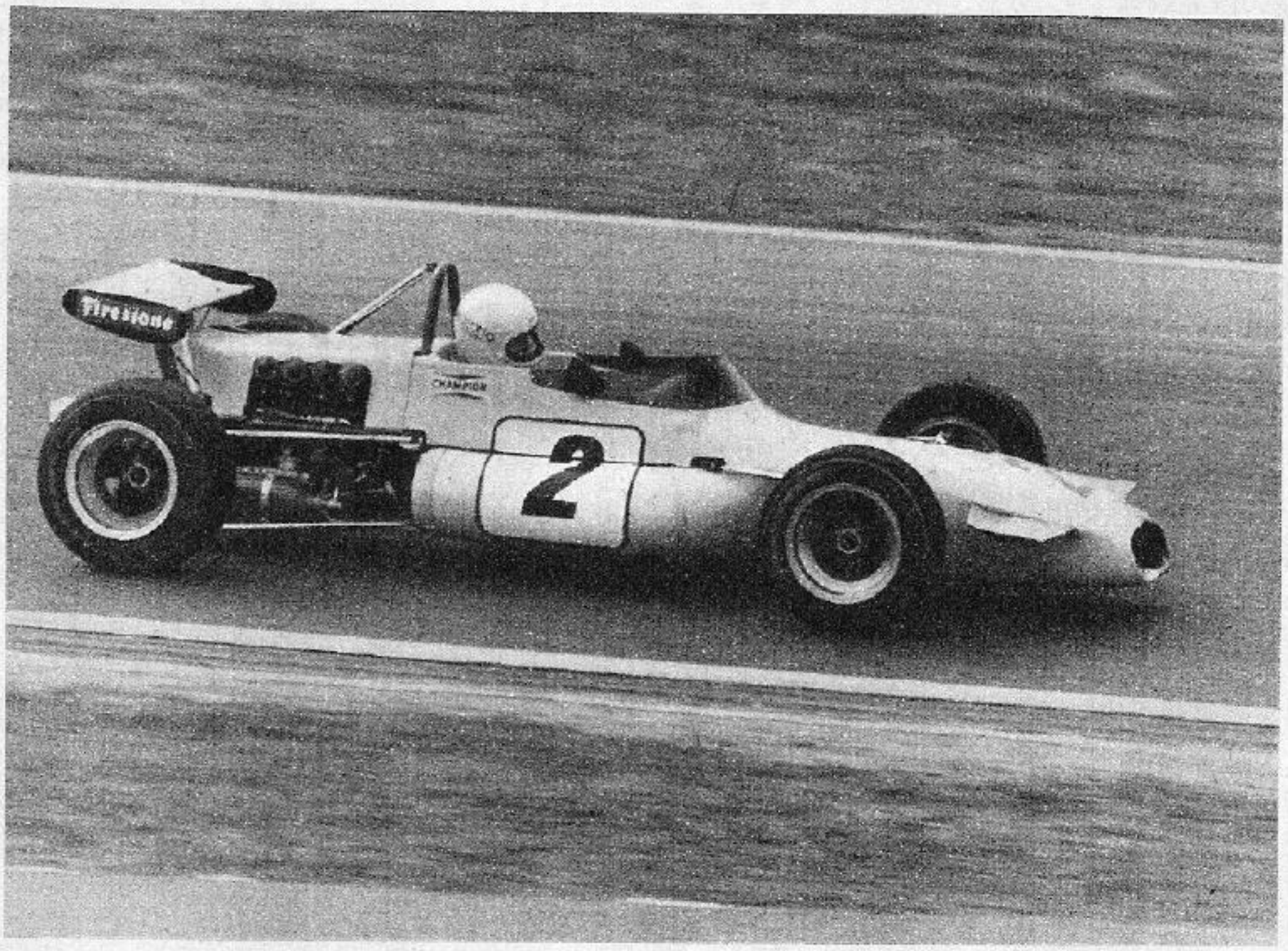


La Asociación Corredores Turismo de Carretera volvió en las últimas semanas al candelero. Primero fue una exigencia hacia los clubes organizadores de carreras de la categoría para elevar el monto mínimo de premios, justo antes de la carrera de Hughes, en el circuito de Pergamino. Ahora la ACTC sale a la palestra con una reunión realizada en la clásica y remozada sede de la calle Bogotá a raíz da una cuestión de peso mínimo. El asunto surgió cuando comenzaron —hace un buen tiempo— a aparecer en las carreras de TC los primeros cascos alivianados que daban justo-justo el peso mínimo establecido por reglamento, mientras otros autos de la misma marca acusaban una diferencia de hasta 200 kilos. Indudablemente, esta diferencia entre los hombres que poseen "cascos livianos" (caso curioso: son los de punta y la mayoría de ellos pilotos de fábrica) y el resto es muy grande. La posición de la ACTC al respecto: pide que en todas las carreras de TC se verifique el peso de los autos, como así también el espesor de las jaulas protectoras y los materiales con que están construidos los parallamas y otros elementos. Uno de los lugares donde los autos se alivianan actualmente es en el parallamas y en los interiores de los guardabarros. La ACTC piensa que con esta medida y con su cumplimiento estricto se evitará iniciar nuevamente la carrera armamentista del TC.

CAMPEONATO EUROPEO DE F-2

EL BOLETIN DEL BIMESTRE

Hombre por hombre, de ese mundo tan particular que es la F-2 internacional son analizados y clasificados in situ por su forma de conducir en los distintos circuitos europeos



La Fórmula Dos en acción. El clásico trencito se desliza en Monza.

Tim Schenken en su BT-36 oficial. Anda una barbaridad.

El austriaco Niki Lauda. Un nueve puntos en manejo.

Hacer un boletín para calificar a los pilotos aspirantes al trofeo europeo de F.2 es un trabajo bien complicado por cierto ya que aquí todos andan en serio y las diferencias son escasas. Sin embargo existen y la pista —sobre todo cuando es más difícil— se encarga de demostrarlo. Aquí están "nuestros" puntajes y las razones.

RONNIE PETERSON - 9,50 puntos — Es en este momento el piloto más rápido de todos sin duda. Pasa por un momento excelente, anda y se clasifica bien en F.1, domina en F.2, le sale todo bien. Y lleva el auto que es una maravilla. Lo conoce y lo manda absolutamente y da escalofrío verlo frenar y zambullirse en cada curva donde parece que el March ya se le escapa de las manos. Sin embargo siempre anticipa la maniobra incorrecta y salen los tiempos asombrosos que produce. Está más seguro que a principios de año y es el gran candidato para el campeonato a esta altura.

FRANÇOIS CEVERT - 9,20 puntos — Muy bueno el piloto francés. Rápido, seguro y luchador nato. No puede pelearlo a Peterson pero lo mismo lo intenta. Anda fuerte y parejo todas

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



las vueltas. También es futuro hombre importante de F.1.

CARLOS REUTEMANN - 9,20 puntos — Lo ponemos en un plano de igualdad con Cevert. Tiene el mismo ritmo, la misma fuerza y posee quizá un sentido más práctico de las carreras. Si en Rouen no le pasa esa tontería hoy sería puntero del campeonato y sin embargo en el momento no se dejó llevar por los ímpetus de Peterson-Cevert con más potencia debajo.

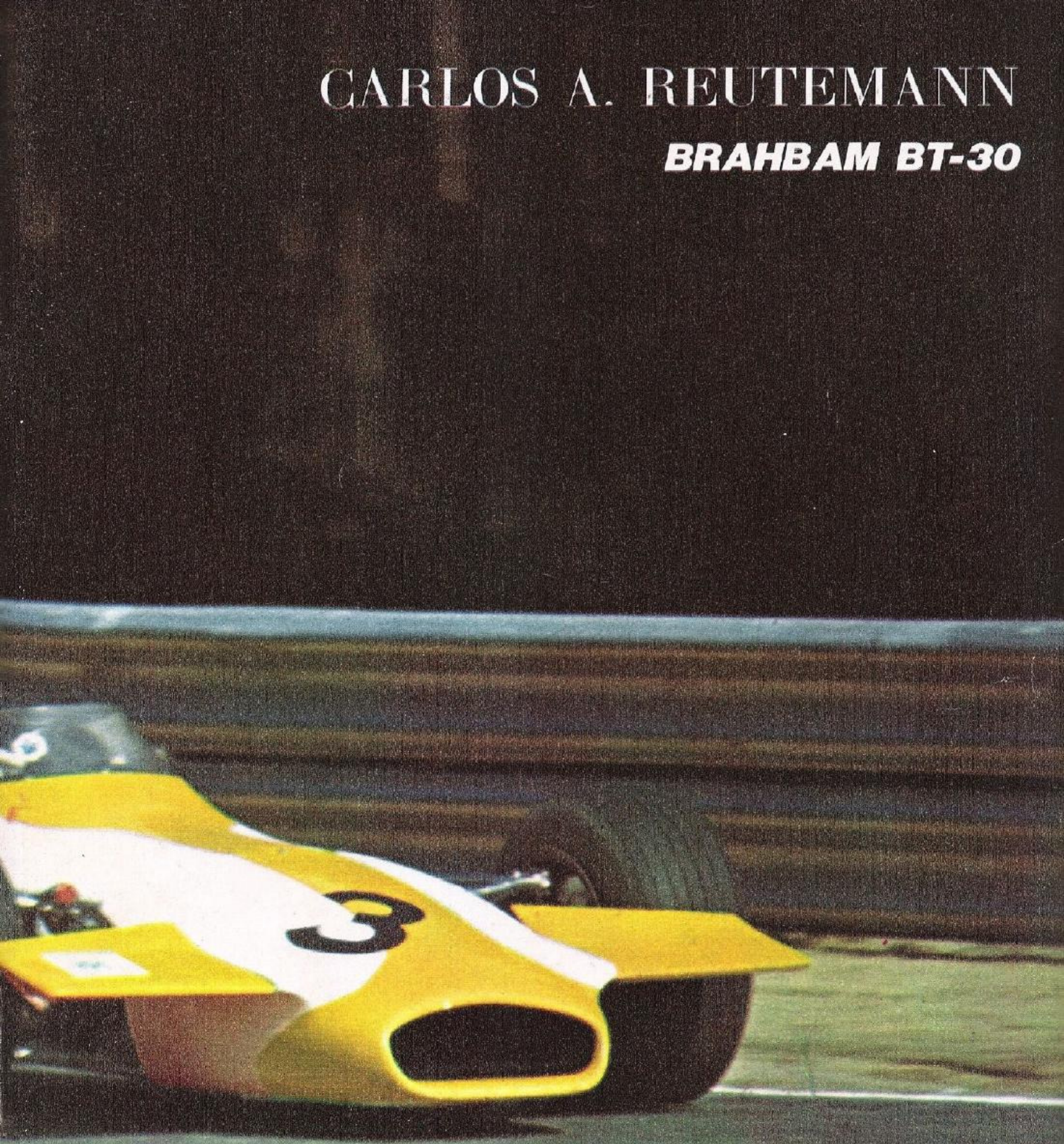
TIM SCHENKEN - 9 puntos — El australiano es un piloto muy rápido, vehemente pero algo irregular. No siempre consigue el tiempo pero en carrera es de todas maneras un cancerbero implacable. Tiene sin embargo un defecto que deberá corregir: brutea demasiado al

→

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

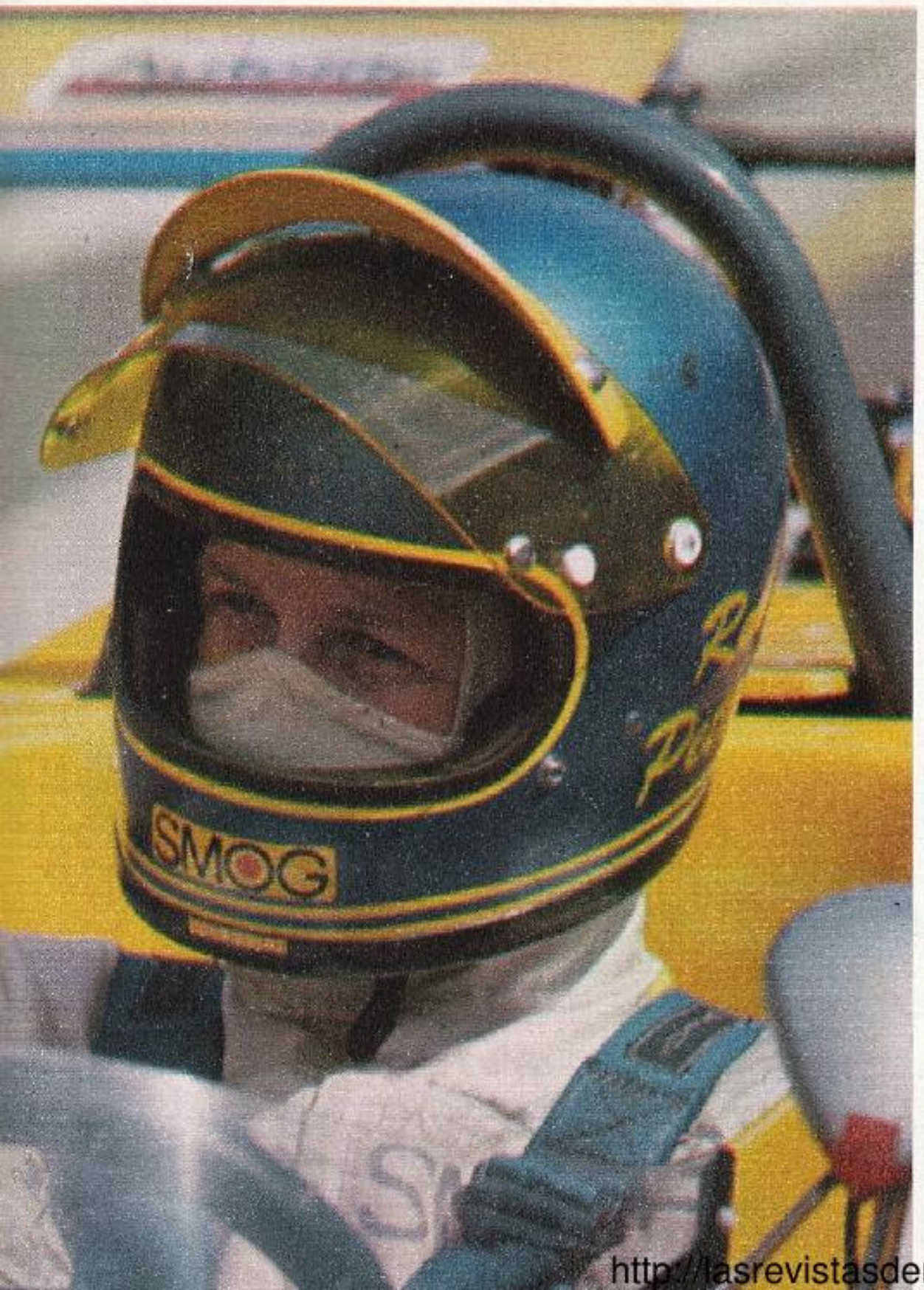
CARLOS A. REUTEMANN

BRAHBAM BT-30



Un graduado en F-2: Graham Hill y su Brabham BT-36 oficial.

El que manda la batuta esta temporada es Ronnie Peterson, actual puntero del campeonato.





El único motor no Cosworth de la fórmula es el BMW que impulsa al March de Quester. Mucha potencia y aguante.

Especialista en circuitos veloces: el japonés Totsu Ikusawa (Lotus).



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

auto y siempre el Brabham termina dando muestra de su sufrimiento.

DIETER QUESTER - 9 puntos — Quester es decididamente un alemán. No impresiona, ¡pero cómo anda! Claro que tiene la gran ventaja del motor BMW pero Quester es candidato por su efectividad. Siempre está ahí y en los momentos decisivos no vacila en realizar la maniobra que sea necesaria. Solo, en cambio, difícilmente logre buenos tiempos. Necesita estimularse con el pelotón.

NIKI LAUDA - 9 puntos — Este austríaco, de Viena, corre su primera temporada anual en F.2, viene de la F.3 y ya ha demostrado que puede llegar a los altos niveles. Anda rápido y con mentalidad llegadora. En los pelotones prefiere al parecer que guíen los que saben más pero no se queda atrás. Si sigue progresando va a ser importante.

PETER WESTBURY - 8,50 puntos — El barbudo Westbury es probablemente uno de esos pilotos que necesitan una cuota de suerte. Hace tiempo que corre y siempre está en condiciones de pelear los puestos de privilegio. Muy consciente, da muchas vueltas al circuito, busca el tiempo con método y casi siempre lo obtiene. Cualquier día, en un resultado, va a dar una sorpresa que no será tanta.

TETSU IKUZAWA - 8 puntos — Se destaca en los circuitos veloces por su arrojo notable. Sobre todo cuando se viaja chupado. Buen piloto en Hockenheim y Monza, menos en otros tipos de circuitos. Tiene largos años de F.3 atrás y cualquier día puede ser. Pero por una cosa u otra el auto siempre se rompe. Y eso también es una clave para calificarlo.

DEREK BELL - 8 puntos — Un profesional verdadero del volante. Derek Bell es un piloto de condiciones normalmente buenas, no produce cosas excepcionales pero siempre puede estar en el pelotón importante. El año pasado disputó la punta del campeonato, este año no. Lo mismo demuestra que conoce su oficio.

WILSON FITTIPALDI - 8 puntos — El amigo Wilson entró pisando fuerte en F.2 en base a un accionar decididamente violento, espectacular y también veloz. Le falta de toda maneras adecuarse un poco más al auto, no descontrolarse tanto a veces y estará en el grupo de los mejores. Tiene innegables condiciones.

REINE WISELL - 8 puntos — Pese a que integra un equipo oficial en F.1, el sueco Wisell no parece ser un piloto demasiado veloz. Administra bien el auto, corre sensatamente pero en la pista no llama la atención.

GRAHAM BIRRELL - 7,80 puntos — Con Birrell pasa una cosa muy particular. El año pasado no la veía ni cuadrada y ahora está entre los que hacen tiempos. La utilización de un mecánico ex oficial Lotus parece haberle sido decisiva para encontrar al auto y eso indica que le falta ponerlo a punto por sí mismo. De todas maneras en Rouen anduvo bien y logró un magnífico tiempo de clasificación, lo cual sólo se consigue andando bien.

JEAN PIERRE JAUSSAUD - 7,50 puntos — Para Jaussaud el auto de carrera es una auténtica herramienta de trabajo. Lo prueba a conciencia, lo pone a punto con un amplísimo conocimiento teórico-práctico (es ingeniero) y es un fanático de la puesta a punto. Logró en Monza un número 1 en la clasificación pero cuando hay que andar en carrera no es lo mismo. No sería el piloto de definir una llegada. El tampoco se propone aparentemente eso. Pero de autos sabe una barbaridad.

JOHN CANNON - 7,50 puntos — El canadiense Cannon tiene amplia experiencia en circuito de curvas veloces (corrió en Indy y Can Amn) y lo evidencia donde hay que virar a gran velocidad. En lo trabado, en las frenadas, en el comando de la palanca de cambios, se le complican un poco las cosas y ya no le sale todo bien. Por su cuenta ha encarado toda la temporada de F.2 y su objetivo es meritorio. Pero queda dicho. No es el mismo en todo tipo de circuitos.

VITTORIO BRAMBILLA - 7 puntos — Los hermanos Brambilla reúnen en realidad el mismo puntaje. Vittorio casi gana en Monza pero lo que le sobra en ímpetu le falta en cualidades conductivas como para superar a Quester en aquella oportunidad o en cualquier otra. Es veloz pero no seguro ni confiable. El auto entra a cada rato a boxes con fallas, nunca se sabe si andará parejo todo el día, etc. Un siete.

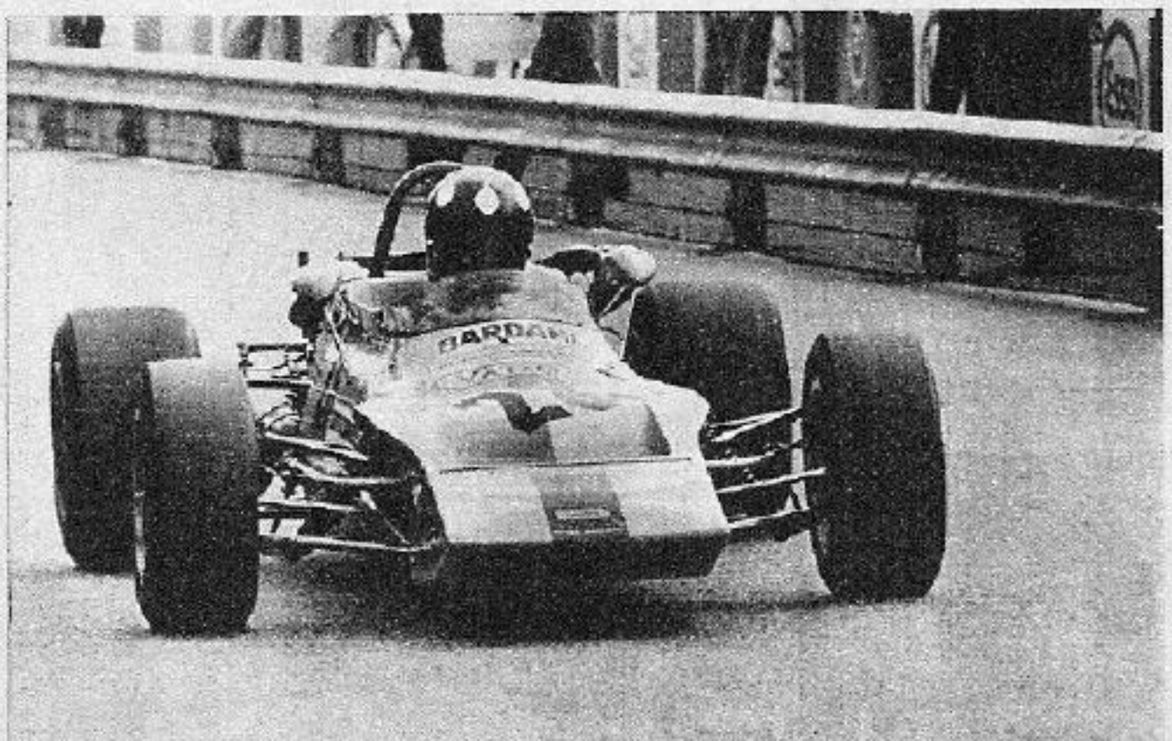
TINO BRAMBILLA - 7 puntos — El "amigo" predilecto de Reutemann es reconocidamente peligroso en la pista y para hacer tiempo o para sobrepasar a un piloto hace maniobras raras, no habituales en F.2. No se puede negar su arrojo pero no es precisamente recomendable andar cerca de él.

CARLOS PACE - 7 puntos — El último brasileño incorporado a la F.2 es un piloto de muy exitosa campaña en F.3 y que hizo sus primeras armas en F.2 con suerte diversa. Muy bien en Vallelunga y con menos positivismo en las posteriores. Pero tiene grandes condiciones aunque el auto todavía le resulta medio extraño y si bien está en el mismo peldaño que los Brambilla, hay que considerar que aquéllos están detenidos allí mientras Pace empieza su carrera.

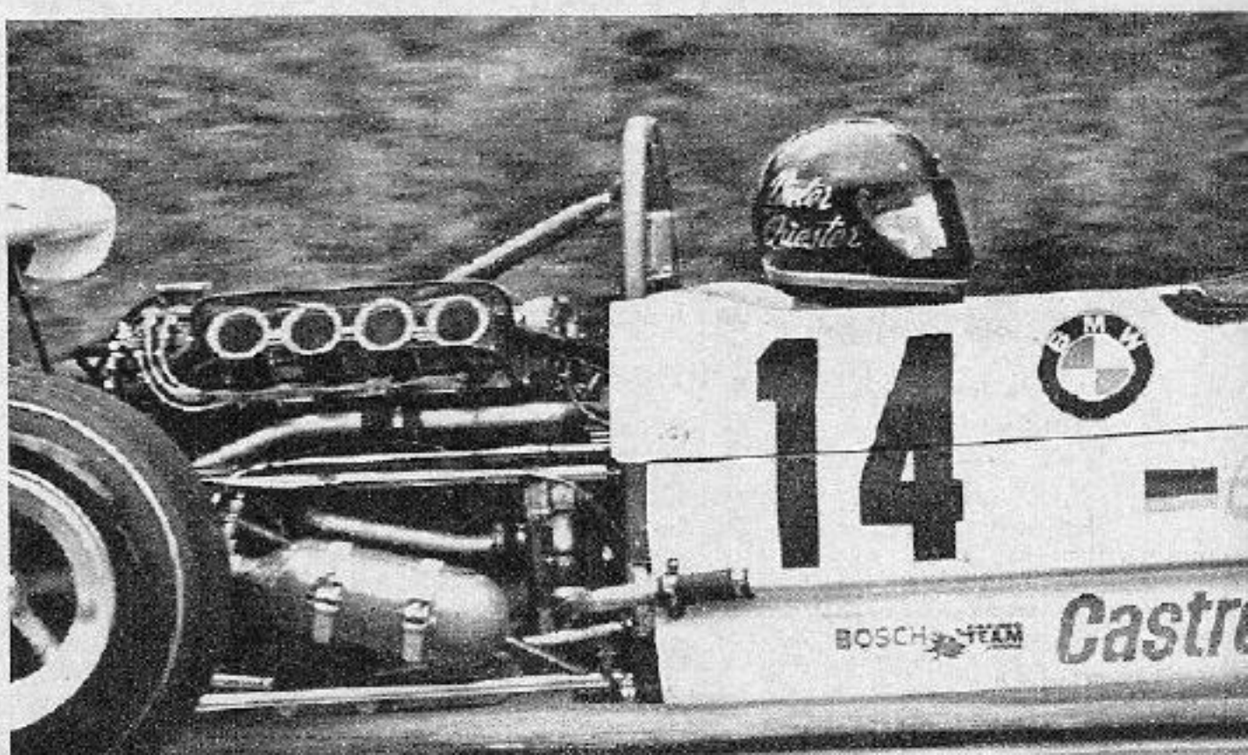


Excelente piloto, joya, chiche, 9,20 puntos: se llama **François Cevert.**

Empuje y decisión sudamericanas tiene Wilson Fittipaldi. Ocho puntos.



El defensor del BMW-March: Dieter Quester, anda mucho.



NUEVAS CALCOMANIAS DE BAHCO

Bahco ha lanzado una nueva serie de calcomanías de original y colorido diseño. Para lucirlas en el automóvil el interesado no tiene más que solicitarlas, por carta o personalmente, a Bahco Sudamericana S. A., Avenida del Libertador 6791, Capital. Bahco ha iniciado, de esta manera, una nueva campaña publicitaira que ratifique las bondades de sus productos ante el gran público.

LAS TERMAS DE UN PUMA

Aitor Otaño, C. Firpo y O. Nicastro inauguraron el gimnasio Olimpia, un local especializado en baño sauna y masajes. Tiene sala de rélax y solarium; es decir, todo lo que usted necesita para renovarse físicamente. El horario de atención al público conforma todos los gustos.

NUEVA FABRICA GOODYEAR EN BRASIL

El presidente de Goodyear International Corporation, Charles J. Pilliod, anunció el plan para la construcción de una fábrica de neumáticos en Brasil, cerca de Americana, con una inversión de 25 millones de dólares. La nueva planta, que será operada por la compañía Goodyear de Brasil, producirá cubiertas y cámaras para vehículos de pasajeros, camiones, ómnibus y excavadoras, y estará situada en un terreno de 500 hectáreas a unas 80 millas al noroeste de San Pablo. La planta será la segunda fábrica de neumáticos en Brasil.

REVISTAS DE ABRIL EN LA ANTARTIDA

Se inició el envío de publicaciones de Editorial Abril a las bases Marambio, Petrel, Matienzo y Esperanza, de la Antártida, por



medio de una máquina de la Fuerza Aérea Argentina. Generalmente, se envían cuatro títulos: Panorama, Siete Días, Supercampeón y Parabrisas Corsa.

RESULTADOS DEL ACTO ELECCIONARIO EN EL CLUB YPF

Se llevó a cabo el acto eleccionario para la renovación parcial de la Comisión Directiva de Club YPF. Se presentaron dos listas, habiendo triunfado la denominada "13 de diciembre", cuyos candidatos fueron encabezados por el doctor Miguel Angel Alvarez, postulado para el cargo de vicepresidente 1º de la entidad. El nuevo éxito obtenido por la lista "13 de diciembre" asegura la continuidad de la progresista política desarrollada por el club en los últimos años, en razón de que la misma responde a la orientación impresa por la Comisión Directiva que ha regido desde entonces los destinos de la institución. A título informativo se trascriben las nóminas de los miembros que fueron elegidos en el referido acto eleccionario:

Cargo	Nombres y apellidos	Vencimiento Mandato
Vicepresidente 1º ..	Dr. Miguel Angel Alvarez	30/6/74
Vocales Titulares ..	Sr. Teodoro L. Dachsel	30/6/74
	Sr. Edmundo A. Vitola	30/6/74
	Sr. Carlos A. Calzetta	30/6/74
	Sr. Horacio Pacazzochi	30/6/74
Vocales Suplentes ..	Sr. José Montero	30/6/72
	Sr. Raúl C. Gómez Lagos	30/6/72
	Sr. Stolano I. Paolini	30/6/72
	Sr. Oscar A. Pelliza	30/6/72
	Sr. Ricardo Bello	30/6/72
	Sr. Jesús Decheneux	30/6/72
	COMISION DE HACIENDA	
Titulares	Sr. Carlos A. Pereyra	30/6/72
	Sr. Pedro Cervantes	30/6/72
	Sr. Darwin Junco	30/6/72
Suplentes	Sr. Juan C. Jurio	30/6/72
	Sr. Domingo Jorge Pavicich ...	30/6/72

SE INAUGURO UNA ESTACION DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO DENOMINADA GRAN CENTRAL PALERMO

Un centro servicial moderno para los socios del Automóvil Club Argentino se inauguró, oficialmente, en estos días. La estación se denomina Gran Central Palermo, y está ubicada en Godoy Cruz y Demaría, de esta Capital, y abarca una superficie de 19.200 metros cuadrados en cinco plantas. Sus características principales son el empleo de hormigón armado de diseño arquitectónico y funcional, equipado con modernas maquinarias para la atención y reparación de automóviles. Ocupa media manzana en pleno barrio Norte y ha sido proyectada a escala de los automóviles que deberán circular, lavar, engrasar, reparar y estacionar dentro de él con facilidades.

FUE PRESENTADA LA NUEVA VERSION DEL CAMION FORD F-350 DIESEL

Ford Motor Argentina S.A. realizó una reunión para el periodismo especializado de la industria automotriz en la cual anticipó el lanzamiento al mercado argentino de la versión Diesel del camión F-350, que se incorpora como opción de producción regular a su línea de trasportes comercailes. Asimismo, se conocieron una serie de modificaciones técnicas que se han introducido en los modelos del camión F-350 y en las tres versiones en que se presenta la pick-up F-100. La reunión fue presidida por el presidente de la empresa, Frank A. Erdman, a quien acompañaban el gerente general de Ventas y Comercialización, L. K. Covelle, el gerente de Comercialización, M. Collins, y otros ejecutivos, y contó con la asistencia de periodistas de todos los medios periodísticos importantes del país. Hacia el final del acto, el Sr. Frank Erdman se dirigió al periodismo, expresando su complacencia por poder anticiparles las nuevas versiones de los vehículos comerciales, que son el resultado de la elevada capacidad de los técnicos, obreros y empleados argentinos, lo que asegura al país contar con los elementos indispensables para la distribución de su enorme potencial y, asimismo, para contribuir a la comunicación de sus habitantes.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



DE VIAJEROS Y CAMINANTES

POSTAS, ALBERGUES, HOTELES... PARA EXIGENTES

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

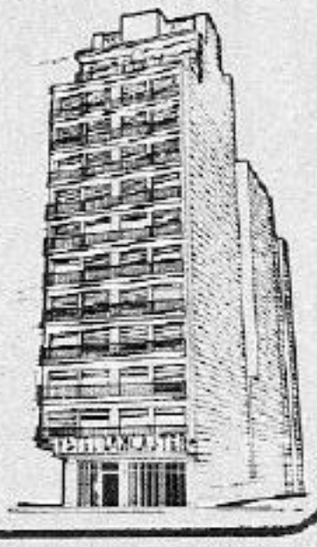
---

HOTEL
DORADO



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

URUGUAY



En la zona más privilegiada y céntrica de Montevideo. 80 habitaciones y suites todas exteriores con baño, teléfono y radio FM. Snack bar, garage, telex, calefacción central oSu 1.200 por persona.
Ibicuy 1296 esq. San José.
MONTEVIDEO Teléfonos 89808/9.

HOTEL
LANCASTER

EN SAN CARLOS DE BARILOCHE

hotel caravelle



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

En la arteria peatonal más larga del mundo 100 amplias y confortables habitaciones con baño y teléfonos privados. Música, radio, TV. y aire acondicionado. **Florida 328 (Entre Sarmiento y Corrientes) Tel. 45-1698/0969/6913.**



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



Hotel Riviera
ROSARIO.



San Lorenzo 1460 - T.E. 23481

hotel Presidente

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

RECEPCIONES
CONVENCIONES



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



HOSTAL
SANTA FE
DE LA
VERACRUZ



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

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



Gran Hotel
MENDOZA



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

Habitaciones con baño y teléfono. Máxima jerarquía y confort. Salones para congresos y reuniones. En pleno centro de Mendoza.
Las Heras 328/40 Teléfono 149 ...

Grand Hotel BALBI



GRAN HOTEL
CAROLLO





80 Habitaciones, singles, dobles, y departamentos con aire acondicionado total. Gran Recepción. Salones de Conferencias y Convenciones. Restaurant a la carta con cocina internacional. Cocheras. Prop. José Carollo. **Garibaldi 82. Tel. 48830-48825. Mendoza.**

GRAN HOTEL
La Micela
Frente A.C.A.



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

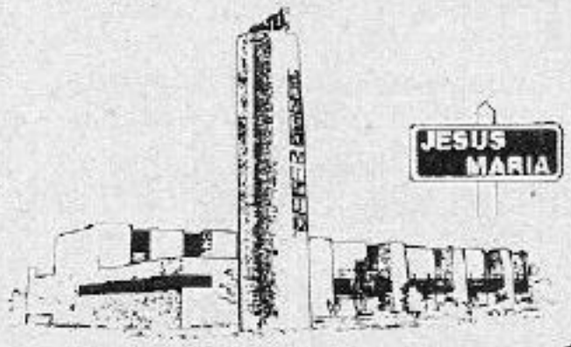
En su viaje al norte deténgase (50 Km. después de Córdoba) en el:

motel



el PASO VIEJO

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



Grand hotel



CATEGORIA INTERNACIONAL. 200 hab. y dep. exteriores. Todas c/baños termales priv. Tel. Aire acond. Comedor bar y confiterías. Salones. Piscina cubierta c/agua termal salada. Servicio médico. Peluquería. Nursery. Masajista **Av. Hipólito Irigoyen 550 T.E. 185 y 195 - Termas de Río Hondo.**

HOTELES
UNIDOS SA

Y SUS CUATRO HOTELES EN TERMAS DE RIO HONDO

PALACE - Gran Turismo

PANAMERICANO

LOS INCAS 1a. especial

ROMA - 1a. Categoría

Administración reservas y pasajes:
Tucumán 1610 4° P. - T.E. 40-9453
Buenos Aires.
CATEGORIA AL SERVICIO DEL TURISTA

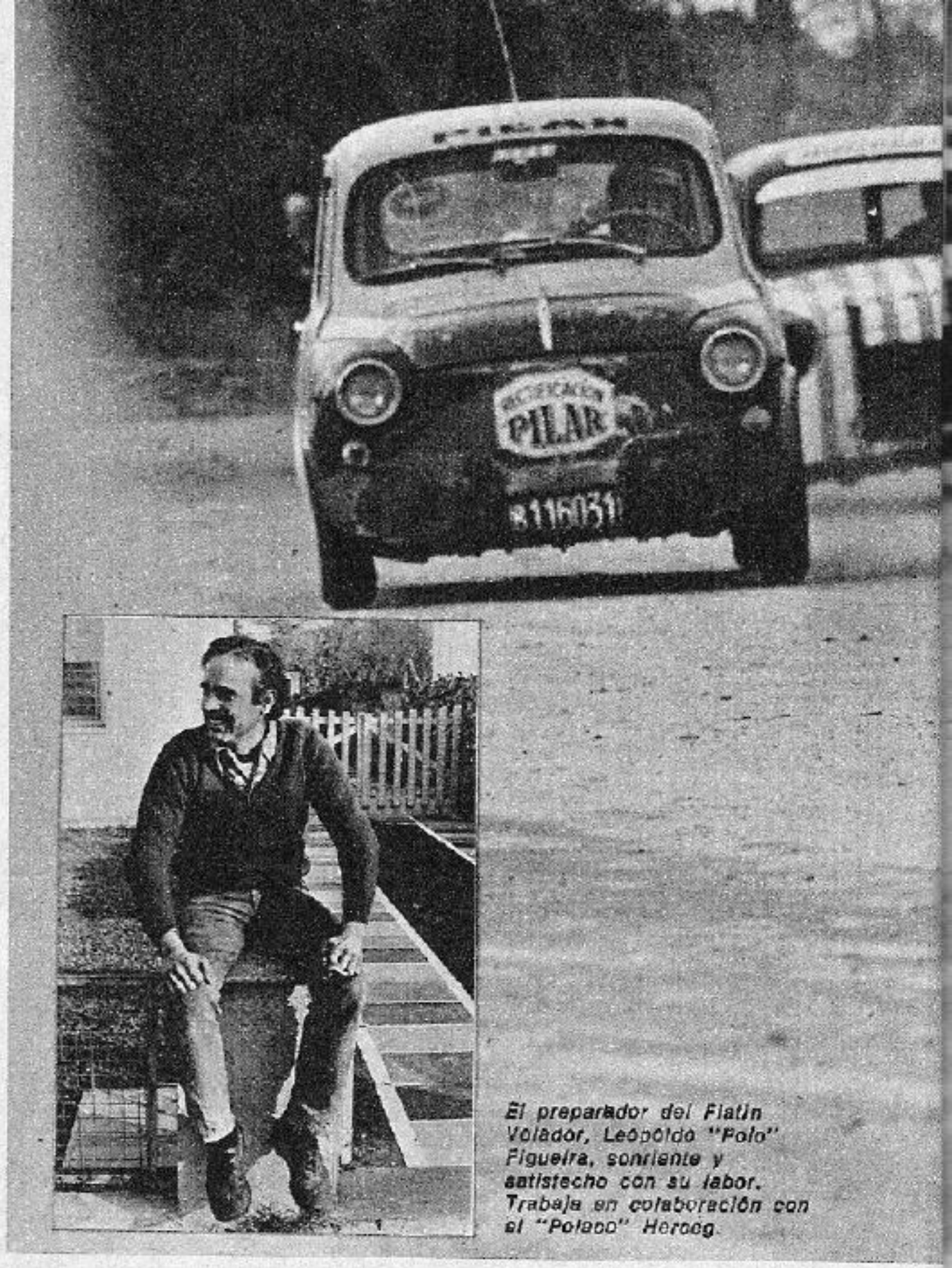
GRAN HOTEL LOS PINOS

Habitaciones con baño termal privado - Suites de lujo - Peluquería - Salones de estar - Cocina internacional. Tenis y bochas - Billar - cine, teatro, Garage - Parque - etc. Maipú 201 - T.E. 43 y 175 - Termas de Río Hondo. **Informes en C. Federal:** T.E. 84-3251 y en ARIOSTO TURISMO T.E. 38-1110/1061

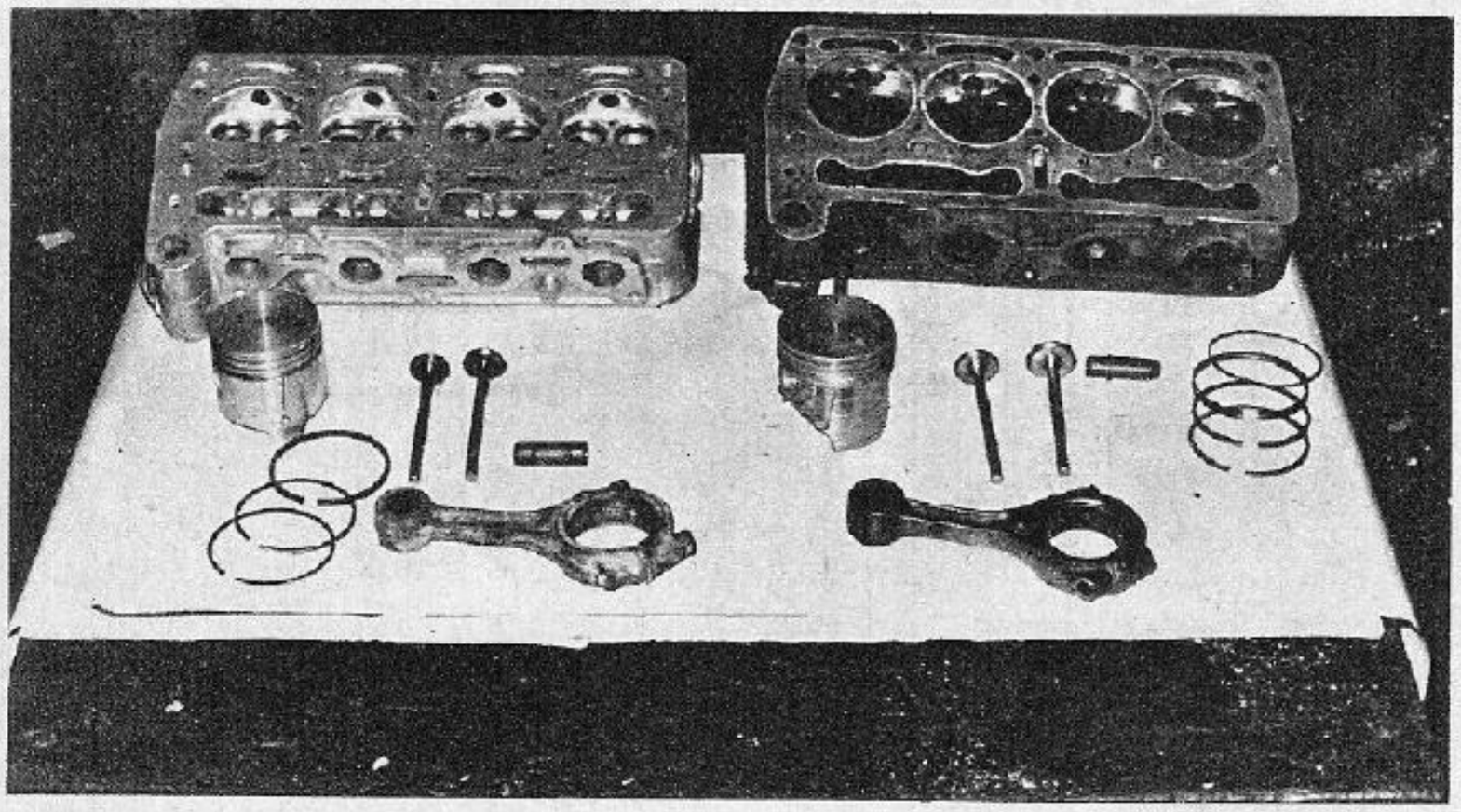


EL MAGO DE LAS BOLITAS

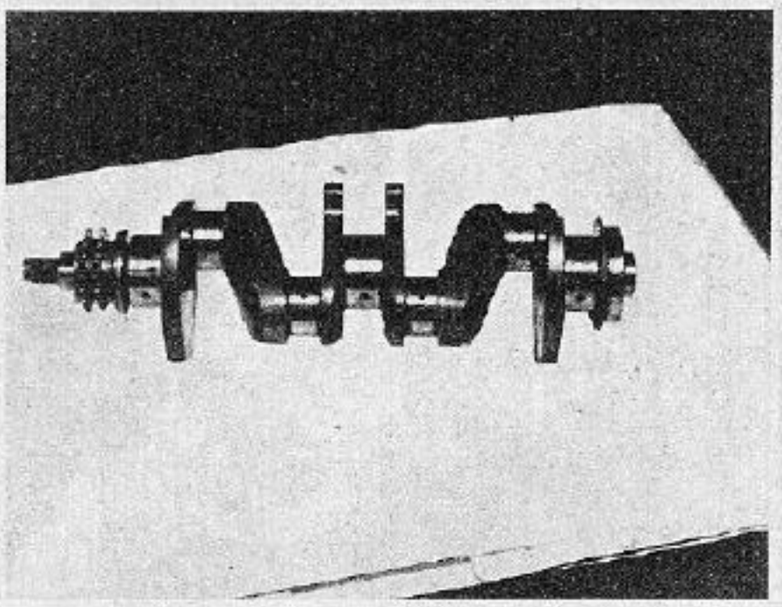
Leopoldo Figueira se ha convertido en el preparador más solicitado de la categoria Fiat 600 semipreparados. Aquí cuenta sus secretos



El preparador del Fiatín Volador, Leopoldo "Polo" Figueira, sonriente y satistecho con su labor. Trabaja en colaboración con el "Polaco" Herceg.



Despiece de elementos vitales para una mayor performance, compuesto por tapas de cilindros, pistones, válvulas, guías de válvulas, aros y bielas. Los elementos de la derecha pertenecen al equipo de competición y los de la izquierda son totalmente standard.



Leopoldo Figueira, preparador del Fiat 600 de Juan Orga, de San Antonio de Padua, se ha habituado al éxito. Desde hace un tiempo, las máquinas por él preparadas trepan a los primeros puestos de las clasificaciones, indicando que en el taller de Rivadavia al 34440 se trabaja fuerte y bien. Luego de regentear un taller de reparaciones en Villa Lugano, Figueiras se trasladó a Paso del Rey, donde se dedicó a preparar motos y motonetas. Enterado de las competencias que se disputaban en la zona, Polo accedió a trabajar, en primera instancia, en el Fiat de Enrique Tomasello, una máquina que luego de arduos experimentos comenzó a rendir excelentes resultados. Hoy día el taller ha ampliado su espectro y además del coche de Tomasello prepara el de Juan Stereo Orga y Julio Colonna, dos meritorios y jóvenes valores.

Los recursos empleados por Figueiras en la preparación del Fiat 600 son **vox populi**, puesto que el preparador de más éxito en la zona no niega su experiencia a nadie. He aquí detallados algunos recursos:

Arbol de levas: especial de M. Herceg.

Pistones: especiales "Sural".

Bielas: standard pulidas.

Metales: originales.

Resortes: especiales dobles.

Bomba de aceite: original.

Cigüeñal: especial de 69 mm de carrera (marca W.A.N.).

Diámetro de cilindro: 64 mm.

Tapa de cilindros: con cámaras semiesféricas, original con válvulas agrandadas.

Válvulas: de admisión, 28 mm; de escape, 26 mm.

Junta de tapa de cilindros: marca Klingerit.

Múltiple de escape: especial individual con salida única de 36 mm.

Carburación: carburador original, agrandado en garganta a 30 mm. Con trompeta especial.

Cicleurs: de alta, 150; de baja, 70.

Múltiple de base del carburador: especial.

Combustible: nafta de 145 octanos.

Encendido: distribuidor original.

Bobina: tipo Induniac.

Bujías: especiales Champion L. 57 R.

CARACTERISTICAS DEL MOTOR:

Indice de compresión: 13,5 a 1.

Cilindrada: 900 c.c.

Potencia: 70 HP.

Revoluciones: máxima, 7.900 vueltas.

Velocidad máxima: 170 km por hora (con relación original).

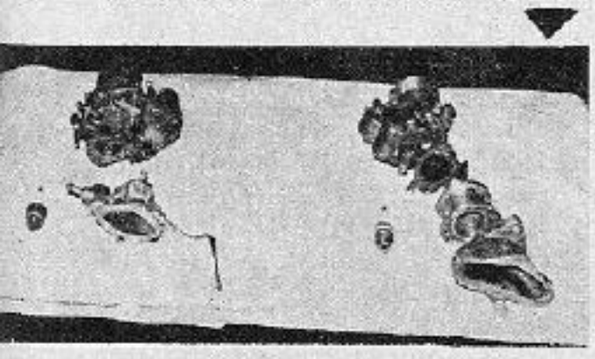
Caja de velocidades: original con piñón y corona de Fiat 800 (cupé).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Abajo, centro: Cigüeñal para ser utilizado y preparado especialmente con el equipo de competición. Los que "saben" podrán apreciar las diferencias con un standard.

Carburación: *Carburadores y componentes, el de la derecha es de competición y el de la izquierda, standard. Notar los elementos adicionales ,como múltiple de base del carburador, de pura inspiración "Polo" Figueira. Lo mismo con la trompeta del carburador al estilo "Weber". Entre ellos "coladas" dos bujías: izquierda, standard; la de la derecha, especial de competición con electrodo central.*



Suspensión: trasera, espirales bajos con amortiguadores más cortos; delantera, elástico original con hoja maestra modificada.

Frenos: standard con cintas especiales preparadas por Alvigni, de Merlo.

Esta es la fórmula que Figueira y sus colaboradores (Bautista de La Rica, el Francés Raimondi, Elio Raimondi y Juan Carlos Mauro) utilizan para llegar al éxito. En los últimos tiempos, Figueira comenzó a trabajar un motor de Siambretta, modificado, eventualmente destinado a una lancha para competición. Una nueva faceta que se agregará a la dinámica actividad de este preparador.



DE VIAJEROS Y CAMINANTES

POSTAS, ALBERGUES, HOTELES... PARA EXIGENTES

80 Habitaciones con Baños privados. Aire acondicionado integral. Teléfonos internos. Música funcional. Tesoros Whiskeria. Snack Bar. Grill. Desayuno continental. Estacionamiento. **Guemes 160/62**

Teléfonos 2970/71/72/73 y 74. RESISTENCIA

Sahara

HOTEL S.A.



Servicio de Telex Internacional 45-804 AR - HOSHA.

50 habitaciones totalmente alfombradas. Teléfonos - Calefacción - Grill-Room - Salón confitería - Música funcional - Aire acond. - estacionamiento. Belgrano 715 T.E. 2668 - 2930. **San Salvador de Jujuy.-**

EN PLENO CENTRO DE LA CIUDAD Lo espera:

Hotel AVGVSTVS



JUJUY

HOTEL

VICTORIA PLAZA

F. ZUVIRIA 10



100 habitaciones confortables CATEGORIA ESPECIAL RESIDENCIA DE SS. MM. LOS REYES DE BELGICA

SALTA

Teleg. VICTOPLAZA SALTA T.E. 1122

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

Gran Hotel de Turismo Corrientes



Pileta de natación

Av. Costanera Tel. 3641

Gran Hotel de Turismo Posadas



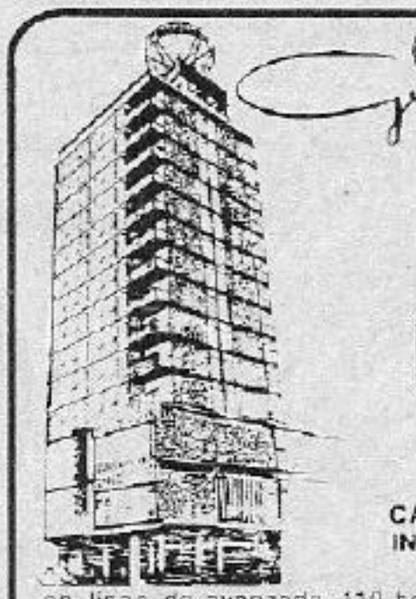
Bolivar 171 Tel. 2071 Posadas

Gran Hotel Cataratas



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

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



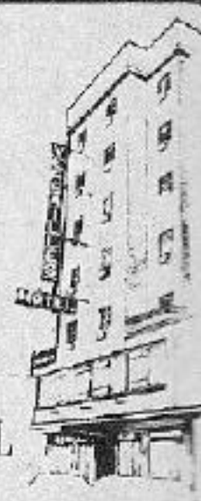
grand hotel

SANTIAGO DEL ESTERO

CATEGORIA INTERNACIONAL

Edificio torre, en línea de avanzada. 110 hab. todas exteriores. Baño priv. Tel. Radio. T.V. Aire acondic. Piscina c/agua caliente. Confitería. Bar. Salas y salones de convenciones. **Avellaneda esquina Independencia. T.E. 5196 - 5369 - 4400 Santiago del Estero.**

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



VERSAILLES HOTEL

Internacional

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

TUCUMAN



PRESIDENTE HOTEL

Ocwo S.A. Asunción.

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

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

Gran Hotel DEL PARAGUAY

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



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

PARAGUAY



Premier HOTEL

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

Gran Hotel Paraná

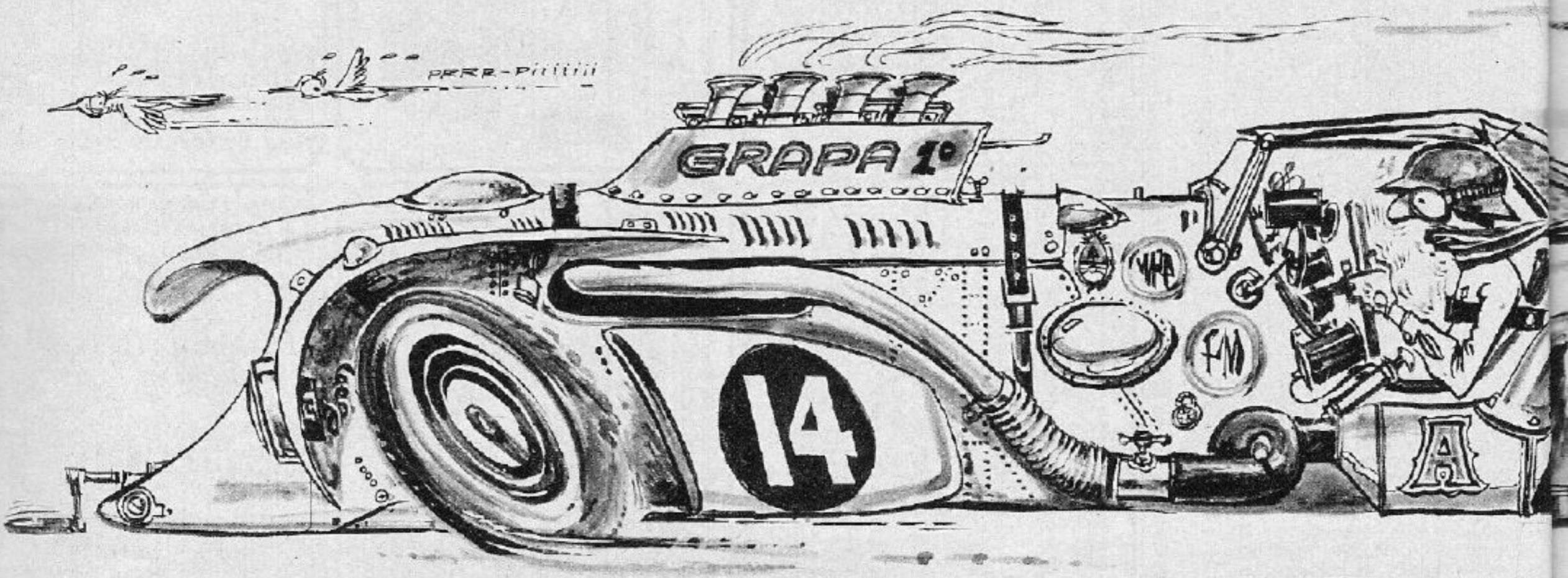
110 habitaciones de gran confort. Totalmente Alfombradas. Calefacción. Refrigeración integral. Suites de lujo. Cafetería y Snack Bar. Restaurante Panorámico. En el corazón de Asunción. Incl. Gran desayuno Paraná.



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

MÁS EXCLUSIVO QUE NUNCA

¡EL AUTO ARGENTINO QU



por CESAR M. SORKIN

Esta historia, sepultada largos años y recién develada, nos grita la verdad acerca de un auto argentino -el Grapa 1º.- que ganó las históricas 24 Horas de Le Mans, epopeya que se mantuvo en el anonimato por oscuros intereses. Señores: basta de postergaciones; es hora de que nos integremos al concierto mundial de las naciones. A ver qué corneta tocamos...

La historia la escriben los que ganan. Esta frase, totalmente cierta, se confirma día a día; basta como prueba leer los diarios para comprender que no todo lo que está escrito es cierto y que no todo lo que es cierto está escrito. Muchas veces los justos deben callar sus verdades con dolor e indignación ante intereses "que nada tienen que ver con el sentir nacional y que son solamente fruto del afán de caos y violencia de apátridas que no merecen cobijarse bajo el paño de nuestra bandera".

Pero CORSA, dispuesta siempre a decir la verdad, ha investigado y llevado a las últimas instancias una averiguación que costó sangre, sudor y lágrimas. Años de esfuerzo se ven coronados finalmente por el más rotundo de los éxitos; la verdadera historia del "Grapa 1º", único auto argentino que compitió y ganó las 24 Horas de Le Mans, aparece hoy en estas páginas, de cabo a rabo, con pelos y señales.

Corría el año 1946. Argentina, orgullosa luego de haber ganado la guerra al Eje, vivía uno de sus momentos de opulencia —no tanta como ahora—; las arcas llenas, el trigo sobrando, rebosantes los silos de cebada y mijo; se mataba el doble de vacas de lo que se consumía (se comenta que por venganzas personales contra la oligarquía vacuna) y todo era alegría. Los ancianos protegidos, privilegiados los niños, sidra y pan dulce a fin de año, el deporte en uno de sus mejores momentos...

Y es precisamente con respecto al deporte esta nota.

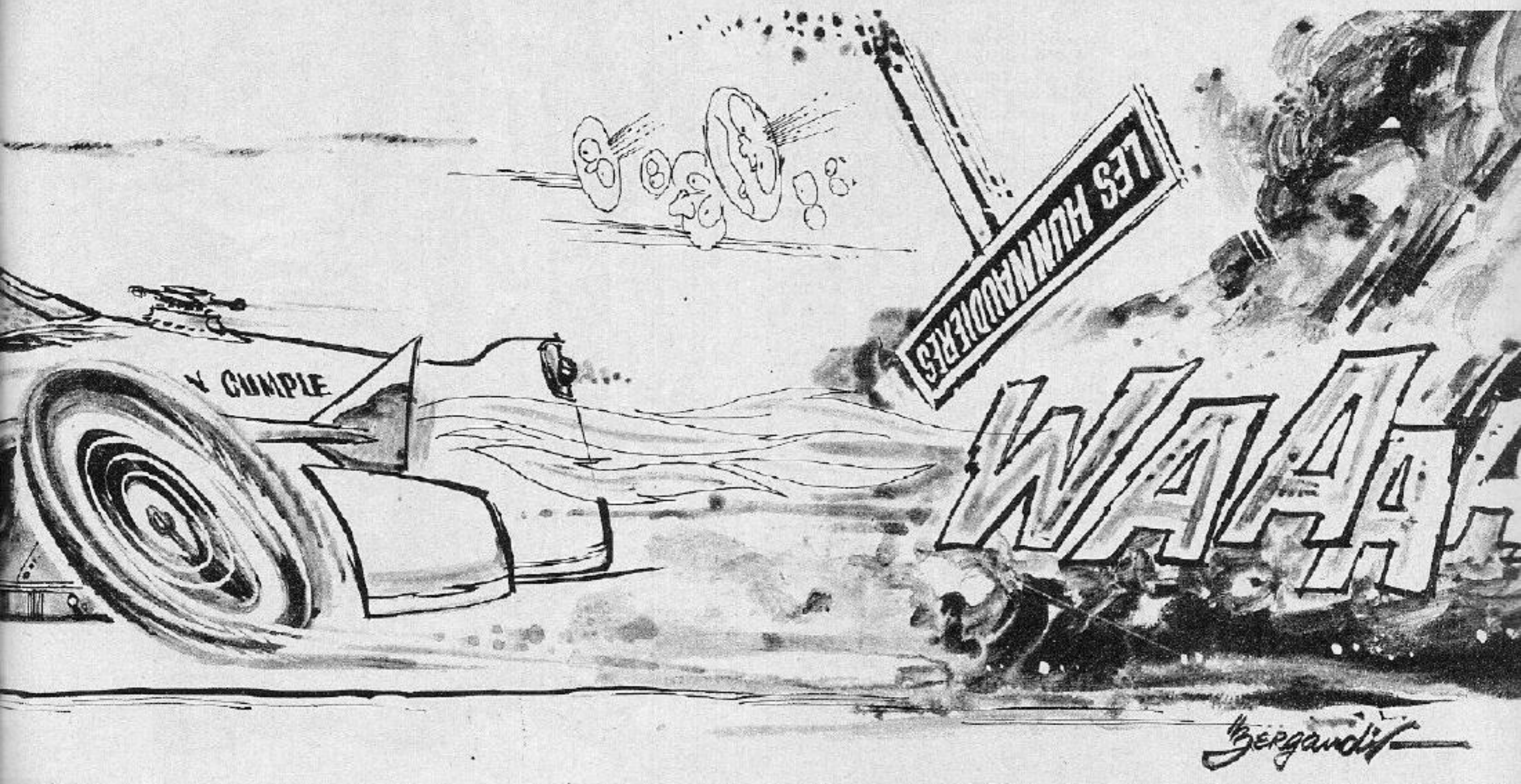
Una llamada insólita conmovió a la Casa de Gobierno en aquella madrugada de mayo del '48: **"General..., está todo listo. El operativo ha culminado con éxito..."**. El General, levantado desde las seis de la mañana, colgó, visiblemente molesto.

"General..." —una nueva llamada conmovió por segunda vez la Casa de Gobierno en aquella madrugada de mayo del '48—: **"...parece que no nos entendió... El operativo Grapa 1º ha cumplido su última fase... Está todo en orden..."**. Esta vez el General reaccionó favorablemente; sonrió —raro en él— y dijo: **"Bueno"**, con la facilidad de palabra que lo caracterizaba.

"Bueno" fue la palabra que desencadenó la historia más asombrosa de nuestra trayectoria deportiva. Porque la llamada no hacía nada más que informar sobre el estado del ambicioso proyecto encarado por la división Mantenimiento del regimiento 453 "Zapadores de Llanura", asentado en lo que pocos años antes fuera la Gobernación de Cuyo. En los breves ratos de ocio que el servicio militar les

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

UE GANO EN LE MANS!



dejaba libres, oficiales, suboficiales y soldados realizaron la joya mecánica que fuera bautizada **"Granaderos de la Patria"**, en homenaje a los gloriosos Coraceros de Lavalle.

Claro que por aquella época, y a pesar de la opulencia, el esfuerzo de guerra contra el Eje había restado material precioso para construir el Grapa 1°, de manera que para realizar la carrocería, construida en un solo bloque, fue necesario refundir los cañones que Fray Luis Beltrán —hoy le hubieran dicho tercermundista— había fundido tiempo atrás para el Ejército de los Andes. Una vez que los calderos bullentes acumularon el bronce líquido —950°— producto de los cañones de Fray Luis, se depositó la colada en un crisol-molde, construido especialmente en carey, material recolectado no sin ingentes esfuerzos por la Sociedad de Fomento y Tertulias "Herederas de las Niñas de Ayohuma".

El carey, ante el asombro general, estalló en mil pedazos. De manera que fue necesario hacer otro molde, de carey también pero mucho más fuerte, y echar mano a los últimos cañones de bronce que quedaban. La carrocería resultó finalmente un poco más chica con respecto a las medidas originales —por falta de bronce—, razón por la cual se inició un sumario contra Fray Luis por haber realizado menos cañones que los necesarios y por tener poca visión de futuro. El expediente se perdió —meses después— en un pasillo de tres metros que comunicaba el casino de oficiales con la Guardia de Prevención del regimiento 453 "Zapadores de Llanura", olvidándose todos de la cuestión una semana más tarde.

Pero volvamos al **"Granaderos de la Patria 1°"**, o mejor dicho, "Grapa 1°". Imbuidos de un evidente orgullo nacional, los responsables decidieron realizar un motor que llevase bien alto el nombre de nuestro país. Así, sobre un diseño del Dr. Richter, realizado en el más absoluto secreto en la isla Huemul, se construyó el motor de 7 cilindros en "A" —inicial de Argentina— en el breve término de dos años. Muchos fueron los problemas que impidieron realizar el motor en **"un día con su noche correspondiente"**, como aseguraba Richter; planeado para funcionar con energía atómica, debió ser diseñado para consumir nafta, ya que el reglamento de la carrera de Le Mans —confeccionado a propósito para tirarnos al bombo, como siempre...— no contemplaba la inscripción de autos atómicos. De nada valieron los pedidos de reconsideración ni las posteriores amenazas; Francia se mantuvo inconmovible, más que nada porque temía una explosión atómica en pleno Le Mans.

El motor fue finalmente puesto a punto por **José**, un amigo de toda la muchachada del 453 Zapadores de Llanura; limando algunas rebabas por aquí, sacando agua de los cilindros por allí, agregándole un carter que —vaya uno a saber por qué— faltaba y soldando una biela rebelde, la máquina quedó lista para la prueba de dinamómetro. La balanza acusó los 80 kg que el motor tiró sin esfuerzo alguno. Costó alrededor de tres días recuperar los 80 kg que el motor había tirado; al hacer el recuento final, faltaron 7 kg de pistones y 9,50 kg de piezas surtidas.

El inconveniente no arredró a los esforzados oficiales, suboficiales y soldados del 453 Zapadores de Llanura. En pocas horas hicieron un puente Bailey, subieron a él y desde ahí arriba tuvieron —lógicamente— un panorama mucho más perspectívico de la situación. Cabe destacar que los puentes Bailey han demostrado en innumerables oportunidades ser la panacea universal para solucionar problemas terribles.

El puente fue desarmado al poco tiempo, ya que debajo de él pasaban cosas curiosas. Parece que algunos zapadores se refugiaban junto con la hija del cantinero del regimiento y discutían animadamente sobre los problemas de torsión y flexión compuesta que se presentaban en la útil estructura, de manera que para evitar tales discusiones se eliminó el puente. Además, la hija del cantinero nunca supo explicar claramente de dónde había sacado todos esos hijos que tenía.

Pero volvamos al motor. En el plazo de una semana fue terminado. Resultó diferente al diseño original, manteniendo invariable la diagramación de cilindros en "A". Tampoco el ajustado presupuesto inicial fue suficiente; el desarrollo de la poderosa máquina exigió más del doble de lo previsto, cosa que no fue tan importante si se piensa que lo fundamental era llevar el motor al glorioso destino que la historia le había reservado.

Algunos detalles fueron resueltos sobre la marcha. Por ejemplo, la caja de velocidades, en cuya ejecución se puso de manifiesto una vez más que si bien no se contaba con la maquinaria y el fundamento técnico necesarios, la capacidad de improvisación y la viveza criolla reemplazaban eficazmente al camelo ese de la técnica.

El asunto de la caja de velocidades consistió en acelerar un motor de camión hasta que llegara a 190 km/h.; una vez que la aguja frisaba la velocidad indicada, se trataba simplemente de embolsar los 190 km/h. y volcarlos dentro de la bien lla-

→

EL AUTO ARGENTINO QUE GANO EN LE MANS

mada caja de velocidades. Repitiendo la operación dos veces, la caja estaría llena de ¡¡¡380 km/h.!!! Tras dos meses de ímprobos esfuerzos —nadie sabe cómo los 380 km/h. se escapaban de la bolsa— se recurrió al popular y poco imaginativo sistema de engranajes, no tan piola como el otro pero un poco más efectivo.

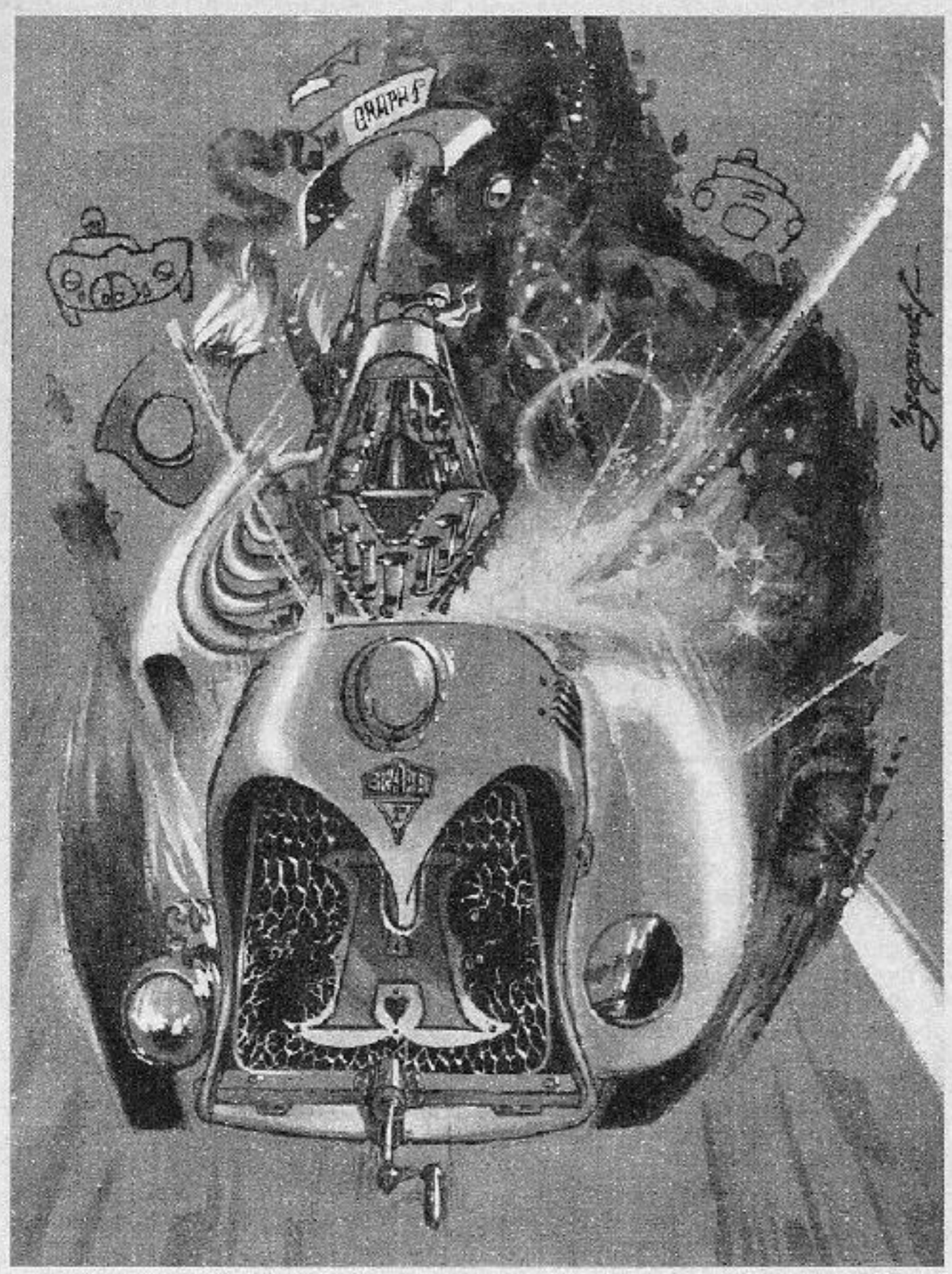
Las ruedas —de rayos— estaban construidas en base a un rayo único en espiral, realizado en fino cobre, con la marca en el orillo y todo. La ventaja radicaba en que cada rueda, en mérito a la espiral, gozaba de suspensión propia y evitaba además el engorroso trabajo de colocar rayo por rayo, tal como sucede en las ruedas tradicionales.

La capota fue tejida por las "Damas Mendocinas Discípulas de Penélope"; kilómetros de rafia fueron utilizados para perpetrarla, cabiendo el mérito en cuanto a la obtención de la rafia al regimiento 69 **"Saltamontes del Chimborazo"**, que en virtud a un acuerdo bilateral con su unidad hermana, el regimiento 104 **"Recalados de Sumatra"**, importó la rafia necesaria desde la lejana Indonesia. Nunca, antes o después, la Argentina e Indonesia estuvieron tan unidas.

Con el auto totalmente en orden —listo el motor, la carrocería, la capota, la caja de velocidades y las ruedas— faltaba elegir la pareja de pilotos que se encargaría de conducirlo. A pesar de la insistencia de Juan Manuel Fangio, Bordeu no pudo ser, ya que por esos años estaba en primero inferior. Entonces se recurrió a un aviso publicitario que, propalado por radio, rezaba así: **"Joven argentino... si usted aspira a una profesión de futuro y tiene un casco propio, anótese en el A.C.A. central o en cualquier estación de servicio próxima a su domicilio. Manejará el Grapa 1º en Le Mans y será un triunfador"**. Los dos que se presentaron, uno en Chepes (La Rioja) y el otro en Uzcudum (Chubut) fueron inmediatamente seleccionados.

Mayo de 1948. Auto y tripulación en orden. En la estación de Cuyo se presentó el soldado clase '27 Renato Baffi, sacando un boleto hasta Le Mans para el auto y dos más para los pilotos. Los ferrocarriles, aún en manos de ingleses y por consiguiente también interesados en la carrera de Le Mans, ya que los británicos tomarían parte activa en ella, urdieron la maniobra que casi echa por tierra la odisea del Grapa 1º. Hete aquí que, al llegar a Retiro, el guarda **Geoffrey Humperhunt** anunció —con el mayor desparpajo— que el viaje culminaba en ese punto. Sorprendidos en su buena fe, los pilotos no tuvieron más remedio que descender en Retiro, desembalar el





auto y correr hasta el puerto —afortunadamente cerca— con el fin de embarcar en el primer vapor que saliera rumbo a Le Mans, o mejor dicho Francia, según les informara un ocasional viandante. Afortunadamente, y gracias a la mediación oficiosa de un influyente, obtuvieron los dos pasajes necesarios para ambos, más la boleta de embarque del auto, al cual le habían asignado un lugar en la sentina. No terminaron aquí los problemas. El Grapa 1º, desgraciadamente un poco más ancho que la puerta del vapor, debió ser envaselinado para que pasara por el estrecho vano. Si bien la vaselina ayudó bastante, impidió empujar, ya que el Grapa 1º se había convertido en la cosa resbalosa más grande del mundo. Cubiertos de vaselina hasta el caracú, los pilotos terminaron con la tarea horas después. El hecho de pasar a presión por la estrecha puerta redujo notablemente el área frontal del auto, alargándolo considerablemente, cosa que no estaba prevista de antemano pero que indudablemente contribuyó para obtener la notable performance del Grapa 1º en Le Mans. Cabe destacar que la solución "cola larga" fue adoptada muchos años después por Porsche. Durante el viaje uno de los jóvenes pilotos escogidos se enteró de que el otro no sabía manejar, de manera que insistió ante el capitán del barco para que el falto de instrucción practicara con la rueda del timón. En 16 días de navegación, el muchacho ponía el barco donde quería, pero seguía sin saber nada acerca de cómo manejar el Grapa 1º en las 24 Horas de Le Mans. Este estúpido detalle no iba a tirar por la borda tanto esfuerzo realizado; de cualquier manera, quedaban pendientes los días de entrenamiento anteriores a la carrera y —con la ayuda de Dios, que es tuerca y argentino— todo saldría mejor de lo que esperaban muchos.

Junio de 1948. La carrera de Le Mans en su primera edición de posguerra. El rugido de los autos de carrera taparía el recuerdo latente de las sirenas de los Stukas sobre Dieppe, el zumbido de los Spitfires sobre Normandía, el ronroneo de los Liberator a 7.000 metros de altura rumbo a Berlín... La bandera tricolor había reemplazado a la svástica y Lavandera de Portugal, totalmente ajena a todo esto, lavaba en Lisboa.

En los boxes de la histórica pista todo era actividad alrededor de los autos extranjeros. Alfa Romeo, Ferrari —en sus primeras carreras—, Talbot-Lago, Aston Martin, MG-TD, Frazer-Nash, Healey, Allard, Lagonda, HRG... y entre tantos autos cipayos, el Grapa 1º, reluciente su carrocería de bronce bruñido, brillante su capota de rafia y el tapizado de armiño, todo forrado en lamé; la publicidad borda-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

da primorosamente por la "Liga de Niñas Argentinas residentes en Marsella", el radiador lleno de agua Villavicencio (sin gas). Las tripulaciones extranjeras engrasadas de pies a cabeza, poniendo a punto sus autos, cambiando bujías, cubiertas... ¡qué diferentes a nuestros gallardos muchachos, limpitos, sin nada que hacer...!

Cuando llegó el momento del pesaje, el Grapa 1º acusó 1.598 kilos más que el más pesado de sus oponentes, pero... ¿valía la pena sacrificar en algo la belleza de nuestro prototipo, quitándole esos kilos de exceso...? ¡De ninguna manera! Con ese hándicap en contra y todo, el Grapa 1º demostraría su valía ante la más refinada técnica mundial.

Durante la clasificación, el Grapa 1º conquistó el primer lugar, comenzando a contar desde atrás. Envidiable situación, ya que de esa manera los pilotos tendrían un panorama clarísimo de todo lo que pasara adelante. En una carrera de 24 horas puede suceder cualquier cosa, y es mejor estar a la expectativa que salir a romper adelante. Con ese plan definido, los muchachos argentinos se fueron a dormir, listos para la largada efectiva, a las cuatro de la tarde del día siguiente.

Desgraciadamente, a las cuatro de la tarde del sábado, en que se largó la carrera, alguien olvidó —a propósito, seguramente— despertar a los muchachos; recién a las cinco de la tarde —extenuados— llegaron al autódromo y treparon al Grapa 1º. Acelerado a fondo, los 7 cilindros en "A" aullando a unísono, el Grapa 1º hizo levantar —por las dudas— a las tribunas en su salida triunfal.

Para qué les vamos a comentar las vicisitudes de la carrera... A las dos horas de recorrido el Grapa tenía una ventaja de dos vueltas sobre su más inmediato perseguidor. Los 1.598 kilos de más desaparecieron como por arte de magia; en la largada había perdido el capot; en la segunda vuelta, la capota de rafia con la publicidad bordada no estaba más. Los doscientos litros de agua Villavicencio se habían evaporado en la vuelta 19; el claxón que sonaba con los aires de una marchita incomprensible para los franceses, yacía abollado al costado de la pista. Perdiendo piezas a diestra y siniestra, el Grapa 1º se aliviánó de tal manera que a mitad de carrera pesaba 170 kilos menos que el más liviano de los contrarios y —más que correr— volaba como el potro rozagante / cuyas crines altaneras / flotan al viento, ligeras...

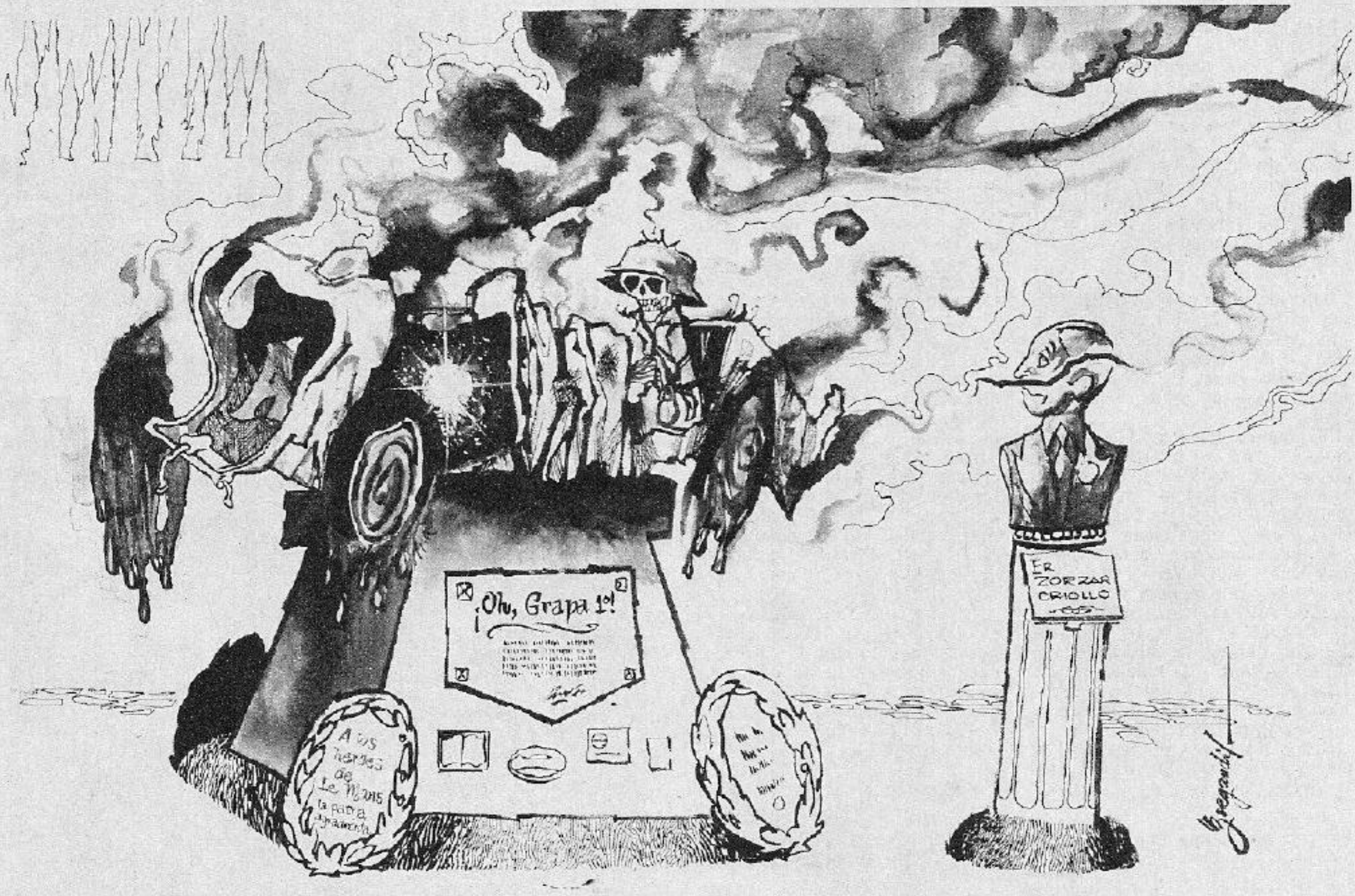
Cuando faltaban tres horas para que finalizaran las 24 Horas, vencidos los Healey, las Ferrari, los Alfa Romeo; humeando los HRG, los Allard, los Delage; fundidos los Frazer-Nash, los Lagonda, todos en el intento de alcanzar al gallardo —aunque maltrecho— Grapa 1º; Luis Sojías Elit gritando como un marrano el triunfo argentino, dedicándoselo ya saben a quién... Sorpresivamente, a dos horas de terminar, el auto argentino se detuvo intempestivamente, por cansancio de uno de sus tripulantes. Su relevo, en el Follies Bergerè, ajeno al problema totalmente... De manera que se perdieron 1 ¾ horas para ubicarlo y arrancarlo de los brazos de aquella francesita que, entre tango y mate, se alzó de París con él.

A pesar de las 1 ¾ horas perdidas, era tal la ventaja del auto argentino que, faltando 25 minutos, ganaba cómodamente por una diferencia estimada en cuatro vueltas. Decimos estimada porque es aquí precisamente donde comienzan a diluirse los rastros de esta carrera. Los anales del automovilismo registran como primera carrera de putada en 1949, pero no fue así. Esta nota lo demuestra y a la vez devela una de las mayores infamias cometidas contra nuestro deporte.

Cuando el triunfo argentino era más que un hecho, algún envidioso de esos que nunca faltan desplegó una inmensa lona, con la que tapó todo el circuito y parte de la región adyacente. Inmediatamente, una cuadrilla de operarios construyó un circuito exactamente igual, plantó árboles, hizo caminos... y nada más se supo de la edición de Le Mans 1948. Pero la justicia se hace en algún momento. Y la casualidad destaca injusticias tremendas.

Paseando por Le Mans el 12 de junio de 1970, nos llamó la atención un humo espeso que salía de un verde prado. Nos acercamos y ante nuestros asombrados ojos apareció la silueta del Grapa 1º, al rojo vivo. Todos esos años estuvo al rojo vivo, quemando lentamente las capas de tierra y finalmente la lona, para emerger, como el ave Fénix, de entre las cenizas. Tirando de la lona pudimos apreciar ese otro Le Mans, con sus tribunas llenas de gente, los autos detenidos en sus puestos, la bandera a cuadros petrificada delante del Grapa 1º... Como una siniestra fotografía, toda la escena nos develó —de golpe— esa verdad evidente, por tantos años oculta en virtud a una actitud desleal, infame y antideportiva.

Todos sabemos la verdad ahora. Y los argentinos de buena voluntad debemos bregar a brazo partido por el retorno de los restos del Grapa 1º. Y es más; reservar, al lado de Carlos Gardel —El Bronce que Sonríe— un sitio para el Grapa 1º, El Bronce que Hucea. No adivinamos qué pasará entonces; puede ser que la sonrisa del bronce se borre para dar lugar a la carcajada, como también es posible que una lágrima furtiva se derrame. No muchas lágrimas; una sola, porque bien sabemos los argentinos que lo que mata es la humedad.



LA INTEGRACION DE CHILE

Fotos de CARLOS NEIRA

La auténtica integración deportiva automovilística entre los países de Sud América, propugnada precozmente por CORSA, ya está comenzando a funcionar. El primer paso concreto fue la presencia de pilotos y coches argentinos en Tarumá (Brasil), y la correspondiente de brasileños en el autódromo hace unas semanas.

El martes 6, autoridades del más alto nivel automovilístico de la República de Chile dieron otro paso fundamental en Buenos Aires al firmar con sus similares de CADAD una carta de intención, base de toda ulterior iniciativa para propender a esa integración.

Por el lado argentino los firmantes fueron los señores Alesio Chessel y Eduardo Labartete, presidente y secretario respectivamente del Comité Ejecutivo de CADAD, mientras que por el país trasandino lo hicieron el señor Sergio Santander F., presidente de la Federación Chilena de Automovilismo Deportivo (FADECH) y el doctor Carlos Frías Meneses, presidente de la Asociación Nacional de Automovilismo de Velocidad (ANAVE).

La carta de intención pone de manifiesto el interés de FADECH de integrarse al convenio del Campeonato Sudamericano de Automovilismo suscripto recientemente por Argentina y Brasil. Lo convenido expresa: "Realizar por ambas partes las tramitaciones necesarias ante los organismos que ejercen el poder deportivo automovilístico internacional en sus respectivos países para lograr, en el menor espacio de tiempo posible, la integración del automovilismo deportivo de Chile a la confrontación sudamericana que inspira el documento citado". El texto es lo suficientemente claro y de él se desprende la importancia del acercamiento.

.....

Aprovechando el viaje de Santander y Frías, CORSA los invitó a una charla informal sobre el tema. Acá va lo hablado:

CORSA: ¿Cuál es la estructura institucional del automovilismo en Chile?

Santander: Es algo diferente de la que existe en la Argentina. Los pilotos son representantes de clubes (con un sistema parecido al del fútbol en caso de pases de un club a otro); estos clubes se agrupan en asociaciones, de las cuales hay una —ANAVE—; hay otra —ANAR— que agrupa a los clubes de regularidad; una tercera —ANAKART— que hace lo propio con los clubes de karting; y, por último, ANAM, que regula el automodelismo. Estas cuatro asociaciones forman la FADECH, que a su vez está representada en el Consejo Nacional del Deporte juntamente con otras 32 federaciones de todos los deportes. Este Consejo es el que resuelve las franquicias impositivas, la entrada al país de elementos sin recargos aduaneros, etc. En el caso particular del automovilismo, el organismo que decide en estos casos es la FADECH.

CORSA: La integración entre Argentina y Chile en automovilismo, ¿en qué tipo de confrontación estaría basada?

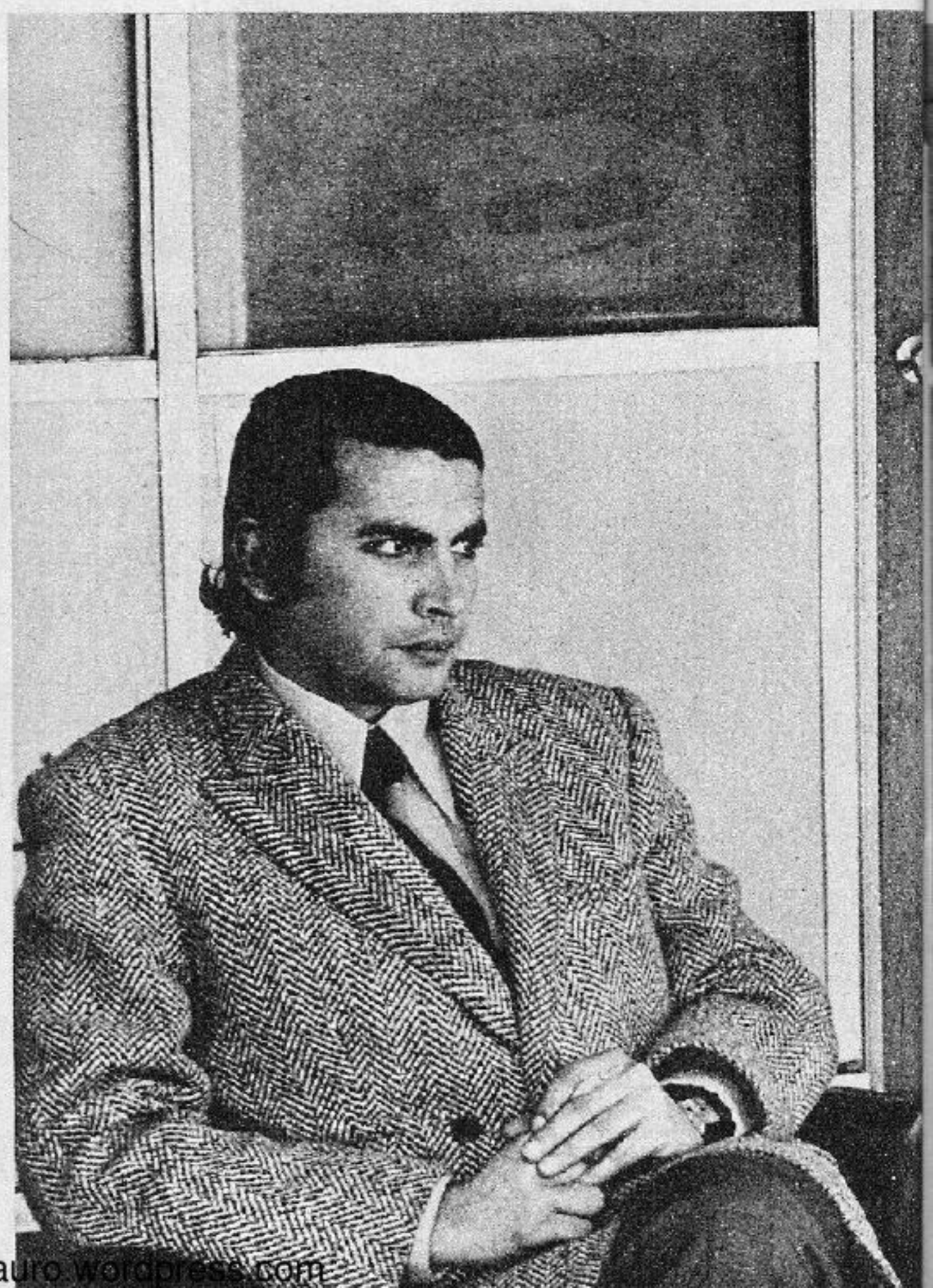
Santander: Hay que buscar primero los puntos de contacto, es decir, las categorías en las que haya cierta paridad reglamentaria. Estas, en la práctica, son: Fórmula 4, que fructificó en nuestro país luego de dos "temporaditas" en las que estuvieron presentes coches y pilotos argentinos. No hay muchos coches, pero los va a haber en un futuro no muy lejano. Otra es Turismo Standard, como se llama en Chile, y que no es otra cosa que Grupo 1 y Grupo 2. Esta es la categoría con la que mejor papel podríamos hacer y con máquinas que, como los Mini, Los Fiat 125 y los Volvo, entre otros, interesarían vivamente al público argentino. En cuanto a TC, sucede que nuestra fórmula es completamente diferente de la argentina, ya que permite el uso de motores de hasta 5 litros con un solo carburador y carrocerías modificadas. Por lo tanto, es interesante para el mercado chileno el antiguo parque de máquinas de TC "B", cuyos ejemplares se encuentran parados por falta de carreras. Hay en Chile unas cuantas de estas unidades, entre las que se cuentan algunas Liebres.

CORSA: ¿Con qué infraestructura autodromística cuenta Chile para la realización de eventos de importancia? ¿A quién pertenecen esos autódromos y dónde están ubicados?

Frías: Autódromos pavimentados de los que podríamos llamar de primera clase hay tres. El de Las Vizcachas, en las inmediaciones de Santiago, o sea en el centro del país, y los de Antofagasta y Arica, en la región norte. El primero de ellos es propiedad de una empresa inmobiliaria y al que se piensa incorporar todo un complejo deportivo (pileta de natación, canchas de tenis, etc.), mientras que los dos del norte son propiedad de sendos clubes de automovilismo. En el de Las Vizcachas el manejo deportivo relativo al automovilismo está a cargo de un club, que es el que está afiliado a la ANAVE. Además de éstos, hay unos siete u ocho más, que cubren las necesidades de todo el territorio nacional pero que no cubren los requisitos para ser considerados en un mismo plano con aquéllos.

CORSA: ¿Y en cuanto a la actividad en ruta, qué nos puede decir?

Santander: La actividad en ruta

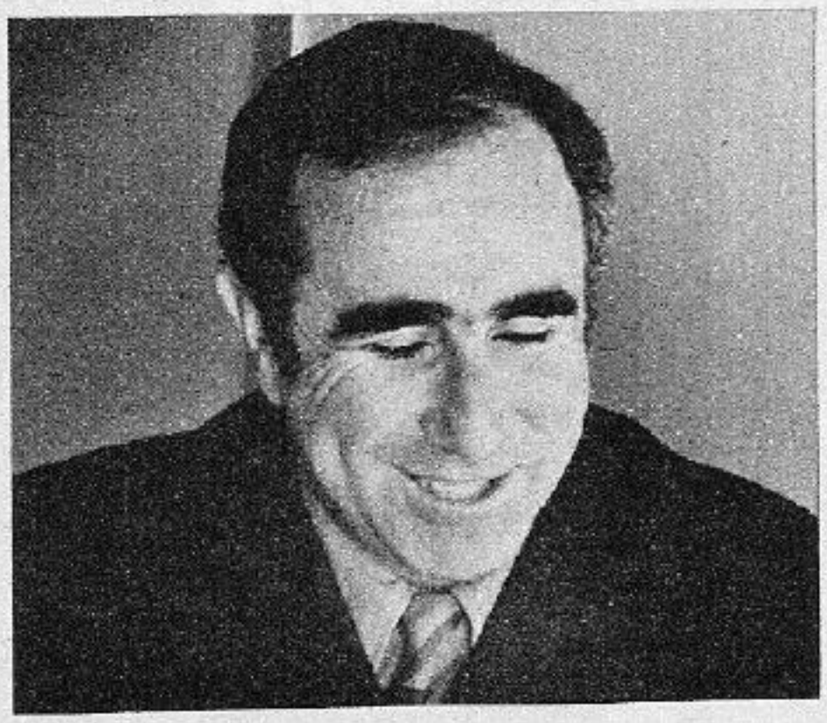


Sergio Santander (FADECH), a la derecha, y Frías Meneses (ANAVE): estrechando vínculos.

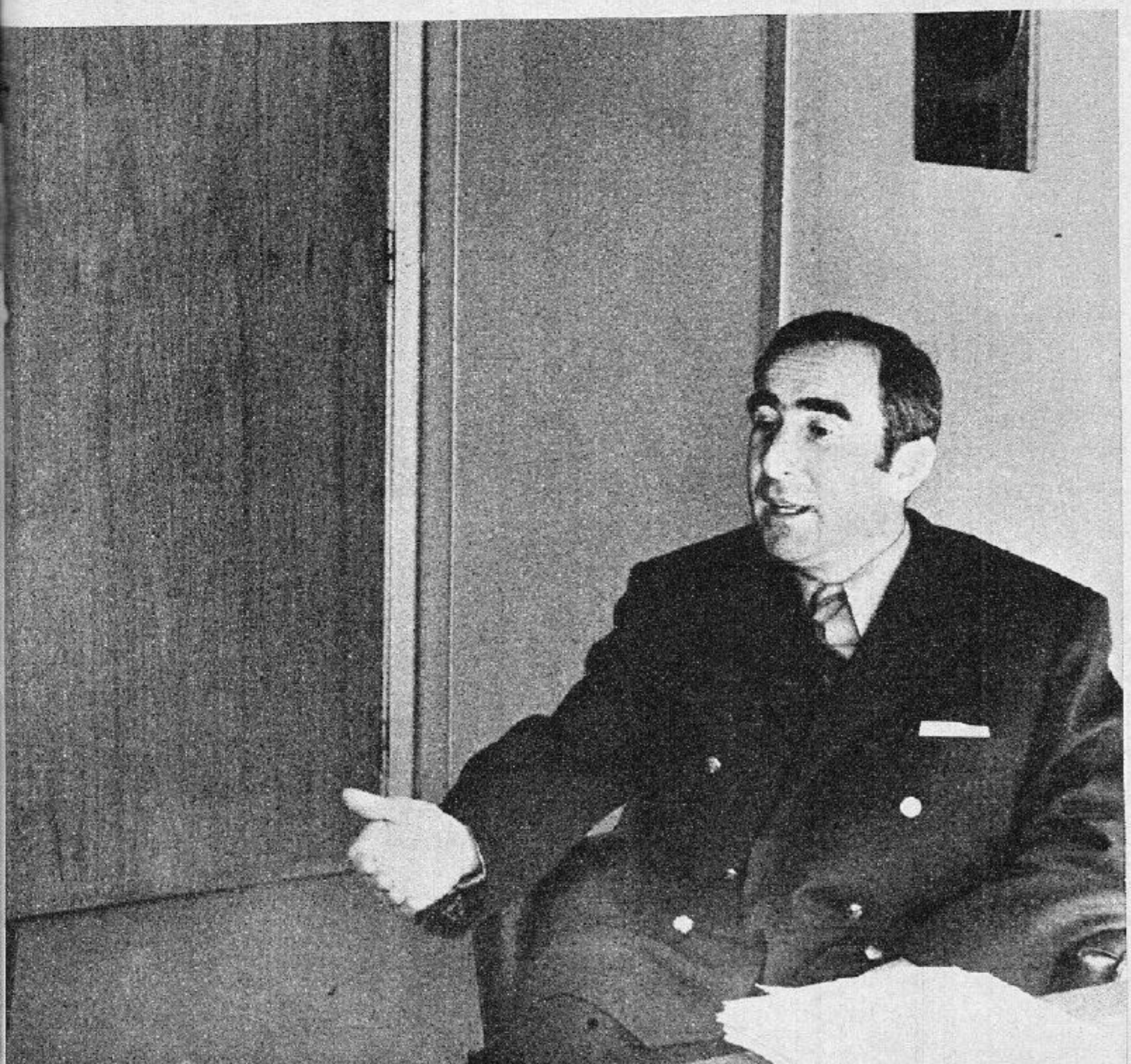
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Las más altas autoridades del automovilismo deportivo
de Chile, estuvieron recientemente en Buenos Aires para firmar una carta de Intención
que propende a lograr y afianzar la integración entre ambos
países. La ocasión fue propicia para que CORSA conversara con los enviados chilenos

RACION







es grande. Se utilizan algunos circuitos semipermanentes y también rutas troncales o secundarias para la realización de grandes premios o carreras ruteras. Por ejemplo: en plena temporada turística se interrumpió por una competencia la ruta troncal que lleva de Santiago a La Serena para hacer una carrera de ida y vuelta entre ambas ciudades.

CORSA: ¿Eso significa que las autoridades nacionales apoyan al automovilismo? Si es así, ¿el cambio de gobierno fortificó o debilitó esa posición y en qué medida?

Santander: El superior gobierno de Chile apoya decididamente al automovilismo desde el momento que es considerado como una actividad de extraordinaria repercusión popular, mediante la cual se consiguen no sólo fines sociales sino también de avance e investigación tecnológica. El pueblo de mi país es sumamente afecto a las carreras de automóviles, y en las carreras ruteras, en especial, el Estado contribuye generalmente con gran despliegue en lo atinente a infraestructura, como ser provisión de fuerzas de seguridad como carabineros, bomberos, helicópteros, ambulancias, etcétera

CORSA: Hablamos de una integración a niveles internacionales y surge la pregunta: ¿está Chile integrado en todas sus regiones?

Frías: Por la conformación geográfica de nuestro país —una estrecha franja que corre de Norte a Sur— sucede un poco lo que en la Argentina: la actividad mayor se desarrolla en la zona central. Sin embargo, en los extremos hay movimiento, si bien el del sur está muy ligado con vuestra Patagonia y el del norte tiene vinculaciones y confrontaciones con el Perú, país con el cual se advierte un intercambio positivo. Creemos, además, que el aporte de Perú a la Sud-Am puede ser muy positivo por la calidad de los "fierros" de que disponen en ese país, que entran bajo el amparo de reglamentaciones libérrimas.

CORSA: ¿La representación internacional del deporte automotor la tiene FADECH o algún otro organismo, como sucede en la Argentina?

Santander: Efectivamente, el representante internacional ante la FIA es el Automóvil Club de Chile.

CORSA: ¿Ustedes están conformes con ese estado de cosas?

Santander: No.

CORSA: ¿Cómo llegó usted al manejo del automovilismo deportivo en su país?

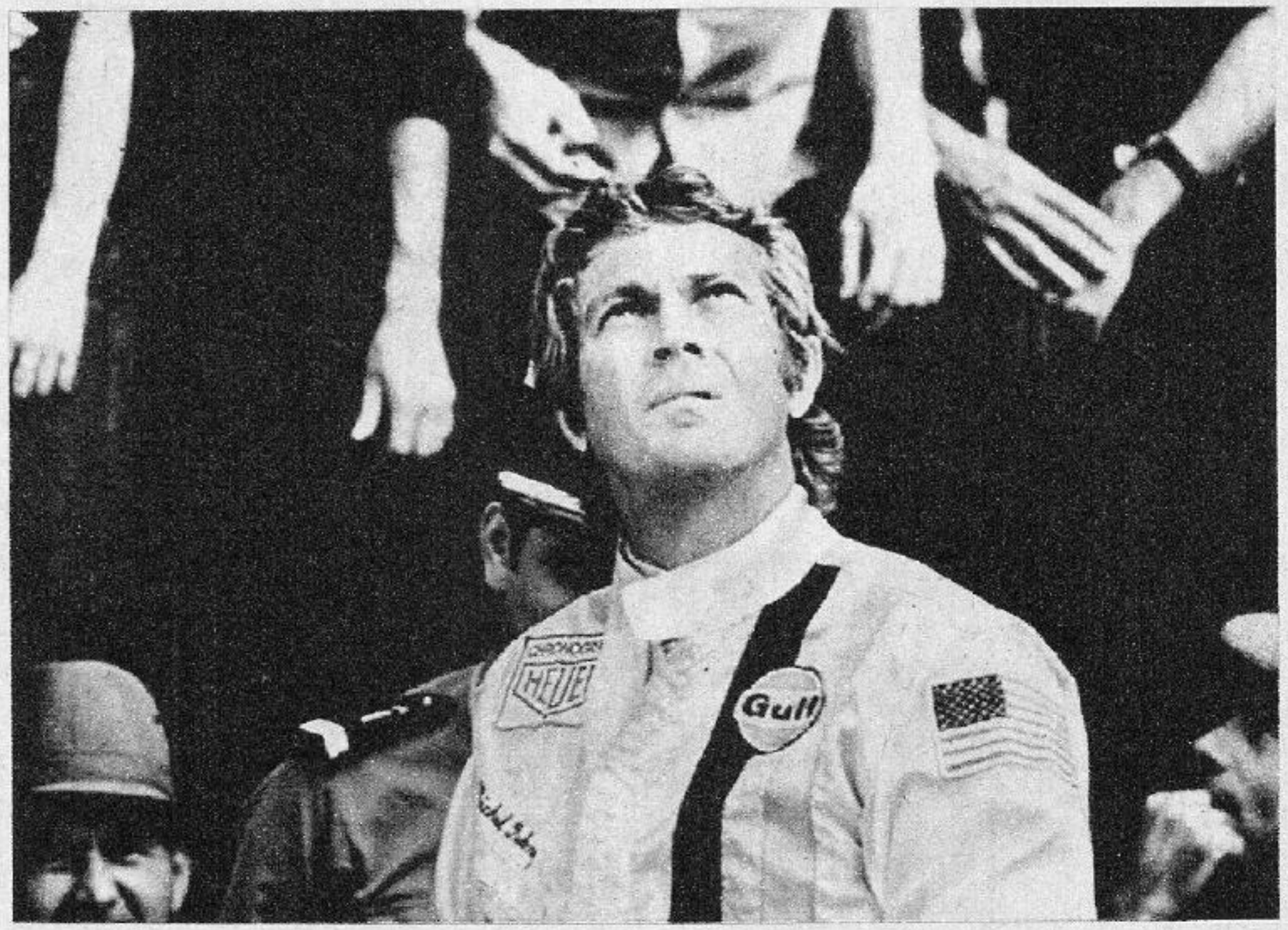
Santander: Yo corrí muchos años en TC hasta un accidente muy grave que tuve en 1965, del que me quedó esta leve renguera. Después corrí esporádicamente, solamente para despuntar el vicio. Mi club me eligió como representante y fui electo posteriormente para el cargo.

CORSA: Eso es todo. Muchas gracias

LOS PREESTRENOS DE CORSA

STEVE MC QUEEN EN LE MANS

El actor norteamericano consiguió que un productor contratara a las 25 máquinas más veloces del momento y a una veintena de pilotos de renombre. Objetivo: filmar la edición 1970 de Las 24 Horas de Le Mans. Resultado: lo sabremos dentro de poco, porque el film ya está por estrenarse en Buenos Aires



La cara del éxito. Steve Mc Queen, un excelente actor que se ha revelado como piloto.
El Porsche que conquistó el octavo puesto en la edición Le Mans 1970 y que sirvió para filmar la carrera.
El triunfo final correspondió a Vic Elford, tras ardua lucha.
Juan Manuel Fangio asesoró a Mc Queen sobre diversos aspectos del circuito.
Mc Queen corriendo en moto cross, otra de sus grandes pasiones.

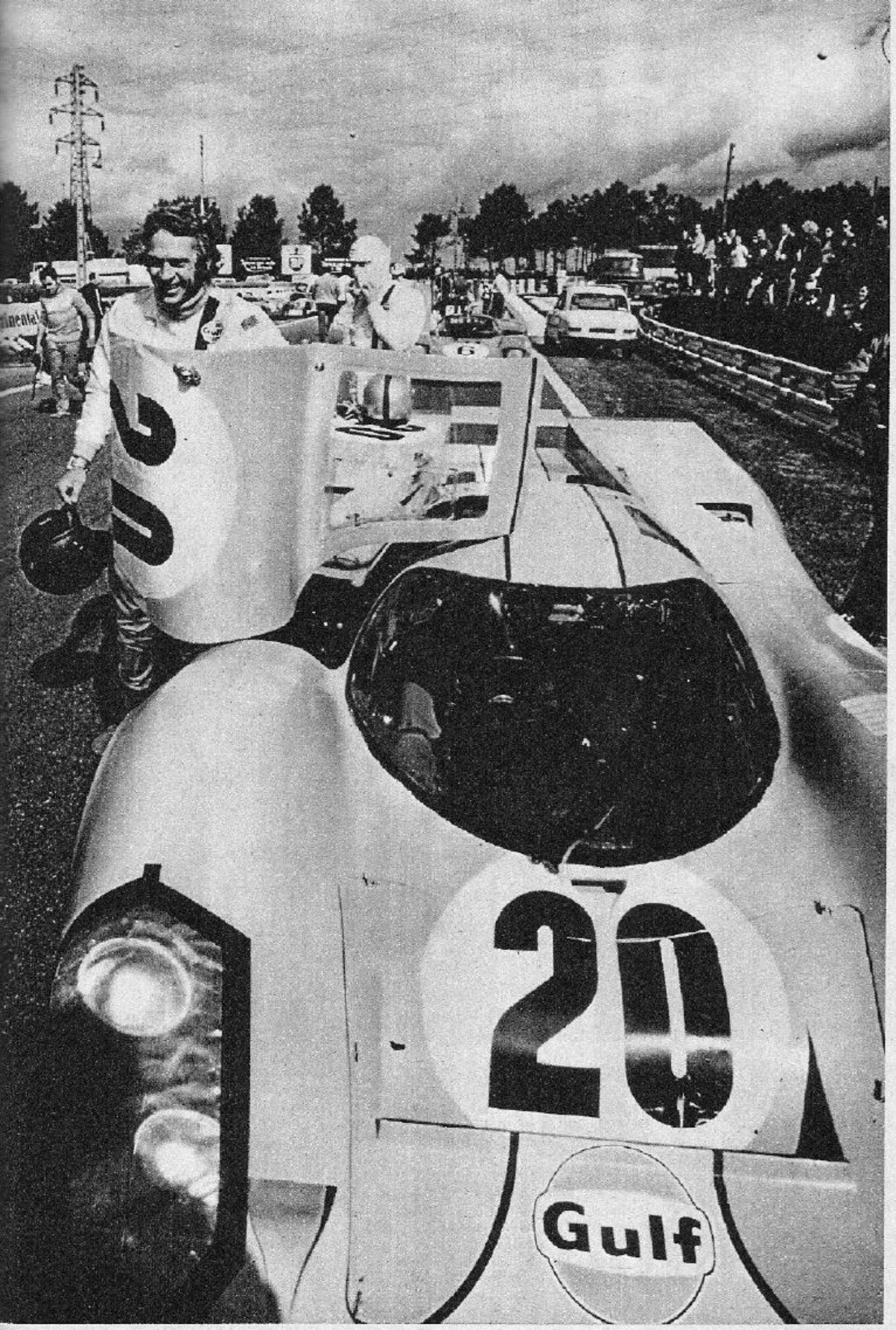
Nunca le alcanzó con gozar las mil prerrogativas que usufructan los ídolos. Steve Mc Queen, además de tener una pinta que mata, de ganar la mosca loca y de hacer generalmente lo que le viene en gana, alentó siempre un riesgo: la velocidad. Y no es un camelo oficializado por las agencias de prensa internacionales. Ya hace cinco años, Steve había rechazado los 500.000 dólares que le ofrecían para filmar junto a Nathalie Wood e Yves Montand, para tomar parte en los **6 Días de Erfurt,** una competencia internacional de moto cross que se realiza en Alemania del Este todos los años, y que está considerada como una de las más duras del mundo. Ante una frondosa lista de antecedentes parecidos, a nadie le extrañó que Mc Queen propusiera al productor Robert L. Rosen una película sobre **"Las 24 Horas de Le Mans"**. Para convencerlo, Steve embarcó al financista en una cabalgata a través de los circuitos más importantes del mundo (Daytona, Laguna Seca, Paul Ricard, Monza, etcétera) y en la edición de las 24 Horas de 1969, junto a un equipo de técnicos, utilizó más de 30.000 metros de película en experimentos de cámara, búsqueda de ángulos y sistemas de iluminación. Mc Queen, junto con el experto inglés Andrew Ferguson, se dio, de paso, el gustazo: compitió en las 12 Horas de Sebring con un Porsche 908, una máquina que, para asombro del mundo, ganó la clase de 3 litros y se ubicó a muy pocos segundos de la Ferrari 512 de Mario Andretti, que resultó triunfadora.

Antes de iniciar la filmación de **Las 24 Horas de Le Mans 1970,** el productor y Mc Queen debieron arreglar a la gente del Automobile Club de Louest de Francia y a los oficiales judiciales del departamento de Sarthe para poder utilizar el circuito. Por supuesto, los franceses se mostraron sumamente dispuestos a colaborar, sobre todo cuando el productor aceptó pagar 30.000 dólares por el uso de las pistas, además de prometer una inversión de 4 millones de dólares más en concentración de gente y materiales.

LAS GRANDES MANIOBRAS

Un terreno adyacente a la pista fue elegido como centro de operaciones de la compañía filmadora, que allí construyó, en sólo 11 días, una pequeña ciudad con oficinas, baños, dormitorios y dos gigantescas carpas de campaña para depósitos de materiales. Trajeron aguas des-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com









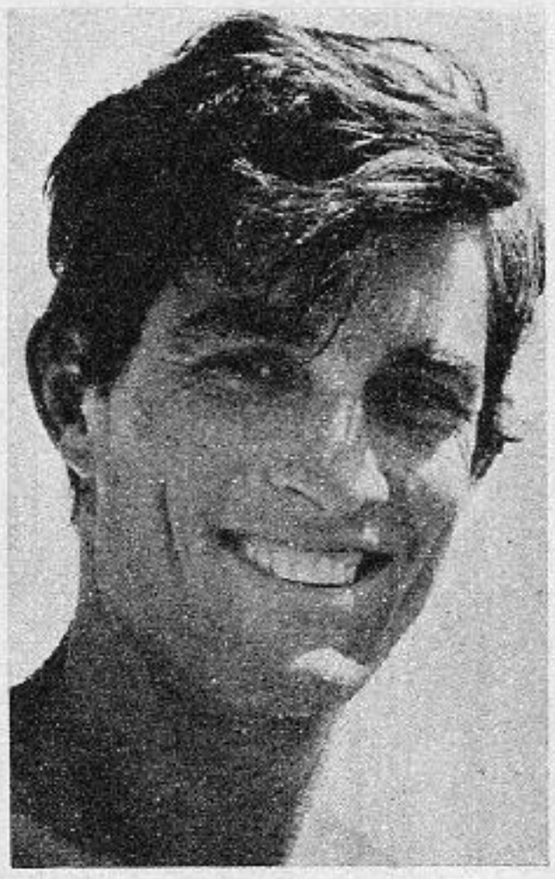
de 3 millas de distancia y debieron empalmar líneas de teléfonos que corrían a 8 millas del centro de filmación. Los edificios, prefabricados, se acarrearon desde Suiza. Hasta que, por fin, comenzó el trabajo, en la madrugada del 13 de junio, cuando los primeros de los 500.000 espectadores que asistirían a la fiesta, comenzaron a ingresar a la ciudad en cualquier tipo de vehículo: avión, tren, automóvil, a dedo, etc. Diecinueve cámaras, manejadas por 45 operadores, fueron apostadas alrededor de la pista. Las tres más importantes estaban especialmente montadas —creación del especialista hollywoodense Gaylin Schultz— delante y detrás del Porsche 908 que competía en la carrera, guiado por Herbert Linge y Jonathan Williams. Cuando, para sorpresa de todos, el Porsche pasó al primer lugar en las primeras doce horas de carrera, Mc Queen no cabía en sí de la alegría: había obtenido 70.000 metros de la más emocionante carrera del mundo, filmados desde un coche ganador, algo que nunca se había conseguido hasta el momento. El idilio no duró o, al menos, no alcanzó para que ganaran la carrera. De cualquier manera, el octavo puesto final fue saludado como un verdadero triunfo. Claro que allí no terminó todo. Cuando terminó la carrera, el productor decidio construir en Gran Bretaña una réplica exacta del circuito donde se pudieran filmar las secuencias secundarias. Del baile participaron todos: Jackie Icks, Jo Siffert, Vic Elford, Derek Bell, Richard Atwood (ganador de la 38ª edición de Le Mans), Mike Parkes, Maston Gregory, Gerard Larrousse, Herbert Linge, Herbert Muller, David Piper, Brian Redman y Rolf Stommelen. El técnico Ferguson también se preocupó por reunir a las 25 máquinas más veloces de la especialidad: dos Porsche 917, dos Ferrari 512, dos Porsche 908, un 914 y cuatro 911; un Matra, un Chevron, un Alfa Romeo, un Ford GT-40, además de un completo equipo de mecánicos.

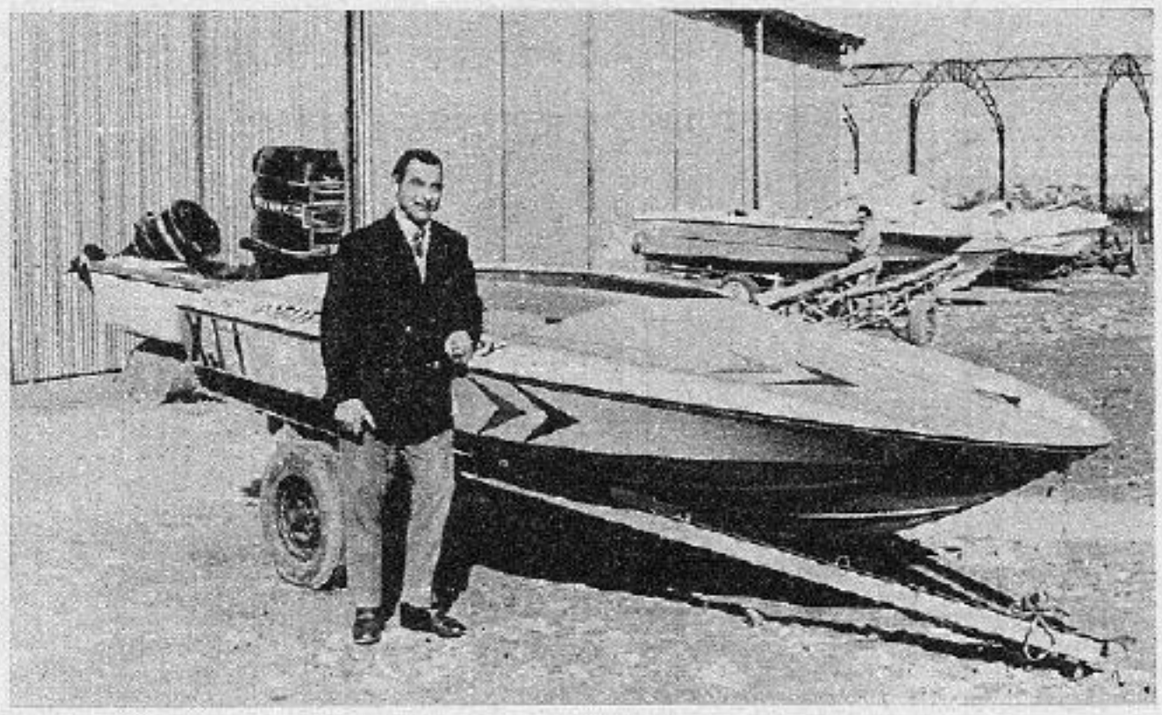
El mundo de las carreras nunca tuvo mucha suerte con los films que intentaron abordar el tema; los más cayeron en el teleteatro fácil; el resto carecía de emoción y orillaba el folletín. La copia original de "Las 24 Horas de Le Mans" ya está en Buenos Aires y será estrenada en los próximos días. Steve Mc Queen trasciente su papel, puesto que, además de ser un gran actor, ha demostrado ser un excelente volante. Será cuestión de juzgar, ahora, el valor que ha sabido imprimirle a éste, que puede ser su más importante y vívido testimonio.

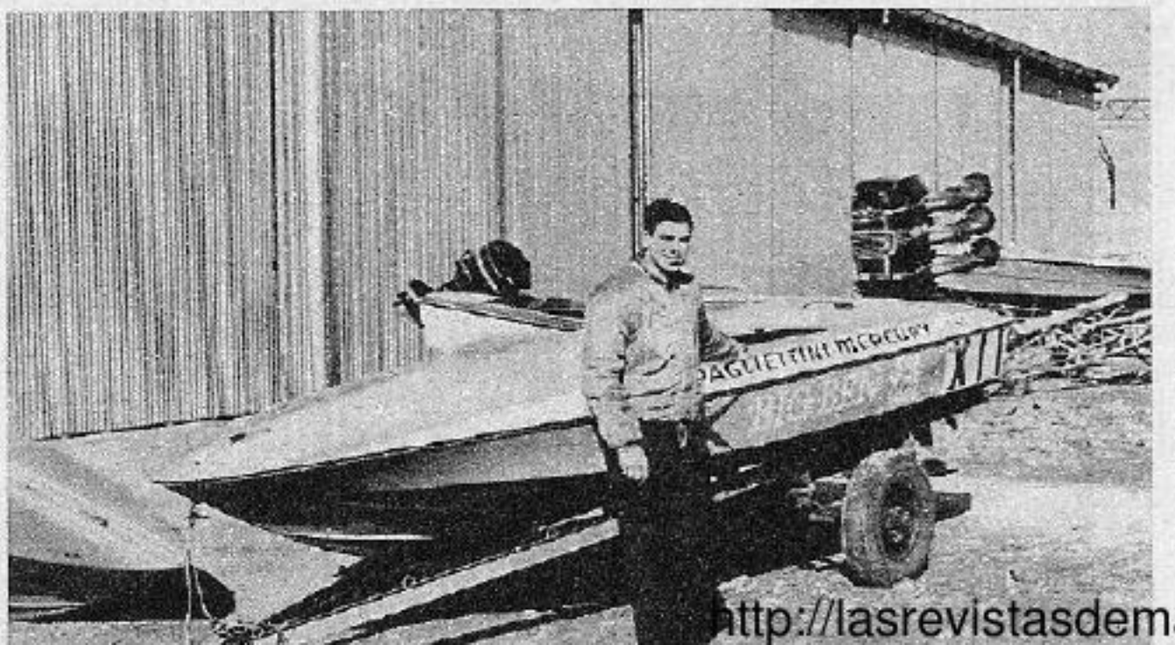
MOTONAUTICA

Las tentativas de record organizadas por la Federación Motonáutica culminaron con dos records mundiales y nueve argentinos. Lista completa de las categorías participantes y su división en clases. En Mojarra permanece inalcanzable el record de Italo Nunziatta

por NICOLAS GELORMINI





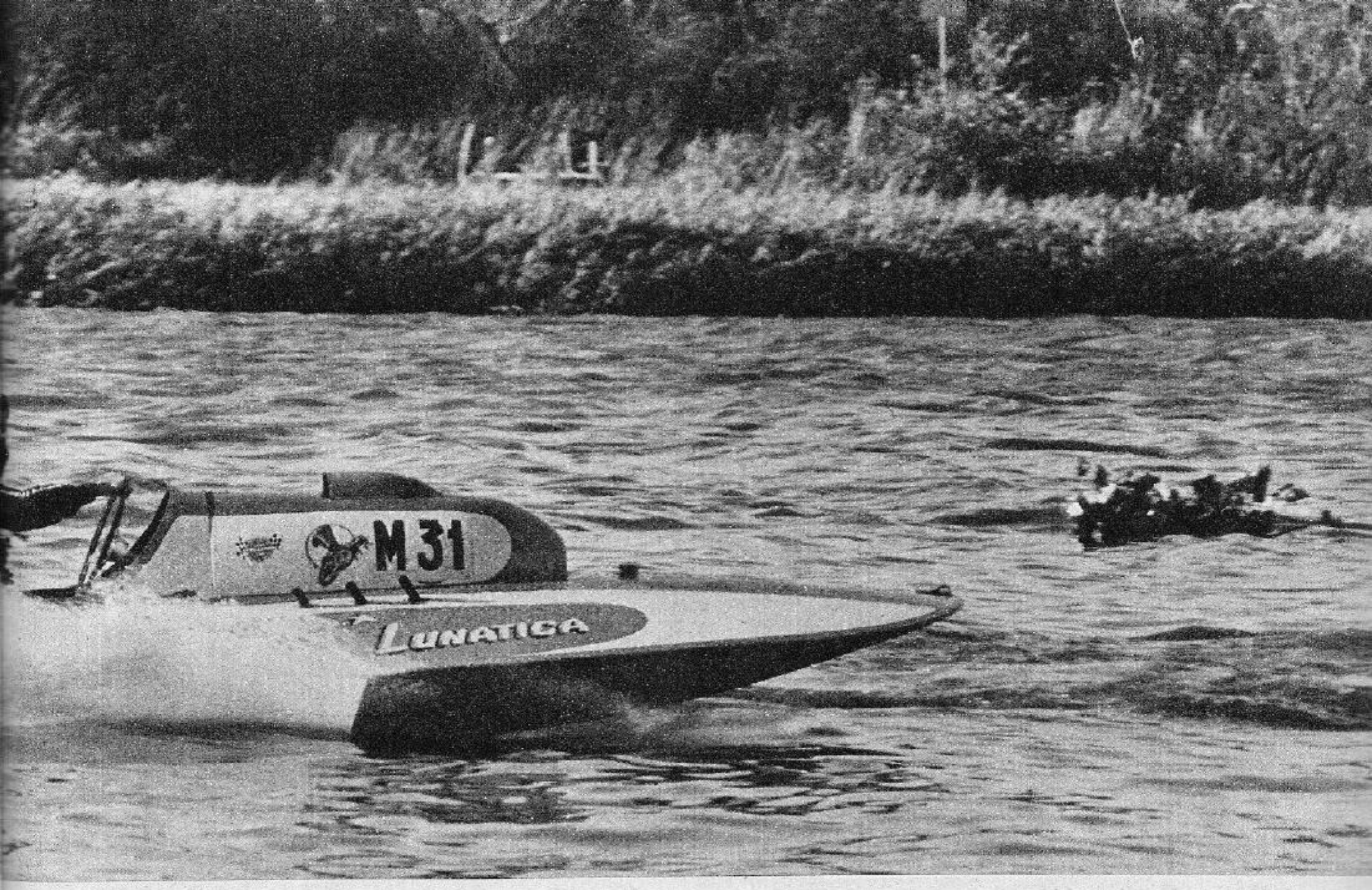


LOS RECO

El sábado 26 y domingo 27 de junio últimos (como dijimos en el Nº 273) la motonáutica argentina trascendió el plano nacional demostrando que, recursos mediante, se halla en los más altos niveles. Pedro Soriano y Juan Carlos Sarthou batieron dos records mundiales, inscribiendo por primera vez el nombre de un argentino al tope de los más rápidos de dos categorías. Pero además de esos dos registros notables (de los cuales ya nos hemos ocupado en detalle) hubo mucho más y muy bueno en aguas de Río Santiago. Hubo muchos corredores que se hicieron presentes dispuestos no solamente a obtener un record de velocidad sino a obtener algunos puntos más para el Campeonato Argentino de Timoneles 1971, ya que la Federación Motonáutica Argentina había oficializado los intentos, de forma tal que otorgaban puntaje para dicho campeonato. Es decir, el que obtenía mejor promedio en cada categoría se llevaba sus cuatrocientos puntos, batiera o no records; el segundo se llevaba trescientos, etc., siguiendo con la progresión decreciente común en las carreras de circuito. Quizá fuera ésa la causa de que hubiera muchos competidores, totalizando veintisiete intentos. La aplicación por primera vez a partir de enero de este año de las nuevas categorías Turismo Argentino y Gran Turismo hacía que las mismas no tuvieran records anteriores, por lo que estaban a plena disposición de los interesados. Solamente tres clases tenían records establecidos anteriormente, a saber: en los pequeños hidroplanos, clase OC, el año pasado José María Valente había establecido 89 km/h; Pedro Soriano, en Fuerza Libre, 179,500 km/h; y en la clase Mojarra estaba el record del inolvidable Italo Nunziata con 134 km/h, velocidad que está bastante por encima de la que desarrollan las mojarras actualmente. Planteadas así las cosas, entendemos útil hacer una breve reseña de qué es cada clase que intervino, aparte de los datos numéricos de cada intento que se indican en recuadro.

Clase Turismo Argentino: es una clase destinada a fomentar la participación de pilotos noveles, ya que se corre con lanchas de paseo en las que no pueden hacerse modificaciones ni en el casco ni en el motor, lo que da gran paridad a las chances. Tal como lo establece el reglamento de la Federación, deben ser lanchas de serie (no se admiten los prototipos) especialmente aptas para paseo,

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



...ORDS ARGENTINOS

Arriba: Rodolfo Hombre, a bordo de su Mojarra Lunática, en aguas del río Santiago anduvo más rápido que el "patrón" de la categoría, Alfredo Mathessius. ¿Qué pasará en el próximo enfrentamiento?

Alberto Reverdito (centro), recordman de la XJ. Exitosa reaparición después de una prolongada ausencia. Demostró sus virtudes de piloto y colaboró intensamente en la tarea que llevó a cabo el equipo Pagliettini-Mercury.

Izquierda, abajo: Germán Barbot. La lancha es la misma que la de Reverdito, pero el motor es un 100 HP. Casco, motor y piloto suman sus virtudes para dar por resultado un conjunto imbatible por el momento.

Arriba, izquierda: Héctor Boniface, campeón de su categoría, superó por muy poco a Felipe Uris. En los hidroplanos los Armini siguen siendo los grandes e increíbles ausentes.

esquí acuático, pequeños cruceros, etc. Los motores deben ser de producción en serie y poseer un sistema de marcha adelante y atrás que deba operarse, indefectiblemente, desde el puesto de comando. Es obligatorio correr con acompañante, debiendo piloto y acompañante permanecer sentados todo el tiempo en los asientos delanteros. En esta clase, en la categoría TA (hasta 45 HP) Carlos García Montes impuso sin problemas la velocidad de su Carniti. En la TB, José Pini (vencedor de varias regatas, entre ellas el índice de performance en la San Fernando-Carmelo-San Fernando) anduvo muy rápido; los casi 70 km/h que obtuvo prácticamente lo trasforman en inalcanzable por el momento. En la TD, el patrón de la misma, Francisco Orden, corrió solo, se llevó 400 puntos para el campeonato y volvió a demostrar que bajo la carcaza de su Mercury 100 hay muchas vueltas todavía. Por el momento no tiene rivales.

Clase Gran Turismo: pueden participar en esta clase las lanchas que, construidas en serie o no, pueden ser presentadas con tipos especiales y características de competición. La propulsión puede ser mediante hélice sumergida o turbina de agua. Se divide en dos grandes grupos: con motor fuera de borda e interno. Puede correrse solo, sin necesidad de llevar acompañante. En la XD, Emilio López se quedó con el record, con muy poca ventaja sobre Buchele, triunfando así en un escenario que últimamente le había resultado esquivo. Muy lejos de ellos quedó Jáuregui Lorda. En la XI, Germán Barbot no debe tener problemas: el Codinet anda bien, el Mercury 100 está "al pelo" y él es un extraordinario piloto: ¿en qué mejores manos puede estar un record? En la XJ reapareció, tras prolongada ausencia, Alberto Reverdito. Utilizó la lancha de Barbot, pero con el Mercury 135; el resultado fue una amplia ventaja sobre Muñoz de Toro, ventaja que podría haber sido mayor si una de las palas de la nélice no hubiera chocado con algo, doblándose y disminuyendo su rendimiento.

Fuera de borda de carrera: en la CC (casco, carena y motor libres) Valente fracasó en el intento de batir su propia marca. Por su parte, Héctor Boniface, en la OF, la categoría más nutrida, superó por algo menos de un kilómetro a Felipe Uris. A menos de un kilómetro de éste quedó Carlos Barri, y a tres de este último Alfredo Hernandorena. Sumemos la ausencia de Freddy Armini y pensemos lo que puede esperarse de esta clase, que siempre fue una de las principales animadoras de las tardes motonáuticas. Pocas veces se ha visto tanta paridad de fuerzas en una categoría. En la OI, Juan Carlos Sarthou impuso las virtudes del tres puntos y aunque nadie lo apuraba estableció una marca que va a ser difícil alcanzar. La ON, dejando de lado el mundial y ciñéndonos a los intentos de record argentino, marcó una diferencia abrumadora a favor de Néstor Sarthou, quien por apenas dos kilómetros no alcanzó el registro de su hermano.

Clase Argentina Mojarra: no abundamos en detalles por ser ampliamente conocida; son hidroplanos de casco obligatoriamente iguales y propulsados por motor Ford 60 HP, en el que se admiten algunas modificaciones. Todo el mundo daba por descontado el triunfo de Mathesius, pero Rodolfo Hombre, ratificando sus palabras de no hace mucho, demostró que progresa lenta pero seguramente. La ayuda que le significó alguna falla del motor de la Estrellita no resta méritos a su triunfo, ya que aventajó a Mathessius por un kilómetro exacto. Claro que al →



José Pini sonríe satisfecho después de haberse trasformado en el primer recordman argentino de la clase TB.

record argentino de la clase (134 km/h de Nunziatta) resulta en estos momentos tan inalcanzable como Saturno.

Fuerza Libre: Pedro Soriano, único participante, y que había batido el record mundial, quedó a un kilómetro de su propia marca. En esta categoría no hay limitación de ningún tipo ni al casco ni al motor.

Las conclusiones más importantes de estos intentos son dos: primero, que las Clases de velocidad pueden dar un espectáculo extraordinario; piénsese en la performance de Sarthou, que con un Mercury 135 standard rozó los 170 km/hora. La categoría ON, punto de mira de nuestros mejores proyectistas y pilotos, va a ver incorporarse dentro de poco un aparato de Jorge Regnicoli que debe andar en una velocidad parecida a la de la Melange. Otra clase de velocidad que sin lugar a dudas surge es la Fuerza Libre, donde ya hay cuatro hidroplanos gemelos del Algramar con Ford F-100, un Chevrolet siete bancadas y un Torino sobre un casco parecido. La segunda conclusión es que en momentos difíciles para la motonáutica es alentador ver trece intentos de record en clases de turismo, donde ya no sólo hay fomento sino también mucha velocidad. El afán demostrado por los pilotos en llevarse los puntos para el Campeonato puede ser el mejor presagio para las futuras competencias.

SERIE EN BORDA DE CARRERA (EX RACER)

R 1 motor de hasta 1.000 cm³
R 2 motor de más de 1.000 y hasta 1.500 cm³
R 3 motor de más de 1.500 y hasta 2.000 cm³
R 4 motor de más de 2.000 y hasta 2.500 cm³
R 5 motor de más de 2.500 y hasta 5.000 cm³
R 6 motor de más de 5.000 y hasta 7.000 cm³
R 7 motor de más de 7.000 cm³

SERIE FUERA DE BORDA DE CARRERA

O J motor de hasta 175 cm³
O A motor de más de 175 y hasta 250 cm³
O B motor de más de 250 y hasta 350 cm³
O C motor de más de 350 y hasta 500 cm³
O D motor de más de 500 y hasat 700 rm³
O F motor de más de 700 y hasta 1.000 cm³
O I motor de más de 1.000 y hasta 1.500 cm³
O N motor de más de 1.500 y hasta 2.000 cm³
O Z motor de más de 2.000 cm³

CLASE ARGENTINA TURISMO (EX ANEXO P)

T A hasta 45 HP y 3,60 m de eslora
T B hasta 60 HP y 4,00 m de eslora
T C hasta 85 HP y 4,20 m de eslora
T D hasta 105 HP y 4,30 m de eslora
T E más de 105 HP y eslora 4,40 m

CLASE ARGENTINA GRAN TURISMO (EX TURISMO)

(para motores fuera de borda)

Categoría	cilindrada en cm³	manga x eslora	peso (mín.)	asientos (mín.)
X C	más de 400 y hasta 550	5,3	135	3
X D	más de 550 y hasta 750	5,7	170	4
X E	más de 750 y hasta 850	5,7	170	4
X F	más de 850 y hasta 1.000	6,8	210	4
N G	más de 1.000 y hasta 1.150	6,8	210	4
X H	más de 1.150 y hasta 1.350	6,8	240	4
X I	más de 1.350 y hasta 1.500	7,3	240	4
X J	más de 1.500 y hasta 1.650	7,3	300	-
X JJ	ilimitada	9,3	300	4

SERIE	CLASE	EMBARCACION	PILOTO	MOTOR	HP	Km/Hora	OBSERVAC.
Turismo	TA	Miss Ciunáutica	Avelino Mazza	McCulloch	45	46,362	—
Turismo	TA	Ventarrón	Carlos García Montes	Carniti	45	57,110	Record
Turismo	TB	Tahutah	José Pini	Mercury	50	68,183	Record
Turismo	TB	Kascote	Raúl Signore	Mercury	50	64,749	—
Turismo	TD	Rosa C	Francisco Orden	Mercury	100	83,721	Record
Gran Turismo	XD	Cadorcha	Emilio López	Mercury	50	76,597	Record
Gran Turismo	XD	Melody III	Julio Jáuregui Lorda	Mercury	59	72,653	—
Gran Turismo	XD	Lunga	Carlos Buchelo	Mercury	50	78,191	—
Gran Turismo	XI	Laureane VI	Lucio Morales	Johnson	115	86,574	—
Gran Turismo	XI	Chita XXII	Germán Barbot	Mercury	100	102,710	Record
Gran Turismo	XJ	Chita XXII	Alberto Reverdito	Mercury	135	109,936	Record
Gran Turismo	XJ	Orion II	Ricardo Muñoz de Toro	Mercury	135	102,585	—
Gran Turismo	XJ	Aries	Ricardo Viaggio	Mercury	125	99,587	—
Racer	OC	MariCero	José María Valente	König Yumpa	30	98,902	No bate
Racer	OF	Neurus	Carlos Barri	Mercury	50	110,464	—
Racer	OF	Bernardine	Héctor Boniface	Mercury	45	111,995	Record
Racer	OF	Monique	Alfredo Hernandorena	Mercury	45	107,509	—
Racer	OF	Piratín	Felipe Uris	Mercury	50	111,178	—
Racer	OI	Melange	Juan Carlos Sarthou	Mercury	100	129,503	Record
Racer	ON	Melange	Néstor Sarthou	Mercury	135	167,532	Record
Racer	ON	Sea Star	Oscar Guembe	Chrysler	135	104,651	—
Mojarra		Estrellita V	Alfredo Matheslus	Ford	60	110,795	No bate
Mojarra		Freskyia	Juan Jaremczuk	Ford	60	102,420	No bate
Mojarra		Lunática	Rodolfo Hombre	Ford	60	113,792	No bate
Fuerza Libre		Algramar	Pedro Soriano	Ford	160	178,660	No bate

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA ACTIVIDAD ZONAL

Prov. de BUENOS AIRES

NECOCHEA

PARA UN NECOCHENSE

Nueva fecha del campeonato zonal fiscalizado por A.Z.A., Asociación Zonal de Automovilismo, bajo la organización de los clubes Palermo y Rivadavia de Necochea, y nuevo triunfo del volante local Enrique Gallinotti.

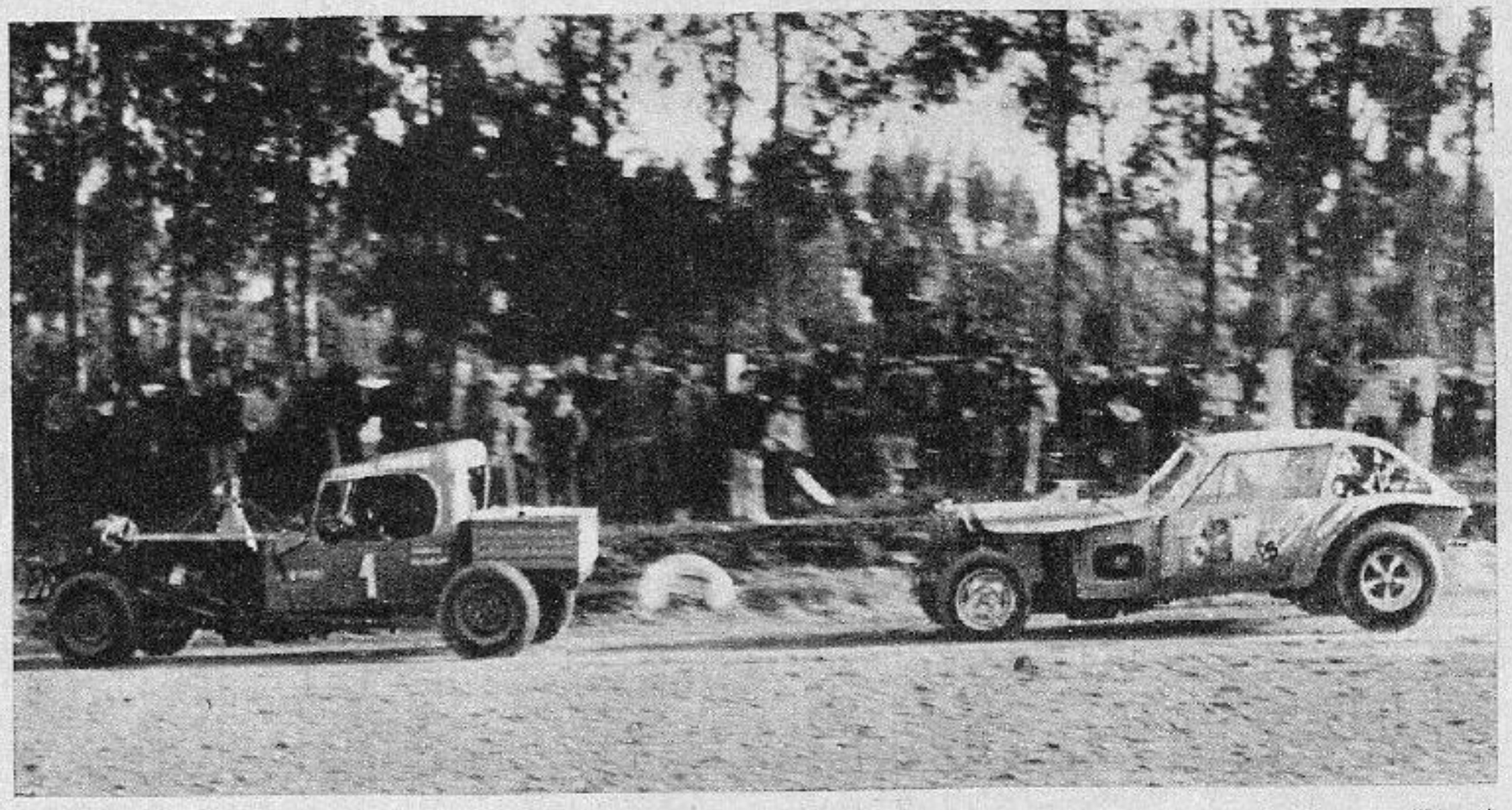
Muchos problemas para los organizadores los cuales fueron superados en su mayoría: una semana seguida de lluvia había puesto la pista en pésimas condiciones, pero la dedicación y empeño de la gente tuerca de Palermo y Rivadavia allanó ese problema sacando el agua de cualquier manera, haciendo circular coches y camionetas horas y más horas, y el sábado por la noche quemando 650... sí, 650 cubiertas de coches y camiones para ayudar a que la pista estuviera en condiciones, cosa que lograron ampliamente.

El otro problema, que no pudo ser solucionado, fue completamente ajeno a los organizadores, pues se trataba de la escasa cantidad de máquinas participantes: diez coches en Turismo Mar y Sierras y nueve Cafeteras, cifra realmente alarmante e injustificada por lo reducida.

No obstante ello, el espectáculo fue bueno gracias a que todos se prodigaron ampliamente y hubo lucha, pues si bien eran pocos todos eran buenos.

Debido a la poca cantidad de máquinas, en Cafeteras se disputaron tres series, resultando vencedor por suma de tiempos el volante de Lobería, "Don Sapo", seudónimo adoptado por S. E., que venció en la primera serie, tercero en la segunda y segundo en la última, obteniendo así 55 puntos ganadores.

Lo escoltó el actual puntero de esa categoría, Oscar Castellano, que por problemas de un encontronazo al largar se ubicó sexto en la serie inicial, pero en las otras logró emocionantes triunfos en ambos fue el hombre espectáculo y mas, consiguiendo así 52 puntos para la colocación final; y en tercer término, completando la trilogía loberense, el otro hombre de esa localidad, Guillermo Raggio, que gracias a sus dos segundos puestos y un tercero en la serie final consigue totalizar 49 puntos. A continuación se ubicaron el marplatense Edgardo Vera; el representante de Gral. Pirán, Luis Finocchio (que trajo empujando su máquina casi medio circuito por rotura de bomba de aceite), y los dos representantes de Balcarce, Miguel Sánchez Pouyade y Jorge Reymonte.

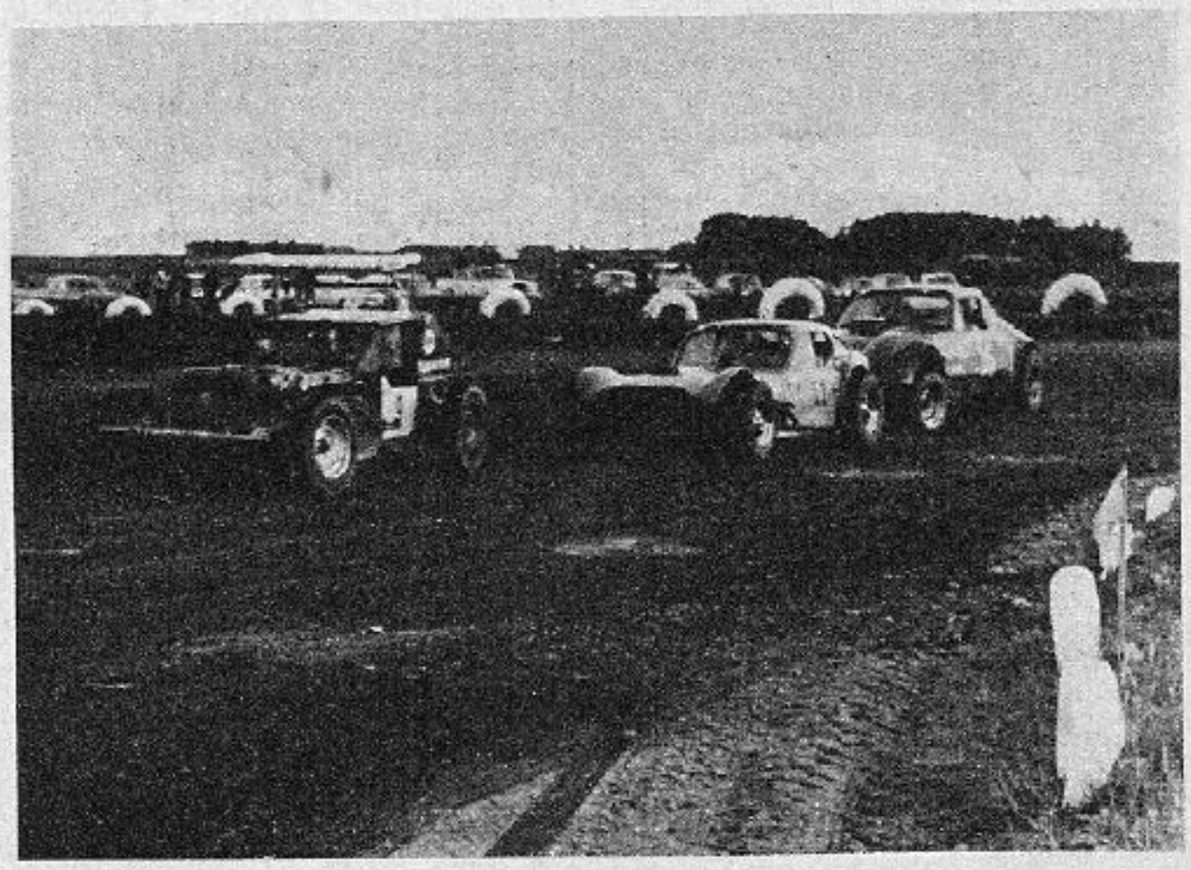


S. E., "Don Sapo", luchando con su coterráneo Guillermo Raggio y tratando de pasarlo.

En Turismo Mar y Sierras las cosas fueron mejor, si bien se corrieron dos series y una final donde participaron también Vera y Reymonte, debido a que poseen cafeteras con motor de tres litros encuadrados dentro de la categoría Mar y Sierras.

Cómodo triunfo, en la primera serie, del volante local Enrique Gallinotti, siendo escoltado por Jorge Roux con la famosa "Negrita". Segunda serie para el volante de San Cayetano, Edgardo Pérez, que venció por 15" a su coterráneo Raúl Salerno, llegando tercero Oscar Erratchu con el legendario "Tractor" ex Casá

Tres exponentes de Turismo Mar y Sierras... Nº 9, una cafetera con su alerón y luego trasformada para esta categoría, conducida por Edgardo Pérez; el Nº 11, recién salido del horno, haciendo su segunda presentación y conducida por Raúl Salerno; y al final el Nº 36, aunque con ligeras reformas se adivina el legendario "Tractor" de Eduardo Casá, ahora conducido por Oscar Erratchu.



Esperada final e intenso duelo entre Roux y Gallinotti por espacio de varios giros, hasta que el volante del Ford toma la delantera desplazando al Chevrolet (pareciera estar relatando una vieja competencia de TC).

Siguen las vueltas y, pese a las acometidas de Roux, la bandera indicando los quince giros señala a Enrique Gallinotti como cabal triunfador, escoltado por Jorge Roux a solamente 5", y luego arribando Edgard Pérez, Edgardo Vera, Anselmo Quintanar, Roque Spertino, Jorge Reymonte y Raúl Salerno.

El espectáculo estaba cumplido y la gran cantidad de público que se hizo presente en el parque Zugazua de Necochea se iba conforme, pero... deseando que para la próxima haya más máquinas. Las medidas deben adoptarlas las entidades que agrupan a los corredores, pues estamos completamente de acuerdo en que se soliciten más premios y se consigan ventajas para quienes hacen el espectáculo, pero también está la obligación de brindar un buen espectáculo con la mayor cantidad posible de competidores.

MENDOZA

72 Horas del Ruido

TRIUNFARON ANZULOVICH, UBERTONE y CERRUTTI



Organizar 72 Horas de Ruido en Cuyo, tratando de juntar autos de tres categorías como para ofrecer un espectáculo importante, es algo que se logra merced a muchos días de trabajo, mucho esfuerzo y particularmente gran dosis de cariño. Estos elementos se conjugaron para que todo saliera tal cual se pensó desde un comienzo.

El ruido dio comienzo el viernes nueve con la carrera para Grupo 2, quinta por el campeonato zonal cuyano. La primera categoría en salir a la pista del flamante autódromo Los Barrancos fue la "A", como lo indica el alfabeto.

El espectáculo resultó sumamuerte entre Raddi, Anzulovich, Maluff y Rey, que se dieron como en la guerra, demostrando que los luff y Rey, que se dieron como en la guerra, demostrando que los renolitos del zonal caminan sin broma y los pilotos ídem. Finalmente logró vencer Anzulovich; el resto de los que hicieron el gasto fue quedando fuera de carrera por distintos problemas, incluyendo la pinchadura de un pistón en el motor de Maluff mientras marchaba en punta tres vueltas antes de finalizar la carrera. De cualquier forma, muy merecido el triunfo de Anzulovich, quien salió a correr con lo que tenía, sin ningún tipo de especulaciones.

Le tocó el turno a la de los Fiat y Peugeot: en total fueron seis autos los que se presentaron en línea de partida. Pocos en número pero de excelente calidad todos. Roberto Bertone, con un afiladísimo 404, se impuso no sin antes tener que vérselas con Osvaldo Blayetta Peña, quien saboteó el triunfo durante las tres cuartas partes de la carrera y que finalmente tuvo que conformarse con un tercer puesto. El segundo puesto fue para Hugo Ramos quien pudo finalmente debutar con su berlina 1600 con mano de Ballestrini.

Sin brillo trascurrió el desarrollo de la clase "C". Son muchos los problemas que la afectan y pocos los autos para competir. Jorge Cerrutti se impuso sobre Juan Carlos Palma, a quien aventaja ahora en las posiciones del campeonato zonal.

Ocurrió un accidente, afortunadamente sin consecuencias para su protagonista, Hugo Pucciarelli.

PATIO DE BOXES

Con carita de felicidad se lo vio a Mario Cicchitti mojarse la cara y rociar el auto con agua bendita de la Virgen de Lourdes de Francia.

Cascote Juárez esta vez no corrió pero estuvo como jefe de equipo de su comprovinciano Jorge Zegaid.

Aldo Asteciano (Cabezón) recorrió los boxes varias veces en busca de un casco a su medida; consiguió uno con la promesa de no decir quién se lo prestó.

Días antes de la carrera Blayetta Peña salió a ablandar su cupé 1600. Se equivocó, y en vez del motor ablandó la carrocería: tuvo que cambiar el casco y poner el de una berlina.

Al ver que demoraba en largar su categoría, Roberto Segiaro apuraba a sus rivales aduciendo que en cuanto se entra el sol le comienzan a doler las articulaciones (la llaman el Tío de la C).

Alberto Guatelli dio la nota de elegancia al salir a competir con impecable camisa blanca y estridente corbata de seda italiana.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



POSICION CAMPEONATO ZONAL CUYANO

CATEGORIA "A"

Pos.	Piloto		Marca	Ciudad
1º	Guido Angel Raddi	33	Renault	San Rafael
2º	Juan Hector Anzulovich ...	27	Renault	San Luis
3º	Orlando Maluff	12	Renault	San Luis
4º	Jorge Cerrutti	7	Renault	San Luis
5º	Danilo Mora	6	DKW	Mendoza

CATEGORIA "B"

Pos.	Piloto		Marca	Ciudad
1º	Roberto Ubertone	29	Peugeot	Mendoza
2º	Osvaldo Blayotta Peña	19	Fiat C.	Mendoza
3º	Juan Raúl Sosa	18	Fiat C.	San Luis
4º	Juan Carlos Rodríguez ...	10	Fiat C.	San Rafael
5º	Néstor Hugo Ramos	6	Fiat 1600	Mendoza

CATEGORIA "C"

Pos.	Piloto		Marca	Ciudad
1º	Raúl Jorge Cerrutti	24	Torino 380W	Mendoza
2º	Juan Carlos Palma	21	Torino 380W	San Juan
3º	Hugo Mario Pucciarelli ...	10	Torino 380W	Mendoza
4º	Alberto Guatelli	10	Torino 380W	Mendoza
5º	Roberto Luis Seggiaro	9	Torino 380W	Mendoza

"ZONAL CUYANO" 5ta. carrera - 9 de Julio de 1971

CLASIFICACION

CATEGORIA "A"

Pos.	Nº	Piloto	Vueltas	Marca	Tiempo
1º	2	Juan H. Anzulovich ..	30	Renault	35m 06s 4|10
2º	4	Danilo Mora	30	DKW	35m 48s 6|10
3º	1	Guido A. Raddi	30	Renault	36m 06s 8|10
4º	10	Aldo Asteciano	29	Renault	35m 18s 4|10
5º	9	Mario Cichitti	28	Renault	35m 13s 4|10
6º	8	Juan Robledo	28	Renault	35m 20s 4|10
7º	7	Eduardo Kerman	28	Renault	35m 52s 8|10
8º	19	"Antoo Pichela"	28	Renault	36m 11s 2|10

CATEGORIA "B"

Pos.	Nº	Piloto	Vueltas	Marca	Tiempo
1º	30	Roberto Ubertone ...	30	Peugeot 404 ...	32m 01s 8|10
2º	35	Néstor H. Ramos	30	Fiat 1600 B	32m 53s 2|10
3º	33	O. Blayetta Peña	30	Fiat 1500 B	33m 01s 2|10
4º	34	Vicente Abramo	29	Fiat 1500 C	32m 52s 2|10
5º	32	Juan C. Rodríguez ...	28	Fiat 1500 C	32m 45s 8|10
6º	31	Juan R. Sosa	23	Fiat 1500 C	32m 03s 4|10
7º	37	Jorge Zegaib	22	Fiat 1500 C	32m 46s

CATEGORIA "C"

Pos.	Nº	Piloto	Vueltas	Marca	Tiempo
1º	47	Jorge R. Cerrutti	30	Torino 380W ...	29m 47s
2º	48	Juan C. Palma	30	Torino 380W ...	29m 48s 4|10
3º	45	Roberto L. Seggiaro .	27	Torino 380W ...	28m 58s
4º	50	Carlos Zocco	21	Chevrolet SS ..	21m 25s

G-1 EN LOS BARRANCOS

Con el afán de promocionar la nueva categoría Turismo Nacional la gente de la Federación Regional organizó una carrera, más que nada en carácter experimental. El propósito era hacer conocer las bondades del nuevo G-1, ya que el próximo año el campeonato regional será para esa clase.

En razón de no haber la suficiente cantidad de inscriptos en la clase "B", los organizadores decidieron largar la serie junto con los de la "A".

También en Cuyo la gente se está acostumbrando a ver ganar al 128. Felipe Hernández tomó la punta de entrada y comenzó el paseo con por lo menos 10 km/h más que los Deca que lo seguían. En resumen, todo se limitó a esperar que Hernández concluyera de girar para poder retirarse.

de F-2, se cumplió la prueba de G-1 correspondiente a la categoría "C". La supremacía del león en la categoría hasta 1600 cm³ nos da un poco que pensar sobre lo que puede ser el campeonato zonal cuyano el próximo año. Una decena de autos en esta categoría demostraron que, como ya dijimos en otra oportunidad, el G-1 va a tener mucha gente en sus filas. Como carrera promocional estuvo bien, a los muchachos les falta un poco de preparación —tanto a los autos como a ellos—, pero es una experiencia macanuda que les va a ayudar para que el año próximo todo sea mejor. La bandera a cuadros encontró a cuatro representantes de Peugeot en punta: Carlos Manzano, José Florentino, "Atila" y Robby Ubertone, todos con 504, fueron los que hicieron



En la "A" se presentó una nutrida cantidad de autos, evidenciando que la clase da para mucho. Vimos ganar a Simonetto con una ventaja apreciable, demostrando que el Renault con mecánica Robelloso camina y que él lo sabe llevar muy bien. En general, una carrera sin brillo, con gente que tiene muchas ganas de correr en serio. El año que viene no dudamos de que será un éxito.

El domingo, entre serie y serie la carrera, alternándose la primera colocación, que en definitiva fue para Carlos Manzano; se limitaron a cumplir con los giros correspondientes Rosetti, con Fiat 1500 B; Carlos Zocco —Fiat 1600 B del doctor Carlos Zanottini, 8º en el Gran Premio de la Montaña—, más los desconocidos de siempre que gentilmente se prestaron a colaborar —corriendo— en este segundo aniversario de la Asociación Mendocina de Automovilismo.

CLASIFICACION DE LA CLASE "B"

1º	Felipe Hernández	(32)	.....	Fiat 128
2º	Carlos Pelayes	(33)	.....	DKW
3º	Daniel Maggi	(34)	.....	DKW

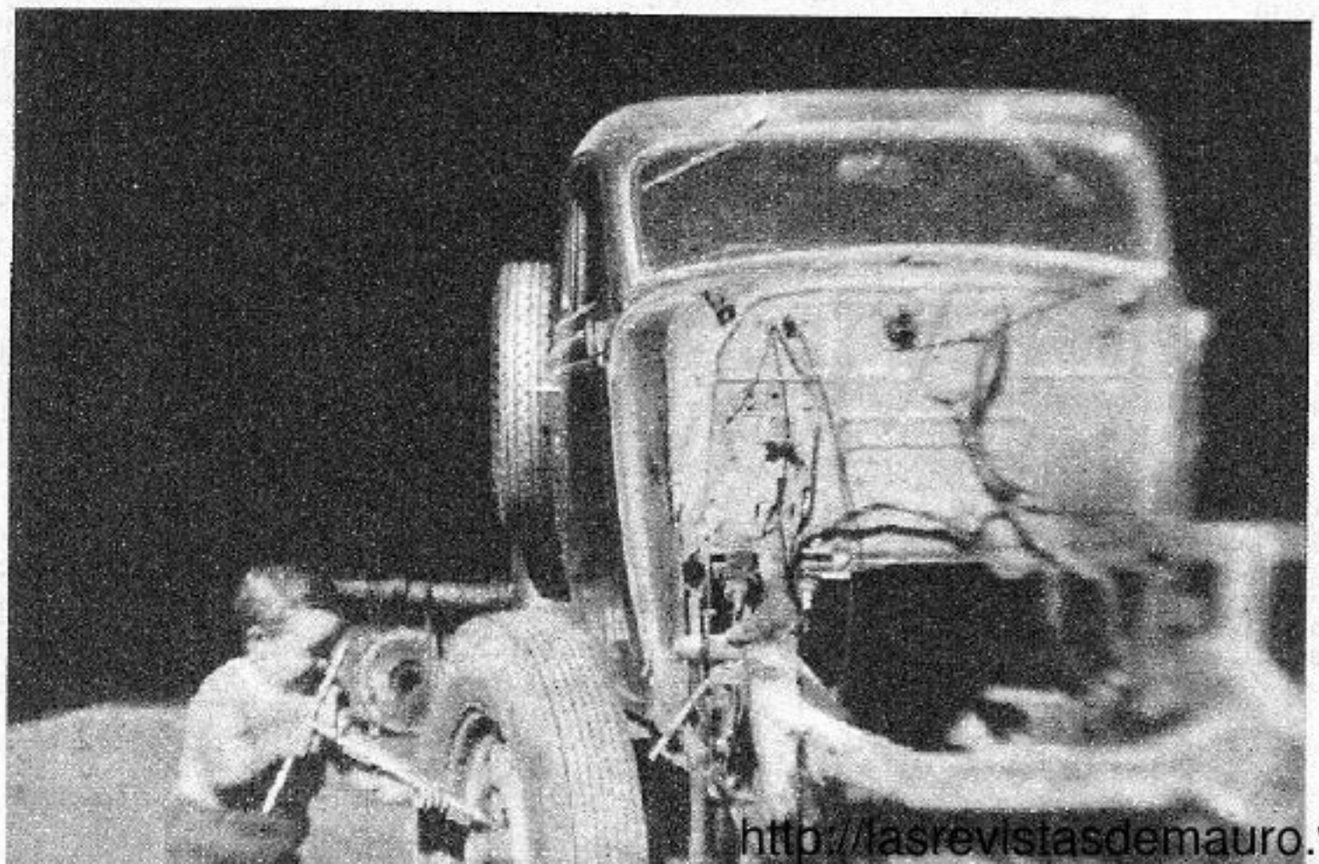
En la categoría "A" se presentó el problema que, como se largó junto con la "B", los muchachos de esta última terminaron con las veinte vueltas pero los de la clase chica llevaban recién diecisiete, una pequeña falla de la gente de A.M.A.

RUBEN LEN
EL FANTASI



Esta foto es del día de su debut en Pergamino. Ese día fue revelación. Peleó la punta, como en todas las sucesivas.

Su afición por la mecánica data de sus primeros añitos. Aquí, cambiándole una goma a un Fordcito '34.



Aquí, sobre su primer auto. Una réplica campera de una Alfetta que



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CE: MA



Aparece de vez en cuando en una carrera y le da un susto a más de uno, luego vuelve a Carlos Casares a prepararse para la próxima. ¿Quién es? ¿Qué hace?

por SERGIO CORNEJO

A no dudar: por la experiencia que tiene, en cuanto se organice una carrera de cosechadoras primero él.



un tío suyo le hizo para que se entrenara.



Carlos Casares es el pago de Rubén Lence. Era nuestra intención conocerlo de cerca, poder charlar con tranquilidad, justamente con esa tranquilidad que no existe en los parques cerrados donde anteriormente habíamos tenido oportunidad de cruzar algunas palabras con él.

Al llegar a Carlos Casares nos recibió su padre, Francisco Lence, quien tiene mucho que ver con todo, como veremos más adelante. Eran las 13.30 de un día común. Rubén estaba en el taller y allí fuimos. Al entrar lo sorprendimos en pleno trabajo, dándole algunos toques al motor para ir a Olavarría.

Ya en el trayecto nos enteramos que la preparación del motor Dodge es obra de su padre, quien aplica conocimientos adquiridos producto de su hobby, que es la mecánica. La parte práctica del trabajo la desempeñan Rubén y un grupo de ayudantes en un taller que entre otras cosas atiende la subagencia Chrysler Lence Hnos.

Apenas la conversación se generalizó, surgieron los chistes de rigor acerca de la cilindrada del motor o dogo argentino, que la gente del ambiente pronostica (algunos en broma, otros no tanto) será encontrado en el motor la primera vez que llegue a un parque cerrado. Acto seguido, y luego de las risas generales, don Francisco procedió —calibre en mano— a medir el motor. Luego de efectuados los cálculos correspondientes pudimos comprobar que la capacidad no solamente no era mayor a los tres litros que establece el reglamento sino que era menor en aproximadamente 50 cm^3. Claro está que de muchas formas nos hubieran podido engañar, hasta mostrándonos un motor normal cualquiera. Pero la honestidad con que tanto Rubén como su padre nos hablaron y, en una palabra, ese "no sé qué" que impulsa a creer o no, nos indicó que no hay trampa. A la larga o a la corta se conocerá la verdad.

Al costado del banco de trabajo estaba el Valiant con los vestigios que sobre él dejó el choque contra el guard-rail de Pergamino. La trompa quedó inutilizada completamente. Razón por la que más allá, en el piso, pudimos observar la plantilla de una nueva y más perfilada que estrenó Rubén el domingo.

Ya ubicados en el living de su casa, comenzamos a hacer un poco de historia. Muy reciente, ya que Rubén tiene 22 años. La primera carrera que corrió más o menos en serio fue cuando tenía 18 años. Fue un Bolívar y con el mismo auto que ahora conduce en TC. Una cuadrera en la cual salió primero luego que abandonaron dos que iban delante de él. Después del debut triunfante se sucedieron muchas cuadreras, en las cuales el Valiant y Rubén impusieron sus condiciones. Inclusive en alguna que otra picada de las que se organizaban en el aeroclub de Carlos Casares, donde varios Torino quedaron atrás, por la buena elección de las multiplicaciones, según don Francisco.

Pero su verdadero comienzo fue muy original. Siempre con el mismo Valiant, el que en un primer momento su padre le compró para andar por la calle. El travieso Rubencito se corría, ahí no más, hasta una pista de tierra que estaba diagramada en el campo para probar las bondades del Valiant y, por supuesto, las suyas. Un buen día su padre lo siguió y observó desde cerca, escondido en un montecito. A partir de ese momento se sumaron las ganas de trabajar en mecánica de don Francisco con las de correr de Rubén, y comenzó el asunto.

A todo esto, y volviendo un poco en el tiempo, había una pregunta que se imponía. *¿Por qué no vas a todas las carreras?*

"No es que no vaya porque no quiera. Hasta ahora estuve en todas las que podía. Al GP, por ejemplo, no fui porque la Comisión me entregó el block y el cigüeñal tres días antes de que se largara. Y el único motor que tenía era el del año pasado, que esta temporada está fuera de reglamento, ya que es el original del Valiant. De ahora en adelante trataremos de estar en todas."

¿Cómo te sentiste el otro día en Pergamino, viajando mano a mano con Copello?

"Muy bien, lo único, que no podía acompañarlo del todo bien en las curvas, porque el auto no frenaba bien, él cortaba mucho después que yo. Ahora, cuando encarábamos la recta, mi auto viajaba más. Después, en un entrevero, lo perdí y no lo pude agarrar más, porque se terminaba la carrera; lástima lo de la piña."

De su casa nos fuimos al campo, donde pudimos conocer el taller que en sociedad con su hermano tiene el padre; allí Rubén tuvo sus primeros contactos con los fierros. También pudimos ver el primer auto en el cual, de muy chico, hizo sin ninguna duda sus primeras armas; lo encontramos arrumbado en el fondo del taller. Insistimos en que lo manejara: lo hizo, y a decir verdad, nos decepcionó totalmente. No era capaz de llevarlo derecho ni tres metros seguidos. Claro está que su especialidad no son los monopostos, pero...

Esto, por supuesto, no es todo; hablamos también del futuro de otras categorías, de posibilidades. Aunque muy por encima, porque es de los que tienen los pies muy bien puestos en la tierra. En ese momento no lo preocupaba más que terminar el auto para Olavarría. En cuanto a los monopostos, nos dijo que le gustaría probarse en uno.

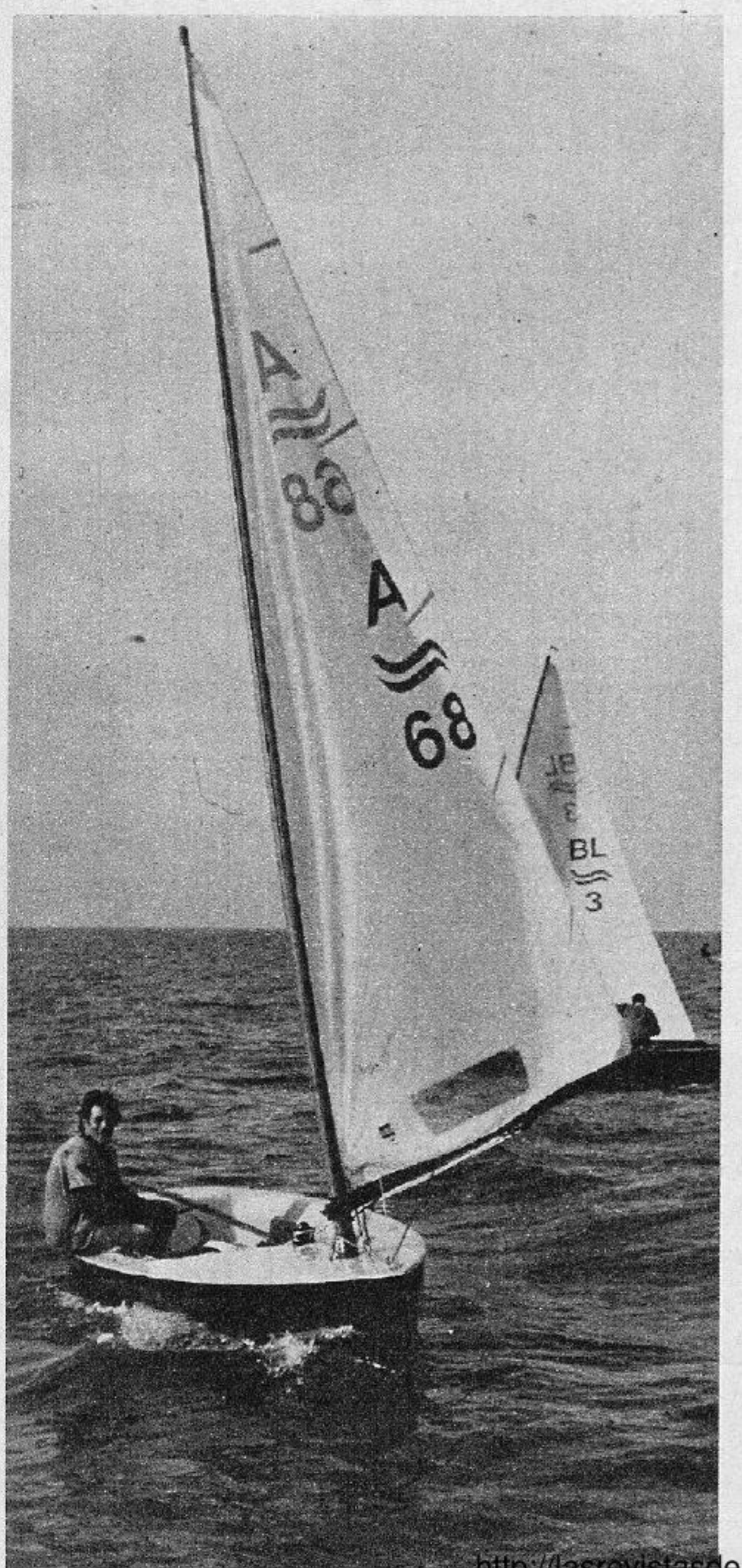
Lo conocimos en sus propios pagos, y ahora sabemos por qué lo llaman "el fantasma". Creemos que hay mucho por delante para él en el automovilismo.

YACHTING

OBARRIO ALCANZO

Alberto Obarrio se impuso en la selección para la Copa de Oro de la clase Finn. Fueron sus escoltas J. Carlos Firpo y César Caravelli

por J. PEDRO SIEDMANN



Terminó otra selección más y van... En este caso nos referimos a la que realizó la clase Finn para designar qué tripulaciones nos representarán en la Copa de Oro (Campeonato Mundial) que se correrá en Toronto (Canadá) durante los ocho primeros días del mes de octubre.

La citada selección organizada por el Club Náutico San Isidro se corrió frente a Anchorena sobre siete regatas con descarte de una, contando con la participación de trece tripulaciones.

Los vientos fueron más que regulares, es decir que fueron constantes y con pocos borneos siendo su intensidad entre medianos y fuertes, situación ésta que favoreció al timonel Alberto Obarrio quien logró imponerse tras ganar cuatro regatas.

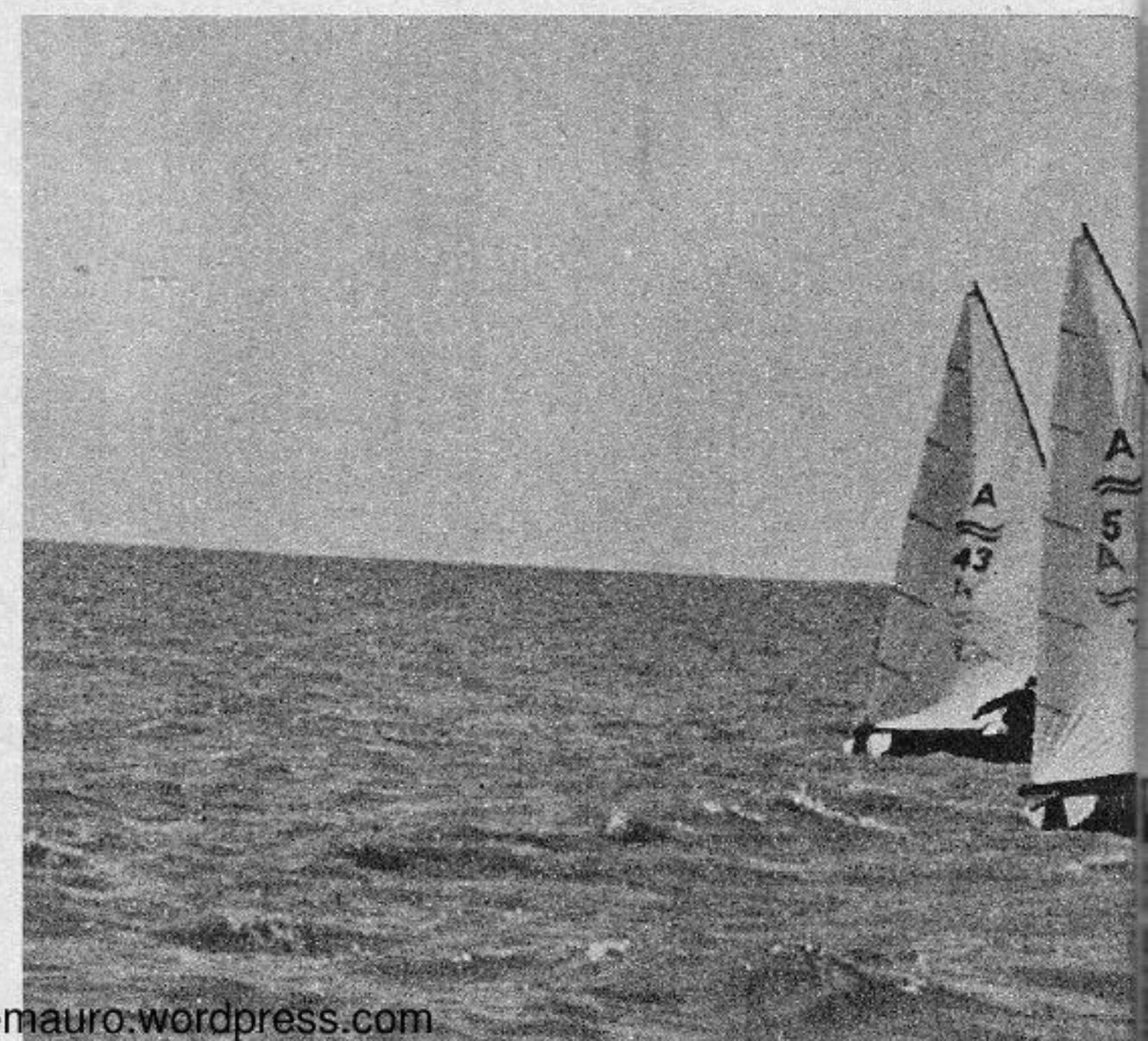
Entre sus más inmediatos perseguidores se encontraba J. Carlos Firpo quien en las dos primeras regatas anduvo mucho, para quedarse luego con unos muy parejos cuartos y quintos puestos; no obstante logró finalizar segundo en el torneo con lo que también se aseguró la participación en el mundial ya que la representación estará formada por tres timoneles. El tercero en discordia resultó ser César Caravelli y logró esa posición merced a una actuación muy regular, estando siempre prendido entre los punteros.

Puede llegar a extrañar que Roberto Haas no estuviera a la altura de sus antecedentes, pero cabe considerar que debió intervenir con un barco prestado, dado que el suyo está rumbo a Cartagena, sede de los Juegos Panamericanos; de todas maneras tuvo oportunidad de probar una vela nueva, made in Ferrero, la que parece ser bárbara ya que con viento no requiere un adrizamiento extremo; seguramente coincidió el hecho de que encontró un palo que calzó justo con esa vela. De más está decir que este equipo ya debe estar rumbo a Colombia.

Con respecto al resto de los participantes, se puede decir que también Jorge Sanjurjo debió correr alguna que otra serie con barco prestado, el suyo está viajando a Kiel; por su parte, Enrique Alurralde dio cátedra de cómo se debe hacer para andar con calma, aunque debemos aclarar que estrenó una velita de North que se las trae cuando los soplidos son flojos. Como es costumbre en la clase Finn se hizo la división entre Juniors y Seniors correspondiéndole el halago de ganar entre los más jóvenes a Ernesto Kutter. Con viento calmo siempre anda mucho y en cuanto ajuste algunas cositas también dará que hablar cuando sople fuerte.

En definitiva de las regatas no es mucho lo que se puede decir, fueron de lo más normales, con excepción de dos anuladas por falta de viento; sólo se podría criticar el hecho de que no fue muy acertado correr dos selecciones una tras otra porque se pierde el nervio o la atracción que generalmente trae apareados certámenes de este tipo.

La culminación del torneo fue de lo más original si se tiene en cuenta que estamos en el mes de julio. Todo el mundo recibió un flor de chapuzón en el varadero del Náutico. Lo más probable es que en realidad nadie nos represente en la Copa de Oro ya que el que salió mejor parado se pescó solamente una pulmonía quíntuple.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SU FINN



RESULTADO DE LAS REGATAS DE LA SELECCION DE LA CLASE FINN

1ª Regata. Viento NO de 20 km.

1º	César Caravelli	Jailaife	1h44m50s
2º	Juan Carlos Firpo	Fanático	1h46m25s
3º	Alberto Obarrio	Pepo	1h48m20s

2ª Regata. Viento E de 10 km.

1º	Juan Carlos Firpo	Fanático	1h57m 2s
2º	Enrique Alurralde	She	1h57m25s
3º	Ernesto Kutter	Fiaca	1h57m46s

3ª Regata. Viento SE de 20 km.

1º	Alberto Obarrio	Pepo	1h36m55s
2º	Jorge Sanjurjo	Condalino	1h37m 8s
3º	César Caravelli	Jailaife	1h38m57s

4ª Regata. Viento SE de 20 km.

1º	Alberto Obarrio	Pepo	1h40m 3s
2º	Guillermo Alfonso	Amasijo	1h40m35s
3º	Roberto Haas	Fasulo	1h40m48s

5ª Regata. Viento NE de 5 km.

1º	Enrique Alurralde	She	2h37m 8s
2º	Roberto Haas	Fasulo	2h38m 2s
3º	Alberto Obarrio	Pepo	2h38m35s

6ª Regata. Viento ESE de 25 km.

1º	Alberto Obarrio	Pepo	1h39m49s
2º	César Caravelli	Jailaife	1h39m56s
3º	Roberto Haas	Fasulo	1h40m25s

7ª Regata. Viento NE de 20 km.

1º	Alberto Obarrio	Pepo	1h44m41s
2º	Juan Carlos Firpo	Fanático	1h46m22s
3º	Roberto Haas	Fasulo	1h46m27s

CLASIFICACION GENERAL

1º	Alberto Obarrio	Pepo
2º	Juan Carlos Firpo	Fanático
3º	César Caravelli	Jailaife
4º	Jorge Sanjurjo	Condalino

RESULTADO DE OTRAS REGATAS

CLASE SOLING

Premio Pacú. Corrido el 10/9/71 con viento ESE de 25 km.

1º	Wilson Pereyra	Baruyo	1h17m45s
2º	Ricardo Boneo	Pampa	1h18m40s
3º	Roberto Sieburger	Earline	1h19m30s

Premio Gaviota. Corrido el 11/7/71 con viento NE de 10 km.

1º	Ricardo Boneo	Pampa	2h 2m38s
2º	Roberto Sieburger	Earline	2h 6m20s
3º	Boris Belada	Numa	2h 6m52s

CLASE GRUMETE

Premio Raúl Monsegur. Torneo de tres regatas corridas el 9, 10 y 11 de julio.

1ª Serie

1º	Lucas Sonnino	El Cid	1h20m55s
2º	Roberto Gatti	Derecho Viejo ..	1h23m45s
3º	Jorge Zabotinsky	Ventura	1h30m20s

2ª Serie

1º	Jorge Zabotinsky	Ventura	1h55m45s
2º	Lucas Sonnino	El Cid	2h 20s
3º	Roberto Gatti	Derecho Viejo ...	2h 1m40s

3ª Serie

1º	Jorge Zabotinsky	Ventura	2h15m10s
2º	Roberto Gatti	Derecho Viejo ...	2h15m35s
3º	Lucas Sonnino	El Cid	2h15m45s

CLASIFICACION FINAL

1º	Jorge Zabotinsky	Ventura	40,5 Puntos
2º	Lucas Sonnino	El Cid	39,5 „
3º	Roberto Gatti	Derecho Viejo .	38,0 „
4º	Edgardo Bo	Curupay	32,0 „
5º	Fernando Muller	Tiki	25,0 „

Izquierda: Alberto Obarrio, ganador de la selección de la clase Finn.

Largada de una de las regatas de la selección para la Copa de Oro.

Arriba, derecha: El Ventura de Jorge Zabotinsky a punto de virar al reach durante el desarrollo de una de las series del torneo Raúl Monsegur.

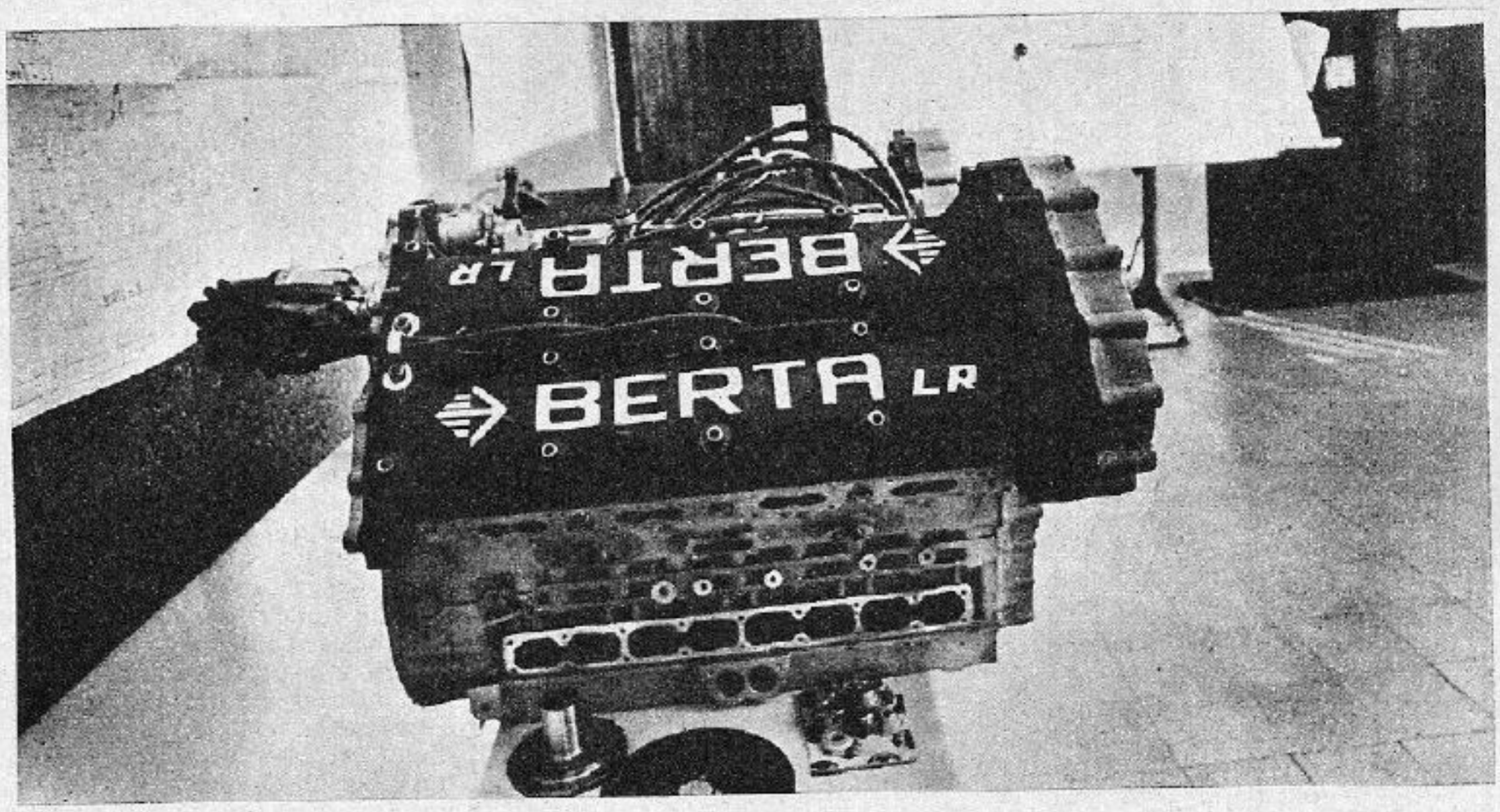
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

se abrió la Fortaleza y...

¡RUGIÓ EL BERTA V-8!

Con toda felicidad nació la criatura. En vez de llanto fue un rugido estentóreo el que anunció su llegada. Era el Berta LR V-8, primer motor de carrera íntegramente argentino. La presentación en Alta Gracia

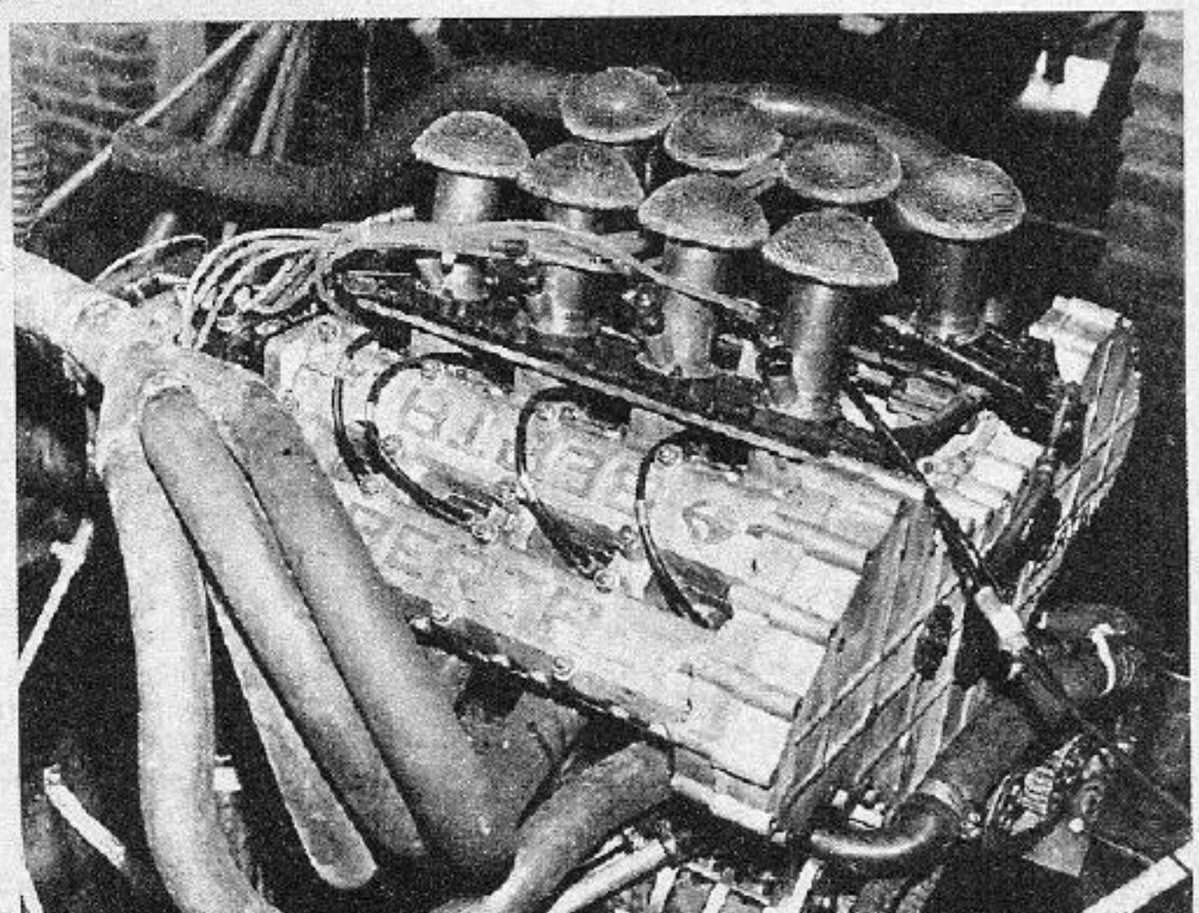
por HECTOR ACOSTA



Sistema de inyección Lucas. Tapa de distribución de aluminio fijada con tornillos Allen.

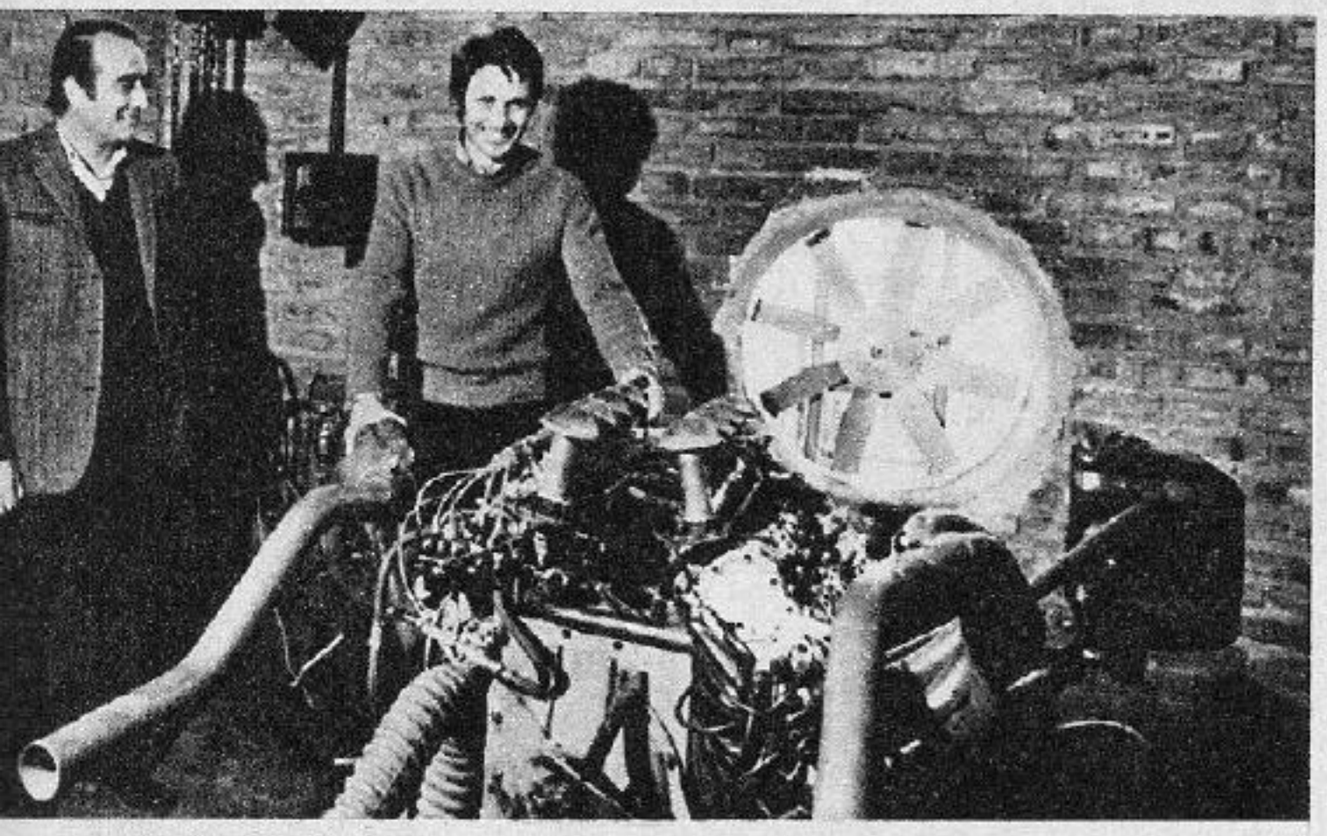
Abajo, derecha: Oreste Berta bautiza con champagne al nonato.

Tras un largo período de hermetismo total, Oreste Berta abrió las puertas de su Fortaleza para presentar ¡finalmente! su V-8 de carrera. Nosotros habíamos logrado penetrar en el secreto cuando recién comenzaban los dibujos a tomar forma en el metal. Pero después, a medida que pasaban los meses, la continuación de la obra se rodeó del más cerrado de los secretos. Finalmente, el domingo 11 de julio circuló el rumor que en Alta Gracia se había puesto por primera vez en marcha el motor argentino. La reunión al periodismo del viernes pasado confirmó la veracidad del rumor: el Berta LR V-8 roncaba desafiante. La denominación LR sigue manteniéndose, como en el caso de los SP Internacionales construidos por Berta, ya que el diario "La Razón", y fundamentalmente el entusiasmo de Patricio Peralta Ramos, le dieron al proyecto todo el apoyo económico necesario. El primer motor íntegramente argentino de competición ya está en marcha. Y de seguir dándose todas las circunstancias tan favorables como hasta aquí, tendremos este verano un Sport Prototipo absolutamente nuestro enfrentándose con las marcas topes del automovilismo internacional. →





... se abrió la Fortaleza y...



Berta, diseñador y constructor. Peralta Ramos, mecenas.

SE DIJO EN LA PRESENTACION

HABLA EL PADRE

"Estas son las grandes satisfacciones que nos dan los hijos en devolución de lo mucho que uno pudo brindarles". —Oreste Berta, padre, no esconde su emoción por el cuarto "nieto" que acaba de brindarle su hijo. Los otros: Cheryl, Brian y Orestito, miran absortos.

HABLA LILIANA DE BERTA

"Creo que ésta es la gran idea de mi esposo. Siempre estuvo en su mente una obra así. Es la compensación a todos los sacrificios que tuvo que hacer para llegar a esta hermosa realidad". —Con modestia Liliana trata de disimular lo mucho que ha significado para Oreste su apoyo y su permanente dedicación a la empresa.

HABLA LUIS DI PALMA

"No veo la hora de que saquen el motor del banco para meterlo arriba de un auto y salir a pisarlo. La idea es probar en dos autódromos no muy peligrosos y que podrían ser Maggiolo y Buenos Aires. El Cabalén no perdona errores, y no somos perfectos."

HABLA EMILIO BERTOLINI

"Yo deseo fervientemente que todo ande bien. Y sueño con que se puedan hacer dos autos, porque Oreste ha dicho públicamente que yo podría ser el segundo piloto".

HABLA FERNANDO HUERTA

"Yo, en nombre de todos los empleados de La Fortaleza, lo único que puedo decir es que felicito a Oreste por su constancia y por lo que sabe. Nosotros seguiremos firmes junto a él como siempre estuvimos".

HABLA EDUARDO COPELLO

"Yo, como amigo de Oreste, quiero felicitarlo por este motor que me parece algo realmente estupendo. Su dedicación ha sido constante y pienso que nos va a brindar muchas alegrías, y creo que a corto plazo.

—¿A Eduardo Copello le gustaría correr este auto íntegramente argentino?

"Claro que sí. ¿Y a quién no? La verdad es que me hubiera encantado poder subirme a este auto".

CARACTERISTICAS TECNICAS DEL MOTOR BERTA LR V-8

Cilindrada total	2983 cm³
Nº de cilindros	8 en V a 90°
Nº de válvulas	4 por cilindro (total 32)
Diámetro de cilindros	87,38 mm
Carrera de pistones	62,2 mm
Relación de compresión ...	11:1
Comando de válvulas	Botadores cilíndricos, cuatro árboles de levas a la cabeza movidos por tren de engranajes rectos
Alimentación	Inyección indirecta Lucas de baja presión
Encendido	Transistorizado. Una bujía por cilindro
Cupla motriz	30 mkg a 8500 rpm
Potencia máxima estimada	420 HP a 11.500 rpm
Peso (con accesorios)	146 kg

HABLANDO CON BERTA

—¿Cómo nació la idea?

—Del reto de Onganía de que no podría realizar un motor íntegramente argentino. Ese mismo día hablé con la familia Peralta Ramos expresándole que la industria argentina estaba capacitada para una obra así. Por eso acepté su ayuda financiera y comenzar de inmediato las tareas correspondientes.

—¿Hubo restricciones?

—De ninguna naturaleza. Nunca me preguntaron cuánto costaría ni nada. Así empezamos bosquejando un motor que en un principio se basaba in mente en lo que era el Cosworth, la máxima expresión en ese entonces de un motor de carrera. Además lo único que teníamos a mano como punto de referencia.

—¿Es copia del Cosworth?

—No porque es algo imposible por los elementos con que contamos en el país. Se buscó simplificar el motor lo máximo posible y no hacer algo tan complicado. Es el caso de Mercedes Benz cuando corría Fangio. Hicieron un motor muy bueno pero excesivamente complicado. Y solamente una empresa como ésa podría desarrollarlo, cosa que no está en condiciones una empresa chica como la nuestra.

—¿Cuál fue tu premisa?

—Hacer algo hasta donde las posibilidades financieras y materiales me lo permitieran. Por eso es que nunca me puse a fabricar un chasis monocasco, porque considero que está fuera de mis conocimientos y de lo que puedo invertir para hacerlo. El chasis tubular, si bien no es perfecto es muy bueno. Considero que con mis medios voy a ir más adelante que alguien que haga un auto excelente, pero sin los medios suficientes para desarrollarlo.

—¿Esa es la razón del V-8?

—Esa. Hoy todos hablan de hacer un motor de 12 cilindros. Lo ideal, en ese punto sería hacer un motor de cien cilindros, pero no se puede hacer porque la complicación es tanta que nadie podría gastar el suficiente dinero como para tener todo sin problemas. O sea que debemos mantenernos dentro de los límites lógicos. Por eso considero que hacer un doce cilindros es una estupidez. Poner cuatro cilindros más les ha dado tantos dolores de cabeza que recién ahora, después de tres años, han podido empezar a ganarle al ocho. Mi elección del ocho fue porque consideré que mi capacidad no alcanzaría para hacer un 12. Y si llegaba para diseñarlo no iba a llegar para mantenerlo. Lo hicimos todo lo simple que pudimos sin sacrificar el rendimiento. Comparándolo con el Cosworth tiene dos ventajas: el tiempo de reparación es de tres a cuatro veces menor que aquel motor, y la puesta a punto debe ser diez veces más rápida que en el Cosworth.

—¿Se podrá seriar el motor?

—Sí, porque hemos preparado todo de tal modo para que pueda seriarse. Esto gracias a Olivetti que con una computadora fabulosa nos han solucionado todo el problema del maquinado. Así, únicamente, es que podremos encarar la producción en pequeña serie a corto plazo. Si se consiguiera el dinero a mí me gustaría poder fabricar cinco motores para tenerlos de repuesto. Si no hubiera sido por este aporte este motor hubiera servido para hoy decir que hemos fabricado un motor V-8 y nada más.

—¿Tenés una idea del costo del motor?

—No, todavía no hemos podido sentarnos a sacar cálculos, y por ende no sabemos cuánto necesitaríamos para seguir. Repuestos tenemos como para hacer ensayos, siempre y cuando no ocurra nada grave.

—¿Cuál es la performance actual?

—Es equivalente a la del Cosworth. Hasta las 8.500 rpm tiró 372 HP y estamos muy parejos en comparación. Siempre dentro del orden de los 10 caballos más o menos. Hoy con seis horas de ablande nada más lo tiramos a 9.200–9.400 y considero que está en el orden de los 400 HP.

—¿Cuál considerás el ideal de performance?

—Once mil vueltas con 440 caballos.

—¿Hará falta un chasis nuevo?

—No, porque el actual lo podré seguir puliendo gracias a las experiencias que hago en la categoría nacional.

—El cambio del reglamento internacional con motores de tres litros, ¿en qué te beneficia?

—En nada. Por que si bien no se permite correr con motores de 5 litros sobre autos de 800 kilos, la nueva reglamentación admite motores de tres litros con 650 kilos, y mi auto pesa ahora 550, teniendo todo pensado para aligerarlo en 50 kilos, o sea que ahora tengo que aumentar 100. Dentro de los tres litros actuales me desfavorece.

—¿Tenés solucionado el problema de las gomas?

—Sí, porque una relación con Good Year Argentina a mí me permite contar, a corto plazo, con las mismas gomas que se están utilizando en las carreras de F1.

—¿Tenés miedo a alguna parte. cita del motor?

—No, porque las partes construidas dentro del país no me ofrecen ninguna duda. Sólo podemos tener problemas de vibraciones ya que no tenemos el equipo especial para detectar las fallas

—¿Cuáles son las partes importadas del auto?

—Bujías, encendido (que IKA-Renault lo va a desarrollar ahora aquí), bomba inyectora, cojinetes de biela y bancadas. También la caja de velocidades, pero te adelanto que ya está casi lista la nueva caja nacional hecha por Sáenz.

—Si te pidieran utilizar el motor en un coche de F1, ¿qué chasis elegirías?

—Ya el motor tiene los anclajes previstos para montarlo en un Lotus o en el Surtees TS 9.

—¿Hay algún contacto hecho?

—No, todavía no, pero eso lo pensamos desde el primer momento.

—¿Dónde correrá?

—Debut en Buenos Aires en la Temporada Internacional. Luego todo el Campeonato Mundial de Marcas.

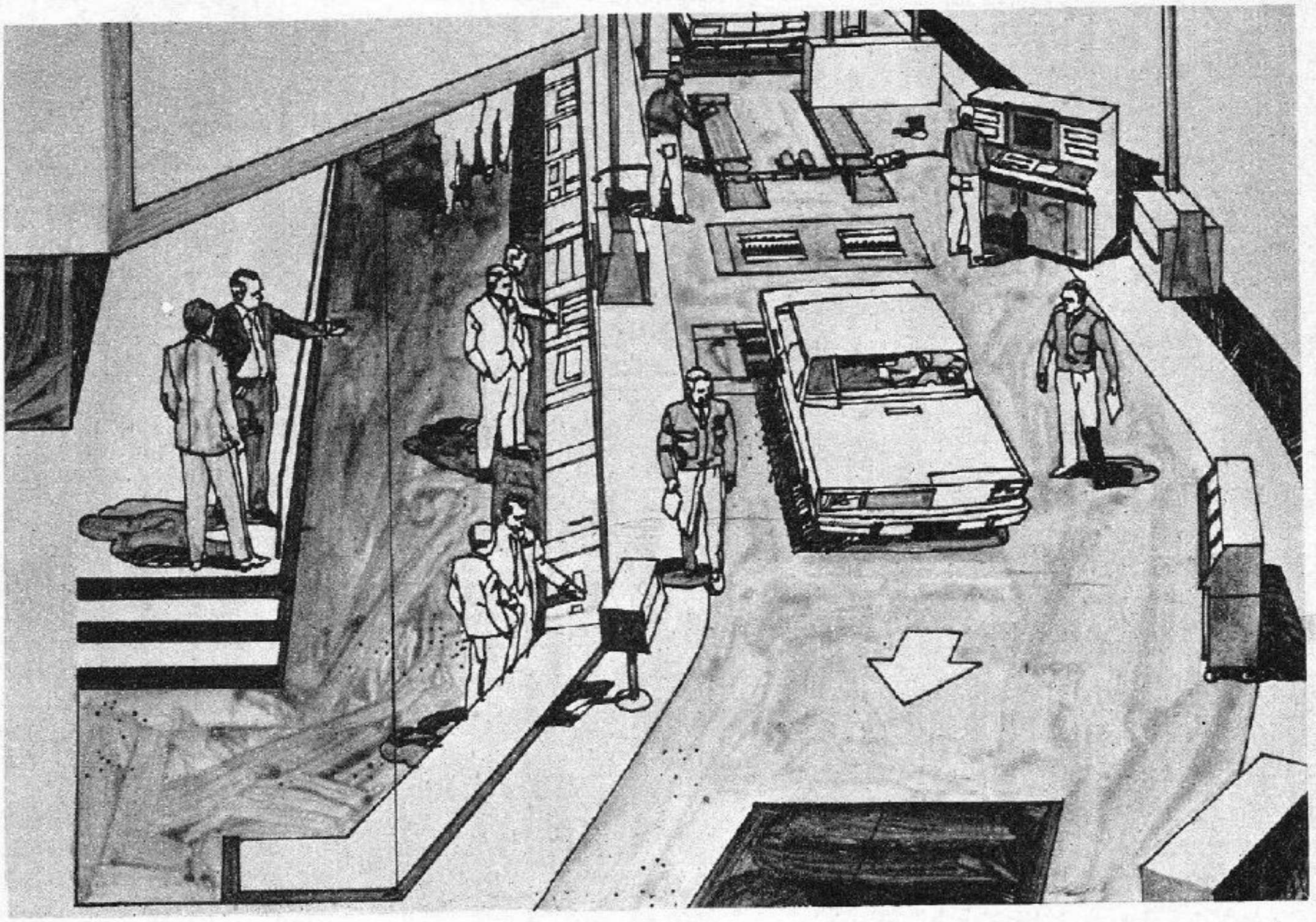
—¿Qué velocidad máxima tendría el coche teóricamente con el rendimiento óptimo?

—Calculo 350 km.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Esto es Cediel

La primer empresa Argentina que verifica íntegramente el estado de su automóvil.



Analizamos íntegramente su vehículo, reproduciendo en nuestras instalaciones condiciones reales de marcha. Y lo hacemos de "paragolpe a paragolpes con el más apto instrumental mecánico y electrónico, **único en el país.**

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

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

WASHER S.C.A.
Lave su Coche en 5 Minutos
LAVADO de RUEDAS y GUARDABARROS - ASPIRADO INTERIOR
Lavado al "Champú" secado a aire
CADA 10 LAVADOS · 1 GRATIS
Pte. Figueroa ALCORTA 6438

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

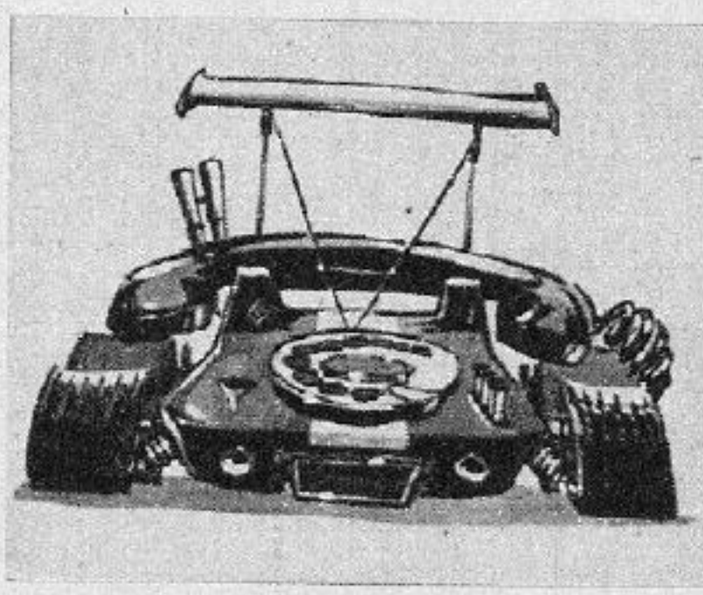
B.W. U.S.A.
LATEX CON SILICONA
HUMEDO
TOTALMENTE IMPORTADO
ENVASES DE 1 y 3 UNIDADES
EN KIOSCOS Y FARMACIAS DE TODO EL PAIS

PRODUCTORA
ANEXO J 67®
AV. J. B. JUSTO 4300
COLECCION de CALCOMANIAS DEPORTIVAS

Fabricamos:
antenas auto radio "de medida"
ANTENAS DE TODOS LOS MODELOS PARA CADA NECESIDAD Y MARCA DE AUTOMOTOR
Bocinas
TAMBIEN LA LINEA DE BOCINAS ELECTRICAS TIPO CARACOL PARA AUTOMOTORES Y CAMIONES
MAREL
DARWIN 279 · T. E. 55-6548
BUENOS AIRES

MOTORVOX
una nota MOTORVOX sinónimo de auto-radio
NUEVA!!
ADQUIERALA EN SU PROVEEDOR HABITUAL
DIALTECNIA S.C.A.
Humberto 1º 2126
Lanús Oeste
Tel. 241-3012

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPES
MARLIT®
PRIMERA INDUSTRIA ARGENTINA EN LA FABRICACION DE EQUIPOS ESPECIALES PARA COMPETICION y STANDARD
SE LO COLOCAMOS EN EL ACTO: BATALLA DEL PARI 436 al 68 (EX PALIQUE) TEL. 54-0303
HERRERA 582, TEL. 21-4075
BUENOS AIRES



BLACK PHONE

-Holaaaa, con Cigliutti, por favor...

—Sí con él, ¿quién habla?

—...de Corsa Tio, ¿qué tal? ¿Qué pasó que te desvinculaste de Chiche Caldarella?

—Mirá, nada grave. El no está de acuerdo con la forma en que yo mantengo mi auto, nada más. Considera que no es un auto seguro y que le perdió la confianza... yo gustoso hubiese seguido con él ¡¡pero no le puedo apuntar con un revólver para que maneje mi auto!!... te aseguro que yo no tengo ningún cargo que hacerle, el problema fue de él hacia mí...

—¿Todo surgió en Mendoza o para su manera de ver, el accidente en Los Barrancos fue la gota que colmó el vaso?

—No, en Mendoza terminó todo pero se venía gestando desde hace rato. En el accidente de Los Barrancos no tuvo nada que ver el auto, yo se lo quise arreglar para la carrera pero él me dijo que prefería no largar, ya le había perdido la confianza al auto...

(Lástima, tanto el Union Fiat de Cigliutti, como Caldarella andaban muy fuerte, tienen records en varios circuitos aunque el índice de arribos —eso sí— no fue muy alto.)

—¿Qué hacés Chiche Caldarella? ¿A qué se debió tu separación con Cigliutti?

—Mirá le perdí la confianza al auto porque hay piezas que hay que cambiar y detalles que hay que modificar y no sé por qué Cigliutti no está en condiciones de mantener el auto como a mí me gusta, nada más. El auto anda fuerte, pero en varias oportunidades no pude largar... no es que el auto no me guste ¡ojo! anda bien pero no está en carrera en las condiciones que quiero, creo que si hago uno yo, podré tenerlo a mi gusto...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL TELEFONO NEGRO

—¿Te vas a hacer un nuevo auto? ¿De qué categoría?

—¡Por supuesto que de F-2, después de la carrera de Mendoza me quedé calentito porque parece que de una vez por todas la categoría se está poniendo como Dios manda... estoy averiguando precios, probablemente arme un Lotus con mecánica Fiat o Peugeot, todavía no lo determiné exactamente, pero con F-2, eso te lo aseguro; la categoría será a fin de año una barbaridad...

Corsa: ¿Hola, José Mario?...

Spada: *Si, ¿quién es?*

Corsa: Corsa, José.

Spada: *¿Qué tal muchachos, cómo les va?...*

Corsa: Bien, José. ¿Y por tu lado, qué novedades tenés?

Spada: *Bueno, en realidad estoy muy contento cómo anda el Turismo de Carretera, porque cada vez hay más autos y más entusiasmo. Te aseguro que el TC se va para arriba cada vez más, aunque haya gente que dice que la categoría no sirve, que es una aberración y qué se yo cuántas cosas más...*

Corsa: Y bueno, vos sabés que siempre hay gente que está en contra de todo lo que sea una evolución o un cambio.

Spada: *¡Si hermano, ya sé! Pero hay cosas que no se pueden negar porque son una realidad que marcha y que cada vez es más popular. Fijate vos que se critica al TC porque con pocos cm3 tienen que arrastrar mucho peso. ¡Y si le ponemos más cm3 a los TC, ¿volvemos a andar por las rutas a 270? ¿Te das cuenta que no se puede?*

Corsa: ¿José, qué te parece si la semana que viene nos juntamos y charlamos largo y tendido sobre el tema?

Spada: *¡Me parece muy bien!*

Corsa: Chau entonces, nos vemos la semana que viene...

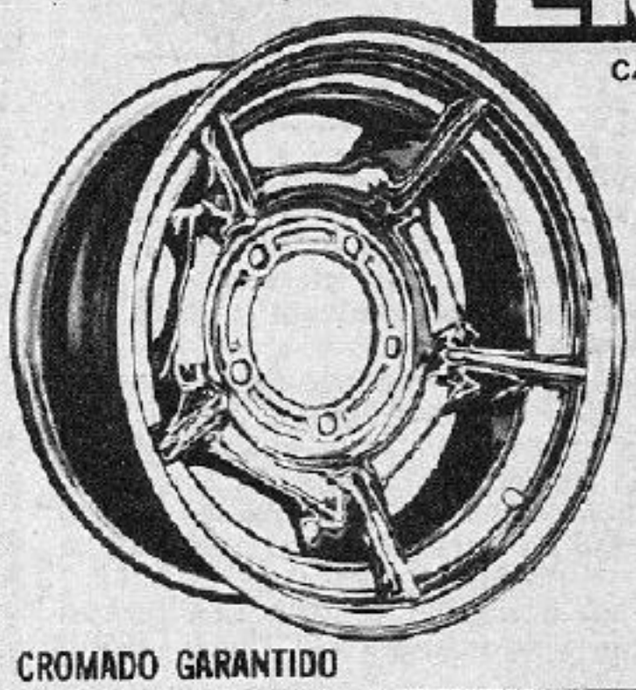
Spada: *Chau muchachos.*

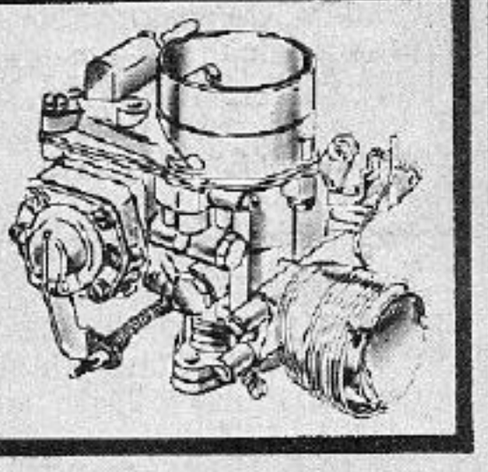
VERONESI - PIANIGIANI SCA.
FIAT
CONCESIONARIOS
• AUTOMOVILES
• CAMIONES
• REPUESTOS
EMILIO CASTRO 7661 (esq. Gral. PAZ)
T. E. 64-3012 / 9171 - Capital

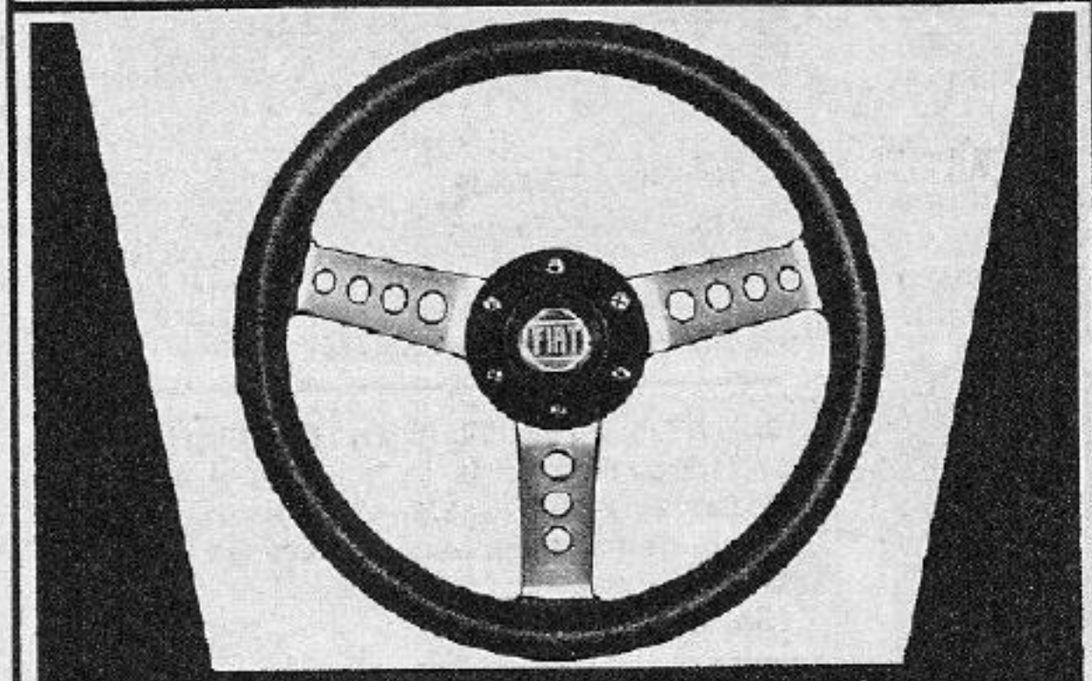
TALLER NEVIO
MECANICA ESPECIALIZADA
CITROEN 2CV · 3CV · AMI 8
SOBREMONTE 2435
VICTORIA

butacas
lintap MR
y... nada más
Modelo Universal Reclinable

TAMBIEN HACEMOS RECLINABLES SUS BUTACAS
fundas
FIAT 600 ..... $ 79.-
CITROEN ..... $ 94.-
RENAULT ..... $ 95.-
DI TELLA ..... $ 98.-
RAMBLER Ent ..... $ 104.-
VALIANT ..... $ 106.-
FALCON ..... $ 107.-
TECHOS VINILICOS
FUNDAS DE BOUCLE T-TOALLA
FABRICA DE BUTACAS
LONDON CARD - Clo. CABALLITO
Clo. NAZCA - Clo. ESPECIAL
RIGLOS 253/55
T. E. 99-5933
(ALT. RIVADAVIA 5100)

LLANTAS
M.R.
EMACA
CALIDAD QUE SE ESTAMPA

Anchas
Desplazadas
de Acero Cromadas
para Torino
Peugeot
Fiat 1500
CROMADO GARANTIDO
INDUSTRIAS METALURGICAS
EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
FABRICANTES DISTRIBUIDORES
GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE - 653-1175
PCIA. BS. AS. ENVIOS AL INTERIOR

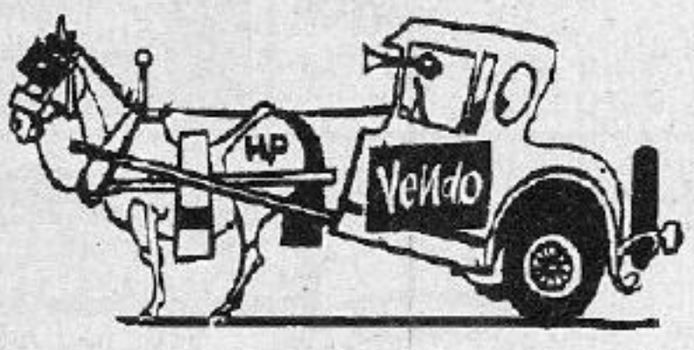

REPUESTOS PARA CARBURADORES
GRAN SURTIDO
REPUESTOS PARA TODA CLASE DE CARBURADOR
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
ENVIOS AL INTERIOR
CANICAR S. C. A.
CANNING 1801/15 - CAPITAL
T. E. 71-6873


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

EL EMPORIO DEL PEUGEOT
AMPLIO STOCK EN REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS PARA SU PEUGEOT 203 - 403 - 404 - 504 - T 4 B.
PRECIOS SIN COMPETENCIA Casa adherida a Crédito: LONDONCARD - CITICARD y DINERS CLUB

CAPITAL: PICHINCHA 1657 - T. E. 26-2327
AVELLANEDA: AV. PAVON 787 - T. E. 22-3166
ENVIOS AL INTERIOR

AVISOS corsificados



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

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

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

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

ME QUIERO CASAR y vendo Comodín Paglettini V Profunda, con Mercury 100 HP, encendido transistorizado, óptimo estado, tapizado único, 110 km reales. Totalmente equipado. Acepto equipo chico de aprox. 20 a 40 HP como parte de pago. Escucho ofertas. Llamar a Héctor o Mariolino al 70-7554 de 9 a 12 y de 14 a 19 hs.

CLUB DE FITOS, novísima asociación que nuclea a todos los tuercas que andan en Fiat 600. De la noche a la mañana piensan nuclear a todos los que tengan ganas de



andar en el ruido y organizar rallies, viajes de turismo y otros disparates. Las dudas se solucionan llamando al teléfono 295-8040 o yendo hasta Coronel Díaz 1419, primero, depto. sexto, cualquier día de éstos de 13 a 20 hs. NO OLVIDAR: EL UNICO REQUISITO ES TENER GANAS DE VIVIRLA Y UN FIAT 600.

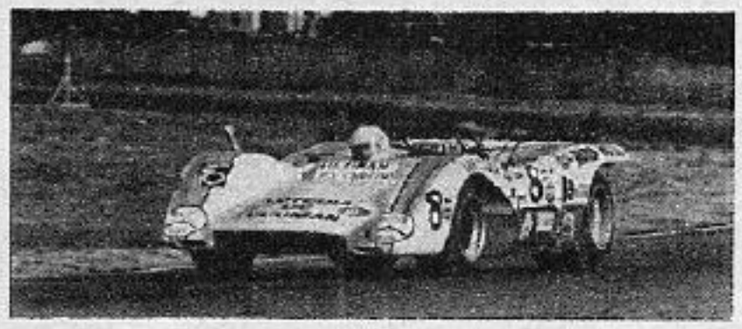
APRENDA A DIBUJAR AUTOMOVILES. Primero y único curso en América latina creado para el dibujo e ilustración crea-



tiva del automóvil (por correspondencia). Informes y folletos a: Diseño Auto Studio, Casilla de Correo 3748. Correo Central. Buenos Aires.

GORDINI, DAUPHINE, 4L cuando más chocato mecor. GUSTAVO sigue comprando al mejor precio.. — 241-8322.

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



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

BUGATTI TYPE 52 (Baby Bugatti). Motor eléctrico, réplica de la fábrica del modelo Grand Prix en escala reducida. Original, completa y funcionando. Muy buen estado. Garibaldi 1315, Capital — T.E. 21-3038 (Sr. Sánchez).

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.

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

SEA TECNICO EN AUTOMOTORES. Abierta la inscripción para los cursos de: MOTORES — CARBURACION — ELECTRICIDAD Y TRANSMISION, que comienzan en agosto. ESCUELAS E.T.M.A. Juan Bautista Alberdi 1619. T.E. 63-2622.

Particular compra De Carlo 700 carrocería en buen estado, pago al contado. Teléfono 657-1879.

VENDO PISTA AUTOMODELISMO 6 vías, 25 mts. recorrido. — Ofertas por carta. Oscar Pagano Roca 532. ZARATE. CONTADO.

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. 740-3068.

GORDINI GRUPO 2 MODELO 1970. (EX ANTELO) GANADOR RALLI 1.000 Km. LISTO PARA GANAR EN AUTODROMO O RUTA. T.E. 253-4041/2/3.

PUELCHE 1º DUNE BUGGY ARGENTINO



ARMELO UD. MISMO O COMPRELO TERMINADO A MEDIDA.

GARBARINI VEHICULOS ESPECIALES. Calle 511 (11 y 12) RINGUELET. LA PLATA

VENDO PISTA COMERCIAL DE AUTOMODELISMO COMPLETA, 4 vías 15 metros de recorrido. O permuto por moto TRIUMPH. T.E. 701-6728. De 12.30 a 13.

¿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).

"TUERCAS" Y NO TUERCAS: 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 consíguelo en Casas Repuestos Peugeot. Necesitamos representantes Distribuidores Establecidos con Repuestos Automotor Interior del País, Escríbanos.

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

SPORT PROTOTIPO

El próximo domingo quedará inaugurado oficialmente el flamante autódromo Río Cuarto con una reunión para Sport Prototipo y Fórmula 4. En realidad no será inauguración sino reinauguración; el autódromo de Río Cuarto fue uno de los primeros privados del país ya que existe desde hace doce años. Sucede que ahora se le han practicado numerosas remodelaciones que lo hacen apto para recibir categorías mayores.

El programa completo de SP es el siguiente:

Pruebas de clasificación: Se realizarán el sábado 24 de julio, de 17.15 a 18 horas.

Desarrollo de la prueba: Se disputará el día domingo 25 de julio de 1971, en *tres series* independientes de *veinte* vueltas cada una, al circuito de 3.276,49 metros, totalizando en cada serie 65.5298 km. En las tres series totalizará 195.5894 kms.

La primera serie se largará de acuerdo al orden obtenido en la prueba de clasificación. En las series restantes, se respetará el orden clasificatorio de la serie procedentemente disputada.

Para participar en las series, ninguna de ellas es excluyente de la otra, siendo requisito indispensable el haber largado la primera serie y haber dado un giro completo.

Se admitirá un máximo de *veintidós* participantes en cada serie.

HORARIOS:

Pruebas de Clasificación:

— Sábado 24 de julio de 16.30 a 18 horas.

Prueba Final:

— Domingo 25 de julio de 1971

1ª Serie	10.15 horas
2ª Serie	12.15 horas
3ª Serie	13.45 horas

El de Fórmula 4 es el siguiente:

Pruebas de Clasificación: Se realizarán el sábado 24 de julio, de 14.30 a 15.30 horas.

Desarrollo de la competencia: Se disputará el día domingo 25 de julio de 1971. Se efectuarán *Dos Series* selectivas de *Diez vueltas cada una*, al circuito de 3.276,49 metros, totalizando cada serie 32,76490 kms.

En la primera serie participarán los clasificados en orden impar y en la segunda serie los clasificados en orden par.

Los veinticinco mejores tiempos obtenidos en las dos series disputadas, intervendrán en una *Prueba Final* a *Diez Vueltas*.

HORARIOS:

Pruebas de Clasificación:

— Sábado 24 de julio de 14 a 15.30 horas.

Series y Prueba Final:

— Domingo 25 de julio de 1971

1ª Serie	9.30 horas
2ª Serie	11.15 horas
Prueba Final	13.00 horas

TURISMO EN 9 DE JULIO

En el Autódromo de Nueve de Julio está programada una reunión de Turismo G-2 con puntaje para el Campeonato Nacional.

TURISMO MAR Y SIERRAS

Por el Campeonato Regional que organiza AZA, Asociación Zonal de Automovilismo se cumplirá una nueva fecha el domingo próximo en Juárez.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

SPORT PROTOTIPO

En el circuito de Watkins Glen tendrán lugar las tradicionales Seis Horas con puntaje para el ya definido Campeonato Mundial de Marcas.

FORMULA DOS

En el circuito de Imola cercano a Bologna se correrá otra carrera con puntaje para el Campeonato Europeo de F-2. Participará el equipo del Automóvil Club Argentino.

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

sugerencias PARABRISAS CORSA



- IMPORTADORES DIRECTOS Y FABRICANTES
- VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE
- ENVIOS AL INTERIOR

FIAT

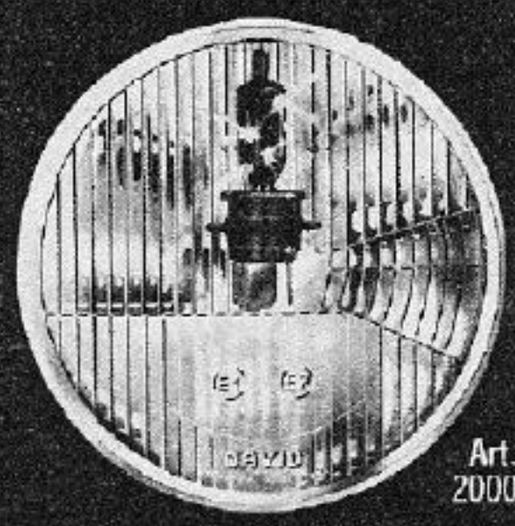
FRANCESCHINI HNOS. IND. y COM.
EXPOSICION Y VENTAS: RIVADAVIA 8643, ESQ. GOYA 14.
T. E. 69-5502 y 69-6738, CAPITAL FEDERAL.
FABRICA: BOULEVARD DE LOS ITALIANOS 221,
VILLA DOMINICO, AVELLANEDA.

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



Art. 2000

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

VOLANTES
STANDARDS Y DEPORTIVOS
PALANCAS AL PISO
COLOCACION EN EL ACTO



Reparación Nacarados y Plastificados

ACCESORIOS DEPORTIVOS

Fundas boucle de toalla

Fundas cubre auto



Para su CHEVY

LA CASA DEL VOLANTE
Warnes 1308/10, Tel. 58-9694,
Buenos Aires



Parabrisas CORSA correo

RADAR VIGILA

de Daniel Giacone, Rosario de Santa Fe

Estimados corsaiolos: quiero felicitarlos por la revista, pero espero que en lo sucesivo no nos hagan pasar "gato por liebre", como hicieron en el Nº 272. Observando detenidamente la foto del coche de Bordeu en la carrera de Hughes/Pergamino, veo que el coche de Maneco tiene en su capot el Nº 6, cuando en realidad corrió con el Nº 7. Ergo: la foto es vieja. ¡Cuidado: Radar Vigila! . . .

R) Radar equivocarse. CORSA hablar con boca de verdad. Corsaiolos ser indios honestos, Bordeu no limpiar coche desde carrera anterior (tener en parabrisas sucio con excremento de mono Titi del Gran Premio) y dejar además Nº 6.



ALFA ROMEO 33 COUPE

de Hugo E. D'Angelo, La Plata

Señores de CORSA: me dirijo a ustedes con el propósito de que me evacuen —con perdón de la palabra— las siguientes preguntas:

1) ¿Cuáles son las características técnicas del Alfa Romeo 33 Stradale Lusso? Me interesa sobremanera lo referente a medidas (largo, ancho y trochas) y chasis.

R) También llamada 33 Cupé, este Alfa Romeo tiene dos puertas, dos plazas, motor V8 de 2 litros de doble árbol de levas e inyección de combustible. El chasis es de tipo monocasco con subestructura tubular. Las suspensiones, tanto delantera como trasera, con brazos trasversales y resortes helicoidales con barras estabilizadoras trasversales, complementadas con amortiguadores telescópicos. Las medidas principales son: peso total, alrededor de 670 kg; entre ejes, 2.350 mm; trocha delantera, 1.350 mm; trocha trasera, 1.445 mm; largo, 3.970 mm; ancho, 1.710 mm; y altura, 990 mm.

2) ¿Existe alguna caja-puente de cuatro marchas adaptable al motor Fiat 1600?, ¿cuál sería su precio aproximado?

R) Caja-puente nacional es la del DKW, pero puede conseguirse la de algún Porsche o Volkswagen. El precio depende de muchos factores, pues puede conseguirse usada en algún desarmadero o en Warnes. Para competencia están las que fabrica Sáenz, de 5 marchas, que cuestan alrededor de $ 4.000 de los nuevos. Sáenz Hnos. está en Ruta 3 Kilómetro 21 (Provincias Unidas 5980), Lomas del Mirador, Prov. de Buenos Aires.



¿QUIEN ES KIERKEGAARD?

de Daniel Osvaldo Butteri, Capital

Estimados CORSA-makers: es para mí un honor —y, ¿por qué no decirlo?, una satisfacción casi erógena— dirigirme a esa nunca bien ponderada revista con el fin confesado de que se me contesten algunas preguntas que desde varios días rondan por mi cacumen, y que son las culpables de que se vean perturbados mis sueños y fantasías oníricas.

1) Tengo entendido que los pilotos graduados que intervienen en las competencias de F-2 no se adjudican puntos en el caso de lograrlos. Ahora bien: si François Cevert logra dicha graduación, ¿qué pasaría con su posición en el campeonato europeo de F-2?

R) Un piloto que comienza a disputar un campeonato siendo no graduado (caso Cevert este año en F-2) mantiene esa categoría independientemente de su actuación durante ese año aunque ganara tres veces en F-1, ya que la graduación (o no) se produce al término del año calendario. Por lo tanto, Cevert mantendría sus puntos para el campeonato.

2) ¿Qué diferencias existen entre los Brabham BT 30 y BT 36?

R) En general, el BT 36 es un diseño mejorado del BT 30. En detalle las mejoras son: el soporte del alerón, que antes se fijaba al chasis, en el BT 36 lo está a la caja de velocidades; la barra antivuelco es ligeramente más gruesa en el nuevo modelo; la geometría de suspensión es diferente debido a las gomas de perfil más bajo; el matafuegos es más grande; los discos de freno son de diámetro mayor; el cockpit es ligeramente más cómodo y el coche es 5 kg más liviano que el BT 30. En cuanto a la carrocería, han sido pulidas algunas líneas de la parte delantera y rediseñada la tapa del motor (capot).

3) ¿Qué automóviles particulares utilizan Reutemann y Ruesch para movilizarse en Europa?

R) Sendos Ford Capri (ingleses), cedidos gentilmente por la Ford de Alemania merced a gestión realizada por la Ford Motor de Argentina.

4) ¿Quién es el periodista que se encarga de contestar estas preguntas?

R) ¿Qué preguntas?, ¿qué periodista?, ¿adónde tengo que bajarme para ir a Viamonte al 2500?

5) ¿Quién le puso de nombre CORSA a esta revista?

R) Nunca se supo. Pero suena lindo, ¿no?

6) Gracias, y que Kierkegaard los ampare.

R) ¿Quién es Kierkegaard? . . .



LOS TESTS DE CORSA

de Juan José Bennotti, Cañada de Gómez, Santa Fe

Señores de CORSA: quisiera saber en qué números salieron los tests correspondientes a los siguientes autos de fabricación nacional: Chevy 230 y SS Cupé, Renault 6 y Fiat 1600, si es que han salido, ya que no puedo encontrarlos en los números que tengo en mi poder de CORSA. Desde ya, les quedo sumamente agradecido.

R) Vamos a contestarle lo que usted nos pide, y más aún. Le damos todos los tests y el número de edición de CORSA, desde principios de 1969 hasta la fecha. Chevrolet Special (158), Dodge GT 4 puertas (167), Apolo XI (172), Fiat 1600 (190), Dodge Coronado Automatic (205), Chevy 230 (212), Peugeot 504 (223), Falcon Futura (228), Fiat 600 (232), Dodge GTX (240), Renault 6 (244), Chevy SS Cupé (255), Citroën Ami 8 (259), Fiat 128 (267) y Torino TS (272).



SUSCRIPCIONES DEL EXTERIOR

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

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

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

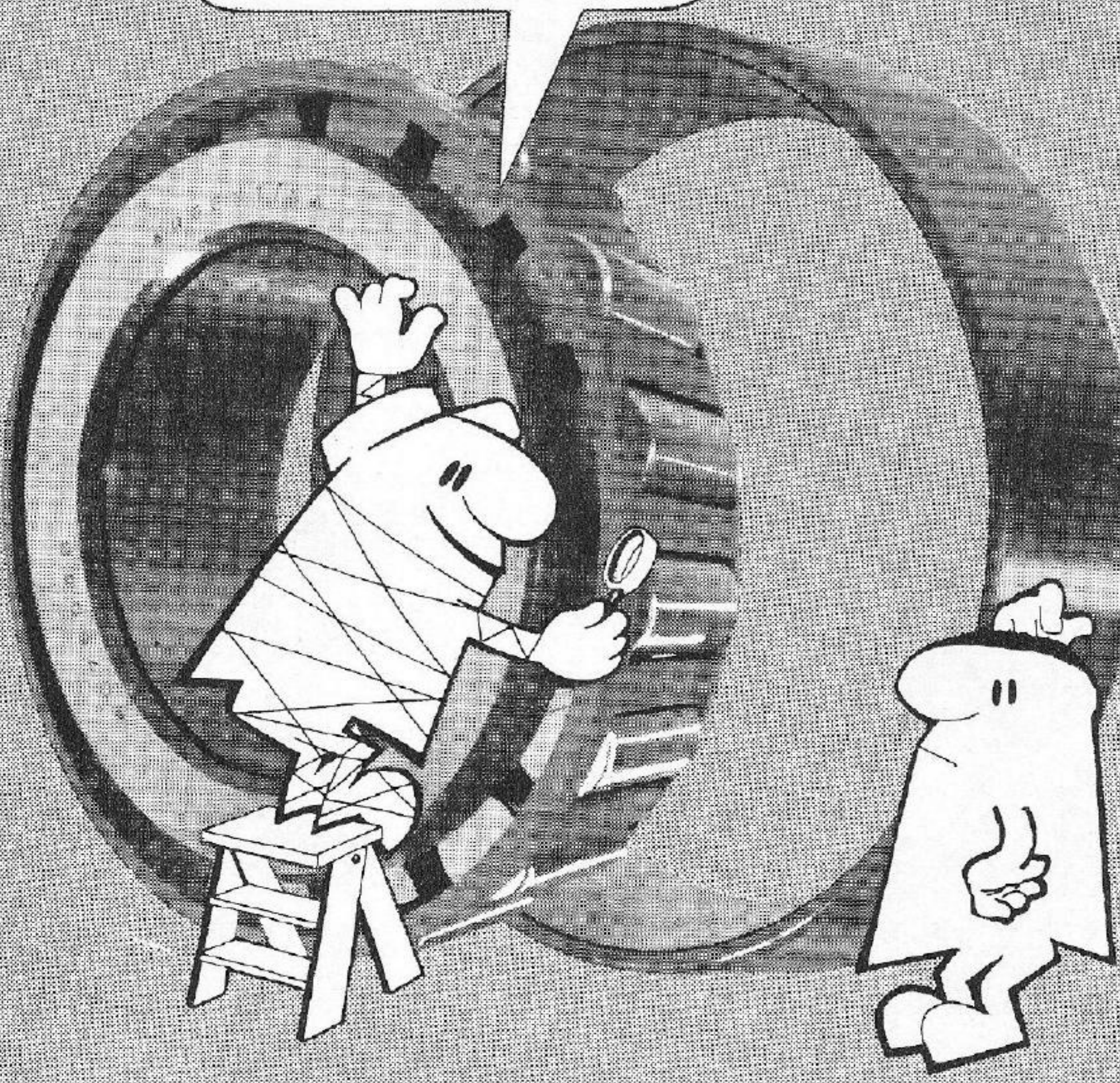
Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Registro de la Propiedad Intelectual Nº 965.704
Concesión Nº 7970 | IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¿DIFERENTES?

Te puedo afirmar
querido Bob
que todos los rodamientos
que fabrica **SKF**
en el mundo **son iguales**
y de la misma calidad.



SKF

LA MISMA CALIDAD EN TODAS PARTES DEL MUNDO

SKF publicidad

Lee Leens® Corduroy

®Producido bajo licencia de H. D. Lee Company Inc. - Missouri - U.S.A.

Lee®
IDENTIFICA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com