$ 1,50

N° 288

CORSA

Parabrisas

Del 26 de octubre al 1º de noviembre de 1971

EQUIPO A.C.A. F.2
BALANCE FINAL

PRUEBA: GILERA GT MONOCASCO

Los ruidos de la noche

por M. B.

TODA LA NOCHE PARA FRANZ

El joven jurisconsulto Guillermo Román Jáuregui, asesor de la Dirección General Impositiva, entró en el largo, cálido y nuevo drink place de la rue Paraguay (727) luciendo amplia sonrisa y esposa nacional muy atractiva. Ya estaban allí el general (de brigada) Víctor Hosking, Carlos Manuel Rosales (de Bienestar Social), el ingeniero Horacio Jorge Zubiri (presidente de Consulbaires), Jorge Raúl Cambas (canoso, pintón e ingenioso director del Banco Municipal), Lili Laferrère, la negra Flora Novillo Corvalán, el teniente Roberto Pistarini y una extensa serie de celebridades empresarias, castrenses y gente en general que está en el humo, además de señora-lindísimas con atuendos suntuosos. Era la preinauguración de HOOK, un lugar superpiola para refugiarse cuando el día declina y comienzan las hegemonías del whisky & el susurro. Alma mater de Hook es el célebre Franz, cuya figura noctívaga fue antaño habitual en Scandale, en Bossa Nova, en Bali y otros lugares similares. Estaba exultante en su tuxedo clásico. "Este va a ser un lugar para gente seria", dijo. "Pero no aburrido."



Drinks de inauguración en Hook.





Fasulo: los secretos de Saint Felicien.

COMO EN BOTICA

Siempre diferente en su estilo, el Gato (Chat, Cat) Dumas eludió los fárragos de una inauguración multitudinaria para su nuevo ¿restaurante? Drugstore de la Recoleta, ubicado a un tiro de piedra de La Chimere y de su rotisería para muy informados (La Termita). En cambio, hizo pasar la voz por sus interminables circuitos de admiradores y/o amigos: Drug Store está abierto ya. ¡Ah, mariscadores nacionales! Acudid a este reducto de la sazón a punto y el condimento imaginativo. Pero, además de comidas, Drug Store tiene de todo, como en botica, desde discos, libros y revistas hasta ropas y la presencia prócer del capillaroso oriental Enrique Gorlero, que se las sabe a todas en materia de gastronomía (y hot pants, se dice). Está ubicado al 1700 de la rue Junín.

FASULO Y EL VINO

En los suntuosos altos del Club Heresford, de la calle Manuel Obarrio 2948, presentó Agustina "Chiquita" Paz —lánguida nativa refinadísima— el nuevo vino de La Esmeralda: Saint Felicien, un tinto memorable de la cosecha 1963. Estaban todos los dueños de los restaurantes más conocidos de Buenos Aires, el más alto nivel en la gourmandise de estas tierras. La degustación se hizo com'il'faut, entreteniendo al vino con un amplio tableau de fromages y apenas algunos patés inobjetables (seleccionados por Carlos Dumas). Todo muy distinguido y finalmente entretenidísimo gracias a una histriónica intervención del jocundo Gordo Fasulo, que explicó los secretos del vino y las manías de los catadores.

AÑOSO CASTAGNINO

Maestro pintor Juan Carlos Castagnino celebró cumpleaños e inauguró su nuevo taller de la calle Balcarce en medio de una muchedumbre de colegas célebres: Pujía, Vidal, López Claro, Alonso, Deira, Kócise, Pérez Celis, Soldi, Urruchúa, Clorindo Testa, Espinosa, Marta Peluffo, et al. Hubo una parrillada espléndida y una bagna cauda preparada in situ por Mirabelli, que puso rubor en todas las mejillas. Unico ausente sin aviso: Rómulo Macció. Y eso que vive allí a pocas cuadras.

Maestro Juan Carlos Castagnino y colegas.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 288. 26 de octubre al
1º de noviembre de 1971

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

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

PARABRISAS CORSA

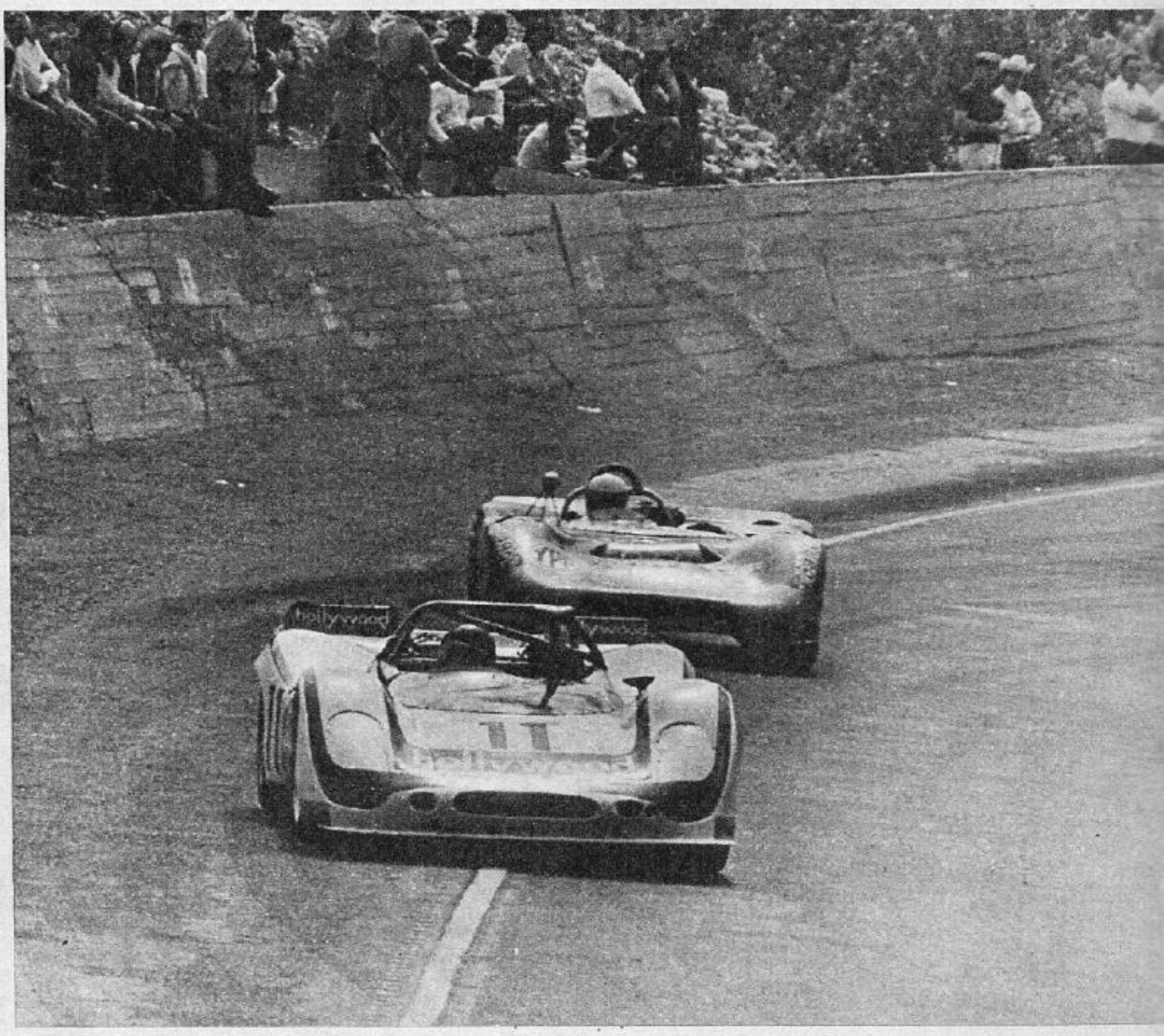
DIRECTOR
Guillermo Mártire
JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco
SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña
COORDINADOR
Adolfo Dondo
REDACCION
Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Balbi,
Héctor Luis Bergandi, Carlos Figueras,
Enrique S. Sánchez Ortega
y César M. Sorkin.
SECRETARIA
Vilma E. Rueda
COLABORADORES
Carlos Agustín, Sergio Cornejo,
Carlos Neira, Nicolás Gelormini
Armando Rivas y Pedro Siedmann
DIAGRAMACION
Eduardo César González (Jefe),
Enrique J. Giovanetti, Norberto J. Lema
y Carlos Alberto Romanó
FOTOGRAFIA
Alfredo Albornoz
CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR:
Juan A. Abraham (EE. UU.),
Franco Lini (Italia),
y Carlos Reutemann (especial en Europa),
Andrés Meyer (Alemania)
SERVICIOS EDITORIALES
Director: Stefan Strocen
Jefe de Correctores: Luis Canossa
SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE
DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director de Publicidad: Jorge A. Guercia
Promotores: Julio del Valle
y Juan Carlos Morel
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.B.L., Solís 585. Interior y Exterior, RYELA SAICIF y A. Paraguay 340, Capital Federal. Tel. 32 - 6010-29

SAN JUAN SP: NUEVA ETAPA Y TRIUNFO BRASILEÑO

por don CARLOS FIGUERAS. Fotos: su escudero TURULEKA

PEREIRA MUY BUENO



Adelante, Pereira Bueno. A su cola Di Palma. Símbolo de la carrera.

En su tercera presentación en nuestro país el brasileño Pereira Bueno vino más afilado que nunca y concretó una magnífica victoria mano a mano con Di Palma. Todo el trámite de la carrera fue interesante pese a que Di Palma abandonó en la segunda serie. Segundo Bertolini y tercero Lian Duarte, el otro brasileño

Si bien la carrera propiamente dicha se acabó en el momento en que Di Palma incursionó por la enripiada banquina de la viborita, víctima de un neumático destrozado, suponemos y creemos no equivocarnos al pensar que la gente que subió a los cerros se fue satisfecha con las ochenta vueltas presenciadas. San Juan tuvo la particularidad de ser la prueba decisiva para SP, porque iba a ser un poco el termómetro que serviría de ahí en

→

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

más para medir las probabilidades que la categoría tiene de mejorar y mostrarse más favorable o en su defecto iba a ser la carrera del funeral, con poca pompa y menos flores.

Consideramos que hubo mejoría. En gran parte —eso es indiscutible— debido a la presencia de los brasileños y en especial de Pereira Bueno. Pero tampoco podemos dejar de lado nuestro lote de autos, donde, por ejemplo, retornó el Baufer de Cupeiro que, camine o no, hace al espectáculo. Lo mismo Requejo y el Trueno Sprint Spider que condujo José Gallo, así como el Benavídez Chevrolet que pensaba correr Bouvier antes de pegarle al guard-rail. Sumemos la Pantera Rosa de Eduardo Pino que hacía mucho tiempo que no se mostraba, y llegaremos a la conclusión que en San Juan tuvimos un parque de SP nacionales que ascendió a trece unidades. Sabemos que no todos son competitivos, pero también sabemos —se ha charlado largo sobre el tema— que para llegar a una media docena de autos parejos habrá que esperar hasta mitad de temporada de 1972. Lo mejor por esta vez, es no volver a tocar ese asunto y aprender a esperar, aunque sea unos meses.

En San Juan las cosas se hicieron bien y si hubo errores son absolutamente perdonables porque la gente de la ASV sintió que la responsabilidad era realmente pesada para soportarla sobre sus no tan fuertes espaldas.

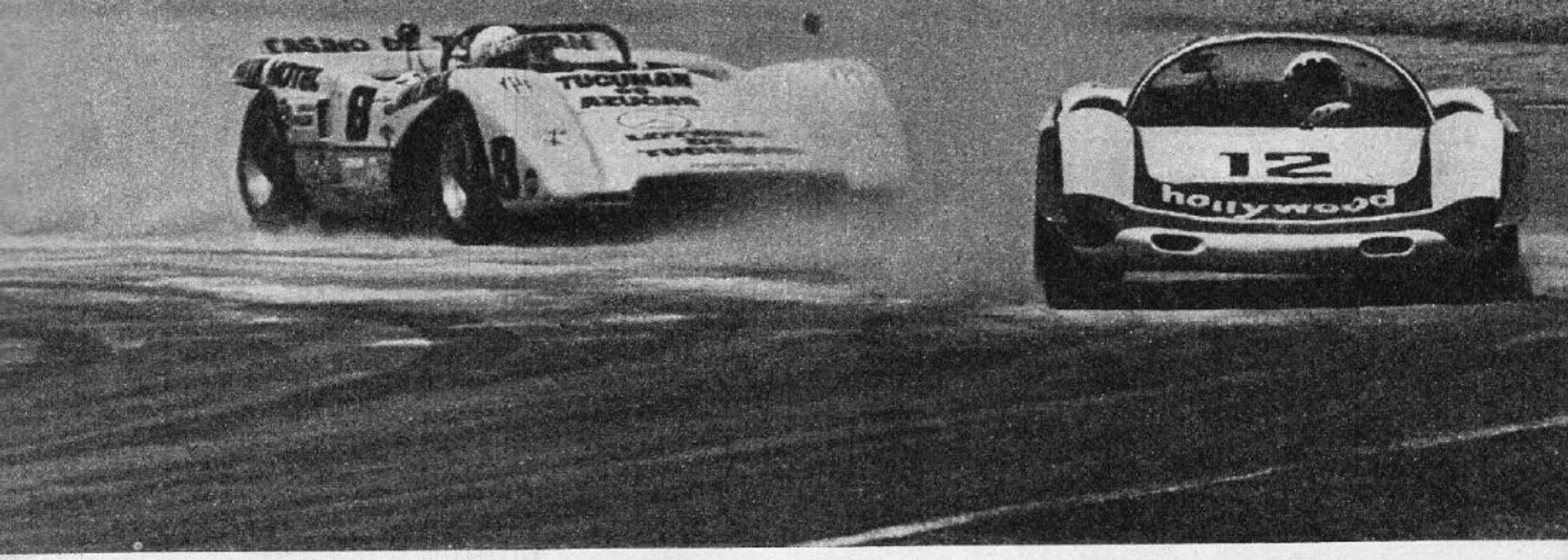
Todo salió bien. El público respondió dentro de lo previsto. El duelo Di Palma-Pereira Bueno fue acicate suficiente como para que los sanjuaninos se movilizaran hasta el Zonda para ver qué pasaba entre el Berta y el Porsche, que estaban separados en la clasificación del sábado por sólo cuatro décimas de segundo para la vuelta.

Ya el viernes con el minuto 10

→

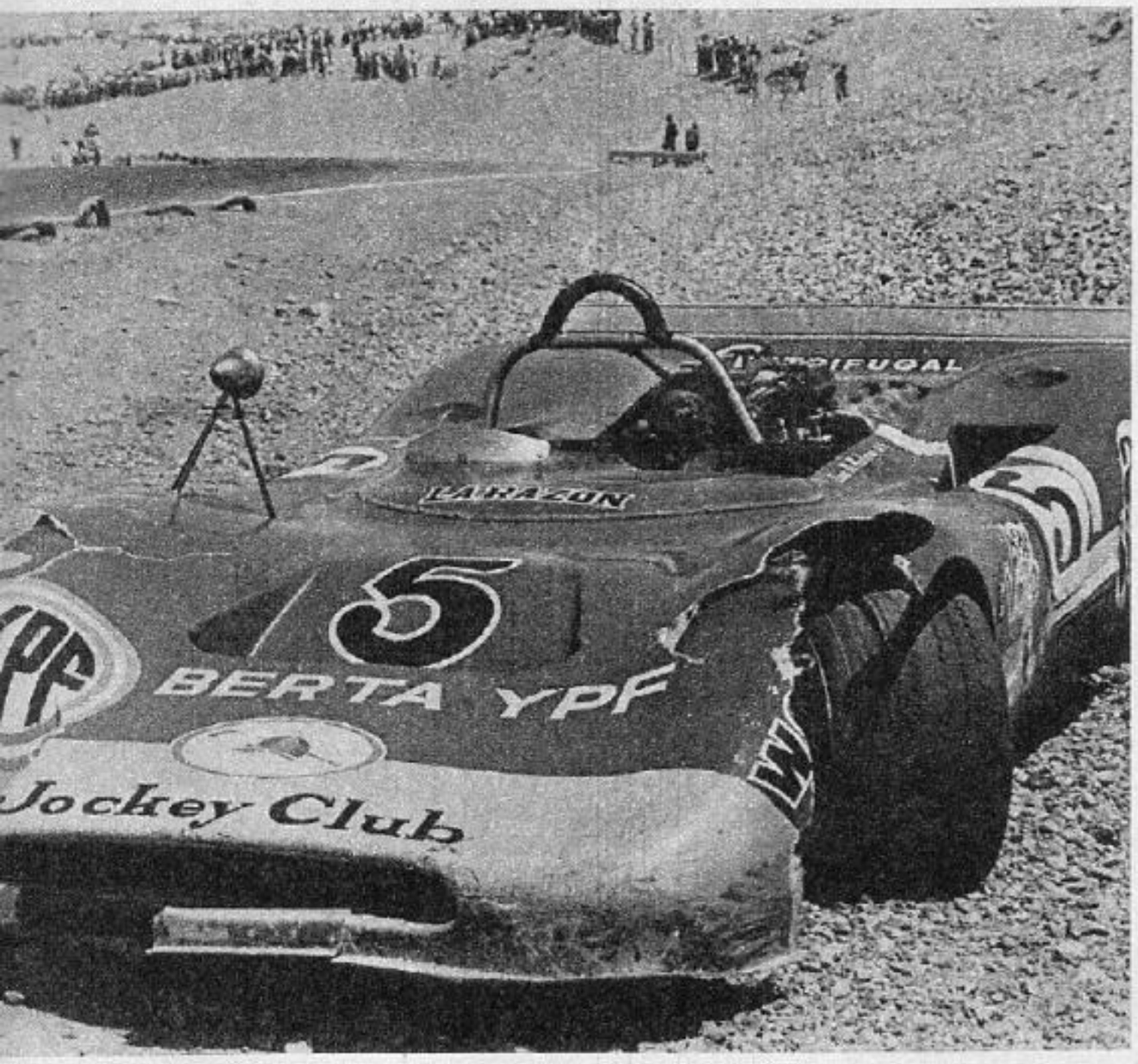
Bertolini para a reabastecerse. Un atractivo visual adicional que es propio de las carreras largas. San Juan levantó las acciones de la categoría.

¡Saravah, amigo Pereira Bueno! Manejo bonito, auto a punto y triunfo que compensó todo eso. El brasileño se las traía . . .



El otro Porsche brasileño, el de Lian Duarte. Fue tercero a pesar de la diferencia de potencia. Los Porsche estaban a gusto en San Juan. Nasif, que lo sigue atrás, sólo llegó quinto en la primera serie.

Estas cosas pasan por correr con guardabarros. Si fuera un F. 1 nunca le hubiera pasado esto a Di Palma por comerse las gomas demarcatorias.



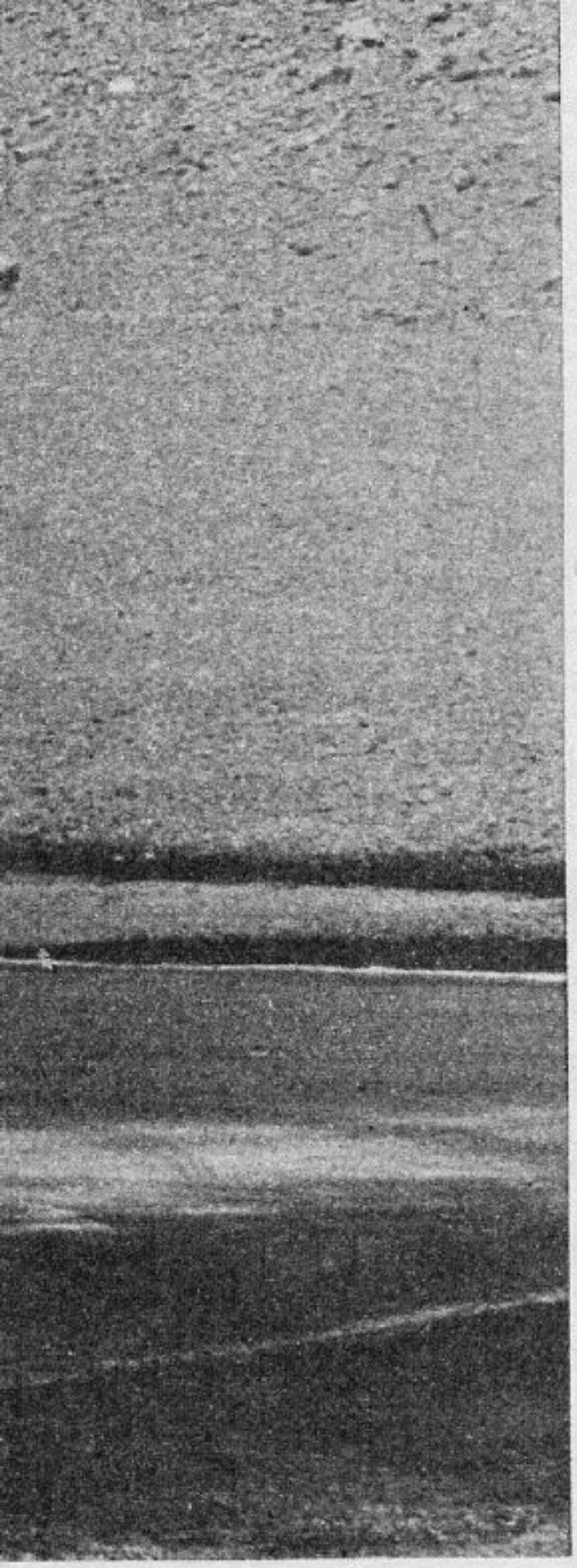
segundos cinco décimas, de Pereira Bueno, y el 1m 11s de Di Palma, las cosas venían bien barajadas. Luis estaba preocupado porque sabía que el Berta no estaba como para mejorar mucho la marca y para ganar las décimas que faltaban, tendría que tirarse aún más en la "viborita", en el "rulo" y en la frenada de la horquilla. Di Palma siempre irradia por los poros seguridad y confianza, y este fin de semana, aunque no se lo vio temático, meditó mucho acerca de la posibilidad de ganarle al brasileño. Sin necesidad de ser nacionalistas absurdos ni defensores de lo nuestro, nada más que porque es argentino, ni pegadores de cintitas de "Yo quiero a mi Argentina... ¿Y Ud.?", no podemos dejar de asegurar, que el Porsch 908/2 del brasileño Pereira Bueno tenía una leve supremacía sobre el Berta Tornado de Luis. Mejor aceleración, relaciones de caja más aptas, 125 Kgs menos que en un circuito como el de la Quebrada Rugiente se hacen notar.

De todo esto hay dos cosas que deben quedar bien aclaradas. 1º) que Luis Pereira Bueno además de ser un verdadero señor como persona, es un volante de primer orden, que conoce su auto a la perfección, que sabe aprovecharlo y que no suele cometer errores. Ya lo había demostrado en Buenos Aires y en Las Flores. Aquí sólo confirmó sus inmejorables antecedentes. Esto hace pensar que el que algunos brasileños —quizás muy parciales— lo consideren como un piloto equiparable a Emerson Fittipaldi, puede llegar a no estar tan lejos de la verdad. 2º) El sábado y el domingo, Luis Di Palma anduvo siempre más que el Berta, le quedó chico, apretado, porque Di Palma estaba más grande que nunca.

No importaba que llegara o no. Que diera diez o setenta vuelta. El domingo buscó al brasileño, lo encontró, lo ablandó, le hizo hacer banquina en más de una ocasión al ganarle la frenada en la horquilla, metiendo la trompa y luchando con un auto excepcional como es el Berta, pero empañado por la performance increible del muy experimentado producto de Sttugart, dotado de un motor nacido para correr. No sabemos si nos olvidamos de alguna carrera en especial, pero de lo visto en los dos últimos años, lo del domingo fue lo mejor. Y quedó demostrado una vez más que de los pilotos en actividad, sólo Luis es capaz de mantener ese ritmo durante decenas de vueltas sin aflojar. Fibra o inspiración genial es lo mismo.

Todo este trabajo magnífico hecho po rambos Luises —Bueno y Di Palma— nubló al resto. Bertolini, con su labor de hormiga pasó injustamente inadvertido pese a terminar segundo, y superando ampliamente a Lian Duarte con un Porsche 910, que da muchas ganas de comprarlo nada más que para andar

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



por la calle rapidito. Nasif Estéfano con un Ford lento, Pairetti con cuatro vueltas en su haber y mucha bronca, Cupeiro sin muchas ganas de correr y con un auto que no da para más, Plano en lo suyo, Requejo, Pauloni y Alonso luchando con autos no muy confiables y motores faltos de potencia y también de atención integral adecuada para la categoría, y a las velocidades a que se circula. Pino no pudo demostrar nada, porque se contentó con girar la mayor cantidad de vueltas posibles, y aunque rompió un palier se quedó conforme.

El planteo de la carrera fue el esperado: Pereira Bueno y Di Palma a matar o morir, y con el sport favorable al brasileño. Bertolini a salir tercero, tranquilo y sin problemas, Nasif, Duarte, Pairetti, Plano, Cupeiro, a integrar el segundo pelotón y tratar de sacar sus ventajas.

Pero el aliento lo contuvimos todos en la octava vuelta cuando el arrecifeño pasó al Porsche en el "rulo" y mostró su facha de líder al pasar por los boxes, y de ahí en más hubo un cambio constante en la punta. Todo siguió así hasta que Di Palma paró en boxes con la barra estabilizadora rota. Unos segundos perdidos y salió nuevamente al ruedo, pero ya no en el ritmo de 1m 11s 5/1m 12 s, sino en alrededor del minuto quince, lo que le significó al bueno de Bueno una ventaja tan apreciable que le daba una seguridad absoluta

→

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

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

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

REPUESTOS ITAL FIAT
ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS
PARTES DE CARROCERIAS
ENVIOS A TALLERISTAS
AVDA. MITRE 2133- MUNRO- T.E. 740-4573

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

AHORA FABRICADAS EN LA ARGENTINA
BALANCEADORAS BERTIN
CON GIRARRUEDAS DE 3 HP
PLATO ADAPTADOR, un solo plato adaptador, para cualquier llanta.
PLATO BALANCEADOR, capaz de captar el lugar exacto donde se debe colocar el contrapeso.
TAMBIEN ELECTRONICAS
VENTAS: SANTIAGO N. DANESI
ALINEADORAS - BALANCEADORAS - CONTRAPESOS
SALCEDO 3586 - T. E. 921-3662 - CAPITAL

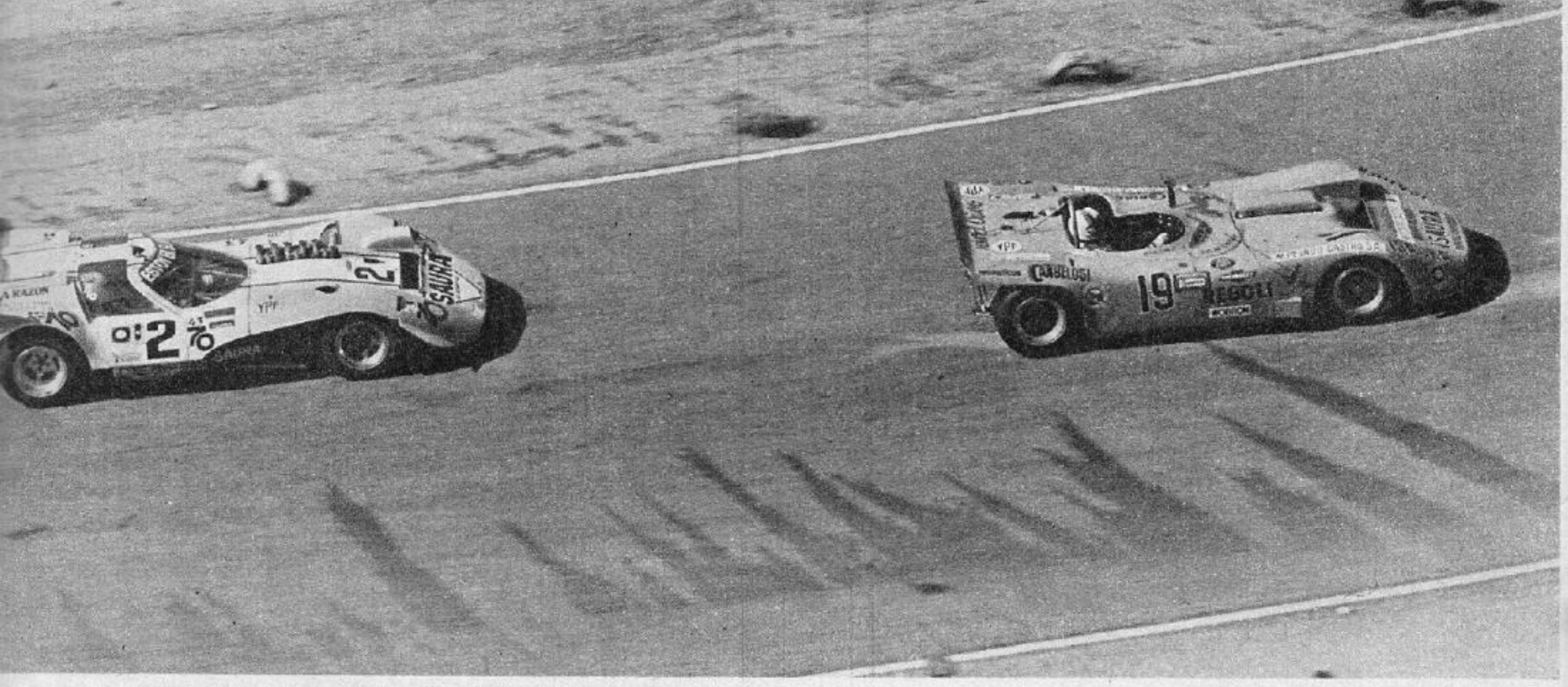
ELASTICOS ANGELITO
ESPIRALES
AMORTIGUADORES
REPARACIONES
ALINEACION Y BALANCEO ELECTRONICO
ANGELITO S. R. L.
MONROE 4069 - CAP. - T.E. 52-5262

REPUESTOS
RECTIFICACION DE MOTORES
RECAMBIO DE CIGUEÑALES
AUTO UNION
GRACIELA
GW - INSTITEC
CASA AMBROSINO
J. O. AMBROSINO y R. RUIZ
UGARTECHE 3019 - T. E. 72-6859 - Buenos Aires

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

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

ACCESORIOS DEPORTIVOS en GENERAL
Tableros especiales para FORD FALCON
CASCOS INTEGRALES
DISTRIBUIDOR OFICIAL DE INSTRUMENTAL BRD
ESUSEN ARGENTINA S.A.C.e I.
PARANA 734 - T. E. 44-9178 - Capital
Sábados abierto hasta las 12.30 hs.



Dos máquinas de motor delantero. Plano (adelante) llegó cuarto. Cupeiro abandonó.

para la segunda serie. Bertolini, aunque con una vuelta menos, terminó en un cómodo tercer lugar escoltando a Luis y Duarte sacándole ventajas a Nasif que superó a su vez a Plano.

La segunda serie no trajo novedades. Con la amplia diferencia a su favor, Bueno tenía sólo que quedarse en la suya y dejarlo hacer a Luis. Así lo hizo. Porque aunque algunos opinaban que el "908" no las tenía todas consigo —el brasileño no informó al respecto— y que el sistema eléctrico no funcionaba correctamente, lo más lógico era pensar que nadie debería incomodarse en el box de Bueno, porque el Berta se le fuera hasta 30 segundos adelante, ya que todo consistía en mantener informado al que iba detrás del volante. Luis, siguió a un ritmo demoledor que lo elevó a morder cuanta goma encontró en las banquinas, romper algún pedazo de trompa hasta que finalmente saltó uno bastante grande que quedó rozando el neumático delantero izquierdo. Paró en boxes, pero prefirieron que siguiera, mientras retocaban una trompa de recambio. En ese interín la goma se tajeó en la banda a lo largo de toda su circunferencia y el Berta terminó en la banquina levantando mucho polvo y haciendo temer algo desagradable, que afortunadamente no pasó de un susto para todos, menos para Luis, que se bajó del auto con esa inconsciencia contagiosa y saludable del que sabe lo que está haciendo.

La carrera se acabó ahí, pero ya estaba todo dicho. Pereira Bueno tenía el camino libre para el Porsche que llegó en un momento a estar a 28 segundos detrás del Berta en la serie. Paró Bertolini a recargar combustible, porque el chupador del tanque izquierdo no funcionaba. Y todo terminó con un "happy end" para el brasileño.

Un ganador justo que supo administrar la exquisitez mecánica de que dispone y un Di Palma que el domingo fue tan grande como los cerros que bordean el Zonda. Un soplo de vida para la categoría, que asomó la cabeza y que puede ya respirar por si sola. Maggiolo puede ser la otra inyección revitalizadora, de aquí a un mes.

EN LOS BOXES

Tiempos de clasificación: Pereira Bueno, 1m 9s 5; Di Palma, 1m 9s 9; Bertolini, 1m 12s 1; Pairetti, 1m 14s 6; Duarte 1m 15s 1; Estéfano, 1m 15s 3; Ternengo, 1m 16s 9; Plano, 1m 18s 2; Cupeiro, 1m 18s 4; Requejo, 1m 19s 0; Pauloni, 1m 19s 1; Alonso, 1m 23s 5; Pino, 1m 24s 9; Gallo y Bouvier

→

FORMULA DOS INTERNACIONAL EN SAN JUAN

El domingo entre serie y serie hubo una reunión que no por lo informal dejó de ser importante. Entre los presentes estaban el general Astiz, Giménez Rey, de la ASV, el gobernador de la provincia de San Juan, un ministro de gobierno, Horacio Steven, Eduardo Copello, Anisio Campo y Meritello. El asunto consistiría en conseguir unos cuarenta millones de pesos, que son los que costaría llevar a los F-2 internacionales al circuito de San Juan, después de la carrera del Cabalén. Esta semana se empezará a trabajar y se harán los contactos necesarios para el caso. Las posibilidades son buenas y la fecha sería el 28 de noviembre, y se trataría de postergar la carrera de Maggiolo de SP para el 7 de diciembre, ya que originalmente se les había otorgado a los santafesinos el 28.

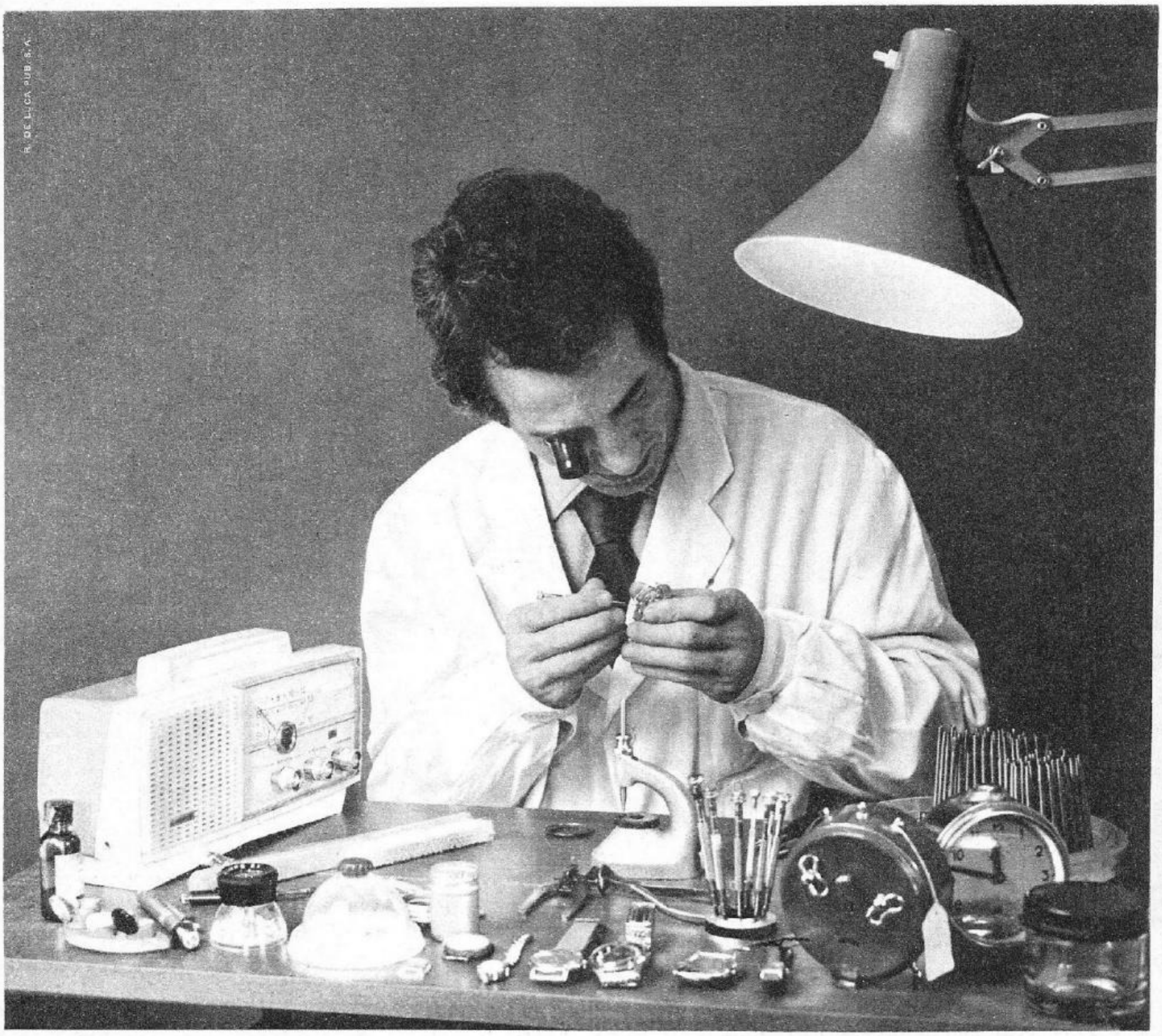
SE SUSPENDIO JUSTINIANO POSSE

La competencia que para la categoría Turismo Nacional en sus clases A, B y C organizara la Peña Automovilística del Parque Comunitario Justiniano Posse debió ser suspendida por orden del comisario deportivo, Carlos Fuentes, debido a que la lluvia caída en los últimos días y que persistía durante los momentos previos a la suspensión había anegado las banquinas y parte del circuito.

Es de hacer notar que fue pobladísima la lista de inscriptos presentada poco antes de la carrera, reuniendo a los más importantes valores de la categoría. 59 volantes se habían dado cita en Justiniano Posse divididos de la siguiente manera por categorías: siete autos en la A, trece en la B y treinta y nueve en la C.

Las autoridades de la competencia no informaron sobre si la realización de la competencia se trasladaría a otra fecha o se daría por definitivamente cancelada.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



La radio tiene más cosas que interesan a más gente.

La radio deja hacer y acompaña

(a más gente, más horas, en más lugares del país*)

disfrútela.

* Para el anunciante, es el medio donde aún se hace mucho con poco.
No sufre cambios de estación. Y sus mensajes penetran con fuerza a nivel consciente y subconsciente.

sin tiempo. El promedio para Bueno: 167,309 Kms/hora.

La posibilidad de roturas en el Porsche 908 eran muy remotas. El motor tiene aún 16 horas de garantía certificadas nada menos que por la fábrica de Sttutgart, y los brasileños ni tocan el motor, salvo para limpiarlo con un trapito anaranjado que tienen.

Eduardo Pino se reintegro a la troupe de SP con la Pantera ahora nuevamente rosa. El auto no funciona como debiera, en lo que respecta al chasis. Pedro Campo estuvo en San Juan ensuciándose las manos y hay posibilidades que usando ciertos elementos de la Pantera, construya un nuevo auto para Pino.

"Es un tipo sensacional —dijo Pedrito—; es un verdadero hallazgo como persona".

Queja de la mujer de Pereira Bueno. Oficialmente, en la primera salida a clasificar le dieron 1m 9s 9, y ella indignada aseguraba que era tan solo 1m 10s 2. Publicidad que le dicen.

Se rumoreó insistentemente en corrillos de los boxes la desvinculación de Jorge Cavallini tanto del equipo de Pairetti, como de Ford Motor Argentina. En San Juan no estuvo y eso no es muy normal.

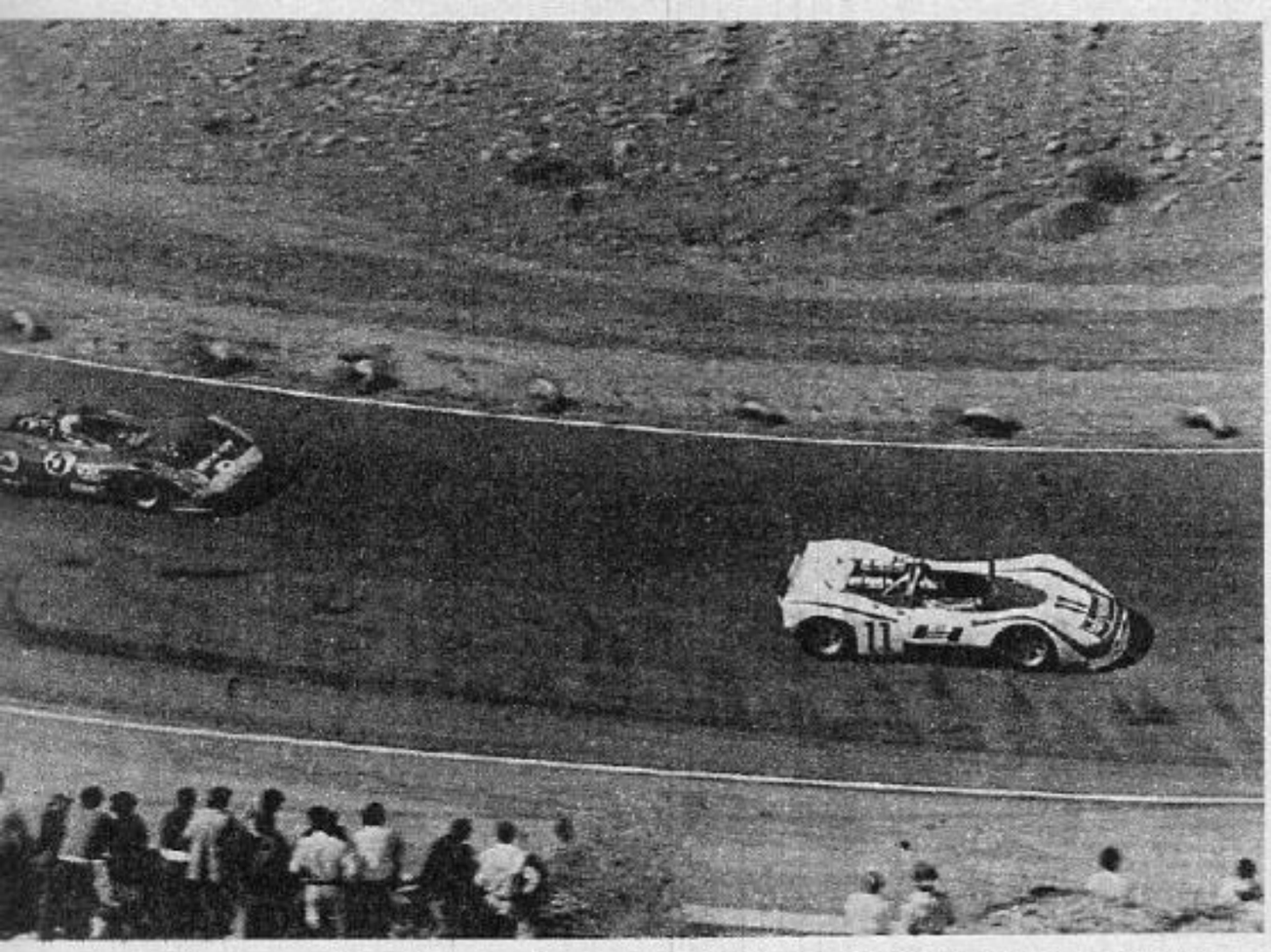
Eduardo Bouvier llegó a San Juan a último momento debido a la inundación que bloqueó el camino a la altura de Sampacho, pasando Río IV. Con el Benavídez Chevrolet que alguna vez perteneció a Coco Giay no pudo largar porque se le trabó un disco de freno y terminó en furibunda piña contra el guarrail en la vuelta de precalentamiento.

El Gallego Cupeiro tampoco pudo andar mucho. A mitad de serie y mientras se quejaba con mano afuera, porque según su versión Plano no le daba paso en niguna zona del circuito, paró en boxes con la junta de tapa de cilindros quemada. No arregló y se fue a la pileta.

Cuatro humildísimas vueltas pudo dar el McLaren de Pairetti. Cortó una válvula después de dar unas setenta vueltas al trazado buscando el tiempo, entre jueves, viernes y sábado.

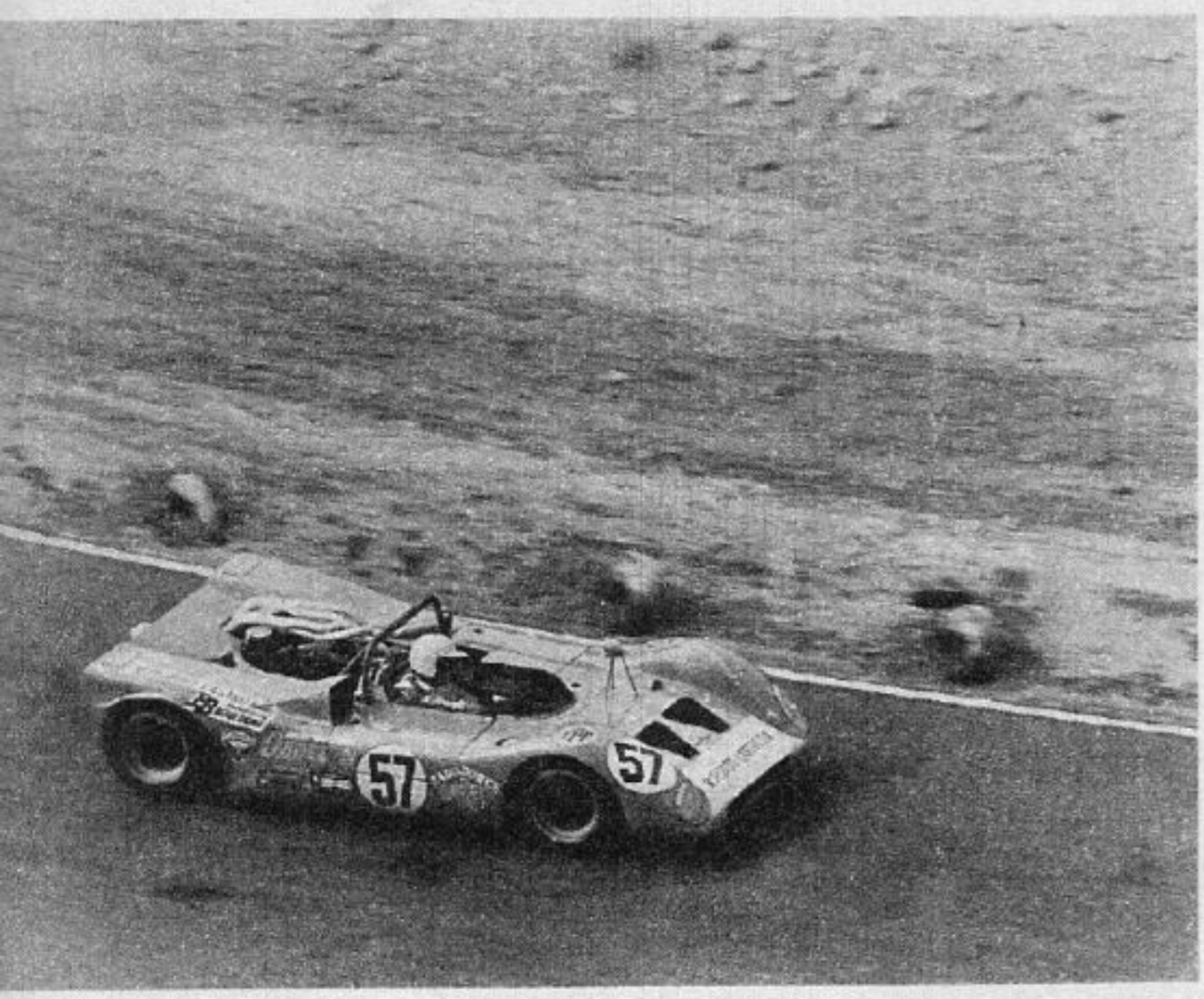
Pereira Bueno, Duarte y el resto de la delegación brasileña, estaban convencidos de que Di Palma estaba encondiendo un resto durante la clasificación y recién a último momento iba a salir para bajar el registro de Luisinho. Así había pasado en Las Flores, pero esta vez se equivocaron y Luis y el Berta no tenían para bajar el 1m 9s 9.

Gomas nuevas recibieron el sábado los Berta, cada vez es más difícil conseguir neumáticos y con el problema del dólar —nos contaba Oreste— cada Good Year puesta en Buenos Aires por vía aérea, sale alrededor de 220.000 pesos viejos. ¡Qué tal!



Diez y cuarto de la mañana del domingo. Pereira Bueno acaba de pasarlo a Di Palma rumbo al triunfo en la primera serie.

El viejo luchador Ramón Requejo ubicó un buen quinto puesto al cabo de la dura jornada.



300 KILOMETROS DE SAN JUAN

AUTODROMO "EL ZONDA" - 3.230 metros

Dos series de 50 vueltas - SP

PRIMERA SERIE

Pos.	Nº	Corredor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	11	L. Pereira Bueno	Porsche 908	1h00m47s8	50
2º	5	L. R. Di Palma	Berta-Tornado	1h01m38s3	50
3º	35	E. Bertolini ...	Berta-Tornado	1h01m57s5	49
4º	12	Lian Duarte ...	Porsche 910	1h01m42s3	47
5º	8	N. Estéfano ...	McLaren-Ford F-100	1h01m42s9	47
6º	19	H. Plano	Gentile-Chevrolet ...	1h01m59s4	46
7º	57	R. Requejo	Requejo-Tornado ...	1h02m03s9	45
8º	16	N. Pauloni	Mavicapache-Chev. .	1h02m07s2	45
9º	55	R. Alonso	Vounta M3D-Tornado	1h01m03s3	44
10º	26	J. Ternengo ...	Berta-Tornado	1h01m39s4	41

Promedio del ganador: 159,383 km/h. Record de vuelta: Luis Di Palma en la 3ª vuelta con 1m10s7 a 164,469 pm/h.

SEGUNDA SERIE

1º	11	L. Pereira Bueno	Porsche 908	1h03m49s9	50
2º	35	E. Bertolini ...	Berta-Tornado	1h04m10s6	49
3º	12	L. Duarte	Porsche 910	1h04m16s2	46
4º	55	R. Alonso	Vounta M3D-Tornado	————	46
5º	57	R. Requejo	Requejo-Tornado	————	45
6º	19	H. Plano	Gentile-Chevrolet ...	————	45
7º	26	J. Ternengo ...	Berta-Tornado	————	43

Promedio del ganador: 151,807 km/h. Record de vuelta: Luis Di Palma y Luis Pereira Bueno en la 2º vuelta con 1m13s4/10, a 158,420 km/h.

CLASIFICACION FINAL POR SUMA DE TIEMPOS

1º	11	L. Pereira Bueno	Porsche 908	2h04m38s7	100
2º	35	E. Bertolini ...	Berta-Tornado	2h06m48s1	98
3º	12	L. Duarte	Porsche 910	2h05m58s5	93
4º	19	H. Plano	Gentile-Chevrolet ...	————	91
5º	57	R. Requejo	Requejo-Tornado ...	————	90
6º	55	R. Alonso	Vounta M3D-Tornado	————	89
7º	26	J. Ternengo ...	Berta-Tornado	————	84
8º	5	L. R. Di Palma	Berta-Tornado	————	81

Promedio del ganador: 155,518 km/h. Record de vuelta: Di Palma en la 3ª vuelta de la primera serie a 164,469, con 1m10s7.

CAMPEONATO ARGENTINO DE SP

1º	Luis Di Palma	18	puntos
2º	Héctor E. Plano	8,50	"
3º	Carlos A. Pairetti	8	"
	Emilio Bertolini	8	"
5º	Nasif Estéfano	7,50	"
6º	Jorge Cupeiro	3,50	"
7º	Rubén Alonso	3	"
8º	Ramón Requejo	1,50	"
9º	José M. D'Agnillo	1	"
	J. Navarro Ocampo	1	"
11º	Evaristo Aranzana	0,50	"
	José Gallo	0,50	"

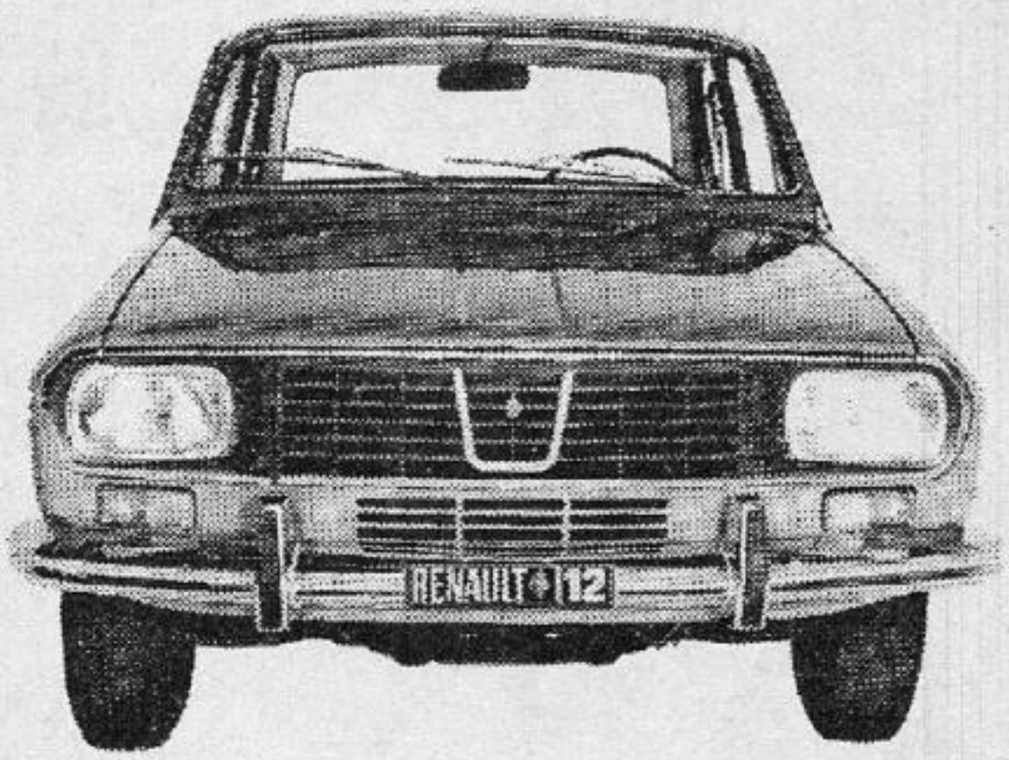
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CAR S. A.

IKA RENAULT **CONCESIONARIOS** IKA RENAULT

Tome el Poder del Diseño en sus propias manos!

Venga a habitar su Renault 12



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

Va a entender su precisa mecánica.

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

Venga a manejar un Renault 12.

Sienta todo el Poder del Diseño.

RENAULT 12 es un producto IKA RENAULT

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

CENTRO AUTOMOTORES
Oro 1744 - Capital

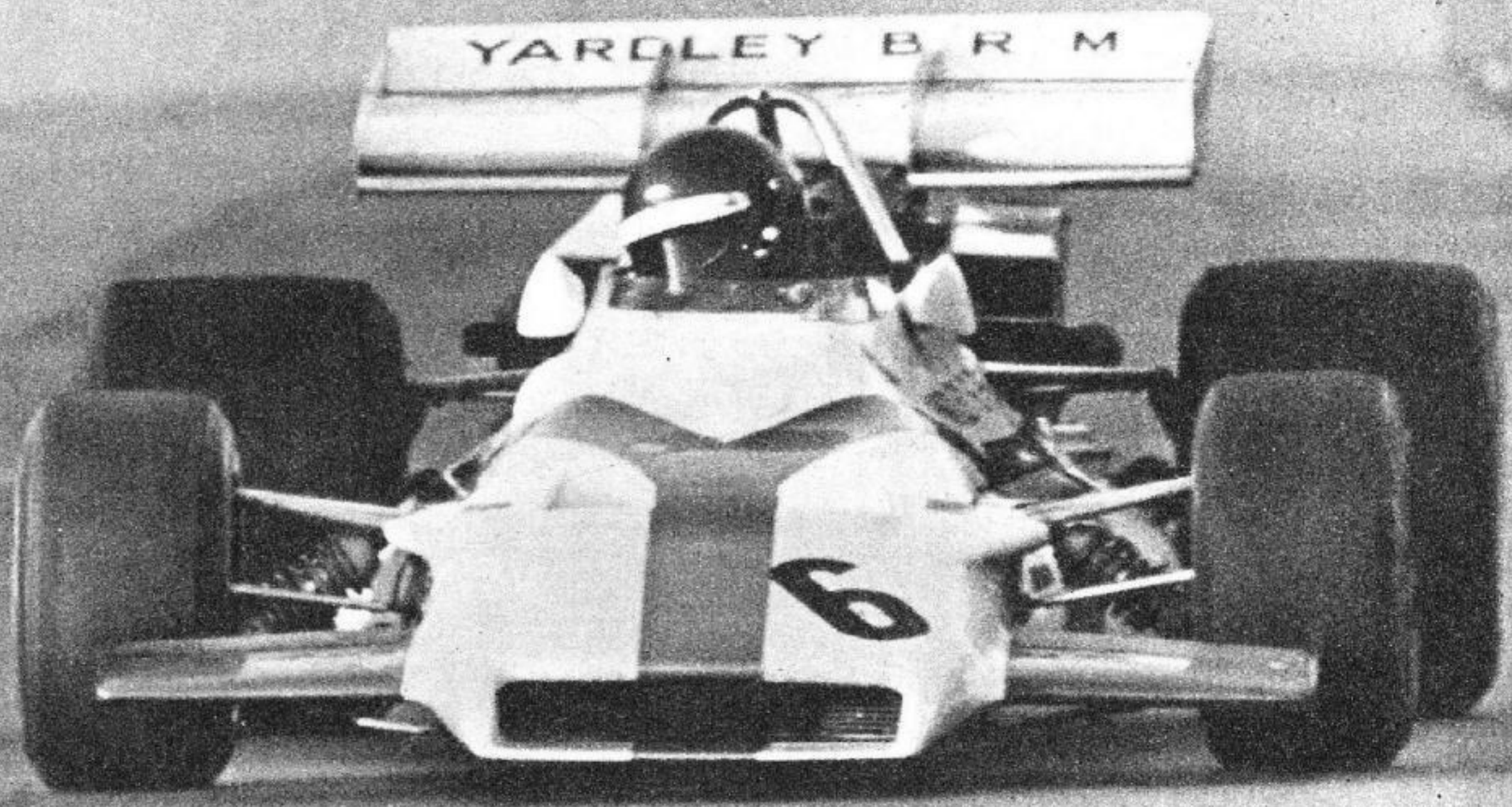
ROMBO SUR
Avda. H. Yrigoyen 8525 - L.de Zamora
Avda. H. Yrigoyen 12802 - Adrogué

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

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

DEBUT EUROPEO DE REUTEMANN EN F1

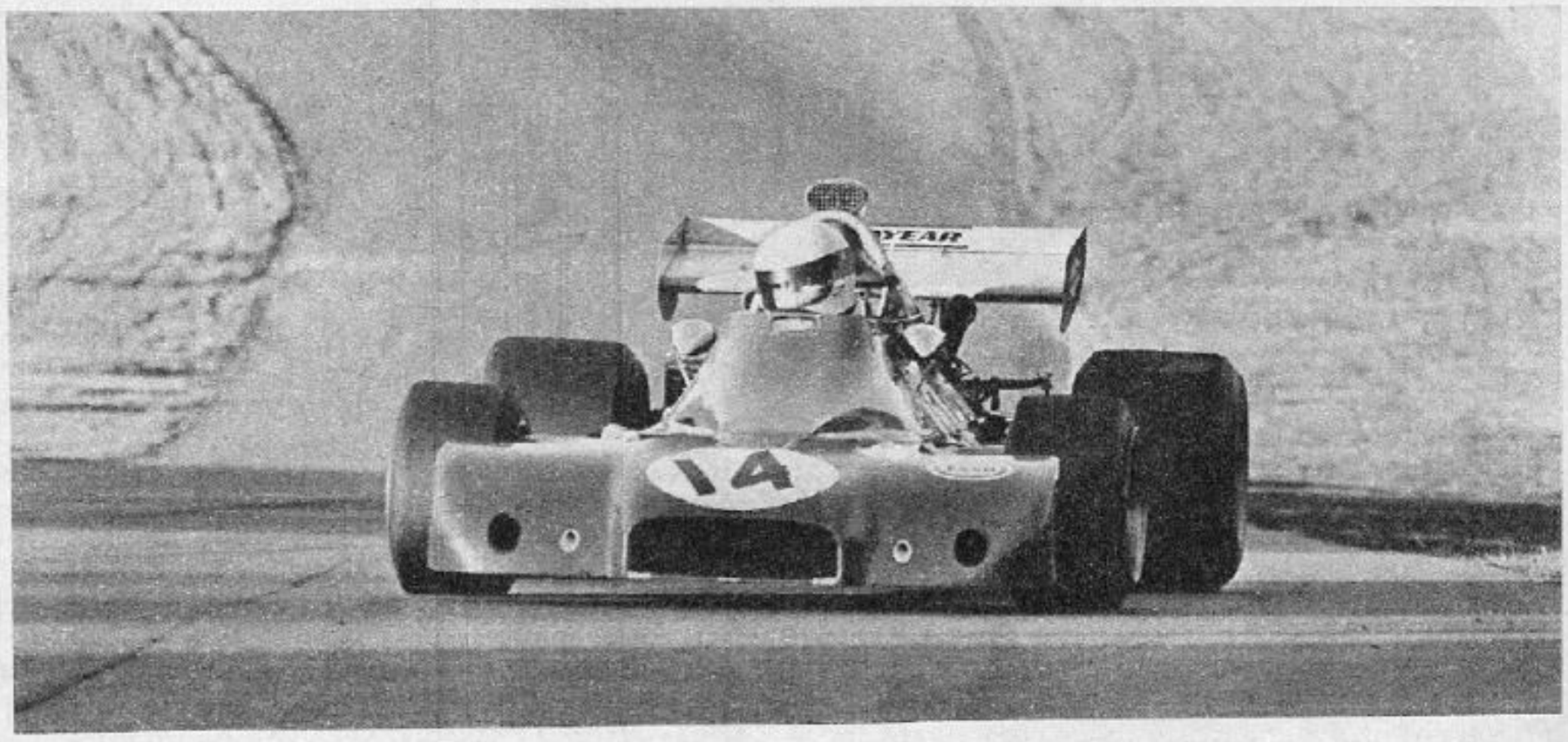
UN AMARGO HOMENAJE



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Texto y fotos del enviado especial de CORSA en Europa: JULIO PEREZ BALBI

El British Automobile Racing Club había organizado esta carrera para homenajear a Jackie Stewart y Ken Tyrrell por el logro del Campeonato Mundial de Conductores y la Copa de Constructores de F1, y la prueba tenía para nosotros la importancia que implicaba el debut europeo de Carlos Reutemann en la categoría mayor. Todo perdió vigencia ante la trágica desaparición en la carrera de un verdadero as del automovilismo mundial, Joseph Siffert. Luego de catorce vueltas de carrera ésta fue suspendida por el accidente, quedando como ganador Peter Gethin que punteaba hasta el momento de la suspensión



Lole tripulando su trasfigurado BT-33 en los toboganes de Brands Hatch. Para el año que viene dispondrá de un flamante BT 37, todavía desconocido.

Reutemann observa preocupado cómo los mecánicos de Brabham revisan la caja de velocidades de su auto, que tenía un rulemán roto.

Peter Gethin fue el ganador de la prueba suspendida por la muerte de su compañero de equipo. Triunfador reiterado que puede dar que hablar.

Carlos Reutemann con sus nuevos empleadores y viejos amigos. Jeck Brabham y Ron Tauranac, actual jefe de equipo y diseñador, confían en él.



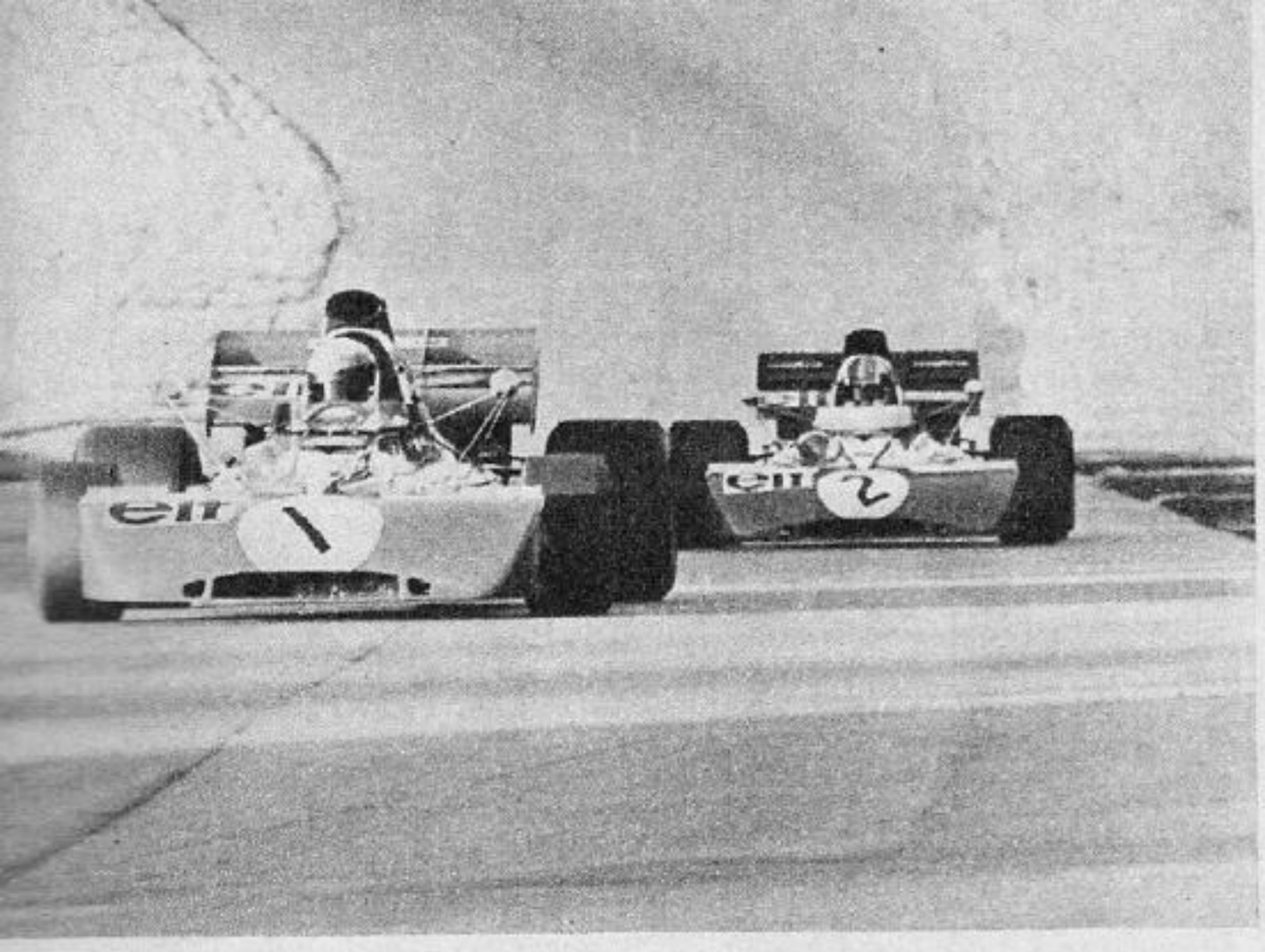


Carlos Reutemann dio el domingo un paso fundamental dentro de su ya exitosa campaña en Europa —algo así como la meca del mundo corsa internacional— porque correr en Brands Hatch, en esta carrera de la Victoria ofrecida como festejos a Jackie Stewart y Ken Tyrrell por el logro del campeonato, fue una propicia oportunidad que aumentó considerablemente el prestigio del argentino en este ambiente; prueba de ello fueron las felicitaciones que le vinieron de cualquier rincón perdido del circuito después que, promediando las jornadas de clasificación, era el mejor Brabham de la lista, delante del pujante Tim Schenken y del inacabable Graham Hill. El cronómetro se encargó de ratificar que el tercer puesto en F-1 que Reutemann obtuvo a principios de año en Buenos Aires no fue ni espejismo, ni golpe de suerte, ni mucho menos.

Lamentablemente lo pudimos ver muy poco en carrera. El fatal accidente de Joseph Siffert hizo que —acertadamente— el desarrollo de la carrera se paralizase y que al cabo de unos minutos por un altavoz el comisario deportivo anunciara que se daba por terminada la carrera —siempre bajo un tétrico silencio— quedando como válida la clasificación obtenida por los competidores hasta la fatídica decimocuarta vuelta.

Cuando la carrera se vio interrumpida, Reutemann se encontraba en la novena colocación —tal como había largado— pero pudimos comprobar que si la competencia hubiera continuado a su ritmo normal, al final de la misma Lole podría

→



El homenajeado y su escolta. Jackie Stewart y François Cevert tirando juntos con los Tyrrell en la carrera organizada en honor a su título.

EL ACCIDENTE DE JOSEPH SIFFERT

Seppi Siffert era uno de esos hombres de los cuales nunca se hubiera pensado que tendríamos que escribir este tipo de despedida.

No porque no arriesgara. De no ser así no hubiera logrado ser el mejor de toda una constelación contratada por Porsche para conquistar el Campeonato Mundial de Marcas, no hubiera ganado cantidades nunca antes logradas de victorias en la especialidad ni se hubiera trasformado en ganador a bordo de un auto particular cuando en F1 ya era prácticamente imposible hacerlo sin el respaldo de un equipo oficial.



UN AMARGO HOMENAJE

haber estado bastante más adelante. Por un parte la carrera se suspendió porque el accidente de Siffert no coincidía con la intención de festejo que tenía la carrera, pero por otra, aunque se hubiera querido seguir corriendo hubiera sido imposible ya que cuando el P160 chocó contra el guard-rail en forma casi frontal, explotaron los dos tanques de combustible anegando de nafta encendida a todo lo ancho y largo del sector de pista donde se produjo el siniestro, al punto tal que todos los que venían detrás de Siffert tuvieron que frenar desesperadamente ante la imposibilidad de pesar. John Surtees, que venía inmediatamente después de Siffert, lo confirmó.

La causa del accidente fue que la caja de velocidades del BRM fue perdiendo gradualmente la grasa hasta que se engranó definitivamente por la alta temperatura. Ello hizo que se bloquearan las ruedas del tren trasero y Siffert perdió en forma instantánea todo control sobre la máquina. De allí al accidente medió apenas un paso.

LAS ANDANZAS DE LOLE

Como ya anticipáramos fue muy poco lo que pudo hacer Reutemann en la carrera. De entrada se vio entorpecido por el "amontonamiento de jugadores" que se originó en el primer viraje por culpa del equivocado alineamiento (tres-dos-tres) que se adoptó para largar la carrera en un circuito tan angosto como es Brands Hatch.

Posteriormente a la largada, comenzó a sentir extrañas vibraciones en el tren trasero, especialmente cuando se ponía a hacer power-slide; tenía que doblar derecho viejo no más, en forma más lenta y sin exquisiteces. De todos modos, por lo poco visto, (y más que nada en las pruebas previas), hay que acostumbrarse a la idea que Reutemann está para darnos muchas satisfacciones grandes en F-1, ya que por lo visto el domingo aquí, durante 1972 será un aprendiz con muy fundadas ambiciones.

Por otra parte esas ambiciones serán apoyadas por uno de los flamantes BT-37 que están a punto de salir del horno en Brabham. Si bien es cierto que Reutemann tuvo interesantes ofertas para correr en Fórmula Uno y que incluso económicamente eran más sabrosas con la proverbial intuición que lo caracteriza, prefirió la amistad que lo une con la gente de Brabham y además —cosa importante— la enorme confiabilidad de sus productos.

LA CARRERA

Peter Gethin es un hombre relativamente nuevo en F-1 pero que tiene en sus fojas interesantes antecedentes en Fórmula 5000. Hace poco tiempo obtuvo su primer triunfo en la categoría mayor en el G. P. de Monza, y dicho sea de paso, algunos dijeron que fue un poco de suerte y otro poco por lo veloz del circuito, evidentemente favorable para su BRM. El domingo pasado, no obstante, ganó otra discutible carrera en Brands Hatch, que catalogamos como tal porque fue cortada apenas trascurrida una cuarta parte de la misma.

Podrá discutírselo a Gethin hasta el momento, pero evidentemente es un piloto signado a ser de los buenos. Eso lo demostró durante las catorce vueltas que duró esta carrera al contener los embates del experimentado Fittipaldi que lo acosó sin descanso durante todo el tiempo. El BRM de Gethin empujaba muy fuerte en las trepadas y el Lotus 72 de Emerson frenaba evidentemente mejor. La lucha de ambos se extendió durante todas las vueltas y puso al público de pie a todo lo largo del circuito enmarcado en las laderas de bucólicas sierras. Stewart corrió siempre en la tercera posición. Tranquilo y cumpliendo un plan de carrera enfocado para 40 vueltas y no para 14, pero es probable que en esta ocasión Cosworth no le haya entregado un motor tan potente como los serie 11 de ocasiones anteriores. De todos modos no hubiese sido extraño que al final de la carrera, en caso de haber tenido un desarrollo normal, se hubiera llevado las palmas.

Reutemann se mantuvo en su posición de largada con un motor bueno, pero con vibraciones en el tren trasero que le impedían doblar con derrape controlado lo que lo retrasaba considerablemente. Al principio le costó un poco pasarlo a Oliver que en honor a la verlad lo entorpeció bastante pero le duró poco al inglesito, ya que el embrague lo dejó afuera definitivamente y de ahí en más, Lole pudo apurar un poco descontando la ventaja que le llevaba Graham Hill.

En momentos en que estaba por pasarlo, la carrera fue suspendida. Las conclusiones, aunque breves, son muy positivas para el automovilismo argentino que tiene en Reutemann una verdadera y sólida esperanza. En cuanto a la Carrera de la Victoria (victory Race) dedicada a Jackie Stewart y Ken Tyrrell lamentablemente quedó trunca por la muerte de quien en vida, fue una de las grandes figuras del automovilismo mundial: Joseph Siffert.

FIVE O'CLOCK TEA

El desafortunado John Siffert había comprado poco tiempo atrás el Lotus 72 que tenía guardado, prácticamente sin uso, su ex patrón Rob Walker, ahora vinculado al Team Surtees. Como él era el primer piloto de BRM, su idea no era correr el Lotus sino presentarlo en forma particular en todos los Grand Prix, confiándolo a pilotos locales mediante el pago de un alquiler o garantía, negocio que comenzó a hacer roncha este año en F-1. Carlos Reutemann estuvo charlando con Siffert durante las jornadas clasificatorias, proponiéndole la posibilidad de que Cacho Ruesch manejara ese auto en nuestra próxima temporada, a lo que el suizo, interesado, había prometido a Lole que se pondría en contacto con el Club YPF para ver si se podía concretar la operación, que ahora queda tan tristemente trunca.

Aunque ya se ha dicho varias veces por distintos medios, vale la pena repetir que esta carrera era en honor de Jackie Stewart y Ken Tyrrell por el logro del título mundial. El BARC (British Automovile Racing Club) publicitó notablemente la carrera en Gran Bretaña, donde el escocés goza de una popularidad increíble, pero éste apenas si se dejó ver, escondido tras sus anteojos negros y bajo su gorrita por cuyo uso cobra sumas suculentas. Ultimamente, y debido a que también en USA es muy popular, Stewart se presenta todos los martes en un canal de TV americano comentando las carreras donde participa. Como no podía ser de otra manera, el programa se llama "The Jackie Stewart's Show".

El viernes pasado Carlos Reutemann fue agasajado por un grupo de portugueses por haber logrado el subcampeonato europeo en F-2. Uno de los detalles más sobresalientes del ágape fue el Brabham BT 36 de repostería que adornaba la torta que se manducó a los postres. Su parecido con el auto original era asombroso.

Reutemann fue muy felicitado por el ambiente debido a sus excelentes tiempos de giro en Brands Hatch, pista nada fácil para debutar. Durante determinado momento Lole tenía mejores tiempos que Hill y Schen-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Simplemente que no tenía el tipo dé temerario, de esos que andan constantemente "colgados del alambre", como se dice comúnmente en nuestra jerga. Siffert daba la imagen del profesional serio y reposado,, que sabía lo que quería y cómo lograrlo, y después de largas tribulaciones en F1 había logrado ocupar un lugar preponderante en uno de los equipos más importantes de la actualidad: BRM.

Sin embargo, la fatalidad quiso vulnerar esa imagen de eficiencia que era Siffert, incidiendo sobre la parte mecánica en un auto que casualmente nunca había dado muestras de inseguridad o de mantenimiento deficiente. Una pérdida de grasa en la caja de velocidades hizo que ésta se engranara bloqueando el tren trasero y allí concluyó la jugarreta del destino, sin una chance de dominar el bólido incontrolable.

La ausencia de Siffert se hará sentir en cada carrera internacional. Con él se pierde una de las pocas personalidades que se adaptaban a la imagen que el público prefiere en sus ídolos. Sencillo, afable, serio en su profesión, agradabilísimo en el trato, Seppi era un gran corredor, pero por sobre todo un amigo. Quienquiera que lo haya conocido, en Buenos Aires o en cualquier parte del mundo, no podrá evitar un profundo pesar ante la noticia de su desaparición.

VICTORY RACE

British Racing Automobile Club - Circuito de Brands Hatch de 4.365 m - Fórmula Uno sin puntaje (Carrera interrumpida en la vuelta 14ª) - 24/10/71

CLASIFICACION

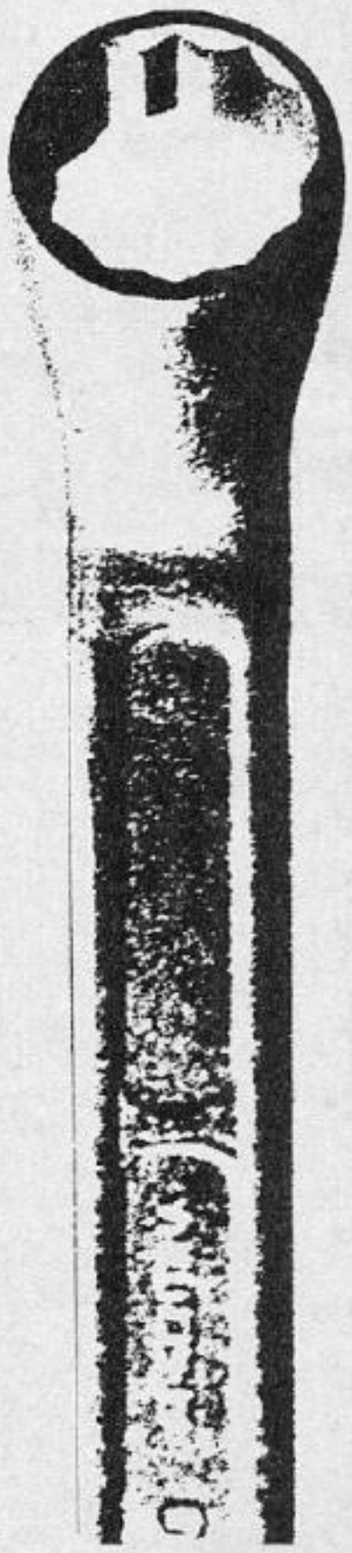
Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	6	P. Gethin ...	B.R.M. P-160/V-12	19m54s4	14
2º	8	E. Fittipaldi .	Lotus 72-Cosworth	19m54s6	14
3º	1	J. Stewart ..	Tyrrell 003-Cosworth ...	19m59s8	14
4º	5	J. Siffert ...	B.R.M. P-160/V-12	20m07s2	14
5º	12	T. Schenken .	Brabham BT-33-Cosworth	20m10s	14
6º	16	J. Surtees ..	Surtees TS-9 Cosworth ..	20m10s4	14
7º	2	F. Cevert ...	Tyrrell 002-Cosworth ...	20m19s2	14
8º	11	G. Hill	Brabham BT-34-Cosworth	20m26s	14
9º	14	C. Reutemann	Brabham BT-33-Cosworth	20m27s8	14
10º	26	A. Rollinson .	Surtees TS8-Chevrolet ..	20m50s8	14
11º	23	F. Gardner ..	Lola T300-Chevrolet	20m51s8	14
12º	77	M. Walger ..	Lola T192-Chevrolet	20m52s4	14
13º	21	B. Redman ..	McLaren M18-Chevrolet .	21m04s6	14
14º	33	T. Pilette ...	McLaren M10B-Chevrolet	21m05s8	14

Promedio del ganador: 182,770 km/h. Record de vuelta: Emerson Fittipaldi en la 2ª con 1m27s a 182,277 km/h.

ken sus dos compañeros de equipo, a pesar que usaba el BT 33 que usó Stommelen en la temporada '70 y que tenía casi un año de galpón y telarañas. Entre los hombres que lo felicitaron estaba Ken Tyrrell **—"Estoy muy contento que Ud. ya compita en F-1; lo hecho hoy le abre las puertas grandes de la categoría"—** y Ronnie Peterson, que se ha hecho muy amigo de Lole, le dijo con un apretón de manos: **"Muy buen comienzo, Carlos".** Pero sin lugar a dudas la opinión más interesante fue la de Robin Herd, diseñador de los March e interesado en los servicios de Lole hasta que este firmó para Brabham: **"Lo hecho por Reutemann sería normal si él ya hubiera corrido un año en F-1. Es realmente asombroso que de entrada ya esté mezclado con los mejores. Tiene mucho futuro".** El registro del argentino no fue, no obstante, tan bueno como podría haber sido de haber marchado todas las cosas en la forma ideal. En la última tanda de clasificación no pudo presentarse ya que uno de los rulemanes de caja estaba roto, problema que se evidencia cuando se la había desarmado para cambiar las relaciones por otras más largas.

Un rumor oído de contrabando en los boxes de Brands Hatch. Graham Hill estaba de lo más preocupado con los tiempos de Tim Schenken y del mismísimo Carlos Reutemann. Es que las nuevas figuras se vienen abriendo paso en forma arrolladora y la plana mayor de Brabham está chocha de la vida con sus dos ases de Fórmula Dos, que con sus viejos BT 33 superaron ampliamente y en condiciones normales al ex campeón que tripulaba el más moderno BT 34. Se le va a hacer muy cuesta arriba renovar el contrato a Hill para el año que viene ante la presencia de estos dos mocosos.

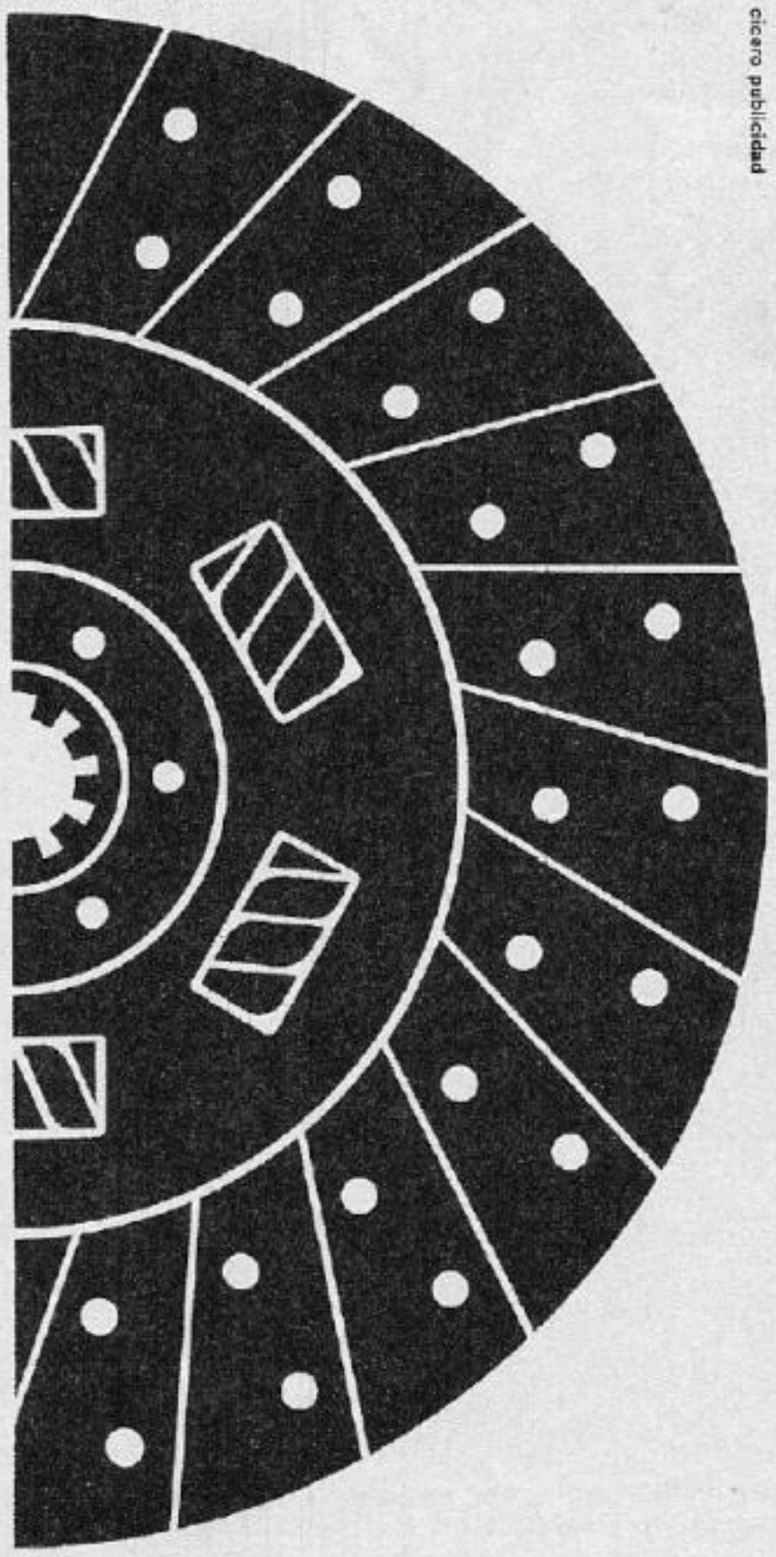
Cuando cambie el embrague, también será nuestro.



Cuando Ud. decida poner su coche o camión "a nuevo", la reposición de embragues constituirá un importante motivo de atención para su taller mecánico. Optando nuevamente por la calidad Wobron, cumplirá con las mismas exigencias de seguridad y eficiencia que toman en cuenta todas las empresas de la industria automotriz nacional (sin excepción, porque... si su coche es argentino, el embrague es nuestro).

Embragues
WOBRON
Legítimo

Industria Argentina con calidad internacional.
Adherida a CIFARA



cicero publicidad

Oreste en todo: en el cuarto de armado de los V-8, con música clásica y el Cosworth 4 cilindros.

PODEROSO CABALLERO ES



"Tengo que estar aquí para empujar." En el armado de uno de los dos chasis internacionales.

En La Fortaleza, allá en Alta Gracia, ya terminó el tiempo de las puertas cerradas y los desarrollos —míticos— ocultos. Volvieron a repetirse hasta el fastidio las interminables visitas de parejas en su Luna de Miel en busca de la foto que lo incluya, entre medio de los dos, a Oreste Berta como singular tercero. El ejemplar taller volvió a ser el mejor recurso para matar la tarde del sábado o el domingo cuando Córdoba se adormece en su caluroso e institucional siesta provinciana. Esas horas de silencio y tan poco que hacer que sólo se quiebra de a ratos por el rugido de la tribuna del Club Talleres o el chirriar escandaloso de algún émulo de Ruesch o Monguzzi doblando apurado por la Cañada.

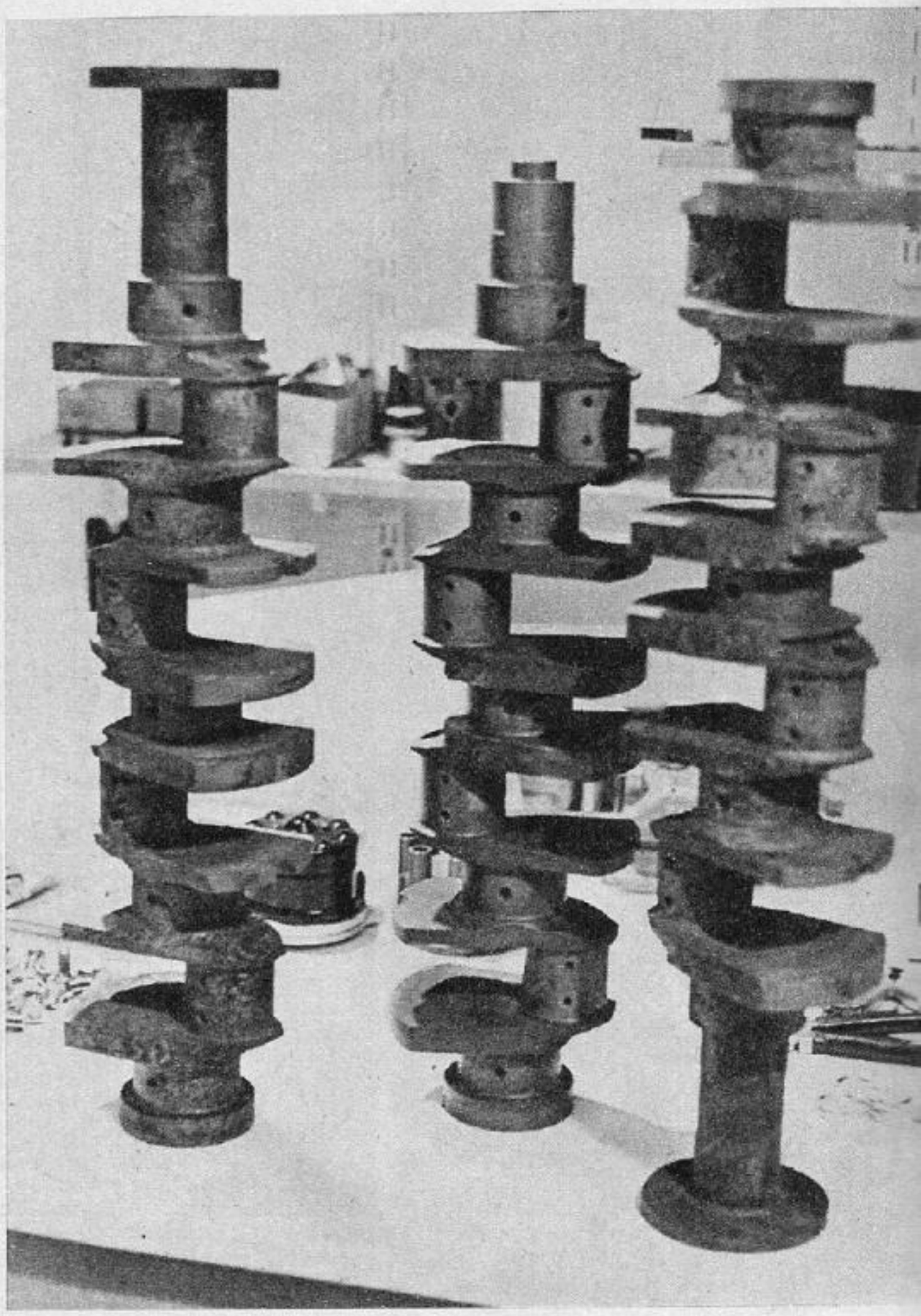
El clan Berta volvió a mostrarse. La señora filtra en la recepción a los postulantes, y en casi todos los casos la agradable y simpática empleada que la secunda (iniciada en el tema mecánico) terminará haciendo una vez más la visita guiada a los tornos y el banco de pruebas. Ahora puede ser un colegio de monjas de Formosa que acaba de llegar en dos ómnibus repletos de gritonas y sorprendidas alumnas. Más tarde puede ser un periodista y entonces Oreste se despejará el pelo de la cara en un rictus automático, se quitará por un momento la mirada lejana puesta en la solución de esa bomba de aceite que no ajusta y saldrá del V-8 con una sonrisa.

Ahora el taller está abierto a los visitantes. Pero, en cambio, de alguna forma está cerrado a los clientes de todas las semanas. Porque desde hace ya casi

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL PROBLEMA DE LOS BERTA LR V. 8

"El amor hace mucho pero el dinero hace todo" (Proverbio Oriental). Y por más cariño, entusiasmo y horas que ponga Oreste Berta en su trabajo, siempre llegará a la encrucíjada de la falta de dinero. ¿Qué pasa con los sesenta millones que le ofreció el Ministerio de Bienestar Social? ¿Qué pasa con el proyecto de los Berta LR V-8? ¿Estaremos en la Temporada? Esos interrogantes nos llevaron a Alta Gracia. Vimos todo y hablamos con Berta



El stock de cigüeñales. Se doblarán pero no se romperán.

Texto y fotos de **ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA**

DON DINERO

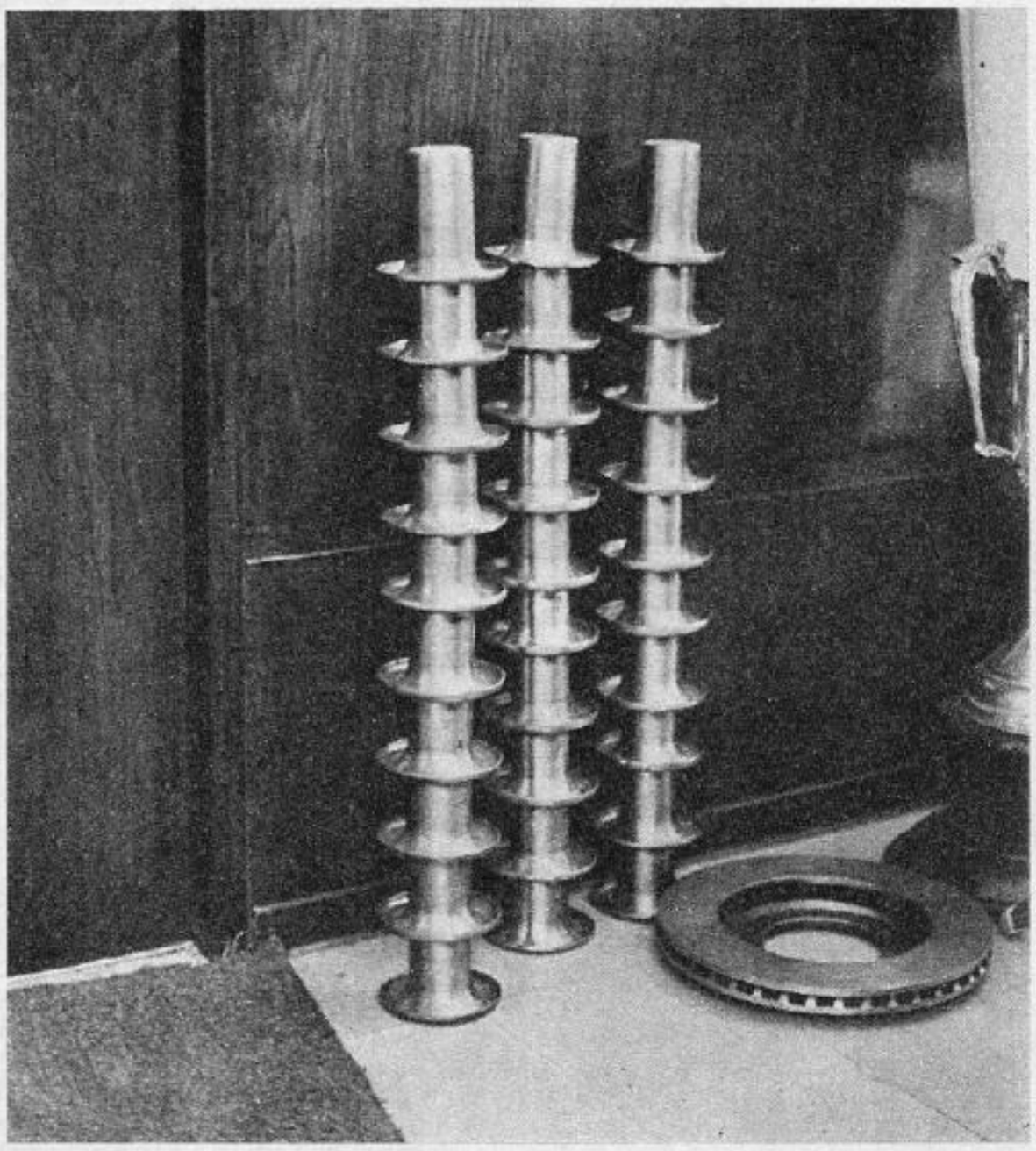
un mes Oreste ha suspendido la producción de motores Tornado-Berta para dedicar hasta el último segundo del día a los motores V-8, a los chasis de los dos SP Internacionales que hará participar —en un principio— en la Temporada Internacional y a sus respectivas carrocerías.

Los motores requieren una atención full-time; éste es el momento de las pruebas de todos los elementos en el motor armado y completo. Un motor ya está terminado en cuanto al armado. Otro block está recibiendo, en el mismo cuarto de armado, todo lo que en el plazo de unos días lo convetrirá en el segundo motor en marcha. Mientras tanto el resto de los blocks y las tapas (son seis en total) reciben en Olivetti, aquí en Buenos Aires, el maquinado necesario, por medio de computadoras, que los habilitará para el inmediato armado del motor íntegro.

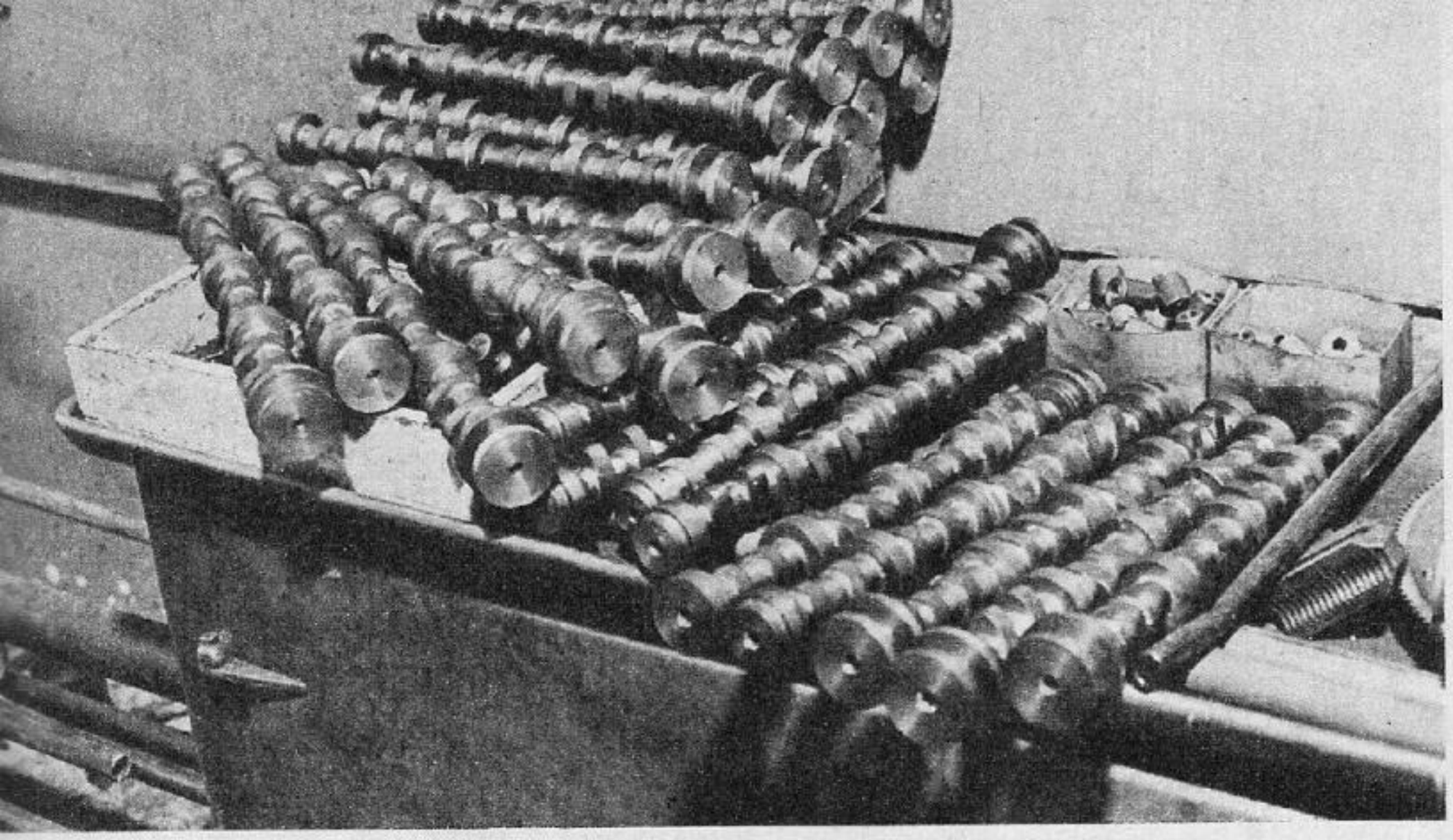
En todos los rincones del taller se apilan los elementos accesorios. Un stock que parece, en algunos casos, exagerado y que no obstante, servirá para tener cuatro motores en óptimas condiciones cuando llegue la primera fecha de la Temporada. Habrá así dos motores para cada uno de los SP.

Si algo de tiempo le dejan los motores, Oreste se mete entonces dentro de los chasis en plena construcción. Mantiene las mismas características de los que utilizó a lo largo de toda la Temporada por el Campeonato Nacional. No obstante, con la carrocería puesta resultará el conjunto acentuadamente más bajo. Resultando así, en base a algunas otras pequeñas modificaciones, que el área frontal se

→



Tres pilas de trompetas de admisión del sistema de inyectores.



Una idea del despliegue de elementos la da esta mesa donde están los árboles de levas que se utilizaron para el desarrollo de los definitivos.

ha reducido en un 12/15 por ciento.

Y si por ahí resulta que Berta intenta emularlo a Mandrake, entonces irá sacando minutos de la galera para poner en orden de marcha el Brabham-Cosworth que espera en su taller para que Di Palma participe en la carrera cordobesa por el Trofeo Dos Mundos para F-2 Internacional.

Toda esta actividad y esta producción desesperada se nos convirtió en un momento en una gran aventura. En una audaz empresa que por ahora arrastra la sombra del trabajo estéril. Porque el respaldo económico que ofreció el Ministerio de Bienestar Social para el desarrollo y construcción de los SP-V8 argentinos todavía no se concretó. Hasta aquí Oreste Berta lleva adelante el Gran Proyecto **financiando la obra con sus propios recursos.** Es cierto sí, que Berta S. A. es una empresa fuerte económicamente. Y por lo menos hasta aquí aguantó la tremenda inversión que significa el asunto. Pero la fortaleza económica se agota cuando el mismo Oreste afirma que son algunas decenas de millones las que debe a los proveedores con quienes trabaja a crédito. Y los hechos negativos no terminan allí. Porque en ese taller entraban veinte millones de pesos por mes, en un cálculo a grosso modo. Y si ya hace más de un mes que está dedicado exclusivamente al V-8, la pérdida, o, mejor dicho, la inversión se agranda día a día.

Y la plata no llega. Y es esta espera lo que hace pensar a quienes tienen participación directa en el proyecto que todo se puede frustrar de repente. En el momento en que la billetera de goma de Berta no se estire más y ya sea demasiado tarde. Y es la incertidumbre lo que podría arruinar todo. Porque a nadie le cabe duda que si Oreste buscara otro apoyo económico entre las grandes empresas nacionales es absolutamente seguro que lo conseguiría. Pero no puede moverse mientras no le den un no definitivo. O un sí. Pero que se abra el círculo vicioso. Los sí se los repiten semanalmente. **"Sin embargo** —nos decía un industrial cordobés proveedor del taller— **hay quien cree que en Buenos Aires (y quién sabe si no es dentro del mismo Ministerio) existe alguien que le mueva el piso a Berta. Alguien que por alguna razón esté interesado en que esa plata no llegue nunca a Alta Gracia. Yo supe de una fuente porteña bien informada que se comentaba en los círculos oficiales que Oreste Berta aún no había comenzado a trabajar ni en los motores, ni en los chasis ni en nada. Nosotros, que estamos cerca del taller y de alguna forma pasamos por allí semanalmente, que vemos la forma en que todo el personal completo está dedicado exclusivamente a los V-8 y a los SP Internacionales sabemos que no es cierto. Pero quienes están en Buenos Aires, en sus oficinas, lo desconocen. Esta espera es desesperante. Sobre todo sabiendo que si Oreste se moviera, más de una empresa estaría dispuesta a brindarle esos benditos sesenta millones".**

¿Cómo te van a entregar esa suma? le preguntamos después a Berta. **"La plata ya estaba otorgada, me daban los sesenta millones y un fiscalizador oficial vendría a comprobar la administración del dinero. Después, por alguna razón se retrasó la entrega".**

"Yo estoy seguro que si estuviera en Buenos Aires ya tendría la plata, pero no puedo dejar el taller porque si yo no estoy aquí empujando esto no funciona".

Y es cierto. El empuje de Oreste desvirtúa cualquier especulación mística que hable de milagros. El único milagro es su capacidad de producción. Porque si seis blocks de los que que saldrán cuatro V-8 para la temporada, dos coches que los utilizarán, y la puesta a punto de todo ese complejo monstruoso son ya una verdad que se puede tocar, también es obra de Berta el armado del Cosworth de cuatro cilindros que utilizará Luis Di Palma sobre el chasis Brabham en el Trofeo Dos Mundos. **"Sí, lo armé y lo pruebo porque en el Cosworth de cuatro cilindros puedo experimentar algunas cosas que luego utilizaré o de donde sacaré experiencia para el V-8 mío. Pruebo levas, anclajes, en fin, que si puedo sacarle al F-2 quince caballos más me queda un ratito de tiempo y me sirve para experimentar la puesta a punto y ciertos elementos para el SP e iremos a correr. Tenemos dos motores, pero uno ya no quiere más. Apenas tiene 2,5 mm de pared de cilindros. Lo encamisamos con camisas de... ¡Qué se yo, 0,8 mm...!".**

—Uno de tus motores V-8 se rompió en el banco de pruebas, ¿por qué? **"Por una falla en el material de una válvula. Mejor dicho, por una falla de información del tratamiento térmico que había recibido. La exigimos demasiado, guiados por la información que nos habían dado y no aguantó el trabajo a la tracción. Rompió una camisa y la tapa. La causa segura de la rotura además, es que la válvula rozaba contra la fresadura en el pistón correspondiente".**

—¿Probaron ya el F-2 para la Copa Dos Mundos?

—"Sí. Luis anduvo en el Oscar Cabalén. Giró en 59s. El coche le va a dar demasiada ventaja al resto, es un modelo viejo, no caben dudas".

—¿En cuánto calculás el costo de cada motor V-8?

—"Alrededor de los diez millones de pesos".

—¿Cuánto pesan los chasis pelados, vale decir el reticulado tubular solamente de los SP que estás armando?

—"27 kilos. Pero quiero también agregarte que la primera carrocería ya está lista en la casa de uno de los muchachos que trabaja aquí conmigo. Por eso no las ves. Tampoco tengo, como te dije, los blocks y las tapas que están en Olivetti o las bombas de aceite que tienen en IKA; en fin, que hay un montón de cosas más que no están aquí".

—Qué potencia llegaste a medirle al motor que se te rompió en el banco?

—"Medimos 404 HP a 9.300 r.p.m. Ahora, en cambio, tengo en el banco de pruebas el Cosworth V-8 que también se había roto y lo volvimos a armar con todos los repuestos nuevos que nos mandaron de Inglaterra, directamente de la fábrica. Lo hago girar y girar y no le puedo sacar más de 360 HP... no sé qué es lo que puede pasar. O la fábrica miente en cuanto a la potencia o hay algo que falla y no puedo descubrirlo. Me desespera porque quiero probar muchos elementos accesorios de mi motor en éste. Como las bombas inyectoras, por ejemplo, que todavía no les puedo encontrar el punto. Para eso compré un banco de pruebas de inyectores de diesel y a ver si así puedo dar con la tecla. Eso te da una idea de la forma en que estamos trabajando en los motores. El cigüeñal, por ejemplo, flexiona 25 mm y ni se inmuta. Es ni más ni menos un resorte. Lo construimos sobredimensionando todo 1 mm. Cuando se los somete despusé al tratamiento térmico, se revira como una banana. Entonces recién lo rectificamos a la medida eliminando así lo que se ha revirado. Luego lo nitruramos y resulta, finalmente, un resorte, ni más ni menos".

"Los distribuidores me los regaló la Bosch alemana personalmente. Nosotros tuvimos que reformarlos porque con la frecuencia del motor se salían los cables. Le adoptamos el sistema común de traba de los cables en la tapa. El rotor también fue rediseñado porque el que traí original tenía el "dedo" sin aislar y pasaba la corriente. Nosotros lo aislamos y solucionamos el problema".

La charla se interrumpió cuando entró el Nene Ternengo. El coche que le había prestado Oreste (el que corrió en Nürburgring con el chasis ahora 18 cms más largo entre ejes que los dos que corren Di Palma y Bertolini pudo quedar terminado para la carrera de San Juan. Por un problema de acople de la nueva caja Sáenz que aseguran es más efectiva que su similar Hewland.

Cuando los temas comenzaban a alejarnos del motor V-8, Temporada Internacional, plata... se acercó avergonzada una porteña que quería posar junto a él en las primeras fotos que le tomaba su marido recién estrenado.

Detrás de ellos, el soplete que agregaba caños a los chasis que nos darán un nombre internacional en nuestro mundo armaban el mejor fondo. Y mientras posaba, Oreste no dejaba de indicar con el fondo de su mirada a cada uno el paso que debía dar en ese perfecto ballet que se mueve dentro del mejor taller de competición (¿o el único?) que hay en nuestro país.

Y la angustia de la plata que no llega flotaba en el aire. La música ya suena, los primeros acordes, afiatados, indican que el primer movimiento debe comenzar. ¿Quedará todo entre bambalinas?

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El confort del Renault 12.

Tome el volante, está en su auto.

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

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

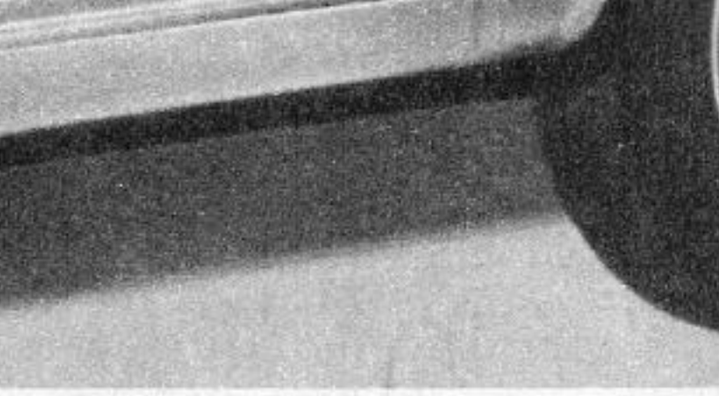
La pedalera, libre de pasarruedas, tiene sus elementos dispuestos en forma racional, con todo el espacio.

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

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

Por eso el confort del Renault 12 es suyo.

Por el Poder del Diseño.



RENAULT 12 es un producto

IKA RENAULT

R. DE LUCA PUB. S. A.

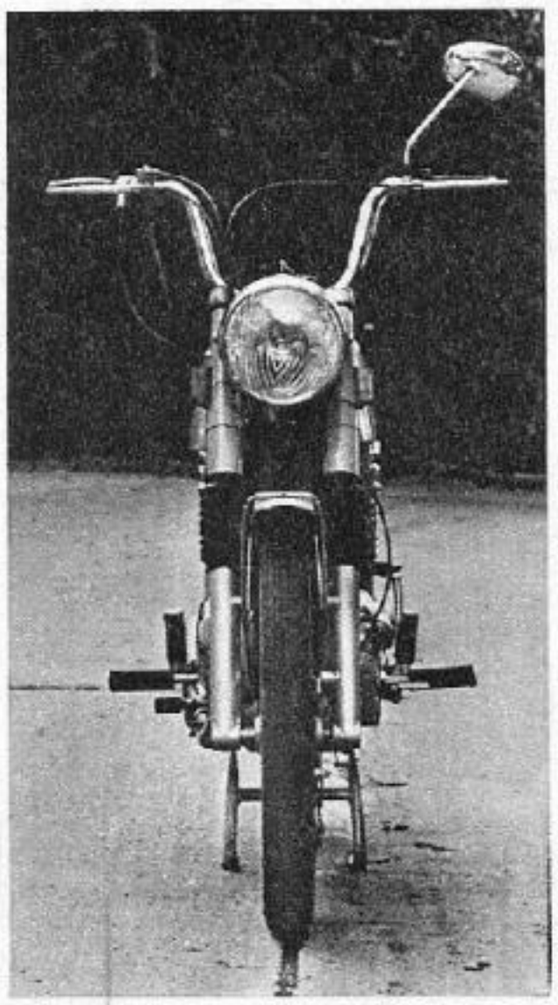
GILERA



1



2



3

FOTO 1: El diseño es atractivo y práctico. Debajo del asiento, sujeto por una mariposa al monocasco sobre el guardabarro trasero, se encuentran las herramientas. Los pedalines traseros y el pedal de la patada son rebatibles; el pie de apoyo para parar la moto es seguro hasta en caso de pendiente negativa como en la fotografía.

FOTO 2: El perfil muestra el caño de escape con silenciador negro mate; la bocina, el pedal de comando de cambios y la cadena cuyo sistema de cambio es sencilla al igual que el modo de ajustarla.

FOTO 3: El farol delantero de 150 mm de diámetro, con luz de posición incorporada y llave de contacto con luz espía de presión de aceite y carga de la dínamo. Los guardapolvos de goma de la suspensión delantera y la horquilla telescópica. Nótense los pedalines delanteros bajos y fijos y los traseros levantados rebatibles.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TOCICLISMO

GILERA EN TURISMO MONOCASCO



Nueva máquina producida por Gilera Argentina para el mercado nacional. Excelente diseño de agradable estética acompañado por una parte mecánica práctica, probada y resistente. Estas fueron las impresiones de manejo de CORSA

Existen nombres o denominaciones de vehículos que sin ser oficiales se han consustanciado tanto con el aparato al cual bautizan que podemos decir obtienen carta de ciudadanía "de prepo" y se imponen haciendo olvidar el nombre verdadero.
Así recordamos el caso clásico del famoso Alfa Romeo Monoposto Tipo "B" a quien todo el mundo conoció como Alfa P-3.
Paralelamente ocurre muchas veces que el nombre de un modelo termina por suplantar al de la marca, tipo Ford Falcon a quien todo el mundo llama Falcon a secas...
Algo similar ocurre en nuestro medio motociclístico con la nueva máquina producida por Gilera Argentina a quien sus papás legítimos denominaron Gran Turismo Monocasco pero a quien todo el mundo conoce y llama "Monocasco" sólo, así, a secas no más.
Este nombre se debe al simple hecho de que en la referida moto se utiliza una combinación "carrocería-tanque-guardabarro trasero" integral, es decir, moldeada en una sola pieza de plástico reforzado lo que le da una apariencia como si realmente fuera de cuadro monocasco.
En realidad la estructura resistente básica sigue siendo un tradicional cuadro tubular (aunque de nuevo diseño respecto a su antecesora "Gran Turismo 200") pero la vestimenta adosada, muy acertadamente por cierto, le confiere una

GILERA GRAN TURISMO MONOCASCO

MOTOR
Número de cilindros: uno; ciclo: 4 tiempos
Diámetro: 65 mm
Carrera: 61 mm
Cilindrada efectiva: 202,4 cc
Relación de compresión: 7
Potencia máxima: 14 HP
Régimen de potencia: 7.000 rpm
Régimen de cupla máxima: 4.000 rpm
Diámetro útil de las válvulas: aspiración: 24 mm
" " " " " escape: 22,5 mm
Cilindro: de aleación de aluminio con camisa de acero fundido.
Cabeza de cilindro: en aleación de aluminio con los asientos de las válvulas de fundición gris.

CARBURADOR
Amal R 622/2 con filtro depurador de aire con cartucho intercambiable

TRASMISION
Primaria: Por engranajes de dientes helicoidales. Relación: 3.047 (64/21)
Secundaria: Por cadena (½" x 7,8) con bujes elásticos interpuestos entre el tambor del freno y la maza de la rueda. Relación: 3,562 57/16).

CAMBIO DE VELOCIDAD
En cascada, cuatro relaciones con engranajes siempre en toma y corredizos mandados por selector con palanca a pedal.

RELACIONES DE CAMBIO
1a. velocidad: 1.941 (33/17)
2a. " 1.272 (28/22)
4a. " 0,851 (23/27)
4a. " 0,613 (19/31)

EMBRAGUE
A discos múltiples
Discos conductores: 5 guarnecidos
Discos conducidos: 5 de acero

SISTEMA ELECTRICO
1 Dínamo 45 W-6V
Bateria: capacidad 7 A h-6V
Bobina eléctrica: 6V

ENCENDIDO
Bujía Bosch W260 T2 50, Marelli CW 275 B; Champion N 3 o similares
Diámetro y altura de los filetes 14 x 1,25 (rosca larga)

SUSPENSION DELANTERA
De horquilla telescópica con amortiguador hidráulico incorporado

SUSPENSION TRASERA
Del tipo de horquilla oscilante con resortes helicoidales cilíndricos de torsión incorporados con los amortiguadores hidráulicos en estuches telescópicos

RODADO
Ruedas: a rayo tangentes. Llantas de acero 17" x 2¼
Neumáticos: Delantero: 17" x 2,75 R
" Trasero: 17" x 3,00 R
Presión: Delantero (1 persona): 22 lbs
" " (2 personas): 24 lbs
" Trasero: (1 persona): 24 lbs
" " (2 personas): 26 lbs

FRENOS
En las dos ruedas del tipo de mordaza de expansión que actúan sobre el diámetro de las ruedas
Delantera: 150 mm
Trasera: 150 mm

MEDIDAS Y PESO
Peso: 110 kg (sin carburante)
Largo máximo: 1,91 m
Ancho máximo: 0,61 m
Altura máxima: 0,95 m
Altura mínima del motor desde tierra: 0,160 m

apariencia de carrocería autoportante tipo monocasco. Los orígenes de esta nueva máquina argentina podrían encontrarse en Italia, en Savemo Plastic; pero el diseño propiamente dicho es criollo y realizado en su totalidad en esta gentil parte del mundo.
Como hemos dicho, la nueva Gran Turismo nacional está carrozada por un monocasco íntegramente de plástico desde el tanque de la nafta hasta el guardabarro trasero.
Hay una segunda pieza de plástico que es el guardabarro delantero.
Los colores son atractivos, el asiento cómodo para piloto y pasajero, la posición de manejo y los comandos pensados tanto para un largo viaje como para el tránsito en ciudad.
El sistema de arranque con el cebador de entrada de aire es efectivo; normalmente arranca a la primera o segunda patada al pedal y el punto muerto de la caja es suave y fácil de colocar.
De esta forma el próximo paso que quedaba por dar para estar realmente convencidos era caminarla por todo tipo de terreno.
Y así fue.
Durante un mes una Gran Turismo amarilla sufrió toda clase de tratos con los cuales demostró sus condiciones.

EN LA CIUDAD

Buenos Aires no es una ciudad acostumbrada al tráfico de motos.
Por lo general suelen suceder dos cosas: o bien que respeten demasiado al motociclista (soñado en una noche de curda, no se engañen) o bien que no exista ningún respeto y la gente actúe ignorando por completo lo que tiene al lado.
De estas dos variantes se deduce que además de la habilidad de conductor una moto para ciudad debe ser liviana y tener buenos frenos.
Ambos requisitos los cumple la Gran Turismo.
Su monocasco de plástico es realmente liviano con lo cual la aceleración de la moto ha aumentado en relación al modelo anterior y los frenos, sobre todo el trasero, es sumamente efectivo a la vez que suave y progresivo.
La moto no se clava en ningún momento por más brusca que sea la maniobra.
También existen, siempre en Buenos Aires, calles con baches en abundancia y empedrados criminales (¡oh novedad!)
La suspensión trasera los supera con facilidad, la rueda delantera es un poco más dura, y por momentos, la horquilla golpea; pero hemos comprobado su resistencia ya que esos golpes casi no se trasmiten al manubrio y por lo tanto no repercuten en el conductor.
Las relaciones de la caja son especialmente aptas ya que se puede circular en tercera velocidad por el centro lo cual muestra la elasticidad de motor en cuanto a su salida a pocas revoluciones.
El espejo retrovisor es realmente útil por su ubicación y tanto la bocina como la guiñada de giro redundan en seguridad, ya que el peor peligro de una moto en la ciudad no es uno mismo sino los demás.

EN RUTA

Una veocidad crucero de 80 km hace de la Gran Turismo una moto con la cual se pueden emprender viajes relativamente largos. El consumo es de 3 a 4 litros cada 100 km, lo cual es bastante económico; tiene aquí la desventaja del poco peso ya que en lugares abiertos y con viento fuerte, la moto va prácticamente en el aire.
Por lo demás, el acompañante viaja tan cómodo como el conductor, lo que casi es constatable a simple vista con sólo ver el diseño del asiento.

DONDE NO HAY CAMINOS

El "motocross" exige para su práctica una adaptación

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

especial de la moto en las suspensiones, horquilla manubrio, etcétera...
Pero como la consigna era probar la resistencia de la moto, llamamos a Claudio Pesce, especialista en este tipo de carreras y una Gran Turismo, entre él y CORSA la Gran Turismo recibió durante toda una tarde una serie de saltos y corridas entre senderos y lomas por donde apenas si pueden caminar dos personas juntas y con barro, piedras y lomas con caídas muy pronunciadas.
Todo en primera y segunda y con las suspensiones exigidas al máximo de sus resistencias; la potencia no es demasiada, pero sí es suficiente como para salir de alguna situación en la cual realmente se la necesite.
La prueba de todo ello fue que luego de esto seguimos andando con ella como si nada hubiera pasado.

EN PISTA

Más de treinta vueltas en una pista de pruebas diseñada para doblar fuerte y tirar casi todos los cambios hacia arriba y abajo son suficientes como para darse cuenta de muchos detalles de como por ejemplo la aceleración muy pareja, la facilidad con que se la puede recostar y la efectiva salida en cada una de las velocidades.

SINTESIS

Tal vez no sea una joya de la mecánica; por cierto no pretende serlo; pero sí es indiscutible su amplia versatilidad, su resistencia y la acertada relación de peso-potencia.
Como pro: su comodidad; la sencillez y accesibilidad de sus partes mecánicas.
Como contra:
la mala calidad de la pintura.
El tapizado de asiento.
La poca estabilidad con viento fuerte.
Pero la definición final sería el comienzo de la nota:
la Gilera 200 es una verdadera GRAN TURISMO.

FOTO 4: Cuando la Gilera Gran Turismo se cae, queda así; entonces podemos ver los cuatro bulones de sujeción de los semicárteres. El caño de escape va tomado al silenciador por una abrazadera, además de ver lo compacto del conjunto.

**FOTO 5: El freno delantero a mordaza de expansión tiene un diámetro de 150 mm.
El guardabarro es efectivo, pero aquí vemos algo criticable y es el farol delantero que conserva el diseño anterior y no tiene mucho que ver con la nueva forma de la moto.**

**FOTO 6:
El instrumental es pobre. Le hace falta un cuentavueltas ya que el velocímetro es de muy poca utilidad. Los comandos de manejo en cambio son cómodos, suaves y regulables a piacere.**

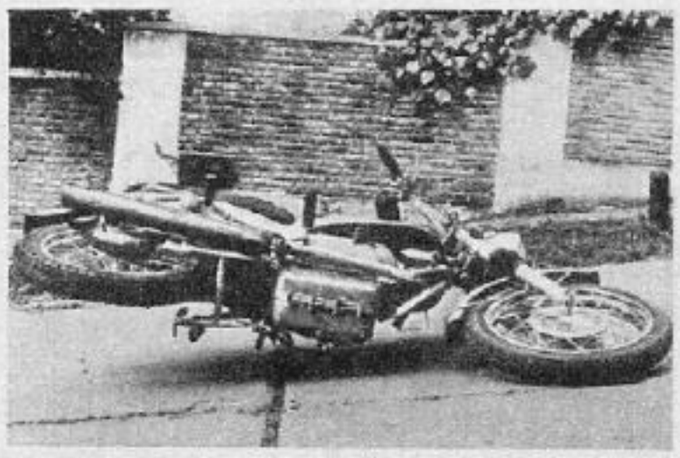
FOTO 7: Las manijas de ambos lados bajo el asiento son prácticas para parar la moto y para un eventual acompañante.

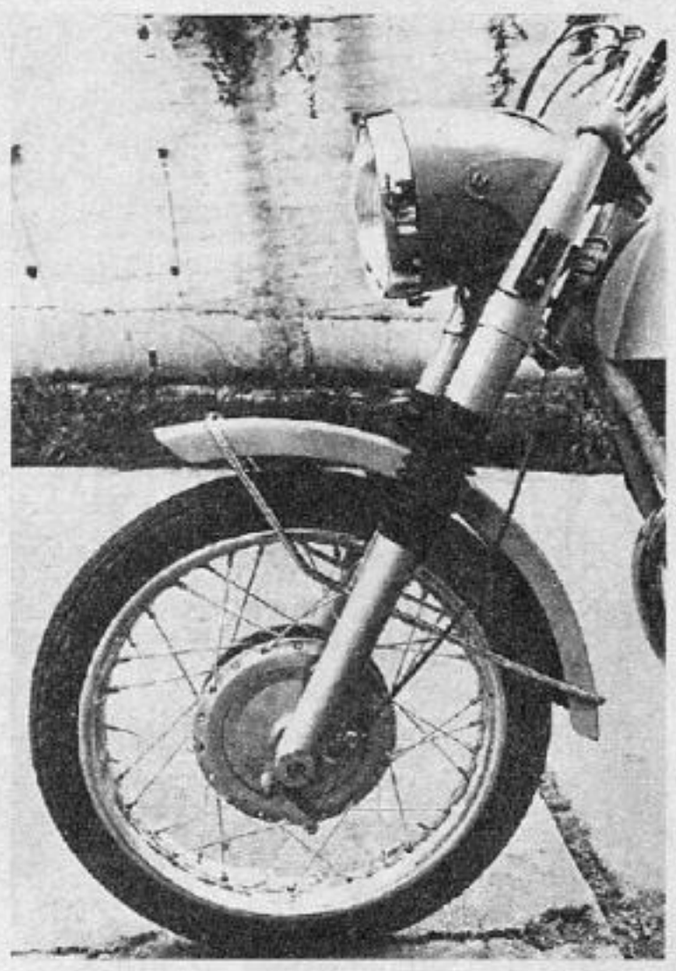
FOTO 8: Haciendo motocross pudimos comprobar la robustez general, sobre todo de las suspensiones.

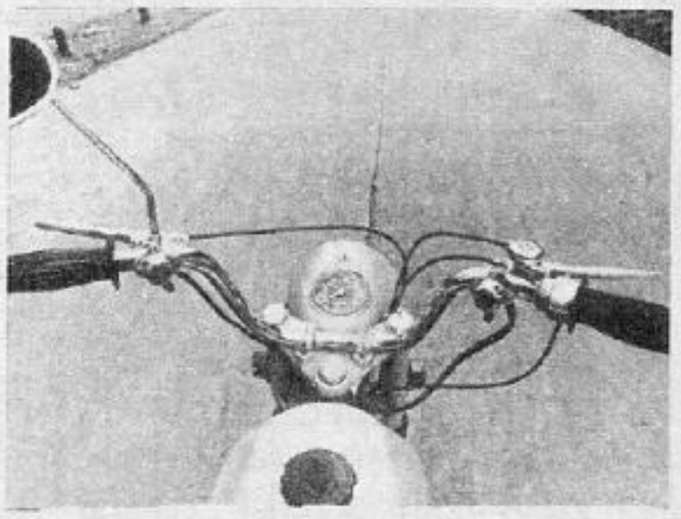
FOTO 9: Aquí, en color negro, el cuadro normal de Gilera y, en blanco, el nuevo de la 200 Monocasco. Las diferencias son notables.

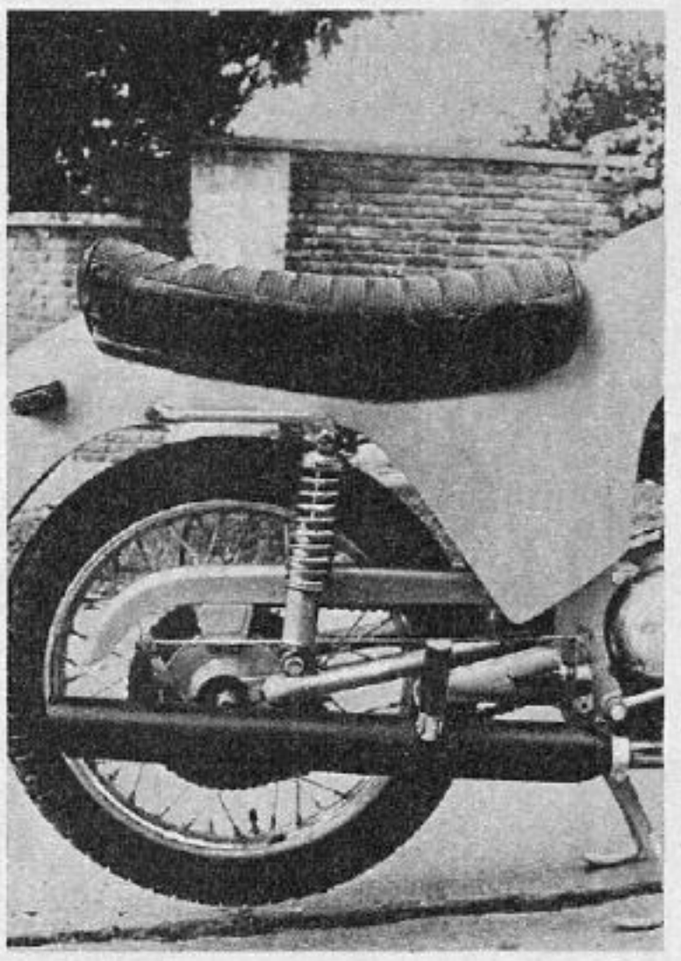
FOTO 10: Las luces de posición trasera al igual que las de giro y stop son potentes y perfectamente visibles desde lejos.

**FOTO 11: La 200 desnuda nos muestra el carburador Amal R 622/2 y el filtro depurador de aire con cartucho intercambiable.
El cilindro de aleación de aluminio con camisa de acero fundido; la bobina, la dínamo y el embrague.
Gran accesibilidad a las partes mecánicas.**

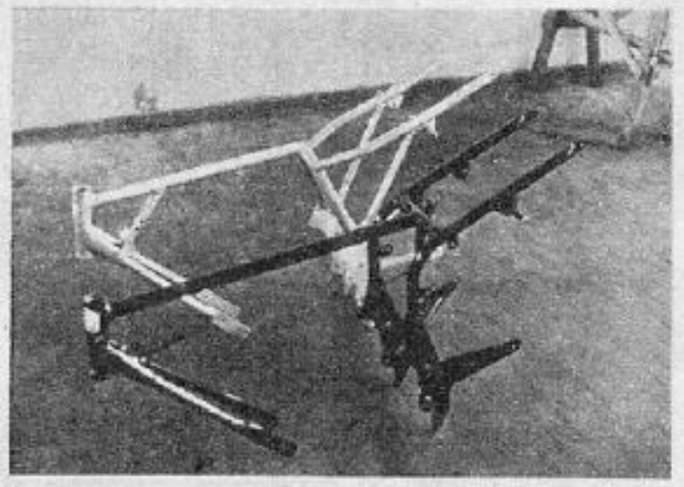

4

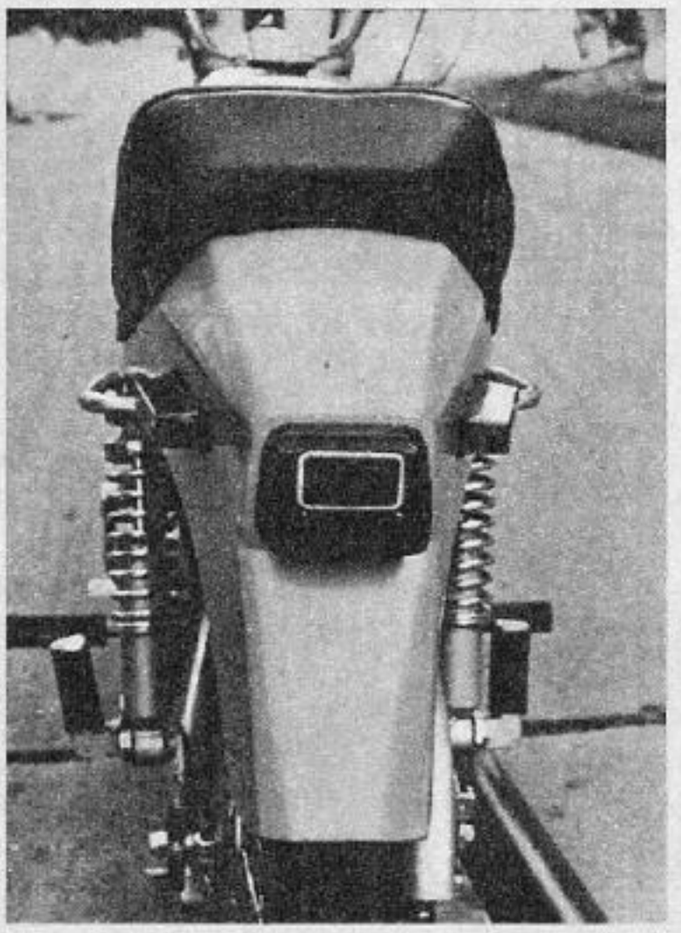

5

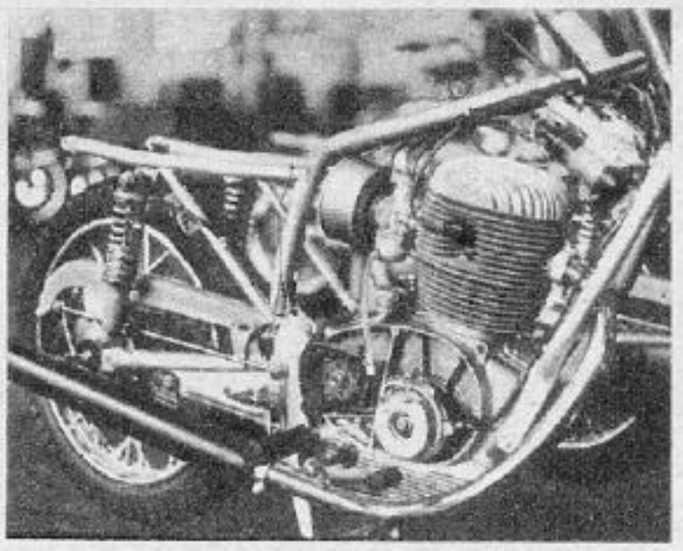

6


7


8


9

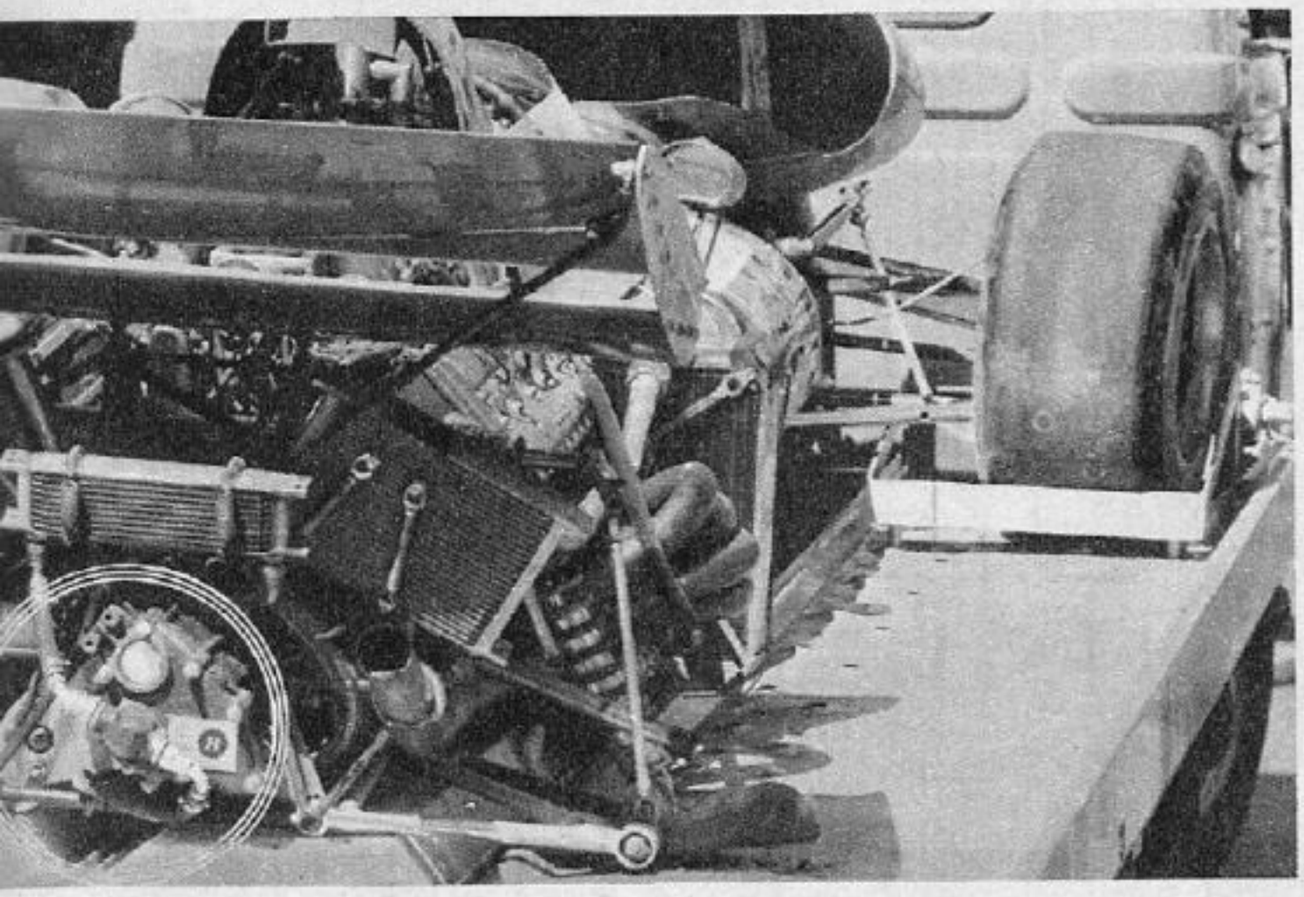

10


11

HEWLAND: DE CAJA EN CAJA



Uno de los más importantes premios otorgados en Europa a quienes hacen un gran esfuerzo para el desarrollo del automovilismo deportivo ha sido entregado a Mike Hewland, "alma mater" y propietario de Hewland Engineering, la más importante fábrica de cajas de velocidades para competición en la era moderna de los motores atrás



Arriba: Mike Hewland, dueño de la Hewland Engineering y revolucionario diseñador de cajas.

Salvo Ferrari y BRM, todos los Fórmula Uno actuales utilizan cajas Hewland. Aquí vemos a un March actual.

Mike Hewland (40) es lo que podemos llamar un auténtico "self made man". Deja el colegio a los 14 años y se convierte en aprendiz mecánico y trabaja en una fábrica de armamentos. Al finalizar la Segunda Guerra Mundial deja los armamentos y se emplea en un atelier de aviación donde participa en trabajos experimentales. Es recién en 1957 que establece su propia empresa: un taller modesto con un solo operario y que se dedica a tornear ciertas y determinadas piezas para la industria aeronáutica. Aguarda aún dos años más para llevar al tablero de diseño su primera caja de velocidades.

En sus orígenes, las instalaciones de la Hewland Engineering se limitaban a un solo local de 12 m x 6 m. Los primeros trabajos, en 1962, obligaron a la ampliación del local y nueve años después, la empresa posee un taller de 2.500 m² y emplea 140 operarios.

HEWLAND, UNA GRAN POSIBILIDAD

El desarrollo de la firma Hewland está ligado directamente a dos aspectos: el puramente teórico desarrollado por los técnicos y proyectistas de la firma y entre los muros de la propia fábrica y el estrictamente práctico que se ejemplifica con la experiencia en competencias. El segundo punto es quizás el más importante en el desenvolvimiento de la firma. Hasta los últimos meses de la fórmula uno de 2,500 cm³ era una regla común que todas las fábricas de autos de carrera construyeran ellos mismos los órganos mecánicos, como ser el motor, la caja, etc. Quizás la primera fábrica que rompió esa tradición haya sido la Coventry-Climax, cuyos motores fueron utilizados primordialmente por Cooper y Lotus.

En 1961 con la entrada en vigor de la nueva Fórmula Uno de 1.500 cm³ el mismo hecho que se había verificado con los motores y que posteriormente hiciera surgir a la Cosworth en el mismo campo se dio con las trasmisiones. Hewland surge como la posibilidad mejor para aquellas marcas que quieren surgir y no tienen los medios o el tiempo suficiente para desarrollar su propia trasmisión. De esa manera, Cosworth y Hewland se han convertido en la meca de quienes tienen interés en lanzarse al campo de F. 1 sin tomarse gran trabajo.

LA GRAN TECNICA

Una de las grandes ventajas de la teoría de Hewland es la de adaptar la trasmisión a diferentes tipos de trazados sin necesidad de modificar la relación final del puente. Efectivamente, en una caja Hewland se puede cambiar una relación de engranajes de velocidades sin modificar la corona y el piñón del diferencial. Presenta un escalonamiento tal que las diferentes combinaciones permiten una adaptación en función del circuito y de las curvas.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

La primera caja Hewland fue un modelo de cinco marchas destinada a un auto con motor delantero: el Laystall 1.500 Coventry Climax. Esta primera caja sirve de trampolín para que Hewland diseñe un mecanismo para equipar autos con motor trasero. Paralelamente, Hewland conoció a Eric Broadley (padre de los Lola) y juntos trabajaron en una modificación de la caja Volkswagen para tratar de adaptarla al Lola de Fórmula Junior. Poco a poco esa caja sufrió subsecuentes trasformaciones a los efectos de ser adaptada al Sport 1500 de Lola. De este modelo de caja fueron construidos 400 ejemplares, además de las que equipaban a la totalidad de los Fórmula Juniors de la época. El mecanismo llevaba la sigla MK4.

La Brabham Coventry-Climax fue el primer fórmula uno que llevó esa caja, que era una versión modificada de la MK4. Sin embargo, la M5 resultó débil y debió ser reemplazada por una versión "Heavy Duty" (Trabajo pesado). De esta caja, denominada MK5 HD se construyeron 100 ejemplares.

Cuando la Fórmula Junior fue reemplazada por la Fórmula 3 en 1964 Hewland diseña y construye la MK6 de cuatro marchas que se produjo hasta llegar a la cifra de —nada menos— 960 ejemplares. La MK7 de seis marchas fue el modelo posterior y fue destinado a cubrir las necesidades del mercado de la F. 2 de 1.000 cm³ (64-66). De este modelo se construyeron 46 unidades. En materia de monoplazas, hasta ese momento, era el modelo MK8 destinado a la F. 3 y a los Sport de baja cilindrada la que más venta tenía. Actualmente la producción de este modelo supera ya las 1.000 unidades.

Ante el surgimiento de los autos Sport de cilindradas elevadas, Hewland lanzó al mercado la Hewland Type LG (Large gearbox) que aparece en 1964 y recala —sobre todo— en los autos del tipo Can-Am. También esta caja fue adaptada a algunos vehículos de Indianápolis pero modificada y reducida a dos velocidades primero (una para arrancar y la otra para utilizar en carrera) y cuatro velocidades luego (la segunda tenía dos razones de ser: entrar a los pits o utilizarse durante la vigencia de la luz amarilla en pista).

En 1966 la cilindrada de los Fórmula Uno se duplica (de 1500 a 3000 cm³) y se debe modificar la Hewland MK5 HD, adquiriendo la forma de la DG 300 de quien Dan Gurney fue su primer usuario. Se estima en 200 las cajas de este tipo salidas de los ateliers de Hewland.

Pero Hewland no se quedó en sus laureles. Actualmente ha desarrollado un nuevo sistema de árboles de trasmisión montados sobre rulemanes que han sido instalados como experimentación sobre el Tyrrell-Ford de F.1. Una manera más de seguir contribuyendo al progreso tecnológico del moderno auto de carrera.



RUMOR CONFIRMADO

YA HAY DOS PROTOTIPOS

UNA EMP AVANZAD

Ya está constituida la empresa que a partir de los primeros días de 1972 comenzará a producir vehículos de la línea Fiat mejorados íntegramente. IAVA será la firma encargada de llevar adelante los proyectos que ya son una realidad. Esta es nuestra investigación



RUMOR (incierto): "Che, parece que se termina la scudería de la Comisión de Concesionarios Fiat para siempre. Dicen que al Gordo Galluzzi le agradecen los importantes servicios y que en lugar de ese taller de la Panamericana, en San Isidro, la fábrica va a crear otro taller-fábrica pequeño para construir autos de carrera para la venta al público. Van a fabricar también una cupé 1600 con carrocería tipo Targa (spyder con barra antivuelco como parte de la carrocería), monopostos de fórmula y ciento veintiocho pichicateados...".

CONFIRMACION: "La hermana de la novia de un primo mío vio el otro día, en Palermo, un 128 color naranja que al costado, debajo de las puertas, decía FIAT, y más atrás "IAVA"; además tenía pintada la carrocería con unas rayas negras".

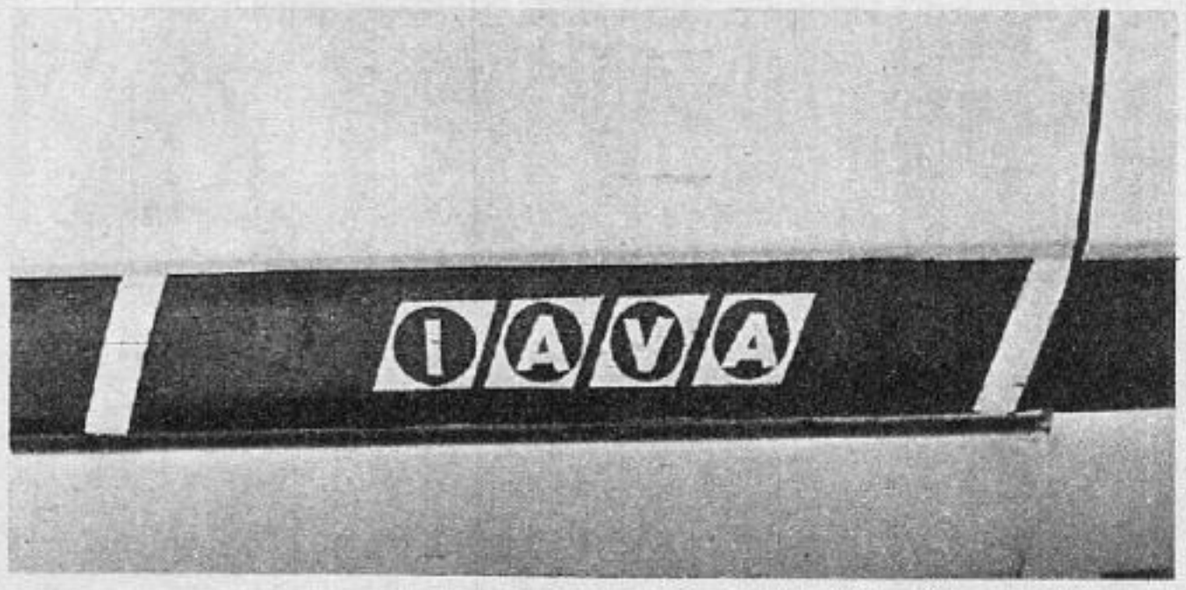
PRIMER MOVIMIENTO: Acudimos a las fuentes normalmente bien informadas por vía telefónica. Así averiguamos que en las instalaciones de la marca italiana, en el bajo de Belgrano, había dos modelos del 128 que se producirían por cuenta de la firma recién formada. Ahondando en la investigación y apelando a mil recursos nos fuimos acercando a la verdad, que poco a poco desvirtuaba el rumor original pero abría las posibilidades de una nota bastante sazonadita. Conseguimos saber, por último, quién era el fulanito de tal que tenía la verdad de la milaneusse.

SEGUNDO MOVIMIENTO: Nos apersonamos a Fulanito de Tal y obtuvimos la información. Apoltronado, midiendo sus palabras y con el aire si se quiere de suficiencia que adopta quien tiene en sus manos la revelación de un lindo secreto, comenzó así: "Nadie sabe qué es lo que va a pasar el año que viene con la Comisión de Carreras; este año no puede participar porque está suspendida. Lo que sí es cierto es que se está creando una empresa con capital mixto que se dedicará a hacer modificaciones deportivas en los coches de serie de Fiat. La primera producción estará lista a principios de 1972, en las primeras semanas. Y el primer modelo a producirse será el 128 con algunos elementos de pintura y exteriores modificados y, lo que es más importante, con una buena dosis de preparación mecánica. Ya existen

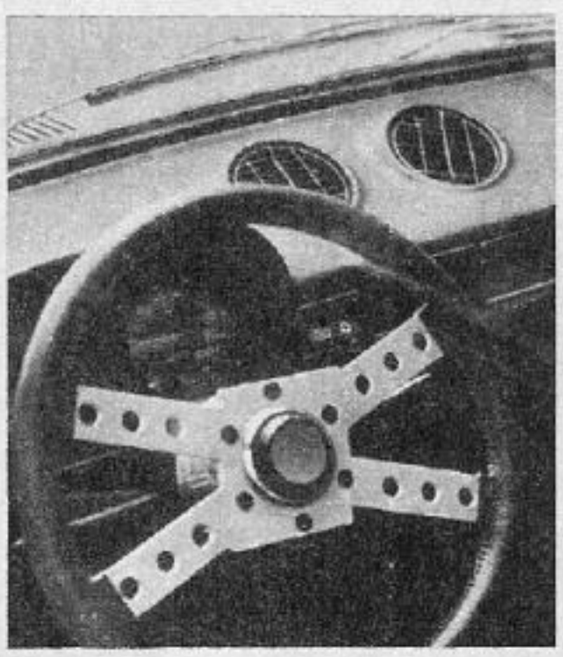
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FIAT 128 MEJORADOS POR...

PRESA DE A









A la izquierda: Este es uno de los dos prototipos de Fiat 128 mejorados por IAVA. Con este modelo comenzará la venta al público a principios de 1972. En las pruebas alcanzaron las 9.000 rpm.

Abajo, centro: El volante de diseño propio y el completo panel de instrumentos Veglia: cuentavueltas, velocímetro, temperatura de aceite, temperatura de agua, presión de aceite, nivel de combustible y luces testigo.

Detalle de la llanta que fue diseñada por Orsi y que en nuestro país patentó la Comisión de Concesionarios Fiat.

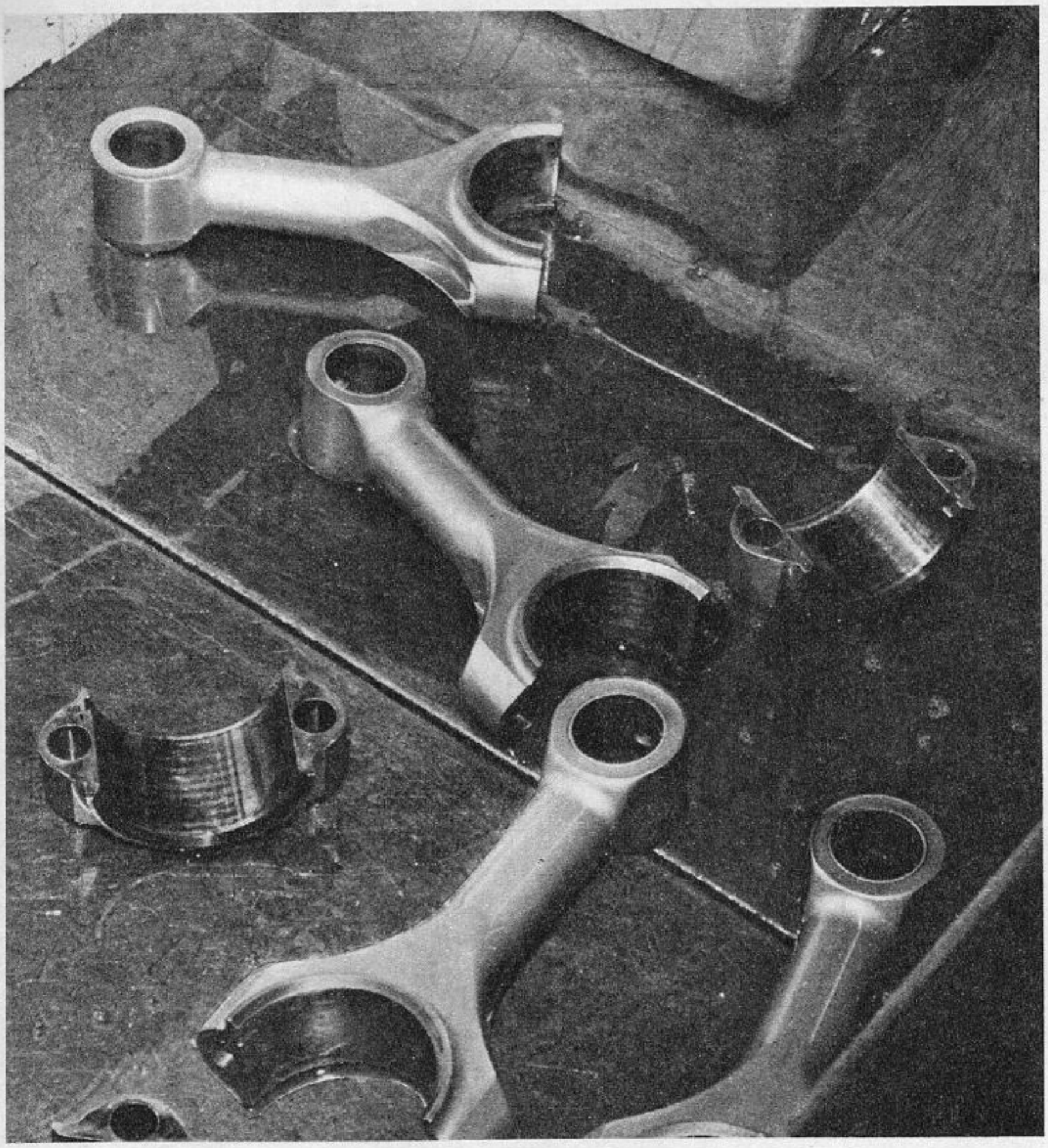
El 128 FIAT-IAVA tras las rejas. Parrilla negro mate con el escudo logotipo de la empresa, llantas de aleación, pintura ocre anaranjado (color que tendrán todos los 128 de la nueva empresa) y negro, salida de escape especial y plus potencia bajo el capot (Weber doble cuerpo, etcétera).



dos prototipos de este modelo que se denominaría TV (¿Turismo Veloce?). Alcanzan casi las 9.000 rpm. Se les ha puesto un carburador Weber de doble cuerpo a cada uno de los prototipos y se les han hecho las salidas y los múltiples de escape diferentes. La empresa se denomina IAVA, que significa Industria Argentina de Vehículos de Avanzada. La idea partió de un concesionario de la marca, quien se la propuso al resto de los concesionarios del país para presentarla a la fábrica. El proyecto del entusiasta concesionario gustó. El capital de la nueva empresa se habría integrado entre Fiat Concord y la Comisión de Concesionarios. No obstante, la idea de la fábrica italiana es que el capital llegue a ser absolutamente argentino, lo mismo que la dirección de IAVA. En este momento los trámites están a la aprobación de Fiat, quien —al decir de un infidente de nuestro Fulano de Tal— ya aprobó la idea pero ahora se estaría planteando, entre otras cosas, el visto bueno para la entrega de unidades, para que la Industria le haga las modificaciones deportivas. Al frente de la nueva empresa está Miguel Angel Galluzzi y el Ingeniero Fizzanoti, quienes llevan adelante los proyectos mecánicos y de desarrollo presentes y futuros. El presente es —ya dije— la producción de los 128. Pero ya está en carpeta un plan de mucho más envergadura: la construcción de un automóvil deportivo moderno, para la venta al público, de las características estéticas y funcionales del Modular de Pininfarina o el Stratos de Bertone, vale decir, una cuña perfecta con amplias superficies vidriadas, etcétera. En cuanto al 128 prototipo, es de destacar el diseño de las llantas. Un diseño italiano de mediados de la década del '60 que nunca se había utilizado. Con ciertas características que facilitan la fundición de la aleación liviana y le otorgan una rigidez siete u ocho veces mayor que la mayoría de las llantas de fundición que se producen aquí. Estas llantas están patentadas en la Argentina por la Comisión de Concesionarios.

FINAL DE FOTOS CON EL AUTO: En realidad, no nos costó mucho trabajo localizar y fotografiar al prototipo del 128 TV. Dimos un par de vueltas a las instalaciones de Fiat en Belgrano y en un estacionamiento interno de fácil acceso a través de una puerta de rejas abiertas lo encontramos. Manso, limpio y quietito. El rumor inicial se materializó luego de un par de horas de investigación, confirmación de verdades y negación de exageraciones. Captamos para ustedes el primer modelo de Industria Argentina de Vehículos de Avanzada. Una empresa que, sin mucho pensar, resulta evidente que se convertirá en un exitazo. Porque no existe aquí ninguna firma dedicada, como en Europa, a la preparación en serie de modelos domésticos producidos por grandes fábricas locales. Caso Abarth, Gordini, etcétera. Nombres casi místicos que aquí, a partir de IAVA, se confundirán con los de Galluzzi o Fizzanotti. ¿O no?

EL TITANIO



Materiales aeroespaciales como el titanio y el berilio encuentran cada vez mayores aplicaciones en los automóviles de competición. Sus ventajas y sus contras

por ENRIQUE ROBERTO CARMONA

Existen aún algunos materiales que son tan exóticos, tan raros y tan costosos que fabricantes importantes como Ferrari, BRM, etcétera, aún se resisten a utilizarlos en sus automóviles de competición debido a sus precios prohibitivos. Son los nuevos metales de la era aeroespacial: el berilio y el titanio, trasformados de curiosidades de laboratorio en materiales industriales, trabajables, para reunir las imposibles necesidades de aviones supersónicos y cohetes espaciales. En los modernos automóviles de competición, las diversas partes mecánicas deben responder a elevadas fuerzas en pequeños volúmenes de poco peso, premisa que constituye un desafío similar al de la industria espacial.

El más publicitado de los nuevos metales, por buenas razones, es el titanio. Fue descubierto en 1791 en Cornwall, Inglaterra, por Williams Gregor, quien lo llamó "menachite" debido a que lo extrajo de las arenas de la playa Menachin. No fue hasta 1795 que adquirió el imponente nombre de "titanio". Durante aproximadamente los siguientes cien años fue utilizado principalmente en forma de óxido como un pigmento para pinturas blancas.

Se combina tan fácilmente con el oxígeno y el nitrógeno a altas temperaturas que es dificultoso extraerlo como metal puro. En 1938 el doctor Wilhelm Kroll del "US Bureau of Mines" encontró una forma de hacerlo, y la patentó ese año. Sus empleadores no publicaron el proceso Kroll hasta 1946, cuando noticias del nuevo metal y sus cualidades conmocionaron la industria aeronáutica. Du Pont fue el primer productor comercial en 1948.

En 1951 fue entregado el primer volumen importante de titanio metálico, 300 toneladas, y en 1952 se realizaron las primeras aplicaciones en estructuras de aviones.

Hoy día la industria está entregando alrededor de 14.000 toneladas al año, para las siguientes aplicaciones: 32 por ciento para misiles y naves espaciales, 36 por ciento para motores a reacción, 1 por ciento para uso bajo el agua, y 6 por ciento para la industria en general. Aún no está en el rango de los ocho mayores metales (hierro, cobre, plomo, zinc, estaño, niquel, aluminio y magnesio) y no lo estará hasta que su producción anual pase el nivel de 50.000 toneladas.

Si el metal es tan caro, ¿a qué se debe que alguien lo compre? Su resistencia a la tracción —resistencia a la rotura por estiramiento— es casi la misma como en un acero de alta aleación similar al cromo-molibdeno. No se trata de titanio puro, el cual tiene, aproximadamente, la misma resistencia a la tracción que el hierro dúctil de alto grado, pero sí de una aleación con la adición de 6 por ciento de aluminio y 4 por ciento de vanadio. Con estas características, una aleación de titanio pesa solamente el 56 por ciento de un volumen igual de acero. De este modo es posible reemplazar una pieza de acero fabricándola en el mismo espesor y lograr, por lo menos, la misma resistencia con mucho menos peso.

El metal que nos ocupa es también adecuado para soportar elevados esfuerzos cuando las fuerzas son aplicadas y retiradas en rápida sucesión debido a su alta resistencia a la "fatiga". Es preferido para aviones de velocidades supersónicas debido a que mantiene su resistencia a altas temperaturas, arriba de los 530 grados C en algunas aleaciones, y a que conduce el calor en una relación anormalmente baja. Tanto el aluminio como el magnesio son más livianos que el titanio, pero son generalmente menos resistentes en proporción. Este último ensombrece a ambos cuando se trata de las más importantes relaciones resistencia-peso, pero no puede reemplazarlos en muchas aplicaciones porque todavía no puede ser formado o moldeado por fundición.

Por lejos el más aceptado uso del nuevo metal en automóviles de competición está en las bielas. Estas, a la vez que altamente resistentes, necesitan ser tan livianas como sea posible para permitir altas velocidades de motor. Una biela debe ser también pequeña en medida para reducir la caja del cigüeñal y lograr el más compacto diseño de motor; en esto es donde las voluminosas bielas de aluminio resultan ser menos satisfactorias. La alta resistencia a la fatiga del titanio lo hace ideal para bielas, a pesar que su baja conductibilidad del calor constituye una

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

decidida desventaja. Las bielas deben evacuar de los cojinetes tanto calor como sea posible.

BIELAS DE TITANIO

Una de las primeras aplicaciones en bielas fue hecha en 1958 sobre el Osca 750 cm³ corrido entonces por Alejandro de Tomaso. El metal provenía de la Crucible Steel Co. y fue trabajado en piezas por los hermanos Maserati. También se utilizaron bielas del mismo material en el Jaguar experimental corrido en Le Mans en 1960 por Briggs Cunningham. Por el mismo tiempo también Chevrolet experimentaba con bielas livianas.

Ferrari recibió en 1960 un embarque de bielas de titanio hechas en USA, y otro juego de 96 bielas en 1964. Estas eran forjadas y provistas con los correspondientes bulones de bicla hechos partiendo de una barra standard también de titanio, rectificada en rectificadora sin centros. No es sabido qué hizo Ferrari con ellas, pero actualmente no las están utilizando: demasiado caras. Lance Reventlow también recibió algunas bielas en 1960 para sus coches Scarab Grand Prix.

Uno de los más importantes embarques de exportación de bielas del metal espacial desde USA fue de 75 para Porsche en 1961 para el motor Grand Prix de 8 cilindros horizontales opuestos. Ellas proveyeron una reducción de peso del 30 por ciento, lo cual permitió el uso de más pequeños cojinetes, tanto de bancadas como de bielas, bajando el diámetro desde 57 hasta 50 mm, lo cual, en consecuencia, requería un reducido flujo de aceite lubricante. El resultado final fue la reducción de las pérdidas internas del motor lo que se tradujo en 12 HP más, es decir, un incremento del 6 por ciento en la potencia entregada.

Después de esa convincente demostración, Porsche ha sido adicto a las bielas forjadas del nuevo metal. Fueron usadas en todos los modelos de "producción" del Carrera Seis en el año 1966 y en todos los motores de competición de la fábrica desde entonces.

Con la ayuda de la Ugine Kuhlmann Company, los franceses han hecho también buenos progresos en bielas del metal en cuestión. Moteur Moderne las utilizó en los motores Renault Fórmula 3 que ellos prepararon y también en su motor especial de competición de 1600 cm³ para la Fórmula V. Matra, con su respaldo aeroespacial, también entró pronto en el juego. Ellos hicieron algunas bielas especiales livianas de titanio para los motores Cosworth en los coches Fórmula 2 de la fábrica, y las probaron intensivamente durante 1967.

La mayoría de los motores Offenhauser utilizan hoy día bielas del referido metal, al igual que lo hicieran Dick Thompson para sus Chevrolet Indy de 1963 y 67, y Dan Gurney para sus Eagle V-12 Fórmula uno.

OTRAS APLICACIONES

Se han utilizado pernos de pistón de titanio en algunas motocicletas. De Tomaso dijo haber utilizado exitosamente un cigüeñal del mismo material en su pequeño Osca. En ambos casos la aplicación es dificultosa, como se verá más adelante.

Otra lógica aplicación de alta resistencia con bajo peso lo constituye el tren de válvula de los motores de competición, donde los platillos de resortes y los conitos de retén de válvulas son considerados normales en titanio. Thompson los utilizó desde 1963 y BRM en la mayoría de sus motores desde 1965; el Eagle V-8 de Gurney clasificado segundo en Indy 1968, también. Balancines de titanio y ademas varillas levantaválvulas han sido usados en el campo de las motos y los autos, incluyendo los motores Renault modificados por Moteur Moderne.

Tren de válvulas, ¿por qué no válvulas? Aquí aparecen otra vez Osca y de Tomaso como pioneros. También en los EE. UU. se han utilizado exitosamente válvulas de escape en motores de competición de motocicletas sobrepasando los 400 Km de duración. Pero existen serios problemas con las válvulas, y en efecto con cualquier uso en el cual el titanio deba rozar o deslizarse contra otro material. Se desgasta muy rápidamente en una forma errática, raspando la superficie y finalmente agarrándose, aun cuando está generosamente lubricado.

Los lubricantes no pueden comportarse propiamente a menos que sean capaces de adherirse directamente a las superficies metálicas que ellos deben proteger. Perversamente el titanio atrae una fina película de oxígeno y nitrógeno desde la atmósfera, la cual desdeña la acción de cualquier lubricante conocido. Esta misma película también hace imposible que se lo pueda cromar o niquelar permanentemente para formar una buena superficie deslizante. Las válvulas de motocicleta antes mencionadas tenían el vástago cromado, pero no constituía una solución prolongada.

Como se puede ver, la mayor virtud del titanio es su poco peso específico y su gran resistencia, condiciones éstas muy importantes para todas las piezas sometidas a movimientos alternativos que soportan grandes esfuerzos como son las bielas, varillas levantaválvulas, platillos de resortes, etcétera. Las válvulas aún se ven privadas del titanio por cuanto no se ha encontrado hasta el momento la aleación ideal para soportar el rozamiento durante mucho tiempo.

A pesar de su antigüedad de descubrimiento son muy recientes las aplicaciones del titanio en el terreno del automovilismo, pero muy efectivas. Su elevado costo es el principal enemigo para su proliferación en las distintas partes mecánicas de un auto de competición.

MACDONALD

Las primeras
20 horas de uso,
su Aquamatic
es nuestro.
Conviene.



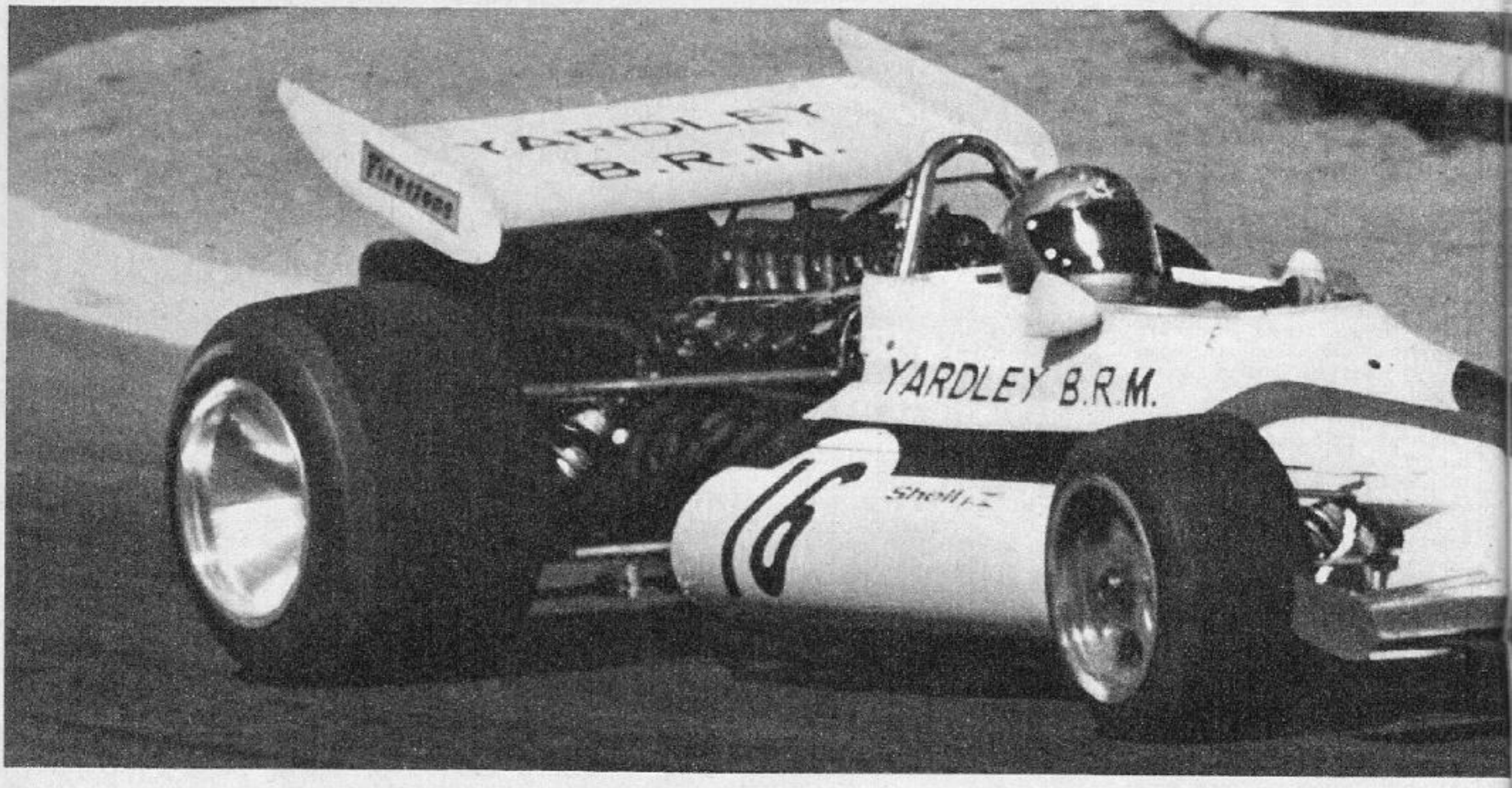
A usted le conviene.
Cuando compra un propulsor AQUAMATIC nuevo - ahora se fabrica en el país - usted goza de una rigurosa **inspección después de las primeras 20 horas de uso,** además de su servicio de entrega y seis meses de garantía.
VOLVO SUDAMERICANA S.A.C.I., tiene un extenso stock de repuestos y servicio mecánico capacitado, para los usuarios de los renombrados AQUAMATIC.

VOLVO
SUDAMERICANA S.A.C.I.
Moreno 1142 Tel. 38-4135/4160
BUENOS AIRES - Cables SUDVOLVO

TEMPORADA INTERNACIONAL

UN F.1 VACANTE

¿A QUIEN CORRESPONDE...?



La posibilidad de tener dos autos de F.1 -uno definitivamente para Reutemann- en poder de argentinos para la T. I., impone seleccionar al más adecuado para ocupar el lugar; una breve encuesta nos pone al tanto de la opinión de 13 personas que tienen que ver y hacer en nuestro automovilismo

La próxima Temporada Internacional traerá, además de los principales pilotos en actividad en F.1 actualmente, la posibilidad de que dos pilotos argentinos tomen ubicación en dos máquinas para correr —por primera vez luego del paréntesis de 21 años — una carrera con puntaje para el campeonato mundial de conductores.

Tal posibilidad obliga a seleccionar a quienes ocuparán los dos privilegiados lugares. Habiendo ya a disposición de los argentinos un Tyrrel-Ford y un BRM y correspondiéndole definitivamente a Reutemann una de las dos plazas, quedaría vacante un solo lugar. No habiendo sido puesto en conocimiento general —hasta el momento— el sistema o método que se utilizará para seleccionar al argentino que se sentará en el F.1 —sea el BRM o el Tyrrell — hemos decidido hacer una encuesta, en la que cada uno de los encuestados manifiesta quién sería —de acuerdo con cada criterio particular— el hombre adecuado para asumir la responsabilidad de sentarse en el auto vacante.

Los resultados de la encuesta son los siguientes:

TULIO CRESPI: "Indudablemente, el indicado es *Luis Di Palma*".

GASTON PERKINS: "*Luis Di Palma* o el *Nene García Veiga*. Cualquiera de los dos; ambos son más que adecuados".

EDGARDO BOSCHI: "Por lo aguerridos, *Luis Di Palma* y el *Nene García Veiga*, aunque no sé qué "uñas de guitarrero" tendrían ambos para un F.1. Por la experiencia, *Jorge Cupeiro*".

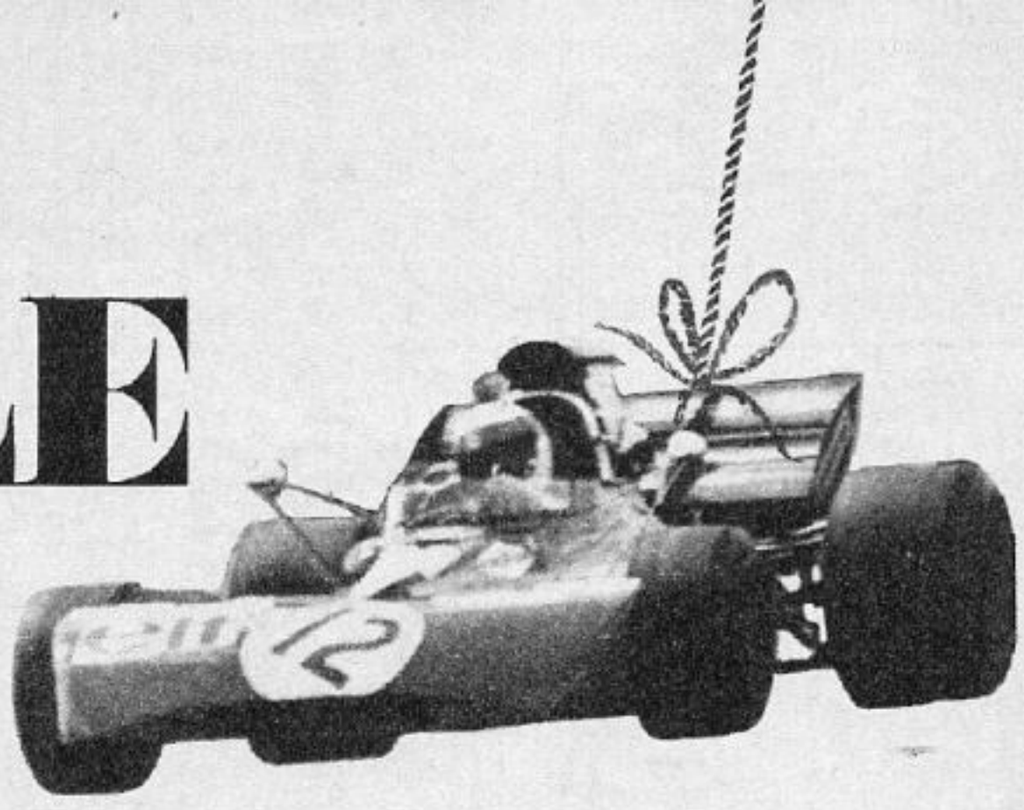
HORACIO STEVEN: "Para mí, el indicado es el *Negro Monguzzi*".

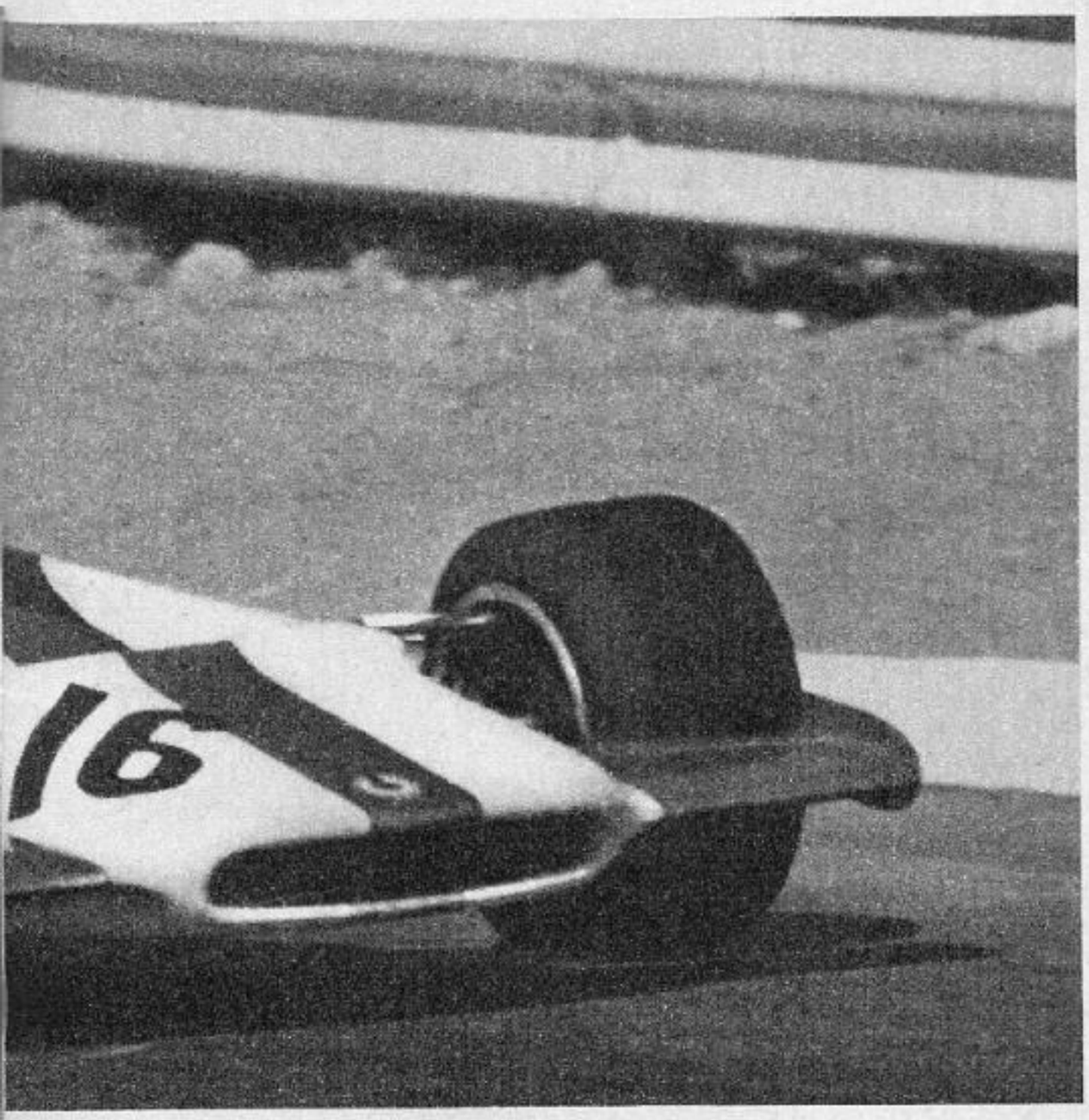
JORGE CUPEIRO: "El auto vacante se lo tendrían que dar al campeón argentino de MA F.1, sea quien sea...".

NESTOR GARCIA VEIGA: "*Luis Di Palma* o *Carlos Ma-*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LE





rincovich. Tiraría la moneda por cualquiera de los dos".

PACO MAYORGA: "Luis Di Palma, sin duda alguna".

PACO MARTOS: "La elección es difícil. Por el entrenamiento que tuvo todo el año, a *Luis Di Palma* le correspondería el lugar".

PEDRO CAMPO: "Elegiría rotundamente a *Néstor García Veiga.* Para mí, es excepcional...".

CARLOS PAIRETTI: "Nadie es capaz en la Argentina de andar bien en ese auto. Para subirse, manejarlo y andar atrás, cualquiera da lo mismo. Andar bien en esos autos es diferente a todo... Si a mí me lo ofrecen, no lo acepto ni mamado...".

VICENTE FORMISANO: "Haría una selección entre *Luis Di Palma, Néstor García Veiga, Esteban Fernandino* y *Coco Barragán...*".

BENEDICTO CALDARELLA: "Luis Di Palma, Jorge Cupeiro o *Emilio Bertolini.* Cualquiera de ellos es capaz de andar en ese F.1...".

EDMUNDO HORTA: "A la luz de las actuaciones de este año, elegiría a *Luis Di Palma.* Si no aceptara, el *Nene García Veiga* o *Carlos Marincovich,* a pesar de la inactividad en que estuvieron sumidos durante el año...".

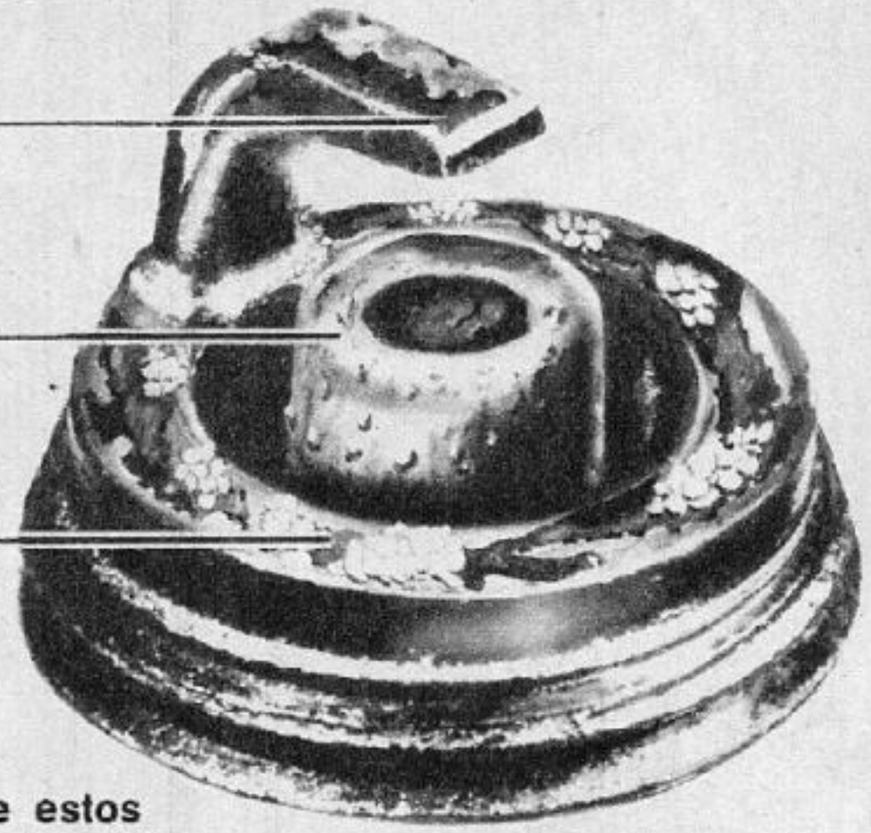
De las trece personas consultadas, hubo algunas que mancionaron más de un nombre, de manera que haremos un recuento en el que figuren las menciones obtenidas por cada uno de los seleccionados. El orden es el siguiente:

Luis Di Palma: 8 votos. Néstor García Veiga: 5. Carlos Marincovich: 2. Jorge Cupeiro: 2. Angel Monguzzi: 1. Emilio Bertolini: 1. Luis Barragán: 1. Esteban Fernandino: 1.

Esta es la opinión de los encuestados. Y usted... ¿qué opina?... Nuestro correo, aguarda sus opiniones.

Después de los 16.000 kilómetros las bujías dejan de ser bujías.

Cámbielas y gane.



*Electrodos corroídos.

*Aislador agrietado

*Cuerpo protector con sedimentos.

Cualquiera de estos tres tipos de desgaste, reduce el rendimiento de sus bujías.

A los 16.000 km. las bujías de su motor ya cumplieron con su deber. En consecuencia, el motor de su coche estará resentido. Lo notará en el arranque lerdo, en el menor kilometraje por litro de nafta y en la sensible disminución de su potencia.

En otras palabras, no le eche inmediatamente la culpa a las bujías cuando el motor empiece a fallarle. Es obligación suya revisar sus bujías a los 8.000 km. y cambiarlas a los 16.000 Sin dudar. Aunque sean Champion.

CUANDO CAMBIE BUJIAS, HAGALO POR CHAMPION TURBO-ACTION Y AUMENTARA EL RENDIMIENTO DE SU AUTO EN:

- **Potencia: 8%**
- **Economía de combustible: 10%**
- **Aceleración: 6%**
- **Rapidez de encendido.**

RESULTADOS OBTENIDOS POR INGENIEROS DE CHAMPION Y CERTIFICADOS POR EL UNITED STATES AUTO CLUB.



CHAMPION

CAMBIE SUS BUJIAS CADA 16.000 KM.

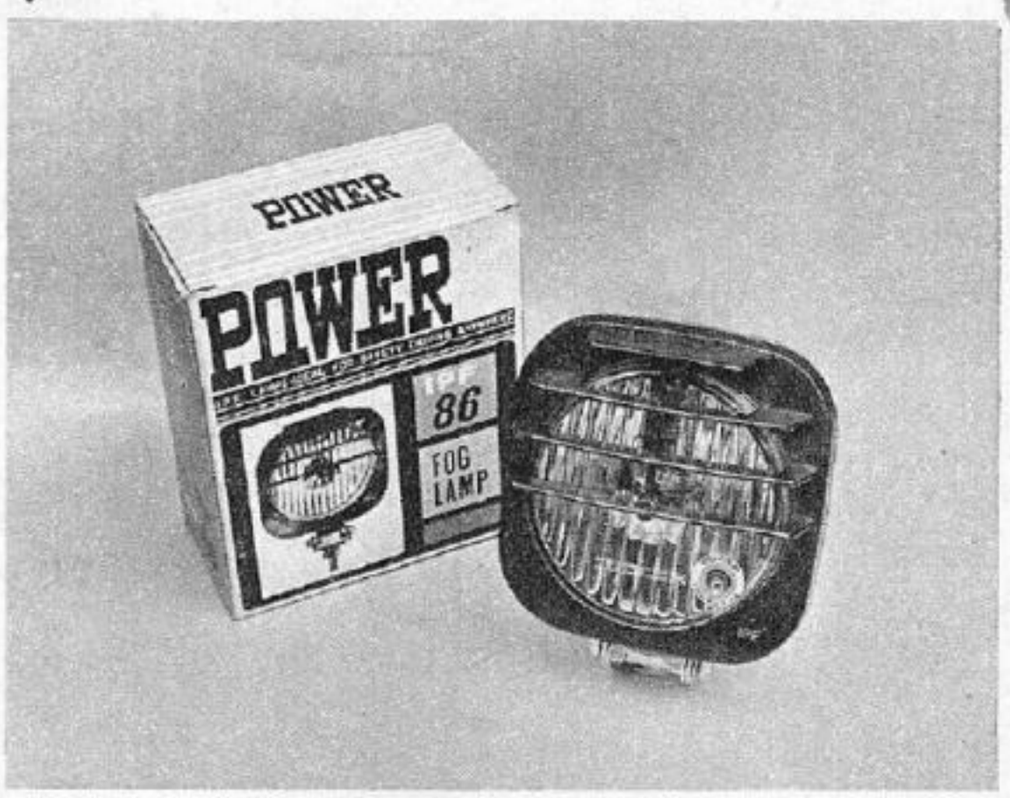
Y 442

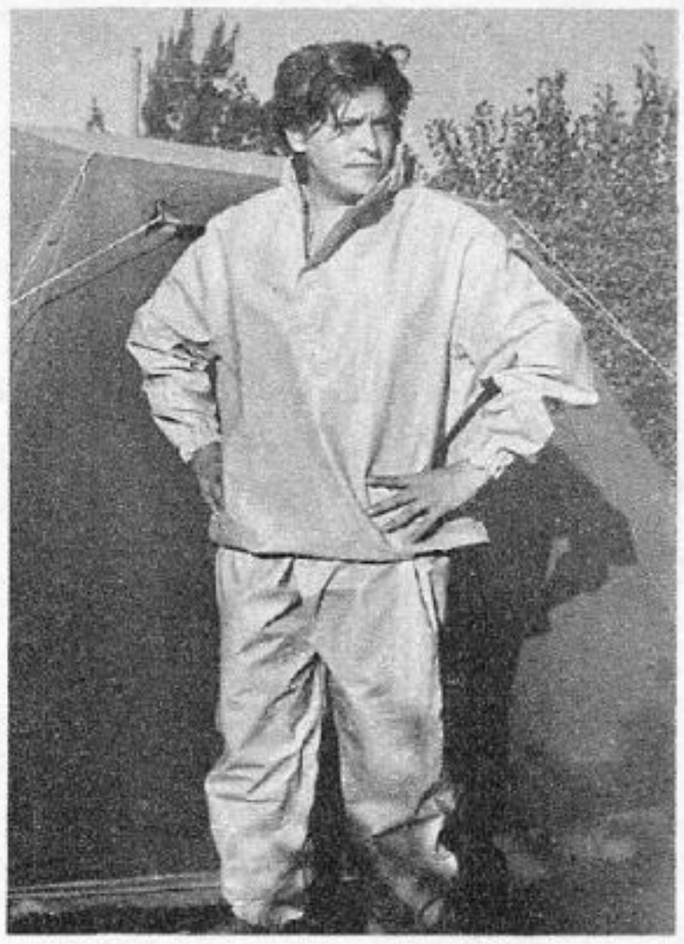
La vidriera de Corsa



La línea completa de calzados deportivos y bolsos "Adidas" la tiene Adamo, Callao 1326, Capital.

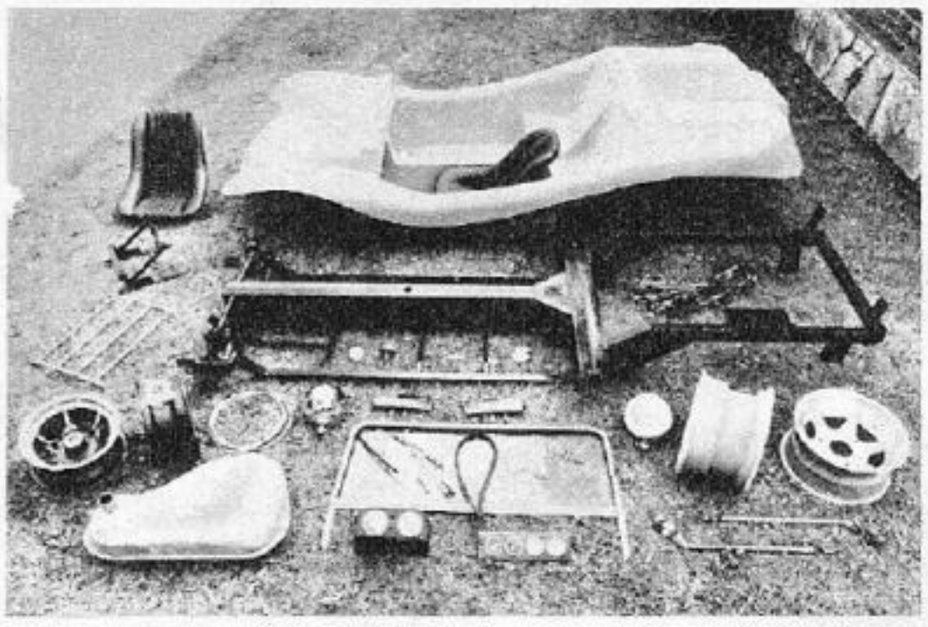
Faro adicional "Power" de industria japonesa. Con óptica color ámbar (rompenieblas) y neutro. En Esusen Argentina, Paraná 734, Capital, a $ 52.—.

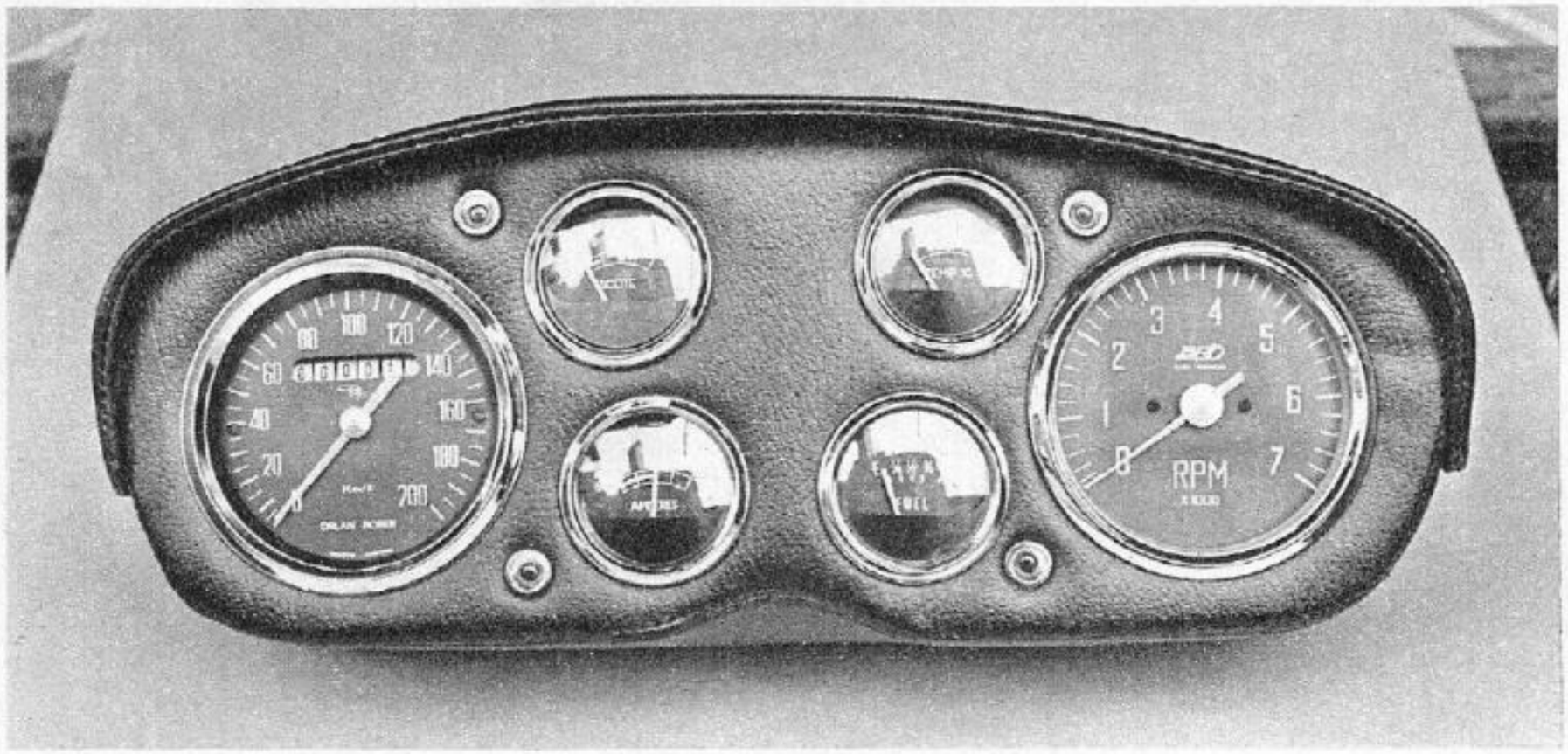




Traje de agua confeccionado en tela de nylon y dacrón plastificado para motonáutica y yachting. En H. P. Camou, España 1095, San Isidro, a $ 129.—.

Kit básico para armar el Burro Buggy. Todo menos el motor, neumáticos y suspensión por $ 4.600.— en Dicky SACIFICA, Suiza 268, Villa Sarmiento (Ramos Mejía), altura Gaona 2000.





Tablero para Ford Falcon que se instala sin modificar la chapa del panel de instrumentos. Consta de velocímetro, cuentavueltas electrónico, indicador de combustible, marcador de temperatura, manómetro de aceite y amperímetro y cuatro testigos de luces. En Esusen Argentina, Paraná 734, Capital, por $ 480.—.

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.-

---

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



Hotel Riviera
ROSARIO.

ROSARIO

San Lorenzo 1460 - T.E. 23481

MILTON
HOTEL



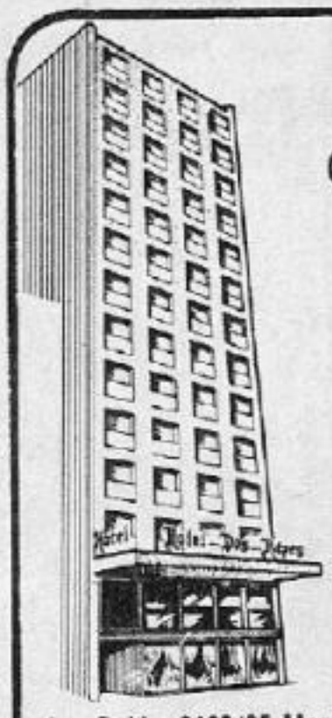
en Buenos Aires
TOTALMENTE RENOVADO

100 modernos departamentos con baño privado, teléfono y calefacción.

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

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

BUENOS AIRES



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

Hotel Dos Reyes

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

Av. Colón 2129/35 Mar del Plata.

DAVER

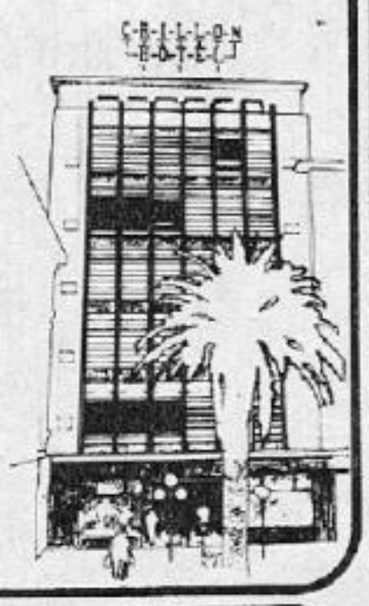
Un gran hotel para una gran ciudad en su décima temporada

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



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

CRILLON HOTEL
CORDOBA





HOSTAL SANTA FE DE LA VERACRUZ

SANTA FE

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

Gran Turismo "A"

benedetti hotel



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

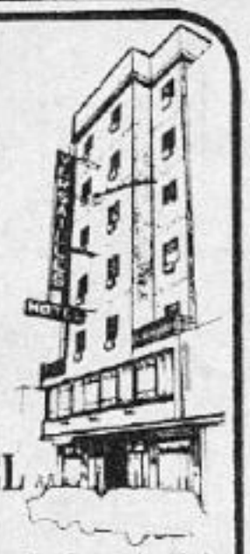
Jerarquía internacional para una estadía de excepción. Decoración y arquitectura de avanzada. Cuidada atención. 90 habitaciones. Televisión individual, calefacción, teléfonos, música ambiental, biblioteca, sala de reuniones y salas de estar.
Coffee shop
Snack bar.



Metropol HOTEL

ESTACIONAMIENTO EN EL SUBSUELO DEL HOTEL
Abierto todo el año.
A 300 metros playa y Casino central.
Moreno 2470 T.E. 20050 20069. Mar del Plata

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



VERSAILLES HOTEL
Residencial

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

TUCUMAN

HOTEL

VICTORIA PLAZA
F. ZUVIRIA 16



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

SALTA

MAR del PLATA

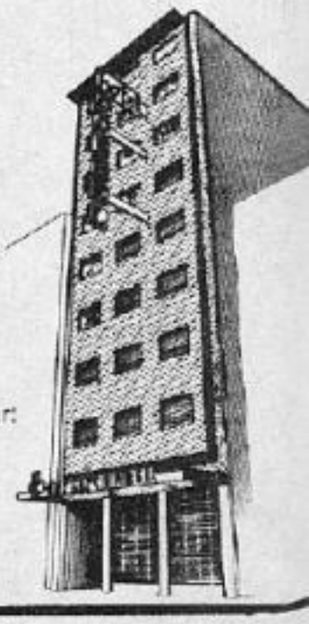
Hotel
ASTOR



Un gran hotel: 120 habitaciones y departamentos cuidadosamente dotados de amplitud y confort. Música, teléfono y climatización. Snack bar. Suntuosos salones de fiestas y convenciones. Gran hall de recepción. A cien metros Casino y mar, en pleno centro comercial. Estacionamiento propio-
Entre Ríos 1549 T.E. 23051/4. Mar del Plata.

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

HOTEL
"Corbel"

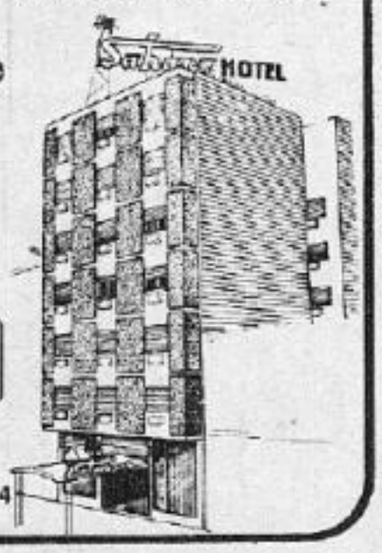


...y para un buen descanso frente al mar:
"ZARATE HOTEL".
Clima y serenidad.
Con o sin pensión.
Garay 24 T.E. 2-8897. Mar del Plata.
Abiertos todo el año

---

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

Sahara HOTEL S.A.



RESISTENCIA

Servicio de Telex Internacional 45-804 AR - HOSHA.

GRAN HOTEL
La Micela

Frente A.C.A.



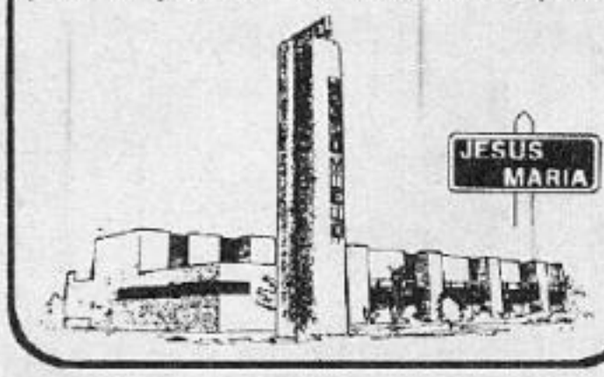
MENDOZA

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. Intern.

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 Maria - (Cba.)**



JESUS MARIA

HOTEL
Nor-Tomarsa
La Falda



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

Cosas del TC (que's nueshtro)

DE LA VIDA REAL

...Y ESTOY CHOCHÍSIMO, PORQUE ESTA CARRERA LA GANÓ UN AMIGO, UN CABALLERAZO COMO ES MI EX COMPAÑERO DE EQUIPO, UN MUCHACHO BLA BLA BLA BLA BLA BLA BLA BLA

1

VAMOS... PONÉ LAS CINCO CALÚ

DENUNCIA

CT

COMISION CONCESIONARIA

ISAURA

RUTA HOTEL

9

PASAMO... NO PASAMO!.. PASAMO!...

NK-TUDUNK TUTUNK-TUDUN

¡UUUUH!.. PERO NI PUNTO DE COMPARACION!.. AHORA YA NO HAY LA EMOCION DEL TIEMPO DE LAS CUPECITAS ... A ESTOS SE LOS PUEDE ESQUIVAR MUCHISIMO MAS FACIL...

GUARDAVIDAS

CURABICHERAS BICH-TOK MATTA

WOBRON

Dager

GOMINA BRANLAND

FLINFLETA

CRASH

KLONK

EH!.. COSI PUEDO JUGARE YO TAMIÉN!..

«VOLVIENDO A LA RUTA SEGURI

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

© Copyright King Chivilcoy Syndicate
All rights reserved - 1971

...POR FAVOR, EDUARDO EMILIO UN INFORME PARA UEGO REQUERIR A POCHOLO SOBRE LOS MOTIVOS DE SU D...

...Y GASTON HACE LA CLASICA SEÑA DE NO VA MAS MIENTRAS...

...PROMEDIO! PARA PAIRETTI! CON PARTIDA DETENIDA DESDE LA LARGADA HASTA ABASTECIMIENTOS: 382 km./h., adjudicándose ajustadamente el parciaaaa! Informó: GORGO...

LLAMANDO EL AVION DE AUTOMOVILES PITALAJ SIGUIENDO LA MARCHA DE LOS PUNTEROS, QUE PELEAN ARDOROSAMENTE LA VANGUARDIA EN EL CAMINO Y BLA BLA

BLA BLA BLA BLA BLA

...ASI EL PUNTERO SERIA EL VOLPICINI POR SE...

...AQUI EL MOVIL DE ENRIQUE J. NIZZO, CONCESIONARIO DODGE EN CASILDA: ATENCION 5-4-3-2-1..... TOP PARA UNA SOBERBIA MA... LLEGA QUE NOS NACE LLEGAR UN PAISANO A... MIENTRAS PASA POR... CONTRA...

ATENTO GONZALEZ ROUCO: EL RITMO DE CARRERA ES TAN FEBRIL QUE NO NOS ACORDAMOS SI EL PUNTERO ERA DI PALMA, O LOEFFEL, O ALGÚN MANZANO, O GARCIA VEIGA, O ESPINOSA, O MALNATI, O LIZEVICHE, O BORDEU, O PELVITTO O...O...

...Y AQUI PASA EL PUNTERO, RODY MARINCOVICH, BAJO ESTE CIELO QUE CON SUS NUBES QUE PARECERSE A UN ENORME PABELLON A CUYA SOMBRA PULULAN CAMPEONES QUE ENALTECEN LA IMAGEN DEL PAIS, DE ESTA ARGENTINA QUE QUEREMOS TODOS PORQUE...

...Y CALCULAMOS UNOS.... 425 km/h. POR QUE VA MUCHO MAS RAPIDO QUE EL AVION

PARA CLARIFICAR ESTA SITUACION, MIENTRAS ROBERTO BO REVISA SUS PLANILLAS, DAREMOS PROVISORIAMENTE COMO PUNTERO AL SR. LABARTETE

BLA BLA BLA BLA BLA

BLA BLA BLA BLA BLA

ATENCION COMPAÑEROS ¿LE FUNCIONA EL TRANSMISOR? ENTONCES...

AQUI, PEDRITO HERRERO DESDE EL AUTOMOVIL CLUB, CON UNA NOTICIA QUE LOS VA HACER VENIR LOCOS A TODOS DE CONTENTOS, PORQUE...

ATENTO EL AVIONMAN! TRATE DE DARNOS LA UBICACION DE PAIRETTI PORQUE POR ACA PASO TAN FUERTE QUE LEVANTO VUELO Y SE PERDIO ENTRE LAS NUBES Y NO SABEMOS SI LLEVA PARACAIDAS

Y AGRAPESCO A ESTA AUDICION TAN ESCUCHADA QUE NO ME REQUIERE PORQUE ME PERMITE YEBAR... TRANQUILA A LO FAMILIA... TRANQUILA, VIEJA, LLAMALA A MAMA Y DESILE QUE NO FUE MAS QUE UN REBOLCON LO CHICO QUESTEN TRANQUILOS QUE NO PASO NADA... CARNASA, MI ACOMPAÑANTE TIENE UNA GRAN EPA TODA TORCIDA PERO TOTAL MUCHO NO SE PIERDE... LO QUE LAMENTO ES QUE LA JENTE QUE ME...

...Y A PESAR DE LO OCURRIDO DEBE HABER TRANQUILIDAD, PORQUE EL VUELCO NO PASO DE SER UN ACCIDENTE ESPECTACULAR PERO SIN CONSECUENCIAS PARA LA ABIGARRADA MULTITUD SOBRE LA CUAL PASO VOLANDO LA MAQUINA INCENDIADA... PERO LA FIESTA SIGUE, PORQUE DIOS ES ARGENTINO Y ES TUERCA, Y ASI, MANCOMUNADOS EN UNA GESTA MECANICA DE MUSCULOS Y ACERO...

Y LA PROXIMA CARRERA, QUE SE EFECTUARÁ A TRAVES DE CAMINOS ANDINOS, CONTARÁ CON LA COLABORACION DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO DE CHILE.

¡QUE CARRERÓN!

VAMOS, LUIS! NO TE DUERMAS QUE YA FALTAN 3 Km. NO MAS PARA DOBLAR

ZZZZZ POP ¿EH? ¿QUE?

QUE EMOCIONANTES SON ESTAS CARRERAS DE RADIOS

WOBRON

YPF

Jockey

ARRECIFES

ACTUALIDAD IN



1



2

4

5





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TERNACIONAL



3

6



USA - AMERICAN MOTORS

Todos los modelos Jeep para 1972, producidos por American Motors, están equipados con nuevos motores. Por primera vez, se ofrecen motores V-8 en toda la línea. Se han incorporado además muchas mejoras de ingeniería y de diseño en el Jeep Commando, que tiene nuevo estilo, así como el Jeep CJ-5 y CJ-6, el Wagoneer y la serie de camiones Jeep. Los vehículos Jeep tienen actualmente más potencia y nuevas características de diseño que permiten obtener un sector más grande dentro del mercado de utilitarios y vehículos de pasco/recreo que están en una etapa de rápido crecimiento. Desde la adquisición de Jeep por American Motors —hace menos de dos años— los Jeep de tracción en las cuatro ruedas han presentado cambios y refinamientos que ayudan a los clientes a seleccionar el modelo mejor adaptado a sus requisitos y, por otra parte, a aumentar el valor del Jeep en el mercado.

Los motores utilizados son los producidos por American Motors, siendo el motor de 6 cilindros y 232 pulg.³ standard en los modelos CJ-5, CJ-6 y en la serie Commando. El motor seis cilindros de 258 pulg.³ standard en el station wagon "Wagoneer" y en todos los modelos de camiones Jeep. El motor V-8 de 360 pulg.³ es opcional en todos los camiones de diferentes pesos brutos. Opcionales para el CJ-5, CJ-6 y Commando son los motores 6 cilindros/258 y V-8/304 pulg.³. Otro motor opcional para el Wagoneer y la serie de camiones de 5.000 y 6.000 libras de peso bruto es el V-8 de 304 pulgas cubicadas (o pulgadas cúbicas . . .)

Para acomodar a los nuevos motores y para mejorar las condiciones de marcha en general, se ha aumentado la distancia entre ejes, la longitud total y la trocha en los modelos CJ-5, CJ-6 y Commando. Incluyen, además, dirección hidráulica y frenos de potencia, excluido el Commando.

En la foto (1), el CJ-5, similar al CJ-6; en la foto (2), el Commando, y en la foto (3), el Wagoneer.

JAPON - MAZDA

Desde el año pasado, el motor rotativo ha conquistado finalmente a gran parte de la industria automotriz mundial. Así, General Motors, Nissan, Toyota, NSU, etc., etc. han engrosado la familia de los motores rotativos embarcándose en la investigación y desarrollo de la particular máquina. Es que muchos se han convencido ya de las indudables ventajas ofrecidas por el Wankel en comparación con el motor tradicional a pistón, además de su adaptabilidad concreta a las medidas de control de emisión de gases.

Toyo Kogyo, una de las mayores empresas del Japón, ha producido un total de 100.000 unidades equipadas con motores rotativos. A este total se suma ahora el nuevo modelo Mazda RX-3 que utiliza un rotativo de dos rotores, presentando simultáneamente un modelo con motor convencional, de válvulas a la cabeza y 81 HP, denominado Mazda 808. Mientras que el RX-3 se presenta como un auto deportivo —existiendo una versión de cuatro puertas—, el 808 es un sedán con todos los detalles de auto de lujo, características que son compatibles con la baja cilindrada de su motor: 1.300 cm³.

Las series RX-3 y 808 suceden al R100 y al 616, denominados en el mercado interno RX-2 y Capella. Es de hacer notar (¿por qué no? . . .) que los japoneses utilizan nombres domésticos y nombres de exportación, de manera que el RX-3 y el 808 se denominan, respectivamente, "Savana" y "Grand Familia". Curioso . . . ¿no? En las fotos (4) y (5) se ilustra el RX-3 y en la foto (6), el 808.

ITALIA - FIAT

En el 58º Salón Internacional de París, ciudad que debe ser tratada con el mayor de los respetos, ya que de ella proceden los niños, Fiat ha presentado sus

→



11



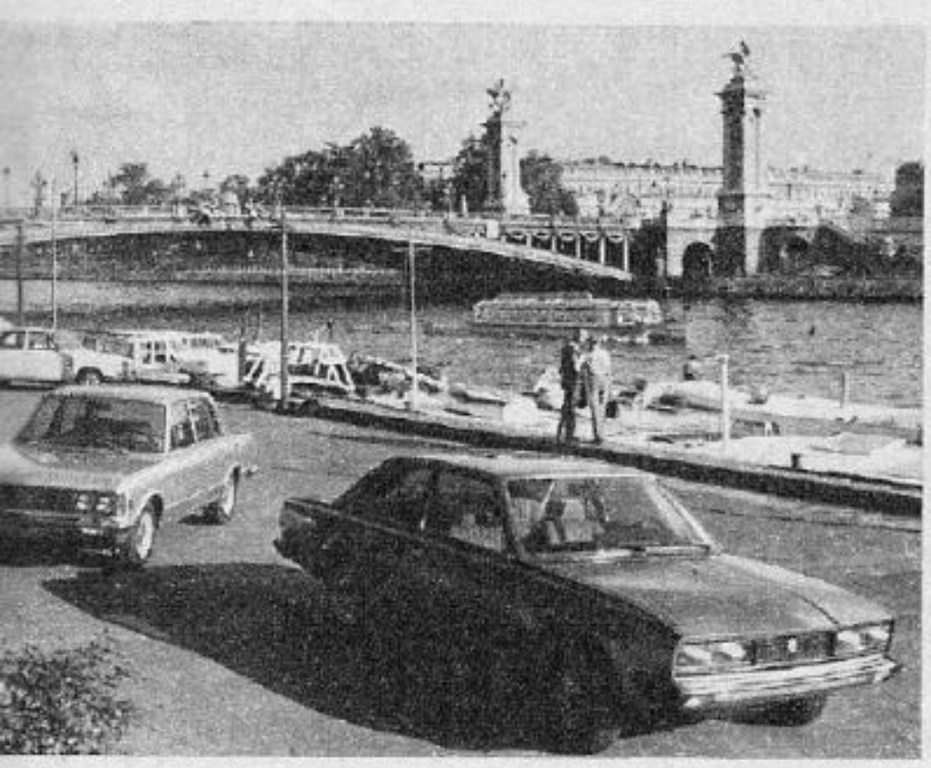
10



7



8



9

modelos domésticos para 1972. Entre ellos, el 128 Rally, el 127 y la cupé 130.

La 127 —novísima "menos-de-mil" es la máquina que recoge todos los resultados de la tecnología más avanzada. Nacida para satisfacer las exigencias del mercado, es particularmente destacable su bajo costo, su performance en función de su cilindrada y la relación de tamaño exterior/espacio interior. Solamente el 20 % del espacio útil está ocupado por órganos mecánicos; el 80 % restante está destinado a tripulantes y equipaje. La suspensión es independiente y el motor, de 903 cm³, está colocado trasversalmente en la parte delantera. La potencia es de 47 HP y la velocidad máxima de 140 km/h.

El 128 Rally es exactamente igual al 128 cuatro puertas, diferenciándose precisamente en la ausencia de dos puertas (sacaron las dos traseras, para que quede más parejo...) y la dotación de instrumental completo para rally. Además, modificaciones en los asientos, especialmente diseñados para travesías largas, todo lo cual, sumado, le confiere una personalidad bastante más agresiva que la de su predecesor, el 128 "normal".

La Cupé 130, recientemente presentada, lleva el motor de 3.200 cm³, exactamente el mismo que se monta en el 130 cuatro puertas. En sus dos versiones —caja manual o automática— están diseñadas de manera de mantener un elevado régimen sin alterar el confort de marcha. Con ambos modelos —cupé y cuatro puertas con sus correspondientes ventanales— Fiat se mantiene presente en el mercado de autos de gran cilindrada. Las fotos (7), (8) y (9) ilustran al 127, 128 Rally y 130 Cupé, respectivamente.

USA - MAS DE AMERICAN MOTORS

En la patota presentada por AM para el '72, se incluyen los modelos Javelin y Matador. Sus características responden al siguiente fraseo. El AMX retiene su distintiva parrilla de malla tejida, como el año pasado, y un spoiler sobre el borde del baúl. Butacas deportivas e instrumental dispuesto como en los aviones, según la información. Cualquiera de los seis motores AM —desde el standard seis cilindros de 232 pulgadas cúbicas hasta el opcional V-8 de 401— se puede instalar en el "deportivo" Javelin, como así también la nueva trasmisión "Torque Command", más silenciosa y suave. En la línea de precio intermedio figura el Matador, que ofrece un sedán cuatro puertas, un hardtop dos puertas y una station wagon de cuatro puertas. También puede utilizar cualquiera de los seis motores precedentemente mencionados. El Matador no se aparta del concepto tradicional de auto americano, grande y potente, aunque sigue la tendencia en cuanto a estilo y en el orden de eliminar ornamentos y cromados superfluos.

En la foto (10) el AMX y en la (11), el Matador.

ZEPPELINES

Un impresionante contrabando de zeppelines fue descubierto por un avisado vecino del litoral de Balbania. Luego de observar atentamente durante un año el desusado tránsito de dirigibles que se sucedía día a día sobre el jardín de su casa, decidió dar aviso a las autoridades aduaneras. Llamaba poderosamente la atención el hecho de que los dirigibles vinieran siempre del lado del mar y, en la seguridad de que Balbania no cuenta con fábricas de zeppelines, no se dudó un instante: las aeronaves eran, efectivamente, de contrabando. Una prolija revisión de la que no escaparon roperos, baúles sospechosos y hasta carteras de dama permitió ubicar 9.000 de estos monstruos del aire, algunos de ellos hábilmente disimulados por sus adquirentes.

Esta información fue difundida especialmente por la agencia noticiosa oficial de Balbania, aunque ciertos detalles nos permiten sospechar que alguien miente.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Pedro no se fijó en el letrero.

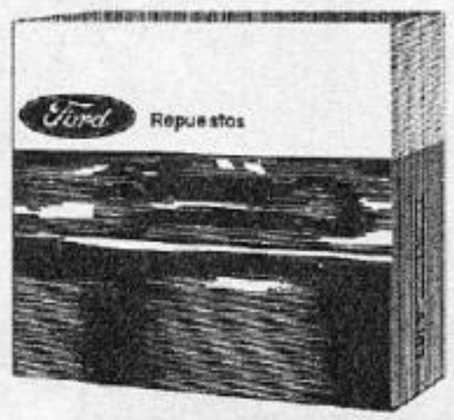


Un amigo le dijo que ese repuesto era "igualito que los Ford".
Y Pedro, que es confiado por naturaleza, le creyó.
Claro, su amigo no se lo dijo con mala intención. Lo que pasa es que no tiene auto. Ni entiende nada de autos.
Como decíamos, Pedro no se fijó en el envase. Y cuando quiso acordar, su Ford estaba de mal humor y no andaba como antes. Pedro sintió remordimientos. Había traicionado a su Ford Pero eso le sirvió de experiencia. Ahora exige repuestos legítimos Ford.

(Y por supuesto, les dice a todos los que tienen Ford: lean el envase.)

A los Ford, póngales Ford.

REPUESTOS LEGITIMOS FORD
(con garantía escrita)

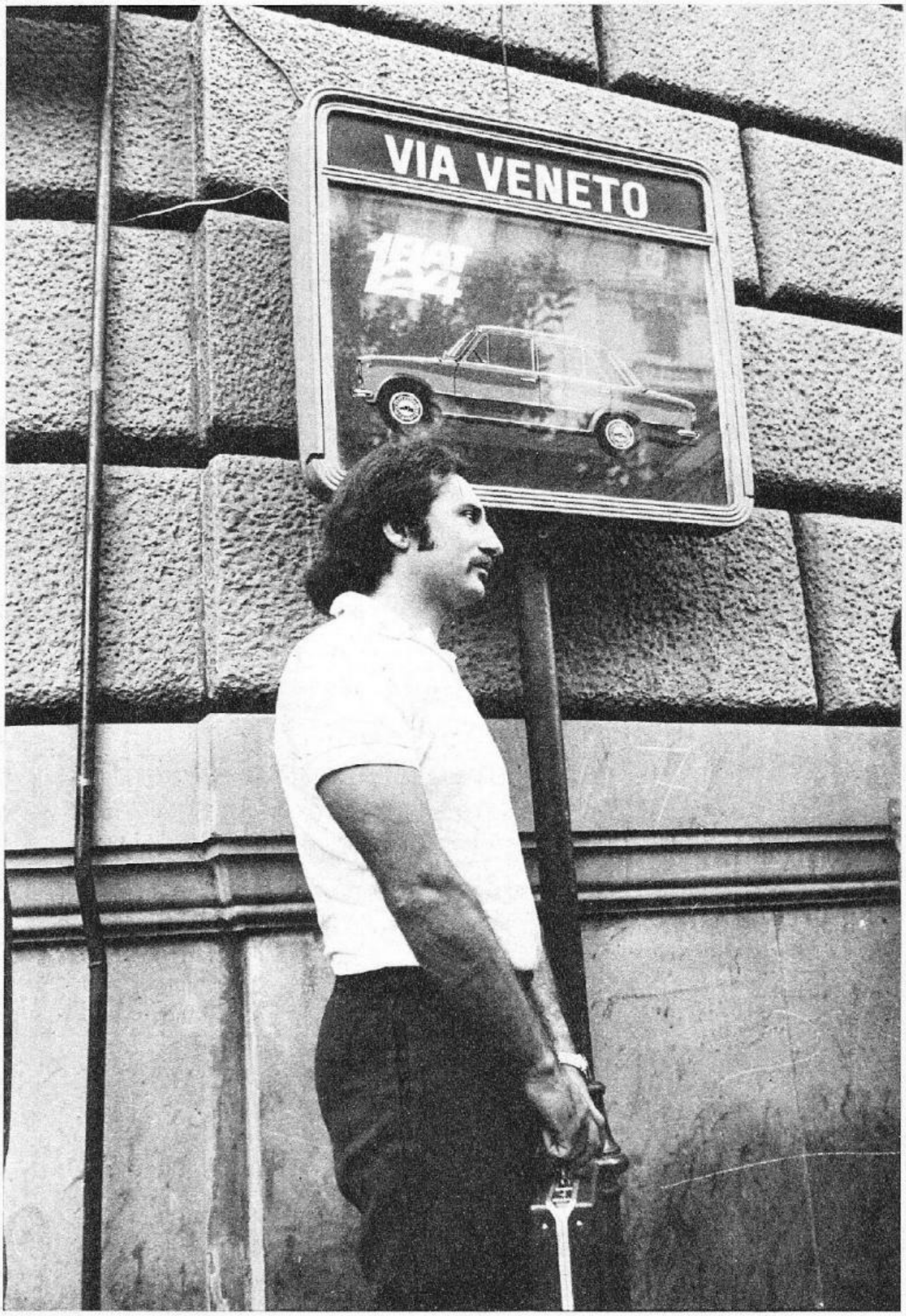


Ford
Repuestos

DE EUROPA A BUENOS AIRES

CACHO RUESH: "¡CLARO Q

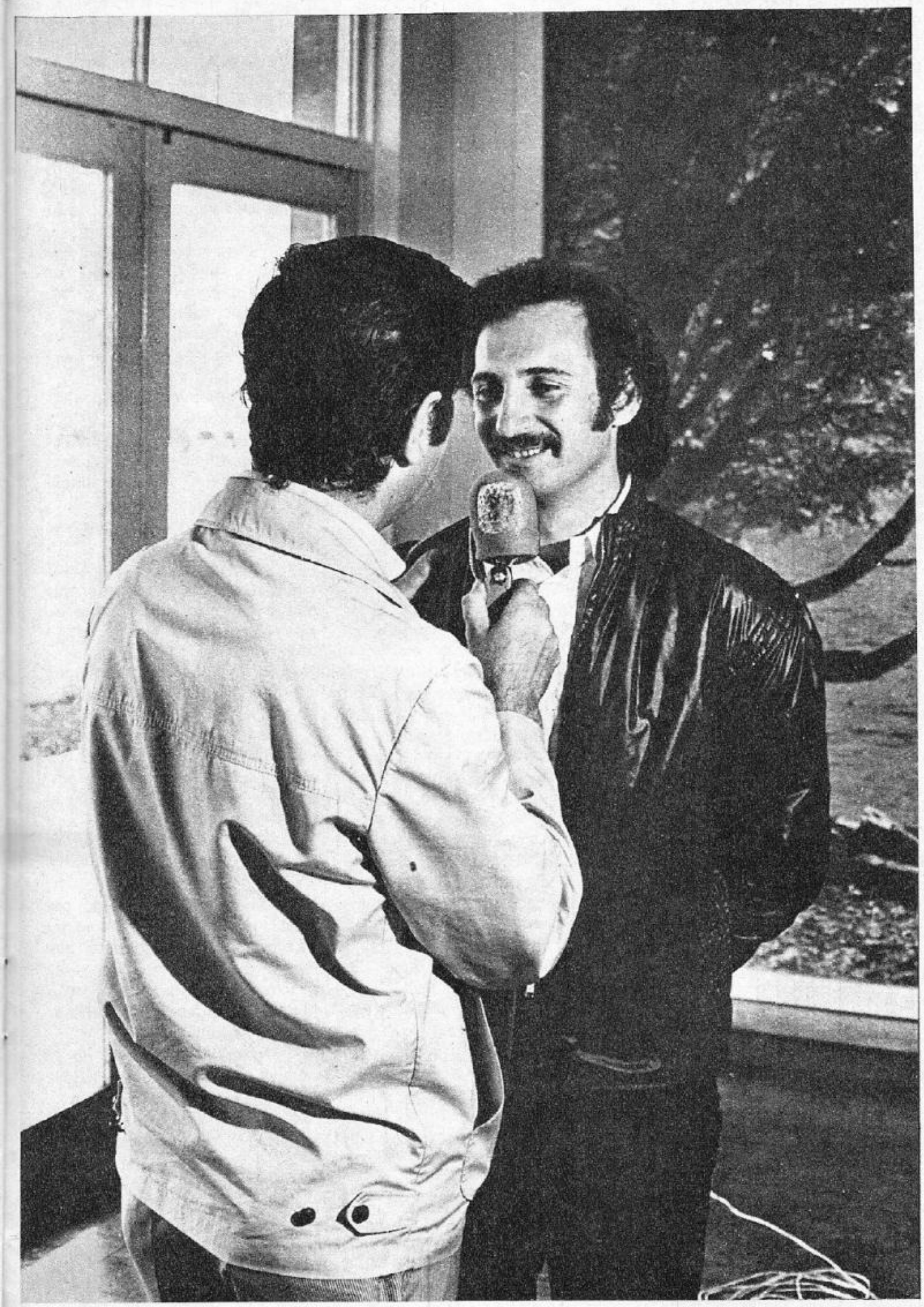
En algún momento del año, nadie sabía si Ruesch estaba desanimado, desubicado o soportaba problemas propios de la condición de segundo piloto. Desde el momento en que tuvo el auto nuevo las cosas variaron fundamentalmente y el fin de la temporada lo encontró notoriamente superado y en constante progreso. Sus palabras son el mejor balance



Hace una semana en Via Veneto. Las últimas dos carreras en Roma confirman su escala ascendente.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

QUE VUELVO A EUROPA!"



Las entrevistas a su llegada a Ezeiza, el pasado mar tes 19. Las entrevistas, las explicaciones, la alegría.

El gran interrogante que en 1971 despertó el equipo argentino en Europa fue, sin duda alguna, el segundo piloto Carlos Ruesch. En nuestro país el mundillo corsa se preguntó muy seguido qué es lo que pasa y qué lo que deja de pasar con Cacho Ruesch. ¿Anda o no anda? ¿Atravesó problemas similares a los de Chiche Caldarella? ¿O simplemente está pasando por un proceso lento para elaborar de una vez por todas resultados positivos?

Si lo medimos con el patrón directo —Reutemann— es evidente que la temporada debut (1970) del Lole fue mucho más espectacular —en lo que a resultados toca— que la del cordobés. Reutemann, durante el año pasado, peludeó las primeras posiciones y arrimó decorosamente en las pruebas de clasificación. Ruesch, durante este año, salvo el meritorio cuarto puesto final, no fue mucho más allá de magros resultados.

"...hay algo que le quiero hacer ver a todo el mundo: corrí en kart medio año y me consagré Campeón; en medio año tam-

→

CORSA OPINA

—A mediados de temporada su situación, aparentemente, no era muy cómoda dentro del equipo (caso más o menos similar al de Caldarella). Eso, seguramente, fue un factor que influyó en la obtención rápida de resultados.

—En el cronómetro el progreso es visible. A nuestro saber y entender, consideramos que en 1972 ganará interesantes posiciones en el campeonato.

—Por supuesto que 1972 será su última oportunidad.

—No tiene errores graves en la conducción del BT 36; no hay razones, por lo tanto, para dudar de su efectividad.

—El suyo, como ya dijimos, es un proceso lento; por ser así despierta escepticismo entre los argentinos.

RUESCH DIXIT

—En Europa no existe la disculpa...

—Mirá a Tim Schenken: no ganó una sola carrera de F-2 y está considerado un tipo importante...

—Reutemann es el mejor; Peterson no piensa y rompe motores...

—Voy a volver a Europa; con el ACA o quien sea, pero voy a volver...

—Hace un rato te dije que yo no era el mejor en nada, pero sin embargo siempre estuve entre los cinco mejores en todo. ¿Sabés quién es el mejor en todo? ¡¡Copello!!...

—En las curvas lentas trato de llevar el auto lo más derecho posible, en las veloces lo cruzo...

—La vida en Europa no es tan cara, lo que pasa es que nuestro peso, al cambio, no vale nada. Lo que nos da el ACA en la Argentina podrá parecer mucho, pero acá no es nada del otro mundo...

—A Reutemann le gana en organización Alan Rees, el jefe de equipo de March. Te aseguro que como capo di squadra es sensacional. En el GP de los EE.UU. de F-1 le puso a Peterson dos gomas de un compuesto de un lado, y dos de otro en el lado opuesto. Cuando los demás comenzaron a calentar las cubiertas y a perder tenida, Peterson les pasó por arriba...

—Aunque te parezca mentira, ésta es la primera vez que ando en monoplazas, y además la primera vez que manejo un auto de carrera con suspensión independiente en las cuatro ruedas. Con el único que lo había hecho anteriormente fue con el Renault 1093 en Turismo...

—Acá nadie se preocupa por cortar muy cerca de la curva. Lo importante es frenar cómodo y eso sí, comenzar a acelerar lo antes posible...

—Reutemann más de una vez clasificó o se entrenó con mi auto. Muchas veces yo se lo ofrecí antes de que Staffa o Lole me lo pidieran. Por eso creo que un pedacito del subcampeonato de Reutemann es mío...

—Sí, soy el segundo piloto...

—Aunque no lo creas, en algunos circuitos, en las primeras carreras del año hacía mejor tiempo al principio con el auto de calle que con el Brabham

CURRICULUM CORSAE

Desde que Carlos Ruesch cuenta con el Brabham BT 36 ésta es su actuación:

CRYSTAL PALACE: salió octavo en una serie. En esa época estaba a cuatro segundos de los tiempos de Reutemann, aproximadamente.

VALLELUNGA: el camión llegó tarde. Reutemann rompió un resorte de válvulas en los entrenamientos y se entrenó con el auto de Ruesch; a él solamente le quedó media hora para salir a clasificarse. A pesar de ello pudo ganar el último puesto. En carrera abandonó porque se saltaba la segunda.

MONZA: no se clasificó. **"Ahí fue por culpa mía y nada más: anduve muy mal, confundido, no la veía ni cuadrada."**

IMOLA: Se clasificó octavo en las pruebas previas. En la primera serie abandonó porque se cortó la bomba de inyección. En la segunda obtuvo su mejor colocación en lo que iba del año: tercero. Fue la primera carrera en la cual tuvo asesoramiento de Alann Fenn, el cual lo avivó de muchos pequeños detalles.

MANTORP PARK: tuvo que clasificar en la lluvia. El auto lo siguió usando Reutemann durante media prueba de clasificación. En carrera tuvo un choque con Cannon y abandonó; su mejor tiempo de entrenamientos estuvo a tan sólo dos segundos del récord de vuelta en carrera.

AUSTRIA: en la primera sesión de la clasificación se clasificó más allá del 15º puesto. Se rompió un pistón. Y en la segunda sesión se largó a llover. En carrera se clasificó decimosegundo.

VALLELUNGA: fue la primera vez que tuvo la suerte de contar con un Novamotor. Gracias a ello trabajó considerablemente en la puesta a punto de las suspensiones. En la primera carrera logró el noveno puesto y su registro final de clasificación estuvo a segundo y medio del de Reutemann. En la segunda obtuvo su mejor puesto y sus primeros puntos en el campeonato.

ALBI: mientras corría séptimo se le cortó el acelerador. En la primera sesión de clasificación su registro estuvo a siete décimas del tiempo de Reutemann.

bién fui Campeón de Fiat 600; corrí con Renault y le gané el Campeonato a Copello, estando ambos en el equipo de Berta; gané el Campenato Y.P.F. de TC y empaté el Subcampeonato Argentino de Sport Prototipo con Cupeiro, siguiendo un camino progresivo" —dice Carlitos Ruesch—; *"éste es un proceso lento como lo fueron todos mis procesos anteriores."*

Cierto; en honor a la verdad, así es. No hay nadie que lo discuta; es evidente que Ruesch pasa por un período de aprendizaje, período que por lo lento puede despertar escepticismo en muchos pero que tiene una realidad positiva. Midiéndolo con Reutemann cada vez se acerca más a sus tiempos, tanto en carrera como en clasificación. A las pruebas nos remitimos: en su primera carrera con el BT 30 llegó octavo en la serie y su tiempo con respecto al de Reutemann difería en *cuatro segundos.*

En la competencia siguiente (Vallelunga, a comienzos de la temporada) ya corría a tres segundos y medio más que su coequiper y así fue progresando hasta el domingo pasado en que logró registros en los cuales empleaba tan sólo un segundo y pico más que Reutemann. *"Y te aseguro que todavía seguiré mejorando; nunca fui el mejor en nada pero siempre estuve entre los cinco mejores en todo y todavía ni he salido quinto..."*, nos decía antes de salir cuarto.

Si bien el Campeonato ha terminado, todavía quedan cuatro carreras no puntables, tres en Brasil y la restante en Córdoba, Argentina. A pesar de la falta de puntaje, servirán para medirlo a Ruesch aún más. ¿Estará a fines del año a menos de un segundo de Reutemann y los mejores? ¿Podrá el año que viene clasificarse en las cinco mejores posiciones del campeonato, tal cual lo hizo Lole? Habrá que esperar; sin lugar a dudas, el tiempo lo dirá.

. . . . . .

—¿Qué pensás hacer el año que viene?

—Voy a volver a Europa, seguro, con el ACA. Lo que es en la Argentina no corro más si es que puedo vivir de otra cosa; Europa o nada y siempre en monoplazas.

—¿Tu balance?

—Positivo desde todo punto de vista; aprendí a correr de nuevo y a correr en serio.

—De aquí en más, ¿qué podemos esperar de Carlos Ruesch?

—Yo sé hasta dónde doy...

—¿Fórmula Uno?

—Sí y muy bien, por lo menos para estar entre los cinco mejores. No te olvidés que Stewart hace ocho años que está corriendo en F1, eso marcalo bien, y recién desde dos o tres años atrás obtiene grandes resultados.

—¿Qué opinás de Stewart?

—Esperalo un poco más a Peterson, por más March que tenga, y después preguntame.

—Si por a o por be tuvieses que volver a Europa pero en forma particular y vos mismo encargarte de todo, ¿lo harías?

—Claro que sí. El único problema es conseguir unas 50.000 libras para bancar la cosa. Creo que con dos o tres empresas puede ser posible correr en Fórmula Dos aquí. *(N. de la R.: Traducidos a la dinerología criolla son algo así como 90 millones de pesos viejos. Parece mucho pero la vida en Europa es cara al cambio argentino.)*

—¿Profesionalmente te conviene correr aquí?

—Profesionalmente sí, porque es una oportunidad para llegar a cosas grandes. Económicamente no, de ninguna manera.

—¿Por qué económicamente no?

—Te respondo así. De todos los integrantes del equipo el que más pierdo soy yo. Todos, de alguna manera, ganan más de lo que ganaban en la Argentina...

—Pero vos no tenías ningún contrato firmado para este año; ¿o sí?

—No, pero en eso estaba; además, mirá... (ipso facto sacó de la valija una serie de planos: era un SP, muy parecido al Porsche 908/3).

—¿Cuál es tu arreglo en lo económico con el Automóvil Club?

—600 dólares de sueldo por mes, más 35 dólares diarios por viáticos y los premios míos que junto con los de Reutemann van a un pozo común siempre y cuando larguemos los dos. Cuando no largo no cobro.

—Si te ofrecen un auto de F1 para la temporada, ¿qué hacés?

—Agarro viaje en seguida...

—¿Es un antecedente importante para los europeos?

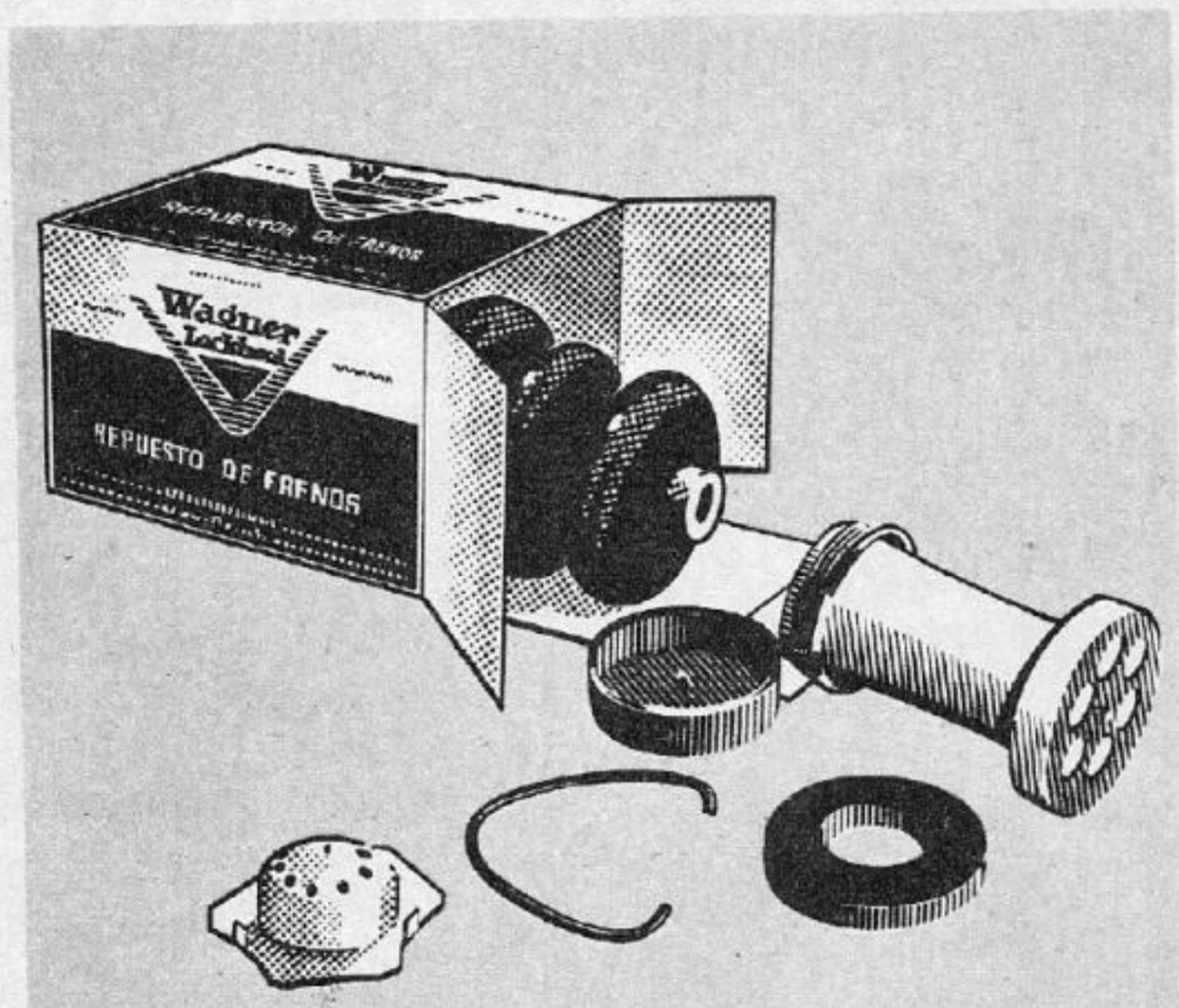
—Depende; la actuación o el resultado no es lo más importante; lo que les interesa es si rompiste o no el auto. Si no entregás el auto hecho pedazos se dicen: si no rompió el primero, ¿por qué no le vamos a dar otro?

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

HUGO OSARES & ASOCIADOS S.A.

Cómo recobrar la potencia de sus frenos:

La seguridad y el buen funcionamiento de la bomba de freno de su automóvil depende de este puñado de pequeñas, pero importantísimas piezas:



– Cubeta primaria
– Cubeta secundaria
– Pistón
– Válvula
– Resorte
– Guardapolvos

Cualquier falla o defecto en estas piezas puede impedir el correcto funcionamiento de la bomba de freno. De allí la importancia de una periódica inspección.

Cuando necesite recobrar la potencia original de fábrica, de sus frenos, exija un Juego de Reparación de la mejor calidad. Exija WAGNER LOCKHEED.

Millones de Kilómetros recorridos por millones de automovilistas en el mundo entero, avalan esta importante decisión.

CONSULTE CON SU MECANICO DE CONFIANZA, PIDALE UNA REVISION PROFESIONAL Y EXIJA WAGNER LOCKHEED.

Wagner Lockheed

MARCAS REGISTRADAS

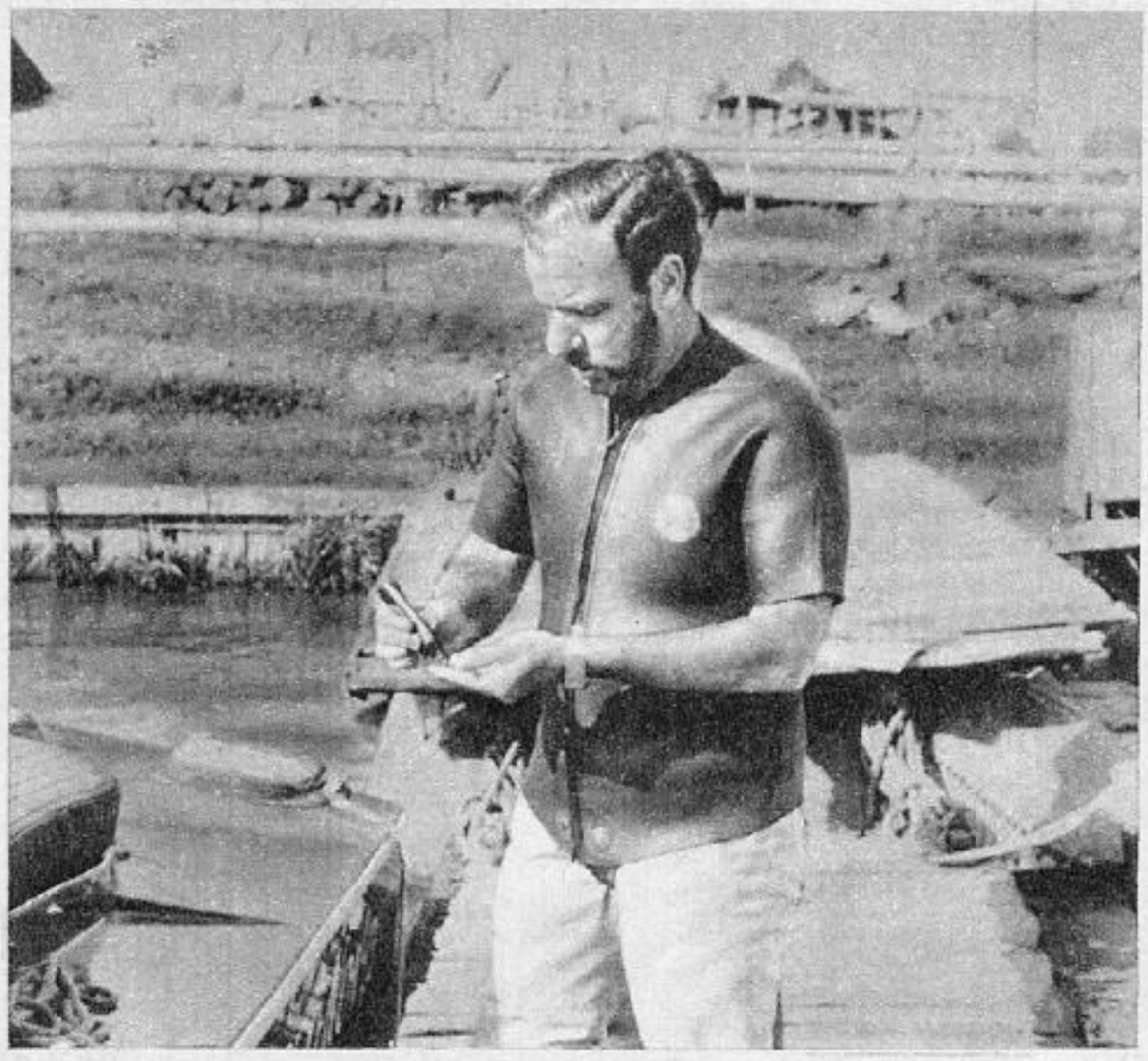
PRESTIGIO MUNDIAL EN FRENOS

MOTONAUTICA

nauticias

WISHNICK CAMPEON MUNDIAL OFF-SHORE 1971

Con cinco primeros puestos y tres segundos ha reunido suficiente puntaje como para asegurarse el título. Aunque Vincenzo Ballestricri, su más inmediato oponente y campeón 1970, venciera en las dos últimas competencias que faltan disputar, Wishnick sigue al frente por la cantidad de segundos puestos. Vuelve así a tomar actualidad la actitud de Hugo Tedín cuando en la carrera Buenos Aires - Punta del Este cedió la lancha Boar-Hog (que él debía conducir por enfermedad de su primo Fernández Bunge) a Wishnick a fin de no quitarle chances en la lucha por el mundial que recién empezaba. El segundo puesto que el norteamericano obtuviera en la misma le sirve ahora para ostentar la primacía en el campo de la off-shore. Y siguiendo con Hugo digamos que es casi seguro que ha de correr en la temporada próxima de acompañante de su primo en una nueva lancha con seis motores fuera de borda (primicia que ya adelantara PARABRISAS CORSA en enero), pero si hubiera algún inconveniente para la venida de Fernández, ya Wishnick lo ha apalabrado para que vuelva a ser su navegante.



Wishnick, campeón mundial off-shore 71.



Adiós a la Buenos Aires-Punta del Este.

LA MAS DURA

La última edición de la carrera off-shore Cowes-Torquay-Cowes fue, según parece, la competencia más dura en la historia de la motonáutica de altura. Las olas promedio andaban en los seis a ocho metros de altura y de 61 pilotos que largaron solamente 9 terminaron la prueba. La competencia se disputa en una gran bahía, tipo la de Samborombón, donde evidentemente la distancia más corta es la que une trasversalmente ambos extremos. El mismo Wishnick cometió el error de menospreciar la fuerza del mar y enfiló recto por el medio, confiando en la capacidad de su lancha frente a la alta marejada. Craso error. Después de tres horas de carrera no había llegado a completar 60 millas, lo que indica un promedio inferior a 35 km/hora. En cambio, los pocos que optaron por venir costeando, si bien recorrieron más camino, llegaron al término de la carrera. En primer lugar lo hizo Bonelli y segundo un crucero con motores diesel que entró a dos horas y media del ganador. Ronnie Bonelli, con su Lady Nara, es posible presencia en las off-shore del río de la Plata el próximo enero.



Bonelli, la más dura.

ADIOS A LA BUENOS AIRES - PUNTA DEL ESTE

Tal como están las cosas en este momento es posible que no vuelva a disputarse esta carrera en el futuro. Los uruguayos, con el deseo de publicitar a Punta del Este como balneario internacional, han decidido que en reemplazo de la prueba mencionada se dispute otra que será Punta del Este-Montevideo-Punta del Este. Ildefonso Fernández, propietario del astillero Ortholan, socio del Yacht Club Argentino y uno de los más activos defensores del deporte motonáutico, ha sido llamado a colaborar por los uruguayos en la organización de la prueba. Fernández, quien estuvo desde el vamos en estas carreras a través del río de la Plata (cuya idea original es uruguaya), ve así alejarse del patrocinio del Y.C.A. este clásico. "Lo que importa es que perdure, no quién organiza; que aporte lo suyo a la vinculación de países e instituciones; nosotros haremos todo lo que hicimos el año pasado y más si es posible. El Y.C.A. se ocupará de la traída de las lanchas al Plata, avalará entrada y salida de las mismas del país y ejercerá la tarea de promoción del deporte que todos deseamos; no es tan fundamental si la bandera de largada tiene pocas o muchas franjas celestes y blancas. Por otra parte no es mala ocasión para demostrar qué equivocados estaban aquellos que decían que al organizar la Off-shore Río de la Plata queríamos «hundir» la Buenos Aires - Punta del Este." ¡Bien, don Ildefonso!

COMO ANDA UNA INDUSTRIA

Una de las formas más exactas de establecer cómo anda una industria es ver cómo andan los productores de materia prima para la misma. Si tomamos el caso de Estados Unidos, la principal proveedora de fibra de vi-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

drio para la industria naval, la Oweens-Corning Fiberglass Corporation facturó el año pasado alrededor de 1,2 billones (sí, billones) de dólares. Para este año se prevé que la suma total será algo mayor, lo que se atribuye principalmente a que hay unos 58 millones de personas disfrutando de los placeres de la náutica. Para 1975, el estudio de mercado que tenemos a la vista predice que la industria náutica deportiva y de placer consumirá 260.000 toneladas anuales de fibra de vidrio. Otro aspecto interesante del estudio es que, hasta potencias de 25 HP, la gente llegó a la náutica por causas aje-



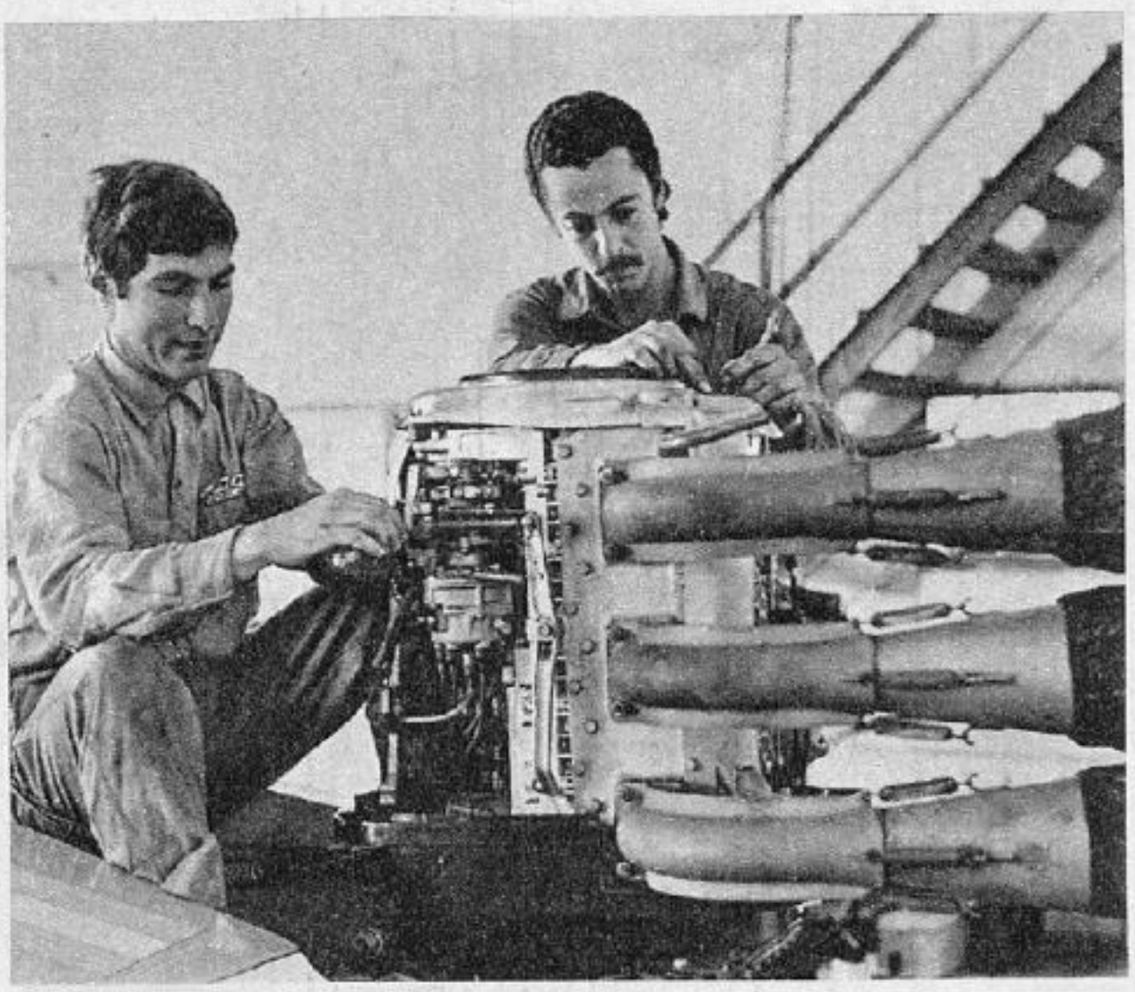
nas al deporte mismo, lo que equivale a decir que en un principio lo hacían por ser cazadores de lagunas, pescadores, etc.

BUSCANDO POTENCIA

El Codinet de Alberto Reverdito anda por encima de los 105 km/hora; nos consta porque tuvimos oportunidad de cronometrarlo una lluviosa mañana en el Delta. El motor es un Mercury 135 que andaba medio desarmado en el astillero Paglettini y al que Reverdito se ocupó de poner a punto. Fundición, maquinado, ajuste, etc., todo fue una tarea de paciencia en la que Raúl Pasdera y Jorge Dichiara, del astillero, fueron parte importante. Los trombones en sí son copia fiel de los de Alberto Regnicoli, quien los tiene en su catamarán Carla, y el aumento de potencia que producen se estima en un siete por ciento. La moda de los trombones ha tomado incremento, y a los nombrados y a Germán Barbot se ha de sumar pronto Muñoz de Toro. Otro de los que los lleva es Ricardo Viaggio en su Aries.

ORCA II

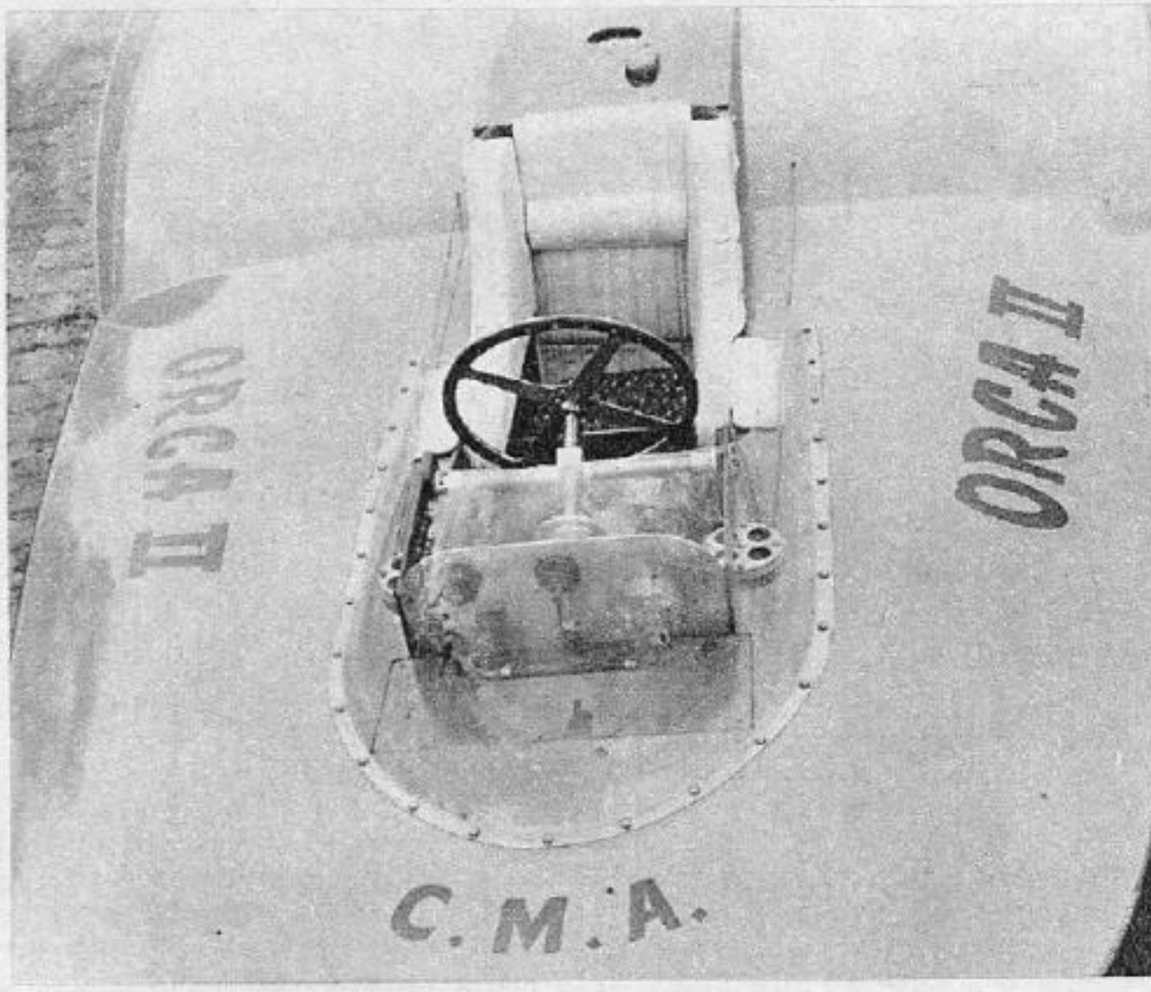
La nueva de Jorge Regnicoli, nacida para enfrentar a la Melange de Sarthou. Un dechado de prolijidad y esmero. El asiento del piloto, totalmente anatómico, obliga a manejar con las piernas recogidas y quedando el volante a la altura de los tobillos. Ello facilita ser despedido de la lancha en caso de accidente y no quedar enganchado en la misma. Totalmente hecha de madera terciada, se emplearon en la misma, según palabras de don Emilio Regnicoli, cuarenta gruesas de tornillos de bronce, o sea algo más de cinco mil. Según parece la hélice es de 9" por 30" (paso y diámetro en ese orden) y la relación de trasmisión de aproximadamente 1,6 a 1. El peso total del aparato oscila en los 400 kilos (sesenta menos que la Orca anterior) y, aunque no hay datos ciertos de velocidad, se piensa que está un poco abajo de la Melange, pero compensa esa desventaja con una mejor salida. Una vez más el tipo de circuito puede resultar definitorio, ya que parece que el corto favorecería a Regnicoli y el largo a Sarthou.



Buscando potencia.

CARRERA EN BAHIA BLANCA

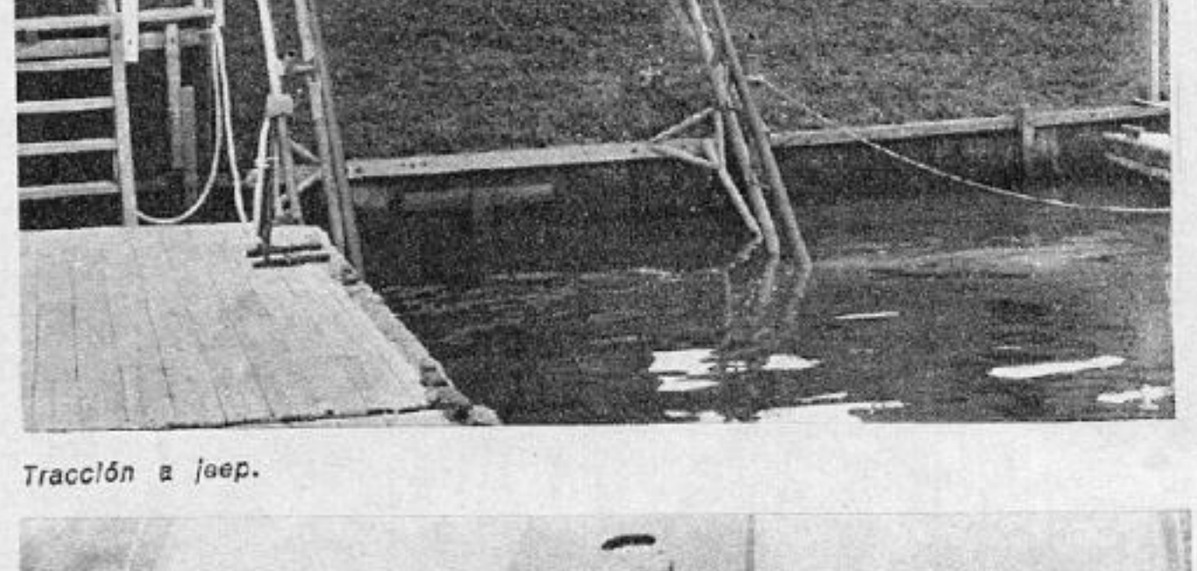
No sería extraño que dentro de poco se organice una competencia en la ciudad de Bahía Blanca, o mejor dicho, en la Base Naval de Puerto Belgrano. Hace ya un tiempo se había pensado en algo similar y se había obtenido el acuerdo primero de la Marina para trasportar lanchas y pilotos desde Buenos Aires. Una de las posibilidades es efectuar una carrera de dos horas, con dos etapas de una hora cada una, y otorgar el primer puesto de cada categoría al que sume menos tiempo total. Es una buena idea ya que se interrumpe de esa forma la monotonía que representan las pruebas de larga duración. No olvidemos que la última edición de las 6 Horas de París se fraccionó en dos de tres horas por dicha causa. La nueva carrera de Bahía Blanca sería aprovechada por Ricardo Muñoz de Toro para donar un trofeo de tipo challenge en memoria de su primer acompañante en carreras de lanchas quien falleciera en un accidente automovilístico.



Orca II.

TRACCION A JEEP

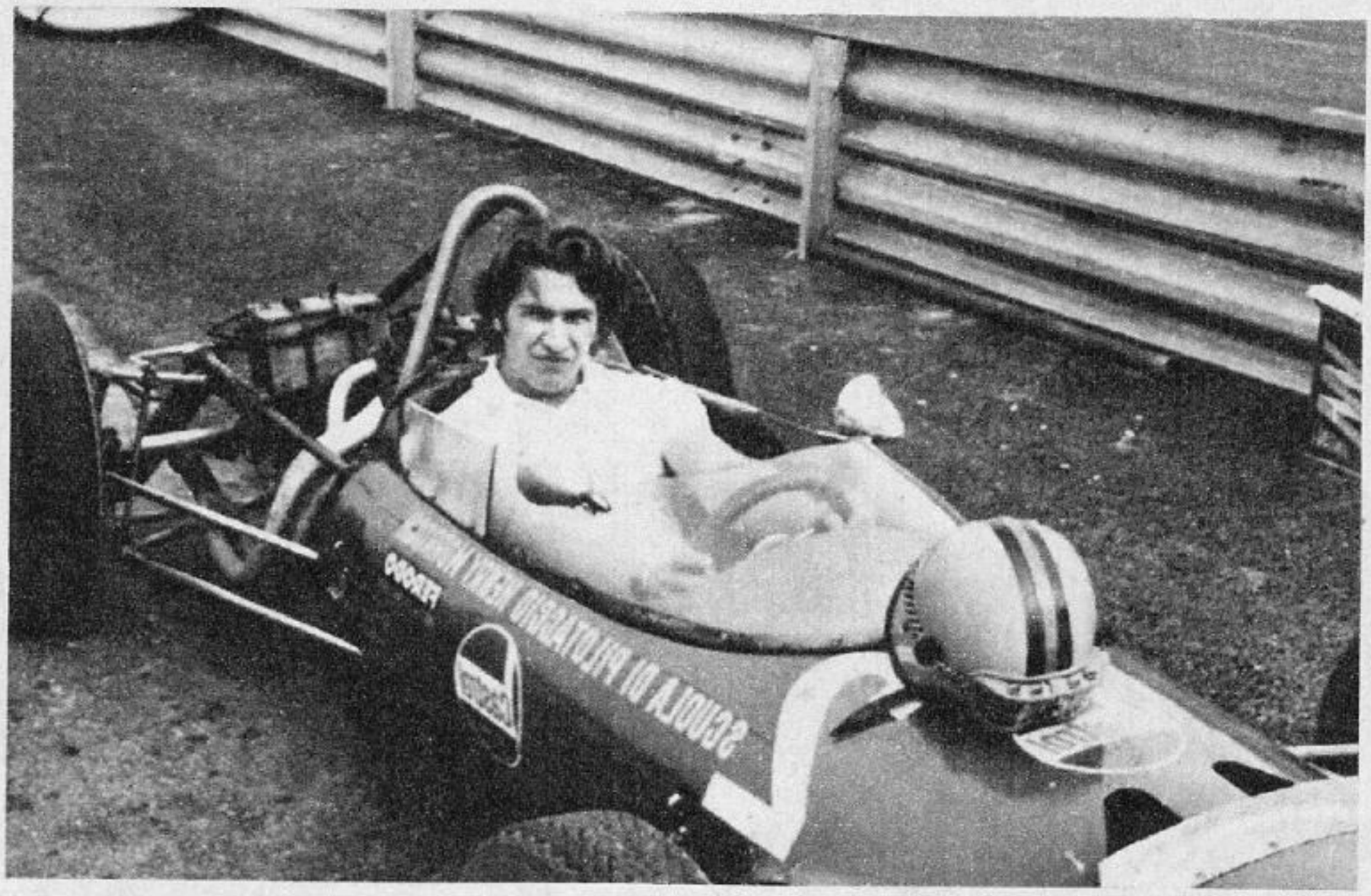
En la guardería Baader se inauguró un nuevo sistema de botadura de lanchas que combina el clásico sistema de elevador vertical con el deslizamiento de plano inclinado. De esa manera se alcanza con la lancha una buena distancia de la costa sin necesidad de hacer construcciones justo al borde del agua. El sistema acciona a corriente eléctrica pero, en previsión de sus posibles cortes, se ha pensado en una maniobra de emergencia ingeniosa. Un par de rodillos de metal están especialmente dispuestos de forma tal de recibir la rueda delantera de un jeep con alto poder de tracción. Colocado el jeep sobre los mismos, se acciona el guinche por la rotación de las ruedas. Si bien la velocidad no es exactamente la misma permite solucionar situaciones de apuro evitando que las lanchas permanezcan en el agua o no puedan ser botadas por falta de fuerza motriz.

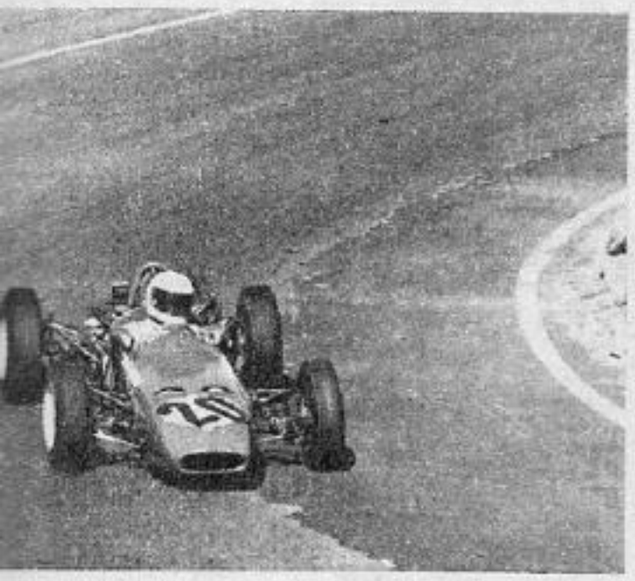


Tracción a jeep.

OTRO ARGENTINO EN EUROPA

Un argentino, desconocido en el ambiente automovilístico local, se fue a Italia a correr en Fórmula Ford. Empezó bien y de regreso nos comentó sus primeras experiencias: piñas, el De Sanctis que le compró al ex Campeón Camarone y su aprendizaje en la escuela de pilotaje





El argentino Lucho Pisano en acción. En la foto lo vemos con el De Sanctis-Ford el día de su debut en el circuito de Varano Melegari.

Arriba, centro: Sobre uno de los autos de la escuela de pilotaje de Henry Morrogh, en Monza. También fue uno de los mejores alumnos.

Con este Lotus Fórmula Ford hizo sus primeras pruebas en la escuela de pilotaje. Para correr compró el De Sanctis-Ford del ex campeón italiano Adriano Camerone.



Para los intelectuales París es la meca. Para los automovilistas corsas lo es Europa toda. Muchos son los corredores argentinos que en determinados momentos viajaron al Viejo Mundo a competir en distintas categorías. Algunos lo hicieron por cuenta y riesgo propio —Pablo Brea, por ej.—; otros, apoyados por fuertes equipos —ver ACA— e incluso, hasta se dio el caso de quienes pagaron una buena suma de dólares para poder ser de la partida en alguna que otra carrera (caso García Veiga en Sebring).

En esta ocasión les presentamos a un debutante, sin antecedentes en nuestro automovilismo, que se animó a la aventura; contando —además— con los morlacos necesarios rumbeó para las Uropas, más precisamente a Italia a **hacerse desde abajo** compitiendo con buen éxito en las carreras del Campeonato Italiano de Fórmula Ford.

Se llama Lucio Sergio Pisano, tiene 19 años y una regia heladería en Adrogué. Hace unos seis meses partió a Italja donde realizó un curso en la escuela de pilotaje de Henry Morrogh, en Monza. Poco tiempo después, y una vez aprobado el curso, compró en unos 2.500.000 pesos de los nuestros un De Sanctis-Ford, la misma unidad que el año pasado en manos de Adriano Camarone obtuvo el Campeonato Italiano de Fórmula Ford.

Debutó el 29 de agosto en el circuito Varano Melegari, logró el 10º puesto en las pruebas de clasificación entre los 39 que tomaron parte. Ya en carrera logró el séptimo puesto en una de las series y en la final, mientras corría en los primeros puestos fue tocado desde atrás. El auto se descolocó y chocó contra el guard rail donde rompió uno de los brazos de suspensión y quedó out. Unos 15 días después fue de la partida en Imola (el mismo día que ganó Redman en SP) y fue entonces cuando logró la mejor posición en pruebas por el Campeonato Italiano: quinto puesto en la serie final después de haber ganado el cuarto puesto en la primera serie.

Después de Imola corrió también tres competencias más, aunque sin puntaje por el Campeonato Italiano. En las dos primeras logró un segundo y un tercer puesto en las clasificaciones finales y en la última debió abandonar al romper el motor. Debido a este percance y no pudiendo reparar para la última competencia por el campeonato Chevron a disputarse en el circuito de Vallelunga el 17 de este mes, Lucho regresó a nuestro país y nos relató sus experiencias y planes para el 72.

En el mes de mayo comenzó el curso de pilotaje, que consiste en 14 clases y que el alumno las puede ir dando "a piacere" y de acuerdo a las liras que posea —cada una cuesta 18.000 pesos viejos de los nuestros— y de esa manera al aprobar el curso se le entrega la licencia de conductor que le extiende la FIA.

En la primera y segunda lección —todas prácticas— el alumno debe girar durante 40 minutos a los efectos de familiarizarse con el auto, aprender a subir y bajar del mismo, conocimiento de trayectoria de curvas y, lo más importante, el uso de la caja de cambios Hewland no sincronizada de cuatro marchas usando o no el embrague.

De allí en adelante cada clase significa un aumento en el régimen de vueltas del motor, por lo que el alumno va aprendiendo de esta forma a manejar más rápido y sin errores.

Finalmente, la clase de "derrapage", y según Lucho la más divertida de todas, que se realiza sobre una pista de aceite donde el piloto aprende a frenar, doblar y efectuar trompos a 180° y 360° sin perder la trayectoria y sin que se pare el motor. Otra experiencia interesante para el "Heladero" Pisano, fue la de desempeñarse como instructor de la escuela durante dos meses enseñando a los recién iniciados, entre ellos otro argentino, el sanjuanino Jorge González Montbrun, al que dio clase de "derrapage".

Lucio Sergio Pisano está aquí en Buenos Aires y piensa alquilar un F2 para correr en nuestro país hasta fin de temporada, luego volverá a Italia, y en caso de vender el De Sanctis-Ford, adquirirá un Lotus 69 para la próxima temporada del Campeonato Europeo de Fórmula Ford.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Gane la calle.
La ciudad está abierta!



Desde su casa, auto, oficina, estudio, gane la calle escuchando CIUDAD ABIERTA.

CIUDAD ABIERTA es una nueva experiencia en radio; el programa es la ciudad y su gente, hablando con libertad de lo que interesa.

Así, el programa crece, se hace espectacular, alegre, triste, dramático, insólito o amable en la medida de la gente y la ciudad. Pero siempre espontáneo, imprevisible.

Escúchelo. Ud. puede tener el micrófono de "CIUDAD ABIERTA" en sus manos... en cualquier momento.

"CIUDAD ABIERTA", el programa dirigido por Carlos Rodari que gana la calle en el nuevo sonido de El Mundo.
Lunes a sábado de 9 a 13 hs.



LR1 EL MUNDO

Buenos Aires.
Otro mundo en radio.

LA ACTIVIDAD

PROVINCIA DE BS. AIRES

"San Andrés de Giles"

"CON EL REGRESO DE LAS CUPES"

¡Por fin! Esta era la exclamación más o menos corriente que se escuchaba de manera reiterada el pasado domingo 10 del corriente mes de octubre en San Andrés de Giles. No era para menos, la anunciada y promocionada prueba en la que se experimentaría la participación de las tradicionales cupés se llevaría a cabo luego de reiteradas suspensiones por causa exclusiva de inoportunas lluvias. En tres oportunidades se tuvo que suspender la misma y la cuarta fue la vencida: en honor a la verdad los ánimos estaban poco menos que por el suelo. Pero las entidades organizadoras en conjunto, Club Municipalidad de San Andrés de Giles y El Auto Moto Club "El Gato Rojo" de Moreno, no se dieron por vencidos y lograron su cometido, repetimos, en la cuarta fecha.

La organización: Sin lugar a dudas, la organización fue motivo de cuidadoso estudio que fue aplicado estrictamente a lo planificado. Desde el ingreso a boxes de los competidores, revisación técnica, servicio médico, ambulancias, bomberos, banderilleros, todo fue tenido en cuenta, hasta la comunicación directa entre palco de control y boxes.

Las medidas de seguridad: Dadas las potencias de las máquinas a participar (hasta 5000 c.c.) se colocaron guard-rails en la amplia curva que termina antes del mixto o zona trabada. La ubicación del numeroso público fue correcta y segura: es dable observar que su excelente ubicación no permitió en ningún momento desbordes a lugares prohibidos.

El circuito: De tierra compacta y de una longitud de 1.400 metros, aguantó estoicamente el recorrido de las tradicionales cupés, matizado con prolongados derrapes y trompos que estuvieron a la orden del día.

Las categorías: La competencia estuvo reservada para las categorías Fiat 600 Semi-Preparados y la denominada "T.C. del Oeste", que no es otra que la que da posibilidades a las viejas cupés de nuestro ex Turismo Carretera.

Los premios: Para la categoría Fiat 600 Semi-Preparados fueron los usuales en el campeonato de "A.D.A.", pero para "la nueva" categoría "T.C. del Oeste" fueron los siguientes (en $ Ley): en las series, $ 200.—, $ 100.—, $ 50.— al 1º, 2º y 3º, respectivamente.

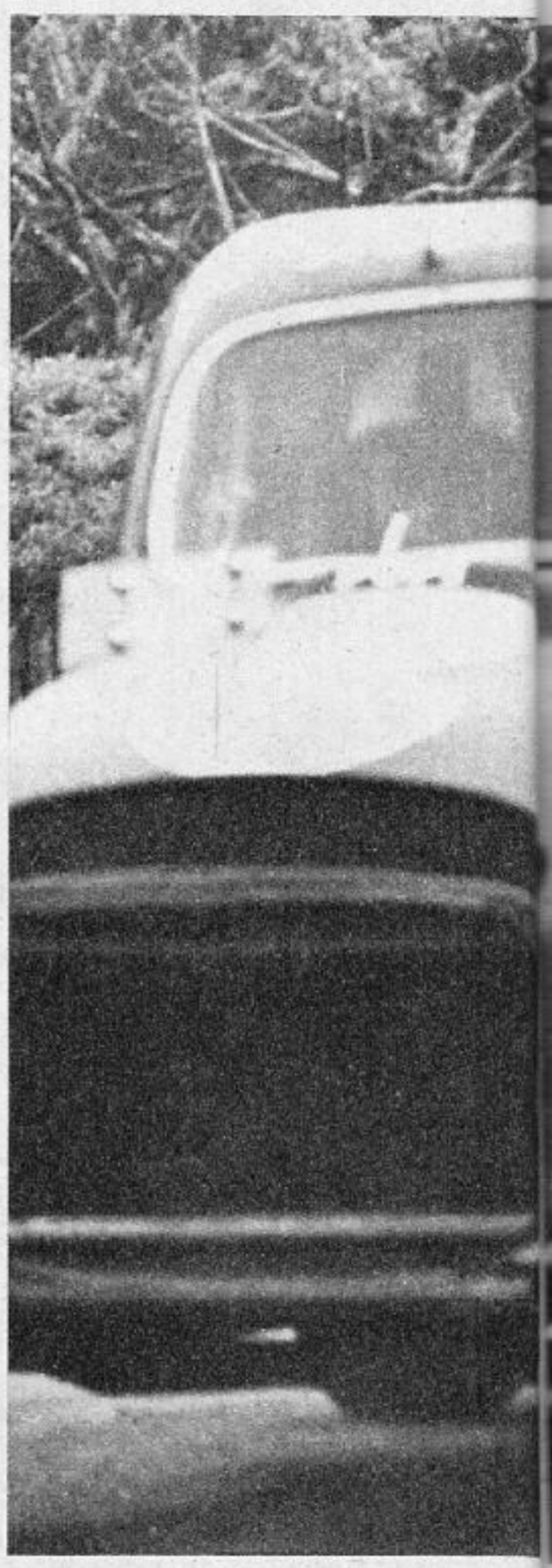
En la final (del 1º al 7º): $ 1.400.— y trofeo, $ 800.— y trofeo, $ 400.— y trofeo, $ 300.— y trofeo, $ 200.— y trofeo, $ 100 sin trofeo y $ 50.— sin trofeo.

Pruebas de clasificación, al ganador: . . $ 150.—
Record de vuelta, al ganador: . . . . . $ 100.—
Cobro por inscripción: . . . . . $ 50.—

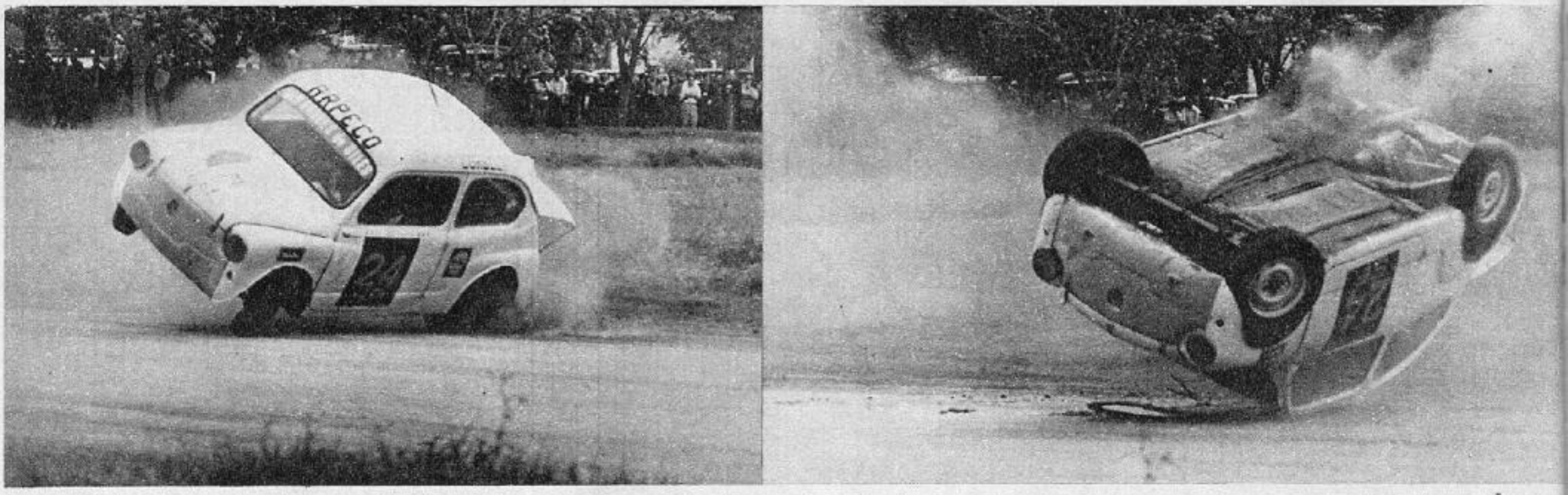
La competencia: Fue iniciada por la categoría Fiat 600 Semi-Preparados, contando con un lote de buenos competidores. En esta categoría se disputaron dos series a 8 vueltas cada una y una final a 12 vueltas.

En la primera serie, el hombre de San Antonio de Areco, Juan Pellegrini puso "los pies" en polvorosa, partiendo desde la segunda fila, a un ritmo impresionante. A los 100 metros de la largada tomó la punta para no abandonarla hasta "la de a cuadros" pese a los ruegos del segundo Miguel Zanelli. En tercer lugar se clasificó Carlos Lenzi, cuarto Jorge Sbarra. Juan Pellegrini marcó un tiempo de 8m56s2/5 para recorrer las 8 vueltas a un promedio de 79,224 Km. p/h.

En la segunda serie, el representante local, Norberto Segovia se anotó "un porotazo" "así de grandote" salvando honorablemente el compromiso de entrecasa, ganando la serie de punta a punta. Mostrando (por lógica) un conocimiento profundo del circuito y un arrojo como para no pedir ni dar tregua, este muchacho, a nuestro entender está para mucho. Siguió los pasos de Segovia el representante de Moreno, Oscar Posco, con un motor que ya sintió los efectos de varias y diversas carreras. En tercer lugar se clasificó Miguel Lascurián, en continuo acoso a Posco, cuarto (otro local) Juan Sassone.



En la final, "el número puesto" era Juan Pellegrini o en su defecto el ganador de la segunda serie, Norberto Segovia; ninguno de los dos tuvo el halago del triunfo. Carreras son carre-



Secuencia del derrape y posterior vuelco del Fiatín conducido por el piloto local, Norberto Segovia. Afortunadamente sin consecuencias físicas.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ZONAL

ras, Pellegrini "caminó" siempre "al mango" dominando la situación, con un manejo impecable y seguro, pero, siempre hay un pero. La caja de velocidades dejó de cumplir su cometido como debía y se quedó trabada en segunda, faltando sólo dos vueltas y terminó con las esperanzas de Pellegrini y la barra de Areco. El otro "candidato", Segovia, conduciendo su Fiatin al límite derrapó en la curva de entrada al mixto y sufrió un espectacular vuelco, pero, nada más que eso, "espectacular", sin consecuencias físicas para el piloto (ver fotos). Se adjudicó la competencia "el pollo" de Franco Gava, Carlos Lenzi, en un tiempo de 13m14s 1/5 a un promedio de 75,778 Km p/h. El record de vuelta también fue establecido por el





piloto ganador (en la 5ª) a un promedio de 81,389 Km p/h. Segundo se clasificó Miguel Zanelli y tercero Juan Pellegrini.

La categoría "T.C. del Oeste": Ya en las pruebas de clasificación, que se llevaron a cabo en horas de la mañana, un nombre conocido asomó como el más veloz del circuito; Ricardo Peduzzi, hombre de Villa Ballester. Y de pistones "Oddi". Giró "al mango" con su popular "cuadrado" con mecánica Chevrolet 250 (7 bancadas), estableciendo un promedio de 89,719 Km p/h. Lo siguieron en los mejores tiempos; Lido Filippi con motor Falcon F-100 modificado y Horacio Salaberry con cupé F-100.

1ª serie: Desde la largada, Ricardo Peduzzi tomó la punta enseñando el camino al resto, en segundo lugar se ubicaba Rolando Lina, con puesta a punto del "Laucha" Ríos, pisando a fondo a su Chevrolet 250 (7 bancadas). No variaron las posiciones, todos se quedaron en el "molde" reservándose para la final. Promedio del ganador de la serie, Ricardo Peduzzi: 85,808 Km p/h. en un tiempo de 9m5s2/5. El record de vuelta también lo estableció Peduzzi en 1m5s1/5 a un promedio de 88,343 Km p/h. En tercer lugar se clasificó Adelgui Tomba, representante de Gral. Pacheco, con mecánica Ford mod. 51.

2ª serie: En la segunda serie, siempre a 8 vueltas, Lido Filippi es neto ganador sobre el segundo Bartolomé Punte, en un tiempo de 9m26s y a un promedio de 82,685 Km p/h. Unica emoción de la serie, al promediar ésta, el coche del puntero Filippi, sorpresivamente comienza a bajar de rendimiento, corriendo el riesgo de perder la primera colocación, cosa que no ocurrió por un "cachito así".

3ª serie: En honor a la verdad, hasta la tercera serie, los Fiatín se llevaban las palmas, respecto al espectáculo ofrecido hasta ese momento. Las series disputadas por las cupés, (1ª y 2ª) no conformaban lo esperado. Según nuestra modesta opinión, los pocos coches dispuestos por series ante el temor de accidentes, fueron la causa principal, a no dudarlo. Sigamos... los ánimos se elevaron un tanto en esta serie, ante la porfía espectacular entre Jorge Carballo y Horacio Salaberry, ambos de Gral. Pacheco y Moreno respectivamente, los dos con mecánica Ford. El duelo entre ambos pilotos finalizó en la penúltima vuelta cuando Salaberry en la última curva previa a la recta final, derrapó en forma espectacular entrando en trompo; aun así no perdió su segundo puesto. Tercero se clasificó Juan Hayet y cuarto Ramón Torres. Tiempo del ganador Jorge Carballo: 9m26s3/5 a un promedio de 82,597 Km p/h. El record de vuelta lo obtuvo Horacio Salaberry en la 8ª vuelta a un promedio de: 86,313 Km p/h.

El repechaje: Que también lo hubo... y bastante movido, se clasificaron con derecho a participar en la final "La Bruja" con mecánica Chevrolet y Juan Hayet.

La final: Tuvo un solo nombre; Ricardo Peduzzi, conduciendo a su "cuadrado" como por "un riel" fue el puntero absoluto en esta emotiva final, pero la lucha por el segundo puesto estaba en su apogeo entre Rolando Lima y Lido Filippi. Y como si esto fuera poco, Jorge Carballo y Horacio Salaberry se daban como en Vietnam por la conquista de un decoroso cuarto puesto, matizado por inoportunos despistes y/o derrapes a granel. Culminaron las 15 vueltas, todas sin "un cacho de desperdicio" con el inobjetable triunfo de Ricardo Peduzzi y su no menos popular "cuadrado", en un tiempo de 16m35s 2/5 a un promedio de 88,714 Km p/h., en segundo lugar se clasificó Rolando Lima. Tercero fue Lido Filippi y cuarto Jorge Carballo.



Ricardo Peduzzi fue la figura descollante de la Categoría "T. C. del Oeste", piloteando con solvencia su no menos popular "cuadrado".

LA CLASIFICACION FINAL DE LAS DOS CATEGORIAS

CATEGORIA "FIAT 600 SEMI-PREPARADOS"

1º	Carlos Lenzzi	12 vueltas	Tiempo:	13m14s1
2º	Miguel Zanelli	12 "	"	13m19s4
3º	Juan Pellegrini	12 "	"	13m24s1
4º	Miguel Lascurian	12 "	"	13m31s
5º	Oscar Posco	12 "	"	13m36s3

Promedio del ganador: 88,714 km/h. Record de vuelta (en la 8ª) por Peduzzi: 90 km/h.

CATEGORIA "T. C. DEL OESTE"

1º	Ricardo Peduzzi	15 vueltas	Tiempo:	16m35s2
2º	Rolando Lima	15 "	"	16m56s1
3º	Lido Filippi	15 "	"	16m58s1
4º	Jorge Carballo	15 "	"	17m22s1
5º	Horacio Salaberry	15 "	"	17m24s2

Promedio del ganador: 79,778 km/h. Record de vuelta: Lenzzi (en la 5ª): Prom. 81,389 km/h.

"TROMPOS Y DERRAPES"

Rostros de directivos más o menos satisfechos se podían advertir en Giles; no era para menos.

No faltó tampoco la inesperada pero acertada pregunda: "¿Qué les parece una confrontación de la categoría con los elementos del sur... llámese Necochea, Lobería, etc., etc.?". Como idea no es mala.

La próxima será en Moreno, en los dominios de la gente del "Gato Rojo". ¿Fecha? Sí, señor... el próximo 7 de noviembre (si no llueve).

Y...Merlo también tuvo su representante en el amigo Ramón Torres con mecánica Ford F-100, contando con la estrecha colaboración de "Titi" Bergallo.

A propósito de Ramón Torres, en las pruebas de clasificación salieron a ídem; en las curvas escuchaban un ruido raro en la parte trasera. Llegados a boxes fue necesario reparar algo y no encontraban la caja de herramientas: estaba en el baúl y era la causa de tan impresionantes ruidos en la clasificación... Tirón de orejas para "Titi" Bergallo.

Angel Rienzi, hombre de "T.C.", estuvo presente en Giles observando melancólicamente el "andar" de las añoradas cupés.

Pese a la opinión de los pesimistas... la carrera se hizo... gustó y no hubo accidentes.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PROVINCIA DE BS. AIRES

CORONEL VIDAL

VOLVER A VIVIR. GANO EL TRACTOR

Los turistas que regresan del fin de semana en Mar del Plata, muchas veces habrán visto a la altura del kilómetro 345 inusitado movimiento de público y coches, y no pocos se quedan palpitando desde la ruta 2 las alternativas de una carrera en el circuito que el Auto Moto Club Mar Chiquita posee en ese lugar, y que nuevamente fue escenario de otra fecha por el Campeonato Zonal que organiza A.Z.A. (Asociación Zonal de Automovilismo) para las categorías Cafeteras y Turismo Mar y Sierras.

Por la mañana se realizaron las pruebas clasificatorias, donde los muchachos se sacaron chispas en procura de los puestos de privilegio para la largada, cosa muy importante en los circuitos de tierra y trabados como el que comentamos. En Cafeteras el más veloz fue —cuándo no— el loberense Oscar Castellano, que marcó 57"7/10 para los 1.530 metros de recorrido; por su parte Sebastián Eder hizo 58"1/10 y Edgardo Vera 58"4/10. El resto anduvo por encima del minuto.

En TMyS, Mariano Alberto Calamante, de Balcarce, registró 56"6/10; Jorge Roux 57" 4/10; Oscar Erratchu 57"5/10; Alberto Occhionero 58"6/10; Enrique Gallinotti y Edgar Pérez igualaron en 59"6/10.

Pasadas las 14 horas se llamó a los pilotos para disputar la primera serie en la categoría Cafeteras, prevista a 8 vueltas; Castellano se puso al frente y ya no hubo nada que hacer, a pesar de que Edgardo Vera trataba de descontar ventajas, mientras que más lejos, Solís, Raggio, y Boichuk se resignaban a su suerte. En ese orden arribaron a la meta.

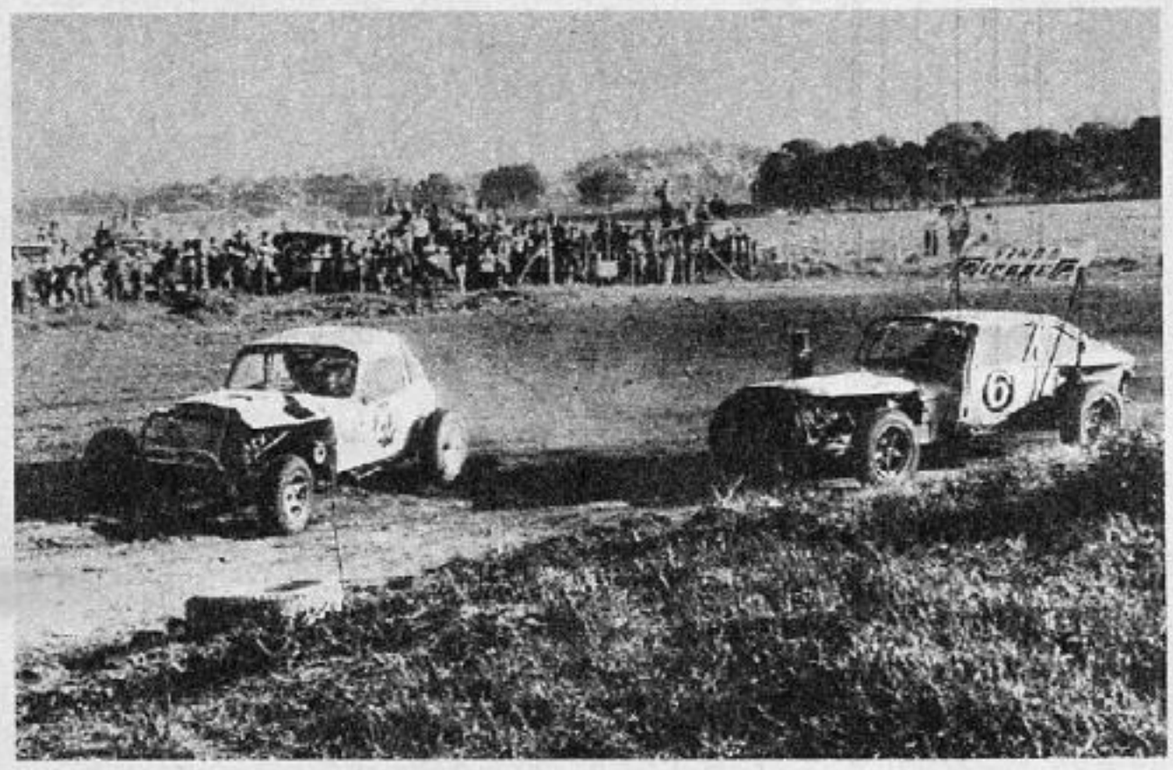
Luego de exasperante demora se largó la segunda batería, que casi repitió el esquema de la anterior: Eder salió con todo y no hubo guerra, aunque el vencedor no aflojó el violento tren impreso, tanto, que bajó el tiempo empleado por Castellano en la serie anterior. Luis Finocchio llegó 24 segundos después, casi junto con Augusto González, mientras Sannsone terminaba con 7 vueltas y Laurenti con 6.

Llegó el plato fuerte: las máquinas de Turismo Mar y Sierras. Desde el vamos salieron "matando" Gallinotti (campeón 1970), Erratchu, Calamante y Cordonier, mientras Peduzzi en el mitológico "cuadrado" parece no haber encontrado el secreto de los circuitos de tierra. Los tres primeros luchaban sin darse tregua, y la bandera a cuadros cayó frente a Gallinotti, seguido por Erratchu a sólo 5/10 del segundo. Tercero arribó Calamante y 43 segundos después Cordonier con fallas en el motor.

La segunda serie dio menos emoción, con menos coches de punta, pero es de destacar la labor cumplida por Edgar Pérez que tuvo a mal traer a Jorge Roux a lo largo de las 8 vueltas, pero sin conseguir superarlo. Tercero llegó Orlando Gratia, a quien vimos debutar en San Cayetano con una máquina que puede darle grandes satisfacciones. "Allá lejos" se clasificó cuarto Arruabarrena y quinto, con 6 vueltas, Mazzili.

Debió correrse un repechaje de cafeteras, pero los fierros cansados dijeron "nones" y se pasó directamente a la final, no sin antes soportar otra interminable espera.

Bajaron la bandera y el marplatense Edgardo Vera salió al frente, con una furiosa jauría detrás, donde estaban Castellano, Raggio, Solís, González, Finocchio, Eder y algún otro perdido en la tierra, con intencio-



Edgardo Vera (Nº 20), cuando todavía era puntero en la final, mientras Castellano (6) intenta filtrarse por la cuerda.

El 1 de Gallinotti es figurita repetida en la vanguardia. ¿Reconocen al que viene atrás? Es el mismísimo "tractor" de Casá, ahora en manos de Oscar Erratchu, ganador en Coronel Vidal.



CAMPEONATO ZONAL FISCALIZADO POR A.Z.A.
AUTOMOTO CLUB MAR CHIQUITA (CORONEL VIDAL)
Circuito de 1.530 m
CATEGORIA CAFETERAS

Primera Serie - 8 vueltas

1º	Oscar Castellano	8m16s	Promedio 88,638 km/h
2º	Edgardo Vera	8m22s7	
3º	José Solís	8m35s4	
4º	Guillermo Raggio	8m48s9	
5º	Luis Boichuk	8m54s8	

Segunda Serie - 8 vueltas

1º	Sebastián Eder	8m11s4	Promedio 89,744 km/h
2º	Luis Finocchio	8m35s6	
3º	Augusto González	8m36s6	
4º	José Sansone	7 vtas.	
5º	Héctor Laurenti	6 vtas.	

FINAL A 15 VUELTAS

1º	Oscar Castellano	Lobería	15m09s
2º	Edgardo Vera	M. del Plata .	15m38s9
3º	Guillermo Raggio	Lobería	15m57s2
4º	José Solís	M. del Plata .	16m08s5
5º	Augusto González	Madariaga ...	14 vtas.

Promedio del ganador: 90,891 km/h.

CATEGORIA MAR Y SIERRAS

Primera Serie - 8 vueltas

1º	Enrique Gallinotti	7m58s	Promedio 92,142 km/h
2º	Oscar Erratchu	7m58s5	
3º	Mariano A. Calamante	8m01s	
4º	José Cordonier	8m44s1	
5º	Rolo Viglianchino	8m57s2	

Segunda Serie - 8 vueltas

1º	Jorge Roux	8m04s8	Promedio 90,812 km/h
2º	Edgar Pérez	8m10s	
3º	Orlando Gratia	8m45s1	
4º	Arruabarrena	9m06s4	
5º	Mazzili	6 vtas.	

FINAL A 15 VUELTAS

1º	Óscar Erratchu	Balcarce	15m31s1
2º	Mariano A. Calamante	"	16m14s2
3º	Edgar Pérez	San Cayetano ..	16m58s5
4º	José Cordonier	Ayacucho	17m31s
5º	H. Mazzili		13 vtas.

nes de hacerle pagar cara su osadía a Vera, que no obstante logró mantener su posición durante tres vueltas, hasta que Oscar Castellano perdió la paciencia, dijo "allá voy" y en plena recta, con impresionante "rush", pasó a comandar las acciones. De ahí en más, y ya Vera con problemas de embrague, Castellano se fue alejando en lontanánzica, mientras atrás, era cosa de ganar un puestito como se pudiera. El piloto de Lobería siguió a fuerte tren, que hizo temer por la integridad de su motor, pero éste resistió y arribó a la llegada con 30 segundos de ventaja sobre Vera; Raggio resultó tercero, y cuarto Solís. Augusto González terminó con 14 vueltas, lo mismo que Ro-Domi y Luis Finocchio.

Luego de un monótono repechaje a 5 vueltas, y cuando ya el sol se perdía en el horizonte, se largó la final de TMyS. A la orden del comisario deportivo, Ubaldo Ruvira, se desató un malón que daba miedo; Gallinotti, Calamante, Erratchu, Roux, Pérez, confundidos en pelotón que no dejaba espacio entre los coches, llegaron juntos a la primera curva. Pericia conductiva, casualidad o lo que fuere, no pasó nada grave, pero el afán de agarrar la punta provocó roces, despistes y trompos surtidos, por fortuna sin otras consecuencias que algunos abandonos. Los más lamentados: el de Gallinotti por rotura de dirección y el de Roux, que animaron esta final en sus comienzos. A pocas vueltas, el dueño era Erratchu, al volante del "Tractor" ex Casá, quien se fue alejando paulatinamente de su perseguidor, Calamante, al punto de que este último nos hacía señas al pasar frente a nosotros de que era inalcanzable; los números son elocuentes al respecto. Casi 34 segundos es un respetable margen; del segundo, Calamante, al tercero, Edgar Pérez, 44s, y otros 33 hasta Cordonier, nos dicen de la lucha encarnizada que se libró hasta la 8ª vuelta.

La organización de la competencia no fue tan buena como en otras oportunidades; bien el control de ingreso al parque cerrado; malo el lugar elegido para la balanza, que permitió la invasión del público a un sitio donde nada tiene que hacer; inexplicables las demoras entre series, que superaron la tolerancia del público, el que a bocinazos y gritos reclamaba que se agilizara el espectáculo.

Esperamos que para las próximas competencias la gente del Auto Moto Club Mar Chiquita evite estos inconvenientes en beneficio del espectáculo y del espectador, lo que redundará en bien de todos.

SANTA CRUZ

Río Gallegos

MUNDO DE PEÑAS

Un elemento que nos ha servido para dimensionar la segunda edición de las 24 Horas de Río Gallegos es la multiplicación de peñas, formadas con la finalidad de repartir gastos y posibilitar la intervención de uno o más autos.

De las tímidas dos o tres agrupaciones que el año pasado hacían su debut, a las pujantes y decididas peñas que hoy observamos accionar, no ha trascurrido más de un año. En dicho tiempo han madurado muchas ideas, y muchos ejemplos han sido seguidos. Este año podemos nombrar a Carrera Competición, en un primer lugar que nadie discute, y luego citaremos a Derrape Competición, Jeringa Competición, Peña Los del Sur, Peña Automovilística de Puerto Santa Cruz, 4 Latas Competición, Gente del Petróleo y otras en formación aún.

Carrera Competición, por ejemplo, ha superado su carácter de peña automovilística para convertirse en un grupo de gente entusiasta que trabaja por y para la comunidad en que vive. El común denominador que los une, que es la afición al deporte motor, los ha impulsado a organizar concursos de truco, reuniones y recientemente ofrecieron un baile-show con Silvia Mores y Juan Carlos Godoy. Derrape Competición agrupa a socios del Automóvil Club y sus pilotos serán, como el año pasado, Chaly Serantes y Pistola Susacasa; Jeringa Competición nuclea a gente del hospital distrital e Instituto del Tórax, entre los que citaremos al doctor Tomei, Mayantz, Neil, López Calo, Garay, Estrada, etcétera. Piensan presentar dos Gordini, en los cuales trabajan a todo vapor.

Gente del Petróleo ha enrolado a integrantes de distintas jerarquías del Campamento Base de YPF y de empresas petroleras. Piensan presentar un Peugeot 504 y entre los de la idea están el ingeniero Tasca, Bombón Mercado, Matos, Del Puerto y otros.

La Peña Automovilística de Puerto Santa Cruz necesita un párrafo aparte. Tal vez sería más correcto denominarla el Automóvil Club de Puerto Santa Cruz. Su nacimiento se originó con la Vuelta de la Provincia; luego presentó un Peugeot 504 en las 24 Horas 1970; continuaron organizando las Seis Horas Automovilísticas de Puerto Santa Cruz de 1970 y para este año repiten presentando un coche nuevo con piloto viejo (viejo porque es del año pasado, no por gagá, ¡¡guarda!!) y preparando las Seis Horas 1971, que en esta ocasión se correrán en un nuevo circuito y en dos días de duración: el 27 de noviembre se corren las Seis Horas de Clase A y al día siguiente las Seis Horas de Clase C. ¿Y por qué no?

Y hay otras, muchas más. Peñas o grupos de gente que se han olvidado de ponerse nombre, de tan entusiasmados y ocupados que están trabajando hasta las 3 ó 4 de la mañana, ya sea en el auto, o vendiendo un bono contribución, o preparando un asado. Y muy pronto todos esos dedos machucados, ese cansancio acumulado, esos disgustos quedarán borrados cuando el banderazo inicial nos envuelva en la Segunda Edición de las 24 HORAS DE RIO GALLEGOS.





MAS DE LAS 24 HORAS

El pasado lunes 11 quedó abierto en la sede del Automóvil Club Río Gallegos, Avda. San Martín 430, el libro de inscripciones para la segunda edición de las 24 Horas, competencia automovilística de larga duración reservada para coches de la categoría Turismo Nacional, Grupo 1, clase A, hasta 850 cm³, y Clase C, hasta 2.000 cm³. Recordamos a nuestros lectores que la prueba se largará a las 15 horas del sábado 6 de noviembre de 1971 y finalizará veinticuatro horas después, Ceferino mediante. Los premios a repartir suman un vagón, a saber: $ 14.150 para la clase A; $ 25.350 para la clase C; premios especiales para coches Fiat 600, Citroën 2 CV y Citroën 3 CV. Dentro de esos totales están incluidos premios parciales para las 6, 12 y 18 horas de carrera y cuando esta nota vea la calle estimamos que faltará poco para finalizar la construcción de boxes, dos locales para restaurantes, casilla de control, chicana penalizada, etcétera.

Los directivos del Automóvil Club no han dejado autoridad o entidad por sablear, afán éste que ha sido correspondido con un amplio apoyo en todos los casos. Yacimientos Petrolíferos Fiscales resolvió auspiciar nuevamente la prueba y ello, más una rifa, más la manga organizada, permitirá atender la financiación de la carrera. El interés regional ante esta segunda edición es extraordinario y todos confían en realizar y ver algo mejor que el año pasado. Nosotros también deseamos que así sea.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PROVINCIA DE BS. AIRES

Campeonato Platense

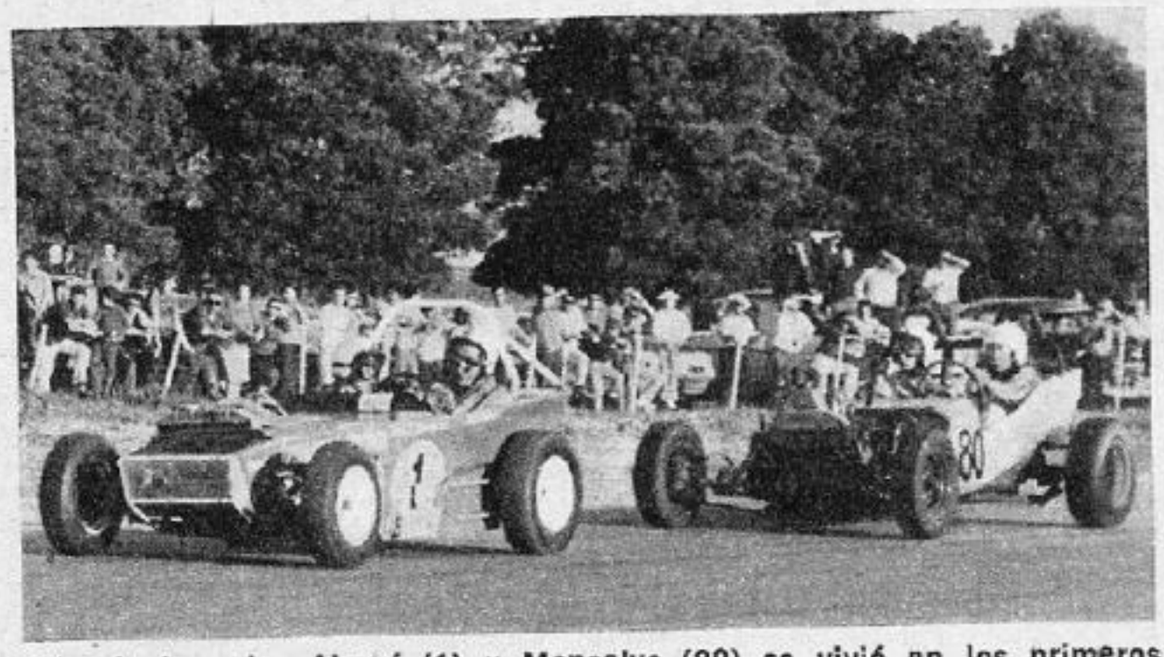
MONSALVO: NUEVO GANADOR

La inscripción de un nuevo ganador —precisamente el 4º— en lo que va de la temporada 1971 fue el resultado final de la 8ª fecha del Campeonato Platense de Cafeteras.

Leandro Monsalvo resultó ser el vencedor en una jornada muy disputada. Su triunfo no nos sorprendió, lo esperábamos en cualquier momento. Desde su debut en Estancia Chica fue acumulando méritos de a poco en un trabajo silencioso, sin mucha "bambolla", como para acceder con todo derecho al podio de los ganadores. Cuenta con un Ford A muy bien armado del que han logrado extraer velocidad y, lo que es muy importante también, resistencia, robustez mecánica. Esto, sumado a un estilo conductivo firme que no sabe de claudicaciones, engendra un equipo que estamos seguros —de seguir las cosas así— va a reiterar el triunfo más de una vez en este escenario.

Debido a la gran cantidad de inscriptos —46— se programaron tres series a 10 vueltas.

En la primera serie salió en punta Martín seguido por Monsalvo, Garófalo y los demás competidores. La pista se encontraba muy resbaladiza, lo que provocó muchos trompos y despistes. El rojense Martín logró acumular ventajas a su favor, manteniéndose las posiciones así hasta la novena vuelta, donde se vio obligado a abandonar al rompérsele balancines de válvulas. De tal manera Monsalvo logró ubicarse en la primera colocación.

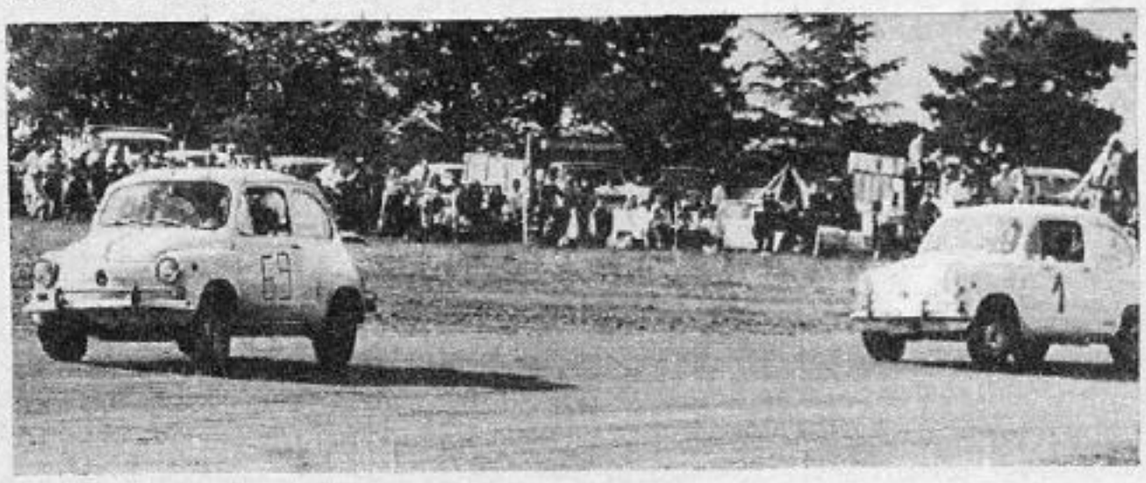


Este duelo entre Ataurí (1) y Monsalvo (80) se vivió en los primeros 20 giros de la final. Luego Ataurí fue descalificado.



Jorge de Amorrortu, con mecánica Herceg, fue dominador absoluto de su categoría.

Rica (69) y Agostinelli (1) viajaron así hasta la última vuelta, donde un palier dijo basta y Rica tuvo que abandonar.



Más espectacular fue el desarrollo de la segunda serie. En ésta los platenses D'Uva y Muñiz —en ese orden— tomaron la delantera seguidos por Zinetti, que se retrasó en seguida, trompo mediante. Toda la serie fue disputada palmo a palmo por los dos buenos pilotos platenses, en una lucha "caliente" enmarcada por las dos enfervorizadas hinchadas seguidoras de cada uno de los locales. Al entrar en el último giro estaba punteando D'Uva seguido a escasos 2s por Muñiz y lejos de éste Zinetti, que en instantes se detendría frente a boxes con el motor fundido. La mala racha se está ensañando con Coquito Zinetti que había estado limando "fierros" durante la madrugada del domingo para poder armar los elementos de su Ford T. Así sei llegó al final con D'Uva adelante seguido muy cerca por Muñiz y luego lejos de éste Eloy Goyeneche.

La tercera serie fue la menos interesante: desde la largada se escalonaron Ataurí, Otonelo, Gómez y Crossio y así llegaron al final.

Con 25 máquinas se largó la final a 30 vueltas. Durante los primeros 20 giros se vivieron las alternativas de mayor interés. Ataurí y Monsalvo —con máquinas parejas— se adueñaron de la vanguardia reiteradas veces. Precedían a D'Uva, Otonelo y Muñiz, que brindaban un brillante espectáculo luchando por el tercer puesto. En el giro 20 el comisario deportivo resolvió descalificar a Ataurí por cruzarse —por segunda vez—, al volver de sendos "fuori pista", en la línea de marcha de Monsalvo. D'Uva se retrasó al aflojársele el carburador. Otonelo abandonó con problemas en la caja de cambios y Muñiz hizo lo mismo por dificultades en la etapa de cilindros. Pasó así al 2º lugar Gómez seguido por Garófalo. Tres vueltas le duraría la alegría a don Ocidio Gómez. En el giro 23 se vio obligado a abandonar ante la posibilidad inmediata de fundir debido a que había perdido casi todo el aceite por la bancada trasera. Sin otras variantes se llegó al final.

BOLITAS STANDARDS

Por primera vez en lo que va del año se hizo disputar una competencia para esta categoría. Se hicieron presentes nueve pilotos en la largada. Desde la bajada de bandera se entabló una lucha "sin cuartel" entre el 69 de Eduardo Rica y el Nº 1 de Agostinelli, seguidos por Bueno, Vizcaíno, Quejeiro, Prado y los demás competidores. El ritmo impuesto por Rica y Agostinelli a su andar hizo que se distanciaran considerablemente del resto. Las posiciones se mantuvieron hasta que faltando una vuelta para terminar Rica rompió un palier. Quedó entonces como cómodo puntero Norberto Agostinelli.

KARTING

Por el campeonato argentino de la especialidad y bajo la fiscalización de la Federación Argentina de Karting se disputaron dos pruebas: una para categoría Junior y la otra para Senior.

En Junior, Angel Maldonado logró imponer su calidad y su mecánica R. F. sobre M. Jurancio, que corría con mecánica Herceg.

En la categoría Senior Jorge de Amorrortu reiteró su triunfo anterior imponiéndose de punta a punta sobre Luis Bassi, ambos con motores Herceg.

CHIMENTO DE ESTANCIERO

Miguel Angel Ataurí nos informó que a mediados del mes de noviembre va a tener lista una máquina para correr en T. C. del Oeste y en Mar y Sierras. Con este fin adquirió, con la invalorable ayuda de los bolivarenses "Melcha" Busquet Serra, Gandolo y Jorge Martínez Boero, la cupecita TC montada sobre chasis Maunier que fuera de Martínez Boero. La planta motriz será el mismo chivo 250 que la hiciera marcar un parcial de más de 250 km/h hace años. Por lo tanto esta categoría del automovilismo "chacarero" engruesa sus filas con una máquina y un piloto muy bien calificados.

CLASIFICACION FINAL DE CAFETERAS

1º	80	Leandro Monsalvo	Ford A 31	27m13s1	30 vtas.
2º	77	José Garófalo	Ford A 30	27m38s1	30 vtas.
3º	31	Miguel Suárez	Ford A 31	27m43s	30 vtas.
4º	5	Cayetano D'Uva	Ford A 29	27m39s2	29 vtas.
5º	117	Héctor Agostinelli	Dodge 29	28m06s2	29 vtas.
6º	12	Martin Suffern Quirno	Dodge 29	27m49s3	28 vtas.

Promedio: 89,338 km/h.
Record de vuelta: Ataurí y Monsalvo en 51s 4|5 a 93,822 km/h.

FIAT 600 STANDARD

1º	1	Norberto Agostinelli	s/t.	15 vtas.
2º	2	Manolo Bueno	s/t.	15 vtas.
3º	4	Roberto Vizcaíno	s/t.	15 vtas.

KARTING

Categoría Junior

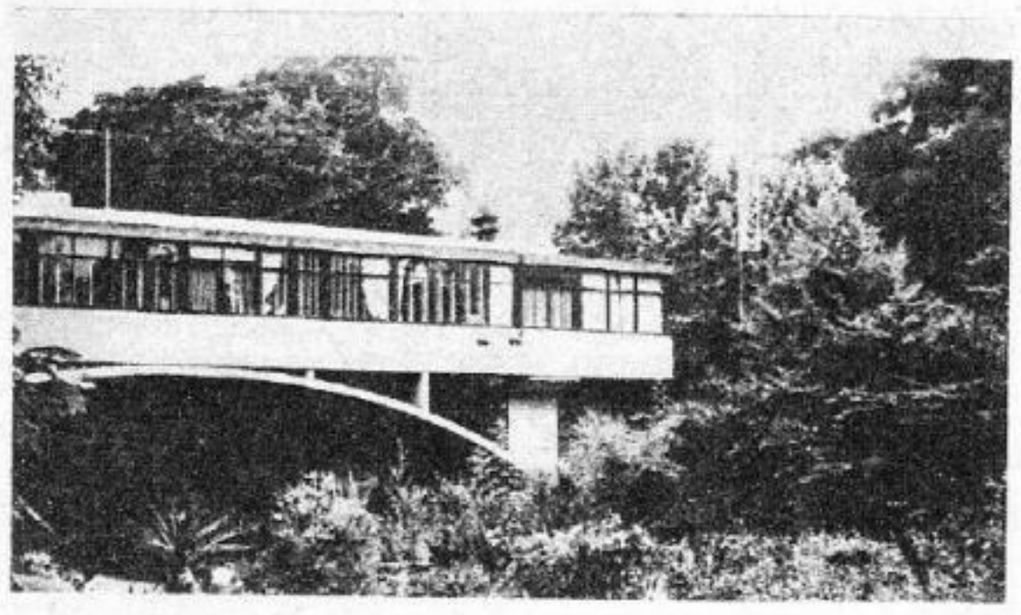
1º	29	Angel Maldonado	R. F.	14m35s1	15 vtas.
2º	32	Miguel Jurancio	Herceg	s/t.	15 vtas.

Promedio: 83,210 km/h.

Categoría Senior

1º	2	Jorge de Amorrortu	Herceg	13m29s1	15 vtas.
2º	22	Luis Bozzi	Herceg	s/t.	15 vtas.

Promedio: 90 km/h.



Desde la "Casa del Puente", un puente hasta su casa.

...y hasta 2.500.000 hogares más!

LU9, la radio de Mar del Plata, es potencial técnico y capacidad profesional al servicio de la comunicación.

Un puente entre Ud. y la música mejor seleccionada, la información más actualizada, las ventas más efectivas.

25 Kw de salida real, 500 km de alcance efectivo y más de 10.000.000 de oyentes que componen los mercados de mayor poder adquisitivo de todo el país.

Si Ud. busca una radio para "llegar lejos" todo el dia, y todo el año, la clave tiene un nombre: 670.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TOQUECITOS DE BOCINA

UN NUEVO FORMULA 4

El ingeniero Fisanotti ya está dando los últimos toques a un nuevo Fórmula Cuatro monocasco, realizado por pedido especial de un grupo de gente de la ciudad de Junín. El auto estará impulsado por un motor Renault by Batelli y dispondrá de una caja elaborada por Jorge Meriggi.

MIGLIORE A LAS 12 HORAS

Pepe Migliore ya está poniéndose en onda para correr las 12 Horas de Turismo que se llevarán a cabo el próximo 7 de noviembre en el Autódromo Municipal. Migliore correrá con un Peugeot 504, pero aún no se conoce el nombre de su copiloto en la ocasión.

CORDOBA CONVOCA

La Federación Regional de Automovilismo Deportivo de la Provincia de Córdoba ha resuelto invitar en fecha a determinar a todos los señores presidentes de las Federaciones Regionales afiliadas a CADAD a una reunión que se llevará a cabo en la ciudad de Córdoba con el objeto de considerar la marcha del automovilismo deportivo en las distintas federaciones.



Pepe Migliore: preparándose para las 12 Horas APAT.

LICENCIAS

La CADAD otorgó licencia de conductor para Turismo de Carretera a Carlos J. Tártara y para Turismo Anexo J Clase C Internacional a Roberto Seggiero. Deberán rendir examen de capacitación Miguel de Guidi, para poder correr en Fórmula Dos; Horacio Lepiane y Mario Pauloni para Turismo de Carretera y Jorge Kcroctzner para Turismo Nacional hasta 2 litros. Se negó licencia de Sport Prototipos a Miguel de Guidi y a José M. Mateo y a Rubén Vidal para Turismo de Carretera. Por otra parte se levantaron las suspensiones de licencias que pesaban sobre los pilotos Héctor Moreno y Eduardo Coll, motivadas por incidentes en la carrera de la ATAS en Tucumán el 9/7/71.

ALONSO EN FORMULA 2

Rubén Alonso, que actualmente tripula el Vounta M3D del equipo Colorado, se está preparando para presentarse en la primera carrera de Fórmula Dos del próximo año con un auto totalmente nuevo. Alonso utilizará para estos menesteres un motor Renault R-12 que está poniendo a punto Osvaldo Antelo en su taller de la calle Tres Arroyos. Aún no sabe Alonso qué chasis adquirirá para montar el motor R-12.

GRAN PREMIO: TRES ETAPAS MARCADAS

La Comisión de Relevamiento y Señalamiento del ACA ya se encuentra en Río Gallegos, habiendo realizado su trabajo en las tres primeras etapas del Gran Premio de Turismo (ex internacional) que se llevará a cabo del 1º al 12 de diciembre próximo. Informa además el ACA que la ruta del G.P. se encuentra en muy buen estado. ¡Qué suerte!

MAINARDI: 1972 CON F. 1 Y F. 2

El rafaelino Emilio Mainardi compartirá su actividad 1972 en las dos categorías más importantes de monoplazas. En Fórmula Dos tripulará el Union-Fiat que hasta hace poco manejara Caldarella y que venciera en las dos carreras de Chile en manos de Eduardo Kovacs. En Fórmula Uno, por otra parte, recibió un ofrecimiento del rafaelino Miguel Angel Di Tullio para conducir en toda la temporada un chasis monocasco surgido del taller del ingeniero Fisanotti y que será impulsado por un motor Chevrolet.

UN NUEVO EQUIPO AL GP

La importadora en la Argentina de las célebres máquinas fotográficas Nikon patrocinará en el Gran Premio de Turismo que organiza el ACA el Fiat 1600 cupé del binomio "Carballo - Neira". Carballo, nombre vastamente conocido en el ambiente del rally y la categoría Turismo, llevará como copiloto a nuestro colaborador Carlos Neira. ¡Bonne chance!



Alonso pasará de SP a Fórmula Dos.

BOCINAZOS INTERNACIONALES

Nueva York (EE. UU.). — Un automóvil de records especial, equipado con un motor a reacción capaz de superar las 300 millas por hora en una distancia de 400 metros, atropelló a un grupo de espectadores mientras estaba lanzado a fondo. El accidente se produjo en Dallas (Texas) cuando el bólido trataba de superar su propia marca. El auto se incendió en plena carrera yendo a embestir la línea de resguardo tras la cual se encontraban numerosos espectadores. El coche dispone de un lugar adicional para trasportar un pasajero. El periodista Thomas Alfred, de la cadena de televisión local, viajaba en ese sitio tratando de filmar el desarrollo de la tentativa mientras su piloto, Art Arfons, trataba de exigir su auto al máximo para batir su propio record. Alfred murió en el choque. Art Arfons —que resultó ileso—, conduciendo recientemente este mismo auto había conseguido alcanzar las 293 millas por hora en un circuito de un cuarto de milla.

París (Francia). — El equipo formado por los pilotos Derek Bell (Inglaterra) y Gyjs van Lennep (Holanda) ganó el pasado domingo la carrera de los 1.000 Kilómetros de París, disputada sobre el circuito de Montlhery. Los vencedores tripularon un Porsche 917 K, al igual que los segundos clasificados, el francés Gerard Larrousse y el finlandés Leo Kinunen. Uno de los más firmes candidatos de la carrera, el alemán Helmut Marko, quedó fuera de carrera a los pocos minutos por inconvenientes mecánicos en su Porsche 917 K. El francés Henri Pescarolo, con Alfa Romeo, debió abandonar también al embestir un muro en la primera vuelta de la carrera.

Santiago de Chile. — El gobierno chileno acaba de cerrar la inscripción de empresas para la licitación tendiente a establecer en el país trasandino sólo tres fábricas de automotores que abarquen los siguientes rubros: chasis de camiones y ómnibus y automóviles medianos y pequeños. La licitación se motivó ante el deseo del gobierno chileno de reducir el número de plantas de ensamblado actuales (11) y radicar sólo tres industrias completas que abarquen tres campos bien definidos, en un esfuerzo por una lógica racionalización. La única empresa que se presentó para explotar los tres renglones solicitados por el gobierno de Salvador Allende fue la Fiat de Italia. La Pegaso (España) y la FAB Famous (Yugoslavia) compiten en el renglón de chasis para camiones y ómnibus.

En la categoría de automóviles medianos se presentaron las firmas Peugeot (Francia), Nissan (Japón) y Volvo (Suecia), mientras que en el rubro autos pequeños fueron Renault y Citröen ambas francesas, las que se presentaron. La firma British Leyland, de Inglaterra, concursará en dos categorías: automóviles pequeños y medianos.

Uno de los requisitos postulados en el pliego de condiciones de la licitación es que las empresas deberán estar constituidas en un 50 % por capitales de la propia empresa y admitir que el otro 50 % sea integrado por el gobierno chileno. En el próximo mes de noviembre, la comisión integrada por miembros de los ministerios de Hacienda y Economía entregará al presidente el nombre de las tres firmas ganadoras de la licitación.

6 HORAS DE CHILE

UN APELLIDO IMBATIBLE: KOVACS

Como si ya estuviera escrito en un hipotético libreto, el apellido Kovacs volvió a ganar en el autódromo de Las Vizcachas, en Chile, pero esta vez multiplicado por dos y usufructuando otra categoría. En tres semanas de carreras el apellido Kovacs ganó las tres reuniones sin ninguna preocupación. Las dos primeras fueron de Fórmula Dos, tripulando un Union-Fiat de Fórmula Dos durante las dos carreras de la temporada argentina en Chile, y la última a bordo de un Austin Cooper 1275, en las recientes Seis Horas Chilenas. Las dos carreras de F-2 las ganó Eduardo Kovacs y la de Turismo Grupo 2 el mismo Eduardo, con la colaboración de su hermano Leoncl. De tal manera, ya estamos por creer que los Kovacs han "comprado" el autódromo y que va a ser muy difícil ganarles en ese escenario de aquí en más.

La carrera de las 6 Horas de Turismo, organizadas por el Club Universidad Católica de Chile, contaron con un lote numeroso de inscriptos (63) y con representantes de Perú y Argentina. Por los peruanos fueron Peter Kube y el actual alcalde de Lima, Eduardo "Cachi" Dibós con un BMW 2002 TI, y la pareja Fuensalida-Moreno con un Austin Cooper. Por nuestro país viajaron a Chile tres binomios tripulando dos Torino 380 W y una cupé Fiat 1600 (Ruiz-Zanetini).

Desde la largada de la carrera los Austin del equipo oficial picaron en punta, siendo perseguidos insistentemente por los dos Torino 380 W de los argentinos Segiaro-Sanmartino y Signes-Pizarro. La ventaja de los pequeños Austin Cooper se hizo notoria debido a sus grandes condiciones para doblar fuerte. Los Torino, por su parte, si bien más veloces, tuvieron problemas y debieron entrar en reiteradas oportunidades en los boxes, perdiendo mucho tiempo. El BMW 2002 TI de los peruanos Kube-Dibós y el Ford Capri de los chilenos Jaquemar-Bravo, que aparecían como serios candidatos, debieron resignar su chance al encontrarse con serios problemas en sus autos.

Sin embargo, más allá del resultado, es importante hacer notar que la carrera contó con participantes de tres países sudamericanos, lo que hace aún más real la famosa y tan comentada unión sudamericana para el automovilismo en aras de la algún día concretada Sur-Am.

Por otra parte, debemos reconocer que todas las representaciones extranjeras (peruana y argentinas) se nutrieron con elementos totalmente particulares, ya que ningún equipo oficial o de fábrica concurrió a las 6 Horas. Si fuimos a Nürburgring con los Torino, ¿por qué no correr en Sudamérica para mostrar nuestra industria automotriz?



6 HORAS CHILENAS

AUTODROMO DE LAS VIZCACHAS - 17/10/71 - Turismo Grupo 2

1º	Eduardo Kovacs-Lionel Kovacs	Austin Cooper	Chile
2º	Juan Band-Germán Mayo	Austin Cooper	Chile
3º	Francisco Lanz-Manuel Comandari	Morris Cooper	Chile
4º	Raúl Segiaro-H. Sanmartino	Torino 380 W	Argentina
5º	A. Kuperschied-Jack Atauf	Fiat 125	Chile
6º	Jean Jaquemar-Carlos Bravo	Ford Capri 3.9 ...	Chile
7º	F. Rouselot-Enrique Alvarez	Austin Cooper	Chile
8º	Manuel Ruiz-Carlos Zanetini	Fiat 1600	Argentina
9º	Peter Kube-Eduardo Dibós	BMW 2002 TI	Perú
10º	H. Fuensalida-J. Moreno	Austin Cooper	Perú
11º	Juan Signes-Francisco Pizarro	Torino 380 W	Argentina

ANDRETTI, EL POSTERGADO

Notablemente desilusionado por no haber podido correr en el Gran Premio de los Estados Unidos, carrera que esperaba en modo particular y a la que no pudo concurrir por superponerse con las 300 Millas de Trenton para autos tipo Indianápolis, Mario Andretti descansa en su casa de Nazareth, Pennsylvania, ubicada en la calle que hasta hace dos años se llamaba South Market Street y ahora se llama "Victory Lane" en homenaje a su triunfo en las 500 Millas de 1969.

La carrera de Trenton debía realizarse una semana antes que el GP de USA, pero al ser suspendida por la lluvia los organizadores no tuvieron idea más piola que superponerla con la prueba de F-1, cortando toda posibilidad a Andretti y a Mark Donohue.

En la semana siguiente a estos eventos, Mario pasó tres días en Indianápolis con Joe Leonard, el flamante campeón del USAC, y el suizo Joseph Siffert (¿!) probando neumáticos especiales para las 500 Millas del año que viene. Precisamente con Indy y su categoría tiene que ver la programación anual de carreras de Andretti, y respecto a la curiosidad que despiertan sus próximos pasos en F-1, se confirma que continuará con Ferrari, pero todo en un clima de misterio impuesto por el silencio que debe mantener Mario sobre sus proyectos y ante todo sobre qué marcas lo auspiciarán a partir del año que viene, porque su contrato con STP recién termina el 31 de diciembre.

En cuanto a los Granatelli, sí hablan desde ya, dando por descontado que perderán a Mario en 1972, y como es inevitable que esto suceda, en sus periódicos comunicados de prensa tratan el tema tratando de dar la imagen que fueron ellos los que "licenciaron" al piloto y no que éste los deja. Sin embargo, es bien cierto que Andretti es el que desde hace ya un año está tratando de desligarse de ellos en la forma más diplomática posible. Por de pronto, en 1971 firmó solamente para las carreras de tipo Indy, rehusando firmar, como en los dos años anteriores, con carácter de exclusividad, permitiéndose así aceptar las propuestas de Ferrari para correr todas las carreras de F-1 y SP que no coincidieran con carreras del USAC.

En cuanto a estas últimas, totalmente disconforme con los McNamara que eligió Granatelli con los desastrosos resultados por todos conocidos, impuso la reincorporación al equipo de Jim McGee, su anterior mecánico personal que hace dos años fue puesto en la calle junto a su compañero Clint Brawer, rebeldía que indica a las claras los deseos de desvinculación inmediata de STP por parte de ambos en el próximo 31 de diciembre.

En 1972 Andretti hará un programa de participación en F-1 y SP bastante parecido al de este año, faltando a las fechas que se superpongan a las del USAC. A pesar de haberse desdibujado un poco después de sus dos triunfos de principios de temporada (Sudáfrica y Ontario F-1), Ferrari le da su voto de confianza renovándole el contrato, e incluso lo apoyaría también en la búsqueda de la triple corona de las 500 Millas (Indianápolis-Pocono-Ontario) con una máquina especial tipo Indy de la que ya se viene hablando desde hace un tiempo. Para ver cómo marcha el proyecto, Andretti viajará a Italia a fines de octubre o principios de noviembre, a fin de asegurarse otra máquina si ésta no estuviera en un estado satisfactoriamente avanzado. En el mismo viaje pasará por Sudáfrica para participar en las 9 Horas de Kyalami en pareja con Jacky Ickx con una 312 P.



A simple vista resulta inexplicable que una vez lograda la independencia en materia de contratos, Andretti no se dedique de lleno a intentar el cumplimiento de su sueño de trasformarse en campeón mundial. Sin embargo, las razones son perfectamente atendibles. Según Andretti, su falta de adaptación a los circuitos muy trabados sería una traba importante para intentar el logro en 1972 —tomar en cuenta que el que habla es un piloto ganador en F-1 y que pocas estrellas tienen la franqueza de reconocer sus puntos flojos— y a su vez necesita imperiosamente contar con una buena máquina y ganar carreras del USAC para sostener su imagen de primera figura y no perder "cachet" en una plaza donde se mueve mucho más dinero que en Europa. El año entrante sería ideal para adiestrarse en las "materias" que le faltan en F-1 mientras se emplea a fondo en el segundo cometido para así, en 1973, correr solamente las tres carreras de 500 millas en Estados Unidos —que por lo general no coinciden con el Mundial para permitir la participación de pilotos europeos— y dedicar el resto de su tiempo al campeonato.

Por lo visto, Ferrari tiene depositadas muchas esperanzas en el triple campeón del USAC. No sólo le ha asegurado máquinas por tiempo indefinido sino que está intentando poner a punto una máquina de Grupo 7 para la CanAm —que ya debutó—, prepara otra para Indianápolis para confiarla a sus manos y ha llegado al colmo de firmar contra con Michelin permitiéndole a Andretti seguir con Firestone. El apoyo que se le ha brindado no es de lo habitual en la casa de Maranello, lo que hace suponer que Andretti promete mucho más de lo que mostró hasta ahora o que simplemente es una figura de moda.

FRANCO LINI (esp. desde USA)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

En un Reino muy lejano...

HABIA UN REY MUY PREOCUPADO.

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

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

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

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

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

¡AHORA TENIA EL FABULOSO CIRCO DE RECREO ESCOLAR!



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

¡Un mundo para armar y jugar!

Recreo

ESCOLAR

TODOS LOS VIERNES EN SU QUIOSCO.

LA RESPUESTA DE CADAD

● NUEVAS DISPOSICIONES DE CADAD RESPECTO A LA SEGURIDAD EN LOS ABASTECIMIENTOS DE TC ● ● DEFINITIVAMENTE DESCLASIFICADO LUIS DI PALMA DE LA CARRERA DE VENADO TUERTO ● ● SERA SANCIONADO PROVISORIAMENTE MARITO GARCIA ● ● HABRA ASAMBLEA EXTRAORDINARIA EL PROXIMO 27 DE NOVIEMBRE ● ● LAS CRITICAS DE CORSA OBTUVIERON ECO ●

En la última reunión llevada a cabo por el comité ejecutivo de CADAD se trataron algunos de los temas que oportunamente tocáramos en una entrevista con Eduardo Ricotti.

Referente al caso Di Palma, cuya situación había quedado pendiente luego de su triunfo en la carrera de Venado Tuerto, si bien aún no hubo comunicación oficial se puede adelantar que será desclasificado. Por lo pronto, se lo notificó de la medida, ahora falta que trascurra el tiempo determinado para que éste pueda apelar. Cabe destacar que la desclasificación es un hecho, ya que anteriormente a dicha reunión Di Palma presentó una nota ante las autoridades de CADAD expresando que ponía a disposición del comisario deportivo, señor Oscar Crespi, su clasificación, por lo que es lógico descontar que no habrá apelación.

Otro de los temas tratados fue la situación de Marito García a raíz del regreso a los reabastecimientos de contramano en la carrera de Chivilcoy. Sería suspendido provisoriamente.

Además, otro de los temas tratados a fondo fue el de la seguridad en la zona de abastecimientos de las carreras de Turismo de Carretera. Se dictaron algunas normas al respecto, como que los mecánicos deberán estar identificados con brazaletes y no se admitirá la presencia de más de tres por máquina inscripta. También se dieron a conocer las medidas mínimas con las que deberán contar los boxes, que serán de 5 por 15 metros. También se resolvió que en dicho lugar no podrán permanecer otras personas que no sean las afectadas a las tareas específicas, además de los periodistas debidamente identificados.

También, cosa muy importante, se resolvió acceder al pedido de asamblea extraordinaria efectuado por la Regional Nº 5. La misma se llevará a cabo el 27 de noviembre y en la misma se tratará como único tema el sugerido por dicha federación, es decir, las características de los circuitos en los cuales se corren las carreras por el campeonato de montaña.

ESTA CARRERA TENEMOS QUE CORRERLA TODOS...

Sabemos que hay un F.1 sin piloto para la temporada internacional. Y siguiendo el ejemplo de una revista colega, hemos decidido hacer nuestra encuesta en ese sentido: ¿quién se sentará en ese auto? Mediante un arbitrario pero democrático cómputo, hemos llegado al gran acuerdo. Ya sabemos quién será el elegido. A leer la lista.

En vista del éxito de la encuesta realizada por una revista colega, en la que se compulsaba la opinión pública para determinar quién (o quiénes) deben ser los elegidos para tripular los autos de F-3 del equipo argentino que irá a correr en Europa, nosotros, que no queremos de ninguna manera ser menos, hemos decidido realizar otra encuesta —diferente— en la que nuestro público lector opina sobre el siguiente tema: ¿Quién debe tripular el F-1 —originario de Europa— vacante en nuestra Temporada Internacional?...

Es así que, a fin de brindar a nuestros lectores la máxima información al respecto, no nos hemos quedado cortos en cuanto a poner en conocimiento de los votantes los elementos necesarios para que el resultado de la elección sea serio, fundamentado y basado en la mayor cantidad de datos al respecto.

Es así que hemos desglosado los componentes del título de la encuesta, ampliando los conceptos de la siguiente manera:

F-1: auto parecido a un cigarro en el que cabe una sola persona. Prohibido votar a los "Hermanos Suárez" para manejarlo.

Europa: continente que constituye una de las seis partes en las que se ha dividido nuestro planeta. Se extiende desde los 71° 6' y 36° de latitud Norte y 9° 27' de longitud Oeste y 66° 20' de longitud Este. A juzgar por los mapas, Europa es de color verde, llegando al marrón oscuro en algunos lugares.

Piloto: persona que maneja.

Con los precedentes elementos, y reiterando en más de una oportunidad que esta encuesta debería estar regida por los más elementales principios de urbanidad, buenas costumbres y hombría de bien, hemos escrutado los votos recibidos, tarea que estuvo a cargo del Frente Amplio de CORSA, dada su reconocida corrección y su inusitado sentido de democracia. Los resultados de la encuesta son los siguientes:

Juan Domingo Perón	9.558
Fofó	9.067
Nélida Lobato	9.016
Tigran Petrosian	9.008
Roberto Rimoldi Fraga	8.909
Cnel. Amadeo de Baldrich	8.906
Fofito	8.901
Federico Peralta Ramos	8.889
Julio Pérez Balbi	8.886
Irineo Leguisamo	8.882
José Marrone	8.880
Juan Manuel Fangio	8.789
El Dragón Verde	8.780
Sandro	8.776
Anderle	8.775
Rodolfo Valentino	8.770
Alberto Demiddi	8.669
Jaime Press	8.666
Roberto Marcelo Levingston	8.661
Natalio Cataudella	8.660
Plinio Abel Rossetto	8.654
Elías Sapag	8.650
Lanza del Vasto	8.644
Isidoro Cañones	8.640
Mons. Antonio Caggiano	8.636
Alberto Olmedo	8.630
Steve McQueen	8.622
Cyrano de Bergerac	8.618
"El Lechón de Bragado"	8.610
Tibor Gordon	8.605
Miliki	8.599
Jorgelina Aranda	8.596
Manucho Mujica Lainez	8.590
Luis Di Palma	8.586
Marshall Meyer	8.580
Matías Mujica	8.543
Berel Todres	8.541
Alejandro Agustín Lanusse	8.535
Menchu Quesada	8.530
Arturo Jauretche	8.336
Jorge "Mono" Villa	8.300
Raúl Sendic	8.190
Santos Vega	8.108
Néstor J. García Veiga	8.100
Vincenzo Formisano	8.090
Hugo Guerrero Martinheitz	8.000
Daniel Onega	7.554
Luis Landriscina	7.334
Alberto J. Armando	7.190
Eduardo Rodríguez Canedo	7.098
"El Vasco"	7.087
Silo	7.008
Saturnino Montero Ruiz	6.995
El Soldado Chamamé	6.990
Ante Garmaz	6.887
Depué Garmaz	6.864
Everto Rodríguez	6.789
La Gallina Turuleka	6.770
Tarzán de los Monos	6.700
Norberto Iannuzzi	6.654
Evangelista Torricelli	6.598
Antonio Tormo	6.544
Al Unser	6.528
Máximo Macchi	6.500
Martín Karadagian	6.332
Luis Elías Sojit	6.309
José Ricci	6.332
Jorge Paladino	6.382
Martín Calvo	6.225
Polaco Goyeneche	6.201
Víctor Hugo Gilardi	6.199
Lisandro Gilardi	6.199
Joaquín "Coco" Rodríguez	6.109
Isabel Sarli	6.088
Aldo Bonzi	6.007
James Craig	6.003
Justiniano Posse	5.998
Néstor Penín	5.654
Lin Piao	5.223
Rafael Sierra	5.109
Nacha Guevara	5.008
Alberto Cobas Dupuy ("El Temerario")	4.678
Gabriel García Márquez	4.223
Néstor Marincovich	4.108
Dick Van Dyke	3.998
Rodolfo Iriarte	3.675
Benito Quinquela Martín	3.389
Uber Maccari	3.245

Es de hacer notar que nuestro público lector encontró personalidades meritorias, no solamente argentinas sino de otros puntos del mundo (y también de Europa...) con capacidad para tripular el F-1 de marras. Si bien las bases de la encuesta daban por sentado que se votaría solamente por argentinos, la gran cantidad de votos para foráneos y el sencillo cálculo que hicimos en esta redacción ("parece mentira, pero en el mundo hay muchos más extranjeros que argentinos...") nos obligan a cambiar las bases de la compulsa, detalle que en nada afecta su validez.

Todo está en orden, entonces. Ya sabemos por quién se inclina la voluntad popular. Así debe ser la F-1: limpia, sin proscripciones. Porque esta carrera tenemos que correrla todos... aunque al que haga macanas haya que echarlo de la pista... ¿no?

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Esta temporada la variante es Muñoz.

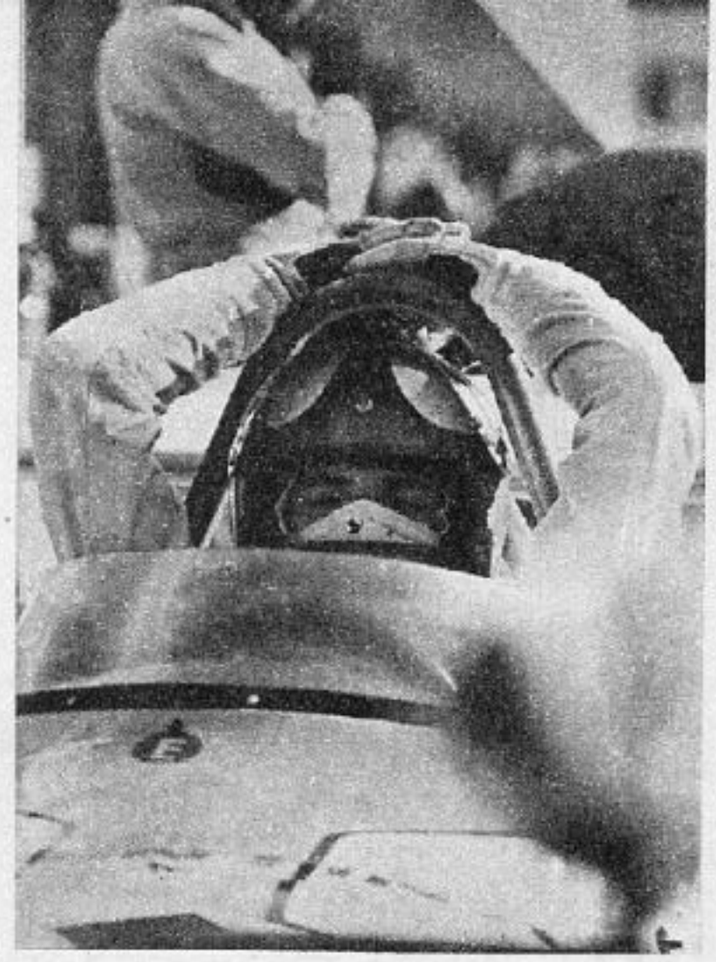
Muñoz impone en esta temporada una nueva mentalidad en materia de ropa masculina.
Un plus especial que supera a la calidad de sus diseños propios
de telas europeas. A la chance sofisticada y actual que ofrece su Advan Center.
Esa nueva mentalidad está en cada traje, en cada camisa, en cada prenda. Y es imposible explicarla.
Porque sólo se conoce vistiéndola, llevándola puesta. Vaya a Muñoz y entre por la variante.

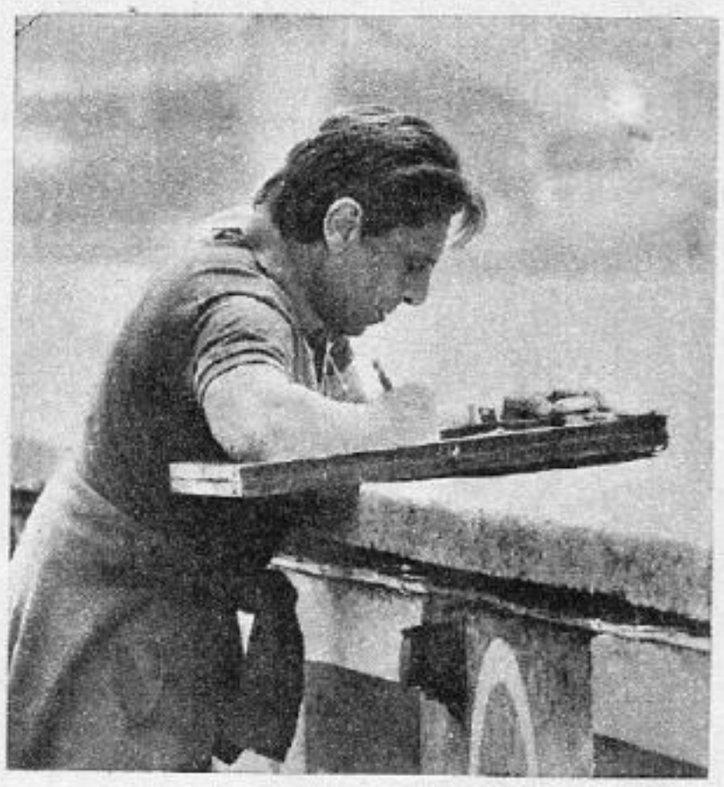
Compre ahora y pague en cinco meses,
sin recargos, con el CREDIJET MUÑOZ

Casa Muñoz
Esmeralda y Cangallo - Av. de Mayo y Lima

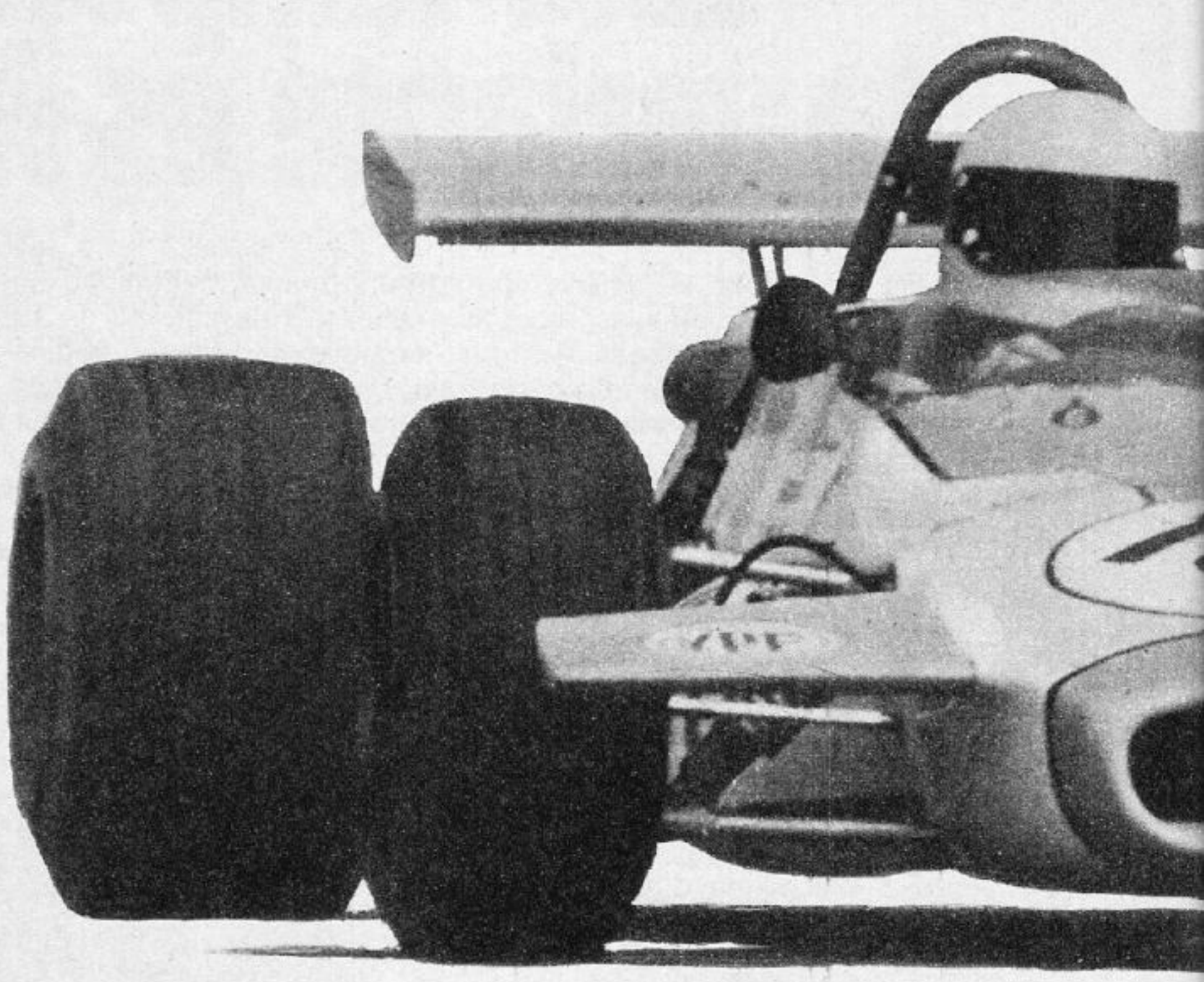


GRANT ADVERTISING

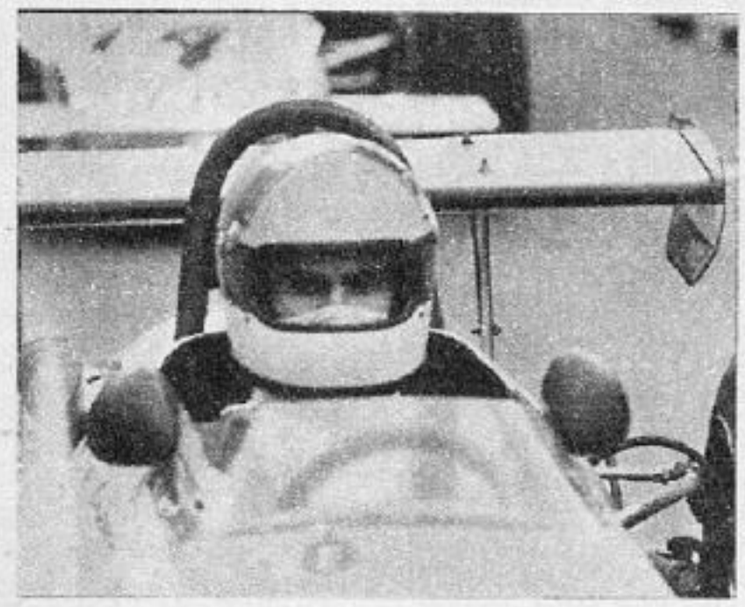




BALANCE



Reutemann segundo. Ruesch ubicado. Acceso a la fórmula Uno. Difusión en el exterior. Virtudes y defectos, aciertos y errores de la campaña del equipo al cabo de su segundo año en Europa



OBJETIVOS INICIALES

• Plataforma para colocar pilotos argentinos en Europa. Las especiales condiciones del automovilismo actual exigían un esfuerzo de este tipo, ubicado en una fórmula promocional para lograr imponer, luego de un tiempo prudencial, a un piloto argentino dentro del limitado círculo de los principales pilotos del mundo.

• Unico camino lógico para llegar a conseguir una plaza de Fórmula Uno para un eventual piloto argentino. En otras épocas un corredor potencialmente apto podía aspirar a correr un Fórmula Uno salteando escalones previos, no muy delimitados, por otra parte, como lo es ahora con la Fórmula Ford, tres, dos y uno. Por eso el ACA eligió la F-2 como paso lógico en su objetivo para que algún piloto pudiera llegar a la Fórmula Uno.

• Difusión argentina en el exterior. No es secreto que el deporte —cualquiera que sea— ocupa semanalmente muchas páginas y comentarios de difusión diaria en todo el mundo. La presencia de un equipo representativo del país que durante todo el año recorre Europa mostrando un esfuerzo importante es, por lo tanto, una embajada singularmente importante para que se conozca un poco más el tan nebuloso nombre de Argentina en el resto del mundo. Por ser ése otro de los objetivos principales de la existencia del equipo, el ACA consiguió el apoyo de las instituciones estatales como YPF, SEPAC y la Dirección de Turismo.

OBJETIVOS CONCRETADOS

• Subcampeonato de Carlos Reutemann en F-2. En el segundo año de actuación en Europa el primer piloto del equipo conquista un galardón de extraordinaria importancia confirmando sus virtudes potenciales y la razón de existencia del equipo que le da el auto. Es por lo tanto evidente que la plataforma de lanzamiento, que era uno de los objetivos iniciales, funcionó a la perfección.

• Puesta en órbita de Carlos Ruesch. El cordobés llegó a Europa como segundo integrante del equipo y accediendo de tal forma a su mejor posibilidad de progreso. Luego de un comienzo vacilante y un aprendizaje pausado, Carlos Ruesch se afirmó sobre el final para entrar ya definitivamente en el medio de la F-2 internacional, conquistando incluso un punto más que Reutemann en el campeonato durante su primer año de actuación. La plataforma también lo colocó.

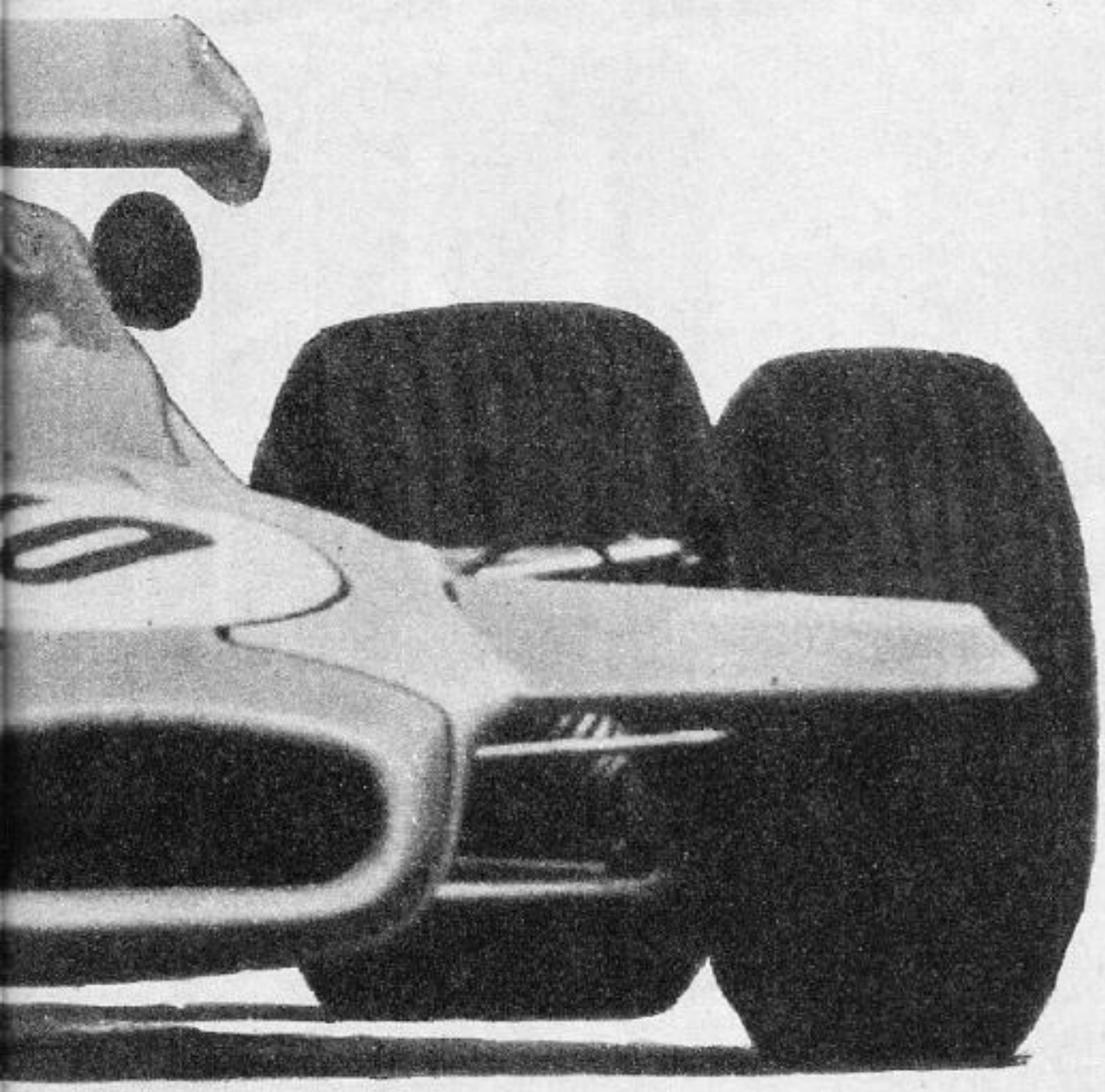
• Escalón hacia la Fórmula Uno. También otro objetivo conseguido. A raíz de su campaña de 1971 en Fórmula Dos, se comenzaron a abrir las puertas de la F-1 para Carlos Reutemann, confirmándose así que era el único camino de acceso hacia la fórmula superior.

• Efectiva difusión del nombre de Reutemann y, consecuentemente, del equipo y del país a quien representa. Fotos en las tapas de las revistas, en los afiches de propaganda de carreras, TV en toda Europa, y el interés lógico que suscitó su posición en el campeonato retribuyeron en materia de difusión internacional la inversión que había detrás. Hasta el argentino más desconectado del automovilismo y que circunstancialmente estaba en Europa se enteró que Lole había ganado en Hockenheim.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FINAL DEL EQUIPO DEL ACA

por GERMAN SOPEÑA



DOS AÑOS DESPUES

COMPARACIONES

• Es quizá una costumbre muy argentina comparar todo aquello que nos desfavorece y es siempre una efectiva manera de autocrítica. Pero no es menos acertado comparar a veces en qué cosas debemos alegrarnos por estar mejor.

• Comparación con los diversos equipos oficiales. Al salir subcampeón de F-2, el equipo argentino del ACA fue sólo postergado por el equipo oficial March, superando en cambio a los equipos oficiales Brabham y Tecno.

• En tren de comparaciones sería muy interesante saber qué hubiera dicho la susceptible opinión pública argentina si a Reutemann le hubiera pasado lo que a Cevert, que aplastó al principio pero que luego rompió autos y motores a pasto. O como el caso de Schenken, que con todo el apoyo de Brabham detrás no pudo, sobre el final del campeonato, desbancar la posición de Reutemann. Pero si a Lole le hubiera pasado lo mismo que a sus dos rivales entonces sí que las críticas serían dignas de un marco.

• Reutemann consiguió, al cabo del campeonato 1970, sólo dos puntos. Ruesch, este año, tres. Comparando a ambos, es notable observar cómo los dos llegaron a resultados casi similares por vías completamente diferentes. Reutemann se quemó al principio en Europa con una inusitada vehemencia. Ruesch empezó, en cambio, con una prudencia oriental. Dos maneras de capitalizar experiencia.

• Graduados Peterson y Cevert, el único adversario fuerte de Reutemann el año que viene será Tim Schenken en el trofeo de F-2. Esa responsabilidad —ganar el campeonato— será su mayor peso el año próximo.

ERRORES

Encontrar el lado positivo de las cosas no significa tener que disimular los errores, que también existieron, y por lo tanto hay que puntualizarlos.

• El déficit de este equipo —lo hemos dicho anteriormente— radicó siempre en el aspecto directivo. Staffa es un buen administrador pero un mal director deportivo, y en momentos decisivos esa falta de capacidad se hizo notar. A lo largo del año hay dos errores básicos que, tratados de otra manera, podrían haber significado el campeonato: a) cuando a mediados de temporada era evidente que el equipo tenía nueve motores pero ninguno era extremadamente confiable tuvo que ser Reutemann el encargado de vislumbrar la solución por el lado de Novamotor. Staffa, quizá no del todo ambientado en Europa, no lo hubiera decidido por sí solo. Haber tenido esos motores antes hubiera significado más puntos en el campeonato; b) craso error sobre el fin de la temporada. El debatido problema de las gomas en la última carrera de Vallelunga. Ya Schenken y Cevert no corrían por el subcampeonato, Reutemann no tenía nada que perder y todo que ganar, y Staffa no quiso que usara las gomas lisas. Hay que saber cuál es el momento en que hay que arriesgar el todo por el todo para ganar y Staffa se perdió la oportunidad y Reutemann la discusión por el campeonato. Está bien ser segundo, pero siempre hay que tratar de ser primero. La lamentable decisión justificaba la amargura de Reutemann al finalizar la carrera.

• También es cierto que cuando los pilotos cometen errores ellos se disimulan mejor por su condición de figuras. Como en el fútbol, los directores son —por su responsabilidad— el centro de las críticas.

OBSERVACIONES FINALES

• Durante el año todos los ojos de la Argentina estuvieron puestos en el equipo, y del escepticismo general —al principio— se llegó a la lógica alegría general por la posición alcanzada por Reutemann y el paulatino progreso de Ruesch. Ese mismo interés concentrado acentuó en su momento las críticas pero movió también al elogio, como pudimos comprobarlo perfectamente en la encuesta realizada por CORSA en el número anterior sobre la opinión general que mereció el equipo.

• El equipo no fue la perfección en cuanto a funcionamiento, pero consiguió lo más importante: cumplir su función original. Ello justifica su existencia.

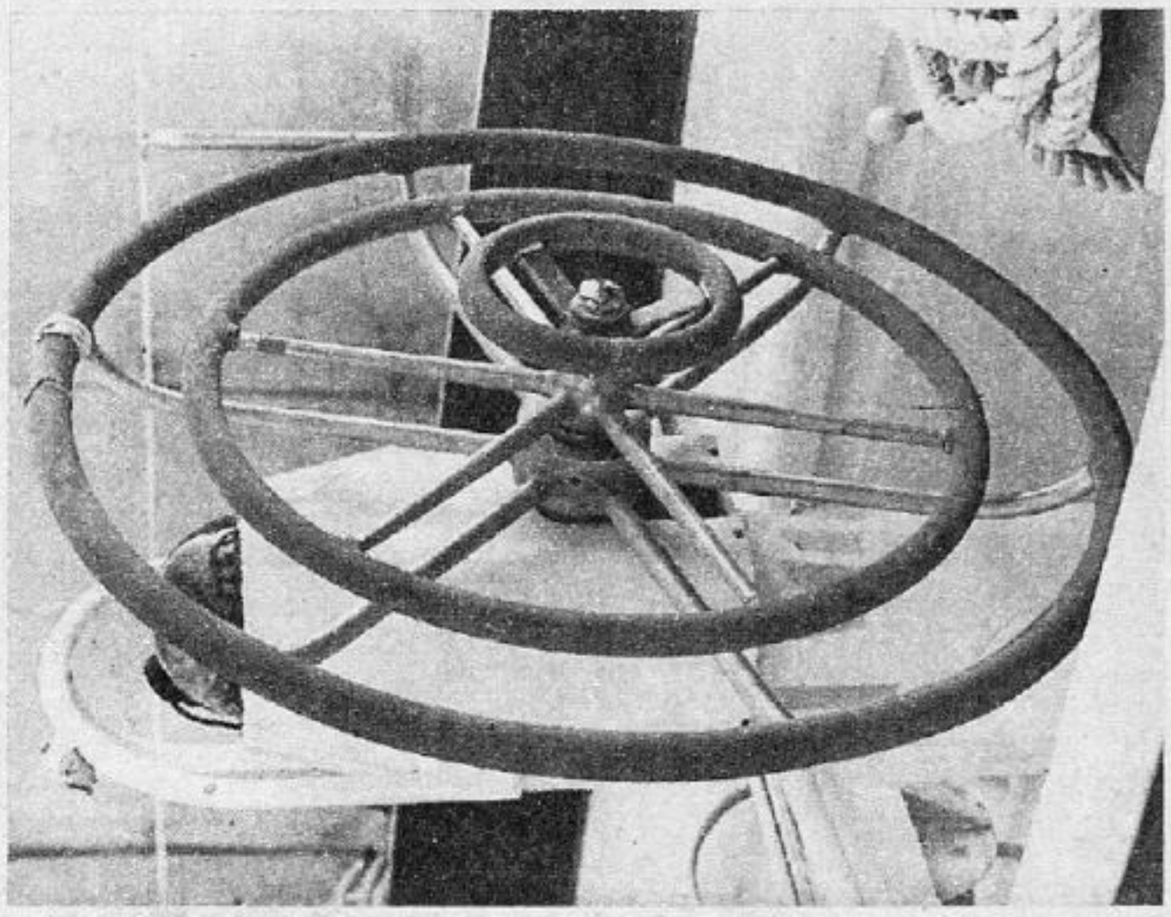
• La experiencia deja siempre una enseñanza positiva. En el caso del equipo del ACA de Fórmula Dos, lo más importante es que se hizo evidente que ingresar directamente en F-2 es apuntar demasiado alto. Y lo será más el año que viene, cuando el límite de cilindrada sube a dos litros y los coches sean aún más potentes. Ahora, luego de dos años de campaña, se sabe que lo lógico es empezar por la Fórmula Tres. Por eso la idea ha cobrado forma en el ACA y su concreción será una excelente muestra de lo que significa capitalizar experiencia

Yachting

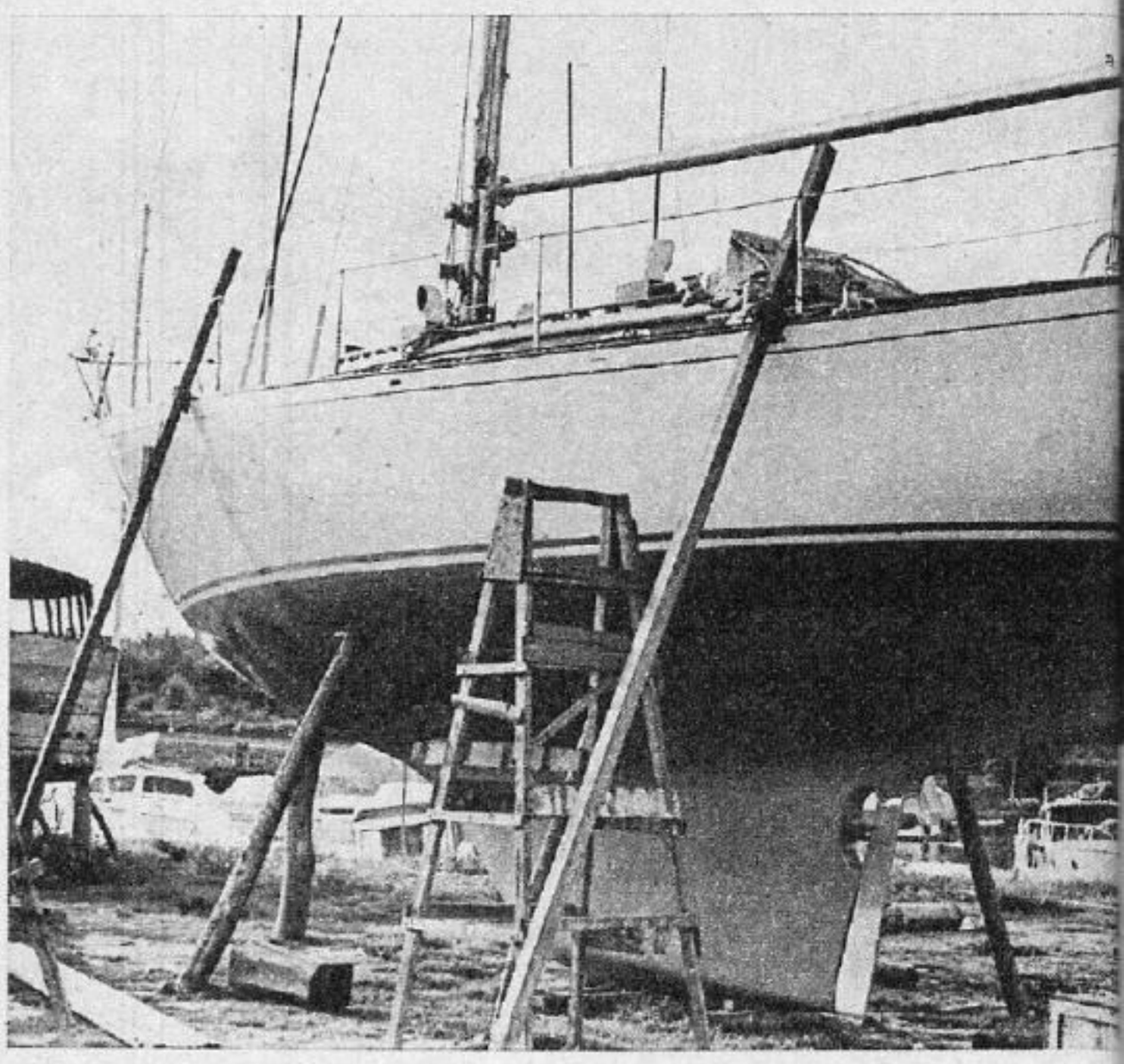
LOS TIMO
COM

por PEDRO J. SIEDMANN

Qué son los trimtabs, su función, su uso y los beneficios que se logran con estos dispositivos que ayudan a ganar barlovento



Arriba: El timón del Bay-Bea. La rueda grande es el timón propiamente dicho; la mediana, el comando del trimtab, y la chica, una especie de acoplador de ambos timones para trabajar ambos en conjunto en la navegación con viento franco.



El Milagro, uno de los primeros en usar trimtabs en nuestro país.

Desde hace algunos años se emplean en la construcción de yates de crucero unas aletas colocadas en el borde trasero de los quillotes que se han llamado trimrudder en inglés, es decir, timón de ajuste o equilibrio, o trimtabs, que quiere decir tapas de nivelar, y hemos notado, en conversaciones con aficionados, que las opiniones sobre la utilidad de estos dispositivos y su empleo son muy diferentes.

Mientras unos los desprecian como una moda no más y de utilidad dudosa, otros creen haber observado que en determinadas condiciones del viento y del mar mejoraron el comportamiento de sus barcos en la ceñida, y finalmente se encuentran los timoneles que han encontrado que estos timones son de gran valor, permitiendo barloventear hasta cuatro grados más, siempre y cuando la tripulación haya aprendido su delicado manejo, que exige ante todo comprender el efecto dinámico que resulta de su construcción y manejo.

Antes de referirnos a esto, debemos ponernos de acuerdo sobre el nombre que debemos dar a estas tapas, pues la palabra trimrudder que nos vendieron los yanquis está compuesta de las palabras "trim", que quiere decir en el sentido náutico "cambiar el equilibrio de flotar (asiento) de una embarcación", y "rudder", que significa timón, y estas dos especificaciones, justamente, no tienen nada que ver con el objetivo de estas tapas, que no influyen sobre el nivel de flotación de un barco ni deben usarse para timonear, ya que su único fin es apretar el barco hacia barlovento en la ceñida para disminuir el abatimiento. Si las llamáramos "tapas" o "aletas barloventeadoras" sería más significativo.

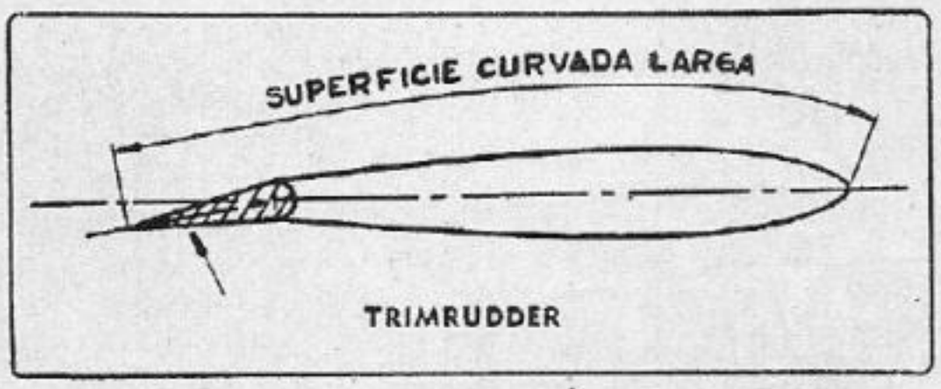
La moda de los trimtabs vino de los Estados Unidos, de donde, como siempre, con mucha propaganda, nos lo vendieron como invento genial de ciertos constructores, mientras que el conocimiento del efecto de un timón al borde de una quilla puesto con unos pocos grados contra la crujía es muy viejo; ya en 1930 el holandés Phillips Birt escribía de sus ensayos con modelos en tanques de pruebas en los que llegó a la conclusión de que ningún yate puede tener cualidades superiores en la ceñida si su timón no está puesto con hasta cinco grados hacia sotavento, no para timonear hacia ese lado sino para neutralizar una tendencia a orzar.

Para entender este fenómeno tenemos que recordar lo que generalmente un aficionado no toma en cuenta: que un velero en una ceñida no anda en una línea derecha, sino que, por el abatimiento, navega con una deriva de unos cinco grados, y es de entender que una embarcación con líneas finas, construidas para ofrecer una mínima resistencia al pasar por el agua, pierde mucho de esa capacidad al tirarlo algo atravesado por su elemento. Opticamente se ve bien este freno al andar con abatimiento. Mirando un yate navegando con viento fresco y escorado, su ola de proa de sotavento se parece a la de una lancha navegando a más de trece nudos, mientras que la olita que se forma a barlovento de su proa apenas es comparable a una lancha con tres nudos de velocidad. Es lógico, pues, que hay que tratar en todo lo posible de disminuir el abatimiento, y como no es posible atacar este mal con planos de deriva o quillas de mayores superficies, porque la resistencia de fricción aumentaría y neutralizaría su eventual ventaja, hay que tratar de dar a la quilla una forma asimétrica para que apriete el barco hacia barlovento, y es esto lo que se consigue con los trimrudders. Si este "timón", puesto de tal manera que su cara de barlovento sigue y prolonga la línea exterior de la quilla, formara con aquélla un cuerpo asimétrico con una curva mayor en un lado, un "hidrofoil" parecido al "airfoil" del ala de un avión, que proporciona una presión fuerte hacia barlovento.

Si la cosa parece tan clara y fácil de comprender, uno debe preguntarse por qué existen todavía dudas y diferentes experiencias hechas con estos timones. La respuesta la encontramos al reflexionar sobre qué pasa alrededor de la quilla en una ceñida con marejada. Si el barco anda escorado su quilla no corre

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

...NES ...PENSADORES

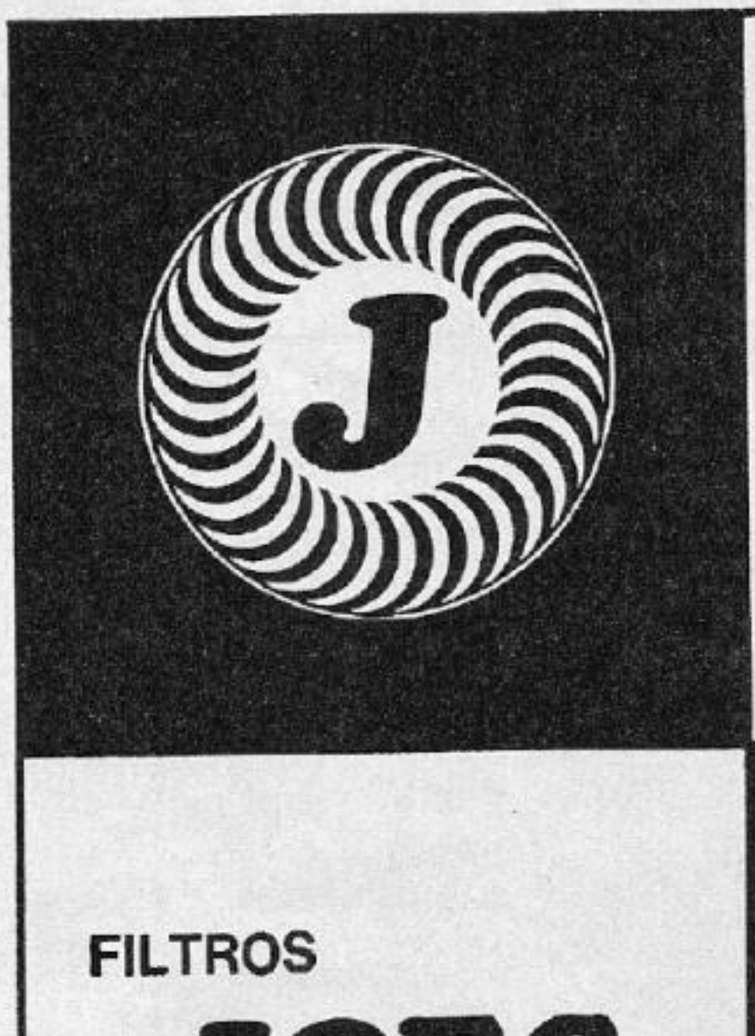






en una línea derecha por el agua, sus bordes delanteros y traseros son levantados y bajados continuamente, poniéndose la quilla a veces tan atravesada contra la corriente que en su borde trasero puede romperse el fluido laminar y formar allí remolinos que frenan y que tienen la tendencia a quedar pegados a la quilla, mismo si la posición del quillote demasiado atravesado contra la corriente ha mejorado al haber pasado la ola que lo había levantado demasiado. Si ahora en este lugar tan crítico ponemos todavía un trimtab en una posición fija contra la corriente, es evidente que con este proceder aumentamos el peligro de la formación de remolinos, y es ésta la razón de que el uso del trimtab puede resultar contraproducente y que la tripulación debe emplearlo con más cuidado.

Lo positivo de todas estas consideraciones es que hoy en día ya está prácticamente aceptado el uso de estos compensadores con óptimos resultados, es decir que las tripulaciones han aprendido el uso correcto de los timones para barloventear.





FILTROS
JOES®
para aceite, aire y combustibles.
Pureza en la lubricación.

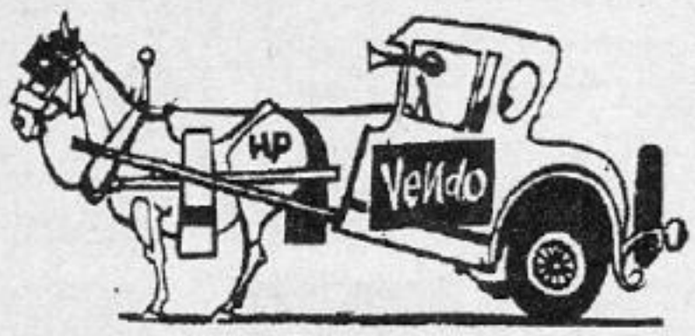
AROS PARA PISTON
RAMCO
Mayor potencia en el motor.



La calidad de los buenos repuestos hacen de cada llegada un triunfo!

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

AVISOS corsificados



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

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

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

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

PEUGEOT 504 listo para largar el Gran Premio. Totalmente equipado con gomas especiales, José Migliore vende su auto ganador. Es la mejor oportunidad para comprarlo antes del cierre de inscripciones. Ver y tratar: Santa Fe 1170, Acassuso.

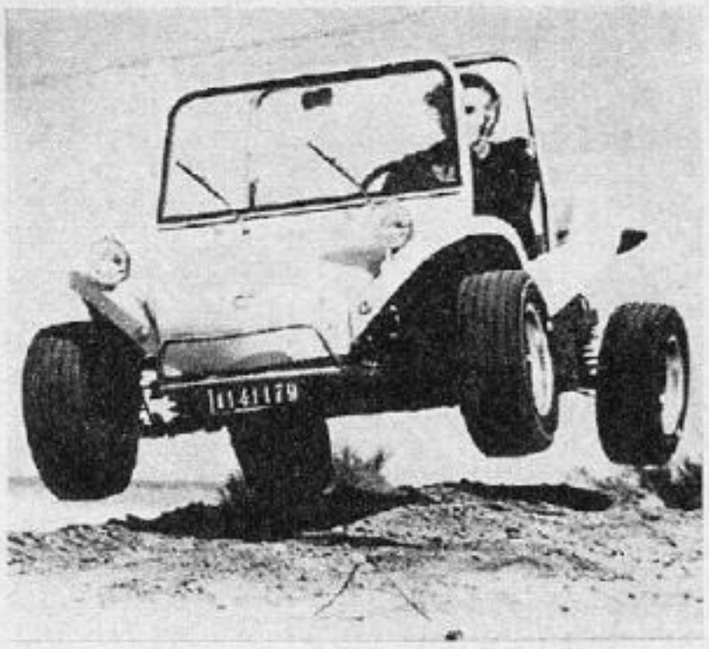
Compro carburador **Weber** doble boca, horizontal vertical y 2 diferenciales autoblocante. Camino Gral. Belgrano Nº 327, La Plata. — T.E. 3-0870. — Martín.

"TUERCAS" PEUGEOT 404 - 504 y Pick Up T 4 B, prepárense. Resortes electrónicos 8 K de Bujías (ciudado con imitaciones), dan más pique... potencia.



Lavalle 2257, local 19 Bs. As. — Cheque o giro ($ 19,50).

PUELCHE 1º "DUNE BUGGY" ARGENTINO. Armelo Ud. mismo o cómprelo terminado a medida. Garbarini Vehículos Especiales. Calle 511 entre 11 y 12, Ringuelet, La Plata. (Ver por TV propaganda Pindapoy).



VENDO DODGE POLARA 69. La mano. Acepto parte pago Citroën 69/70. — T.E. 66739 y 56637, Rosario.

NUEVO CAVARO "BRINCO", único Buggy con bastidor soldado en forma reticulada; construido para durar toda la vida. Adquiéralo ya, listo para rodar o en kits



para armar. Amplia financiación y entrega inmediata. Infórmese ahora en CAVARO s.a.i.c. y f. — Rodríguez Peña 1165, Villa Lynch (San Martín). — 757-5162.

DISPONGO: Movilidad, tiempo, capital, visito: talleres, estaciones, gremio ofrecer productos. "Trasportes" — Montero 602, C. del Uruguay (E.R.).

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



Competición: Acassuso 1393 - Olivos (Alt. Av. Maipú 3200) T.E. 795-9864. (Solicite catálogos).

FORMULA 4. Tulia 8 motor Renault completo. Vendo o permuto. — Nuevo, tres carreras. 45-3701 y 783-2897.

ES LA MEJOR MANERA de pasar el verano como la gente. Basta de ventiladores, pantallas y otros recursos contra el calor. Humberto López Rearte le vende y coloca los mejores acondicionadores de aire de este planeta. El amigo López sabe un montón de estas cosas. Ubíquelo en Bartolomé Mitre 1831, 1er. piso, o en el teléfono 45-1991. Si él no está, pregunte por el bigote Juan José.

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

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

VIGNETTI VENDE todos sus fierros de carrera, por cambio de ramo. En la volteada caen dos espléndidas Bultaco. Una TSS 6/125 cm³ refrigerada por agua y Campeona Argentina en sus manos, y



otra Bultaco TSS 4 refrigerada por aire. Además, repuestos; todo junto o en lotes separados. — Gral. Eugenio Garzón 3839 (Floresta), Capital.

GILERA 200 nueva. Vendo a buen precio por haberme traído un problema familiar. Está impecable. — De Moussy 1074, Villa Lynch, San Martín.

PENIN TIENE LA PAPA: ahora, tapas de cilindros especiales para Chevrolet y Chevy, con cámaras de combustión tipo Brabham-Repco. Para calle, TC o SP. También de Fiat 600 con válvulas de mayor diámetro, conductos agrandados y cámaras para 9, 10, 11 y hasta 14 a 1 de compresión. — Néstor Penín, Soler 5617, Tel. 77-8253.

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CALENDARIO

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO DE CARRETERA

En Pergamino, sobre tres series eliminatorias a ocho vueltas cada una y una final a veinte. En esta última participarán los que logren los 30 mejores tiempos en las series.

La primera serie dará comienzo a las 9 horas y la final si el horario se cumple está prevista para las 12. En premios se repartirán 3.700.000 pesos viejos. La escala de puntos que otorgará para el campeonato es la de 3, 2, 1 y 0,50.

TURISMO ZONAL

La Asociación Rosarina de Volantes de Anexo J, organiza para el domingo próximo la penúltima fecha por el campeonato que fiscaliza la Federación Regional Nº 4 en el circuito de Los Angeles.

RALLY

La Asociación Argentina de Rally organiza para el próximo domingo el Rally de Las Lagunas Doble Vuelta de Ranchos. La prueba estará abierta a vehículos de fabricación nacional, preparación libre en las siguientes categorías: "A" hasta 850 cm3; "B" hasta 1300; "C" hasta 2000; y "D" para más de 2000 cm3. La largada se efectuará desde la estación de servicio YPF en Ranchos a las 6 horas. El circuito Ranchos-Pila-Ranchos será cubierto dos veces para totalizar 430 km.

TURISMO ZONAL

En la localidad de Laboulaye el Automoto Club Ricardo Risatti organiza un espectáculo para el próximo domingo en el cual se disputarán carreras para Fiat 600, Turismo Standard clases "A" y "B" y clase "A" del Grupo Dos.

FIAT, CITROEN Y CAFETERAS

En el Autódromo Municipal de la ciudad de Lobos se realizarán competencias para Fiat 600 preparación libre, Citroen 2CV preparación libre y Cafeteras hasta 1931.

MOTONAUTICA

El sábado y domingo próximos el Yacht Club Argentino organiza una carrera motonáutica entre San Fernando y Nueva Palmira y regreso a San Fernando. Podrán participar lanchas de todas las clases con puntaje para el Campeonato Argentino de Timoneles.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

F. 2

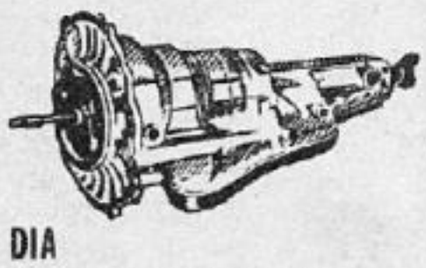
En el circuito de Interlagos en San Pablo, el domingo se correrá la primera de las cuatro carreras programadas en Sudamérica por el Campeonato Dos Mundos.

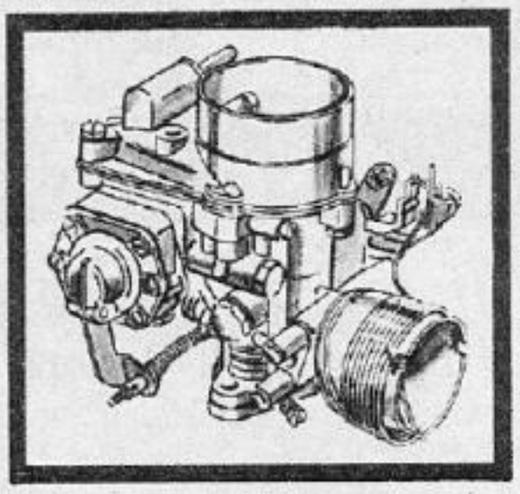
CAN AM

La penúltima carrera por la Canadian American Cup tendrá lugar el próximo domingo en Riverside, Estados Unidos.

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

sugerencias PARABRISAS CORSA

CAJAS AUTOMATICAS
REPARACIONES Y SERVICE
VENTA DE REPUESTOS
DIRECCIONES HIDRAULICAS
HERRAMIENTAS e INSTRUMENTAL
DE PRUEBA IMPORTADOS
RECAMBIOS DE CAJAS EN EL DIA

COLOCAMOS DIRECCION HIDRAULICA
U.S.A. A SU CHEVY - DODGE o TORINO
DE MARCO Hnos. S.R.L.
24 de NOVIEMBRE 561 - T. E. 97-4410/7488 - CAPITAL


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

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

¿BUSCA REPUESTOS?
TENEMOS RESPUESTA
FIAT RP
NACIONALES E IMPORTADOS
Precios especiales para mayoristas
EN NUESTRO NUEVO LOCAL RECIEN INAUGURADO
AV. MITRE 98 esq. Méjico
Florida Oeste - T. E. 740-7446
Solicite cotización - Envíos al interior


"TUERCAS" PEUGEOT 404-504
Aumenten POTENCIA... PIQUE...
Cambiando sus habituales Resortes de bujías por:
RESORTES ELECTRONICOS 8 K.
Con Aleación especial (Oro-Cadmio-Aluminio-Cobre) y adiós problemas de humedad en Encendido, adiós Rateo.
Interior envíe cheque ($ 19,50) Orden Electrónica 8 K.
LAVALLE 2257 - Local 19 - Bs. As.
Recibirá un juego por encomienda Postal, como "Cientos" de "Tuercas" satisfechos. Se consigue en casas de Repuestos "Peugeot".
A. Mitre 6610 (Wilde) - Warnes 1102 Av. Los Incas 5381 - Herrera 890 - Juan B. Alberdi 7245 - Av. Constitución 1049 - Juan B. Alberdi 3016 - Alberti 1117 - Juan B. Justo 6513 - Pichincha 1657 - Sarmiento 3901 - Warnes 784 - Reconquista 1156 Avellaneda 1786 - Cabello 3363 Montevideo 623 - Av. Gaona 1891 (R. Mejía) - - Av. Pavón 1798 (Avellaneda) - Av. Mitre 4780 (Avellaneda) - Av. Los Incas 4329 - Cappevila 2927 - Paseo Colón 1379 - Av. Mitre 1436 (Avellaneda) - Av. Pavón 787 (Avellaneda) - H. Yrigoyen 3072 A. Pavón 5228 (Lanús) - H. Yrigoyen 682 (Quilmes) - Av. V. Sársfield 5147 (Munro) - J. B. Justo 3295 Viamonte 1505 - Representante Zona Sur. Auto Náutica Sur, Corrientes y Lavalle (Bahía Blanca).

UNION MOTORS
INAUGURA su NUEVO y UNICO
LOCAL DE VENTAS
de REPUESTOS y ACCESORIOS
LEGITIMOS
DKW
CASTRO 2269
TEL. 922-5933/7875


Parabrisas CORSA correo

TRIUMPH DOS Y MEDIO

de Aldo Gil, Montevideo, R.O.U.

Amigos corsaiolos: ante todo, sinceras felicitaciones por vuestra revista. La macana es que suele sembrar dudas en las tolderías ubicadas de este lado del Plata. Concretamente: en la contratapa del número 280 apareció, acompañando la propaganda de una conocida marca de aceites lubricantes, la foto de un automóvil que por su facha general suponemos participando en el Rally Londres-México. Quisiera saber de qué coche se trata (supongo que es inglés, pero no lo ubico) y si es posible una breve reseña de sus características. Desde ya, muchas gracias.

R) El automóvil en cuestión es el Triumph 2.5 PI Mk 2 de Brian Culchet y Johnstone Syer, igual al que aparece en la foto que publicamos y que corresponde a Paddy Hopkirk y Tony Nash. En ese orden ambas máquinas se clasificaron 2º y 3º en México, siendo los únicos dos de los seis Triumph que largaron que pudieron cumplir el recorrido. El motor del 2.5 es de seis cilindros en línea, con válvulas a la cabeza, árbol de levas lateral y cinco bancadas de apoyo del cigüeñal. Tiene una potencia DIN de 134 HP a 5.450 rpm, lo que le permite andar a casi 180 km/hora en su versión standard.



MARIELLI SI; STEGMANN NO

de Juan José Díaz, Las Parejas, Santa Fe.

Señores: estuve días pasados en Las Rosas con motivo de la competencia de F-4 que se realizó en el circuito semipermanente de esa localidad (quiero, de paso, que me digan si ésa es la correcta denominación de lo que he visto por ahí designado pomposamente como autódromo), y me llamó la atención al leer la crónica de esa carrera en CORSA que en la clasificación publicada se aluda a una suma de tiempos, cuando en realidad el programa constó de series, un repechaje y final. Además, figura clasificado sexto el corredor porteño Guillermo Stegmann, el que si mal no recuerdo no se clasificó para la final, ya que tuvo problemas en su serie y en el repechaje. Si estoy en lo cierto, ¿quién fue el realmente clasificado en ese puesto? ¿O es que todos los que lo siguen suben un puesto?

R) Vamos por partes. Es correcto llamarle "semipermanente" al circuito de Las Rosas porque en su desarrollo se utilizan rutas de uso público, pero la denominación oficial es de autódromo. Es usted muy perspicaz. Ni la clasificación se resolvió por suma de tiempos ni Stegmann terminó sexto, precisamente por las razones por usted apuntadas. En su lugar debió colocarse al piloto Marielli, de relevante actuación esa tarde.



BRONCA CORDOBESA

de Carlos S. Möller, Córdoba.

Señores: me ha asombrado, como cordobés y aficionado al automovilismo, la desautorización del circuito de Capilla del Monte y toda la secuela de comentarios suscitados en torno de ella.

La arbitrariedad cometida es grande e indignante, pero esto no constituye el aspecto más grave de la cuestión, pues la no realización de una competencia, aisladamente, no puede afectar sustancialmente al automovilismo. Lo que es menester considerar, y que es mucho más trascendente que aquello, es el justificado resentimiento que produce en dirigentes locales, organizadores, corredores, espectadores (factor sine qua non del automovilismo) y demás gente perjudicada (hoteleros, comerciantes, etcétera). Es un hecho ejemplificante de la sistemática ineptitud de CADAD, que crea rencores y enardece el deseo de hacer justicia por propias manos a todos aquellos afectados, al sentirse lisa, llana y arbitrariamente estafados. Las decisiones equívocas son humanas y no inusuales, y ninguna organización está invalidada de revocar sus decisiones; pero el mismo tiempo me ha demostrado que la acción de CADAD no adolece de un simple error de concepto, sino que es una acción premeditada y consciente. Por consiguiente, si el fin de esta acción resulta detrimental para sus destinatarios, son tan condenables las disposiciones en sí como los autores de las mismas, y no nos puede extrañar que alguien se sienta legítimo depositario de la acción de la justicia que corresponde aplicar para evitar hechos impunes. La finalidad de estas reacciones sería vislumbrable, la tragedia residiría en los métodos a utilizar.

Tonto sería pensar que el ingeniero Ricotti y sus colaboradores desean antagonizar gente honesta y resquebrajar la ya endeble armonía de nuestro automovilismo, pero me inclino a pensar que así es. Esperamos que el precio a pagar no sea alto, que el círculo vicioso se rompa de una vez y que los involucrados reflexionen.

Los saludo cordialmente.

MANDEN CHEQUE

de Osvaldo Rivas, Yonkers, N. Y., U. S. A.

Dear gentlemen: hace siete meses que resido en este país y me encuentro ante un problema que sólo ustedes pueden solucionar. Resulta que soy lector de CORSA desde que tengo uso de razón, y por ese motivo me hago escapadas semanales a Manhattan para adquirir esta verdadera "Enciclopediae del Automovilismoe". Pero hete aquí que algunas veces me encuentro con la desagradable y triste sorpresa de que se ha agotado, cosa que me resulta insoportable. Por ese motivo he decidido suscribirme por un año a CORSA mediante su acertada sugerencia de Suscripciones del Exterior.

Ahora bien, y aquí reside mi problema. El banco en el que yo tengo cuenta corriente no tiene sucursal en la República Argentina, y por tal motivo no sé de qué forma hacerles llegar mis u$s 41. Quisiera que me dijeran cómo tengo que hacer. Aprovecho para felicitar a todos los integrantes de CORSA y en especial por su artículo sobre ese señor que es Héctor Plano (esa envidiable sencillez; Nº 284). Gracias.

R) Nosotros aprovechamos ahora para saludarlo a usted y decirle que por la "mosca" no se haga problema: mande no más el cheque sobre New York, que luego RYELA lo negocia. Se asegurará así su pichicata semanal durante un año.

¡TIGRE AL AGUA!

de Ernesto Miranda, Rosario, Santa Fe.

Señores: quisiera que ustedes —por intermedio de la sección motonáutica— me disipen algunas dudas acerca de una embarcación que he tenido oportunidad de observar en el Tigre y que me interesó tanto que casi podría decir que se trata de un amor a primera vista. En su parte posterior alcancé a leer "Marine Tigre", y el conductor iba parado en el puesto de conducción. Para más datos les digo que el motor no era el clásico fuera de borda. Si con estos elementos de juicio pueden darse cuenta a qué lancha me refiero, quisiera que me den algún dato más de ella y, si es posible, dónde adquirirla, precio y qué motor lleva o puede llevar.



R) Seguramente usted se refiere a la "Delta Marine Tigre", producción del astillero Delta Marine para turismo y competición, que ostenta el orgullo de ser la única lancha argentina que terminara este año la Buenos Aires-Punta del Este. Los modelos con motor interno llevan el grupo propulsor Acquamatic, ya sea 221 ó 292 (números que indican la cilindrada en pulgadas cúbicas), según se trate del Ford Falcon o el F-100 marinizados y con pata Volvo. La dirección del astillero Delta Marine es Lavalle 851, Tigre. Por el precio y un eventual paseíto promocional, vaya allí, que lo atenderán bien.

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 — Concesión Nº 7970

Registro de la Propiedad Intelectual Nº 965.704

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

D'arcos.
El mundo del hombre.

L'OREAL SEÑOR



D'ARCOS es el nombre que L'Oreal Señor ha dado a su línea masculina. Un nombre que es mundo. Porque son productos para el hombre de hoy.



Lee RIDers®

®PRODUCE Y DISTRIBUYE: DOS MUÑECOS S. A. C. I. F.
Bajo Licencia de H. D. Lee Company Inc. - Missouri - U.S.A.

Lee®
IDENTIFICA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com