m/n 100 $1

N° 223

# Parabrisas CORSA

° 223 - Del 28 de julio al 3 de agosto de 1970

Las revistas de Mauro

# ROAD TEST DEL PEUGEOT 504




el lujo que todos pueden darse con las modernas
CAMISAS Y PANTALONES Arnon de Lujo

DISEÑO DE LUJO, CALIDAD DE LUJO, CONFECCION DE LUJO, A PRECIOS QUE NO SON DE LUJO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

º 223 del 28 al 3
e agosto de 1970

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

SECRETARIO GENERAL EJECUTIVO
Adolfo A. I. Baisi

GERENTE EDITORIAL
Raúl H. Burzaco

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

Parabrisas CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

REDACCION
Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Balbi, Héctor Luis Bergandi, Carlos Figueras, Enrique S. Sánchez Ortega, y César M. Sorkin.
Gustavo J. Costas (Archivo)

SECRETARIA
Vilma E. Rueda

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

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

SERVICIOS EDITORIALES
Director: Stefan Strocen
Jefe de Archivo: César Freyer
Jefe de Correctores: Luis Canossa

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

DIAGRAMACION
Eduardo César González (Jefe), Enrique J. Giovannetti, Carlos A. Romanó y Helvecia Nessi Lavisse.

FOTOGRAFIA
Carlos Agustín, Alfredo Albornoz y Mariolino Castellazzo.

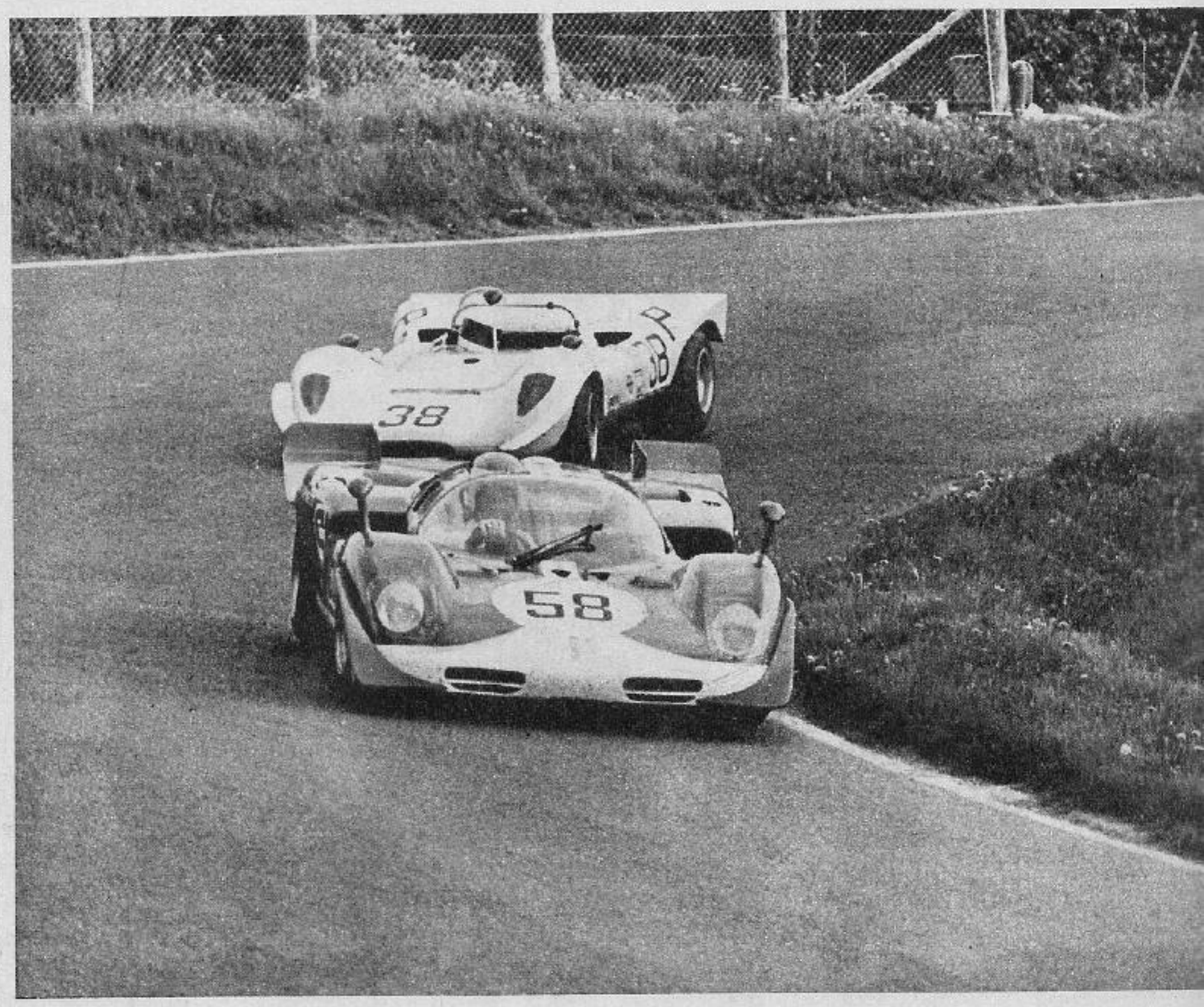
DEPARTAMENTO COMERCIAL
*Director de Publicidad:* Alberto Pazos.
*Promotores:* Alberto E. Oliveira, Juan Carlos Morel, Armando Savastano
*Tráfico:* Mabel Sánchez

ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 3º, Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32-6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP) y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intel. Nº 865.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed., Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A Paraguay 540, Capital Federal, Tel. 32-6010/29.

**EDITORIAL**

# PROMOCION A NIVEL INTERNACIONAL




**Nadie puede ignorar —a esta altura de los acontecimientos— la tremenda importancia que tiene el deporte internacional como posible medio de promoción para un país. Recordemos simplemente lo que significó para el nuestro la actuación de Fangio en sus campañas europeas. Sin temor a equivocarnos podemos afirmar que la inmensa mayoría de ciudadanos del mundo que se informan sobre deportes se enteraron de la existencia y ubicación de la Argentina por lo hecho por el quíntuple campeón mundial de automovilismo. La imagen de Brasil, por ejemplo, fue notablemente difundida por todo el mundo gracias a las actuaciones de su equipo nacional en los campeonatos mundiales de fútbol.**

**El viernes pasado una delegación de dirigentes del Club Y.P.F. entrevistó en su despacho en la Casa de Gobierno al secretario de Difusión y Turismo de la Presidencia de la Nación, señor Rodolfo Baltiérrez, para interesarlo en el auspicio gubernamental para la temporada internacional de automovilismo (que ya cuenta con puntaje para el Campeonato Mundial de Marcas). El señor Baltiérrez dio traslado de la petición —que había sido contestada en forma afirmativa por parte del equipo gubernamental anterior— al presidente de la Nación.**

**Confiamos en que el Gobierno sepa comprender el valor promocional que la Temporada tiene para nuestro país y las derivaciones posibles de la misma, así también como lo vital que es el apoyo estatal para la concreción de la misma.**

**La gente del Club Y.P.F. mientras tanto, se enfrenta con un problema surgido recientemente. Cuando elevaron a la CDI el pedido de fechas, se eligió el 10 y el 24 de enero de 1971 para la realización de competencias puntables de SP y de F-1 respectivamente. Ante el no otorgamiento de la segunda como integrante del calendario oficial del Campeonato Mundial de Conductores, el Club YPF pensó en realizar en reemplazo de la carrera de F-1, otra de Sport Prototipos sin puntos, por razones de practicidad (léase evitar un embarque y movimiento adicional de otra tanda de máquinas desde Europa al país).**

**Ahora bien, en el interín la CDI aprobó el calendario definitivo, adelantando sin causa aparente la fecha original de las 24 Horas de Daytona —que estaba anunciada para el 15 de febrero— para el 30 de enero.**

**Esta situación viene a embarullar bastante el panorama organizativo del Club YPF, ya que el tiempo mediaría entre la segunda carrera argentina y la prueba estadounidense sería muy exiguo. Esto obligaría al club argentino para que los concurrentes europeos se quedaran con sus máquinas y pilotos a la segunda carrera sin puntos en nuestro país, a ofrecerles transporte aéreo de sus máquinas, para que llegaran a tiempo a los EE. UU. De todos modos, es cuestión más de forma ($$$$$) que de fondo, y estamos seguros que el Club YPF lo sabrá resolver de la manera más conveniente.**

**G. M.**




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com




# 9 de Julio SP

**El niño Néstor Jesús García Veiga obtuvo un muy bien diez y fue felicitado por sus compañeritos por su composición sobre el 9 de Julio. Merced a su sensatez Andrea Vianini obtuvo mención en conducta y segundo puesto. Premio a la constancia a Nasif Estéfano. Buenas notas en general y un aplazado**

Por GERMAN SOPEÑA
y ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

Fotos: CARLOS AGUSTIN y
MARIOLINO CASTELLAZZO

*Andrea Vianini guía la columna en el comienzo de la segunda serie. García Veiga, sin embargo, domina la situación.*

Ganó la primera serie con más de medio minuto de ventaja sobre el segundo. Ganó la segunda serie circulando a un ritmo similar y en la tercera y última se dedicó a aplicar un simple planteo especulativo desde el cuarto puesto parcial para obtener un nuevo triunfo general amplio y tranquilo como casi todos los que conquistó durante el año y que ya le brindan prácticamente el campeonato de SP. El Nene García Veiga demostró nuevamente que él, su auto y su equipo funcionan a la perfección o por lo menos mucho, mucho mejor que todos los demás, y de allí salen los repetidos triunfos que lo ubican en el lugar número uno del campeonato.

Así como ganó el "Nene" García Veiga", todo el trámite de la

→

carrera puede calificarse de absolutamente normal en todo su desarrollo si exceptuamos quizá la clasificación interrumpida por una tormenta de tierra y que fue el único imprevisto de un fin de semana muy esperado en Nueve de Julio para inaugurar orgullosamente su autódromo.

En efecto, a las cuatro de la tarde del sábado se respiraba más tierra que oxígeno, no se veía nada porque los ojos de todos estaban repletos de molestos terrones y se generalizó el éxodo de regreso a la ciudad sin que la mayoría de los pilotos hubiera llegado a girar y producir los tiempos que podían conseguir. Por eso el ordenamiento de la línea de largada se arregló de acuerdo a tiempos bastante irregulares y que no reflejaron exactamente las posibilidades de cada auto, puesto que sus pilotos no habían tenido tiempo de exigirlos a fondo en el flamante trazado. De esa manera fue una lástima que Vianini tuviera que largar en la última fila por no haber dado ninguna vuelta al circuito y perdiéndose así el atractivo que plantea el habitual duelo entre "el Nene y el Tano", los dos conjuntos hombre-auto más veloces de SP. El primer puesto en la largada lo obtuvo Ruesch y en general dominaron en los tiempos los efectivos Truenos Sprint (del equipo de Steven y de la CDC) como también demostrarían luego su efectividad a lo largo de las tres series.

A pesar entonces de Vianini en la última fila —una cosa por cierto irregular— y del temprano abandono del nuevo auto de Berta en la primera vuelta de la primera serie, el resto de la competencia se desarrolló dentro de la normalidad y la costumbre más absolutas.

Al completar el primer giro de carrera García Veiga ya se había escapado de sus rivales y vuelta a vuelta aumentó la diferencia con el resto sin que nadie le pudiera oponer resistencia. La comodidad con que operó fue evidente y si a veces algún motor puede acercarse a la efectividad del Chevrolet de García Veiga, esta vez el motor hecho por Joseph se vio como netamente dominador de la situación. Los Ford V8 de Pairetti y Estéfano mostraron sus garras en algunos momentos pero no consiguen esa contundencia del seis en línea que es característica del auto de la CDC.

El nuevo circuito, por su parte, merece un buen gesto de aprobación. El dibujo es muy interesante para todos —actores y mirones—, hay curvas veloces peraltadas, curvas lentas, pista ancha y banquinas seguras y realmente brinda toda la imagen de un circuito muy seguro a pesar de poseer varios puntos donde el trompo puede ser fácilmente obtenido. No tantos elogios mereció el piso, muy rugoso pero no bien consolidado al parecer, lo cual provocó varios inconvenientes que se repitieron sistemáticamente en perjuicio de la mayoría de los pilotos. 1º) En algunos sectores se levantó el asfalto y había algunos pozos que desacomodaban los autos. La causa puede radicar en que faltó tiempo para fraguar la consistencia del asfalto, pero el hecho es que pozos había y estaban casi todos en las curvas peraltadas donde la inclinación de la pista marca prácticamente una única trayectoria y obligaba a todos los autos a pasar inevitablemente sobre los pozos sin la posibilidad de buscar otro dibujo. 2º) A consecuencia de las piedritas levantadas por el asfalto desprendido se rompieron muchos parabrisas y por ejemplo Nasif Estéfano padeció de lo lindo cuando en el momento de pasar al primer puesto parcial en la tercera serie reventó el parabrisas por alguna piedrita furtiva. 3º) Tercera consecuencia fastidiosa. Algunas piedrecillas o pedazos de asfalto se metían por las trompetas de los carburadores con el consiguiente perjuicio para el motor y así Cupeiro atribuyó la rotura de una válvula a un guijarro intruso que se coló por los carburadores, o Zampini nos explicaba que en las tres series los motores de los Ford-misano se venían abajo por culpa de los cuerpos extraños que se iban metiendo donde no correspondía.

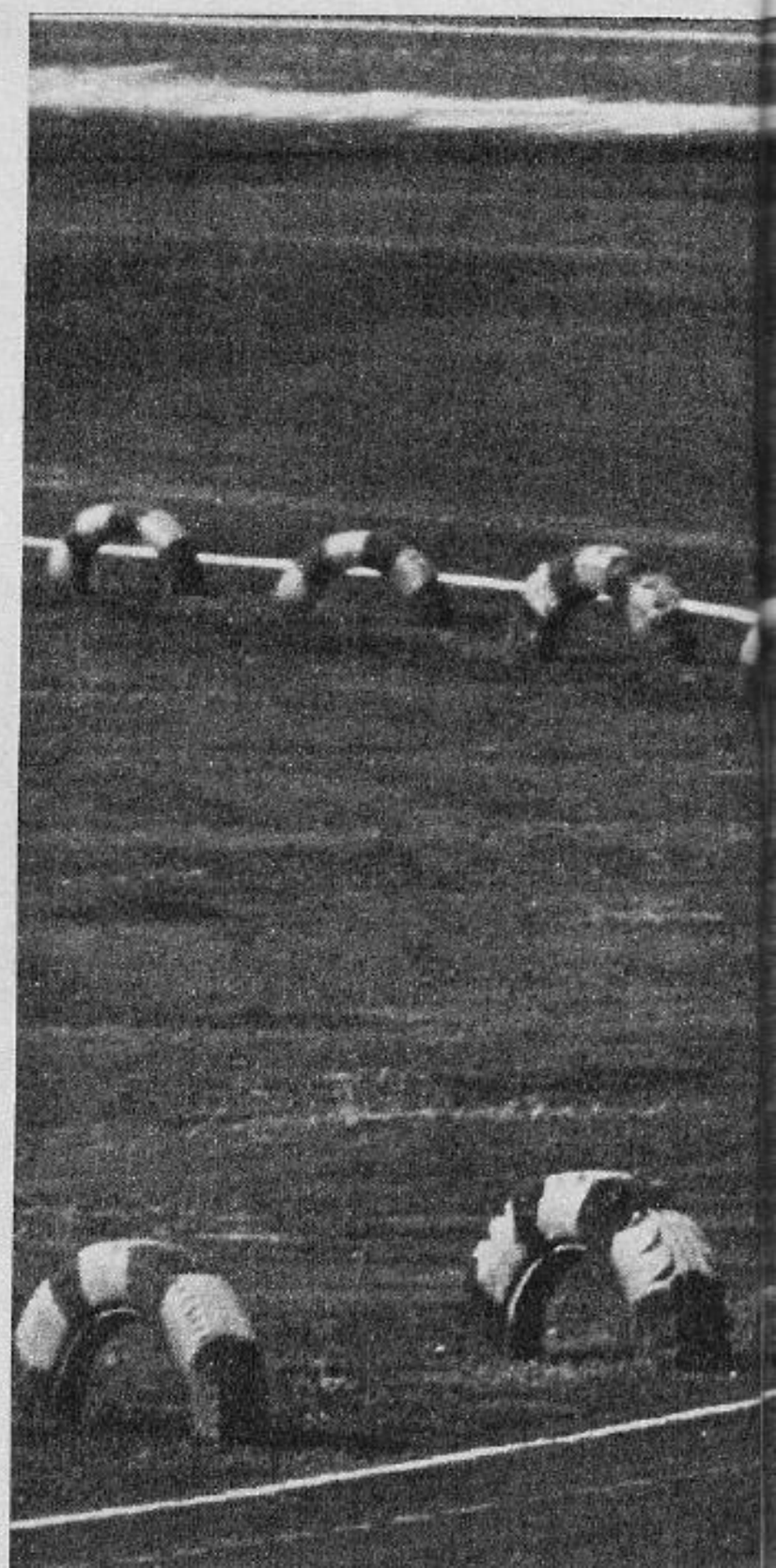
Apareció también el nuevo coche de Berta y concitó por supuesto el interés general de la gente. Un tanto desprolijo en sus detalles de terminado (muy al estilo de los autos europeos, donde ya no se brinda atención a esas minucias cuando lo que apremia es el tiempo) el auto es bárbaro en todos sus conceptos. Es tan parecido al Berta LR que uno se asombra de que tenga el motor adelante. Debajo también hay diferencias porque la suspensión trasera no es independiente sino un eje de Dion pero en general el auto es un alarde del aprovechamiento del lugar para disminuir lo más posible el tamaño de las formas, la altura y todo en general.

Lástima que se quedó en la primera serie y la reparación sólo llegó a terminarse para la última serie. Allí Berta y Di Palma tuvieron su revancha y el público aplaudió el triunfo parcial de un auto absolutamente nuevo y ya absolutamente competitivo con respecto a los demás. Claro que hay que tener una cosa en cuenta. Si bien Di Palma ganó la tercera serie —y que fue la más veloz de todas— las superiores condiciones del auto no parecen ser suficientes todavía para equiparar la gran diferencia de caballos que hay en este momento entre el motor Tornado y el Chevrolet de García Veiga. Di Palma ganó, sí, pero a su vez García Veiga sólo se preocupaba de mirarlo de cerca a Vianini sin importarle mucho el resultado parcial de la serie. La duda quedó en el aire pero en un mano a mano eventual las ventajas estarán todavía del lado de los HP y "esos" los tiene Chevrolet.

En cuanto a las actuaciones individuales cabe destacar, además de las de García Veiga y Vianini (muy sensato en su accionar), la del turco Nasif, tercero a pesar de varios problemas, y que durante la tercera serie estuvo a punto de pasar al frente, cuando inesperadamente lo traicionó el parabrisas. Ruesch, Monguzzi y Marito García anduvieron también en forma muy correcta cuando los autos se portaban bien, mientras por el lado de la gente de Ford, Pairetti punteó un rato hasta que un trompo (producto de una goma desinflada) lo relegó de golpe. Por lo menos insinuó algo más que lo de

*La máquina debutante; la gran novedad: el Berta Tornado con evidentes reminiscencias del Berta LR a pesar de su motor delantero. Buen triunfo en la tercera serie.*

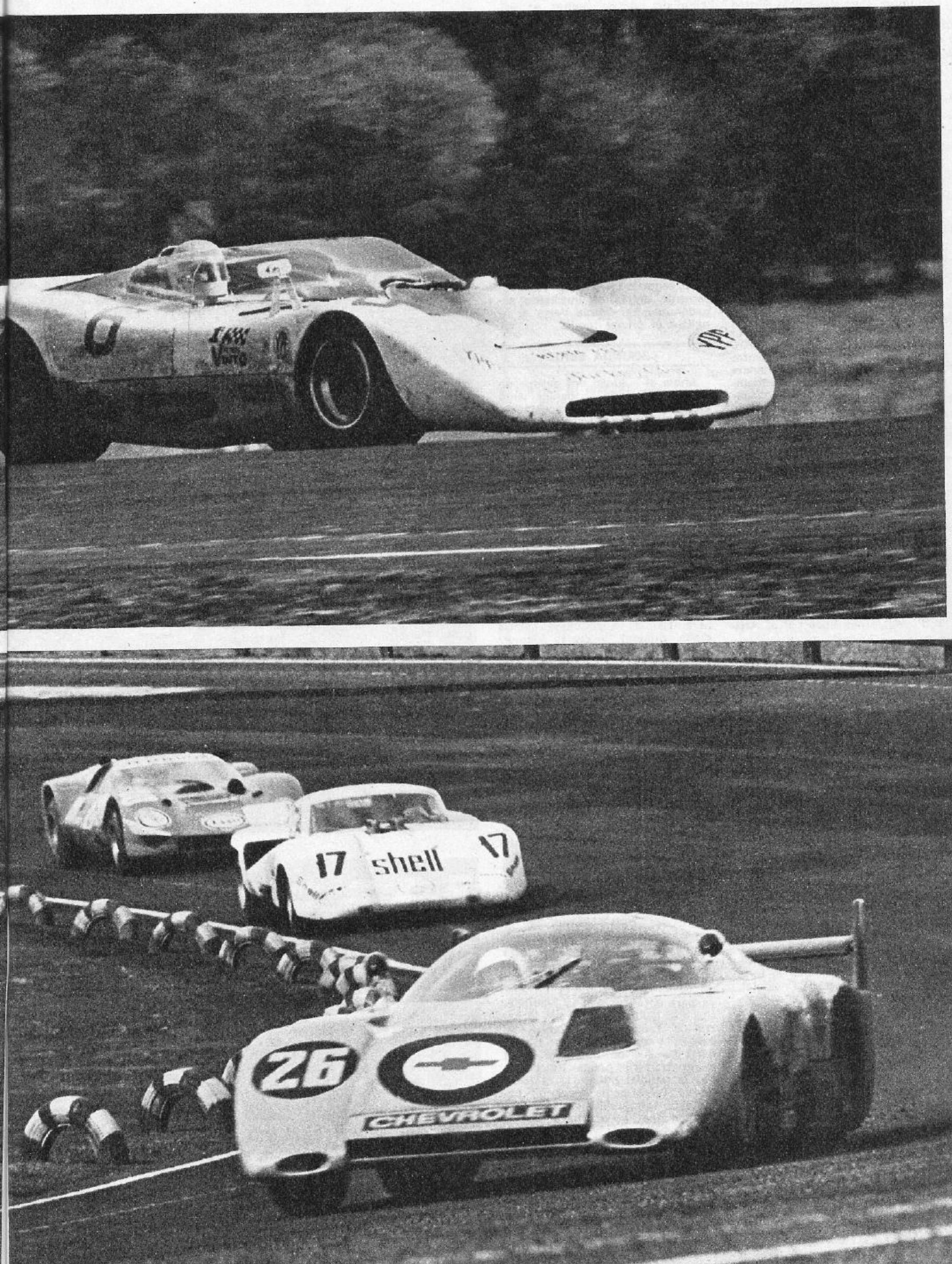




*Una secuencia de la primera serie. Marito García perseguido por Nasif Estéfano y Andrea Vianini que iba rumbo al segundo puesto. Dieron espectáculo.*



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


17 shell 17
26
CHEVROLET

costumbre. Bien finalmente Gastón Perkins con esa Liebre que ya es realmente vetusta, pero exprimiendo siempre a fondo un motor que daba más de lo que podía.

Lindo todo lo visto en Nueve de Julio. Un autódromo nuevo y de los buenos, un piloto que ya prácticamente es campeón y también es de los buenos. Ante tanta bondad, buenas noches, buena gente. Y pasemos a los datos cronológicos.

## PRIMERA SERIE

Veinte máquinas esperaban ansiosas que la bandera les permitiera hacer el primer reconocimiento veloz y en competencia al nuevo circuito. Todos estaban —en cuanto al terreno a estrenar— en las mismas condiciones. Muy pocos se habían instalado en 9 de Julio un par de días antes del sábado y para girar y habituarse, lo que hubiera sido una maniobra inteligente. Porque como ocurre siempre, solamente la experiencia "in situ" hace mejorar los tiempos de cada circuito al ir encontrando las relaciones óptimas, etc. Para colmo el sábado de repente hubo que parar la clasificación "so" riesgo que el tornado (metereológico, no IKA Renault) que venía cerrando el cielo por el oeste se llevara autos, pilotos, puestos de chorizos, pedazos de pavimento, etc. Por esa razón y alguna otra fue que todos esos veinte pilotos (un verdadero record de asistencias en lo que hemos visto de la actual temporada) dependían para el papel o papelón final, exclusivamente de su capacidad y velocidad para "encontrar" un circuito por un lado y especular con la diferencia mecánica por el otro.

Para eso cuando dieron el ¡Ya!, Luisito Di Palma pensó que lo mejor sería andar con pie de plomo y aplastó con ganas el acelerador. Pero por poco, porque al iniciar el primer diálogo con las curvas la cadena de distribución lo dejó con las ganas de cumplir apenas una sola vuelta. Del número original de postulantes, había que descontar a Omar Cuvertino y al maestro Eduardo Copello a quien aquejaba un problema de válvulas que parecía solucionado faltando un par de minutos para el comienzo, pero en definitiva no le permitió largar. Así fue como ya en la primera pasada por los boxes el Nene García Veiga era líder absoluto del asunto. Lo escoltaban dos máquinas blancas, Monguzzi y Ruesch en ese orden. Detrás de ellos Nasif, Marito García y Pairetti completaban el lote de punta. Las cartas estaban sobre la mesa y todo parecía indicar —una vez más— que la torta de 9 de Julio la cortaría Chevrolet. El Nene se desempeñaba con absoluta seguridad y fineza en todas las curvas del circuito, mientras el sonido de su motor acompañaba el cálculo más optimista.

Promediando la serie Monguzzi se había retrasado y era su compañero Ruesch quien estaba segundo detrás de García Veiga por cinco segundos de diferencia. Monguzzi conservaba el tercer puesto pero García venía apurando para devorarlo, mientras detrás de él Vianini, luego de una interesante discusión lo superaba a Nasif Estéfano. Jorge Cupeiro abandonaba por una válvula rota después de girar un par de vueltas en evidente inferioridad mecánica, Marincovich había también ingresado en boxes con el parabrisas destrozado (rotura muy de moda el domingo) y la correa del ventilador fuera de su lugar. En cuanto a los dos coches que llevó Pronello (Halcón para Zunino y Huayra Spider para Urruti) el mejor desempeño estuvo a cargo de Federico con el abierto, quien desde atrás y merced a un buen manejo logró terminar en séptima posición. El otro coche estaba en evidente inferioridad mecánica, el motor no tiraba y no podía salir del último lugar. Ruesch también con el parabrisas roto abandona y desde atrás, ante las fallas en el motor de Monguzzi empuja Andrea Vianini con Marito García para finalizar segundo y tercero respectivamente detrás del merecido ganador que fue García Veiga al finalizar el primer tercio.

## SEGUNDA SERIE

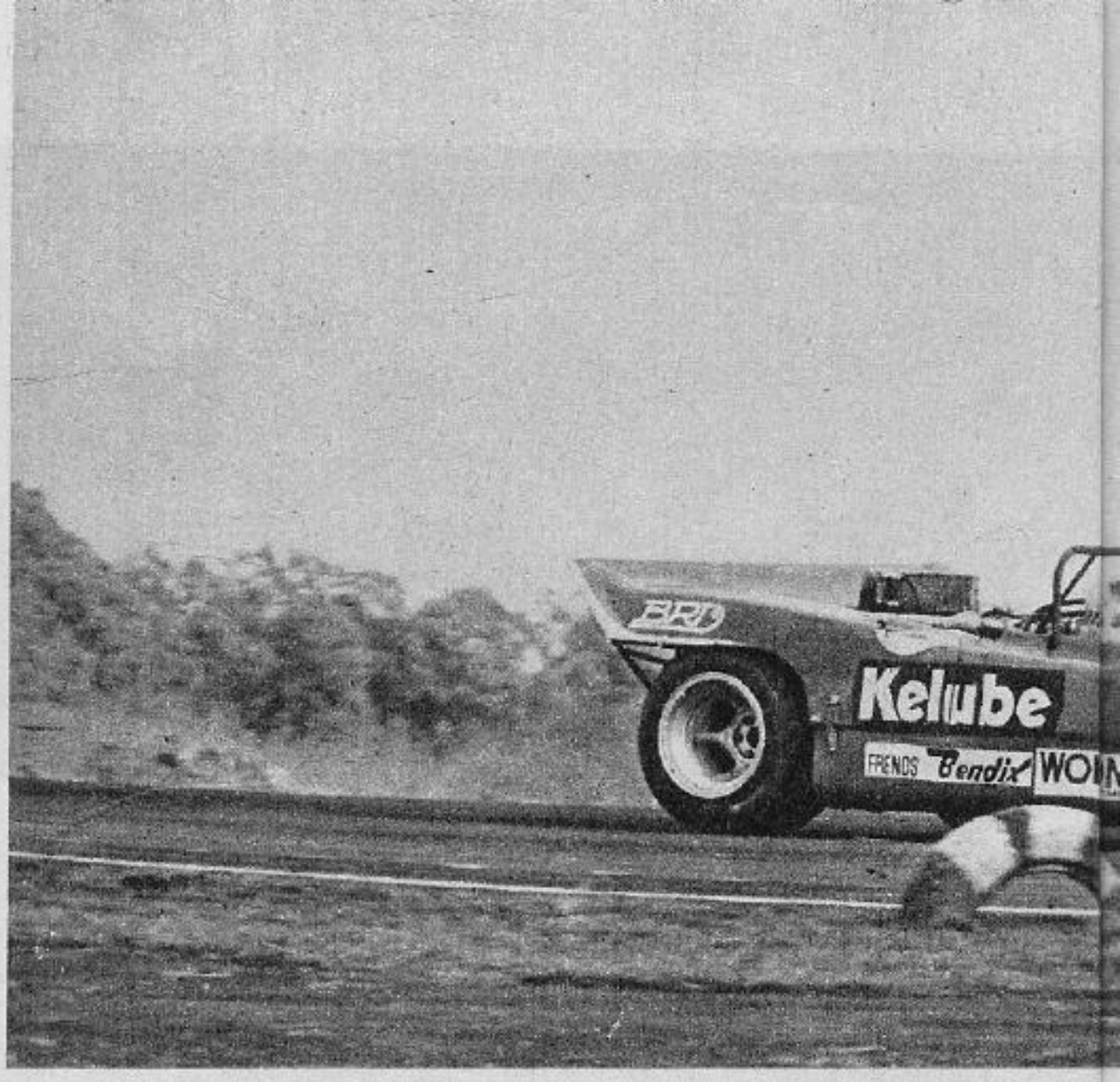
Ahora sí —luego del avance de la primera serie— Vianini largó en primera fila y el espectáculo estaba asegurado. Ganó el primer puesto en la largada y lo conservó durante todo el desarrollo de la primera vuelta. El motor no daba como para alejarse sin embargo, y en el segundo giro nuevamente García Veiga tomó el comando de la situación. El pobre Nasif mientras tanto paró en boxes en su primer pasada nomás para quitar los pedacitos de su primer parabrisas roto del día.

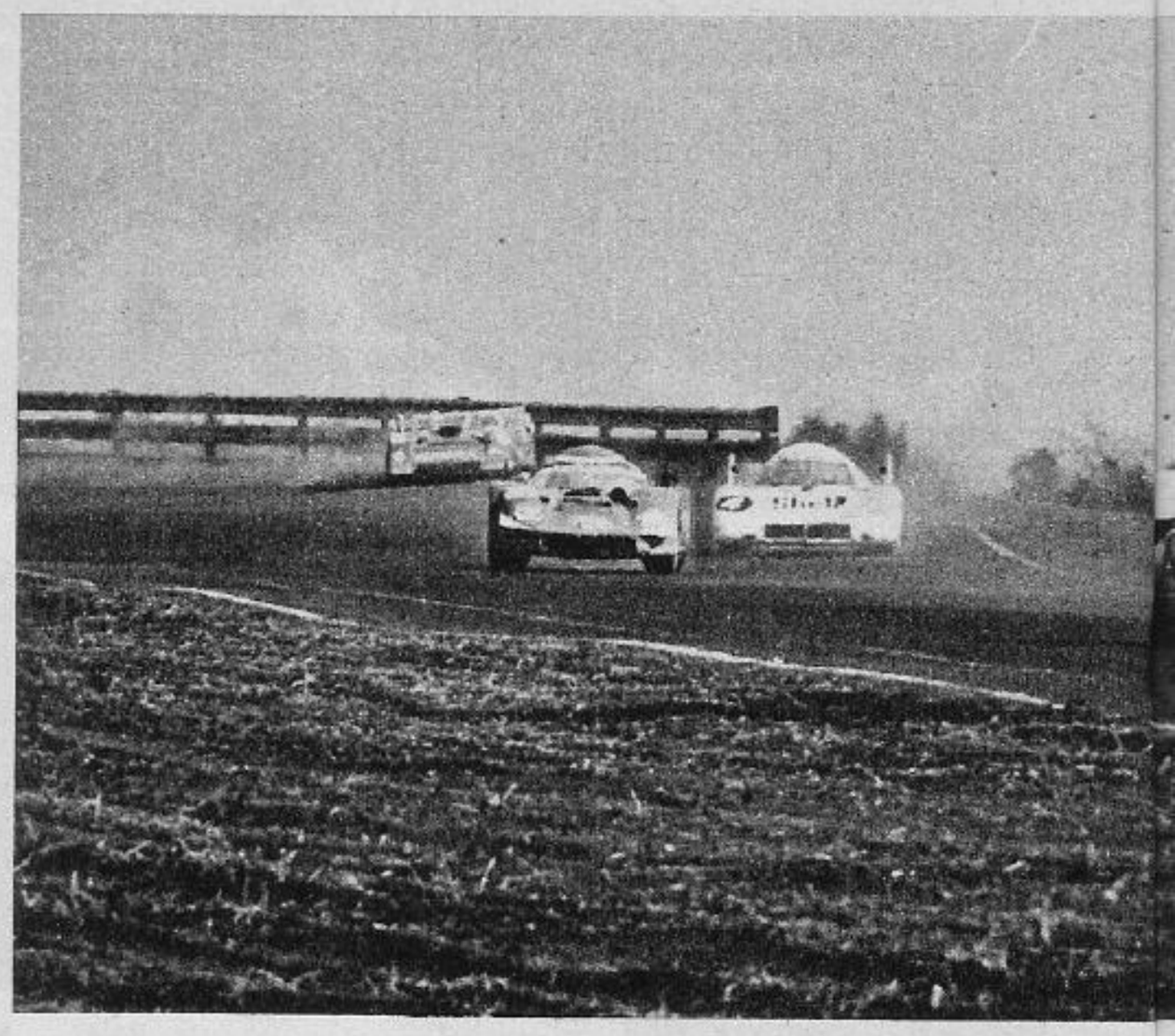
En la segunda vuelta paró Marito García con el tubo del eje de Dion roto y en la pista la situación se planteó de la siguiente manera. García Veiga, como hemos dicho, primero, y detrás Vianini, Pairetti, Ruesch, Urruti, Gradassi, Marincovich, Zunino, Ternengo y Pauloni, escalonados en ese orden.

Acicateado sin duda por Vianini, García Veiga imprimió un ritmo más veloz que el empleado en la primera serie y entonces se produjo el record de vuelta. Ruesch y Pairetti disputaron el tercer puesto durante toda la serie y Urruti que venía quinto tuvo que parar cuando el motor decidió romperse todo. Nada alteró el ritmo normal de la serie y Zunino se encaramó con el Halcón al quinto puesto quedando Marincovich sexto y Ternengo séptimo, que llegó con lo justo por culpa de una manguera de agua rota.

## TERCERA SERIE

Si la segunda serie fue quizá la más entretenida, la tercera en sus aprontes daba la posibilidad de volver a ver al Berta LR que ya para entonces estaba reparado. Del otro lado del alambrado la barra de Temperley vociferaba: **¡Y dale... y dale... y dale Joseph dale!** Lo que en otra palabra se podía traducir como ¡Chocolate por la noticia! porque si el Nene García Veiga podía tener un poquito de intranquilidad por la definición final, no ocurría lo mismo institucionalmente con la gente responsable de la marca de su motor. Porque detrás de él todo se reducía a un escalonamiento de Chivos hasta llegar a Nasif Estéfano quien era el mejor de los Ford. En parte gracias también a la

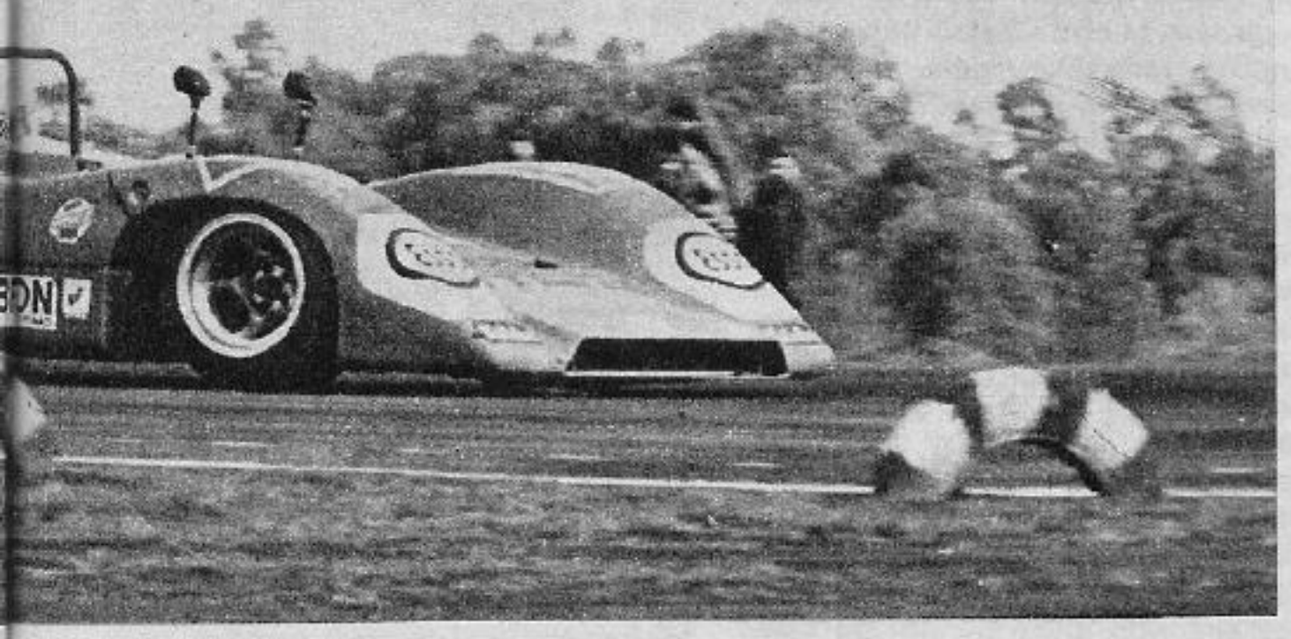







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



## DIALOGO CON KITTERMANN

Llegó en la misma mañana del domingo en avión y se ubicó en el techo del camión de Ford, prismáticos en mano, para observar todos los detalles de la carrera. Douglas Kitterman, "capo" máximo de Ford Motor Argentina no oculta el placer que le produce asistir a las carreras de SP aunque los motores Ford no brinden satisfacciones habituales y se avino sin dificultad a un rápido diálogo con CORSA:

**—¿Por qué no se obtuvieron resultados positivos este año con los motores Ford?**

—Por varias razones pero también hay que tomarlo como un paso momentáneo en el proceso de experimentación que siempre se practica. Los motores Chevrolet andan mucho y nosotros tenemos que buscar más potencia también.

**—¿Pero no hay fallas a lo mejor en la preparación?**

—Siempre hay fallas. Somos humanos como todos.

**—¿Usted también se ocupa del aspecto deportivo durante la semana o sólo viene a ver las carreras?**

—No. Prácticamente dedico un tiempo todos los días a la parte deportiva de la empresa y voy a preguntar qué se hace.

**—¿Piensa cambiar de alguna manera la política deportiva?**

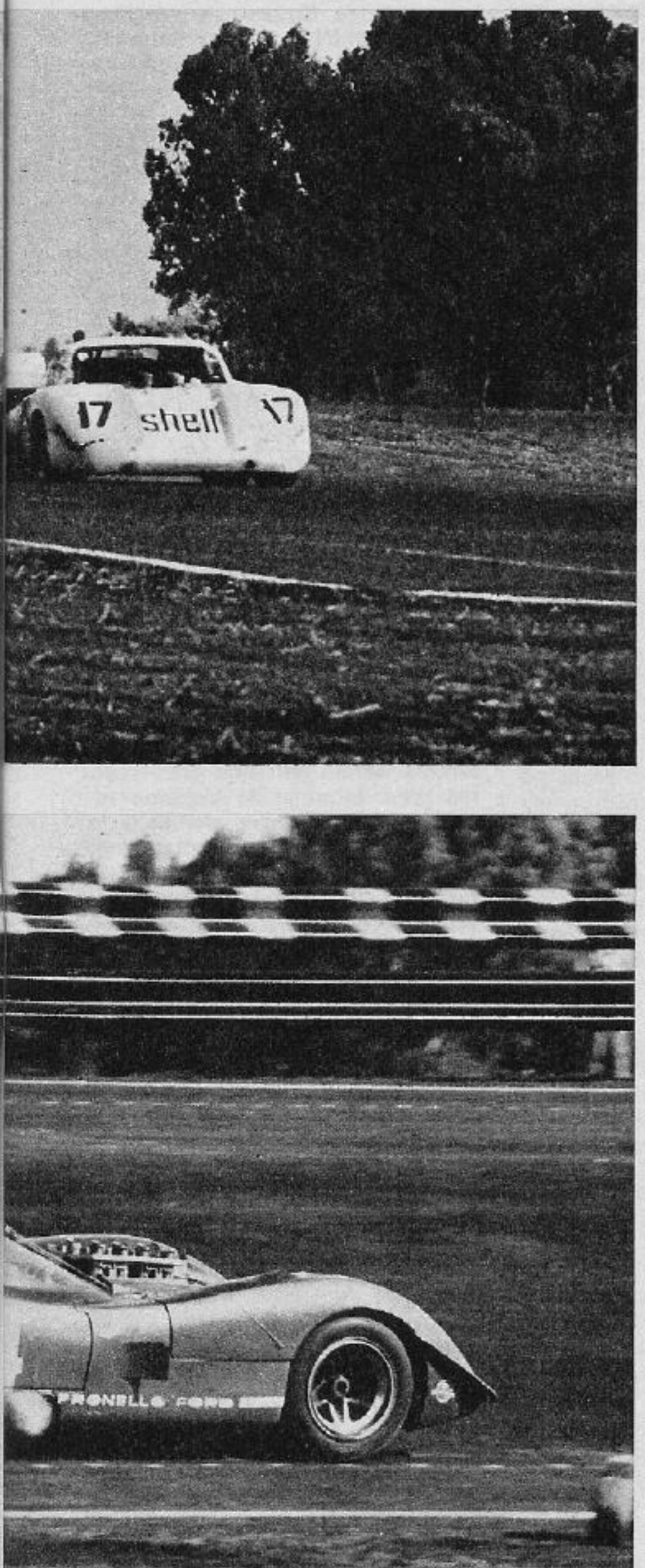
—No. Creo que está bien como está ahora, trabajando y experimfentando, como ahora.

**...—¿Y la llegada del Ing Eftimides no cambiará nada?**

—El ingeniero Eftimides viene de México a ocupar el cargo de ingeniero jefe de toda la empresa y por lo tanto supervisará también la parte deportiva. Esta misma semana ocupará su nuevo cargo.

**—¿Siempre le gustaron las carreras de autos?**

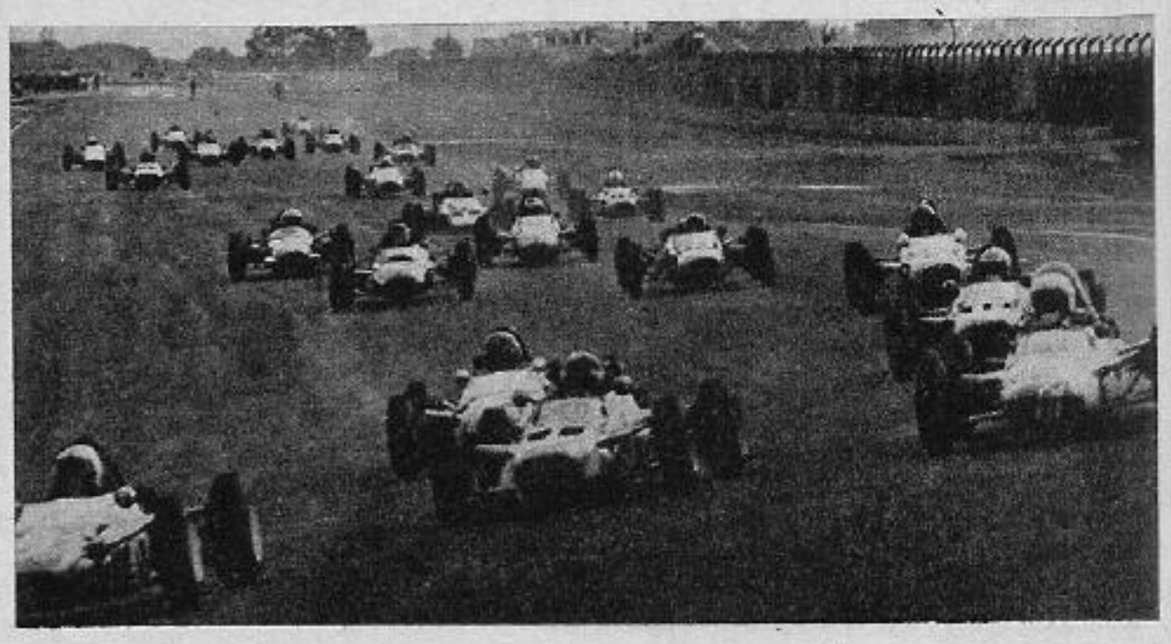
—No. Aprendí a verlas y me gustaron aquí en la Argentina.




*Otra máquina novedosa. El Avante Tornado tres litros, motor atrás. Lindo auto aunque falta potencia.*

*Momentos decisivos de la tercera serie. Con el parabrisas roto Nasif Estéfano conserva el segundo lugar ante los embates de Vianini y Ruesch y mientras tanto, más atrás, se ve a Pairetti, en trompo, golpeando el guard rail.*

*Humito y no va más para el Huayra de Urruti. Fue en la segunda serie y el motor dio los últimos ¡hurras!*



## FORMULA CUATRO

Mientras los Sport Prototipos reparaban muchos de sus heridos órganos en los boxes, salieron los Fórmula Cuatro a la pista. La carrera fue a dos series sobre diez circuitos y se vio en la largada una cantidad inusitada de vehículos.

En el inicio de la competencia fue Belloni quien acaparó la punta seguido de Bouvier, Laskac, Lavenna y De Rossi. Lavenna en la tercera vuelta pasó al segundo puesto y luego fue desplazado por Bouvier. Gran lucha se planteó entonces, para satisfacción del público. En la cuarta vuelta, Laskac fue quien pasó a la segunda posición manteniéndose siempre al frente Belloni. En la séptima vuelta, Laskac concretó un rush impresionante y pasó a comandar la competencia. Esa posición la manuvo Laskac hasta el final, cuando el Comisario deportivo de la competencia, Abraham Sleimen, se olvidó de bajarle la bandera.

Pero lo que sí estuvo al orden del día —amén de la calidad conductiva del ganador— fueron los autazos y los trompos de donde surgieron varios autos despanzurrados por los encontronazos.

La seguna serie de F.4 fue un monólogo a cargo de Laskac, mientras en los puestos de privilegio luchaban De Rossi, Raltzin y Expósito. Belloni, posible rival de Laskac, abandonó de entrada por problemas en su auto. Laskac en las últimas vueltas, ablandó el tren de marcha y Raltzin, lo pasó, regulando luego Laskac la marcha hasta ganar la clasificación general por suma de tiempos.

**Dos series y clasificación por suma de tiempos**

| Pos. | Nº | Pilotot | Marca | Tiempo |
|---|---|---|---|---|
| 1º | 5 | Laskac, Juan Pedro ..... | Crespi-Renault ..... | 39m25s5\|10 |
| 2º | 3 | De Rossi, Héctor ..... | Crespi-Renault ..... | 40m 0s7\|10 |
| 3º | 38 | Raitzin, Marcelo ..... | Crespi-Renault ..... | 40m 9s2\|10 |
| 4º | 1 | Expósito, Raúl ..... | Crespi-Renault ..... | 40m23s4\|10 |
| 5º | 9 | Lavenna, Juan Carlos .... | Crespi-Renault ..... | 40m27s6\|10 |

PROMEDIO GENERAL: 138,128 km|h.




*Pairetti también integrado a la cofradía de los cascos integrales. Anduvo punteando y pudo colocarse bien pero una goma no lo quiso.*

mala suerte del genial Oreste a quien otro le hubiera sido el cantar de no haber intervenido la rotura de distribución. Por eso le tocó largar en esta última parte muy atrás. Para permitir que de entrada García Veiga se tomara el gran piróscafo. Pero por allá atrás, algo lo retrasó y Pairetti pasó en la primera vuelta al frente del lote. Pero tampoco le duró mucho la alegría a este otro arrecifeño, ya que una goma desinflándose de a poco lo obligó a realizar los dibujos más raros en cada curva, con trompos y demás. Y ya, señores, estaba allí Luisito Di Palma con un sonido a locomotora y una actitud que no dejó lugar a dudas: "Este se pela la serie...". A partir de entonces, en cuanto a la punta todo se limitó a aumentar la distancia por parte de Di Palma con respecto al resto. Y este resto lo integraban en orden de aparición Estéfano (bien), Vianini, García Veiga, y Ruesch. Pero al promediar la serie Cacho Ruesch quien fue de los más parejos a pesar de los inconvenientes que sufrió todo el mediodía se colocaba segundo. Para determinar también el final de las posibilidades de vanguardia de Estéfano al rompérsele el parabrisas. Para entonces Mauricio García había trepado hasta el tercer lugar con el otro Chelco impecable, Andrea inmediatamente detrás y García Veiga quinto tranquilo y sin hacerse problemas con el seguro triunfo de terminar todo así. Y así terminó todo, salvo algunos cambios sobre el tercio final, cuando ya Pairetti desertaba definitivamente, lo mismo que el Colorado Zunino cuyo Ford rompióse todo bajo el capot. El Nene no se conformó con su lugar y ya terminando todo, se adelantó a Vianini para que le bajaran la bandera en cuarta posición y ganador del día. Cacho Ruesch pudo terminar esta vez segundo luego de un gran desempeño con Mauricio García y el Nene como inmediatos posteriores y quinto en ésta Vianini quien por suma de tiempos resultaba segundo. Nasif, merecedor de algo mejor finalizó esta última serie sexto.

## GRAN PREMIO INAUGURACION 9 DE JULIO AUTOMOVIL CLUB

**Autódromo Municipal de 9 de julio**
**(Circuito de 4.614,85 mts.) 26-7-70**

### Primera Serie

| Pos. | Nº | Piloto | Marca | Tiempo |
|---|---|---|---|---|
| 1º | 7 | García Veiga, Néstor | Chelco I-Chevrolet ..... | 24m27s5 |
| 2º | 10 | Vianini, Andrea ..... | Baufer-Chevrolet ..... | 24m58s2 |
| 3º | 26 | García, Mauricio .... | Chelco II-Chevrolet ..... | 24m59s1 |
| 4º | 17 | Estéfano, Nasif ..... | Romero-Ford ..... | 25m10s |
| 5º | 22 | Monguzzi, Angel .... | Trueno Sprint Chevrolet .. | 25m20s3 |
| 6º | 9 | Pairetti, Carlos ..... | Fordmisano ..... | 25m44s8 |
| 7º | 14 | Urruti, Federico ..... | Pronello-Ford ..... | 25m48s9 |

PROMEDIO DEL GANADOR: 169,836 km|h.
RECORD DE VUELTA: García Veiga, en la 9ª, en 1m25s4, a 174,145 km|h.

### Segunda Serie

| Pos. | Nº | Piloto | Marca | Tiempo |
|---|---|---|---|---|
| 1º | 7 | García Veiga, Néstor | Chelco I-Chevrolet ..... | 24m 6s1 |
| 2º | 10 | Vianini, Andrea ..... | Baufer-Chevrolet ..... | 24m 9s8 |
| 3º | 4 | Ruesch, Carlos ..... | Trueno Sprint Chevrolet .. | 24m13s5 |
| 4º | 9 | Pairetti, Carlos ..... | Fordmisano ..... | 24m42s5 |

PROMEDIO DEL GANADOR: 172,326 km|h.
RECORD DE VUELTA: García Veiga, en la 6ª, en 1m32s8, a 179,024 km|h.

### Tercera Serie

| Pos. | Nº | Piloto | Marca | Tiempo |
|---|---|---|---|---|
| 1º | 6 | Di Palma, Luis ..... | Berta LR-Tornado ..... | 23m58s9 |
| 2º | 4 | Ruesch, Carlos ..... | Trueno Sprint Chevrolet .. | 24m32s6 |
| 3º | 26 | García, Mauricio .... | Chelco II-Chevrolet ..... | 24m35s6 |
| 4º | 7 | García Veiga, Néstor | Chelco I-Chevrolet ..... | 25m 2s7 |
| 5º | 10 | Vianini, Andrea ..... | Baufer-Chevrolet ..... | 25m12s9 |
| 6º | 17 | Estéfano, Nasif ..... | Romero Ford ..... | 25m20s3 |

PROMEDIO DEL GANADOR: 173,189 km|h.
RECORD DE VUELTA: Luis Di Palma, en 1m33s5, a 177,384 km|h.

### Clasificación final por suma de tiempos

| Pos. | Nº | Piloto | Marca | Tiempo | Vts. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1º | 7 | García Veiga, Néstor | Chelco I-Chevrolet .. | 1h13m36s3 | 45 |
| 2º | 10 | Vianini, Andrea ..... | Baufer-Chevrolet .... | 1h14m20s9 | 45 |
| 3º | 17 | Estéfano, Nasif ..... | Romero-Ford ..... | — | 44 |
| 4º | 4 | Ruesch, Carlos ..... | Trueno Sprint Chev. . | — | 41 |
| 5º | 15 | Perkins, Gastón ..... | Liebre-Tornado ..... | — | 40 |

PROMEDIO DEL GANADOR: 169,283 km|h.

## CAMPEONATO ARGENTINO DE SPORT PROTOTIPO

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1º | Néstor García Veiga ..... | 24 | puntos |
| 2º | Carlos Ruesch ..... | 11,5 | ,, |
| 3º | Jorge Cupeiro ..... | 9,5 | ,, |
| | Héctor Luis Gradassi ..... | 9,5 | ,, |
| 5º | Eduardo Copello ..... | 8 | ,, |
| 6º | Nasif Estéfano ..... | 5 | ,, |
| 7º | Mauricio García ..... | 2,5 | ,, |
| 8º | Luis Di Palma ..... | 2 | ,, |
| | Andrea Vianini ..... | 2 | ,, |
| 10º | Carlos Marincovich ..... | 1 | punto |
| | Federico Urruti ..... | 1 | ,, |
| | Coco Barragán ..... | 1 | ,, |
| 13º | Evaristo Aranzana ..... | 0,5 | ,, |

## PIEDRITAS SUELTAS

El Ford-misano de Marincovich se resintió en la primera serie y ya nadie pudo arreglarlo para que fuera como antes. Se rompió la correa de la bomba de agua y la consiguiente recalentada habría provocado la rotura de una válvula porque el motor tiraba menos y vibraba muchísimo según el propio piloto.

Entre paréntesis, los dos autos del equipo de Formisano tenían tapas de cilindros diferentes porque mientras el motor de Marincovich conservaba las de aluminio que utilizan habitualmente, el motor de Pairetti regresó a las viejas tapas de hierro (aparentemente con buen resultado). Sin embargo no hubo opiniones concordantes respecto a dichas tapas. Algunos decían que las usaron porque tenían un motor viejo y lo armaron con lo que tenían. Otros dijeron que no, que se volvía a experimentarlas para ver que pasaba y si funcionaban se adoptarían nuevamente.

"A las cinco vueltas de largada la segunda serie noté que los cambios se endurecían —explicaba Vianini— y opté por seguir sin usar el embrague. Pero todo el mecanismo de la transmisión está medio resentido y no sé si aguantará el esfuerzo de la tercera serie. Cambiamos la bomba de aceite que refrigera el diferencial pero no sé si llegaré al final. De todas maneras como no puedo ganar voy a terminar la carrera en forma tranquila y cuidando el segundo puesto que tengo". Maniobra inteligente de Vianini que luego de llegar se manifestaba contento por su rapto de sensatez.

Los dos motores Ford de Pronello se rompieron religiosamente pero en ningún momento anduvieron del todo bien. Entre series les cambiaron los imagnetos pero según Pronello el error está en usar magnetos, una solución hoy en franco desuso.

En charla del sábado a la noche recogíamos algunos ecos de Rafaela. Y sobre todo del americano que vino a considerar la posibilidad de traer los coches de Indianápolis a correr a la Argentina. "Le gustó el circuito de Rafaela, y propuso algunas pequeñas modificaciones. Por lo demás, la semana que viene se le enviará un informe completo y él enviará otro de los cambios que propone. Entre el informe que irá de la Argentina va un estudio que se está realizando con miras a televisar la carrera en colores (vendrá un equipo de gente de allá) y mandarla a Estados Unidos vía satélite. Sería sensacional y la primera vez que se hace una cosa así en Sud América. En cuanto a los pilotos, el norteamericano se quedó muy convencido con el manejo de Andrea Vianini y el Turco Nasif Estéfano. Su tercer "pollo" es Carlitos Pairetti, pero a éste ya lo conocía.

Sobre el techo del camión de Berta, un morochito muy conocido observaba muy concentrado cómo trabajaban en el LR. Era el "Rey" (Palito Ortega) quien se confiesa "hincha" de Luisito Di Palma. Y para que lo viera correr Patricio Peralta Ramos se encargó de transportarlo hasta 9 de Julio. Parece que le gustó el ruido.

Un grupo de esforzados hombres de trabajo reparaban el coche del Nene Ternengo. Era su eficiente equipo de mecánicos quienes intentaban todo lo posible para que pudiera intentar la tercera serie. Faltando tres vueltas para terminar la segunda reventó una manguera de agua lo que provocó un recalentamiento que quemó la junta de tapa. No pudieron terminar a tiempo. Lástima, porque el jefe de mecánicos de ese equipo es ni más ni menos que el inefable Cacho Garavaglia, quien se preocupó por hacer un buen papel en su tierra "Dejaaame, si yo nací por aquí cerca, querido...".

"Si no perdía esas tres vueltas por culpa de un terminal de la bobina que se salió..." —reflexionaba Gastón Perkins antes de salir a correr la última serie. El motor de su Liebre andaba como nunca a pesar que el auto estaba mal multiplicado porque habían colocado una relación de diferencial de 2,87 a 1, que para este circuito es demasiado larga a pesar de las condiciones del motor Tornado.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RALLY "VUELTA DE LOBOS"

# CON BARRO Y A LA EUROPEA

## En la modalidad del Londres - México -salvando las distancias- se corrió la Vuelta de Lobos, cuyo protagonista fue el barro. En la clase "A" Cuevas - Dechechi, en la "B" Carando - Lorenzutti y en la "C" Bergamasco - Romieu. En Grupo 1 Aberastury Bros

Por CARLOS NEIRA

Una cosa es correr por caminos embarrados y otra cosa es caminar por barros corridos. La cita de Peer O'Grullo es válida al referirse al Rally "Vuelta de Lobos" que la Asociación Argentina de Rally hizo correr el domingo por caminos de la zona que tiene por centro a la referida ciudad y a la de Monte. No ocultamos que nuestra primera tentación fue titular esta nota "Un rally pasado por barro" y que si no lo hicimos es porque ya hace años, a otra carrera similar la bautizamos con lo mismo.

Los noventa competidores que salieron de Lobos a las siete de la mañana para cumplir con un circuito que enlazaría a las localidades de Uribelarrea, Cañuelas, Udaondo, Ranchos, Gral. Belgrano, Real Audiencia, Las Flores, Gorsch y Monte, encontrarían en el barro— motivado por la continua lluvia que acompañó la carrera— al adversario más difícil y pertinaz.

Consecuente con la idea presentada en el rally "Vuelta de Entre Ríos", la A.A.R. continuó con la política de simplificar el desarrollo de este tipo de pruebas, especialmente en lo que a la labor del navegante se refiere. Sencillamente la tarea de éste se limita a "cantar" el camino al piloto, suprimiéndose los cálculos y cuentas a que se lo somete en los ralies tradicionales. Ni más ni menos que lo que se hizo en la Londres-México.

Tierra en todo el recorrido y cuatro "primes" de cincuenta a ochenta kilómetros de extensión, sirvieron para calibrar a los que más fuerte pudieron andar en el chirle elemento.

Los participantes fueron divididos en cuatro clases: Grupo 2 hasta 1150 cm3, Grupo 2 hasta 2000 cm3, Grupo 3 de más de 2000 cm3 y Grupo 1 hasta 800 cm3 (para Fiat).

En la clase grande cuatro marcas —Torino 380 W, Chevrolet Super, Dodge GT y Falcon XP— salieron a dirimir con "tutti". Y Bergamasco-Romieu sacó 45 minutos al segundo poniendo toda su sapiencia para definir en los tramos topográficamente más "pesados". Por otra parte, en sólo uno de los "primes" fue vencido por el Chevrolet de Carrizo-Ruiz Moreno, que se retrasaron luego. La labor del quilmeño Bergamasco fue impecable y lo reitera en una de sus acostumbradas actuaciones en la clase.

En la "B" la lucha se definió a favor de los Peugeot al quedarse el más temible representante de la contra: Scalerandi-Pizzo con la cupé amarilla, que cuando termina una carrera está siempre en los lugares de privilegio. La mano ejecutora (o los brazos) fueron los de "Puchi" Carando que además se impuso a los coches de la clase superior, al bajar en casi seis minutos el tiempo de Bergamasco. Con esa referencia está todo dicho. Pero además ganó dos de los "primes" dejando el restante para su coequipier del Avellaneda A.C., Alberto Otero. T. Lustig (el hermano del habitual conductor en pareja con Rosenfeld, del Peugeot de Lanús) no desentonó y "echó" un lindo tiempo para la vuelta.

En "A" la cosa fue más confusa y prevaleció la habilidad del ganador de la clase en el "Pritista Cuevas que superó a Strube mavera" del año pasado, el fiay a su Renault. Pese a que en la clase faltaron los más conspicuos cultores, los tiempos logrados fueron —comparándolos con los de las clases mayores— insólitamente buenos. Cosa que se puede acotar también a los de la subclase para Fiat 600. Es que en realidad, por las anormales condiciones del terreno, prevaleció el manejo sobre la potencia de los motores. Halago para Aberastury y para Jases, primero y segundo en la clase más poblada, gracias a la fiebre desatada por el rally de los 1000 Km de Fiat.



*Primer triunfo de Puchi Carando, y a lo grande: no sólo ganó su clase sino también la general.*

### RALLY VUELTA DE LOBOS

### 450 km - Turismo Grupo 2 y Grupo 1

*Clase A (Turismo Grupo 2 hasta 1.150 cm3): Tiempo ideal: 6h30m0s*

| Pos. | Nº | Pilotos | Auto | Penalización |
|---|---|---|---|---|
| 1º | 101 | Cuevas-Dechechi ..... | Fiat 600 E ..... | 24m48s |
| 2º | 104 | Strube-Maldonado ..... | Renault Gordini .... | 32m48s |
| 3º | 105 | Jaichenko-Casale ..... | Fiat 600 E ..... | 1h12m50s |
| 4º | 108 | Castillo-Bonfante ..... | Renault ..... | 1h27m46s |
| 5º | 109 | Di Santo-Grazzia ..... | Citroën 2 CV ..... | 1h47m46s |

*Clase B (Turismo Grupo 2 de 1.150 cm3, hasta 2.000 cm3) Tiempo ideal: 6h40m0*

| Pos. | Nº | Pilotos | Auto | Penalización |
|---|---|---|---|---|
| 1º | 207 | Carando-Lorenzutti ..... | Peugeot 404 ..... | 1h19m11s |
| 2º | 209 | T. Lustig-Rosenfeld ..... | Peugeot 404 ..... | 1h40m 8s |
| 3º | 205 | Vallone-Robbiolo ..... | Fiat 1.50 Berlina ... | 2h 4m41s |
| 4º | 204 | Sinisgalli-Valdatta ..... | Fiat 1.500 Berlina ... | 2h 8m51s |
| 5º | 208 | Otero-Boero ..... | Peugeot 404 ..... | 2h 9m39s |

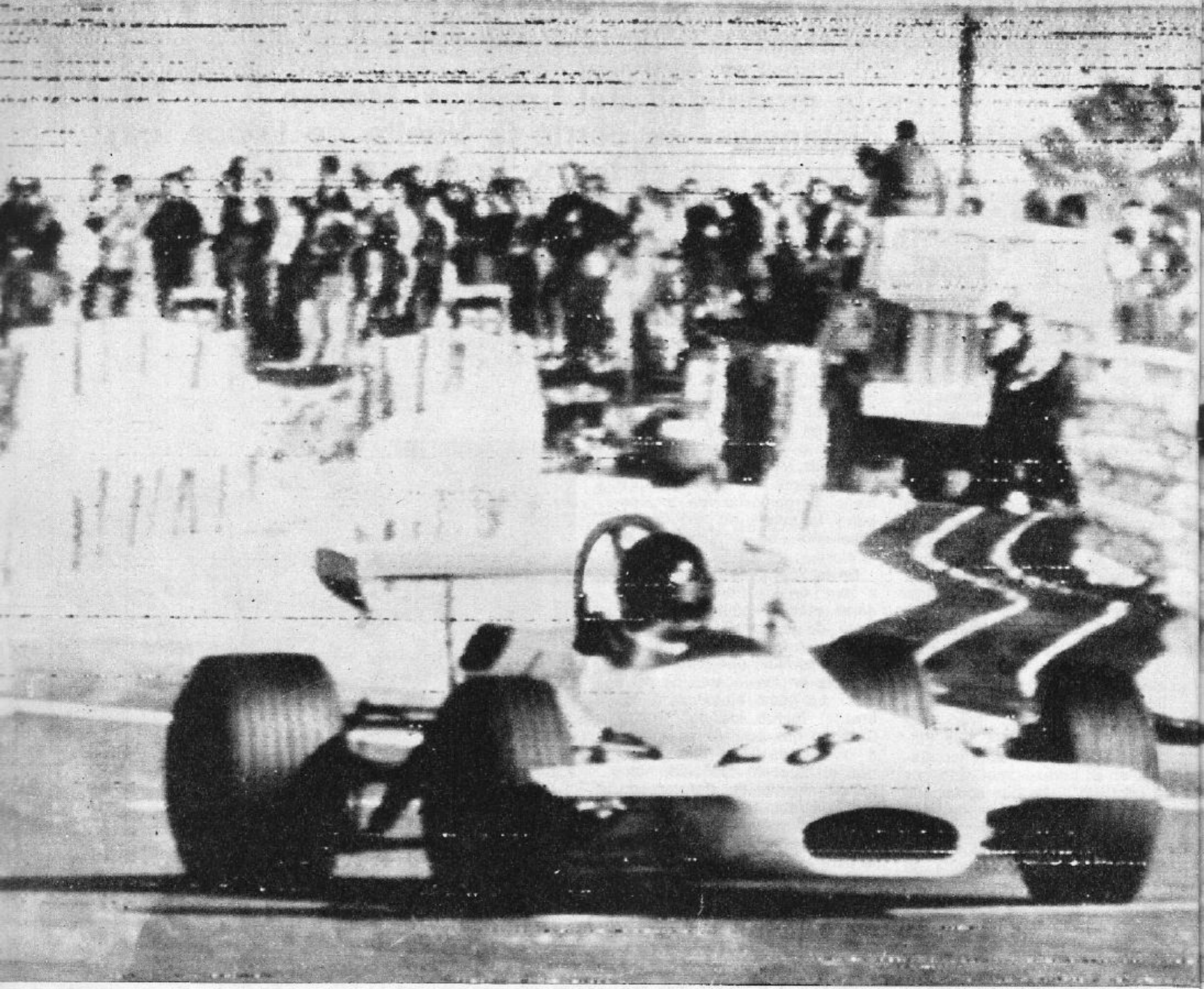
*Clase C (Turismo Grupo 2 más de 2.000 cm3) Tiempo ideal: 5h40m0s*

| Pos. | Nº | Pilotos | Auto | Penalización |
|---|---|---|---|---|
| 1º | 307 | Bergamasco-Romieu ..... | Torino 380 W ..... | 1h26m 5s |
| 2º | 306 | Bernazzi-Nesci ..... | Ford Falcon XP ... | 2h10m 9s |
| 3º | 301 | Cevallos-Cevallos ..... | Chevrolet Super ... | 2h17m 9s |
| 4º | 303 | "Pamela"-Gómez ..... | Torino 380 W ..... | 3h11m47s |
| 5º | 302 | Donaire-Donaire ..... | Torino 380 W ..... | 3h14m18s |

*Subclase A (Turismo Grupo 1 hasta 800 cm3) Tiempo ideal: 6h30m0s*

| Pos. | Nº | Pilotos | Auto | Penalización |
|---|---|---|---|---|
| 1º | 135 | Aberastury-Aberastury ..... | Fiat 600 E ..... | 35m19s |
| 2º | 114 | Jases-Alvarez ..... | Fiat 600 E ..... | 36m57s |
| 3º | 166 | Garibotti-Del Campo ..... | Fiat 600 E ..... | 37m27s |

SPECIAL "CORSA" MAGAZINE BUENOS AIRES)
PAR-3)LE CASTELLET ,FRANCE ,JULY 25-(AP)-Argentine dri
n action on his Brabham car during todays trial for
rophee de France formula two race on the newly-opene
e Castellet, southern France. (AP WIREPHOTO)(GK-25/7



*Clay Regazzoni junto a su Tecno-Cosworth. Un excelente piloto y un auto que se las trae. Un conjunto que es ganador en potencia luego de lo demostrado en Paul Ricard.*

*(Radiofoto de Associated Press.) Especial para "CORSA" de Buenos Aires. LE CASTELLET, FRANCIA, JULIO 25 (AP). El corredor argentino Reutemann en acción con su Brabham durante la prueba de clasificación para la carrera del 26 de julio por el Trofeo de Francia para Fórmula Dos en el reabierto circuito en Le Castellet, al sur de Francia.*

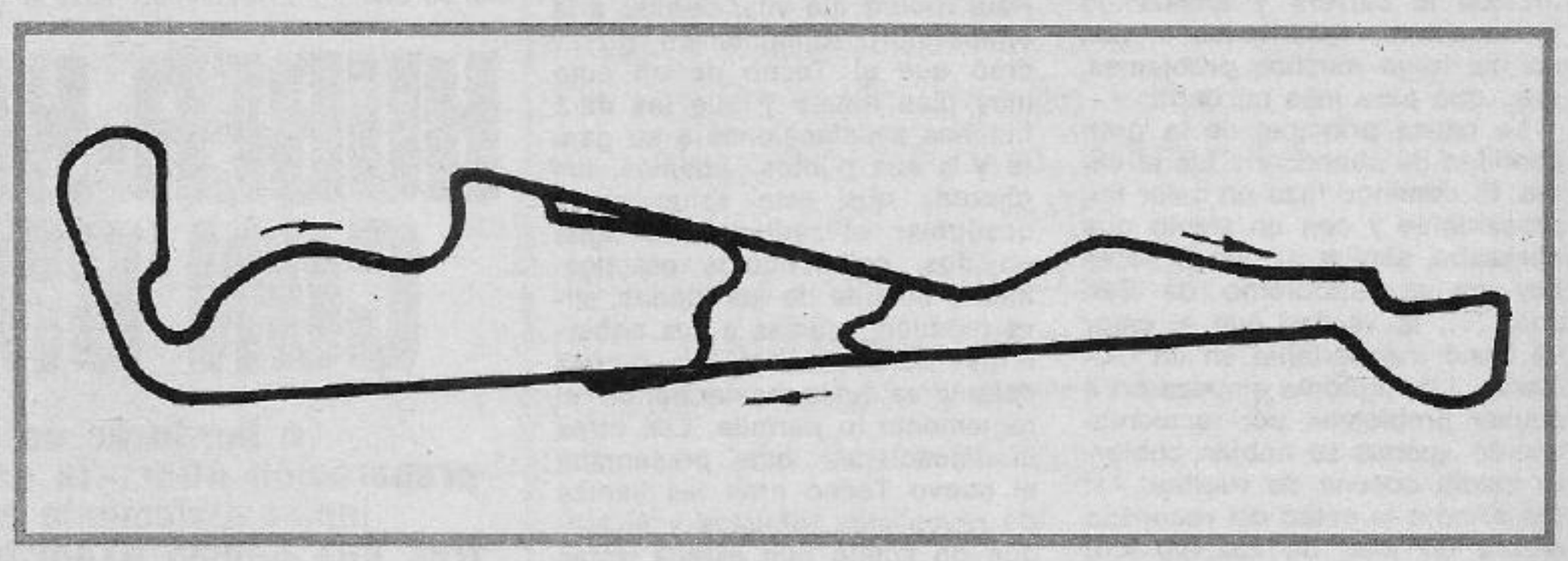
*François Cevert fue tercero detrás de Regazzoni y Schenken. Corrió con un Tecno de modelo anterior al de su compañero de equipo que finalmente triunfó. A su lado Jochen Rindt con Lotus que abandonó con problemas de inyección al igual que Reutemann.*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



EQUIPO ARGENTINO EN EUROPA

# LA TECNO-CRACIA DE REGAZZONI



## Un gran triunfo de Gianclaudio Regazzoni en la carrera de F-2 disputada en el circuito Paul Ricard, en Francia. Segundo Tim Schenken con Brabham y tercero Francois Cevert. Reutemann, con varios problemas mecánicos, entró noveno

**por CARLOS ALBERTO REUTEMANN (Desde Francia por vía telefónica)**

El martes llegué a Paul Ricard y tomé contacto por primera vez con el circuito francés. Si bien anduve en un auto de turismo (un Morris-Cooper) fui conociendo su trazado. Su ubicación es cercana a Cannes y según me han contado y he visto, la zona nuclea la cría de toros de lidia y caballos de carrera, además de las especialidades veraniegas como la pesca, yachting y actividades motonáuticas, de la que gustan mucho los franceses de estos lares. El millonario francés Paul Ricard poseedor de 1.000 hectáreas en ese lugar, decidió hacerse un aero club propio para disfrutar de su pasión: los aviones. Pero, como a este buen señor también le gustan las carreras de autos, decidió hacer un autódromo que fuese un ejemplo para el mundo en cuanto a instalaciones y seguridad y aparentemente lo ha conseguido.

El trazado donde corrimos tiene 5.800 metros y ya había sido utilizado anteriormente (tiene dos años de construido) para carreras de Turismo y Fórmula Tres. Posee 17 curvas, 8 a la izquierda y 9 a la derecha de radios variables y las velocidades oscilan de los 250 km|h en la recta de más de 2 km, hasta los 90 km|h. Por otro lado me han dicho que con la construcción de esta pista, ya el Gran Premio de Francia de Fórmula Uno no se correrá más ni en Rouen, ni en Reims ni en Clermont Ferrand.

Los consejeros de este buen señor Paul Ricard, fueron nada menos que Charles Deutsch (director de la carrera de las 24 Horas de Le Mans) y los pilotos Jean Pierre Beltoise, Henri Pescarolo, François Mazet, Servoz Gavin y Jabouille, además de periodistas especializados. Por todo esto opino que Paul Ricard fue un hombre muy inteligente al pedir consejos a la gente que está en el asunto.

Pero voy a contarles la carrera que es lo que más importa. Largué en la novena fila porque el día sábado, en la clasificación el auto no andaba muy bien y comenzó a aparecer el problema de los inyectores que más tarde me harían retrasar al noveno puesto final.

Debido a que el motor de mi auto no andaba nada, decidió Staffa que corriera con el que habitualmente conduce Chiche. Me pusieron la pedalera a medida y así tuve el coche listo para la clasificación. De entrada no más Ickx y Siffert con sendos BMW tomaron la punta con Regazzoni tercero. Siffert se quedó a las pocas vueltas y entonces la lucha quedó en manos de Ickx y Regazzoni hasta que en la vuelta 20º el belga también paró en los boxes definitivamente y Clay Regazzoni quedó solo en la punta y sin adversarios a la vista. Puedo asegurar que la carrera no fue peleada pero sí interesante. Además los motores Cosworth que usan los Tecno, son sin lugar a dudas, los que más caminan debido a que meten las manos en Bologna y sacan evidentemente algunos HP plus con respecto a los que entrega Cosworth originalmente. Incluso me enteré que actualmente están experimentando unas nuevas tapas



→

diseñadas por ellos que tienen la admisión al medio y las bujías al costado y en las que la gente de Tecno tiene muchas esperanzas.

Con respecto a mi carrera no puedo contar mucho. De salida advertí que el auto no estaba como para pelear la punta y me limité a estar lo más cerca posible y tratar de llegar, que para mí es lo más importante por ahora. Estuve siempre entre el octavo y el décimo puesto hasta que al final cuando podía recuperar uno o dos puestos, me empezó a fallar el sistema de inyección y quedé andando en dos o tres cilindros durante tres o cuatro vueltas. Creo que en caso contrario podría haber terminado sexto. Esto lo pensé una vez terminada la carrera y analizando la situación... de todos modos no me hago muchos problemas, creo que para más no daba.

La causa principal de la gran cantidad de abandonos fue el clima. El domingo hizo un calor impresionante y con un viento que abrasaba, similar al que a veces hay en el autódromo de San Juan..., la verdad que el calor se tornó insoportable en un momento. Los motores empezaron a acusar problemas por recalentamiento apenas se habían cubierto media docena de vueltas. Así fue como a la mitad del recorrido (sobre un total de 232,400 km) eran pocos los que quedaban y la lucha por el primer puesto había quedado desterrada. Al terminar la carrera y conversando con algunos de los que abandonaron me fui enterando de las causas.

Siffert lo hizo con problemas de temperatura en el motor de su BMW; Stewart por el sistema de inyección, Derek Bell se fue afuera y rompió las suspensiones, al igual que el francés Henri Pescarolo. Rindt, inyectores; Tetsu Ikuzawa, ídem, y Jacky Ickx rompió el motor.

Una vez corrida esta prueba estoy llegando a la conclusión que el Tecno es un auto excepcional y con muchas posibilidades de acaparar muchos triunfos más en Fórmula Dos. No solamente los motores de los autos italianos andan más que el resto sino que el chasis parece ser algo muy serio y aunque al principio de la temporada nadie le dio mayor importancia a lo hecho por los Tecno, a esta altura se los mira con considerable respeto. El auto con que Regazzoni ganó el domingo es nuevo aunque la estructura sea la misma. No así el de François Cevert que es el modelo "convencional". La diferencia reside en que en el nuevo tiene dos radiadores de agua montados sobre los mismos spoilers delanteros integrados al carenado de los mismos. De esa forma (y gracias a un deflector de forma ojival que posee la trompa en su interior) se logra una mejor refrigeración del motor que en este caso especial de Paul Ricard fue vital debido a la temperatura reinante. En fin... creo que el Tecno es un auto muy bien hecho y que les dará muchas satisfacciones a su gente y a sus pilotos. Además, me dijeron, que esta solución de desdoblar el radiador de agua en dos, colocándolos prácticamente delante de las ruedas, sirve también, gracias a sus coberturas, para carenar las ruedas delanteras justo hasta donde el reglamento lo permite. Las otras modificaciones que presentaba el nuevo Tecno eran las llantas de rayos más robustos y el tanque de aceite que estaba antes arriba de la caja de cambios lo han colocado ahora sobre el lado derecho, delante de la rueda posterior. Creo que no me olvido de nada, y si así sucede la semana que viene se lo cuento.

Mi performance no fue brillante, pero tampoco la considero mala. Es una experiencia más y como tal me servirá en el futuro. El domingo próximo iremos a correr en Nürburgring donde hay una carrera de F-2 en el mismo día que se corre el Gran Premio de Alemania de F-1 en el circuito de Hockenheim. Por supuesto no estarán las figuras principales, ya que ellos estarán en la F-1 con puntaje para el mundial. Por ahora nada más, será hasta el próximo domingo en el difícil trazado de los montes Eiffel. Será hasta entonces.

**GRAND PRIX - FORMULA DOS**

**Circuito Paul Ricard - Le Castellet - Francia - 26/7/70**

CLASIFICACION

| Pos. | Piloto | Marca | Tiempo | Vts. |
|---|---|---|---|---|
| 1º | Regazzoni, Clay ..... | Tecno-Cosworth . | 1h23m 3s9 | 40 |
| 2º | Schenken, Tim ..... | Brabham BT 30\|2 . | 1h23m37s5 | 40 |
| 3º | Cevert, François ..... | Tecno-Cosworth .. | 1h23m41s6 | 40 |
| 4º | Westbury, Peter ..... | Brabham BT 30\|2 . | 1h23m42s2 | 40 |
| 5º | Hill, Graham ..... | Lotus 69 ..... | 1h24m14s7 | 40 |
| 6º | Peterson, Ronnie ..... | March 702 ..... | 1h24m49s | 40 |
| 7º | Jean, Max ..... | Tecno-Cosworth . | — | 39 |
| 8º | Fittipaldi, Emerson ..... | Lotus 69 ..... | — | 39 |
| 9º | Reutemann, Carlos ..... | Brabham BT 30\|2 . | — | 39 |
| 10º | De Adamich, Andrea ..... | Brabham BT 30\|2 . | — | 38 |
| 11º | Guthrie, Malcolm ..... | March 702 ..... | — | 38 |
| 12º | Gagliardi, G. ..... | Brabham BT 30\|2 . | — | 38 |

PROMEDIO DEL GANADOR: 167,902 km|h.



# 24 HORAS EN FRANCORCHAMPS




*Sábado a las cuatro de la tarde en el circuito de Francorchamps, Bélgica. Pista mojada. El Chevrolet Camaro en punta seguido por dos Opel Commodore, un Alfa, un Escort y un Mazda. Por atrás el BMW ganador. (Radiofoto AP)*

# HUBER-KELLENERS CON BMW 2,8

**A bordo de un BMW 2.800 con preparación AlPina la pareja alemana se impuso indiscutiblemente en Spa. Detrás suyo tres Alfa Romeo GTAm trataron de arrebatar esa posición. Excelente actuación de los Mazda Wankel a mitad de carrera y un quinto puesto fina**

Cuando los 59 autos se fueron en dirección a la curva del km 2,100, se produjo la primera sorpresa en las tribunas y los espectadores desperdigados a lo largo de los 14,100 km de recorrido. El Chevrolet Camaro de Thuerlick, como era de esperar, tomó la punta seguido de dos Opel Commodore dejando boquiabiertos a los presentes. Luego una serie de Alfas, Mazda, BMW, Escort y el resto. La ausencia de los Porsche en forma oficial y particular le quitó parte del interés a la carrera que estaba en manos del Camaro (si aguantaba el trajín), los BMW, los Alfa y los impetuosos Mazda R-100; todos ellos en condiciones de ganar.

A las seis horas de carrera, había desaparecido el Camaro por problemas de lubricación y la pareja **Gerhard Huber-Helmut Kelleners** (BMW-Alpina 2.800) era la que punteaba. Segundo el Opel Commodore del austríaco **Frolich y el alemán Willi Kauhsen** (ganador de la edición 1968 con Porsche 911). Terceros los nipones **Taketchi-Katayama** con Mazda R-100 (birrotor Wankel) a una vuelta. Los japoneses intensificaron la persecución y a mitad de carrera el mismo auto que había estado tercero se ubicaba como puntero absoluto con una vuelta de ventaja sobre el BMW de Huber-Kelleners. Cuarenta autos seguían girando y el **Mazda** estuvo en condición de líder durante cinco horas hasta que el Be-eme volvió a desplazarlo. Al cumplirse la 18ª hora de carrera la ventaja sobre el Mazda era de 1m 54s 4/10 y en tercer lugar otro auto japonés (Baker-Katakura) estaba cerca. Finalmente los dos se retrasaron por problemas en la parte motriz y sólo el de **Hing-Eneves** logró ubicarse en quinto lugar, posición similar a la lograda el año anterior detrás de cuatro Porsche 911 S.

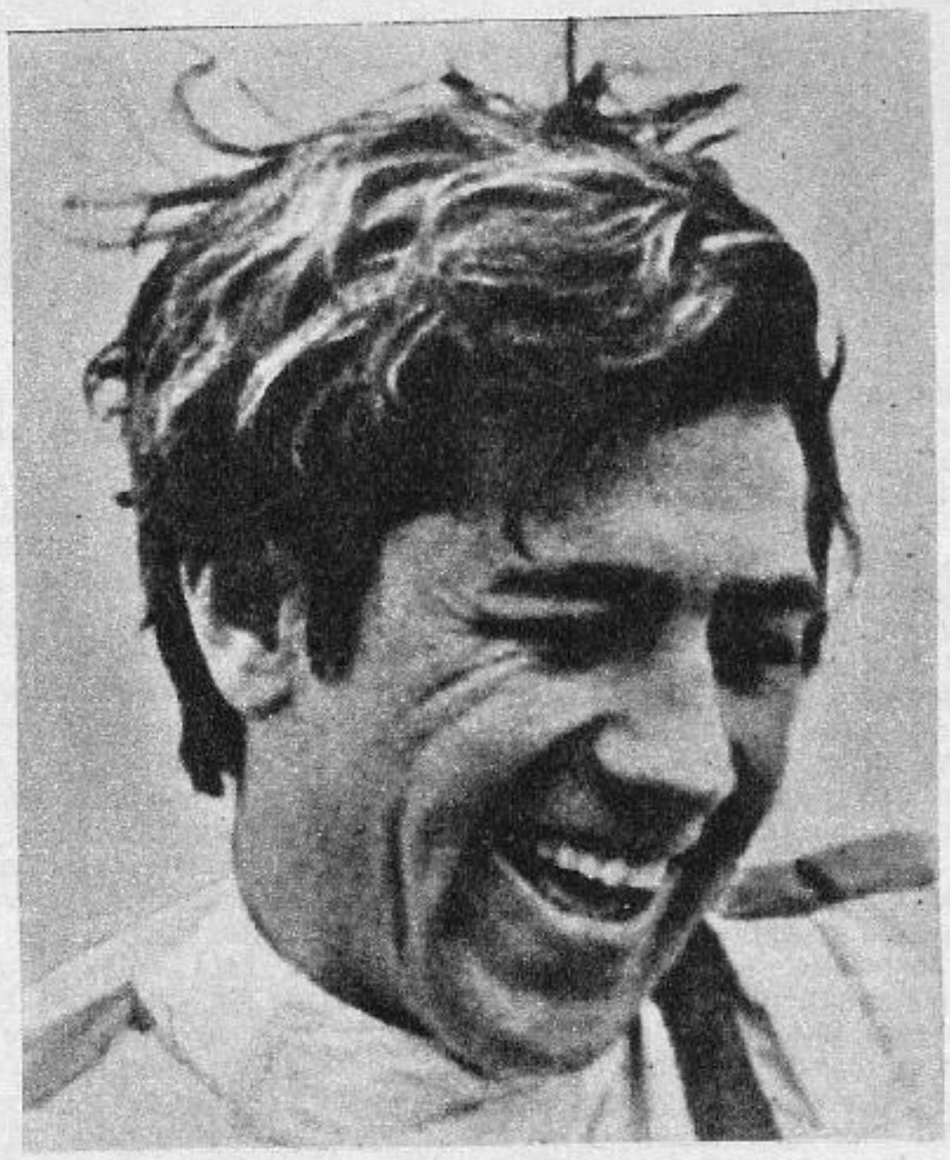
Las últimas cuatro horas se cumplieron sin problemas para Huber-Kelleners y su BMW llegó con suficiente ventaja sobre el Alfa-Romeo clasificado segundo en manos de Pinto-Berger. La pista estaba seca y el promedio —por lógica— aumentó en las últimas seis horas de carrera, aunque sin llegar a superar el record establecido el año anterior.

**CLASIFICACION FINAL**

1º) **Huber-Kelleners** (BMW-Alpina 2800 SE) con 302 vueltas recorriendo 4.252,407 km a un promedio de **177,183 km/h**; 2º) **Pinto-Berger** (Alfa-Romeo GTAm) con 300 vueltas; 3º) **Zéccoli-Facetti** (Alfa-Romeo GTAm) con 297 vueltas; 4:) **Demoulin-Bourgignie** (Alfa-Romeo GTAm) con 294 vueltas, y 5º) **Enever-Hing** (Mazda R-100 Cupé) con 293

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# García Veiga también gana en invierno.
## (Y su nafta también).



¡García Veiga volvió a ganar porque sabe!
Sabe que en invierno su coche no debe
usar la misma nafta que en verano.
Por eso elige Naftas Esso, preparadas
especialmente para dar mejor
combustión a bajas temperaturas,
arranque más rápido y marcha más suave.
Usted también, como García Veiga,
triunfe usando Naftas Esso,
refinadas al platino.

**¡Ponga un tigre en su tanque!**

# Naftas de invierno






Cambios de hombres no siempre significan cambios de actitudes o esquemas de la institución que dirigen. Tal aserto —tan común en todos los órdenes de nuestro país— parece haberse confirmado nuevamente en la reciente asamblea de CADAD donde se renovaron las autoridades. Por supuesto que no es necesario que cambien cosas si éstas funcionan bien y éste parece ser el criterio que priva en CADAD luego de la charla que sostuvimos con su nuevo secretario, Sr. Eduardo Alberto Labartete (ver recuadro).

De cualquier manera la CADAD originó frecuentes críticas en los inacabables problemas de la conducción del automovilismo y finalmente se la responsabiliza en parte por las trabas o pseudo crisis que parece padecer toda la actividad automovilística en estos momentos.

Lo cierto es que los lamentos existen y en cada carrera que se corre (sea de la categoría que sea) se habla de pocos autos, de pocos inscriptos, de poco interés y consecuentemente de poco público. Se añora el entusiasmo de hace poco tiempo atrás y se buscan razones que expliquen la situación.

La principal de todas parece ser la cantidad de categorías en las que se reparte el automovilismo y que no permite que por lo menos en una de ellas se reúna la totalidad de los pilotos importantes como para crear un espectáculo que realmente llame la atención. Hoy en día hay pilotos que corren en Turismo pero no en SP o F-1 y los que se dedican a SP agotan sus afanes en ella mientras que los que prefieren TC "A" no quieren saber nada con lo que no sea ruta. Vale la pena recordar por ejemplo esas carreras de TC en el autódromo de hace apenas tres años en las cuales estaban todos los pilotos importantes y la razón no radicaba en que fuera o no TC (al cabo simples siglas) sino en que era la única categoría donde se concentraba todo. Asimismo cuando en Córdoba —hace varios años— se reunían pilotos como Alzaga, Vianini, Mieres, Menditeguy, Cabalén, etc., etc., todos juntos con muchos autos diferentes, el interés despertado podía ser explicablemente mayor que el generado por una actual carrera de Turismo donde corren dos cupé Fiat y tres Peugeot importantes. Porque realmente lo que interesa es la calidad y la cantidad juntas para asegurar el espectáculo, sea la categoría que fuere.

..El secretario Labartete opina que cada categoría debe poseer su núcleo propio de pilotos, lo cual si bien es respetable como opinión creemos que puede ser algo erróneo. Por más que hayan muchos pilotos, los nombres importantes no superan la veintena y si ellos pudieran correr en más de una categoría ayudarían a prestigiar todo tipo de carrera. Para ello es necesario que haya premios interesantes y un calendario bien estudiado como sucede en Europa donde la misma troupe de pilotos compite en todas las carreras de F-1 y de SP para no reducir el espectáculo importante a sólo una categoría. Pero básicamente los pilotos son profesionales y corren por la plata y por eso la copa Can-Am, con su derroche de dólares, se impuso de inmediato atrayendo a pilotos y constructores de todos lados y produciendo carreras de interés internacional. El secreto sin duda está en una actividad organizada de un modo absolutamente profesional que de alguna manera es lo que falla en nuestro país al margen de reglamentos o categorías mal encarados. Un inconveniente que puede existir porque ninguna CADAD del mundo está obligada a producir reglamentos perfectos. Sí está obligada, desde

## LO IMPORTANTE

—Se rechazó una solicitud de la Federación de Pilotos por intermedio de la cual se pedía que dentro del Comité Ejecutivo tuviera lugar un representante de la misma con voz y voto.

—Se decidió prorrogar por un año la vigencia de la fórmula de motores delanteros y hasta 4.000 cm3, en la categoría Sport Prototipos. Con una variante que expresa que en 1971 podrán competir los vehículos de ese tipo que se hayan construido durante el '70.

—Se nombró una comisión integrada por tres miembros encargada de revisar y proponer las modificaciones necesarias al Reglamento Deportivo Automovilístico, que deberá expedirse dentro de los sesenta días.

—Se autorizó al Comité Ejecutivo a dictar normas para la confección del calendario 1970 y sobre el campeonato argentino de montaña 1971.

—Se rechazó una solicitud de prórroga de la categoría TC "B". Por lo que quedó resuelto definitivamente que la fórmula caduca a fines de este año.

—Se confirmaron definitivamente las normas ya dictadas acerca de la prohibición de las competencias en circuitos mixtos.

—En lo sucesivo la otorgación de licencias para competir en las categorías TC "A" y "B" de Turismo G2 se hará por intermedio de una prueba de suficiencia. Es decir que no será necesario poseer antecedentes para debutar en dichas fórmulas.

—En adelante se aceptarán los certificados de aptitud psicofísicos extendidos por los organismos zonales. Específicamente para participar en carreras de G-2.

## EL NUEVO SECRETARIO

Para conocer la opinión oficial requerimos al secretario de CADAD, señor Eduardo Labartete, quien fue bombardeado con algunas preguntas generales.

**—¿A qué atribuye la crisis actual del automovilismo?**

"La razón fundamental de la crisis por la que atraviesa el automovilismo no es otra que el reflejo del momento económico por el que pasan todas las actividades y el país en general."

**—¿Considera que la profusión de categorías puede ser una razón?**

"No; considero que no hay ninguna que esté de más. Si bien por el momento algunas se ven perjudicadas al no poder contar con "figuras" pienso que el ideal sería que cada fórmula tuviera sus propios ídolos."

**—¿Por qué se creó una nueva categoría?**

"No se ha creado una nueva categoría. Simplemente la Asamblea





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



## ASAMBLEA EN CADAD

# CAMBIOS PARA NO CAMBIAR

**El viernes 17 de julio se realizó la asamblea extraordinaria de CADAD en la que se hablaron y discutieron muchas cosas sin llegar realmente a nada nuevo, salvo algunas decisiones que tampoco son demasiado fundamentales. Consideraciones varias y la palabra oficial del secretario Eduardo Labartete**

*Entre las cosas decididas por la CADAD se resolvió que durante el año que viene puedan seguir corriendo en SP los autos con motor cuatro litros pero siempre y cuando se trate de las unidades construidas hasta el 31 de diciembre de 1970. De todas maneras se está tratando de conseguir que la CADAD amplíe ese beneficio permitiendo que los SP sigan utilizando motores de cuatro litros con ubicación libre. Aparentemente la gestión llegaría a un resultado afirmativo según infidencias de la asociación de SP.*

luego, a extraer de los existentes el mejor provecho posible.

Otras críticas que produjo la CADAD durante su gestión: le imputan una cierta burocracia interna, arbitrariedad en las resoluciones o lo que es lo mismo, una forma de tiranía, desigualdad en el criterio aplicado para la aprobación de circuitos o nuevos autódromos, calendarios variables, el asunto de las licencias médicas que sólo se otorgan en Córdoba o Buenos Aires y en general una falta de capacidad organizativa que es madre de todos esos inconvenientes.

No falta razón en muchas de esas críticas. Un ejemplo concreto y actual viene muy al caso para demostrarlo: La semana pasada una persona llamó a nuestra redacción para pedir que la informaran sobre la resolución que permite debutar en la categoría "B" de Turismo o en la fórmula "A". En su caso particular esa persona quería correr por primera vez en el Gran Premio de Turismo con un Peugeot 404 y al llamar por teléfono a CADAD para que le aclarasen la situación, un empleado le contestó que primero debía reunir antecedentes en dos o tres carreras de la categoría "A" o bien en zonales fiscalizados por CADAD para recién después estar habilitado para competir en la categoría hasta dos litros de Grupo Dos. Obviamente con el Gran Premio cercano resulta imposible reunir esos antecedentes pero la persona que contestó eso parecía desconocer la decisión de la asamblea del día viernes 17, lo cual implica un error burocrático innegable.

También resulta bastante ridículo que los corredores del interior necesiten ir a Córdoba o a Buenos Aires para la revisión médica exigida para cualquier carrera zonal. Así lo reconoció sin embargo Labartete quien afirma que se trata de instituir un organismo habilitante en cada Federación para que todo se maneje de una manera mucho más independiente. Cosa que esperamos que se concrete.

Finalmente el vapuleado asunto de los reglamentos y las categorías. No cabe duda que la comisión técnica, responsable directa de ambas cosas, cometió unos cuantos errores varias veces y no aplicó siempre criterios similares y hoy mismo en SP corren autos con infracciones al reglamento que en otro instante no se permitieron o se observaron por medio de los comisarios técnicos. Pero de cualquier manera la comisión técnica, como todas las comisiones, renunció a sus funciones por una simple razón ética ante la renovación de autoridades y habrá que esperar las nuevas comisiones para saber qué actitudes o decisiones tomarán.

Una conclusión parece tomar real importancia luego del balance general de todos esos ingredientes. Sería muy lógico que los dirigentes llegaran a ser profesionales como una forma de evitar muchos de los errores comentados. Una actividad que ya es absolutamente profesional necesita también que sus dirigentes lo sean. No en el caso del comité ejecutivo de la CADAD donde están representadas todas las federaciones del interior pero sí en el caso de las diferentes comisiones que deben estudiar cada problema y que, integradas por personas pagas, serían mucho más responsables en sus respectivos cometidos. Primero porque sus miembros podrían y deberían dedicar un tiempo regular a sus funciones y segundo porque si no sirven pueden ser echados sin más trámites. De alguna manera esa etapa está prevista en los planes de CADAD aunque por ahora los esquemas generales no hayan cambiado para nada.

---

ha autorizado a la Comisión Técnica a estudiar la posibilidad de instituir una nueva fórmula. Particularmente creo que no es necesaria."

**—¿Por qué se les negó a los corredores el derecho a participar, por intermedio de un representante, activamente dentro del Comité Ejecutivo?**

"Porque el reglamento de CADAD lo prohíbe expresamente; por otra parte este mismo está basado en el Código Deportivo Internacional. Por la misma razón por ejemplo yo no puedo participar en una competencia o trabajar en una fábrica de automotores."

**—¿Cree usted que se puede volver a correr en tierra?**

"La moción de la vuelta a los circuitos mixtos que yo propicié en la Asamblea respondió expresamente al mandato que recibí de los clubes de la Federación a la que representé. Ahora particularmente pienso que en determinados tipos de tierra sí. No por el hecho en sí de que sea tierra, sino que esa sería la única forma en que muchos clubes del interior podrían organizar carreras ya que no tienen la suerte de contar con un circuito totalmente pavimentado. Lógicamente, como dije, no se trata de volver a los guadales. Hay ciertos caminos donde el piso es tan duro como cualquier pavimento y además no se levanta ni una pizca de polvo.

**—¿Qué soluciones aportará CADAD para tratar de superar la actual crisis?**

"Los lineamientos a los que se ceñirá el actual Comité Ejecutivo serán los mismos que rigieron al pasado. Creemos que hasta el momento las cosas se han hecho bien. Simplemente que el planeamiento general se hizo en su oportunidad pensando que las cosas iban a continuar iguales o aún mejores. Y de allí que con la crisis producida no se haya podido aplicar al máximo."

**—¿Cuándo va a estar listo el Calendario '71?**

"Todo está previsto para que ello ocurra antes de diciembre.

**—¿Por qué los corredores del interior deben concurrir a la Capital Federal o Córdoba para obtener el certificado médico habilitante para correr?**

"Con respecto a ese problema se está trabajando para que cada Federación cuente con su propio consultorio y gabinete psicofísico. Gran parte de los recursos de CADAD serán empleados para facilitar en ese sentido a las Federaciones la obtención de los medios para instalar sus propios consultorios.

**—¿No piensa que los miembros de CADAD deberían ser rentados?**

"Es evidente que para poder cumplir con la responsabilidad que significa ocupar un cargo en CADAD es necesario contar con numerosas horas semanales para dedicarle. Este es un problema que en lo sucesivo se estudiará. Porque día a día se agrava. Hay numerosos dirigentes, de los buenos, que deben obligatoriamente alejarse ya que no cuentan con esas horas. Me parece un error. En adelante este punto será tratado a fondo. Particularmente pienso que van a tener que ser rentados. Por el momento muchos de los integrantes de las distintas comisiones ya lo son."

**—¿Qué opina acerca del otorgamiento de licencias? ¿No piensa que una prueba de suficiencia es más efectiva que cualquier otro procedimiento?**

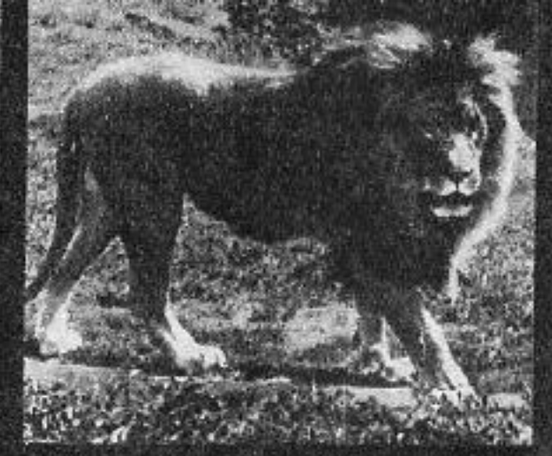
"En la Asamblea ha quedado establecido que los pilotos que deseen participar en G-2 hasta la categoría 2.000 cm3, o bien TC "A" podrán hacerlo obteniendo sus licencias en un examen de suficiencia. Estimo que para las categorías superiores es importante reunir previamente antecedentes en las categorías menores. En cuanto a la F-2 no se consideró, pero pienso que no era necesario ya que la mayoría de los pilotos que participan en las mismas tienen ya antecedentes puestos que vienen de la fórmula 4."



Suba al jet de SAA



...y a South Africa! Conocera sus modernisimas ciudades.



Las minas de diamante y 7 dias de un apasionante...



¡....!



...Safari!! en el corazón del Kruger Park.

# aventuras pa -con RADO®.

Una fabulosa aventura! Para Ud. que hoy vive el arrasador sol africano.

Y mañana el sofisticado frío suizo de Saint Moritz.

Tipos tic.

Que tienen tac.

Tipos que usan Rado en 100 paises!!

Porque exigen de su reloj:
Personalidad!
Diseño!
Exclusividad!
Basta de relojes comunes.
Ahora diseños:
- ovales... Rado
- cuadrados... Rado
- circunféricos... Rado
- electrónicos... Rado

Hasta creamos un reloj que usa una piedra preciosa tallada (zafiro) en lugar de vidrio: el Rado Diastar!

Se da cuenta ahora, por que nuestra única competencia murió por A-B-U-R-R-I-D-A!!

Elijo la modelo Nº: .....

Nombre: .....

Dirección: ..... Localidad: ..... Pcia.: .....

Edad: .....

Uso un reloj (citar realmente la marca actual): .....

**Remitir a Casilla de Correo Nº 2465 - Correo Central - Capital**

El sorteo se realizara ante escribano público el viernes 2 de Octubre de 1970 a las 16 hs., en el salón Colonial del Hotel Presidente, Cerrito 846, Capital. La participación es libre y gratuita. Y no implica compromiso de compra alguno. Entre todos los cupones recibidos se extraerá uno al azar. El remitente del mismo se hará acreedor (jet y hoteles, estadía, todo pago, 15 días) a este fabuloso viaje: Buenos Aires - Rio de Janeiro - South Africa: Johannesburgo-Pretoria - Premier (minas de diamante) - Kruger Park: Randspruit - Olifants - Letaba (reservas de caza privadas) - Suiza: Zurich - Saint Moritz - Biel - Berna - Rio de Janeiro - Buenos Aires.

—volará por South African Airways

RADO

Para gente tic, que tiene tac!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Y luego la otra gran aventura. Elija una de las 3 modelos.



Si Ud. gana lo guiará por la increible Suiza



(el pais de Rado)



(1)
Anne Angus
90-60-90
26 años
modelo



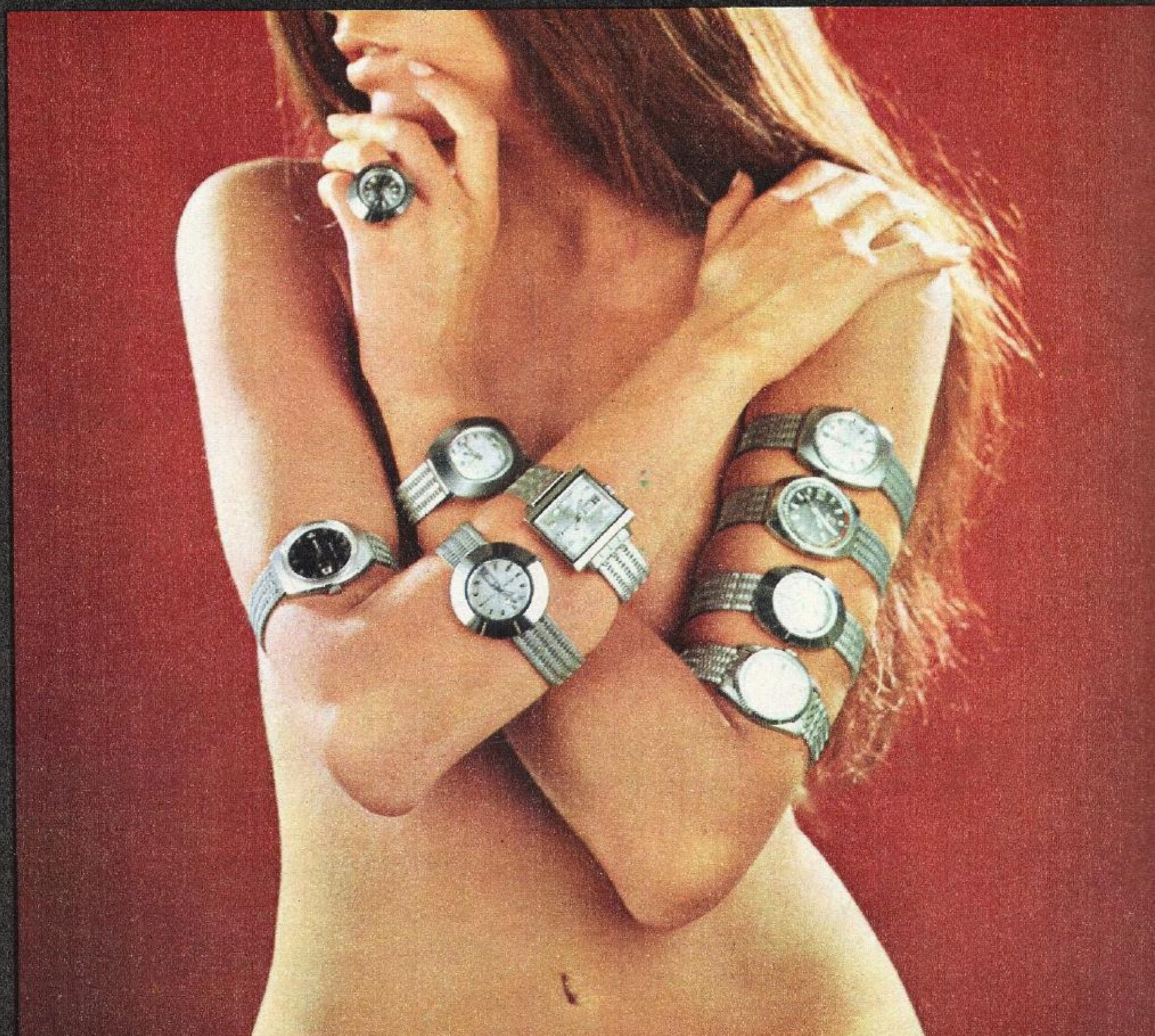
(2)
Bárbara Witz
88-62-87
23 años
esquiadora profesional



(3)
Ivonne Carter
89-60-90
22 años —mode

—GOOD LUCK

# ra Playboys!



# ROAD TEST PEUG

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# EOT 504

## Aunque distinto al francés, el Peugeot 504 argentino es el auto más moderno en cuanto a concepto y diseño de los que se fabrican en el país. Dos meses de exigencias sirvieron para que pasara brillantemente una gran cantidad de pruebas. Un balance final positivo

Fotos de CARLOS AGUSTIN

**"¡Mirá!, ¿Ves . . .? —dijo Paco Mayorga— aquí se nota la diferencia."** Mientras tanto se preocupaba por pegar una patada al pedal del freno, otra más prolongada y doble al embrague, todo acompasado por un movimiento decidido a la palanca de cambios fuertes y para abajo de cuarta a tercera.

El Peugeot 504 se deslizó suave sobre las cuatro ruedas y entró con un leve balanceo lateral a la curva veloz de la ruta. **"En curvas amplias y rápidas como ésta —siguió Paco—, el 504 es netamente superior al 404; en cambio, cuando se trata de maniobrar en giros más trabados, el cuatro cuatro es indiscutiblemente mejor. Yo —particularmente— todavía prefiero el 404 para correr, no te olvides que ya tiene años de experimentación y mejoras totales. Con la ventaja de fábrica de tener una dirección más directa y menos peso. Diría casi que el 404, por su característica de "doblador", es más pura sangre que el nuevo 504, ¿viste**

# ROAD TEST PEUGEOT 504

que los coches de Fórmula tienen la dirección prácticamente directa? Cuanto más se acerque un auto a eso, tanto más puro será."

"No obstante y siempre hablando del coche de carrera —continuó—, recién ahora se ha comenzado a desarrollar el nuevo Peugeot (suspensiones, etc); en cuanto a la salida, éste es evidentemente superior al 404."

"Pero lo importante es destacar que no hay que confundir el coche de carrera con el coche de calle. Yo tengo para mi uso particular un 504 y no lo cambio por ningún otro. Es mucho más cómodo que el cuatro cuatro, más amplio (¡mucho más amplio!) y de andar tremendamente suave. El motor es más potente arriba, para uso doméstico en la ruta, el 504 tiene cerca de diez kilómetros más que el otro de velocidad máxima. Y consecuentemente la velocidad de crucero es más alta con mucho más confort, ideal para viajar. Frenar, frenan los dos iguales. Personalmente pienso que todavía no puedo decir si correré mejor con el 504 que con el cuatro cuatro." "Pero la diferencia más importante —lo recalco— está en el andar de uno y otro en la calle."

Así, mientras la curva de Ascari iba perdiendo su enorme dimensión de incertidumbre (y un poco de miedo) a medida que se iba enderezando, Paco seguía maniobrando para llevarnos hasta las conclusiones de nuestro Road-Test acompañado.

.....

Para encontrarnos con Cocho López en la redacción fue necesario solamente marcar seis números en el teléfono y esperarlo dos horas.

"Sí —comenzó el diálogo— el 504 dobla más porque tiene bastante más trocha." "Mi impresión —ahora hablando del coche de carrera— es que el 404 es neutro en su comportamiento, mientras que

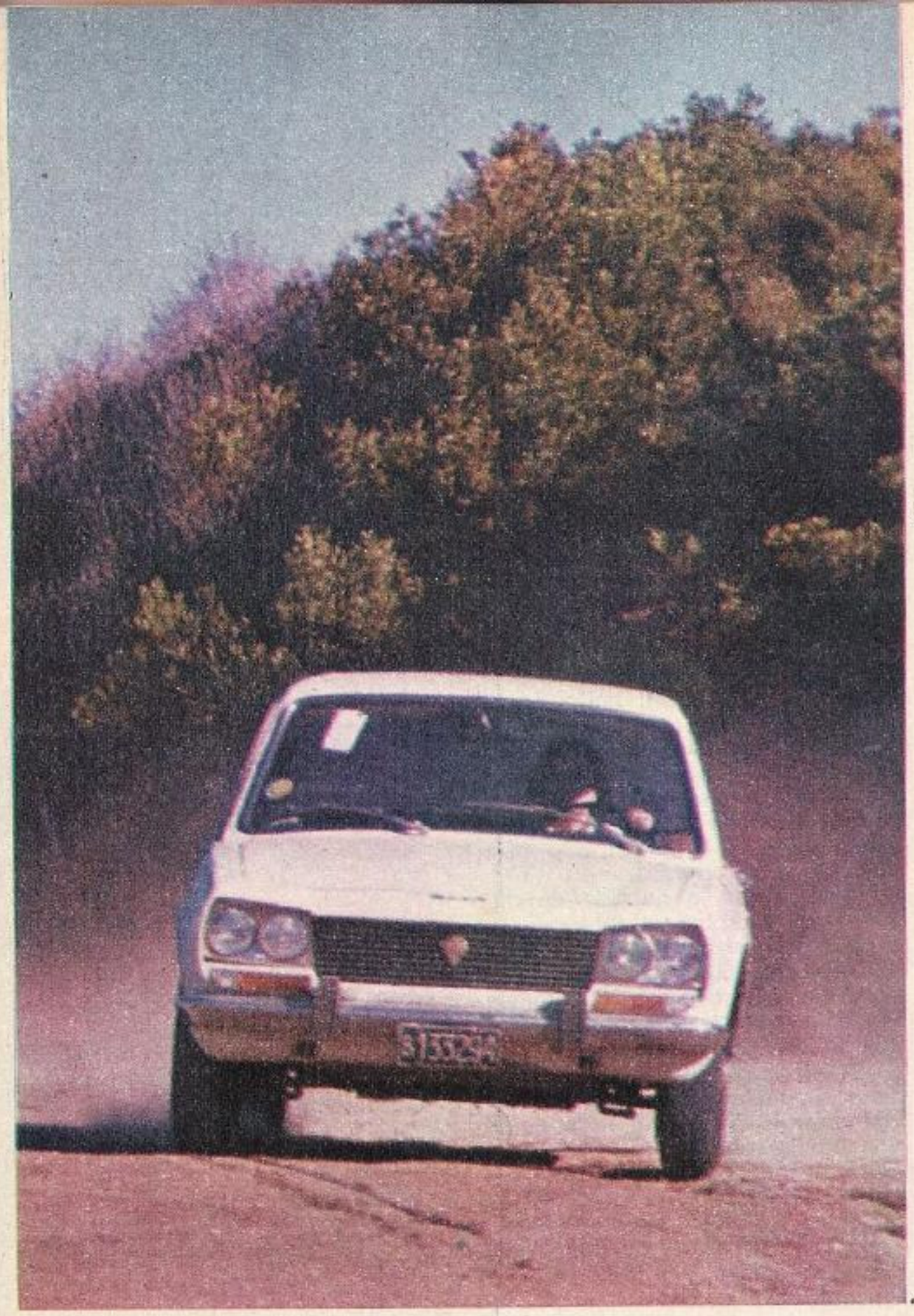



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

el nuevo modelo rola un poco más y se va de cola. Pero esto tiene una explicación muy justificada para descargo del coche: todavía no hay espirales adecuados para adaptarlo al Grupo 2. Por eso es que todavía muchos prefieran el 404 —que dobla bárbaro en carrera— y no existan todavía 504 puestos a punto de suspensión. Es necesario experimentar espirales, probar y probar e invertir en todo el asunto algo así como trescientos mil pesos que hasta ahora nadie aventuró".

"Para andar en la calle —en cambio—, que es lo que le interesa a la gente, no hay que cambiarle nada. Los únicos coches que yo tendría para moverme de un lado para otro y hacer viajes, son el 504 y el Torino. Tanto uno como el otro (uno a 140 y otro a 180) en la ruta van solos, uno puede ir conversando tranquilamente porque no exige una conducción concentrada o demasiado en el límite del chofer. Los dos dan la impresión de ir pegados, afirmados al piso."

"El 504 —siguió Cocho— frena tanto o más que el modelo anterior. Al principio le habían puesto los frenos del 404, demasiado blandos en el pedal, pero las altas jerarquías de Peugeot resolvieron →







**modificarlos haciéndolos más duros pero que en definitiva, y ante una emergencia, son los más efectivos. Porque uno en caso de apuro, instintivamente le da una patada con todas sus fuerzas al freno: si éste presenta resistencia y actúa mejor, oprimido bien fuerte, la situación será salvada sin peligro."**

**"El asunto de la dirección menos directa es bien claro, se la colocó intentando hacer más cómodo el manejo, ya que siendo así más blanda absorbe con más facilidad las irregularidades del camino." "Como tantas otras cosas que tiene el Peugeot que lo hacen destacarse del resto por su comodidad en el uso diario. El diagrama de cambios —por ejemplo—, 2ª y 3ª, en una línea, es sensacional para maniobrar en el tráfico, cuando esas dos marchas son utilizadas casi constantemente. Por otra parte, la 1ª y la marcha atrás son justas para estacionar sin movimientos cansadores." "Por último, creo que el motor andaría —standard— 165 km/h al salir de la fábrica si estuviera bien puesto a punto. Pero como las exigencias de producción hacen que se saquen coches del horno a un ritmo demasiado elevado, es necesario que el dueño se encargue de hacer ese ajuste."**

Mientras culminaba sus impresiones, la gente encargada de la limpieza iba ocupando la Redacción, se apagaban las luces y Cocho —tres horas de charla— continuaba analizando: **"Las luces bajas no son nada extraordinario, pero las altas... ¡Matan!..."**.

.....

El coche probado estuvo entre nosotros casi dos meses. Tiempo que sirvió para moverse en Buenos Aires y desde aquí a tantos lados. Así estructuramos nuestro test: en el primer período simplemente utilizamos el auto, para conocerlo, conocer sus defectos y enjuiciarlos con el simple enfoque de un propietario cualquiera. Inmediatamente emprendemos el viaje (o los). Allí ya comienza el cambio de enfoque y el planteo frente al auto se hace —en cuanto al juicio— bastante más exigente y técnico. Se busca de llevar el auto a los peores caminos —también a los buenos y veloces—, al barro, al ripio y a los caminos de sierra. Para volver aquí y hacer la revisación completa, los ajustes y reemplazos necesarios (alguna vez alguna reparación) para entrar en la faz final del largo examen que incluye las pruebas de medición absolutamente metódicas.

"Pistolita" Delgado entró en escena por su función como mecánico de Anglo-Franc, un taller de la marca y en el momento que se estaba ajustando el coche para las pruebas finales. **"No tuvimos que hacer nada (el coche tenía en ese momento 10.000 kilómetros), está perfecto de suspensión (amortiguadores sobre todo) y frenos." "Le regulamos las válvulas, pero como ustedes tuvieron que hacer un arreglo importante, es lógico que después de andar una centena de kilómetros se hayan salido de punto."**

El arreglo importante se hizo en lo de Jackie Greene de vuelta del último viaje cuando apareció un ruidito y después el ruidito se convirtió en alarmante golpeteo. Todo lo que concluyó con el cambio de un botador roto y el árbol de levas reemplazado por haberse rayado el original. **"Es un problema bastante frecuente** —siguió Delgado— **por lo menos por lo que yo he visto; hubo rotura de botadores en los primeros 504."**

El coche ya había quedado listo para las pruebas finales, pero mientras tanto seguía moviéndose entre el fastidio de las aglomeraciones céntricas en éxodo después de las siete de la tarde. Y los domingos sin carreras por los alrededores y funcionando —alguna vez— como coche doméstico y criticado por alguna mujer al volante prestado. Opiniones las de todos (pasajeros, convidados, amigos) que sirvieron para confirmar las primeras imprsiones que CORSA se había formado: el Peugeot 504 es un auto excelente.

.....

Puky Noriega es un fanático. Tuvo ya seis Peugeot, lista que se abrió con los primeros 403 y sigue ahora cuando le entreguen el 504. Subió a nuestro coche un día cuando estaba en eso: Que me lo compro, que no me lo compro. Entonces conversamos de nuestras conclusiones. "Desde el día de su presentación, el nuevo Peugeot nos llamó la atención por su prolija terminación. En aquellas partes críticas (unión del parante de parabrisas con el tablero, por ejemplo) no sólo no hay exagerados errores como es frecuente en coches de industria local, sino que se ha cuidado el detalle." Así, casi sin querer, el Road Test se estaba haciendo hablado, que es una buena forma. Seguimos examinando: "El tablero es destacadamente bueno, sobrio y efectivo. Los instrumentos son de fácil lectura por la característica de sus esferas, por no tener el panel adornos superfluos que distraigan la rápida visión. El diseño del volante de dirección permite abarcar el instrumental completo con sólo bajar la mirada desde la posición de manejo. A la izquierda, el primer reloj (tres relojes Jaeger del mismo diámetro integran el panel) aloja el velocímetro marcado hasta 180 km/h. En las mediciones cronometradas registró errores de hasta 10 km/h más o menos en velocidades bajas. Pero ya desde los 80 km/h hasta los 150 km/h registró diferencias de apenas un 2 ó 3 %, dando la marca de 120 km/h exacta. En el mismo instrumento se aloja el odómetro total y el parcializador. En el centro, dentro de la esfera oscura igual a las otras dos, se lee la temperatura del agua (sin números, simplemente tres zonas que indican motor frío, normal y peligrosamente caliente); otro similar indica si se carga el acumulador, y el tercero, el nivel del tanque de combustible. En el centro se encienden las flechitas testigo indicadoras de viraje. En el mismo, tres luces testigo avisan que las luces altas están conectadas, que no hay suficiente presión de aceite y la última que el cebador está "colocado". El conjunto termina a la derecha con el reloj eléctrico (Jaeger, of course) con segundero."

"Como tantas soluciones estéticas —sobre todo—, del 504, el volante, además de tener el tamaño ideal, está fijado por un acolchado diametral que cumple con una función de seguridad. En los extremos dos planchuelas curvas accionan la estridente bocina. El concepto de diseño del volante —concluyendd— es similar al del Porsche 911, lo que habla de muchos estudios para llegar a este formato que a nosotros nos resultó sensiblemente cómodo.

"El color del cuero negro y el aluminio mate (elementos plásticos en los dos casos) le dan un aspecto de refinamiento y sobriedad al conjunto. A la izquierda extrema se colocó la gaveta de tamaño mediano, pero la ayuda en su misión de alojar lo que normalmente anda dando vueltas por cualquier parte y sobre todo el piso, una bandeja de buen tamaño también en el lado izquierdo inferior. En el mismo nivel de ésta, bajo el tema central imitación de aluminio, se encuentran en panel separado los movimientos para conectar la calefacción, el limpiaparabrisas, el encendedor, el cenicero ( de buen diseño) y el ventilador que sopla aire frío o calefacción al interior."

"Para guiar la entrada de aire del exterior sobre el tablero —en la parte horizontal— dos rejillas deflectoras mandan el flujo o bien hacia el centro o casi directamente a la cara del piloto o acompañante de asiento derecho."

El safari por el interior del Peugeot siguió por los comandos. Nada nuevo —en cuanto a la palanca de cambios— con respecto al 404. El mismo diagrama que siempre nos resultó cómodo por las mismas razones alegadas por Cocho López: 2ª y 3ª en una misma línea la hacen apropiada para el manejo en el tráfico ciudadano. La marcha atrás y la primera también en una línea facilitan los movimientos de brazos en los estacionamientos. Una sola observación en contra: la 4ª está muy cerca del tablero.

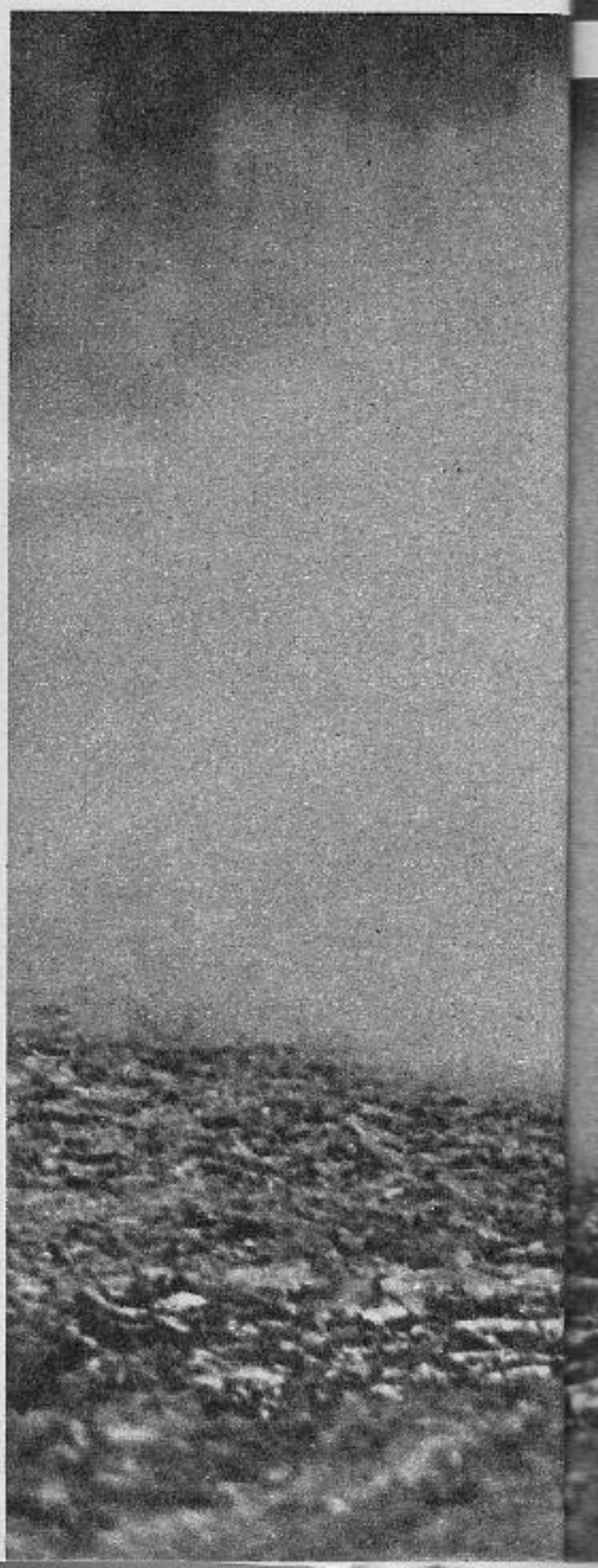
Los pedales cuelgan de la misma forma que en el modelo anterior. El freno es sensiblemente más duro al oprimirlo y frenando es de lo más efectivo. El embrague es suave y el acelerador se combina con el pedal de freno en una posición justa para el "punta y taco". Esta maniobra resultó particularmente agradable en cuanta situación la aplicamos —y efectiva— por el escalonamiento ajustado de las relaciones de marchas (ver gráfico). La pedalera se completa con un pedalín en la extrema izquierda que acciona la bomba de agua que a través de los "sapitos" moja el parabrisas. Al mismo tiempo este pedal cierra el contacto que pone en funcionamiento las escobillas limpiaparabrisas mientras se mantiene presionado.

Pero el argumento más convincente respecto a las virtudes de confort del Peugeot radica en los asientos. Tanto los delanteros, butacas reclinables, como el trasero para tres personas cómodas, nos resultaron anatómicamente cercanos al ideal que se pretende. Viajamos diez mil kilómetros en total y muchas veces esforzándonos a permanecer en el volante por una razón u otra y nunca nadie acusó cansancio en el cuerpo —sobre todo la nuca— por la posición que adoptan la espalda y las piernas.

Atrás las características de espacio y comodidad son remarcables. Tiene mucho más lugar para las piernas de los pasajeros que

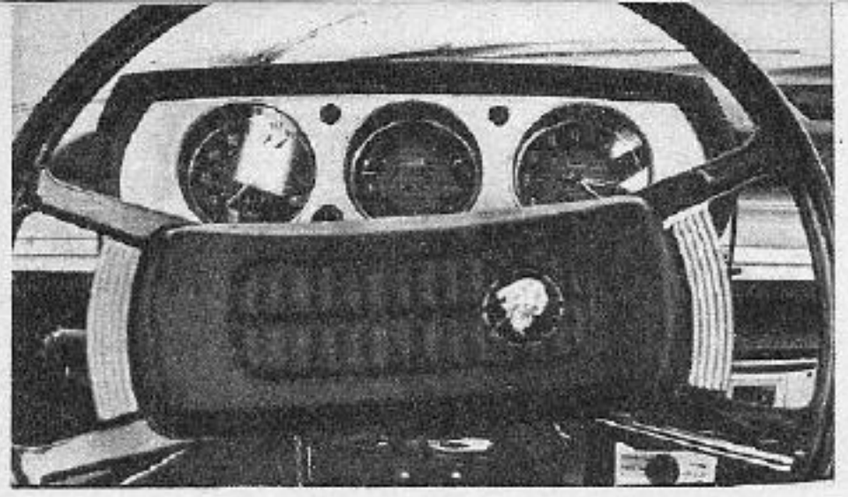




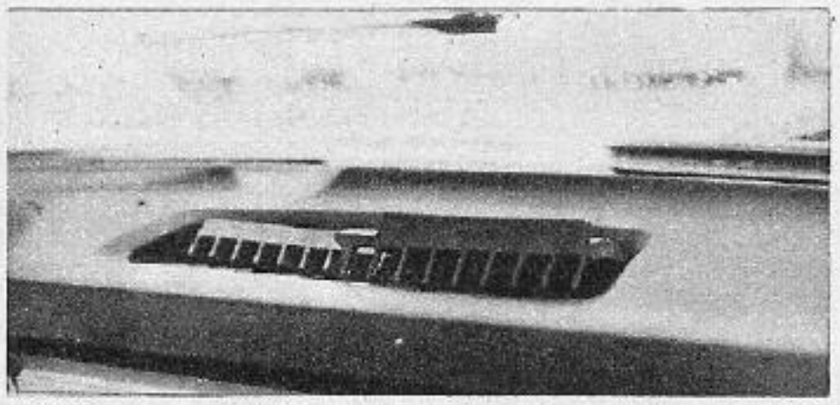




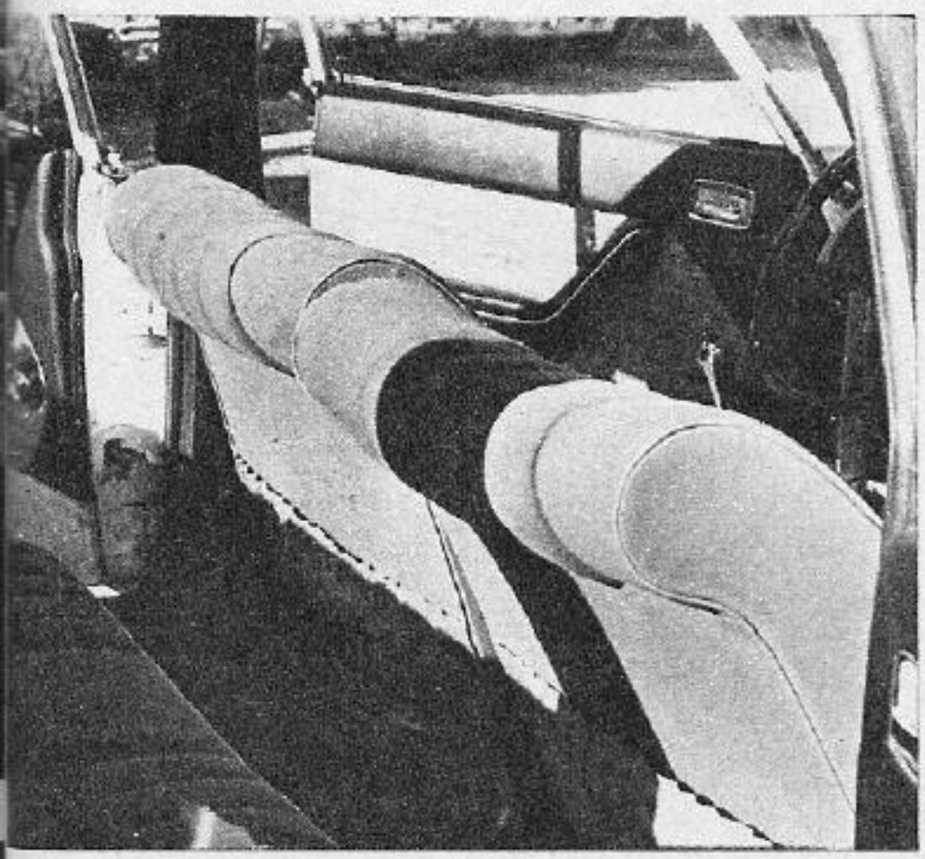
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Diseño de volante similar al Porsche 911 que permite visualizar el panel y accionar fácilmente la bocina. El acolchado es elemento de seguridad.

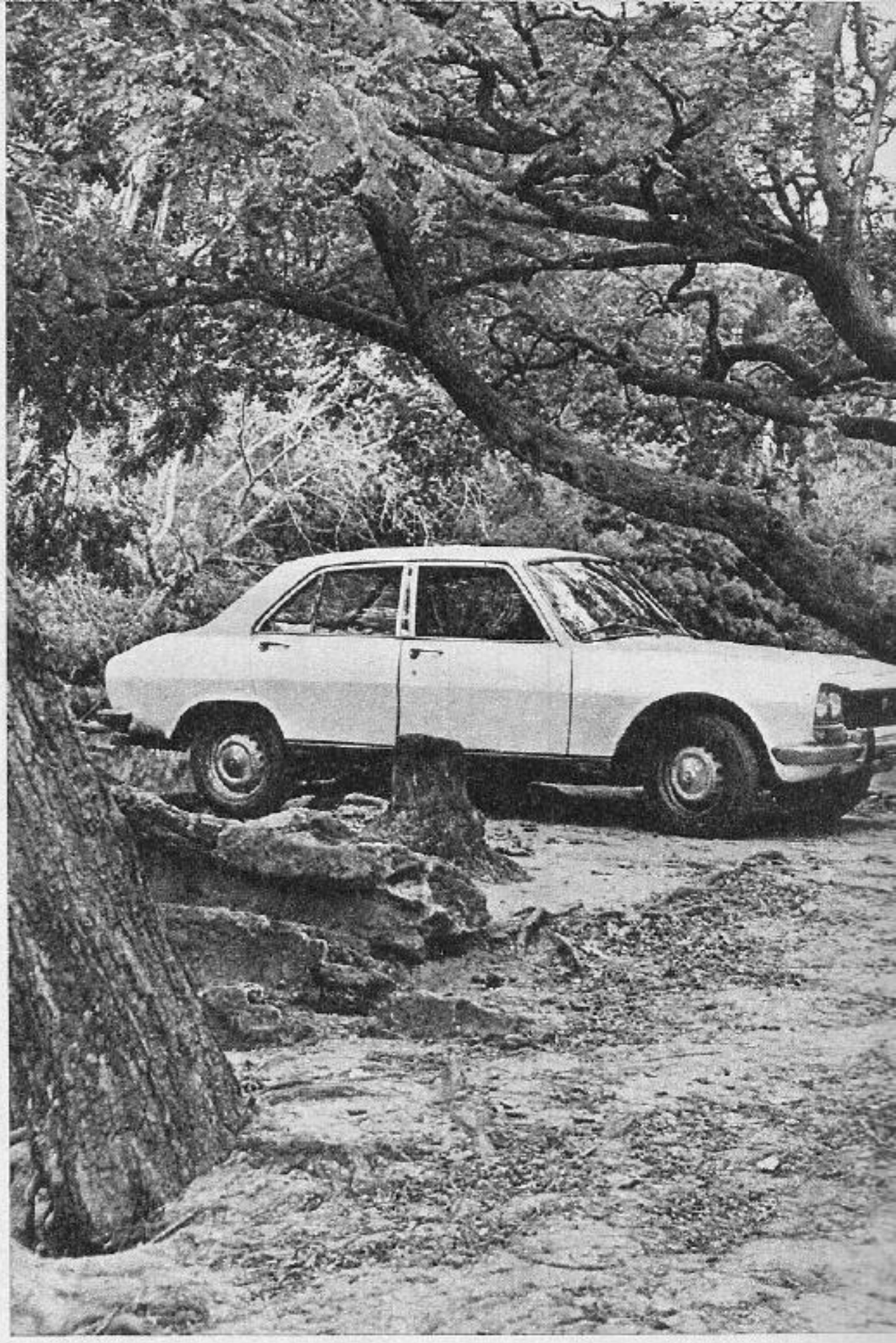


Los peines deflectores que guían el flujo de aire del exterior hacia arriba, a la izquierda, a la derecha o ambos lados a la vez.



Buena visibilidad a los instrumentos, excelente posición de manejo y butacas sumamente anatómicas.

Comodidad para las piernas de los pasajeros (3) del asiento posterior. El 504 es amplio y las puertas traseras admiten fácil acceso.





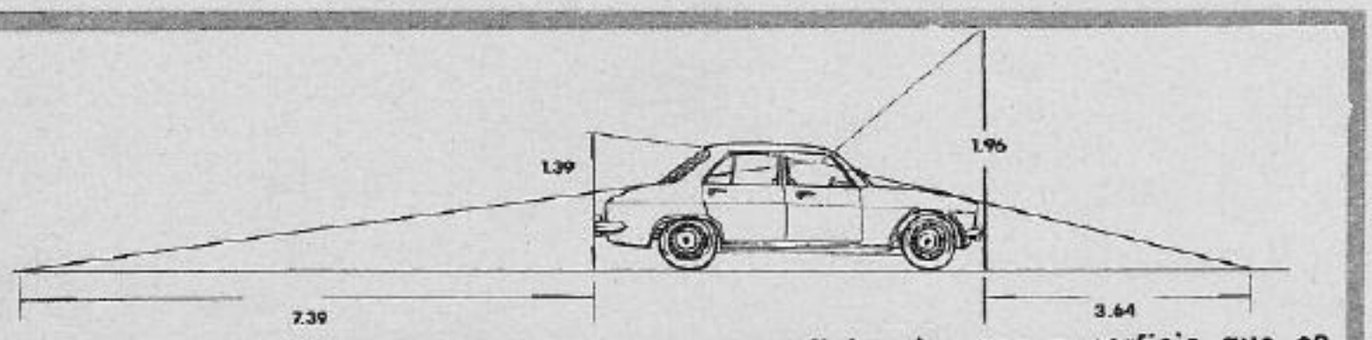
# ROAD TEST PEUGEOT 504



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

el modelo anterior (donde los "lungos" tocan con las rodillas en el respaldo delantero). Para su interior, las puertas traseras son lo suficientemente cómodas como para permitir el fácil acceso.

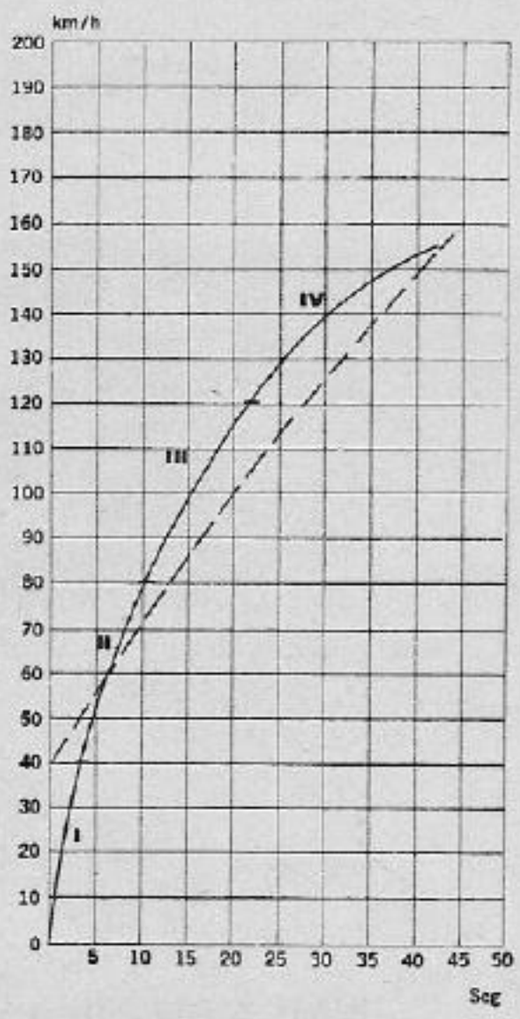
Las manijas empotradas para abrir las puertas resultaron incómodas para muchos, pero hay que tener en cuenta que esa solución (aun nadie presentó la ideal) responde a un problema fundamental de seguridad. En el modelo que nos tocó probar, el tapizado que dio por terminado el análisis del interior, estaba confeccionado en




**Las cifras de la visibilidad hacia adelante no reflejan la gran superficie que se domina desde el volante. Hacia atrás, por el retrovisor, las distancias son extraordinarias.**

| Velocidad km/h | Tiempo Seg |
|---|---|
| 0-20 | 1.5 |
| 0-40 | 4.2 |
| 0-60 | 6.5 |
| 0-80 | 10.8 |
| 0-100 | 15.2 |
| 0-120 | 22.5 |
| 0-140 | 30 |

| Velocidad km/h | Tiempo Seg |
|---|---|
| 40 — 60 | 7.5 |
| 40 — 80 | 14.2 |
| 40 — 100 | 19.2 |
| 40 — 120 | 28.2 |
| 40 — 140 | 35.5 |



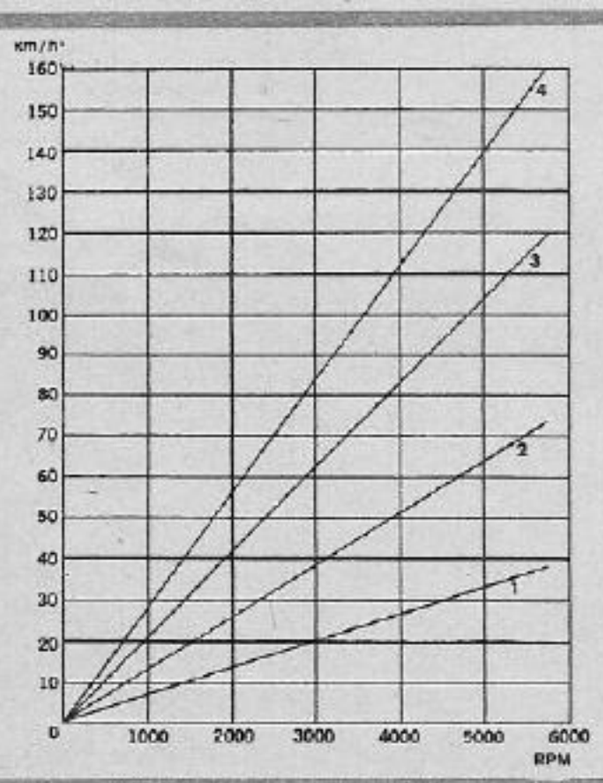

**Sonó el tiro y clavamos el freno a 140 km/h. El coche siguió derecho para detenerse en una distancia extraordinariamente corta.**

**Todo en la puerta está bien pensado: la manija que aunque no es cómoda es segura, el apoyabrazos y la agarradera para cerrar, el cenicero y una sólida manivela levantavidrios.**

**En el baúl (que tiene apariencia de pequeño) entraron: una valija grande de 64 x 49 x 17 cmts.; cinco medianas de 54 x 39 x 15 cmts, y tres chicas de 44 x 37 x 13 cmts.**

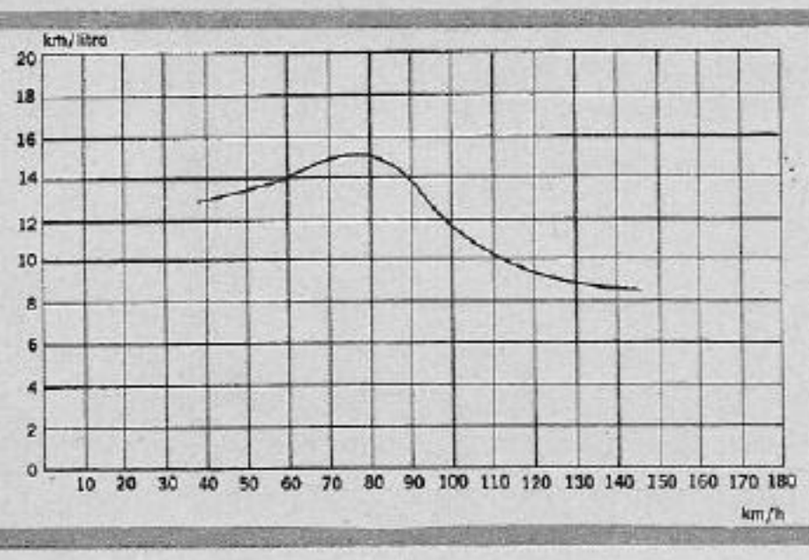
**Aquí se hace evidente que subiendo marchas o en directa acelera tanto como coches nacionales de mucho mayor cilindrada.**

| RPM | MARCHA | VELOCIDAD km/h |
|---|---|---|
| 1000 | I | 7.6 |
| 1000 | II | 13.5 |
| 1000 | III | 21 |
| 1000 | IV | 28.24 |




**El escalonamiento de las cuatro marchas en velocidades máximas está bien adecuado para el uso callejero. Por otra parte, 28,24 km/h en directa cada 1000 r.p.m. es una buena cifra.**

| Velocidad km/h | Consumo km/litro |
|---|---|
| 40 | 13 |
| 60 | 14 |
| 80 | 15 |
| 100 | 11.5 |
| 120 | 9.4 |
| 140 | 8.4 |




**A 80 km/h obtuvimos el rendimiento óptimo. A velocidad de crucero (120) consume 20 litros cada 188 kilómetros (9,4 km/litro).**

pana sintética (en el modelo de lujo el tapizado es de cuero).

Terminemos por decir que al modelo standard le falta —a diferencia del de lujo— la radio con que aquél viene equipado.

. . . . . .

Ya nos iba quedando poco por probar. Habíamos viajado y obtenido las conclusiones más importantes: Ante cualquier emergencia los frenos de disco son capaces de detenerlo a cualquier velocidad y en poca distancia. Se pueden mantener velocidades de viaje altas (150 km/h) con la seguridad de que el coche se afirmará al camino y no se hará necesario "llevarlo" todo el tiempo; se comporta con franqueza y dobla las amplias curvas de las rutas con toda tranquilidad. Su consumo es moderado para las prestaciones que brinda. La visibilidad por la gran superficie vidriada del parabrisas, la trompa corta y la falta de ventiletes resulta buena y sin objeciones. En cuanto a las luces, las bajas son francamente cortas, no alumbran ni lo suficiente ni menos; en cambio las largas son sencillamente fuera de lo común: alumbran una gran distancia hacia adelante con una pantalla amplia cuyo ángulo abarca la banquina de ambos lados. El odómetro resultó al medirlo de una exactitud asombrosa, apenas unos pocos centímetros de error en un kilómetro. El baúl —el discutido baúl— tiene una capacidad que si no es extraordinaria es aceptable. En la foto se aprecia la cantidad de valijas que pudimos colocar, quedando inclusive algunos lugares para acomodar cosas blandas.

. . . . . .

Y terminamos de probarlo. Obtuvimos las cifras. Acelera tanto como coches de mucha más cilindrada. Resultó ser uno de los coches actuales que frena a altas velocidades en menor distancia. El consumo lo hace apto para el deambular doméstico por la ciudad y los viajes largos. Todo enmarcado por un coche cuyas líneas, que en un principio despertaron la polémica entre los tantos estetas que comparten nuestras tertulias, ahora ya han sido aceptadas con toda la calidad de diseño que tiene. La caída de la cola responde a un simple requerimiento en la solución de las líneas con equilibrio y posiblemente a mejorar la visibilidad posterior (de todos modos es cuestión de gustos). Nuestro 504 es similar al francés, pero la mecánica es diferente. El motor es distinto (más chico y menos "pur sang"), la suspensión trasera es distinta (en el francés es independiente), el puente es a sin fin y corona mientras que su hermano galo lleva por cinemático piñón y corona y los faros delanteros (el europeo tiene faros trapezoidales) son en nuestro caso dos pares de proyectores dobles.

Mientras tanto, no resultará muy larga la decisión para quien tenga la posibilidad y las ganas de ser dueño de un 504. Basta con que se le presente la oportunidad de conducirlo en las calles o en la ruta. Entonces comprenderá porqué el nuevo Peugeot tiene la virtud de ser un símbolo de status, pero no status social sino del que pretende un cierto nivel mecánico para que lo traslade.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







## CONTROL DE VELOCIMETRO

| Velocidad que indicaba (km/h) | Velocidad real (km/h) |
|---|---|
| 20 | 27 |
| 40 | 50 |
| 60 | 64 |
| 80 | 82,5 |
| 100 | 102 |
| 120 | 120 |
| 140 | 132 |

### VELOCIDAD MAXIMA

156,52 km/h. (Promedio de dos pasadas en sentidos contrarios de 159 km/h y 150 km/h respectivamente).

### VELOCIDADES MAXIMAS EN CADA MARCHA

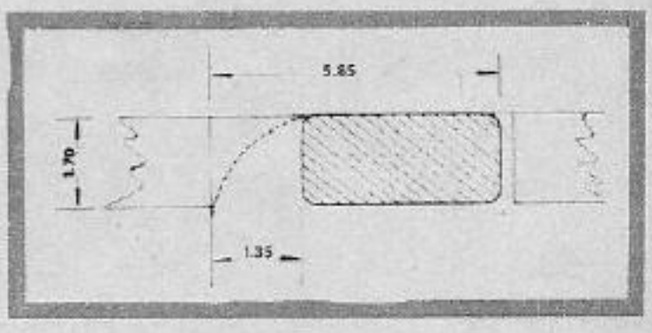
1ª 40 km/h
2ª 80 km/h
3ª 120 km/h

### ACELERACION 0-500 METROS

22 seg. 6/10 (promedio de dos pruebas en sentido contrario).

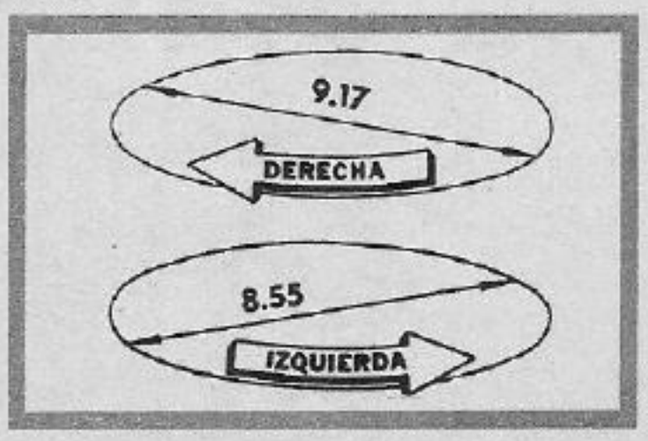
### ACELERACION 0-100 KM/H-0

20 seg. 7/10.




**Un poco más largo que otros coches medianos, el 504 necesita algo más de espacio de estacionamiento, pero entra y sale con mucha facilidad.**

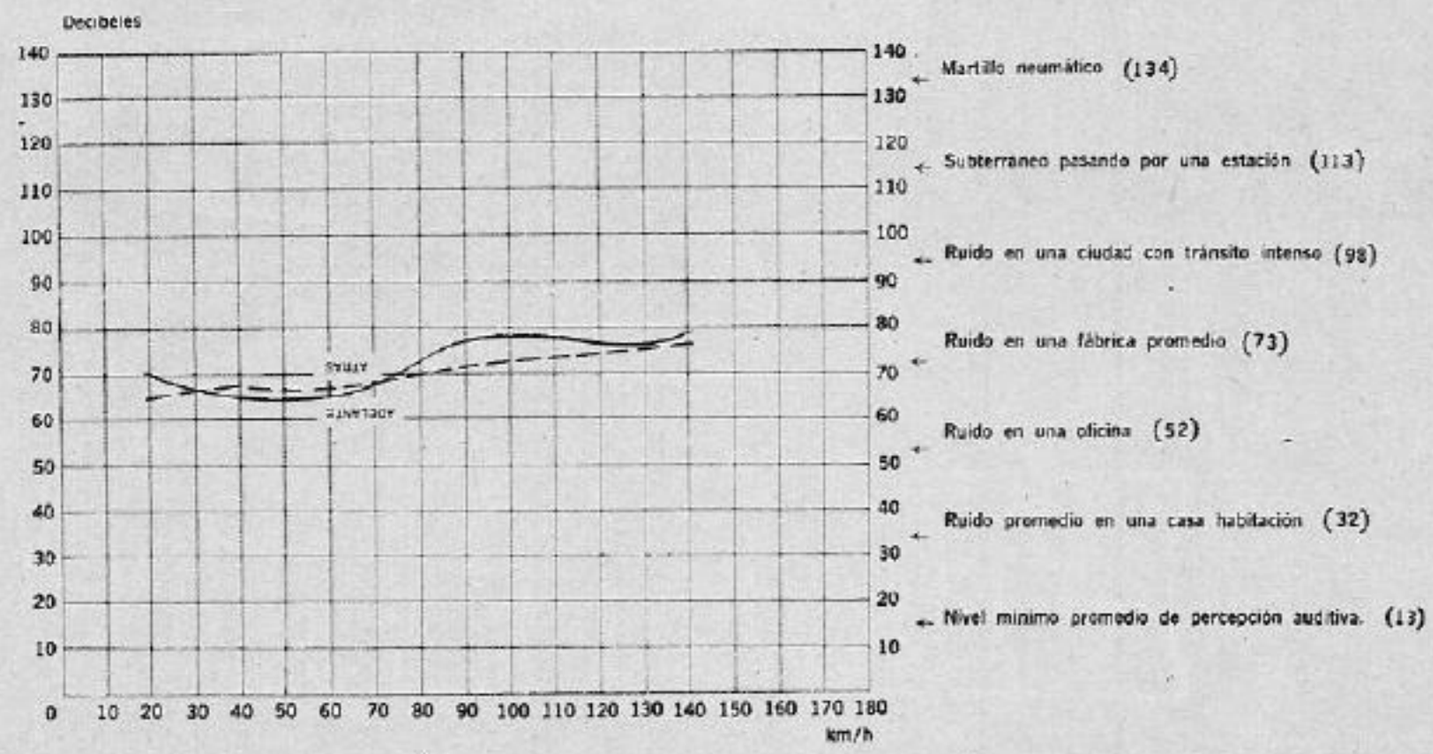
Aunque mayor en ambos casos que los diámetros de giro del modelo 404, las dos medidas obtenidas resultaron satisfactorias.




## DISTANCIA DE FRENADO

| Velocidad | | | |
|---|---|---|---|
| 20 Km./h. a 0 | 2,7 m | 1.3 | D. T. = 4 |
| 40 Km./h. a 0 | 5.5 m | 10.10 | D. T. = 15.60 |
| 60 Km./h. a 0 | 8 m | 17 | D. T. = 25 |
| 80 Km./h. a 0 | 11 m | 31.80 | D. T. = 42.80 |
| 100 Km./h. a 0 | 14 m | 42.40 | D. T. = 56.40 |
| 120 Km./h. a 0 | 16.5 m | 65.20 | D. T. = 81.70 |

NOTA: Las cifras en el recuadro sombreado corresponden a las distancias recorridas en los tiempos de reacción; las cifras en el recuadro de la derecha corresponden a distancias efectivas de frenado y, finalmente, las cifras indicadas con las letras D. T. corresponden a las distancias totales de frenado que registramos, es decir, la suma de las doce cifras anteriores.




| Velocidad km/h | Ruido (db) | |
|---|---|---|
| | Adelante | Atrás |
| 20 | 70 | 65 |
| 40 | 65 | 67 |
| 60 | 65 | 66 |
| 80 | 73 | 70 |
| 100 | 78 | 72 |
| 120 | 76 | 75 |
| 140 | 78 | 76 |

# NORBERTO PAULONI




# EL LIRICO

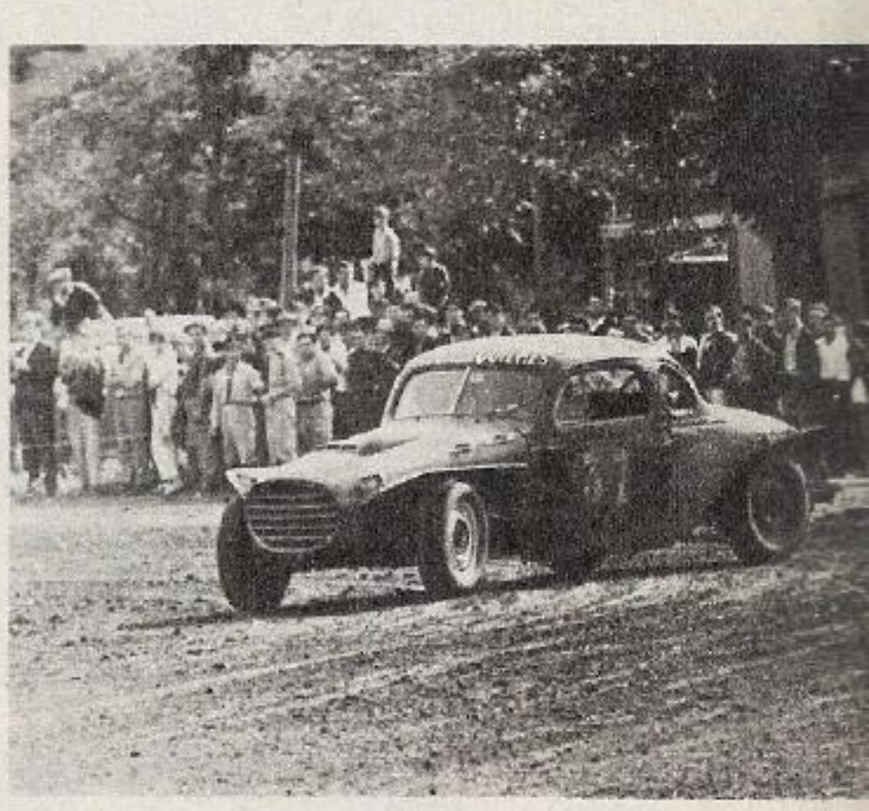
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# DEL SP

**En un momento como el actual decir que alguien que no posee fortuna, que vive de un empleo en una fábrica y que tiene obligaciones como cualquiera corre en SP resultaría prácticamente una utopía. Pero no es así. Pauloni lo hace y además encuentra tiempo como para construirse su automóvil, probarlo y correrlo en todas las carreras de la categoría**

por SERGIO CORNEJO





*Aquí, en la Vuelta de Lobos con su antigua cupé. Otra época, el mismo entusiasmo de ahora.*

**"...soy mecánico de instrumental de Ducilo. La verdad es que gracias a la ayuda de mucha gente puedo poner el auto en la pista en todas las carreras. Como te imaginarás, todo se hace muy a pulmón."**

Esta fue la contestación de la primera pregunta que le formulamos a Norberto Pauloni. Evidentemente nos encontramos ante el único representante de una época en la que el automovilismo se realizaba a fuerza de gauchadas y pulmón como él mismo dice. Lo más notable de todo esto es que hay que tener en cuenta que los costos han variado bastante desde entonces. Antes, mantener una cupé no requería enormes gastos, pero de ahí a construir y mantener un SP hay un trecho bastante largo. No obstante las ganas, junto a una voluntad increíble, permiten que Pauloni pueda vencer todos los inconvenientes y se constituya carrera por carrera en el único de los "líricos" que se mezcla entre las potencias de la categoría.

Desde su debut en la famosa Vuelta de Ensenada de 1964 hasta el momento se ha producido en su trayectoria una evolución que habla a las claras de su poder de asimilación. En aquel entonces participó en su primera competencia con una cupé Chevrolet que le adquiriera a Vicente Spano. Debió abandonar, ya que por un error garrafal en la preparación del motor voló todo. El coche viajaba bastante para la época y orillaba los 200 km/h. La falla estuvo en el árbol de levas que no aguantó.

Después de esa experiencia poco promisoria decidieron hacer todo a nuevo y concurrir a la Vuelta de Chacabuco del '65. Todo anduvo muy lindo hasta que tuvo un vuelco en el que milagrosamente no sufrió golpes de importancia. El coche resultó totalmente golpeado y quedó, como comúnmente se dice, para tirarlo a la basura. Esto no fue suficiente como para que Pauloni se diera por vencido. Comenzó la construcción de un auto totalmente nuevo y solamente aprovechó del coche golpeado parte del chasis. Con el nuevo auto flamante, con un motor Chevrolet 230' de siete bancadas "redondito" y con más ganas de correr que nunca, fue a la trágica Balcarce de 1967. En esa carrera largó delante de Jorge Kissling; poco después Jorge lo alcanzó y comenzaron a viajar juntos. Al llegar a un paso a nivel, Kissling ya venía un tanto

→

# NORBERTO PAULONI







distanciado de él y levantó para cruzar las vías. Norberto, que tenía una buena hoja de ruta, se mandó como venía y de esa forma comenzó nuevamente a viajar en la tierra del Torino. A los pocos metros no más, de pronto vio que la tierra se disipaba y el Torino no estaba más adelante; cuando alcanzó a parar el coche estaba muy adentro del campo y ya envuelto en llamas. **"No había nada que hacer; en ese momento sentís una impotencia brutal, no podés hacer nada; simplemente te quedan dos cosas para hacer: mirar o irte. La primera de las alternativas resulta sádica e inútil. Entonces opté por la segunda. Continué en carrera y llegué a clasificarme 21º."**

Después de eso vino la famosa hecatombe del automovilismo. Se suspendieron las carreras de ruta y sobrevinieron los cambios de fórmula. Con ese panorama decidió reformar el mismo auto para correrlo en autódromo. A partir de ese momento prácticamente no corrió dos carreras seguidas con el coche igual. Siempre el afán por mejorar la performance lo llevó a introducir nuevas "modificaciones".

Finalmente "embalado" por algunas buenas actuaciones decidió ponerse a tiro con un arma que no diera ventajas. Encaró la construcción de un Sport Prototipo con todas las de la ley. El diseño y construcción, como de costumbre se realizaron con su dirección. El reticulado fue elaborado por Alberto Callico y el resto se completó con ideas y trabajos de los amigos que colaboran con él en el taller. El spider desde todo punto de vista está muy bien logrado; simplemente le hace falta completar detalles de puesta a punto especialmente en lo que respecta a suspensión.

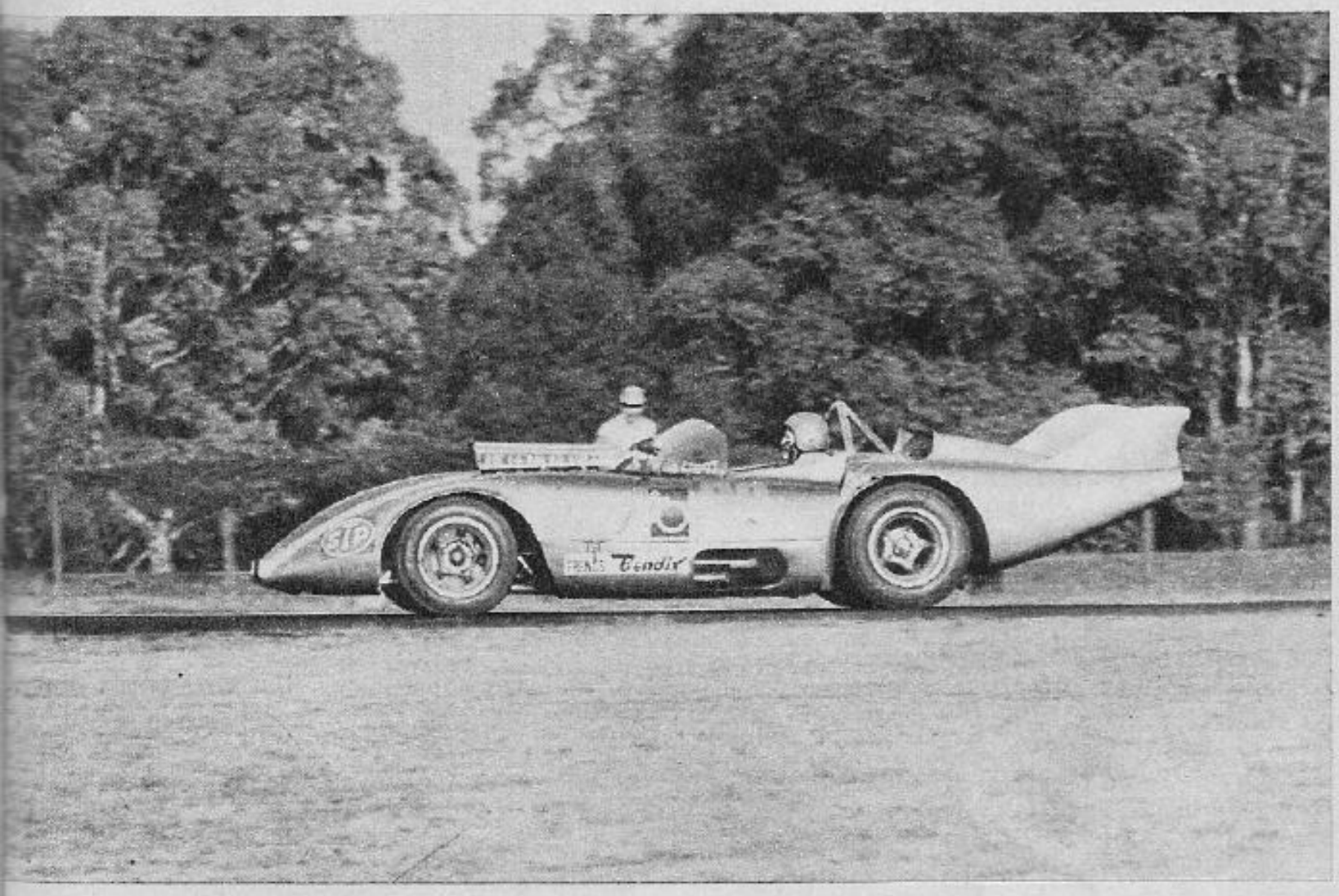
Pero realmente el mérito máximo que tiene Norberto Pauloni es el de haber comenzado su carrera prácticamente sin escalones. Es decir, casi directamente en una categoría superior. No es fácil de entrada adaptarse al manejo de coches con mucha potencia y especialmente diseñados para correr. Claro está que el proceso de pulimiento de Pauloni se encuentra en pleno desarrollo. Ya no es el mismo que el día que por demasiada vehemencia arrugó toda la trompa de su flamante SP, ni el que arrancó el cartel de Shell en la horquilla del autódromo de Buenos Aires. Unas cuantas carreras lo han "amansado" y le han permitido encontrar su límite justo. Que por lo demás se encuentra bastante más elevado que en ese entonces.

Se podría decir que es un autodidacta en todo sentido, en cuanto a constructor y en cuanto a piloto. **"El único consejo que recibí en materia de autos en mi vida me lo dio Carlos Marincovich. Fue en Maggiolo. Yo estaba totalmente desahuciado, hasta en un momento pensé que el que no andaba era yo, que había llegado el momento de cantar el no va más. Ese fin de semana habíamos tenido que trabajar en el auto y no había podido pegar los ojos en dos días. Como llegué a Maggiolo me subí al auto y comencé a buscar tiempos. Los dibujos que me mandé por adentro y por afuera del circuito no se alcanzan a contar con los dedos de la mano. Entonces le pedí a Marincovich que manejara el auto y cuando se bajó me dijo dos o tres cosas que resultaron fundamentales para mí. Además le gustó muchísimo el coche. Lo cierto es que me fui a dormir y al otro día fue otra cosa. Aprendí a dosificar la potencia del motor, que —creo— es lo más importante para dominar estos autos."**

Con respecto a sus conocimientos de constructor, tampoco los



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





adquirió por boca de nadie. Simplemente se ha basado en textos y experiencias ajenas.

Nunca tuvo oportunidad de manejar un monoposto, pero piensa que prefiere los coches totalmente carrozados para correr. En una oportunidad le hicieron un ofrecimiento interesante para conducir el F-1 de Rico que desechó por falta de tiempo. **"Por el momento apenas "tiro" para ocuparme y poder mantener el SP, de manera que es imposible que me embarque en otra cosa."**

Por el momento su objetivo es experimentar al máximo el Pájaro Dorado, que a no dudar es un buen auto y pronto estará ubicado más arriba que de costumbre en las clasificaciones de las carreras.

El primer apoyo que recibió fue por parte de la Comisión de Concesionarios General Motors que para la carrera de Rafaela le facilitó todos los fierros necesarios como para poder armar un motor nuevo. En buena hora la Comisión se dio cuenta que entre los pilotos que compiten con su marca había alguien que merecía ser apoyado.

Esto es, a grandes rasgos, lo que hizo y hace Norberto Pauloni un solterísimo de la ciudad de Quilmes para quien es más importante cosechar amigos que ganar carreras de autos. Uno de los pocos si no el último "muchachito" que corre gracias a las gauchadas de un grupo de gente desinteresada. Creemos que ya hizo bastante de esa forma. Pauloni merece más, demostró poseer una constancia y dedicación admirables y en adelante la palabra tendrá que tomar alguna de las tantas firmas que necesitan descargar réditos. No dudamos que será un buen medio de promoción para sus productos.

*Pauloni ríe ante un chiste de alguno de los sátiros de "Corsa" sin advertir que la luz mala cobra intensidad detrás del vidrio.*

*El "Pajaro Dorado" en la pista. En el autódromo de Buenos Aires el día de entrenamiento para los 500 Kilómetros. Para la carrera le sacó la cola larga porque le dificultaba la tenida en los mixtos.*

*La misma cupé en el autódromo de Buenos Aires. Evidentemente no era un auto apto para la pista, pero Pauloni no se perdía oportunidad de estar en todas.*

*En la Vuelta de Balcarce, la última del viejo TC en ruta. El coche ya no era el mismo, ese día estrenaba uno totalmente nuevo.*

## PAULONI CONTESTA

**Un libro:** Martín Fierro.
**Un auto:** Mercedes Benz.
**Una película:** Grand Prix.
**Una bebida:** Cerveza Quilmes.
**Una moto:** Triumph.
**Una serie de T.V.:** Misión imposible.
**Un lugar de veraneo:** Mar del Plata.
**Un lugar de reunión:** El taller,
**Un amigo:** Es un compromiso.
**Un ritmo para bailar:** El tango.
**Un deseo:** Triunfar.
**Una superstición:** No tengo.
**Una cábala:** No tengo.
**Una carrera:** Las IV Horas Shell.
**Un piloto:** Luis Di Palma.
**Un jefe de equipo:** Berta.
**Un mecánico:** Mario di Pietro.
**Un constructor:** Berta.
**Un personaje:** Oscar Gálvez.
**Algo antipático:** La desorganización.
**Un gusto:** Correr.
**Una comida:** Asado.
**Un restaurante:** La Paz (Berazategui).
**Un deporte:** Fútbol.
**Un acompañante:** Oscar de Toro, Carlos Ceratto.
**Un actor cómico:** Adolfo Stray.
**Un prócer:** San Martín.
**Un juego de azar:** Póker.
**Un actor:** Sandrini.
**Un cigarrillo:** No fumo.
**Una mujer:** Mi madre.
**Un país:** la Argentina.
**Una ciudad:** Mar del Palta.
**Un hombre:** Kennedy.
**Un error:** No haber seguido estudiando.
**Un trauma:** Ninguno.
**Un miedo:** Ninguno.
**Una alegría:** Terminar mi primera carrera.
**Una bronca:** Cuando se rompe el auto.
**Un reloj:** Omega Speedmaster.
**Un accidente que te impactó:** Kissling.
**Una muerte:** Juan Gálvez.
**Una revista:** Corsa.
**Una pelea:** No me peleé nunca.
**Un boxeador:** Nicolino Locche.
**Una forma de vestir:** Sport.
**Un disco:** RE-FA-SI.
**Un vino:** Que sea bueno.
**Un conjunto musical:** Fresedo.
**Una gaseosa:** Coca Cola.
**Una persona a quien te gustaría conocer:** El Papa.
**Un diario:** La Nación.
**Un medio de trasporte:** el auto.
**Una golosina:** los caramelitos.
**Un arma:** La pistola (Colt).
**Un animal:** El perro.
**Una fiera:** El tigre.
**Una obra de arte:** Guernica.
**Un equipo de fútbol:** River.
**Un jugador de fútbol:** Carrizo.
**Un equipo de rugby:** Matreros.
**Un color:** Verde.
**Un color mufa:** Negro.
**Un número:** 120.
**Un número mufa:** 13.
**Una virtud:** La honradez.
**Un defecto:** No ser honrado.
**Una manía:** La prolijidad.
**Un aviso:** ...a las 9 y Quilmes.
**Una admiración:** Jackie Stewart.
**Un político:** Ninguno.
**Un militar:** El general Paz.
**Una pick-up:** La Brava.
**Un camión:** Mercedes Benz.
**Un tractor:** Fiat.
**Un postre:** Ensalada de fruta.
**Un piloto joven:** Mauricio García.
**Una fruta:** La manzana.
**Una profesión:** Ingeniero.
**Un piloto internacional:** Jackie Stewart.
**Un auto de F-1:** Lotus 72-Ford.
**Un piloto como hombre:** Cacho Fangio.


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# BMW
## FORMULA 2

# Fórmula 4




# UN EQUIPO EFICAZ

Juan P. Laskac y el Crespi ganador en la pista del autódromo.

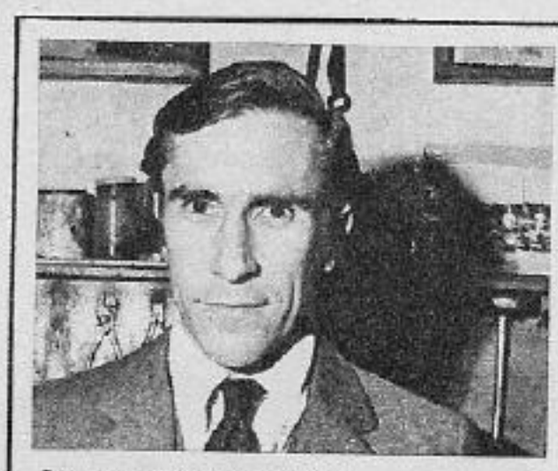
**Varios triunfos hacen de Meriggi Competición el team más exitoso de la actual Fórmula Cuatro. Laskac y Belloni, los pilotos más veloces del equipo, ya han triunfado en este año**



Jorge Meriggi, mecánico, capo del equipo.



Marcelo Raitzin (piloto).



Ricardo Belloni (piloto).



Juan P. Laskac (piloto).



Salvador Fernández Valerga (piloto).

Durante los últimos seis meses un equipo de F-4 dominó los primeros puestos de las carreras de la categoría. El de Jorge Meriggi. Ya sea conducido por Juan Pablo Laskac o bien por Ricardo Belloni, Jorge Meriggi en la mayoría de las competencias tuvo un auto de su equipo en el tope del marcador. Si no ganaban estaban en la punta en determinado momento.

En la actualidad el equipo consta de cuatro autos. Los conducen los ya ganadores Laskac y Belloni, Raitzin (nuevo integrante del equipo) y Fernández Valerga. Por supuesto que los cuatro autos no son propiedad de Meriggi (profesionalmente Fórmula Cuatro no da para tanto) pero los chasis, motores y cajas son atendidos de cabo a rabo por el mismísimo Meriggi y además los planteos de carrera se hacen con auténtico criterio de equipo, es decir que se lo puede llamar como tal: equipo con todas las de la ley. Junto con el team de Ceras Johnson (De Rossi-Lavallol), son las agrupaciones más efectivas del momento.

Aparte de preparar estos cuatro motores para cada carrera de F-4, Meriggi es constructor de cajas especiales para la categoría. Ya hay una treintena de ellas en uso, son de relaciones intercambiables y de cuatro marchas. Se hacen tomando como base la caja común de Renault a la cual se le adaptan los engranajes Graf (su socio).

Meriggi comenzó con motores "da corsa" en 1965 aproximadamente. Fue desarrollando motores y cajas para motonetas con las cuales Juan Pablo Laskac se dedicaba a ganar carreras de larga duración como las Doce Horas en Motoneta en pareja con el "Negro" Iglesias. Poco tiempo después siguió con todo lo que sea NSU. Atención al público, preparación de autos completos y hasta correr con una cupé Sportprinz con la cual en una única carrera (**"Después me casé y tuve que dejar, no había caso de seguir corriendo"**) se clasificó segundo de Graziosi, que ganó la carrera con un Isard. Fue la Vuelta de Córdoba.

Durante todo 1970 continuarán compitiendo en F-4. El año que viene no sería de extrañar que el equipo ascienda a categorías superiores, por ejemplo F-2, para la cual Meriggi también desarrollaría los motores y cajas.

Es un excelente equipo monopostista que ya dio sus primeros pasos con resultados harto satisfactorios. Para 1970 habrá que dar otro paso hacia adelante. De donde la F-4 no es sólo escuela de pilotos sino que da para más.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



# Para los hombres de hoy en día, Grimoldi.

Florida 251 y 834 - Santa Fe 1680 - Suipacha 121 - Rivadavia 6782 y 11416 - Cabildo 2162 - Callao 52 - Boedo 832 - San Juan 2334 - Uruguay 66, San Martín - Laprida 388, Lomas de Zamora - Rivadavia 160, Quilmes - San Martín 376, Luján - San Nicolás 641, Pergamino - O'Higgins 70, Bahía Blanca - San Martín 2544, Mar del Plata - Mitre 143, Salta - Muñecas 118, Tucumán - 9 de Julio 32, Córdoba - Córdoba 1063, Rosario - San Martín 2228, Santa Fe - Av. San Martín 1374, Mendoza - Rivadavia 120, Este, San Juan. Adheridas a COMPAÑIAS DE CREDITOS PERSONALES Y BANCARIOS, ...y en *los mejores zapaterías del país.*

Grimoldi
la marca del medio punto




# COPA TRANS-
# EL ESPECTACU

**En pocos años la copa Trans-American ha cobrado una popularidad inusitada en Estados Unidos. La combinación de autos de serie, corredores famosos y generosos aportes financieros han operado el milagro, y concurrir a una carrera de la serie es contar con la seguridad de presenciar un gran espectáculo**

Texto y fotos:
Juan Alberto Abraham

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El Javelin de American Motors preparado por Penske Racing y su propio piloto, Mark Donohue. Un nuevo "cuco" para la Trans-Am.

# -AMERICAN LO DE MODA

Elegibles para la división —eminentemente profesional— son los populares "pony cars" fabricados en Norteamérica, una resemblanza de los sport europeos con estilo propio, individualizados fácilmente en la calle gracias a los miles de unidades que la producción en serie ha lanzado. Esa asociación directa del "auto común" con el bólido de competición —al menos exteriormente— se ha ganado el favor de los aficionados, que toman a título personal la performance de cada marca en carrera, como si fuera extensión directa del coche que manejan todos los días para ir al trabajo. Ford Mustang, American Motors Javelin, Plymouth Barracuda, Chevrolet Camaro, Dodge Challenger y Pontiac Firebird son las marcas elegibles, y una selección de los mejores pilotos yanquis los designados para conducirlas.

La preparación de los autos reglamentariamente tiene que ajustarse a elementos de serie, no pudiendo pasar la cilindrada del límite de 305 pulgadas cúbicas (5

→

# COPA TRANS-AMERICAN

litros) y debiendo respetarse una máxima distancia entre ejes de 290 centímetros. El aspecto exterior es prácticamente el mismo del que puede apreciarse en una máquina salida de la línea de montaje de Detroit; en la preparación interna está la gran diferencia. Poner en condiciones de "ganador" a uno de estos autos significa gastar al por mayor, razón por la cual es prácticamente imposible que un independiente logre algún día derrotar a uno de los equipos con apoyo oficial o semioficial de fábrica.

## EQUIPOS Y MILLONES

Tras ganar en 1968 y 1969 el campeonato con sus famosos Sunoco-Camaros, Roger Penske pasó este año a dirigir un equipo integrado por dos Javelin con apoyo oficial de la American Motors. La cantidad de dinero invertido en la operación basta para dar una idea de la importancia de la Tran-Am y de los costos. Por los tres años que durará el contrato entre Penske Racing Team y American, se ha previsto una inversión de cinco millones de dólares. Esa suma cubre la minuciosa preparación de cada auto, que es desmantelado totalmente cuando sale de fábrica y vuelto a armar con todas las modificaciones permitidas y colocando únicamente elementos que han pasado los más exigentes tests. Mark Donohue y Peter Revson son sus pilotos.

Aunque no han trascendido los números, es de suponer que los restantes equipos andan en el mismo nivel financiero. Tal el caso del Bud Moore Team, que tiene como principal piloto al extraordinario Parnelli Jones y cuyo segundo Mustang está confiado a otra figura de primera línea: George Follmer. Los Ford Mustangs iniciaron el campeonato 1970 en forma inmejorable, ya que arrasaron con las cuatro primeras carreras. Recién en Bridgehampton el Javelin de Mark Donohue les cortó la racha y es de prever que entre las dos marcas se dividirá la mejor parte del pastel al cabo de las 13 jornadas del calendario, que se disputan en los mejores circuitos parque (road-course) del país del norte.

Sin la batuta de Roger Penske, Chevrolet —**que sigue sin vincularse oficialmente a las carreras, pero pasando el apoyo bajo cuerda**— confía esta temporada en la habilidad de Jim Hall, que no sólo tiene tiempo para sus nuevos proyectos de la Can-Am, sino que dedica buena parte del año a preparar en su taller de Texas los Camaro Chaparral. El propio Hall (recuperado después del accidente de la Can-Am en el que se fracturara las piernas) y Ed Leslie conducen los autos.

## CAMBIOS DE MARCA

Dan Gurney había comenzado la serie con la intención de presentar dos Plymouth Barracuda. El apoyo de Chrysler fue retaceado sin embargo, y entonces Gurney optó por ponerse a la altura de los recursos económicos y armar un solo auto, pero con "tutti". Como se recordará, el californiano fue durante muchos años puntal de Ford en cuanta categoría intervino. Finalmente, Dan se cansó de las limitaciones impuestas por Ford y rompió relaciones pasando a defender los colores de Plymouth en la Trans-Am. El Barracuda lleva el clásico número 48 de Dan, pero frente a su volante se alinea Swede Savage, uno de los pilotos jóvenes más promisorios. Gurney por el momento ha vuelto sus miras hacia Europa, buscando el retorno a la Fórmula 1 y alternando la acción con carreras importantes del Championship Trail norteamericano. El Plymouth Barracuda, pese a su aparente fragilidad mecánica, ha demostrado ser uno de los más veloces.

Principal defensor del Dodge Challenger es Sam Posey, en un tiempo compañero de equipo de Donohue cuando corrían con Camaro. Posey cuenta con un flamante Challenger (mejor dicho dos, porque siempre hay uno listo de repuesto) apoyado ampliamente por la Autodynamics Corporation. Mecánicamente, la máquina es similar al Barracuda (ambos son productos de Chrysler) y durante las primeras carreras tuvo que pagar el derecho de piso, por no haber cubierto todavía el necesario período de experimentación.

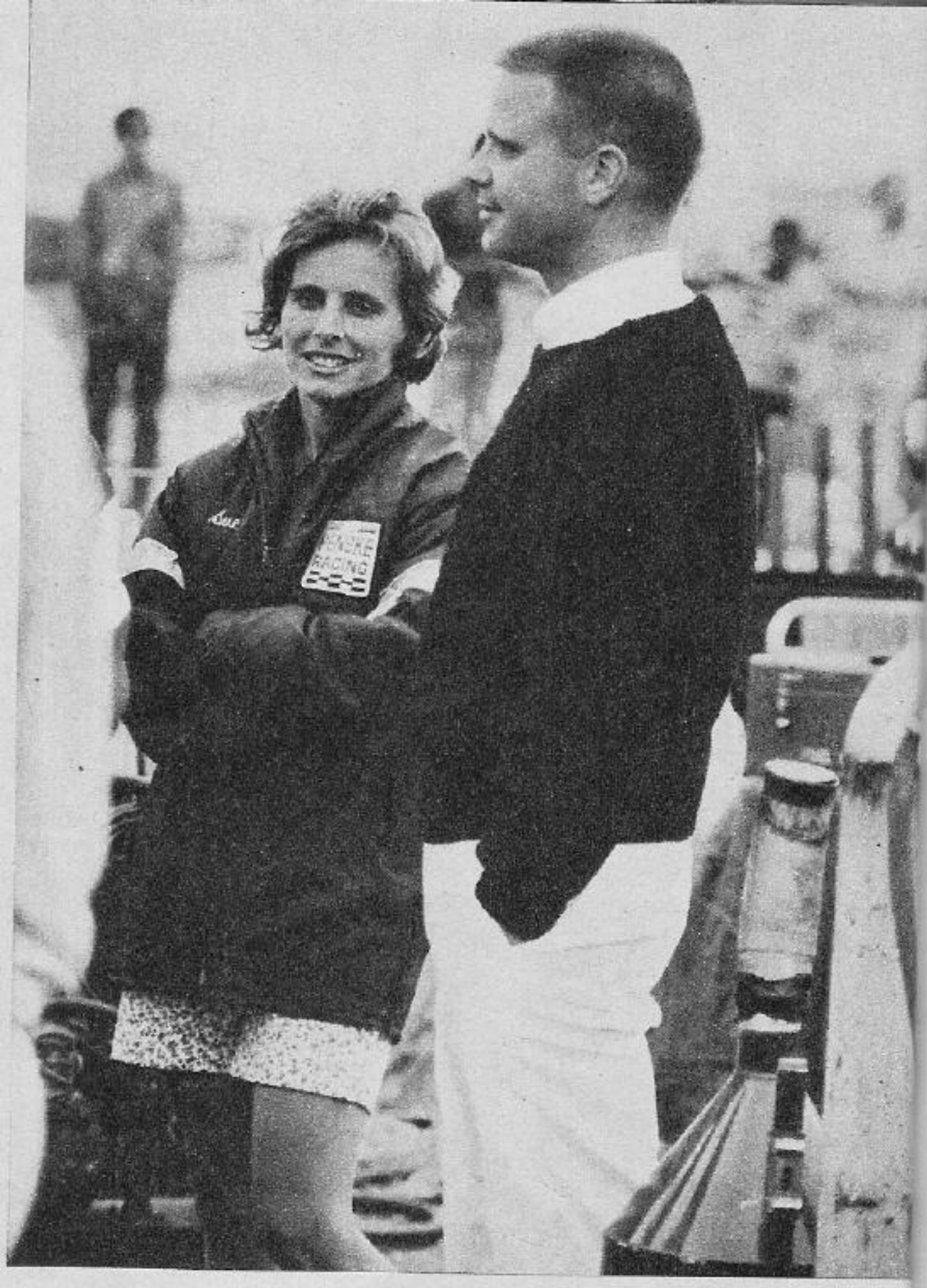
Campeón de la Trans-Am en 1967 con Mustang, Jerry Titus se ha dedicado en los últimos tiempos al Pontiac Firebird y aunque en 1969 fracasó por falta de planta motriz adecuada, esta vez cuenta con un flamante dúo de perfilados modelos equipados con el impresionante motor Ram Air 400 (cuya cilindrada debió ser reducida a los 5 litros reglamentarios). Es por ahora el solitario cruzado de la marca contra sus promocionados rivales.

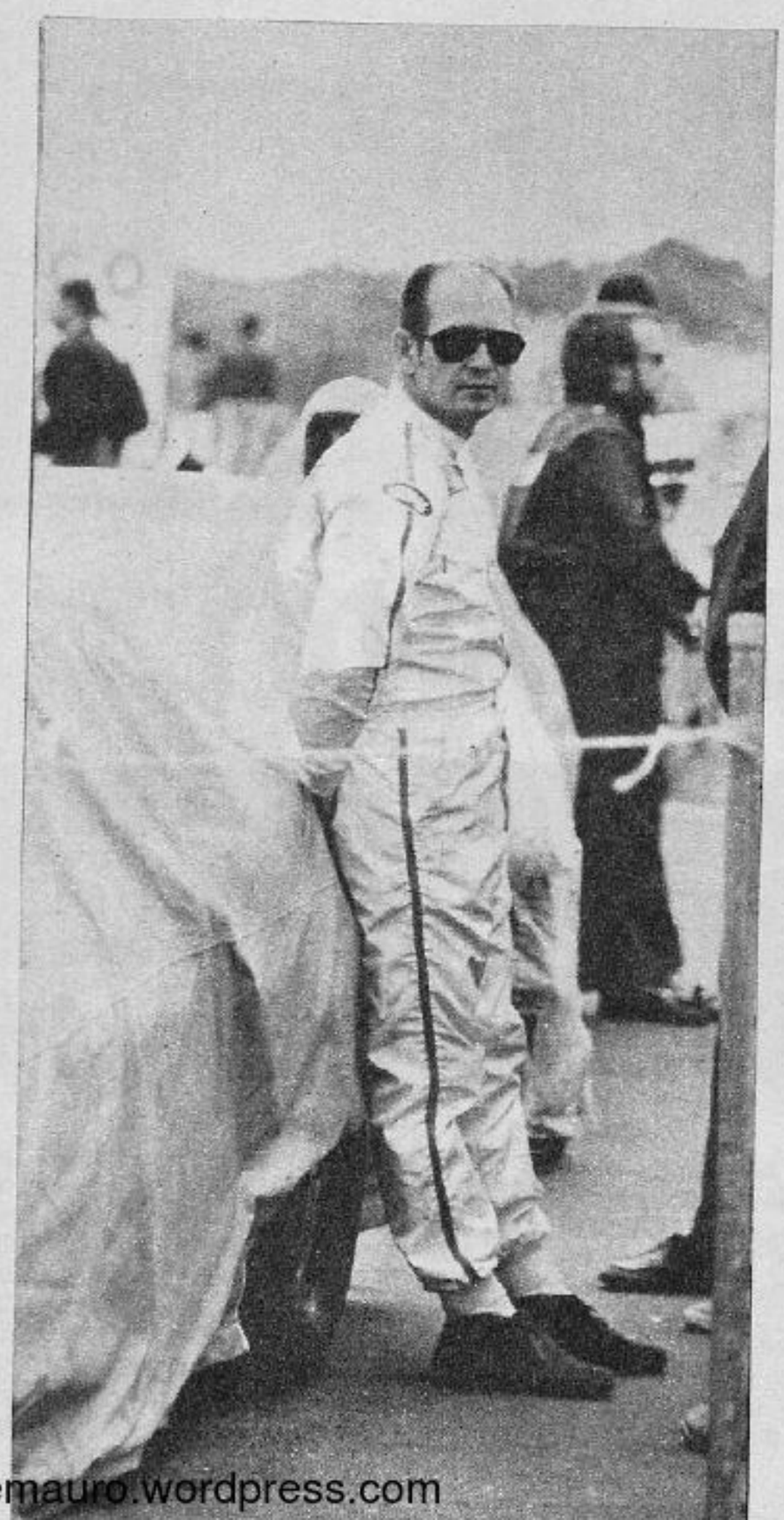
Como ayuda de importancia para el esfuerzo Camaro, el cotizado Owens Corning Team (conocido por sus exitosas intervenciones con Chevrolet Corvette en la categoría sport) ha sumado a la campaña dos Camaro que indirectamente cuentan también con apoyo oficial y pueden completar el contraataque iniciado por Jim Hall para recuperar el prestigio de la marca.

## BRIDGEHAMPTON, LA PRIMERA DE JAVELIN

Fue un acontecimiento digno de celebrarse con champagne para los "fans" del Javelin, pero que en la práctica resultó bañado por una prosaica lluvia que empapó por igual a las dunas del pintoresco circuito de Bridgehampton, a los raudos participantes de la Trans-American y a los miles de estoicos espectadores que aguantaron a pie firme el aguacero.

Cuando Roger Penske, después de dos exitosas temporadas de sus famosos Sunoco-Camaros, decidió cambiar de bandera y formar nueva escuadra con un par de Javelins (el auto fabricado por American Motors para competir contra





**Mark Donohue, el ingeniero-piloto que se disputa el dominio de la categoría con Jones. Aquí, aguardando el comienzo de la carrera en compañía de su esposa.**

**Las puertas de los Trans-Am conservan el tapizado original, pero son de adorno, porque la jaula interna obliga a salir por la ventanilla.**

**Rufus Parnell Jones, "Parnelli" para la tribuna, pierde el pelo pero no las mañas. Retirado de los monopostos, corre en la Trans-Am para despuntar el vicio, y así arrasó con las primeras carreras del año.**

**Mark Donohue sacando vueltas a todo el mundo bajo la lluvia de Bridgehampton. La victoria del Javelin añade una nueva marca ganadora a la Trans-Am.**



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Mustang, Camaro, Firebird y demás pseudo-sports norteamericanos), más de uno pensó que se había embarcado en una riesgosa operación sin mayor porvenir. Penske se encargó de demostrar una vez más que como "capo" de equipo hasta el mismísimo John Wyer tiene que mirarlo con respeto. Millones mediante, provistos por American y Sunoco, y con la siempre competente colaboración de su ingeniero-piloto Mark Donohue, un Javelin conquistó el primer triunfo de la marca para la historia de la prestigiosa copa Trans-Am. Bridgehampton, el trabado circuito delineado entre los médanos del extremo este de Long Island (estado de Nueva York), fue testigo del evento.

Se habían corrido sólo diez vueltas, cuando las nubladas perspectivas del día derivaron en cerrada lluvia y, mientras el agua obligaba a cambiar "calzado", la apertura ya había mostrado entre quiénes se decidiría la lucha. Sorprendiendo desde el vamos, y confirmando su primer tiempo en clasificaciones, el hermoso Plymouth Barracuda conducido por Swede Savage se había tomado el buque perseguido a muerte por Parnelli Jones (Mustang), Donohue (Javelin), Leslie (Camaro Chaparral), Posey (Dodge Challenger), Follmer (Mustang) y el rehabilitado Jim Hall (Camaro Chaparral). El restante "taita" en los pronósticos —Jerry Titus con Firebird— había fundido el motor en la última tirada previa a la largada y cuando sus mecánicos terminaron de poner en condiciones su auto gemelo (todos los equipos importantes van a las carreras con un auto que es copia exacta del titular como repuesto) los punteros ya habían girado seis veces frente a los pits. Salió igual, pisando más de la cuenta, y su Firebird sintió el prematuro esfuerzo, obligándolo a abandonar tras cuatro vueltas. Otro que había resignado chances minutos previos al comienzo fue Peter Revson (compañero de equipo de Donohue), cuyo Javelin adoleció de inoportuna falta de presión de aceite cuando se aprestaban a ponerlo en orden de partida.

En el equipo Javelin la deserción de Revson no resultó el único problema, ya que, como si fuera poco, la máquina conducida por Donohue acusó fallas en la caja de velocidades en la práctica final y faltando veinte minutos para el "start" sus mecánicos trabajaron a destajo para poner una nueva y probar "en seco".

Recién en la vuelta 27, ante un pit-stop de Savage, Javelin y Mustang aparecieron peleando la punta. En el entrevero evidenció superioridad Donohue, que desalojó a Parnelli Jones tras pasarlo en una curva imposible (a la bajada que se desliza bajo el segundo puente que cruza el circuito). De allí en adelante el Javelin (pintado con los colores oficiales: rojo blanco y azul en tres grandes franjas verticales) enseñó el camino al resto. La persecución dejó su saldo al promediar la lucha. Sam Posey y Tony De Lorenzo fueron a dar con la trompa de sus respectivos aparatos a la arena del costado, tras espectaculares trompos.

Savage, al ataque nuevamente, logró pasarlo a Jones pero no pudo con Donohue y el trío giró durante un buen tiempo en enconada disputa. El viejo Parnelli mos-

George Follmer, compañero de equipo de Parnelli Jones, manejando uno de los Mustang del grupo capitaneado por Bud Moore. Punteros cómodos —hasta ahora— del Campeonato.

Ed Leslie es uno de los corredores más veteranos —48 pirulos— pero siempre es candidato, tripulando uno de los Camaro Chaparral de Jim Hall.

# COPA TRANS-AMERICAN

tró allí su habitual garra, mordiendo los bordes de las curvas y arriesgando al máximo para que no se le escaparan sus juveniles adversarios. Eso le costó el desbande de sus dos neumáticos izquierdos. Se las arregló para dominar el auto y llevarlo "renguean-

do" hasta los boxes, pero tal inconveniente y el tiempo empleado en poner nuevo rodado le hicieron perder una vuelta sobre Donohue.

Mientras tanto, Savage (que corre el auto preparado oficialmente por el AAR de Dan Gurney) se las veía en figurillas para dar caza al

cada vez más distante Javelin. Su intención de seguirle el tren terminó cuando el diferencial se hizo polvo y lo dejó a pie. Sin rivales a la vista, Donohue pudo muy bien amainar el ritmo —máxime teniendo en cuenta que la lluvia dejaba el asfalto bastante resbaladi-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com




All American Racers (AAR), el equipo de trabajo que conduce Dan Gurney en California, preparó este Plymouth Barracuda que pilotea Swede Savage.

Jerry Titus, campeón de la serie del '67 con un Mustang de Carroll Shelby, es el único defensor de los Pontiac Firebird. El auto está bien preparado.



zo— pero en cambio siguió pisando a fondo para deleite de la concurrencia.

Con Parnelli perdiendo terreno, su compañero del team oficial Mustang (George Follmer) buscó infructuosamente el camino del puntero. No hubo nada que hacer por el resto de la tarde y el imparable Donohue se dio el gusto de continuar exprimiendo los cinco vigorosos litros del Javelin hasta sacarle dos vueltas de ventaja al más próximo Mustang (Follmer), cuando la de cuadros se agitó bajo la incesante lluvia. Parnelli terminó tercero y con bronca y cuarto fue Jim Hall, con el Camaro mejor colocado.

Gracias a los cuatro iniciales triunfos del campeonato, los Mustang siguen encabezando el puntaje de la Trans-Am, pero con ocho carreras por delante el panorama ya no se hace tan fácil para las huestes de Ford ante la muestra de real poderío del Javelin, que hasta Bridgehampton sólo tenía dos segundos puestos y un tercero. Camaro, Challenger y Barracuda completan la tabla. Firebird todavía no consiguió ningún punto.

# EL AUTO INGLES LEYLAND:

# TRIUMPH STAG.



**Nuevamente Triumph, hoy incorporada a la British Leyland, sale de las categorías deportivas y medianas para competir con los GT de lujo, a través del nuevo modelo Stag**

Triumph Stag, sin la capota convertible y sin Hard-top, lo que permite apreciar la barra antivuelco que responde además a fines estratégicos.

Con el hard-top puesto el aspecto cambia. Se trasforma en un amplio 2 + 2, destinado a competir con los GT de lujo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

British Leyland, a través de su división Triumph, ha lanzado recientemente su primer modelo destinado a competir con los de mayor calidad en la clase Gran Turismo. Un genuino 2 + 2 que se pone en movimiento gracias a un motor totalmente nuevo V—8+ de tres litros de cilindrada, merced al cual puede alcanzar una velocidad tope próxima a los 190 km/h.

El diseño de la carrocería del nuevo Triumph "Stag" corresponde al estilista italiano Giovanni Michelotti y admite la colocación de un hardtop o de una capota blanda, típicamente convertible.

Seguramente influido por unas cuantas versiones "Targa" que andan vivitas y coleando por ahí, el Triumph Stag incorpora una grosa roll-bar que aparece en toda su magnitud cuando el hard-top no está colocado.

El resto del diseño no se destaca por nada en particular, salvo algunas indecisiones en cuanto a la ubicación de las guarniciones laterales, que parecen haber sido

# EL AUTO INGLES LEYLAND:

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Triumph Stag convertible, bajo el cielo de París.

Mismo auto, pero con fondo mucho más romántico. El fondo no se vende como equipo opcional.

El interior es sobriamente elegante. Notar que el instrumental se orienta hacia el conductor, facilitando su lectura.

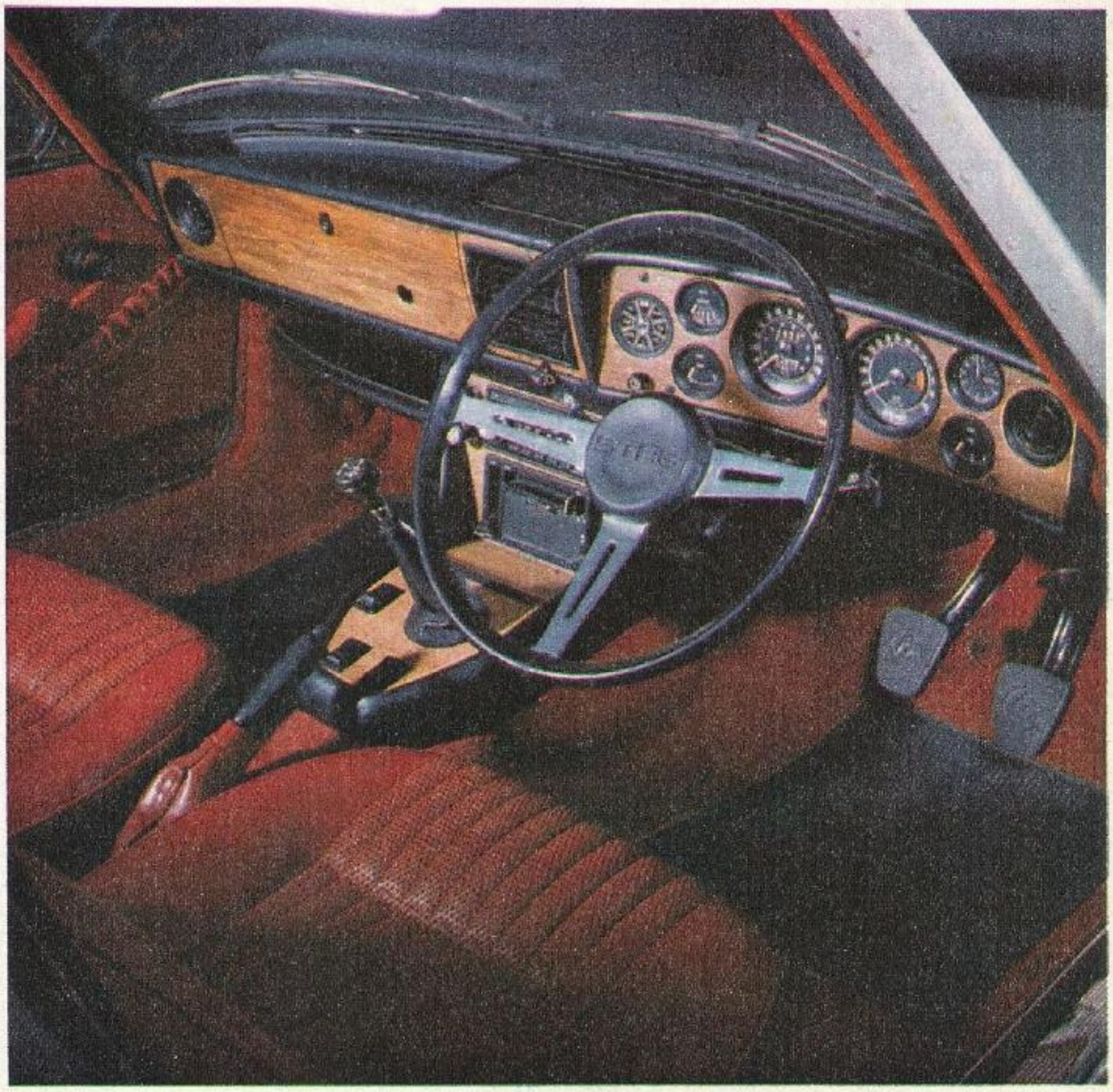
puestas por salpicado más que siguiendo un orden más o menos establecido. Nos referimos a la luz de posición lateral delantera, la boca de carga de nafta y una guarnición identificatoria del modelo en el flanco trasero, demasiado grande, por lo menos a nuestro gusto.

Además de las características necesarias para competir en confort y terminación con los GT de mayor calidad, el Stad incluye, de acuerdo con la actual tendencia europea, todos los adelantos posibles en el sentido de ofrecer la mayor seguridad posible: la ya mencionada barra antivuelco utilizada como elemento estético; columna de dirección telescópica; luz de control de fallas en el circuito de frenos; cerraduras interiores embutidas y a prueba de niñitos insoportables (tipo Jaimito); carrocería rígida en su sección central y "fofita" en los extremos, de manera de absorber la energía del impacto trasmitiendo la menor dosis de consecuencias al habitáculo.

En cuanto a performances, el nuevo motor V-8 que equipa al Triumph Stag acelera de 0 a 80 km. en 7 segundos. La potencia máxima es de 145 HP a 5.500 rpm, y la velocidad máxima, como ya dijéramos, es de 190 km/h. El precio, como dato ilustrativo, es de alrededor de £ 2.000 (dos mil libritas esterlinas, en Inglaterra), lo que equivale a un millón seiscientos mil de los nuestros.

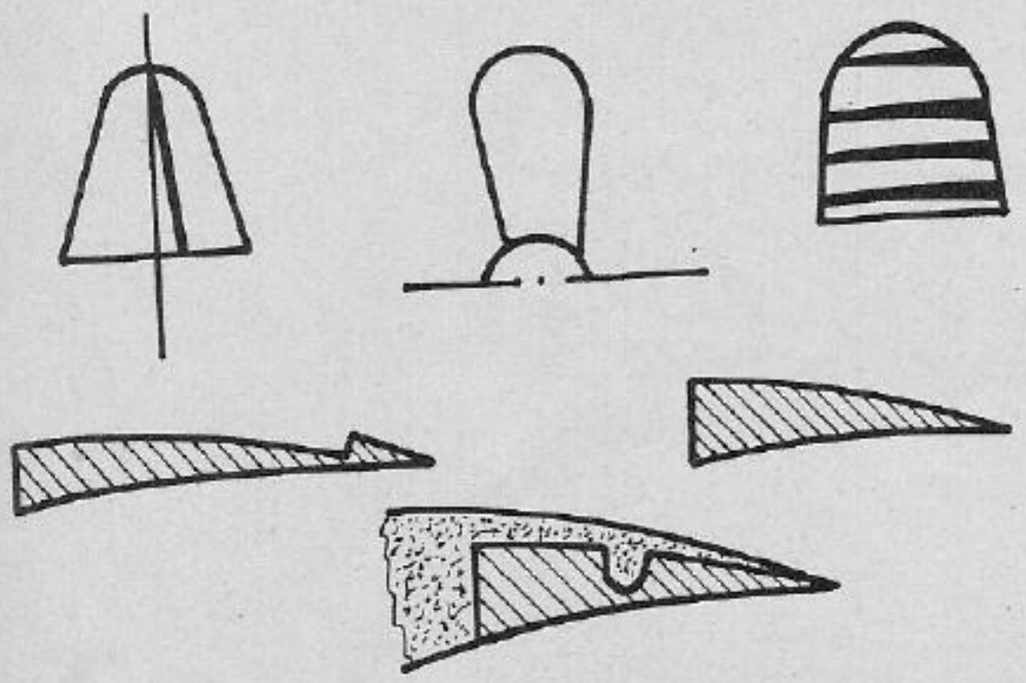
Como diseño no es espectacular; el motor, si bien es nuevo para Triumph, no es técnicamente nuevo ni ofrece soluciones espectaculares en ningún sentido. O sea que el Triumph Stag es un auto más, destacable únicamente por ser un nuevo paso de Triumph en el mercado de los autos GT relativamente caros.

C. M. S.

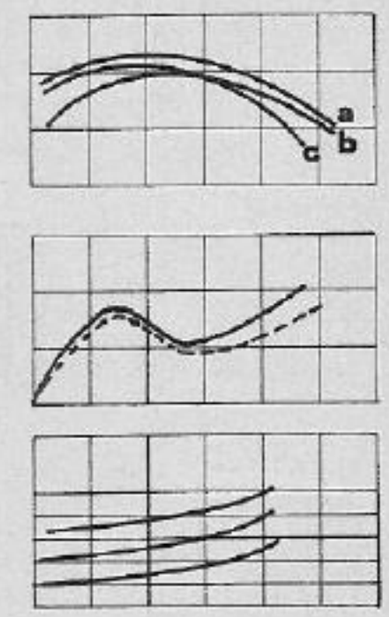


MOTONAUTICA

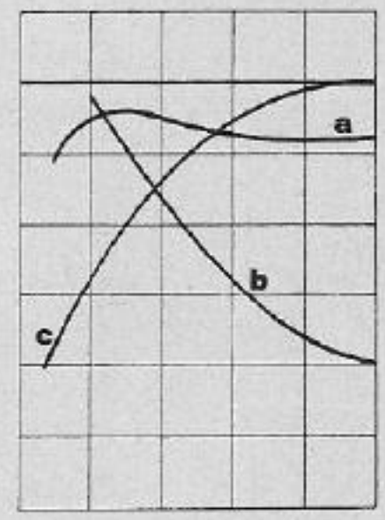
# PROPULSION Y PROP



2



4



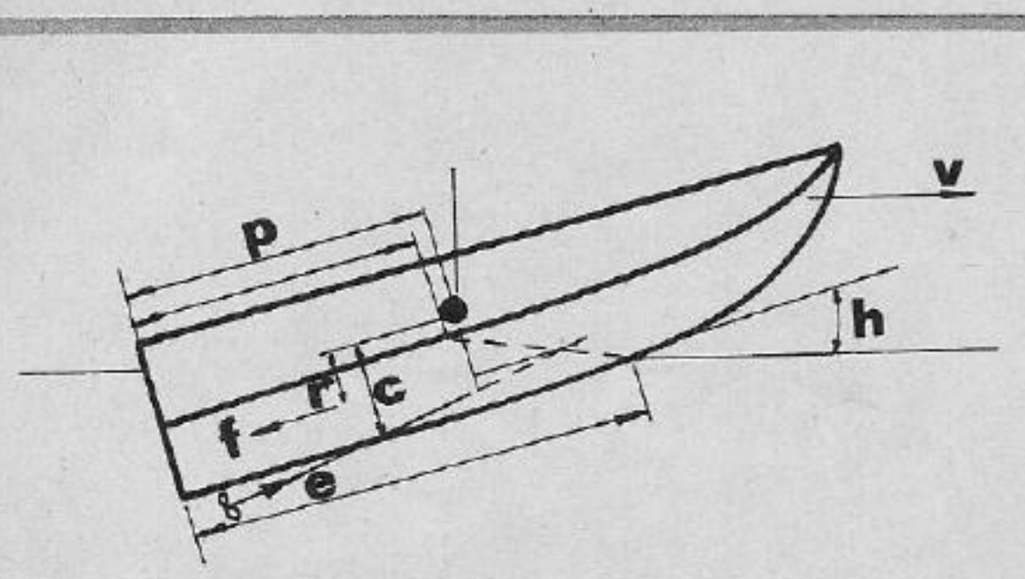
7

1 *Forma en que influyen entre sí la distancia del centro de gravedad (P), distancia de la resistencia de fricción al centro de gravedad (r), distancia del centro de gravedad a la quilla (C), empuje (E), velocidad (V), resistencia de fricción (f) y ángulo de asiento (h).*

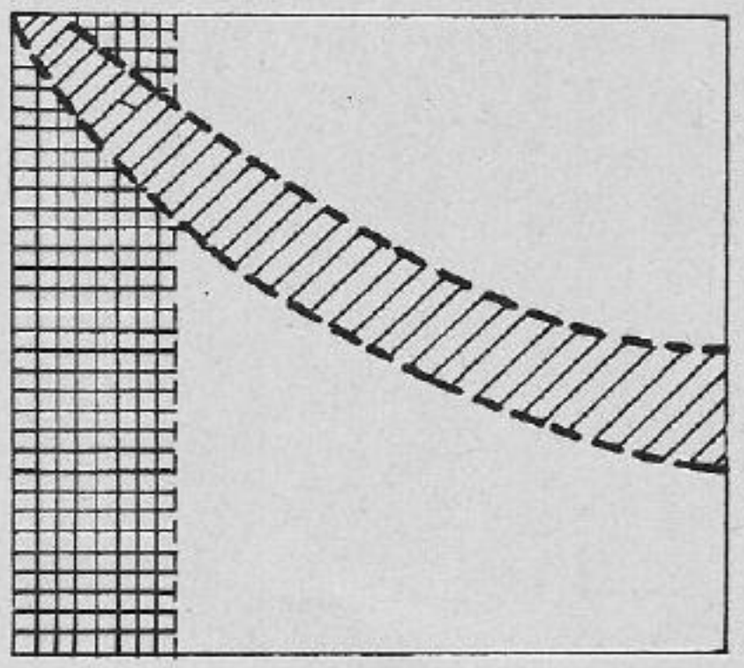
2 *Arriba: tres perfiles subcavitantes, abajo: tres supercavitantes. Estos últimos son aptos para trabajar en cavidades de vapor y hay que pensar exclusivamente en ellos cuando se habla de velocidades de más de 50 Km|hora.*

3 *En ordenadas una relación arbitraria entre velocidad e inmersión de la hélice en el agua. En abscisas relación entre velocidad, diámetro de hélice y régimen de revoluciones. La zona cuadriculada es de bajo rendimiento, la rayada una zona indiferente, por encima de ésta se usan las sucavitantes y por debajo las supercavitantes.*

4 *El gráfico superior representa la variación del rendimiento con la velocidad para tres casos: a) propulsión a chorro de agua con bomba de 0,30 m; b) con bomba de 0,25 m, y c) con bomba de 0,20 m. En el gráfico del medio la línea llena da el empuje necesario con propulsión por hélice y la línea punteada el empuje necesario con propulsión por chorro de agua. El gráfico inferior da el diámetro de la hélice.*




1



3

Es bien sabido que la resistencia total de un casco que planea surge como suma de la resistencia de fricción y la debida a la presión inducida y que depende directamente, a igualdad de desplazamiento, de la eslora media de la embarcación y del ángulo de asiento con el que la lancha navega. El ángulo de asiento, por su parte, depende del equilibrio entre el peso, el empuje de la máquina propulsora considerando como fuerza efectiva pasante por su punto de aplicación y en la dirección del eje. De la resistencia total que ofrece la carena a una cierta velocidad, a la potencia necesaria para desarrollarla, se debe pasar por una serie de elementos afectados de su propio rendimiento (rendimiento de hélice, del eje, de la trasmisión, etc). En este tipo de embarcaciones se emplean hélices sub y supercavitantes o, últimamente, la propulsión por chorro de agua.

Todos conocemos la geometría de las hélices subcavitantes, cuyas características principales son el diámetro, el paso y la superficie de la pala. Esta superficie viene generalmente expresada en la técnica de diversas maneras (proyectada, desarrollada, etc.) En general una hélice debe satisfacer las siguientes condiciones: 1) ser capaz de producir el empuje necesario para vencer la resistencia al avance correspondiente a la velocidad para la cual la embarcación ha sido proyectada 2) funcionar en un régimen de máximo rendimiento o al menos de rendimiento aceptable 3) trabajar con ausencia de cavitación (por eso se llama subcavitante) o con un régimen de cavitación que no disminuya demasiado el empujo desarrollado y no provoque una corrosión exagerada.

En el caso de embarcaciones pequeñas y veloces, se usan generalmente hélices de tres palas y un número de revoluciones por minuto bastante elevado, a fin de limitar al máximo el diámetro por la poca inmersión que se tiene en popa.

Muy importante es el estudio de la posición del propulsor respecto del casco y evitar que sobre éste se induzcan vibraciones por encima de un límite aceptable y permitir que la hélice trabaje en una zona de flujo estable. Piénsese que el propio funcionamiento de la hélice detrás de la carena, creando una depresión, aumenta la resistencia del avance.

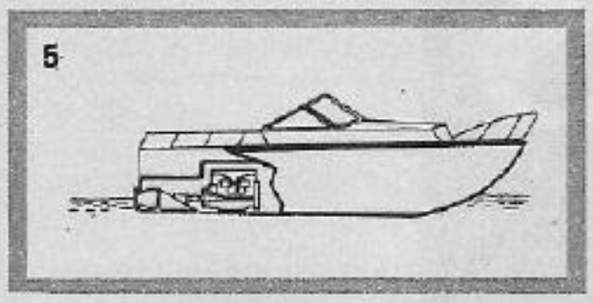
En embarcaciones grandes, el "arrastre" de agua que produce el casco hace que la velocidad del agua que encuentran las palas de la hélice sea considerablemente menor que la velocidad de avance. La relación de ambas velocidades, que se llama coeficiente de «estela, es casi igual a uno en lanchas veloces, por lo que su efecto es despreciable. Como rendimiento de una hélice suele definirse el coeficiente entre dos valores: el numerador es el producto del empuje de la hélice por la velocidad de la lancha y el denominador la potencia absorbida por la hélice. En las lanchas pequeñas es notable el efecto que produce en la resistencia la variación del asien-

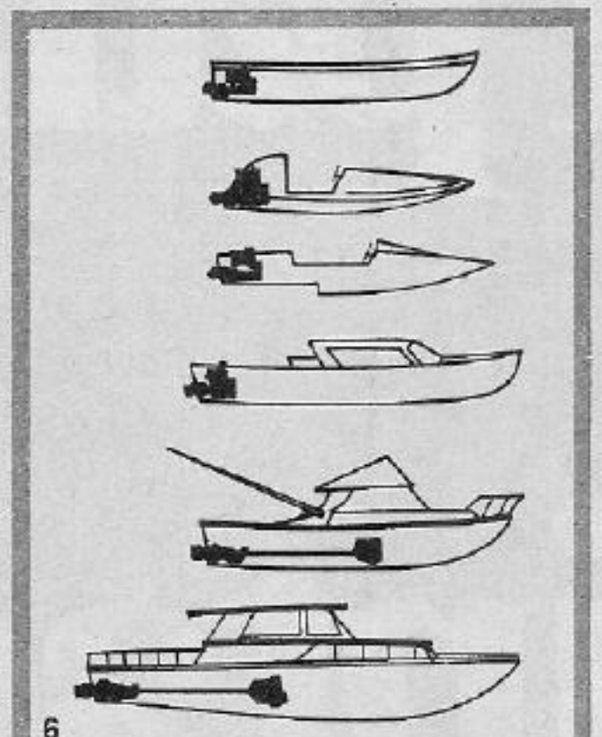


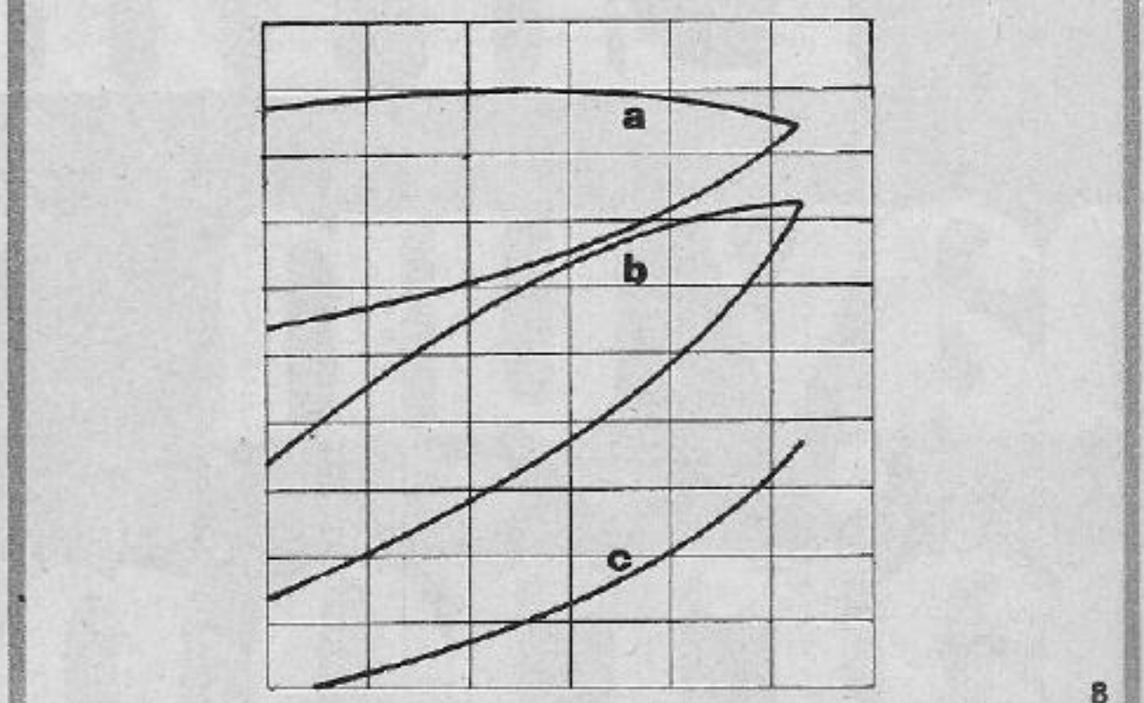
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

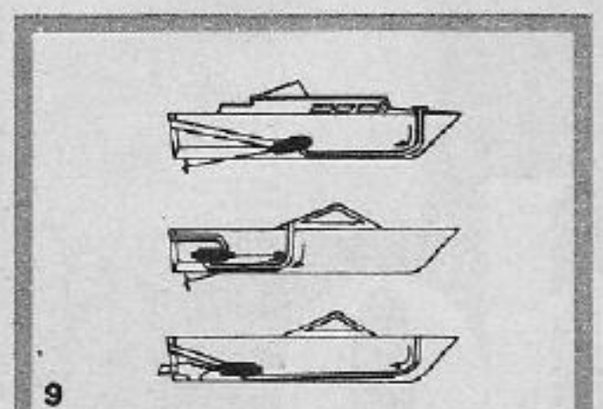
# PULSORES

**Resistencia, potencia, hélices y cavitación. Efectos mutuos entre hélice y carena. Consumo de distintas plantas propulsoras, motores de nafta, diesel y turbinas de gas**




**7** *La curva "a" rendimiento de la bomba, la "b" rendimiento de entrada y "c" rendimiento ideal de propulsión.*

**5** *Forma clásica de disposición de un propulsor por chorro de agua. El agua escapa por sobre el nivel de la quilla.*

**6** *Versatilidad del sistema por chorro de agua; su aplicabilidad a distintos cascos.*

**8** *La curva "a" cupla, la "b" potencia límite y la "C" consumo horario.*

**9** *Turbina de gas con hélice de paso variable en la parte superior, en el centro un V-drive y abajo con propulsión de chorro de agua.*

to; los efectos mutuos entre carena y hélice son complejos y es difícil prever cuál ha de ser la solución óptima. Por otra parte varía con cada condición de carga y de acuerdo al estado del agua; por ello los motores fuera de bordá vienen con varios "puntos" para modificar la altura de la hélice, buscando en cada ocasión la posición de mejor rendimiento.

Cuando la velocidad de una lancha comienza a sobrepasar los 50 ó 60 kilómetros por hora, no es en modo alguno controlable la cavitación. Entonces es conveniente adoptar perfiles distintos de palas, aptas para trabajar en zonas parcialmente llenas de vapor de agua, es decir, a perfiles de palas supercavitantes. Pueden llegar a obtenerse así rendimientos aceptables aun con velocidades de avance muy elevadas, asociadas a condiciones de régimen, diámetro y empuje que normalmente no serían "compatibles". Claro que en estos casos será dable esperar un menor rendimiento en bajas velocidades.

Una ventaja indudable de las hélices supercavitantes es que pueden acoplarse directamente a los motores cada vez más rápidos que se producen hoy día. Una forma de superar algunos inconvenientes de las hélices es recurrir a la propulsión por chorro de agua. Cdmo ventajas se manifiestan: ausencia de apéndices, gran maniobrabilidad, acoplamiento directo a motores veloces, máxima aceleración y buenas rendimientos. Una carena monoédrica, en al menos una tercera parte de su eslora a partir de popa, es favorable para la aplicación de la propulsión por chorro de agua porque elimina la posibilidad de entrada de aire en la bomba; aún la carena Hunt es apta para este tipo de propulsión.

El propulsor hidráulico puede ser montado de diversas maneras, adaptándose fácilmente, cualquiera sea la solución buscada. Por otra parte, la potencia absorbida por la bomba es casi independiente de la carena sobre la cual está montada el propulsor a chorro. La inclinación del chorro en el sentido vertical es la que permite compensar cualquier deficiencia de asiento. Para calcular la potencia necesaria habrá ahora que considerar el rendimineto de los álabes de la turbina.

No hemos hablado del peso, pero resulta claro que es un elemento básico. Para tener, a igualdad de peso, une mayor carga portante, hay que disminuir el peso del motor más el del combustible equivalente, tomando como base una autonomía determinada. Actualmente los motores en uso son los nafteros, diesel veloces y turbinas de gas; la propulsión por chorro de agua precisa de alguno de éstos también.

Los motores de encendido por chispa son muy usados, pero siempre está latente el peligro por la extrema inflamabilidad del carburante. Los consumos son del orden de 0,250 Kg/HP hora y son, en las bajas potencias, bastante compactos y livianos. Los diesel por su parte son más pesados pero se llevan las palmas en cuanto a economía ya que no sólo usan un combustible más barato sino que gastan menos (alrededor de 0,117 kg/HP. hora). Las turbinas de gas aún no se han desarrollado en el campo de las embarcaciones pequeñas de deporte, a pesar que ofrecen singulares ventajas bajo ciertos puntos de vista. Tienen una curva de cupla favorable para el acoplamiento y utilizan un combustible menos costoso y peligroso aún que el de los diesel veloces. Su consumo anda en 0,300 kg/HP. hora. Quizá su aplicación a la propulsión por chorro de agua sea el destino más eficiente para la turbina de gas.


RADEL S.A.

BERMUDA Brava

La Super Sport para equipar con motores EVINRUDE de 33 y 40 HP.

Ahora a su alcance para esquí, paseo, pesca y su seguridad

FABRICA NAUTICA® S.A.

CONCESIONARIOS

**Capital:** Naucapé, Belgrano 2431 - Náutica Centro, Uruguay 776 - **Gran Buenos Aires:** Nautidelta, Liniers 290 (Tigre) - Náutica Coelho, Av. del Libertador 2173 (San Fernando) - Náutica Sur S.R.L., Av. Mitre 5077 (Avellaneda) - Náutica San Sebastián, Av. Libertador 2622 (Olivos).

**Representantes en el interior**

# En mi país hay un barrio pintado al óleo.

Paredes amarillas. Ventanas verdes, rojas. Puertas celestes...
Y un caminito que da la vuelta.
Aquí, hasta la emoción se pinta de colores.
Un cigarrillo.




diux Publicidad

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PARABRISAS CORSA EN

# EL INTERIOR

PERIODICO AUTOMOVILISTICO DE LAS PROVINCIAS

**Corresponsales:** Héctor Acosta *(Córdoba)*, Raúl Arioni *(Bolívar)*, Francisco J. De Cesare *(Bariloche)*, Enrique C. Bordato *(Comodoro Rivadavia)*, Héctor J. Milanich *(Entre Ríos)*

Pedro A. Pignataro *(Sta. Cruz)*, Federico E. Boneo *(Salta)*, Luis Montpellier *(Sta. Fe)*, Antonio Torrejón *(Chubut)*, Raúl Artola *(Las Flores)*, Francisco Canale *(Mar del Plata)*

**Argentina, 28 de julio de 1970** — **Nº 223** — **Unica sección, 2 páginas**



**BUENOS AIRES**

## *Cafeteras en Lobería*

**LOBERIA.** — Una nueva fecha por el campeonato zonal de cafeteras, organizado por la Unión de Clubes Zonales de Automovilismo, se llevó a cabo en el circuito del Club Independiente de Lobería.

En la primera parte se realizaron competencias de la categoría Turismo Mar y Sierras, con la intervención de 15 máquinas, entre las que se destacaban por sus armoniosas líneas, y equipadas con poderosos 7 bancadas, la de Rodolfo Stankievich (Nº 63) y la de "Artua" que a la postre fueron las grandes animadoras de la tarde.

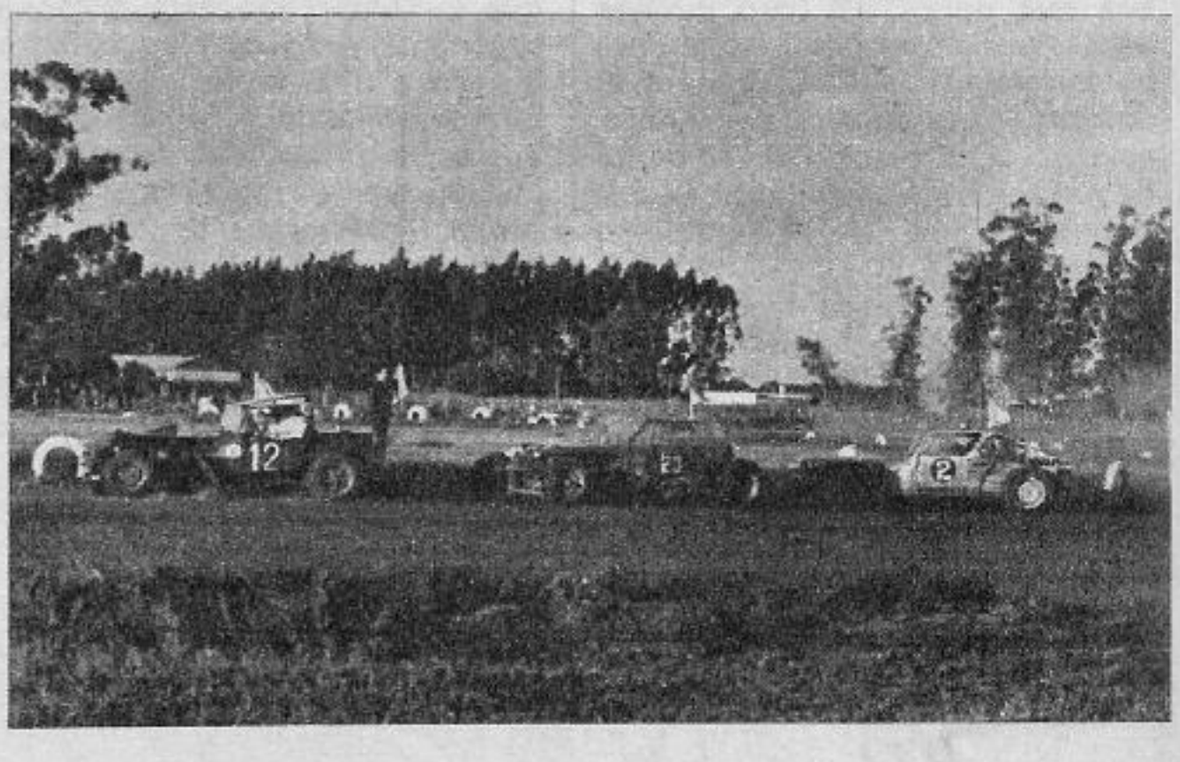
Primera serie ganada por Stankievich a un promedio de 109,630 y la segunda serie la ganó "Artua" a 108,603, participando en la final los 10 mejores tiempos y luego de una intensa lucha entre los dos nombrados y Anselmo Quintanar con su poderoso Falcon, la bandera a cuadros señaló a Stankievich ganador con 111,128 de promedio seguido por "Artua", Julio Fernández, H. Franco, Luis Gallinotti, Ro-Da-Mi, Urdanpilleta, Quintanar, Bross y Occhionero

Con respecto a las cafeteras, estaban presentes la casi totalidad de las máquinas en actividad, y luego de disputarse la primera serie que fue ganada por Castellano a 100,382 de promedio, seguido por Eder y Solís, llegamos a la segunda batería en la que se impuso Raggio a 99,904 de promedio, escoltado por Finocchio y Reymonte. Repechaje para seleccionar a los dos primeros, que conjuntamente con los 4 mejores de cada serie irían a la final, siendo éstos Bianchini y "Santos Vega".

Largan y... desde el principio haciendo un tandem Raggio, Finocchio y Castellanos durante los 15 circuitos, manteniendo en vilo a los espectadores que en gran cantidad asistieron (SE RECAUDO MAS DE UN MILLON DE PESOS M/N), sin aflojar y luchando en forma intensa pero caballeresca, llegan al final de las 15 vueltas pactadas en esa misma ubicación, habiendo una diferencia entre ellos de solamente un segundo.

Podemos decir que Guillermo Raggio ganó la competencia, pero más acertados estaríamos si dijéramos que los ganadores fueron cuatro... el mencionado que llegó en primer término, sus dos extraordinarios escoltas, Luis Finocchio y Oscar Castellanos, y principalmente resultó ganador el público asistente que difícilmente olvidará esta jornada, tan pródiga en emociones, y dando una muestra de la habilidad conductiva no solamente de los pilotos nombrados, sino también de Jorge Reymonte, Mingo Solís, Sebastián Eder, Carlos Turi, "Santos Vega" y Miguel Sánchez Pouyade que completaron la clasificación.

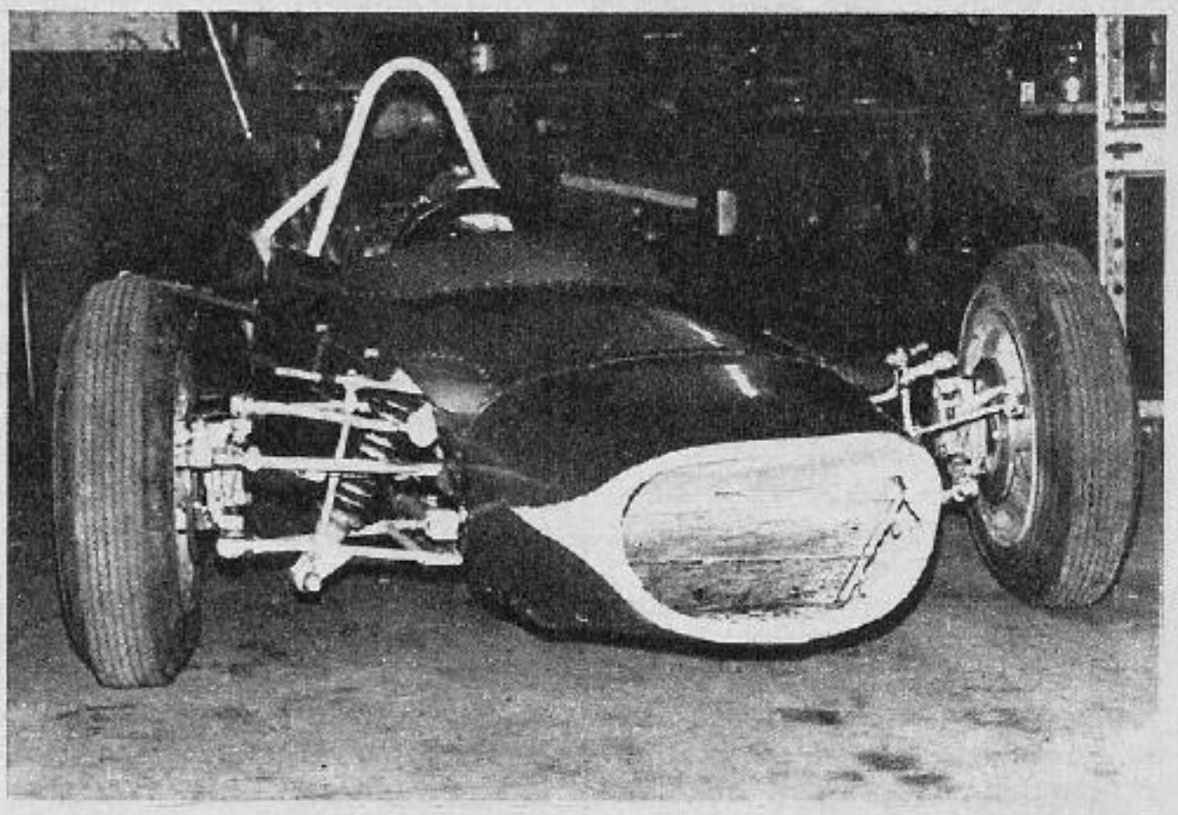
Magnífica organización... Extraordinario circuito que nos recompensa por la falta de carreras en esta zona.



## *Este... es un FORD T!!!*

Aunque no lo crean, éste es un Ford T que competirá en las pruebas que se realizan en la zona sudeste de la Provincia de Buenos Aires.

La carrocería fue hecha íntegramente por los hermanos Boccanera, viejos cultores de esta especialidad, radicados en la localidad de Nicanor Otamendi, e integrantes de la Peña "La Coloradita",



que propicia la actuación de esta máquina que será piloteada por José Villareal.

Construido sobre un chasis tipo Brabham, tiene freno a disco en las cuatro ruedas, llevando rodado 5,60 x 13 adelante y 5,00 x 13 atrás, siendo la suspensión delantera también tipo Brabham.

La mecánica corrió por cuenta de "Quique" Marín (aquél que tuviera tan destacada actuación en Turismo Anexo J con su Fiat 1500) y trabajando sobre un block de Ford T se llevó la cilindrada a 2.850 c.c., consiguiéndose unos 125 HP a 5.000 R.P.M. lo que en una recta representarían unos 170 kilómetros de velocidad.

La compresión es de 7 a 1 utilizando nafta común con los 2 carburadores horizontales Solex de dos bocas, habiéndose trabajado en el motor alrededor de 3 meses, pero para la total construcción de la máquina se demoró aproximadamente 2 años.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

# TG 2 en Las Flores-Edreira y un record

LAS FLORES.— Se ha confirmado en la última reunión del LFAC la realización de las pruebas que para TG2 (con puntaje para el campeonato argentino) ha autorizado la CADAD para el domingo 2 de agosto. Y si hablamos de confirmación de la fecha es porque otra posibilidad se barajó en el seno de la institución florense.

Esta vez la cosa vino así: el próximo 9 de agosto el Automóvil Club de Río Cuarto tiene derecho a organizar una carrera de Sport Prototipo y otra de F-2, ambas con puntaje, pero resulta que los emprendedores cordobeses no tendrán listo su autódromo para esa fecha y entonces ofrecieron al LFAC una permuta por la del 8 de noviembre, para las mismas categorías. En un principio la negociación pareció concretarse, solicitando Trucco a la CADAD la postergación de la fecha para Turismo, pero la excesiva proximidad de la carrera en el nuevo autódromo de 9 de Julio, dos semanas antes, anuló las conversaciones iniciadas.

De esta forma, los Renault, Fiat, Peugeot y Torino tendrán su jornada de competición en el Autódromo Gral. San Martín; el reglamento de las pruebas de las tres categorías del Grupo 2 para esa oportunidad ya ha sido elevado a la entidad rectora de nuestro automovilismo deportivo.

La primera serie de la clase "A", a 12 vueltas, comenzará a las 11.30 horas, y la segunda, a igual número de giros, se disputará a continuación, obteniéndose la clasificación final, como es de rigor, por la suma de tiempos. El mismo sistema se empleará para la "B" y "C", que recorrerán 30 y 40 vueltas, respectivamente, divididas en dos baterías. Se repartirán, en concepto de premios, 15.000 pesos ley 18.188 entre los muchachos que anden más rápido y paren menos, como se acostumbra. El ruido menor, o sea los entrenamientos, se harán el viernes 31, y las "clasificas" comenzarán el sábado a partir de las 14.

En plenos preparativos para afrontar este importante y cercano compromiso se halla el equipo del amigo Juan Billeres. Luego de las carreras de Firmat y Concordia, en que participaran Vicente Edreira y el propio Billeres en el Torino de Eduardo Weber, los autos no habían sido sacados del taller hasta el domingo 12, día en que probaron antes de desarmar los motores. Y a fe nuestra que los dos Torino andan muy fuerte. Tanto que, luego de dar tres vueltas, "Chiquito" Edreira marcó un nuevo record para el circuito florense en la categoría mayor de TG2. Bajó su 1' 22" 5/10 del 18 de abril en tres oportunidades; primero lo llevó a 1' 21" 6/10; luego a 1' 20" 7/10, para fijarlo definitivamente en 1' 20" 2/10, lo que representa un promedio de 165,819 km/h. Billeres probó el auto de Weber y sin tirarse nunca ("Decí que no es mío, si no ibas a ver") marcó repetidamente 1' 24". Para el 2 de agosto Weber ya podrá correr, repuesto de una dolencia bastante prolongada, y el siempre dispuesto Marcos Pagliere reaparecerá jugándose como él sabe hacerlo.

Por otra parte, es casi segura la participación de Jorge Serafini con su Torino "powered by Berta", el cual no ha rendido todavía todo lo que se puede esparar de una planta motriz tocada por el Mago de Alta Gracia.

Como vemos, Las Flores comienza a vibrar nuevamente bajo el sortilegio de los fierros, en una pasión que crece y se renueva cuando el calendario indica que se acerca otro "Show del Vértigo".

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

# *Atauri en Estancia Chica*



**LA PLATA.** — Se llevó a cabo la tercera jornada de Cafeteras en el circuito que Gimnasia y Esgrima posee en Estancia Chica. En la reunión resultó ganador Luis Atauri, quien en las tres competencias ha logrado acumular 24 puntos para el campeonato, ubicándose primero absoluto en el mismo.

El espectáculo volvió a justificar la expectativa, por cuanto hubo lucha tanto en las series clasificatorias como en la final.

La primera serie, que se largó apenas concluidas las pruebas clasificatorias, presentó una lucha sin cuartel entre Manuel López y Ricardo Wagner. El último de los nombrados fue quien comenzó a marcar diferencias, aunque no muy amplias. En tanto por el tercer puesto la lucha era entre "Yo que sí" y Oscar López, hasta que finalmente logró imponerse el piloto del seudónimo.

Seguidamente se largó la segunda batería, en la que se impuso Atauri tras estar acosado constantemente por el platense Ovidio Gómez, quien incluso llegó en un momento a colocarse a la vanguardia. Finalmente, Atauri concluyó la competencia con una considerable ventaja. El tercer puesto fue disputado por Denegri y Ricci, triunfando a los postres el primero.

La tercera largada que se efectuó en la tarde correspondió al repechaje. El ganador del mismo obtuvo el derecho a participar en la final. Esta vez el triunfo le correspondió al local Carlos Martín.

Con mucha expectativa era esperada la largada de la serie final, ya que lo visto en las primeras hacía prever que los primeros puestos serían intensamente disputados.

Miguel Atauri se impuso en buena forma luego de sostener un espectacular duelo con Ricardo Wagner, quien al promediar la carrera ocupaba la primera colocación con holgura. Posteriormente, el motor de su Chevrolet 29 bajó su rendimiento y paulatinamente fue siendo superado por varios.

Tuvieron también una buena actuación en esta serie final Manuel López, que sobre el final logró colocar su Ford A 31 en segundo lugar, y Juan Zinetti, que ocupó la tercera colocación.

## CLASIFICACION

**PRIMERA SERIE**

| Pos. | Piloto | |
|---|---|---|
| 1º | Ricardo Wagner | 14m54s4 |
| 2º | Manuel López | 14m58s |
| 3º | "Yo que sí" | 15m04s3 |
| 4º | O. López | 15m12s3 |
| 5º | J. Speranza | 15m34s2 |
| 6º | Eliggi | s|t. |
| 7º | Cano | s|t. |
| 8º | Martín | s|t. |
| 9º | Rancan | s|t. |
| 10º | Risso | s|t. |

**SEGUNDA SERIE**

| | | |
|---|---|---|
| 1º | Miguel Atauri | 15m25s |
| 2º | Ovidio Gómez | 15m32s4 |
| 3º | Raúl Denegri | 15m45s |
| 4º | J. Ricci | 15m51s3 |
| 5º | A. Marzano | 16m22s |
| 6º | Mercado | s|t. |
| 7º | Poggi | s|t. |
| 8º | Zinetti | s|t. |
| 9º | Formezzi | s|t. |
| 10º | Duberti | s|t. |

**El record de vuelta lo marcó Zinetti, con 58s 1/5 a 83,505 kph.**
**El repechaje fue ganado por Juan C. Martín.**

**La clasificación de la prueba final a 30 vueltas disputada en Estancia Chica, fue la siguiente:**

| Pos. | Piloto | Coche | Tiempo | Vts. |
|---|---|---|---|---|
| 1º | Miguel Atauri | Ford A 31 | 30m25s3 | 30 |
| 2º | Manuel López | Ford A 31 | 30m31s2 | 30 |
| 3º | Juan Zinetti | Ford T 27 | 30m55s | 30 |
| 4º | Raúl Denegri | Ford A 30 | 30m58s | 30 |
| 5º | Ricardo Wagner | Chevrolet 29 | 31m31s | 30 |
| 6º | Ovidio Gómez | Ford A 30 | 30m24s | 29 |
| 7º | "Yo que sí" | De Soto 21 | 30m56s | 29 |
| 8º | Juan C. Martín | Plymouth 29 | 30m31s | 28 |
| 9º | Antonio Díaz | Chevrolet 27 | 32m 7s4 | 28 |
| 10º | Raúl Mercado | Oldsmobile 29 | 31m27s | 26 |

**Promedio del ganador: 79,934kph.**
**Record de vuelta: M. López en la 8ª vuelta en 58s4, a un promedio de 82.372 kph.**



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# TRIANGULAR DE TC "B" EN MAGGIOLO

Indudablemente la categoría más olvidada por el calendario de la presente temporada ha sido la de Turismo Carretera Fórmula "B". Esto por diversas razones y en especial porque la fórmula caduca definitivamente a fines del presente año.

El Club Atlético Maggiolo, considerando que aún la categoría cuenta con un parque interesante de pilotos y máquinas, decidió organizar un petit campeonato triangular en su autódromo. El mismo será de carácter zonal, es decir, que no otorgará puntaje para el Campeonato Argentino. El reglamento será el mismo de siempre más un agregado hecho por el club, que cuenta con algunos agregados y/o recordatorios. Estos son cinco en particular:

1º) Se recuerda que la fórmula admite el uso de un solo carburador.

2º) Unicamente se podrán usar las llantas de hierro laminado con un ancho máximo de 7 pulgadas y neumáticos de medida máxima de "205".

3º) El parabrisas podrá tener hasta 5 cm menos de ancho que el original del modelo de automóvil con que se participa.

4º) Las carrocerías denominadas Liebre serán autorizadas hasta la serie 1½ inclusive. No se admitirán carrocerías o chasis que no sean los de vehículos producidos en serie en cantidad superior a 1.000 unidades. Podrán tener modificaciones aprobadas en el reglamento de la categoría, siempre que no sean las que expresamente se señalan en los puntos presentes.

5º) Todos los autos antes de largar deberán pasar el gálibo de 0,80 m de lado por 0,12 m de alto.

El orden de partida para la primera carrera se establecerá por sorteo y en las restantes jornadas el mismo se establecerá de acuerdo con las clasificaciones obtenidas en las carreras anteriores.

Las series se disputarán a quince vueltas al circuito. Pasando a la final automáticamente los once primeros clasificados. El máximo de autos que podrá participar en cada serie será de 25.

Las fechas de las tres carreras son las siguientes: 23 de agosto, 20 de septiembre y 25 de octubre. La hora de iniciación para las tres competencias ha sido fijada para las 13 horas.

Las carreras contarán con puntaje zonal para clasificar al campeón de TC "B", al que se le acordarán premios adicionales.


Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA



DISEÑOS EXCLUSIVOS "70"
AMPLIO STOCK EN LLANTAS DEPORTIVAS ANCHAS ORIGINALES CROMADAS Y LA SENSACION DE EUROPA Y EE.UU.: LA LINEA ACERO. LA LINEA MAS COMPLETA EN LLANTAS DEPORTIVAS
FABRICANTES:
NEW YORK RUEDAS
WARNES 1401/05 esq. Av. Dorrego.
T. E. 54-7322 y 54-0902 - Capital.
WARNES 1487 - T. E. 54-0410 - Capital

REPARAMOS CAMPANAS N. S. U. Y CAJAS ESPECIALES COMPETICION F 4 y FIAT 600!!
CONSULTE A:
MIGUEL ANGEL ESCOFONI
ROMA (Calle 40) Nº 770
Villa Malpú (San Martín)

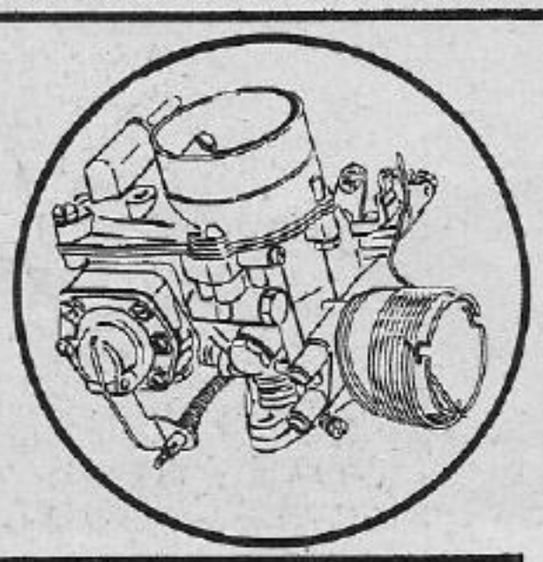
AUTO-RADIO LA TOUR
SERVICE AUTORIZADO DE TODAS LAS MARCAS



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

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

PEUGEOT 404



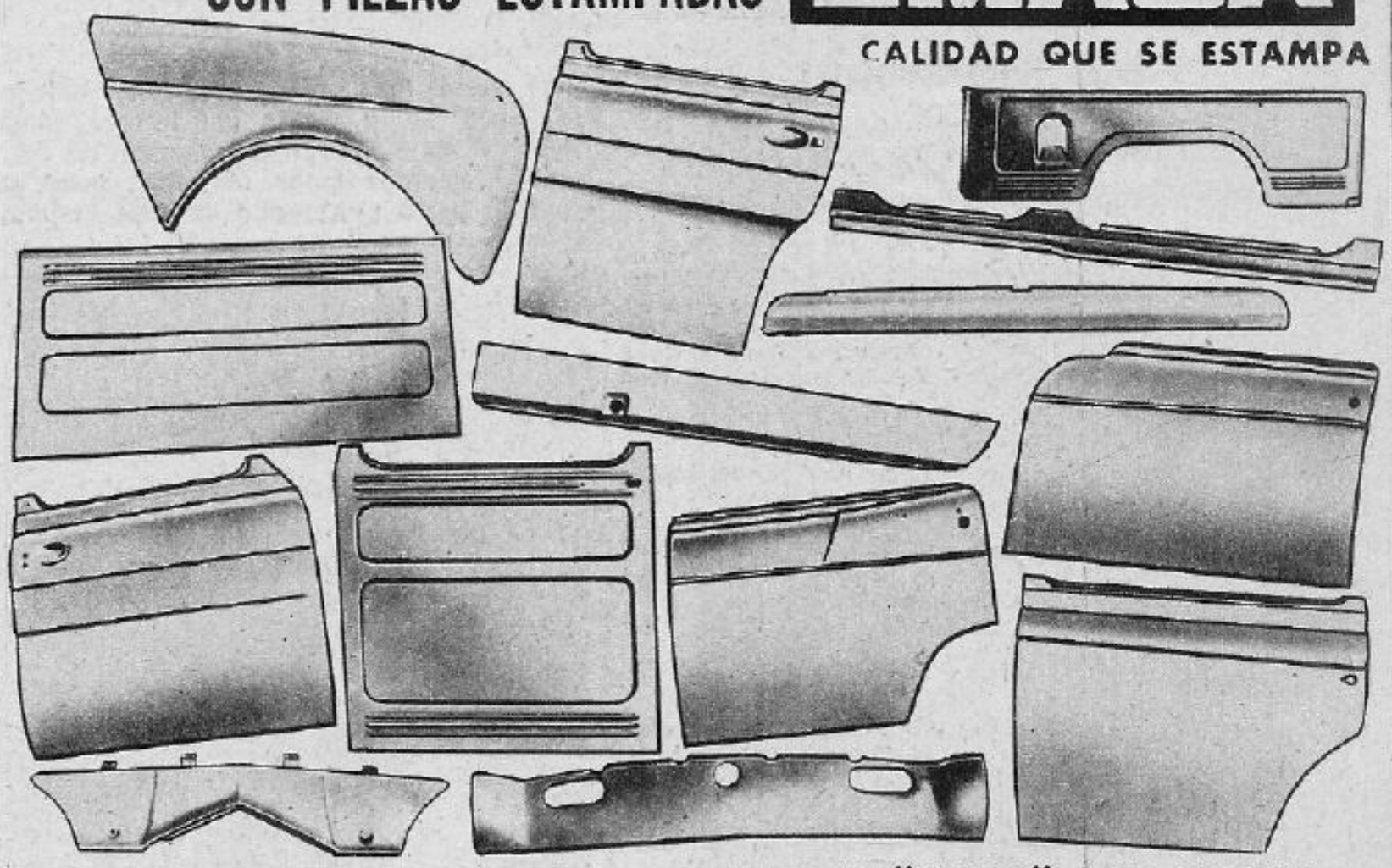
EL CARBURADOR DE REPOSICION LO FABRICA:
CARCION

SOLUCIONE LOS PROBLEMAS de su CAJA AUTOMATICA



DIRECCIONES HIDRAULICAS
HERRAMIENTAS e INSTRUMENTAL DE PRUEBA IMPORTADOS
VENTA DE REPUESTOS
CAJAS DE RECAMBIO
DE MARCO Hnos. SRL.
24 de NOVIEMBRE 561 - Cap.
Tel. 97-4410/7488

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



COLOQUE PARTES DE CARROCERIA ESTAMPADAS "EMACA", SON EXACTAS.
STOCK COMPLETO DE TODAS LAS PARTES

INDUSTRIAS METALURGICAS EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
FABRICANTES DISTRIBUIDORES
GRAL. ROCA 1040 • CIUDADELA NORTE • 653-1175
FRENTE A LAS ANTENAS — PCIA. BUENOS AIRES
ENVIOS AL INTERIOR

*yachting*

# TRIPLETE DEL CECIL




## Muy buen desempeño de Humberto Tenaglia, quien, al comando del Cecil, se adjudicó el codiciado trofeo Raúl Monsegur

por Juan Pedro Siedmann
fotos: Carlos Augustín

La Asociación Argentina Clase Internacional Grumete organizó, con la colaboración del Club Náutico San Isidro y el Yacht Club Olivos, un torneo en el que se puso en juego la copa Raúl Monsegur. Las regatas disputadas los días 9, 11 y 12 del corriente contaron con la participación de 13 barcos y se desarrollaron con vientos bastante regulares. Los oficiales de regata fueron los Sres. Jorge Rodríguez y H. Domínguez.

### Las Regatas

**1ª Serie.** Con una largada bien fondeada se inició la 1ª regata del torneo; soplaba viento N de 5 km. En el trascurso de los últimos segundos antes del start hubo una colisión entre el Lapacho de José Luelmo y el Curupay de Edgardo Bo; el primero estaba recorriendo la línea con buenas y el timonel del Curupay completaba una virada de buenas a malas cuando sobrevino el gran ruido; afortunadamente no pasó nada, salvo la descalificación de E. Bo.

Desde el vamos se destacó el Curupay pero al mediar la primera pierna fue pasado por el Cecil, bien llevado por Humberto Tenaglia, quien paulatinamente se fue escapando para imponerse por amplio margen. Dohde sí hubo una reñida lucha fue en el grupito integrado por el Ventura, Curupay y Kamerad II que durante toda la competencia intercambiaban los puestos de escolta del puntero.

**2ª Serie.** En esta oportunidad no hubo al-




*Aspectos de la empopada en la última regata del torneo Raúl Monsegur. De izquierda a derecha: Cecil, Malu, Kamerad II y Curupay*

*El ganador del Campeonato que corrieron los grumetistes, Humberto Tenaglia, al comando de su Cecil.*

*El Trinidad II de Alfredo M. Segers, ganador de la serie B, en la regata que largó el YCA, para barcos que miden en la CCA.*

*Largada de una de las regatas que corrieron los cerocincuistas; excelente actuación de los hermanos Obarrio.*








http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

## RESULTADOS DE OTRAS REGATAS

Organizadas por el Yacht Club Argentino, el 9 de julio se corrieron sendas regatas para las clases Finn y Snipe, contando la primera de las clases mencionadas con 7 inscriptos y la segunda con sólo tres. Los resultados fueron:

**CLASE FINN**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Roberto Haas ..... | Skiff ..... | 2h06m40s |
| 2 | G. Alfonso ..... | Amasijo ..... | 2h09m42s |
| 3 | Sergio Sinistri ..... | Hipopótamo II ... | 2h11m23s |

**CLASE SNIPE**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Jorge Jaca ..... | Huija ..... | 2h12m02s |
| 2 | Eduardo Farre ..... | Boheme ..... | 2h13m00s |
| 3 | Roberto Salvat ..... | Sonrisa II ..... | 2h16m22s |

—⟲—

Por su parte, durante el fin de semana del 11 y 12 del corriente el CNSI hizo disputar regatas para la clase Finn.

El sábado, con la participación de 10 finnistas, hubo una regata muy peleada, con muchos borneos y situaciones risueñas, entre ellas el abandono del Cholo Sanjurjo al ser presa de un ataque de rabitis (los borneos lo hicieron saltar de 2º a requetecola); otro, que con la excusa de que el barco le hacía agua se tomó las de Villadiego, fue Wilson B. Pereyra. Indudablemente correr cuando el viento viene de arriba no le gusta a nadie. La clasificación fue:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Jorge Vago ..... | Remojón ..... | 1h57m23s |
| 2 | Ernesto Kutter ..... | Fiaca ..... | 1h58m54s |
| 3 | Sergio Sinistri ..... | Hipopótamo II ... | 1h59m04s |

El domingo, en cambio, desde el comienzo, el que se escapó fue Alfonso, matando en el resto de la prueba. El resto de los participantes no se desanimó y mantuvo una muy conversada regatita, con los siguientes resultados:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Guillermo Alfonso ..... | Amasijo ..... | 2h04m45s |
| 2 | "Kado" ..... | Yogui ..... | 2h07m33s |
| 3 | Chiche Turienzo ..... | Fanático ..... | 2h08m05s |

La Asociación Argentina de la Clase 505 hizo correr dos regatas por premios a designar; en ambas los hermanos Obarrio acapararon el primer puesto. Evidentemente, son la mejor representación que esta clase puede enviar para pelear el título mundial.

**1ª REGATA**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Adrián Obarrio ..... | Desacuerdo ..... | 1h45m08s |
| 2 | Jorge Heller ..... | Mu Watsui Go Go | 1h46m50s |
| 3 | Alberto Enguix ..... | Rififi ..... | 1h47m10s |

**2ª REGATA**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Adrián Obarrio ..... | Desacuerdo .....2h00m34s | |
| 2 | Adalberto Ujvary ..... | Super Fiaca ..... | 2h02m20s |
| 3 | Alberto Enguix ..... | Rififi ..... | 2h02m58s |

—⟲—

También los barcos que corren por handicap tuvieron su regata: compitieron sobre un triángulo de 25 millas y la organización estuvo a cargo del Yacht Club Argentino.

**Copa Pablo Suárez - Handicap General CCA**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | José Pultera ..... | Moonlight II ..... | 4h49m24s |
| 2 | Alfredo Segers ..... | Trinidad II ..... | 5h03m41s |
| 3 | Juan C. Canzobre ..... | Gitano ..... | 5h39m21s |

**Serie A - Copa Canal Norte**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | José M. Pultera ..... | Moonlight II ..... (único participante) | 4h49m24s |

**Serie B - Copa Dársena Norte**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Alfredo Segers ..... | Trinidad II ..... | 5h03m41s |
| 2 | Juan C. Canzobre ..... | Gitano ..... | 5h39m21s |
| 3 | Carlos Semería ..... | Vahine ..... | 5h44m03s |

**Serie C - Copa Punta Lara**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Héctor Trajtemberg ..... | Charango ..... | 6h01m05s |
| 2 | Jorge Dupuy ..... | Panela ..... | 6h12m53s |
| 3 | Marcelo Vargas ..... | Mandy ..... | 6h22m43s |

**Serie D - Copa Punta Quilmes**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Otto Weber ..... | Sun Crest ..... | 6h45m11s |
| 2 | Roberto Russomando ..... | Vinxi ..... | 7h40m15s |
| 3 | José Marazza ..... | Procyón ..... | 7h50m04s |

ternativas de interés, se volvió a repetir la situación de la primera regata, es decir que hubo lucha en el pelotón antes mencionado, con la diferencia que el Cecil tomó la delantera desde la largada, la que se efectuó con viento E de 15 km.

**3ª Serie.** Se largó el domingo con viento NNE de 15 km. que luego fue decayendo y rotando al Este.

En los cinco minutos previos a la arriada de la Blue Peter hubo un lindo tortazo entre el Malú de Julio Lapadula y el Rainbow de A. Nordenstahl, aunque nadie protestó, por lo que el hecho no trajo variaciones en la clasificación.

De entrada se destacó el Curupay seguido por el Ventura, Kamerad II y el Cecil, los que viraron barlovento en esa posición. En sotavento ya el Cecil se ubicaba segundo y por la mitad de la empopada ganó el puesto de vanguardia para alejarse progresivamente. Evidentemente fue, esta vez, más difícil el triunfo de Tenaglia quien corrió muy bien tripulado por Lucas Sonnino y Jorge Burgos.

Con la victoria en las tres series, el Cecil se ajudicó en forma brillante el preciado premio que los grumetistas disputan todos los años.

Aprovechemos la oportunidad, a pedido del Comodoro de la clase, para anunciar que a fines de agosto se realizará en las instalaciones del Yacht Club Olivos una cena de camaradería para los amantes del Grumete y en la que se entregarán los premios de este torneo.



## RESULTADOS DE LAS REGATAS

| | | | |
|---|---|---|---|
| **1ª SERIE** | | | |
| 1) | Humberto Tenaglia ..... | Cecil ..... | 2h 22m 05s |
| 2) | Edgardo Bo ..... | Curupay ..... | 2h 25m 40s |
| 3) | Jorge Zabotinsky ..... | Ventura ..... | 2h 26m 35s |
| 4) | Hugo Strassburger ..... | Kamerad II .. | 2h 29m 53s |
| 5) | Marcelo Lozada ..... | Lalyen ..... | 2h 33m 58s |
| **2ª SERIE** | | | |
| 1) | Humberto Tenaglia ..... | Cecil ..... | 2h 42m 00s |
| 2) | Edgardo Bo ..... | Curupay ..... | 2h 47m 00s |
| 3) | Hugo Strassburger ..... | Kamerad II .. | 2h 48m 00s |
| 4) | Jorge Zabotinsky ..... | Ventura ..... | 2h 48m 50s |
| 5) | Julio Lapadula ..... | Malu ..... | 2h 50m 00s |
| **3ª SERIE** | | | |
| 1) | Humberto Tenaglia ..... | Cecil ..... | 2h 18m 48s |
| 2) | Edgardo Bo ..... | Curupay ..... | 2h 19m 38s |
| 3) | Jorge Zabotinsky ..... | Ventura ..... | 2h 21m 05s |
| 4) | Hugo Strassburger ..... | Kamerad II .. | 2h 21m 15s |
| 5) | José Luelmo ..... | Lapacho ..... | 2h 23m 00s |
| **CLASIFICACION FINAL** | | | |
| 1) | Humberto Tenaglia ..... | Cecil ..... | 0 puntos |
| 2) | Jorge Zabotinsky ..... | Ventura ..... | 16,7 " |
| 3) | Hugo Strassburger ..... | Kamerad II ... | 19,4 " |
| 4) | Edgardo Bo ..... | Curupay ..... | 26 " |
| 5) | Marcelo Lozada ..... | Lalyen ..... | 33,7 " |
| 6) | Julio Lapadula ..... | Malu ..... | 35 " |
| 7) | José Luelmo ..... | Lapacho ..... | 37 " |




Hablemos de Cinturato en rueda de tuercas

En NEUMATICOS GUTIERREZ siempre hay lugar para un tuerca más.
Agrande nuestra rueda y hablemos del famoso CINTURATO PIRELLI.
Lo esperamos.

Neumáticos Gutiérrez

Av. Santa Fe 4997
Capital - Tel. 771-1154

CINTURATO PIRELLI

# SUS CONCESIONARIOS PEUGEOT




**PEUGEOT**

en

**Pueyrredón y Las Heras**

**S. A. C. I. F.**

•

GELLY Y OBES 2203
(Pueyrredón y Las Heras)

T.E. 80-1113 y 84-1476

TALLER:

HONDURAS 4154
T.E. 86-9102 - 9282

---

**Greene**

SAN ISIDRO

**SU CONCESIONARIO**

**PEUGEOT**

**EN LA ZONA NORTE**

•

VENTAS
SERVICE
LINEA COMPLETA DE REPUESTOS

•

Av. Santa Fe 935 - 55 Accasuso

---

GREY ROCK
AUTOMOTORES
S. A. C. I. I. y F.

Concesionario oficial

**PEUGEOT**

•

VENTAS
SERVICE
REPUESTOS
LEGITIMOS

•

TRIUNVIRATO 3534
T.E. 51-1125 - 52-5274

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

## GUILLERMO BILLY

*Su concesionaria amiga*
*con las mejores ofertas y*
*un gran taller especializado*

**504** **404** **T4B**

•

Exposición y Ventas:

Bmé. Mitre 3680 T. E. 88 - 0031

# COTO HNOS. Y DEL PRADO

**S. A. C. I. F. I.**

**Concesionario Oficial**
**Automóviles**
**PEUGEOT**

**EXPOSICION Y VENTAS: 50-1947**
**TALLER: 53-1138**
**SECCION REPUESTOS Y ACCESORIOS: 53-7933**

•

Avda. Fco. BEIRO 4422 - 30 - 36 - 38

**504** **404** **T4B**

Todos compran en

# COELHO

•

**Mejor Atención**
**Servicio Integral y**
**la Mejor Financiación**
**en COCHES USADOS**

•

Avda. 11 de Setiembre 2200
T. E. 744 - 4443 - 5 San Fernando

PEUGEOT
LAFAYETTE S.A.C.I.F.
su concesionaria

**"UNA EMPRESA JOVEN, AGIL Y DINAMICA"**

Consulte su compra de 0 Km y usados en las condiciones por usted pretendidas

El más amplio stock de: Accesorios, Repuestos y Partes de Carrocería legítimos

ENVIOS AL INTERIOR

Taller de Avanzada.
Y NO OLVIDE: consulte sus negocios de PEUGEOT
en

# LAFAYETTE

"Su Concesionaria"

•

Avda. La Plata 1914 -34 - 46 - 52 - 54 Capital

# ASI VEO UNA SEMANA

**Mientras duró la inactividad obligatoria fuimos a practicar en Goodwood, un circuito aconsejado por Jack Brabham. Luego, antes de embarcarnos rumbo a Francia, vi insólito G.P. de Inglaterra, donde Rindt encontró una vez más la carrera cuando se quedó Brabham**



Lógicamente que cuando se dio a publicidad el calendario deportivo internacional de las carreras correspondientes a la Fórmula 2 el programa era muy variado, pero a medida que trascurre la temporada hay muchos clubes que no cumplen con el compromiso y resuelven suspender el evento y tal es lo que viene sucediendo a menudo. Para el 12 de julio había una carrera programada en Karland (Francia) y de repente llegan los cables anunciando la suspensión; ahora se afirma que el GP de Holanda de F-2, el 9 de agosto, se suspende por no tener fondos o por el tema seguridad, cosa que está muy en boga. Así que después de Rouen (28-6-70) la primera carrera fue recién el 26 de julio en el circuito Paul Ricard (Francia) y analizando las fechas nos damos cuenta rápidamente que hay un mes de inactividad, cosa que aborrecemos todos profundamente.

La mejor manera es contrarrestarlo con training y buscar algún circuito de los que están desparramados por Inglaterra. En un primer momento pensamos en Swetterton que está ubicado en Norwich, cerca de la Lotus Components. De más está decir que las pruebas de Lotus se efectúan allí y últimamente se lo vio andando a Emerson Fittipaldi poniendo a punto su coche con técnicos de dicha empresa, pero hablando con Jack Brabham nos recomendó Goodwood, aduciendo que para nuestra función era más conveniente.

Inmediatamente un telefonazo y mediante el pago de unas libras se puede hacer uso de dicha pista los lunes, miércoles y viernes, pero también se puede, triplicando esa cifra, tenerlo cualquier día con exclusividad.

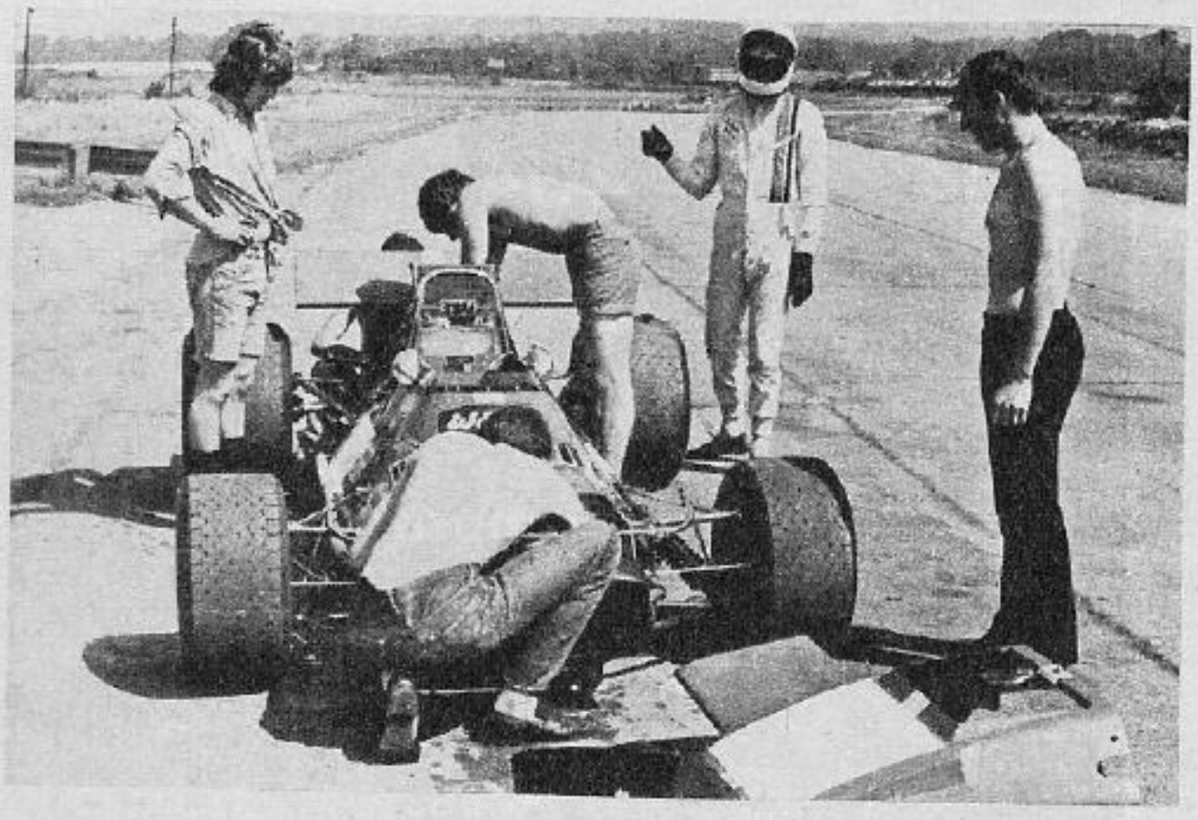
Luego de Rouen los coches fueron a Brabham donde evidentemente todos los días están pensando en mejorar sus productos para un mejor resultado. Esta vez se les hizo una pequeña reforma en la sujeción del brazo superior trasero trasladándolo más arriba del punto original. La razón aparente es que así se logra que no varíe tanto la alineación de dicho tren en los distintos tipos de piso de los circuitos.

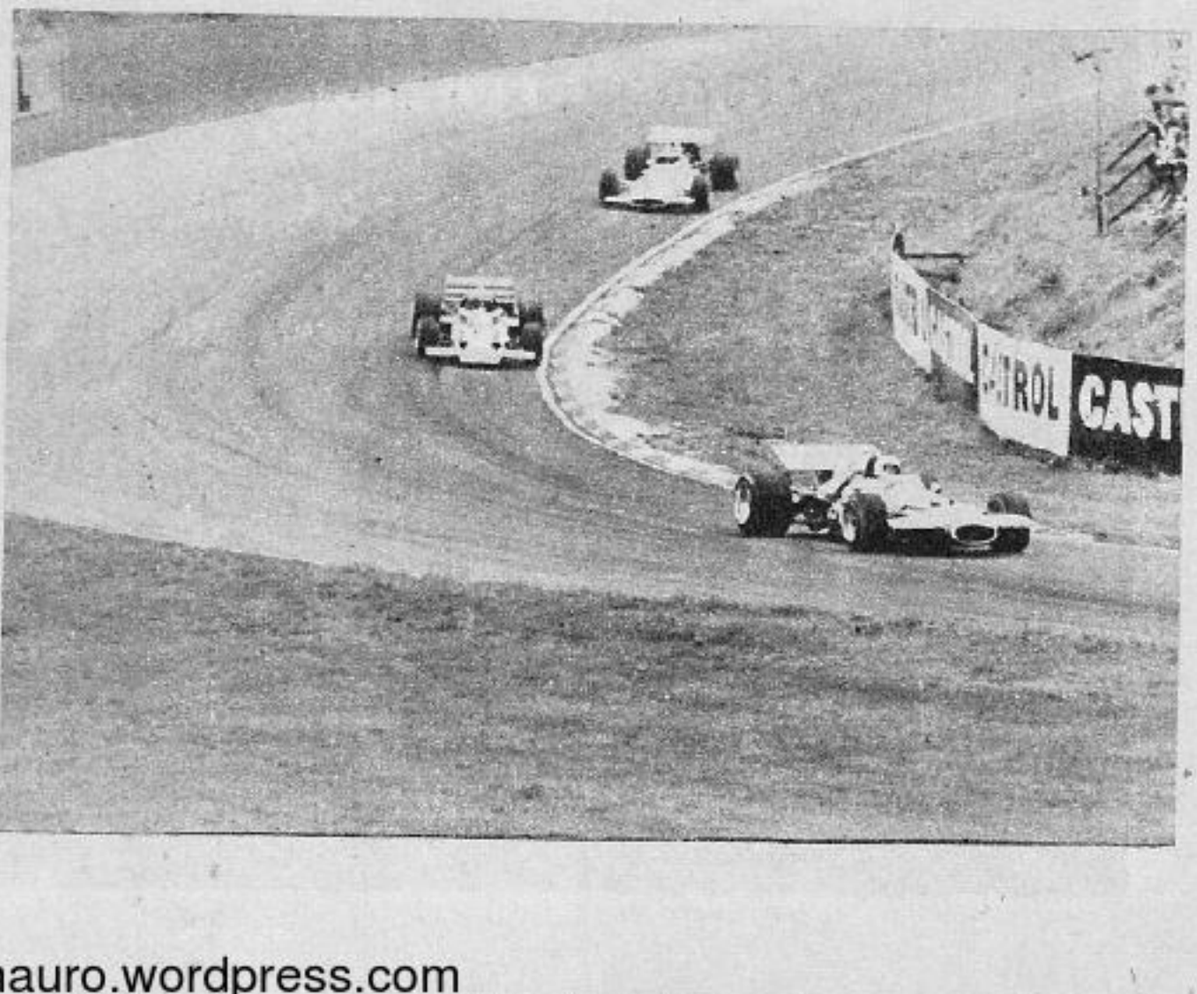
Goodwood está situado a unos 120 km de Londres y aquí recuerdo que Juan Manuel Bordeu tuvo un accidente cuando recién comenzaba su aventura en Europa y más recientemente otro recuerdo triste por la muerte de McLaren mientras hacía una de las tantas pruebas de sus McLaren Can-Am.

El lunes a primera hora estuvimos allí. No éramos los únicos ya que también estaba el conocido Frank Williams con su equipo probando el F-1 De Tomaso.

Me acerqué a Frank para saber cuánto le parecía a él que era un buen tiempo para la F-2, teniendo en cuenta que no recuerdo que se haya hecho en este último tiempo una carrera de esa fórmula allí.

Hablando también me comentó que trató por todos los medios de que **Emerson Fittipaldi** le conduzca su coche, pero un contrato que tiene con Lotus se lo impide, además de que a Emerson ya le deben estar haciendo la butaca para el Lotus 72 de F-1 de la Gold Leaf. El piloto que estaba probando en ese momento el auto era **Tim Schenken** y futuro debutante en la F-1 con un BT-33 oficial de Old Jack, pero el conductor que lo iba a guiar en Brands Hatch era **Brian Redman** que en ese momento estaba en EE. UU.





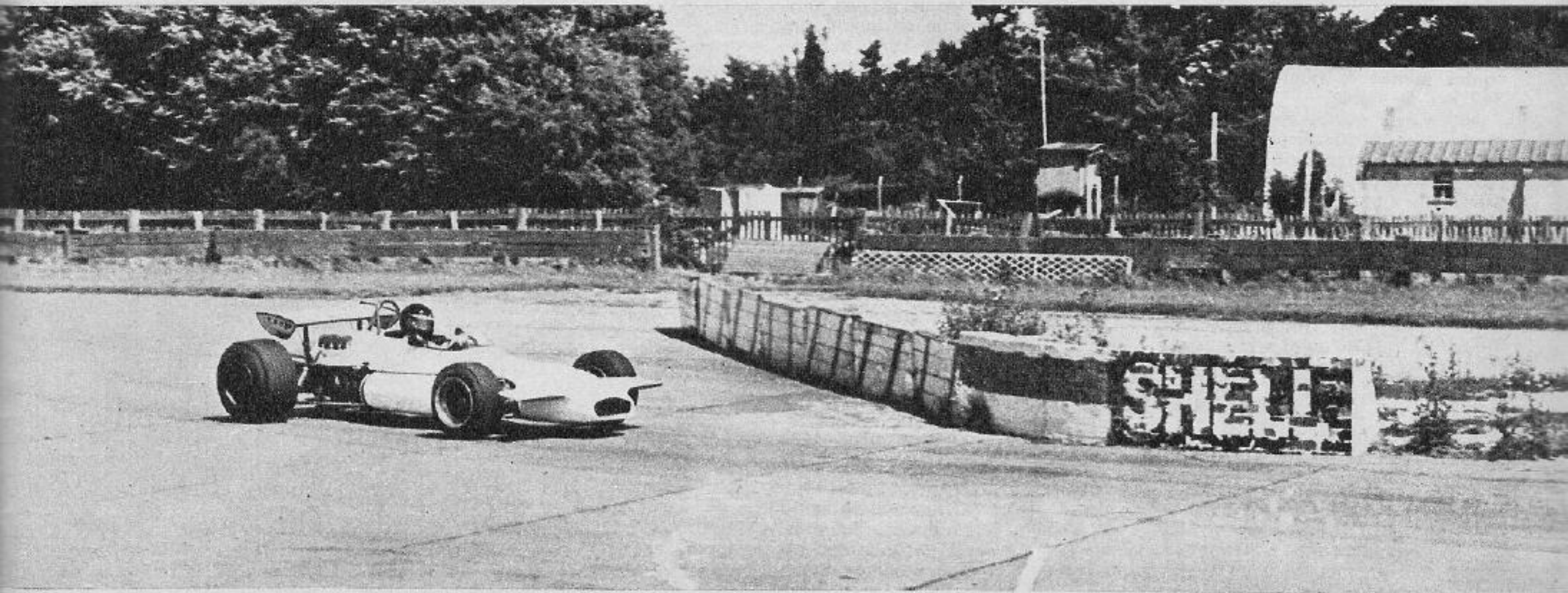


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# EUROPA

Por CARLOS REUTEMAN

# DE AUTOS, FOTOS Y CRONICAS



Terminó nuestra conversación y empezamos a probar nuestro Brabham durante casi 2 horas y media. Hicimos toda clase de pruebas para buscar un mejor rendimiento y el miércoles proseguimos con lo mismo, para luego el viernes probar un nuevo tipo de alerón que nos dieron en Brabham.

El circuito en sí es muy lindo y muy similar a Thruxton porque se halla alrededor de un aeródromo y además es ideal para probar suspensiones; demás está decir que la gente de Firestone nos mandó un técnico para controlar con exactitud la temperatura de las gomas en cada prueba.

Frank Williams también siguió probando pero cambió el piloto, ahora la butaca la ocupaba **Reine Wisell,** que estuvo en la Argentina en la Temporada de Sport Prototipos. Como se darán cuenta en la F-1 está entrando gente de la nueva generación de pilotos: **Giunti, Peterson, Regazzoni Cevert** fueron los primeros a los que se les agregarán en un futuro muy próximo **Schenken, Wisell, Fittipaldi.**

Nombres que por cierto habrá que empezar a recordar más seguido.

Hablando también de la F-1, el tema seguridad está muy discutido y viene todo a raíz del accidente de Courage, el cual contaba con la simpatía de todos los corredores y su pérdida causó un tremendo impacto.

Es así que por todos los medios se están buscando las soluciones más eficaces para contrarrestar el fuego, además la Asociación de Corredores de F-1 dijo que no al famoso GP de Alemania que se desarrolla siempre en el famoso Nürburgring aduciendo que allí las condiciones de seguridad para un piloto no son las que ellos exigen. En contraoferta para que se haga el GP dieron como opción el autódromo de Hockenheim que con las chicanas se hizo más lento y que además en este momento está muy bien equipado.

**Junto a Staffa y Pilotto, desempacando las cosas en Goodwood.**

**Según Brabham, Goodwood es un buen circuito para probar autos. Allí estuvieron probando cosas durante la semana de actividad.**

**Centro: También estaba Frank Williams probando el De Tomaso con Tim Schenken al volante. De todas maneras el nuevo piloto del De Tomaso F-1 será Brian Redman.**

**Abajo, izquierda: Jack Brabham superando a Rindt en las últimas vueltas del GP de Inglaterra. Poco después perdería una carrera imposible.**

## EL G.P. DE INGLATERRA

Cuando el miércoles 14 fuimos a Goddwood a practicar nos encontramos que simultáneamente lo estaba haciendo Jack Brabham con todo su equipo preparando los últimos detalles de la puesta a punto de su coche para el GP de Inglaterra, probaba un nuevo tipo de alerón y también un carenado de la parte motriz. Todo estaba listo para Brands Hatch.

Esta carrera de F-1 iba a congregar al mayor número de participantes en lo que va del año y por la razón de que el sistema de calificación para los pilotos no iba a llevarse a cabo había una cifra aproximada de 30 inscriptos y ganar este GP debe ser tremendamente importante aquí.

Entre los nuevos nombres que se iban a agregar a los usuales, estaban Bonnier, Lovely, Andretti, Trevor Taylor, Peter Gethin y el más importante para nosotros: Emerson Fittipaldi en un Lotus 49, el auto ganador de Mónaco, en manos de Rindt.

El jueves fueron los primeros entrenamientos oficiales y el mejor tiempo lo realizó Rindt quebrando el record de la pista en casi un segundo; ese día estaba en Brabham a la tarde y vi cuando llegaron los mecánicos del equipo con el auto de Stommelen que se había salido de pista arrugando parte de la carrocería monocoque, aunque había logrado un muy buen sexto tiempo.

El posterior día de clasificación fue el viernes y Jack Brabham le empató el tiempo de vuelta a Rindt seguido muy de cerca por Ickx con la Ferrari.

La carrera se corrió el sábado y para poder llegar al circuito propiamente hay que tener la flema inglesa porque la cantidad de gente que había en el camino atascada con sus automóviles era increíble. Moverse por las calles internas de Brands Hatchs era casi imposible pero nunca en mi vida vi un ambiente de Grand Prix como éste; las tribunas totalmente colmadas con un público muy bien ubicado y las partes sinuosas de la pista con varios cientos de automóviles que le ponían un marco imponente.

En la parte donde se trabaja en los coches era también imposible caminar aunque cada equipo separaba su lugar para trabajar cómodo; luego también son destacables los preparativos de la carrera para que el espectáculo sea completo. Los famosos soldados del Cambio de Guardia de la Reina desfilando y tocando marchas populares. Mientras los coches de carrera están todos alineados en los boxes de la pista los pilotos fueron llevados en autos descubiertos para que todo el público los vea y para individualizarlos cada uno lleva una banderita con su nombre; luego se suben a los F-1 y dan la vuelta de reconocimiento para detenerse a 100 metros de donde es la largada real; esto se hace para evitar las sorpresas que había cuando algún coche no arrancaba sobre la línea de partida. →

# ASI VEO EUROPA

## LA CARRERA

Picó en punta Ickx pero se mantuvo en ese puesto unas 5 vueltas hasta que hizo abandono y el plato fuerte venía entre Brabham y Rindt. Ellos dos pusieron luz sobre sus perseguidores y a medida que se sucedían las vueltas daba la impresión de que ninguno tiraba fuerte, más bien se estudiaban para así jugar los últimos giros, cosa muy comprensible si tenemos en cuenta que eran 80 vueltas, las cuales suman la bonita suma de 342 km de Corsa.

Jack Oliver estaba haciendo una buena carrera manteniendo el tercer puesto y atrás suyo había una lucha entre Hulme, Regazzoni y Stewart que corrían muy juntos entre sí.

En la vuelta 58 los punteros llevaban mucha ventaja y tercero estaba ahora Hulme con Regazzoni siempre muy cerca haciendo gran carrera, Graham Hill manejando muy bien estaba quinto y en este momento el ritmo de la punta estaba en 1'27", es decir casi dos segundos por arriba del record de vuelta.

En la vuelta 68 se veía que Brabham comenzaba a apurar y buscaba el hueco para pasar sobre todo en las frenadas y en la 71 lo pasa a Rindt ante una explosión de todo el público y justamente en una frenada. La carrera que había realizado Brabham era sensacional y a mi modo controló todos los pasos del puntero y a la vez estudió de cerca el comportamiento del Lotus 72.

Me dediqué a observar desde unos 10 metros los movimientos en el Box de Old Jack y en la vuelta 78 —faltaban 2 para terminar— le llevaba a Rindt 11 segundos pero Ron Tauranac estaba serio. Pasó frente al box en la 79 o sea la última y Tauranac miró y esperó a que pase por la parte de atrás y así fue entonces caminando para esperar al ganador —faltaban 200 metros de carrera— y de golpe lo vimos aparecer a Brabham muy despacio— faltaban 300 metros para la bandera a cuadros— y Rindt lo pasó ante un sepulcral silencio de los espectadores. Había perdido una carrera imposible cuando todos pensábamos que le devolvía al austríaco lo de Mónaco. Brabham traspuso la línea de sentencia a paso de hombre y se tiró prácticamente de su auto para ir a los boxes. No se puede describir su cara ni la de sus colaboradores que reflejaban la amargura de perder en esta oportunidad una carrera ganada. Se había quedado sin nafta. Fue una carrera que quedará sin duda en la memoria de todos.

## DESDE BRANDS HATCH

El debut de Fittipaldi en F-1 conmocionó a Brasil. Me comentaban periodistas de ese país que después de la conquista del Mundial de México es el acontecimiento más grande para los brasileños. De Emerson ¿qué decir?, que estaba muy emocionado por todo y lo único que le pidió Chapman era que llegue, realizó una muy buena carrera y seguirá corriendo en esta fórmula en el equipo Lotus. La próxima carrera será en Hockenheim el 2 de agosto y allí irá con el Lotus 49, pero en la siguiente debutará con el 72 que le están construyendo para él. Emerson hizo quizá una de las trayectorias más brillantes como piloto.

El equipo más organizado por lejos es el de Brabham al comando de Roni Tauranac así que es muy difícil saber por qué se quedó sin nafta; el auto dobla como ninguno y no hace ningún movimiento extraño, como piloto Brabham realizó una carrera sensacional y es la tercera vez que pierde una carrera viendo la bandera a cuadros. La primera fue en este circuito a principio de año en el trofeo de Campeones cuando se la dejó a Stewart, la segunda en Mónaco y la tercera aquí; realmente esta vez se merecía el triunfo.

Los pilotos están empezando a usar medios más eficaces para el fuego, así Stewart tiene un antiflama de un material nuevo y muy grueso, los guantes son también de otro material para evitar sorpresas desagradables en caso de ocurrir un accidente.

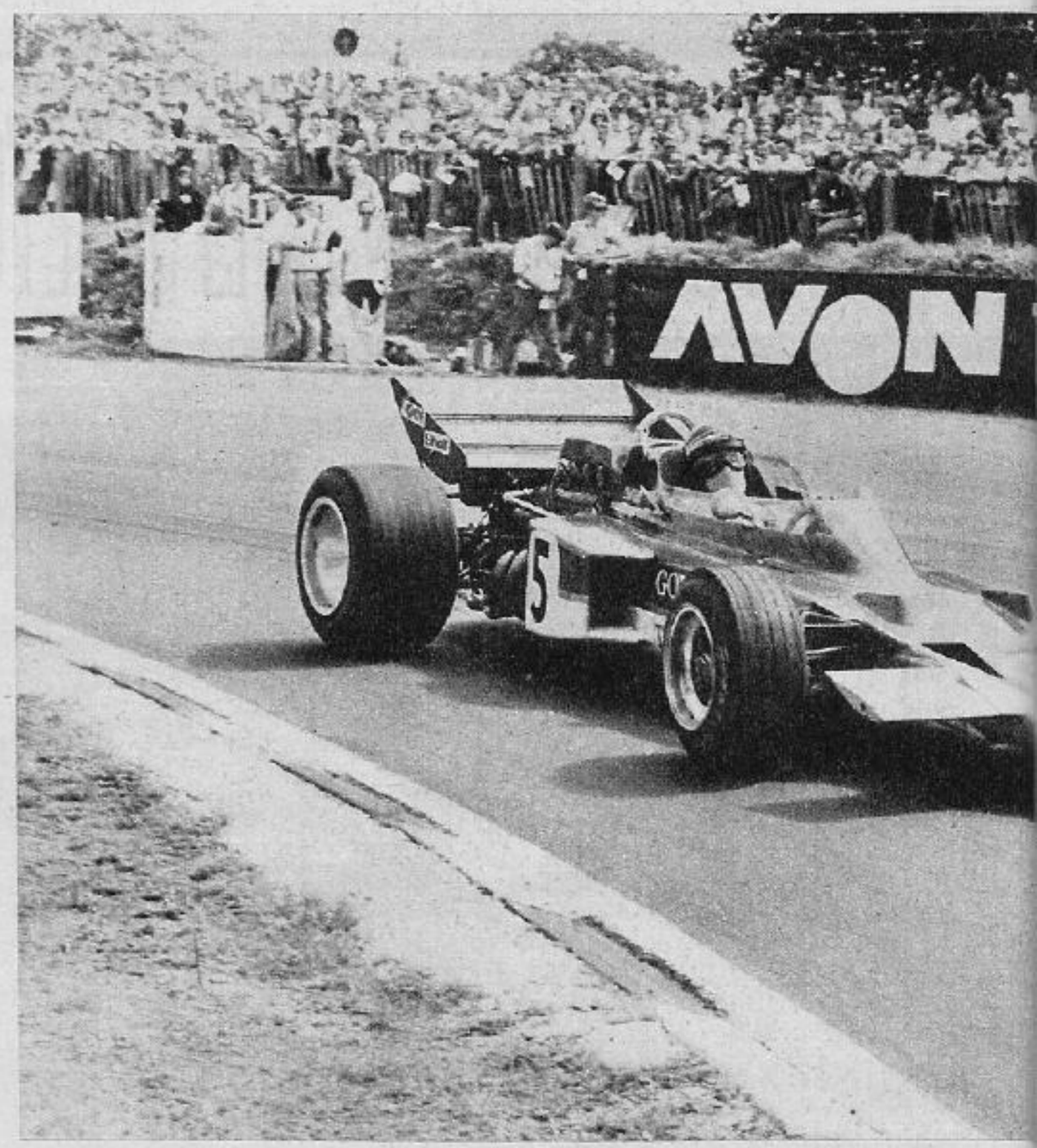
La televisión brasileña trasmitió en vivo y en directo todo el desarrollo de esta carrera motivado por el debut de Emerson Fittipaldi.

La largada es toda una perfección. Cuando faltan 5 minutos se pone el primer cartel para que los corredores lo vean, a la vez se hace sonar una bocina como la de un barco para que todos la oigan y sepan que se va a largar, así sucesivamente hasta que falta un minuto; cuando se pone este cartel los corredores van hasta el lugar donde se larga y cuando están allí queda todo a disposición del señor largador. Como lo dije antes se hace para evitar las sorpresas que se producían cuando se detenía un auto en la propia largada.

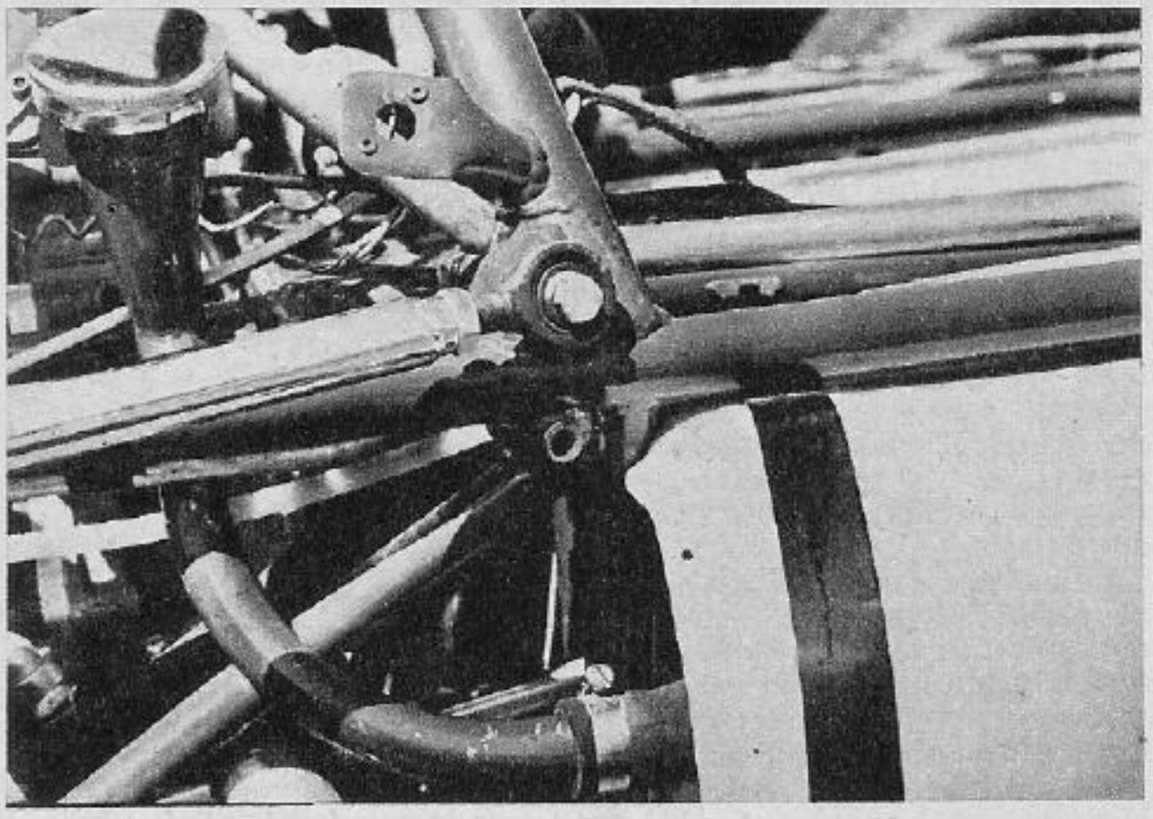
Los dos coches que están muy por encima del resto son el Lotus 72 y el Brabham BT 33, aunque mirándolo en su accionar el último parece tener mejor adherencia al piso, además de frenar muy bien. De los dos pilotos que los manejaron, o sea Rindt y Brabham, sólo se puede decir que hicieron todas las cosas perfectas.

Respecto al resto de pilotos hicieron muy buena carrera Hulme, Regazzoni y aunque parezca mentira Graham Hill, que anduvo muy bien. En Ferrari Regazzoni ocupa definitivamente el segundo coche que se lo disputaba con Giunti. Por otra parte el maestro del Power Slide fue Jackie Stewart.

Se calcula que la carrera fue presenciada por unas 190.000 personas que por la entrada más barata deben abonar una libra, algo así como mil pesos viejos de los nuestros. Hagan cuenta y la suma recaudada es muy grande, además que la carrera fue trasmitida en directo por la TV inglesa.



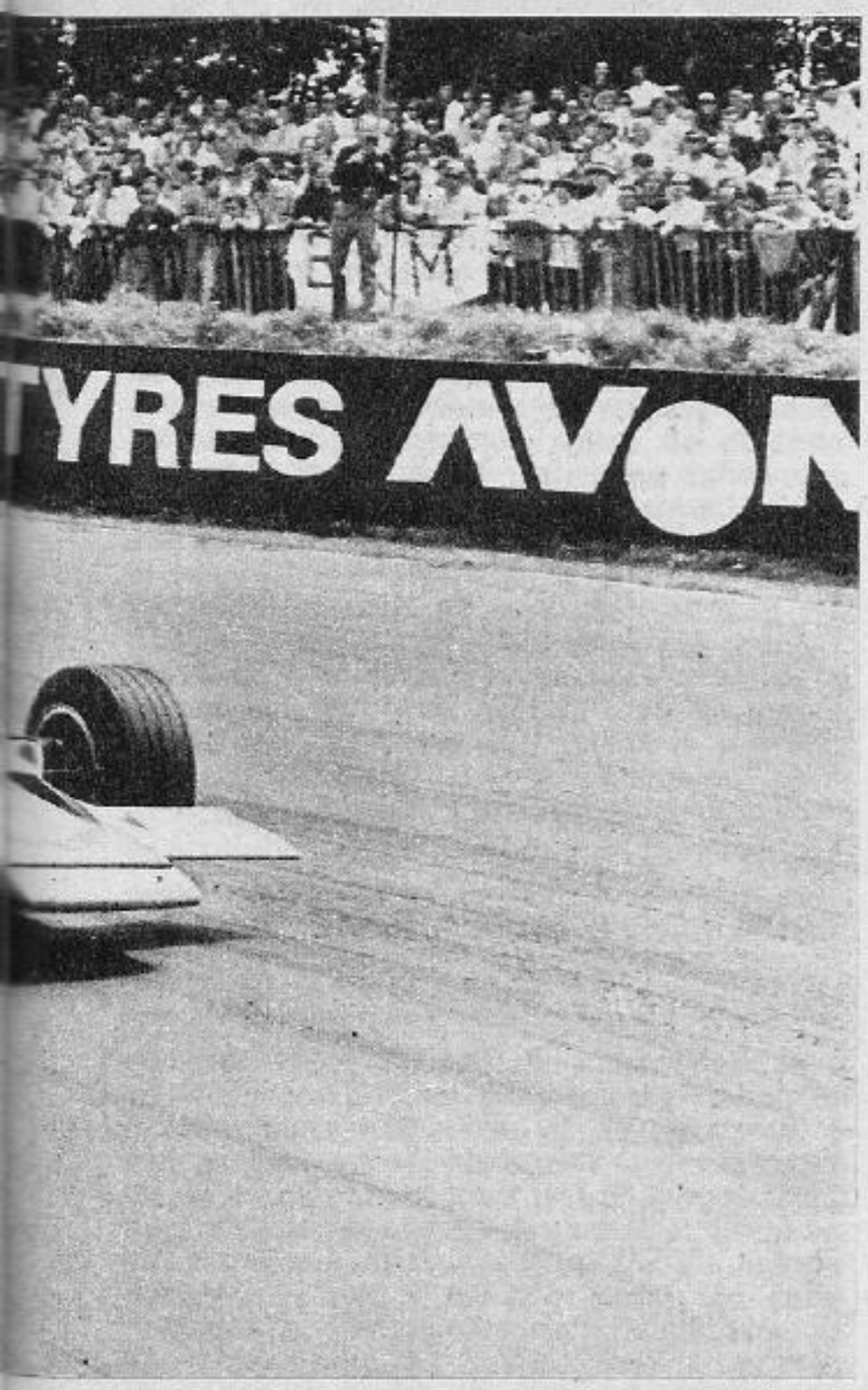




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por CARLOS REUTEMANN




**Al quedarse Brabham sin nafta Jochen Rindt obtuvo un triunfo inesperado que lo encumbra aún más en el campeonato mundial.**

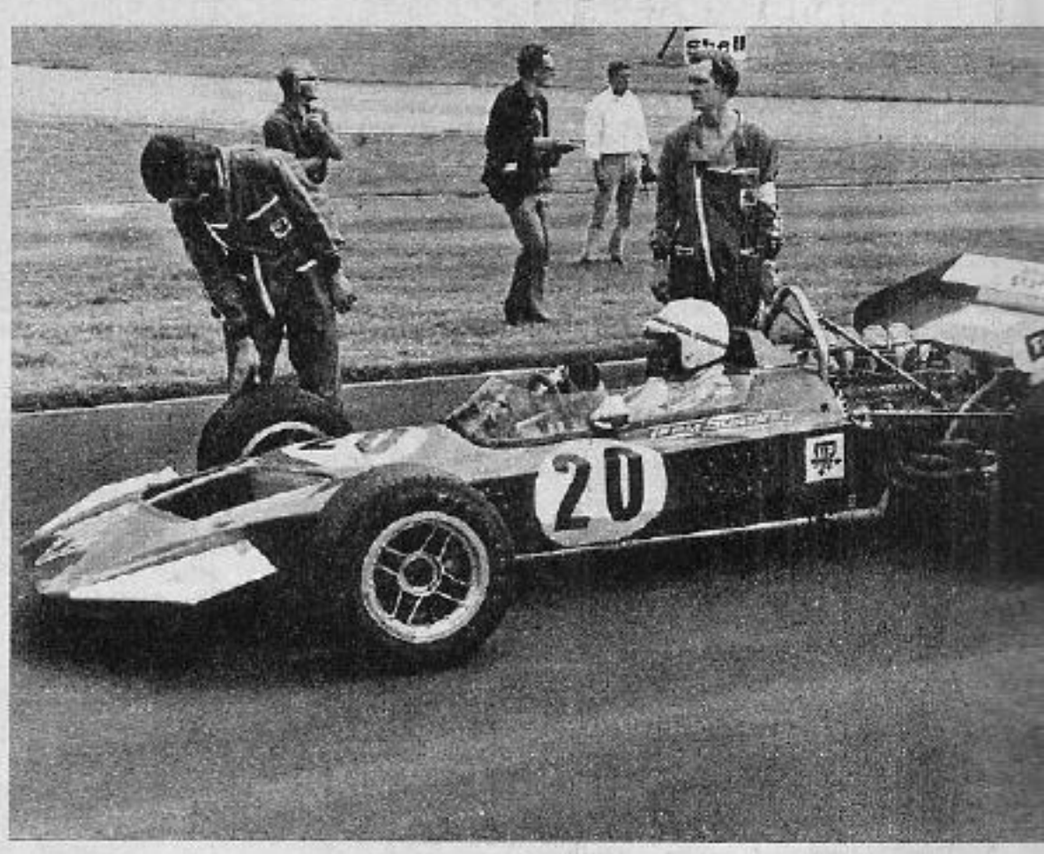
**Debutó Fittipaldi en F-1 con un Lotus 49 C oficial. La meteórica carrera del brasileño continuará ahora en F-1 con un Lotus 72. Emoción en Brasil.**

**John Surtees presentó su flamante Surtees Cosworth. Aún no pasó nada.**

**Abajo, centro: Antes de la carrera los pilotos desfilaron en una nostálgica "manifestación" de Jaguar 120, dando color a la fiesta.**

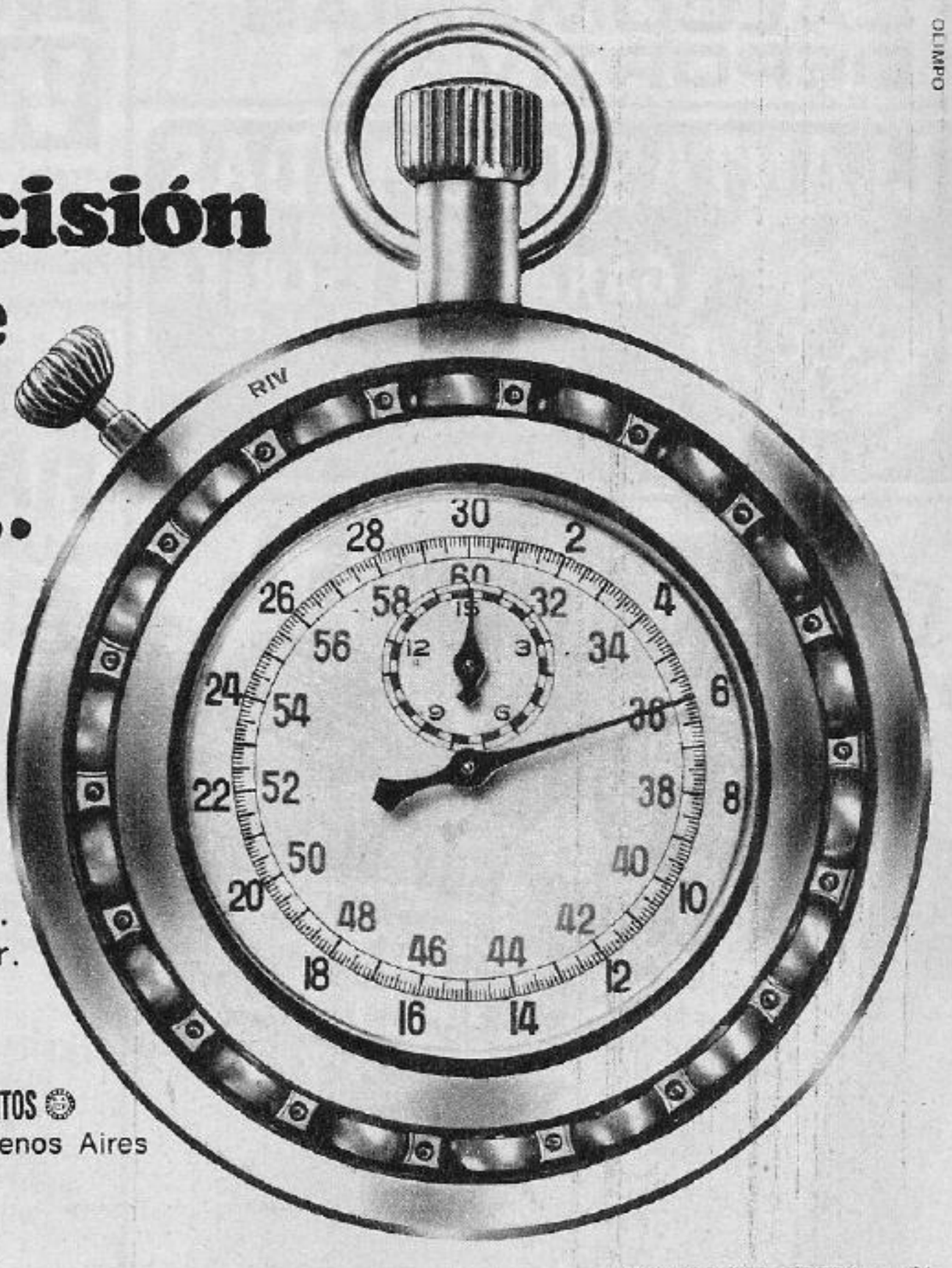
**Arriba, izquierda: Un detalle del De Tomaso. Se observa el cambio de anclaje del reactor superior de la suspensión trasera, una modificación que completa el cambio de geometría realizado luego de las primeras carreras.**





# Cuando la precisión se mide en fracciones de segundo...




RIV pone su seguridad. Rodamientos absolutamente precisos y seguros. Como lo exige nuestra moderna industria automotriz. Y lo requieren también las máquinas y motores industriales, agrícolas . . . y hasta el simple aparato para el confort hogareño. Así colabora RIV, eficientemente, a su mayor bienestar.

RODAMIENTOS
RIV

Distribuye
COMPAÑIA ARGENTINA DE RODAMIENTOS
Perú 699 esq. Chile - Buenos Aires
Tel. 34 - 8455/6 y 7

OLIMPO

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

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

Para su automotor compre Ud. lo mejor
3H
PRODUCTO DE CALIDAD PROBADA GARANTIA DE IMPULSORES DE ARRANQUE

COLOCACION EN EL ACTO
Sandrini

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

¡AL FIN!
NUEVOS FAROS DE TODO FORMATO RECTANGULAR EXTRA CHATOS DE ESPECIAL APLICACION EN LOS DODGE Y CHEVI
¡LUZ ULTRA POTENTE!
OTRO PRODUCTO QUE FABRICA Y DISTRIBUYE
CASA DAVID S.A.
ART. 1051
Fábrica: ARREGUI 5137 - T. E. 69-9008
VENTAS: WARNES 777 - T. E. 54-2671

RECTIFICACION MOTORCAR
FLORENCIO VARELA 1810
T. E. 621-2794 - SAN JUSTO
(frente fábrica Chrysler)
Rectificación de cilindros, reparaciones de ciguenales motos y microcoupé, válvulas y guías, casquillos, bielas y muñones, De Carlo, Citroen, Heinkel, NSU Prinz, Auto Unión, Isard, Isetta, Peugeot, Fiat, Falcon, Valiant, etc. con equipo BERCO.

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

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

LLANTAS CROMADAS
UNICAS CON GARANTIA ESCRITA POR 12 MESES
Ventilado Deportivo para Valiant - Dodge Falcon - Fairlane - Chevrolet y Torino
VICAR S.C.A.
Av. Juan de Garay 2356 - T. E. 26-5347

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

CENTRO AUTOMOVILISTICO S.A.
LOS CONOCE MUY BIEN...
Claro! Es una afirmación de quienes tienen experiencia en la marca. Hacemos su servicio mecánico integral desde hace años. Por eso entregamos las reparaciones "en horas" y con garantía. Venga con su Renault sin complejos y sabrá por qué somos distintos.
Salta 1160/64 y 1325/29
Tel. 23-8913/5673

# TOQUECITOS

## STP-PICCARDO EN LA RURAL

En el stand que Piccardo tiene instalado en la Sociedad Rural Argentina se llevó a cabo una reunión donde asistieron pilotos que representan en carrera a los cigarrillos 43-70. Esta reunión fue además compartida por STP y sus directivos, ya que ambas empresas piensan encarar un servicio de apoyo en las carreras en forma conjunta. En la reunión estuvieron presentes, entre otros, Jorge Cupeiro, Carlos Marincovich, Carlos Giay y Dorita Bavio. Además, representando a las empresas que ofrecieron el cóctel estuvieron el Dr. Ricardo Páez y el Sr. Ricardo Rodríguez Romero a) "Pingüino" representando a STP y los señores Enrique Caride y Rico Peña, directivos de Piccardo. El "top" de la noche fue el cóctel STP preparado por el Dr. Páez, quien no reveló los ingredientes. Además estuvieron Beatriz y Marta. ¡Bien!

## PRIMEROS EQUIPOS PARA EL G. P. DE TURISMO

A poco menos de dos meses de largarse el primer gran Premio de Turismo a Bolivia y Paraguay, ya se conocen ciertos trascendidos sobre la formación de los equipos que participarán. Por el lado internacional se sabe que Alfa Romeo de Paraguay presentará un equipo de cuatro autos, tripulados dos de ellos por Carlos Pairetti y Rolo de Alzaga, quienes viajaron en esta semana a Asunción a finalizar las tratativas. Los autos serán berlinas 1.750 Grupo 2. De Brasil se sabe que el equipo Jolly-Gancia concurrirá con dos autos Alfa Romeo GTA 1.300, uno de los cuales será conducido por el propietario del equipo, el amigo Piero Gancia. El BMW 1.800 de "Goyo" Ballbé estará presente, aunque aún no se sabe quién lo conducirá. Por el lado de los equipos oficiales de Peugeot se confirmó que Guillermo Billy presentará cuatro autos, conducidos por Gastón Perkins, Carlos Marincovich, José Migliore y Norberto Castañón. El director del equipo —según trascendidos— sería el propio doctor Rufino Varela, "capo" de SAFRAR.

Coelho aún no tiene decidido toda su dotación de pilotos pero se cuentan como seguros Cocho López y Paco Mayorga. Los autos preparados por Da Silva estarán listos el 20 de agosto y saldrán inmediatamente para Tucumán, donde quedarán hasta la largada efectiva del Gran Premio. El operativo, "of course", lo dirigirá el "ínclito" Horacio Goitía. Por su parte la Comisión de Concesionarios Fiat formará hasta el momento con Eduardo Rodríguez Canedo (Fiat 1.600 berlina) y Angel Di Nezio (Cupé 1500). Otra unidad oficial cerrará el trío mientras los particulares Vessuri y Zunino apoyarán el accionar de la CCF.

## ALFA POR EL MUNDO

Alfa Romeo parece ser que no solamente gana carreras en Italia y en Europa sino que ahora también se decide ganarlas en América, tanto del Sur como del Norte.

Estados Unidos: En Minnesota, los Alfa Romeo lograron un suceso inusitado durante la disputa de una de las competencias del Campeonato Trans-Am organizado por la SCCA. Alfa conquistó en esta carrera los dos primeros puestos en la categoría hasta 2 litros con sendas Alfa GTA 1.600. Luego de esta victoria Alfa Romeo se ubica a la cabeza de la clasificación de la SCCA Trans-Am con 48 puntos. Segundo sigue BMW con 32 puntos.

En Riverside los Alfa Romeo también co-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# DE BOCINA

secharon importante triunfo. Un Alfa Romeo 1.300 tripulado por Jeff Kline ganó la clase C para autos de Turismo; un Gardner/Alfa 1.300 conducido por Tom Evans ganó en la clase C reservada a autos sport y finalmente en la clase Sport de Carrera, Scooter Patrick con un "33.2" se impuso brillantemente. David Oppenheim (Alfa 1.750) ganó por su parte en Lime Rock la clase Turismo C.

En Uruguay —mientras tanto— un Alfa Romeo 1.300 TI ganó el Rally Montevideo-Porto Alegre-Montevideo y la pareja Aguirre Crossa con una berlina 1.750 ganó el Rally de Otoño.

## RECIENTEMENTE HOMOLOGADOS

Han llegado al Automóvil Club Argentino las homologaciones respectivas para que puedan competir en Grupo 2 el Chevy SS y el Ford Fairlaine. Algunos datos aún no han sido completados por la FIA y ya se ha solicitado esa aclaración. Otro tanto ha ocurrido con Peugeot que ha pedido homologación de un nuevo tablero (Jaeger) para sus unidades de competición. Gracias a esa homologación, es posible que en el segundo Gran Premio (el que va al Sur) Ford Motor presente su equipo oficial de Fairlane y Grandío y López su famoso Chevy SS.

## ¿TAMBIEN SP EN CHILE?

Luego de la ruta abierta por los Fórmula Cuatro y por los Turismo de Carretera en Santiago de Chile, los Sport Prototipos incursionarán por el otro lado de la Cordillera. Luis Buela, secretario de la Asociación Pilotos Sport Prototipos, viajó en ocasión de disputarse la carrera que ganara Galbato en Las Vizcachas, para concertar los primeros detalles de la futura Temporada de Sport Prototipos que se llevaría a cabo a fines de este año en Las Vizcachas. La fecha sería en noviembre.

## F-2 ASOCIADOS Y SUS PEDIDOS

Los integrantes de la Asociación de Pilotos de F-2 enviaron a los organizadores de la carrera de Paraná del próximo 9 de agosto una carta donde se le solicitaría la suma de 40.000 nacionales (de los de antes) en carácter de prima de partida. Los muchachos comienzan a cotizarse.

## G. P. SUSPENDIDO POR AHORA

La Comisión Directiva de la Asociación de Corredores de Turismo de Carretera dio a conocer un comunicado donde informa acerca de la suspensión del petit Gran Premio que había organizado por la Mesopotamia. No obstante ello, es intención de la institución no dejar en blanco la fecha otorgada por CADAD. Se estarían llevando a cabo las gestiones tendientes a concretar en la misma fecha una carrera en la provincia de Buenos Aires. Dada la cercanía de la misma las cosas se complicarían un tanto, pero se hará todo lo humanamente posible para que la ACTC tenga su carrera el próximo 14 de agosto.

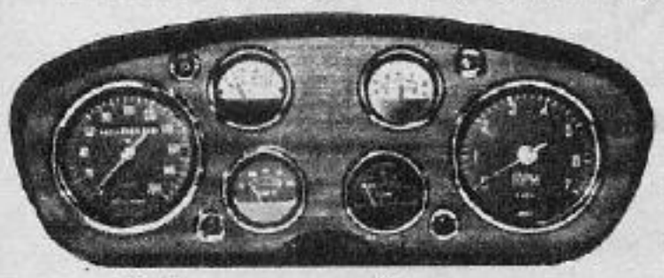
## PROYECTOS

Pedrito Campo tiene ya concluido totalmente el proyecto para la construcción de su próximo Sport Prototipo. El mismo será un spider con motor ubicado en la parte trasera.


Realizacion EDDIE publicitaria 32-1424/798

sugerencias PARABRISAS CORSA

ACCESORIOS DEPORTIVOS en GENERAL



Tableros especiales para FORD FALCON

DISTRIBUIDOR OFICIAL DE INSTRUMENTAL BRD®

ESUSEN ARGENTINA S.A.C.el.

Paraná 734, Capital, Tel. 44-9178

Sábados abierto hasta las 12.30 hs.

VERONESI - PIANIGIANI SCA.

FIAT

CONCESIONARIOS

• AUTOMOVILES
• CAMIONES
• REPUESTOS

EMILIO CASTRO 7661 (esq. Gral. PAZ)
T. E. 64-3012 / 9171 - Capital

FUNDAS LIN-TAP

y... nada más

¡OFERTAS REALES! EN SIMIL CUERO BASTONADO



| | | |
|---|---|---|
| CITROEN | $ 79,50. | M$N 7.950.- |
| FIAT 600 | $ 69,50 | " 6.950.- |
| RENAULT | $ 85.— | " 8.500.- |
| DI TELLA | $ 89,50. | " 8.950.- |
| FALCON | $ 97,50. | " 9.750.- |
| RAMBLER Ent. | $ 94.— | " 9.400.- |
| VALIANT | $ 96.— | " 9.600.- |

TECHOS VINILICOS

Reparaciones Generales.

RIGLOS 253/55
T. E. 99-5933
(ALT. RIVADAVIA 5100)

ENCENDIDO Y CARBURACION



Si lleva esta calcomanía...

EL COCHE ANDA ¡PERFECTO!

ALFONSO VEGA

DISTRIBUIDORES ESPECIALES • BOBINAS DE COMPETICION
LEVAS ESPECIALES • DINAMOS • ARRANQUES

TEODORO GARCIA 2378
(ALT. CABILDO 900)
772-0605 y
773-1802

Repuestos: ITAL FIAT

COMUNICA SU NUEVA DIRECCION

Avda. MITRE 2133 - MUNRO - T. E. 740-4573.



INFALTABLES EN EL VIAJE CAMPING, HOGAR...

EQUIPO CAMPING

ECO

CALENTADOR: c/garrafa de 2 y 3 kgs. de gas. FAROL: a gas con o sin barral para garrafa.

PARRILLA PLEGABLE: extensible, galvanizada é inoxidable.
Medidas: cerrada 35 x 45 cm.
extendida 35 x 90 cm.

Producto ECO

Fábrica: Ameghino 557, V. Martelli
Tel. 740-3662

ZONAS DISPONIBLES EN TODO EL PAIS

CAJAS AUTOMATICAS

DIRECCIONES HIDRAULICAS



Taller especializado en ajustes, perfilajes, asesoramientos, reparaciones integrales.
Trabajos totalmente garantizados.




MUZZIN - PARDAL

QUINTANA 779 - VICENTE LOPEZ - T.E. 795-8243
(a 1/2 cuadra de Avda. Maipú 700)

EL EMPORIO DEL PEUGEOT

COMPRE TODOS SUS REPUESTOS A CREDITO

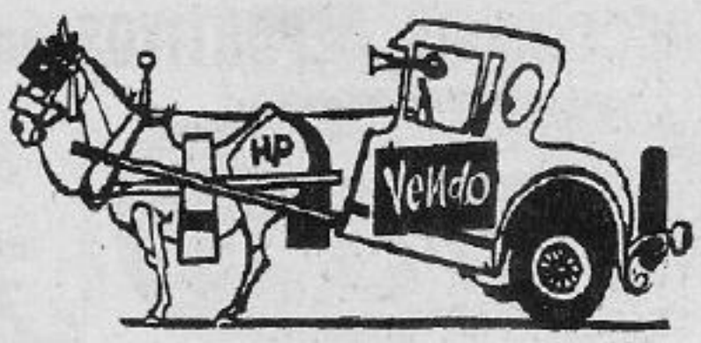
Nos renovamos para una mejor atención a nuestros clientes.

La linea más completa en repuestos y accesorios nacionales e importados para PEUGEOT 203 - 404 - Rural 404 - T4B - 504

Precios especiales a tallerista y revendedores
Envios al interior
Casa adherida a Créditos LONDONCAR y CITICAR

PICHINCHA 1657 - T. E. 26 2327 - Bs. As.
Av. PAVON 787 - T. E. 22-3166 - Avellaneda

# 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 corsificados 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, 3er. piso, Sección Avisos Corsificados, de martes a viernes, en horario de 12 a 17 horas. Los avisos recibidos hasta el día jueves inclusive serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarlas o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo.**

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

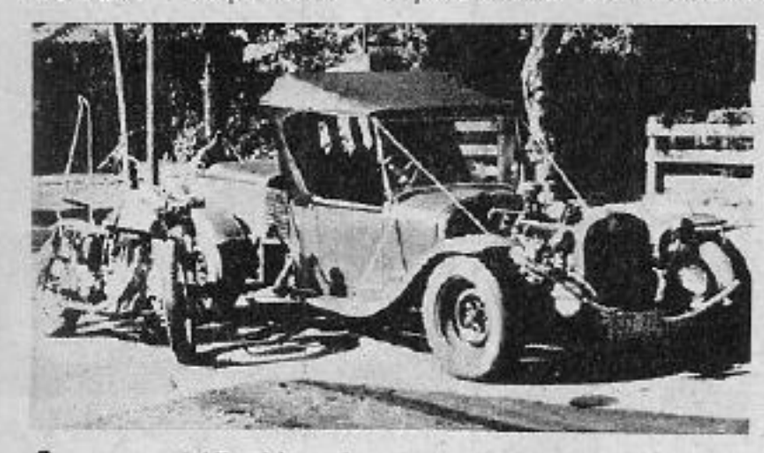
**RENAULT 1.093, mod. 66.** Listo para largar. Auto de punta (5º en el último GP de Turismo). Frenos a disco importados, en



las 4 ruedas. Con 6 llantas y cubiertas de auxilio. Vende Walter Brenner. Verlo en Niceto Vega 5233, Capital.

---

**HOT-ROD, motor Ford 60 HP,** rojo coral. Vendo. Tapizado impecable. Intendente



Carrere 440, Haedo; tel. 658-9460, Sr Máximo.

---

**TORINO 380 W, año 1967, con 58.000 Km,** cinturato HS y otros chiches. Excepcional estado; vendo a primera oferta razonable. No ofertar antes de ver, tel. 40-3310, de 14 a 19 horas.

---

**GEFICO, Gestoría del Automotor.** Trasferencias, patentamientos, bajas en Capital y provincia. Réditos, Lucrativas, escribanía. Seguros sin franquicia. Av. Provincias Unidas 980, Lomas del Mirador, teléfono 68-7723.

---

**MARCAS REGISTRADAS VENDO:** Fórmula 1, F-1, F-2. Todas de clase 12, ramo automotores. Tratar por carta, Rodríguez Peña 2024, 2º piso, oficina 4, Capital.

---

**OCHO CUBIERTAS CON CAMARA vendo,** importadas, flamantes, 640-13, 4 telas, tipo suburbana reforzadas, no utilizadas por equipo corredores Londres-México. Precio total $ 850 Ley 18.188, precio de cada par 240 $ Ley 18.188. F. Edwards, tel. 33-7531 (int. 483) horario de oficina.

---

**RENAULT 1.093,** hecho por Antelo, 8 cubiertas Michelín, frenos a disco, preparación Grupo 2, listo para largar. Rafael Peirotta, tel. 30-0304/8.

---

**NORBERTO BUSCALDI VENDE,** lancha de carrera categoría "Mojarra", lista para correr, exhibición Av. J. B. Justo 6395, Capital, tel. 69-7213.

---

**FIAT 600 DE EUSEVI, vende o permuta,** "listo para largar" y opción a repuestos varios incluso caja y motor. Varias veces ganador (Campana, Las Heras, Madariaga, etc.) y segundo en Las Flores 19/4



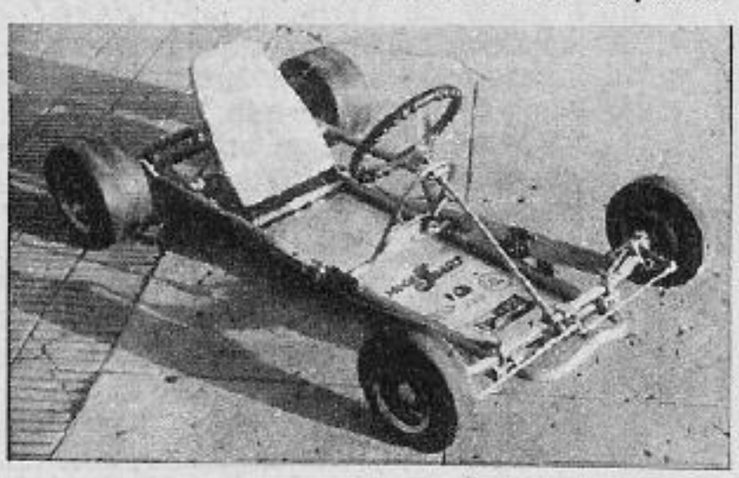
con puntaje para Campeonato Argentino. Mecánica Ballestrini, caja Sáenz, freno a disco. Cinturato, etc. Ferrari 416 (parque Centenario), Capital. T.E. 54-5808 de 12 a 14 hs.

---

**AUTOS 0 Km. en 50 cuotas sin interés,** ni anticipos, solamente el 0,2 % mensual para gastos de administración y una cuota extra como derecho de inscripción. Ud. puede tener uno. Si no cuenta con capital y sí con una entrada mensual fija capitalícese y adquiera su 0 Km. Máxima garantía. Llamar de 8 a 12 horas, Sr. Ramos Mejía, tel. 80-8752.

---

**TODO PARA EL KART.** Chasis Fox - Dart - Turner y J-Sprint. Repuestos y accesorios. Llantas, volantes, portacoronas, bases de motor, piñones, coronas, tanques de combustible, etc. Fabricaciones especia-



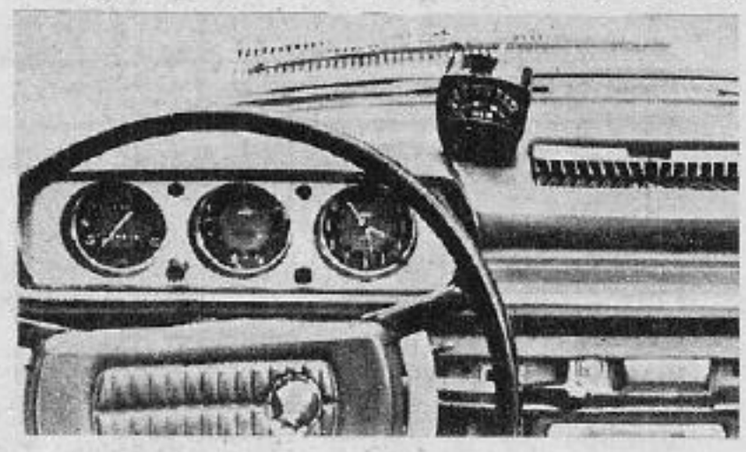
les de chasis sobre planos. Reparaciones. Horacio Guillermo Turner, H. Yrigoyen 1191, San Martín, Prov. de Buenos Aires.

---

**VENDO D'Arminio (Tecno) con motor RF** Special clase Junior, ex Jorge Amorrortu. Listo para correr en estado de nuevo. Llamar de 19 a 22 hs. a T.E. 90-5716.

---

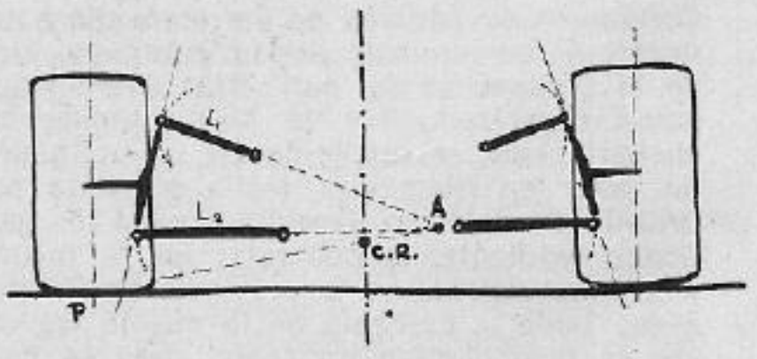
**NUEVO CUENTAVUELTAS Y VOLTIMETRO** alemán, apto para todo coche o lancha con garantía. Precio m/n 5.500 (Ley 18.188,



55). Asunción 4079, Villa Devoto; Yerbal 1862, Flores; calle 51 Nº 664, Dto. B, La Plata, y calle 2 Nº 925.

---

**APRENDA A DISEÑAR Y CONSTRUIR AUTOMOVILES DEPORTIVOS Y DE COMPETICION.** Stylauto, curso integral de diseño y construcción de automóviles, le ofrece la oportunidad de hacerlo. En fascículos semanales enviados a domicilio se desarrollarán los siguientes temas: aerodinamia, resistencia al avance, coeficiente de forma, problemas de sustentación, estabilidad direccional. Diseño y construcción de bastidores tubulares y monocasco. Geome-




tría de suspensiones. Construcción de matrices y carrocerías de plástico reforzado. Moldeo de parabrisas, etc. Los cursos son desarrollados por los ingenieros: JUAN CARLOS GENTILE y JOSE MANUEL ARRIETA. Escriba solicitando informes a: **STYLAUTO,** Casilla de Correo 303 - LA PLATA - Prov. de Bs. As.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

**CARLOS R. NAJURIETA,** escribano, Maipú 879, piso 6º, Capital. Trasferencias, bajas, inscripciones en el Registro Nacional del Automotor, Capital y Provincia Bs. As. Impuesto a la Tenencia. Pago de patentes.

**MOTO BMW R-50,** motor y pintura 0 km. vendo (lamentablemente, y con mucho dolor, v...). Tratar: en 14 de Julio 1271. Capital. Preguntar por Mariolindo Castelfaso. **N. de la R.: Llorón.**

**SCALECTRIC,** meccano, calderitas, etc., que ya no use, compro. Llamar de 14.30 a 18.30 horas al tel. 44-1097 o después de las 20 horas al tel. 82-3071.

**AUTOS A TODA PRUEBA.** Torino 300S/67, extraordinario estado. Peugeot 403/62 único como 0 km. Renault 850/67, muy barato. Renault 4L/66, perfectas condiciones. Estanciera 57, impecable, barata. **Permutas y facilidades.** Promóvil Argentina SRL, José E. Uriburu 460, 3º "A", Capital Federal.

**HAGA CARROCERIAS PLASTICAS** y también lanchas, cañas de pescar, anillos trasparentes, cabinas de tractores y todo lo que el plástico reforzado pueda brindar. Hugo Horacio Hasenbalg y Asociados, C.



de Correo 1238, o bien Cnel. Díaz 1718, PB, "B", Capital, o telefónicamente al tel. 83-1435. También cursos personales que duran un mes.

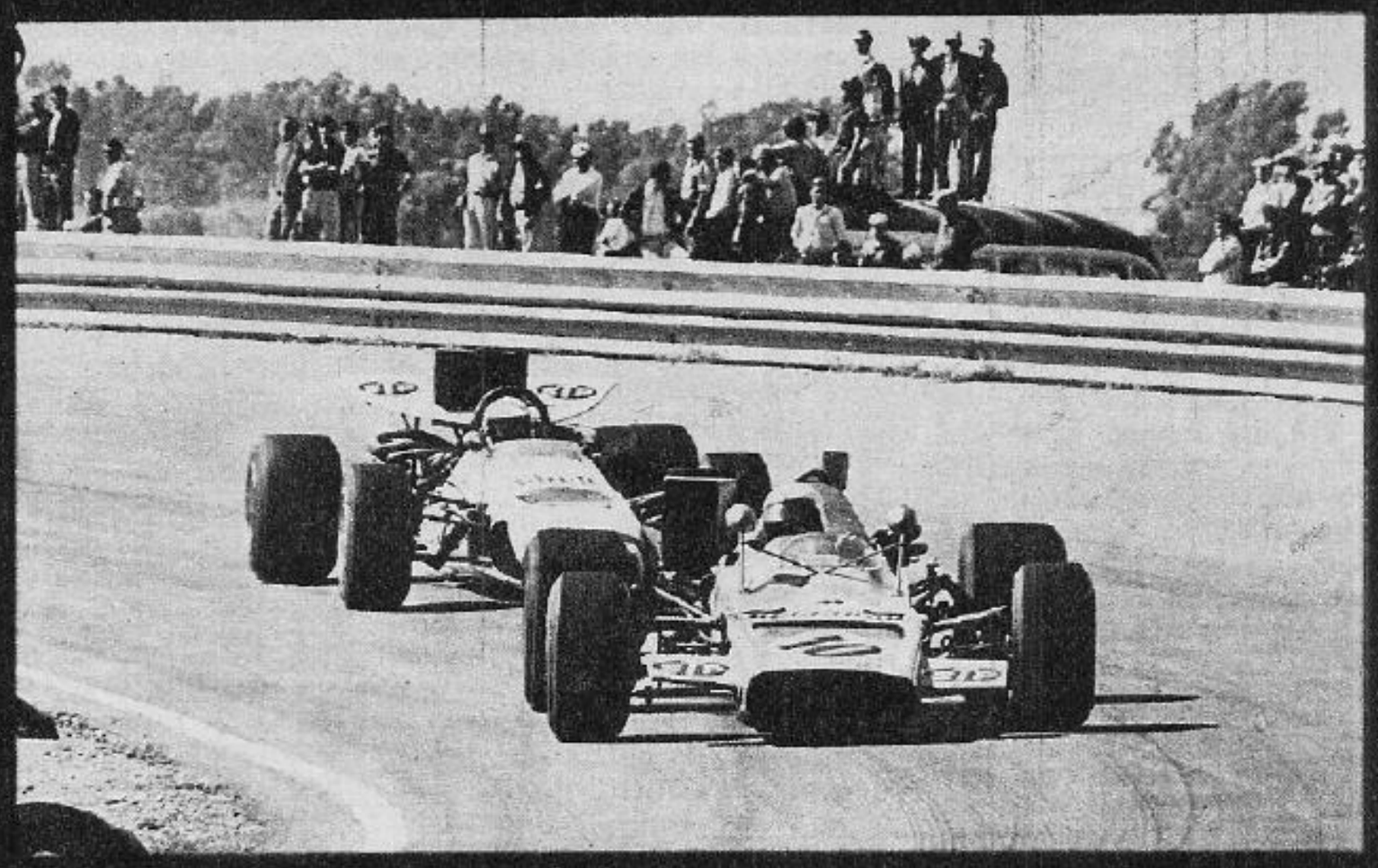
**SU FIAT 600** envejece todas las mañanas. Evite el desgaste del arranque en frío.




Colóquele protectores exteriores TAPETO D'Elia, Elpidio González 3225, tel. 58-3540.

**La tarifa de los avisos corsificados es la siguiente: Cada palabra $ 90 m/n., con un mínimo aceptable de 10 palabras. Para que los avisos corsificados puedan ser perfectamente claros, evitando abreviaturas confusas, destacamos muy especialmente que cualquier excedente de las diez palabras (mínimas) será incluido gratuitamente.**

# calendario



## COMPETENCIAS NACIONALES

### Fórmula 1

El Auto Club Concordia organiza para el próximo domingo una competencia para la categoría máxima de nuestros monopostos. La misma contará con puntaje para el Campeonato Argentino. El escenario será el Autódromo de la Ciudad de Concordia que tiene un recorrido total de 2.500 metros. Se disputarán tres series a quince vueltas cada una. La clasificación se confeccionará de acuerdo al sistema de suma de tiempos. La ubicación de los coches para la largada de la primera serie quedará determinada por las pruebas de clasificación que se realizarán el mismo día de la carrera, es decir el domingo de 10 a 12 horas. Para las dos restantes se tomará en cuenta la clasificación obtenida en las series precedentes. Formarán parte de la clasificación general todos los participantes que, hayan recorrido las 2/3 partes del recorrido total de las tres series.

Todos los coches inscriptos deberán encontrarse en Concordia el día 1º de agosto, donde a partir de las 15 horas quedarán a disposición de la Comisión Técnica. El coche que sea observado por la misma dispondrá de un plazo de dos horas para ponerlo en condiciones.

El total de premios que se distribuirá entre los participantes será de 2.015.000 pesos m/n viejos.

### Turismo de Carretera "B"

En el tradicional circuito de Capilla del Monte se disputará otra competencia con puntaje para el Campeonato Argentino de la especialidad. La misma otorgará la escala de 9, 6, 3, 1 puntos para los que se clasifiquen del primero al cuarto puesto respectivamente. Y de 3, 2, 1 y 0,50 puntos para el respectivo campeonato de montaña.

Se correrán cuatro vueltas al circuito de 66,600 metros. El intervalo entre máquina y máquina en el lanzamiento será de treinta segundos. La hora de iniciación ha sido fijada para las 10 horas.

El total de premios ascenderá a la suma de 3.135.000 $ m/n.

### Turismo G 2

En el autódromo de Las Flores se disputará una prueba con puntaje para el Campeonato Argentino. Habrá competencias para las tres categorías. En la "A" el recorrido a completar será de dos series a doce vueltas cada una; en la "B" también dos a quince vueltas y en la mayor la misma cantidad de series pero de veinte vueltas. La clasificación se hará por suma de tiempos. En premios se distribuirán 1.372.000 $ m/n.

### Limitada del 27

Organizada por la Peña Automovilística Juan Manuel Bordeu, con arreglo a lo dispuesto por el Reglamento Deportivo de FIAD con sede en El Trébol, Santa Fe y con puntaje para el Campeonato Zonal. La competencia se disputará en el circuito La Peregrina ubicado junto a la ruta nacional Nº 34 a un kilómetro al sur de la intersección de ésta con la ruta nacional Nº 19.

Las pruebas de clasificación se llevarán a cabo el mismo día domingo a partir de las 10.30 horas. Por la tarde a partir de las 14 tendrá lugar la carrera.

### Limitada del 29

En el circuito Santa Clara de la localidad de Acebal se disputará el próximo domingo una competencia de la especialidad. Tres instituciones estarán a cargo de la organización del evento. Son ellas el San José Motor Club, el Tiro Federal Argentino y la Peña Chipichifri. Habrá en juego valiosos premios y trofeos.

### Cafeteras y Citroën 2 CV

En General Alvear el próximo domingo se correrán competencias para Cafeteras hasta modelos 1929 y de cuatro cilindros y Citroën 2 CV semipreparados.

La organización correrá por cuenta del Centro Estudiantil General Alvear y será fiscalizada por el Automóvil Club Fortín Esperanza. Habrá 200.000 $ m/n en premios.

## COMPETENCIAS INTERNACIONALES

### Fórmula 1

Otra carrera con puntaje para el Campeonato Mundial de Conductores se llevará a cabo el próximo fin de semana. Esta vez la troupe exquisita se trasladará a Alemania para disputar en el circuito de Hockenheim la octava "guerra" del año.

# Parabrisas CORSA correo

## FANATISMOS

*de O. E. Reggio y J. C. Lecuona, Capital.*

Señores: hasta el 30 de junio de 1970 "éramos" lectores de CORSA. En esa fecha, en el número 219, se publicaron en una nota firmada por los señores Sopeña y Augé Bacqué desagradables frases como: *"cuatro autos demostraron ser muy superiores. Por «coincidencia» los cuatro eran Chevrolet: Vianini, García Veiga, Cupeiro y García. Separados por muchos metros, un segundo grupo mostraba otros cuatro autos, que por otra rara «coincidencia» eran cuatro Ford: Zunino, Gradassi, Urruti y Pairetti"*. Otra frase elocuente que demuestra el poco respeto de estos periodistas hacia el prestigio de una marca como Ford Motor Argentina es: *"Los Ford se rompieron porque se rompen siempre"*.

Aunque sea una dura verdad, yo estimo que no es correcto que una revista de tan grande envergadura hable de esa manera. Además, no creo que sea ésa la manera de alentar a los hinchas de la marca, que como yo vemos las carreras que se realizan últimamente y en las cuales se ven los desastres de la marca.

Otro horror, y no ya error, es el que se comete en la página 9 de tal edición, ya que al terminar la nota no se colocó la habitual expresión "Fin" sino "Ford", como queriendo desprestigiar a la marca de Pacheco.

*R) A ustedes pueden resultarles muy desagradables las frases mencionadas, pero ésa era la auténtica realidad. En cuanto a "Los Ford se rompieron..." sacada de su contexto da lugar a malentendidos. No es intención de Sopeña y Augé Bacqué alentar a nadie, sino* contar y opinar *sobre una carrera de automóviles. En cuanto a la palabra Ford al fin de la nota, no se trata de otra cosa que un error o trasposición de imprenta. Como ustedes sabrán, a los fines de las notas no les ponemos la palabra "fin".*

## MADE IN U.S.A.C.

*de Mario Varela, Capital.*

Estimados CORSArios: soy ferviente lector de vuestra revista desde el Nº 163, y en esta oportunidad les escribo para que si fuera posible me contesten algunas preguntas. A la vez los felicito por la calidad de las notas aparecidas últimamente.

1) ¿Por qué no se dedican en mayor medida al campeonato nacional de la USAC?

*R) El espacio que ocuparían las crónicas de todas las carreras del campeonato de USAC no estaría de acuerdo con el interés que puede despertar en nuestro lector promedio. Por eso nuestra política es reseñar las más importantes y de cuando en vez dar un panorama global.*

2) Creo que serían importantes como para publicar, las biografías de Mario Andretti, Clint Brawner y Jim McGee. ¿Están de acuerdo conmigo?

*R) De Mario Andretti se han publicado ya varias notas e incluso una completa biografía. En cuanto a Brawner y McGee —a pesar de su vigencia y de ser los constructores de un auto ganador como el Hawk— la trayectoria de ambos no es tan larga en el automovilismo internacional como para justificar una nota de ese tipo. No obstante, acusamos recibo de su inquietud.*

3) ¿Por qué se separaron los antedichos de Andretti?

*R) El distanciamiento no fue debido a problemas con Andretti sino con STP. McGee y Brawner se dedicaron luego de la separación a construir una versión corregida y aumentada del Hawk, bautizada Scorpion, y cuyo piloto es el excelente Roger McCluskey, de brillantísima actuación en las últimas "500" de Indy.*

4) ¿Qué significa la palabra "Hawk"?

*R) En inglés significa halcón.*

5) ¿Cuáles son las características del Hawk que corrió Mario Andretti en Indy 1970?

*R) Mario Andretti no corrió ese coche sino el McNamara. El Hawk quedó como coche de reserva y luego fue confiado para esa carrera a George Follmer, que hizo una carrera regular hasta su abandono en la mitad del recorrido. Ya hemos hablado y escrito mucho de este coche como para repetir sus características.*

6) ¿Quién es el autor y qué función cumplen las salientes laterales de la carrocería que se observan a los costados del habitáculo del Hawk?

*R) Los autores, como dijimos, son Brawner y McGee. Las salientes son simplemente la parte superior de ambos tanques de combustible, que a su vez conforman un plano que conduce a los spoilers traseros.*

7) ¿Quién es el actual preparador de Mario Andretti y cuántas carreras han ganado en lo que va del año?

*R) El "preparador" del McNamara es el equipo STP, cuyo director es Vince Granatelli, hermano de Andy. En lo que va del año no ganaron ninguna carrera.*

8) ¿Qué coche es el que se ve atrás del de Al Unser en la página 47 del Nº 215 de CORSA?

*R) Es precisamente el Hawk de Andretti, ganador en 1969, y que con su trompa modificada fuera conducido en 1970 por Follmer.*

9) El Lotus con el que se mató Mike Spence en 1968 en las prácticas de Indy, ¿es el mismo que una vez reparado utilizó en carrera Joe Leonard?

*R) Usted lo dijo.*

## ¿INTERIOR VS. CAPITAL?

*de Pedro Hurtado, Raúl Zapata, Mario Ceili y Luis Nieto, Córdoba.*

Señores: Hemos leído con asombro vuestro comentario sobre la carrera denominada Carlos Paz-Mina Clavero. En tal comentario podemos ver cómo deterioran la imagen de los pilotos del interior, en este caso del representante de Villa Dolores Jorge Ahumada. No se puede postergar con justificativos absurdos la capacidad de un piloto que ha cumplido actuaciones sobresalientes en todos los terrenos. Pensamos que la tierra del camino, ni el conocimiento del mismo, pueden restarle méritos a la brillante tarea de Ahumada en la Pampa de Achala, porque ha demostrado que en los terrenos montañosos es hueso duro de roer para cualquiera (Capilla del Monte; San Juan - Coquimbo, etc.).

De lo manifestado por ustedes *(N. de la R.: la nota en cuestión estaba firmada por Germán Sopeña)* podemos deducir dos cosas: o que ustedes no vieron la carrera o que les tienen alergia a los pilotos del interior y por ello no se han animado a decir la verdad, tratando de hacer pasar como accidental que pilotos de la talla de Mayorga, Castañón, Migliore y López hayan pasado vergüenza en las sierras, porque un "pobre serrano" les pasó el trapo y les sacó ventajas siderales con un aparato no oficial que está muy lejos de ser mecánicamente parecido a los de Galluzzi, Coelho o Billy.

Si ustedes tienen la honradez de decir las cosas como corresponde, no pueden —por el prestigio de CORSA— continuar con esta línea de conducta que lo único que hace es desprestigiarla. Sin otro particular, y esperando ver estas líneas en algún rincón de vuestro semanario, los saludamos atentamente.

*R) Estamos cansados de resentimientos porque sí. Nuestra revista tiene idénticas simpatías por la capital y por el interior, y ya nos cansa recibir ironías destinadas a destacar una inexistente antipatía hacia el interior.*

*Contra lo que ustedes piensan, el señor Sopeña (que entre paréntesis es cordobés) vio personalmente la carrera y destacó muy precisamente que ni Migliore, ni Castañón (ambos de la Capital Federal (están a la altura conductiva de Canedo o Mayorga (ambos también de la Capital). Ahora bien, el señor Ahumada (de V. Dolores) tampoco lo está, porque si no, no se explicaría que Rodríguez Canedo le "robe" la carrera en la segunda etapa sacándole casi tres minutos en 97 km. Por su parte —delante de Germán Sopeña— en el parque cerrado Jorge Ahumada reconoció hidalgamente que a Canedo no lo había podido seguir. ¿Está claro? Las cosas en su punto.*

## DE VENEZUELA

*de Eugenio Martínez, Caracas, Venezuela.*

Muy señores: Los felicito por su prestigiosa revista que recibo acá en Venezuela semana a semana y que me sirve para estar al tanto de todo lo que sucede en el mundo deportivo del automóvil. Quisiera que me contestaran estas tres preguntas:

1) ¿Cuáles fueron las mejores actuaciones del Lotus 40?

*R) El Lotus 40 fue un sport y para ser francos no tuvo actuaciones de mérito. Como decimos en la Argentina: "no pasó naranja" (nada).*

2) ¿Cuántas libras esterlinas cuesta un F. 3 (p. ej. un Merlyn)?

*R) Aproximadamente unas £ 1.500.*

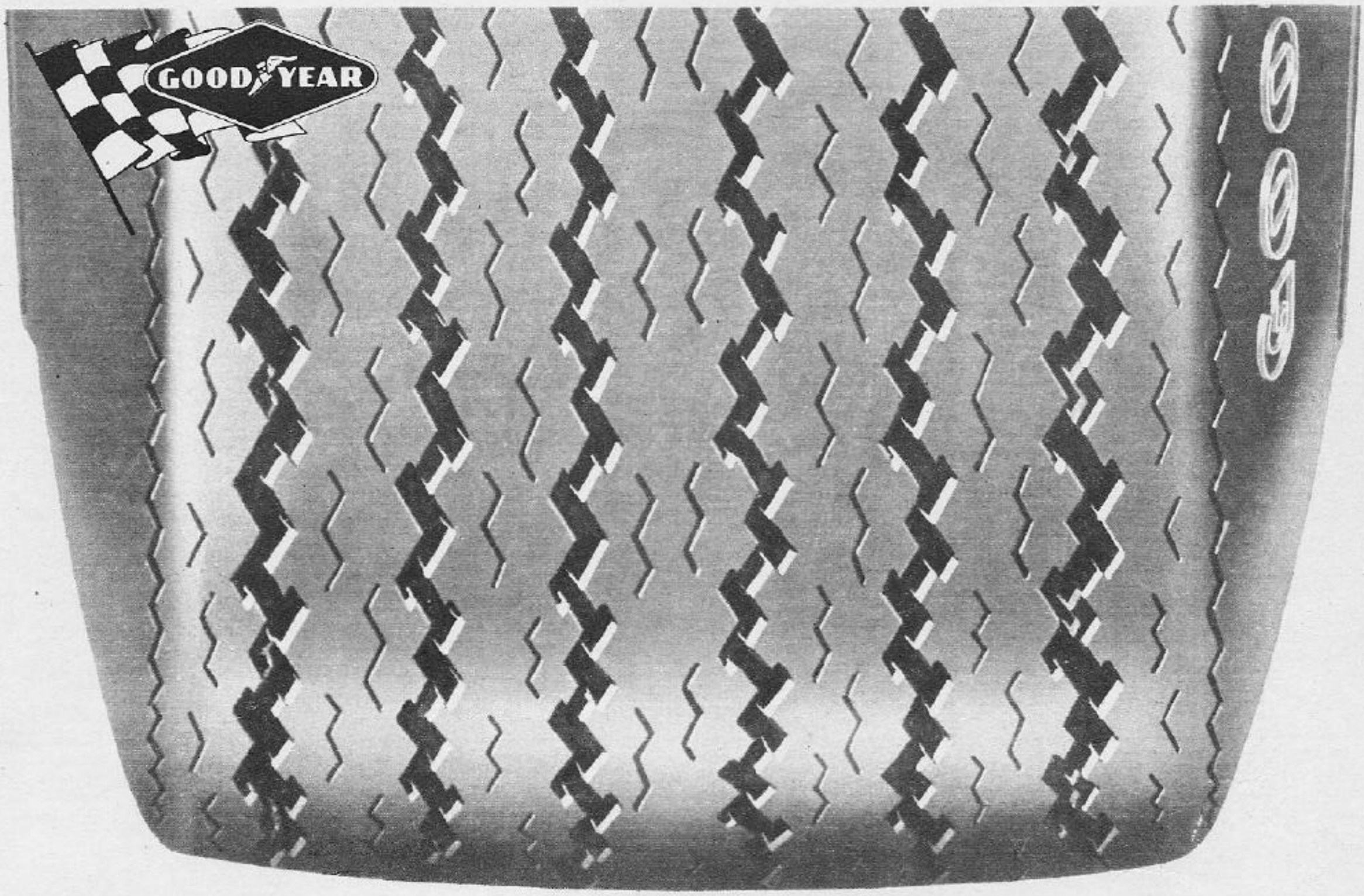
3) ¿Qué velocidad alcanzan respectivamente, un F 4, un F 2 y un TC "A" argentinos?

*R) 180, 220 y 220 km/hora respectivamente.*

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




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com




CUBIERTA COMUN
SPEEDWAY GRANSPORT

# Ninguna tan ancha.

## SPEEDWAY GRANSPORT

Speedway Gransport. Casi un tercio más ancha que las cubiertas comunes. Además de su elegante apariencia, cuatro grandes cualidades: pica más rápido, frena más pronto, dobla más segura, es más veloz.
Sí, Speedway Gransport permite desarrollar una velocidad sostenida de hasta 200 Kph. Casi una cubierta de carrera. Con fuertes cordones 3T en ángulo bajo. Con caucho Tracsyn (resistentisimo). Con la cómoda potencia que sólo se siente sobre cuatro "patonas".
Cualquier auto se puede dar el lujo de andar sobre Speedway Gransport.
Dele ese lujo a su auto.

**GOODYEAR**

**Al Servicio de su Seguridad**

# A ese buen gusto...agréguele un Master

A ese don que usted tiene para apreciar
las cosas buenas, a ese exquisito sentido para descubrir
y disfrutar lo mejor, lo más fino,
agréguele un Master . . . Porque Master,
con su tabaco sabroso y aromático,
participa naturalmente de
ese mundo de cosas hechas con calidad.




**el sabor moderno**
**que jamás cambiará!**

R. DE LUCA PUB. S. A.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com