$m/n 100 $1

N° 249

Parabrisas

CORSA

el 26 de enero al 1º de febrero de 1971



NUMERO ESPECIAL 80 páginas

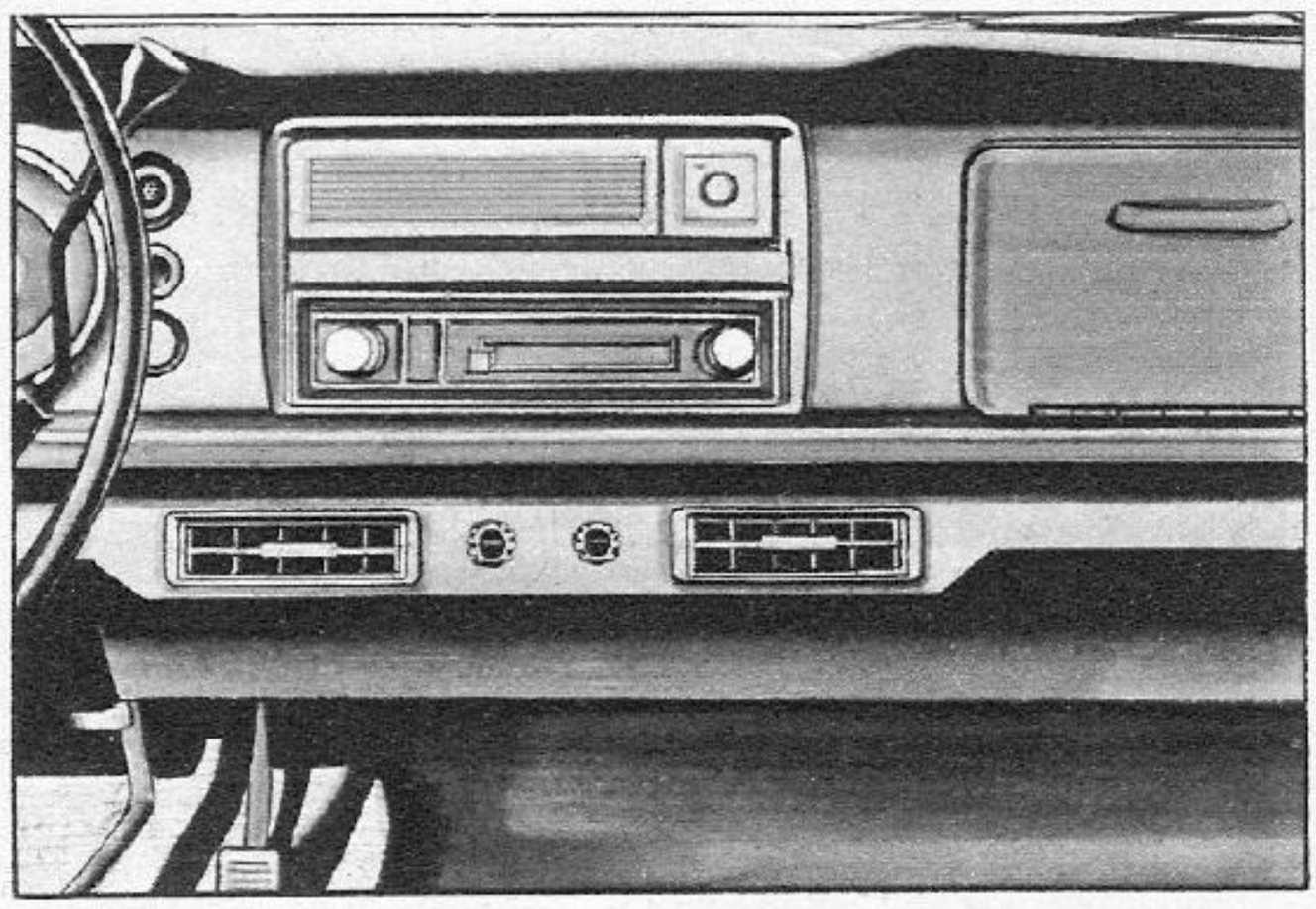
Dedicado al GP de la República Argentina

Las revistas de Mauro

Póngase "en clima" con un NORDIC en su coche!

Sin calor, cómodo, con la temperatura interior que Ud. desee y ...libre del hollín, del humo y de la tierra!

UN MODELO PARA CADA COCHE



Viaje con comodidad, con las ventanillas de su coche completamente cerradas y disfrute de un clima realmente agradable, fresco y libre de impurezas. NORDIC es el acondicionador de aire para coches que refrigera de verdad y purifica el aire, no es un simple renovador de aire. Sus 9.000 frigorías le proporcionan el máximo de refrigeración para que usted obtenga la temperatura ideal que desee, controlable automáticamente. Instale hoy mismo un acondicionador NORDIC en su coche.

Garantía escrita por 12 meses.

Capacidad de enfriamiento tres veces mayor que cualquier otro acondicionador para coches (Compresor YORK).

Control iluminado automático de la temperatura.

Control direccional de aire.

Diseño compacto adecuado para su coche sin reducir el espacio útil.

Elegante y decorativo.

ACONDICIONADOR DE AIRE PARA COCHES

NORDIC

REPRESENTANTE EXCLUSIVO E IMPORTADOR

LOCK s.a.i.c.

Of.: Posadas 1209 - Tel. 42-5045 - Taller: Tres Arroyos 547 - Tel. 59-3237

EN CORDOBA: JORGE A. MENENDEZ—AV. FIGUEROA ALCORTA 50

EDUARDO MARTINS e HIJO son los expertos especializados que tienen a su cargo la instalación y el service de NORDIC, y bajo cuya dirección se encuentra todo el personal capacitado en cursos realizados en los EE.UU.

DE MACEDO & ASOC.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 249. Del 26 de enero al 1º de febrero 1971

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

PRESIDENTE
César Civita
GERENTE GENERAL
Carlos Civita
ADMINISTRADOR GENERAL
Adolfo Baisi
CONSEJO EDITORIAL
Carlos Civita - Adolfo Baisi
Carlos Ibáñez
GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner
GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés
GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini
GERENTE DE REVISTAS FEMENINAS Y TECNICAS
Carlos Ibañez

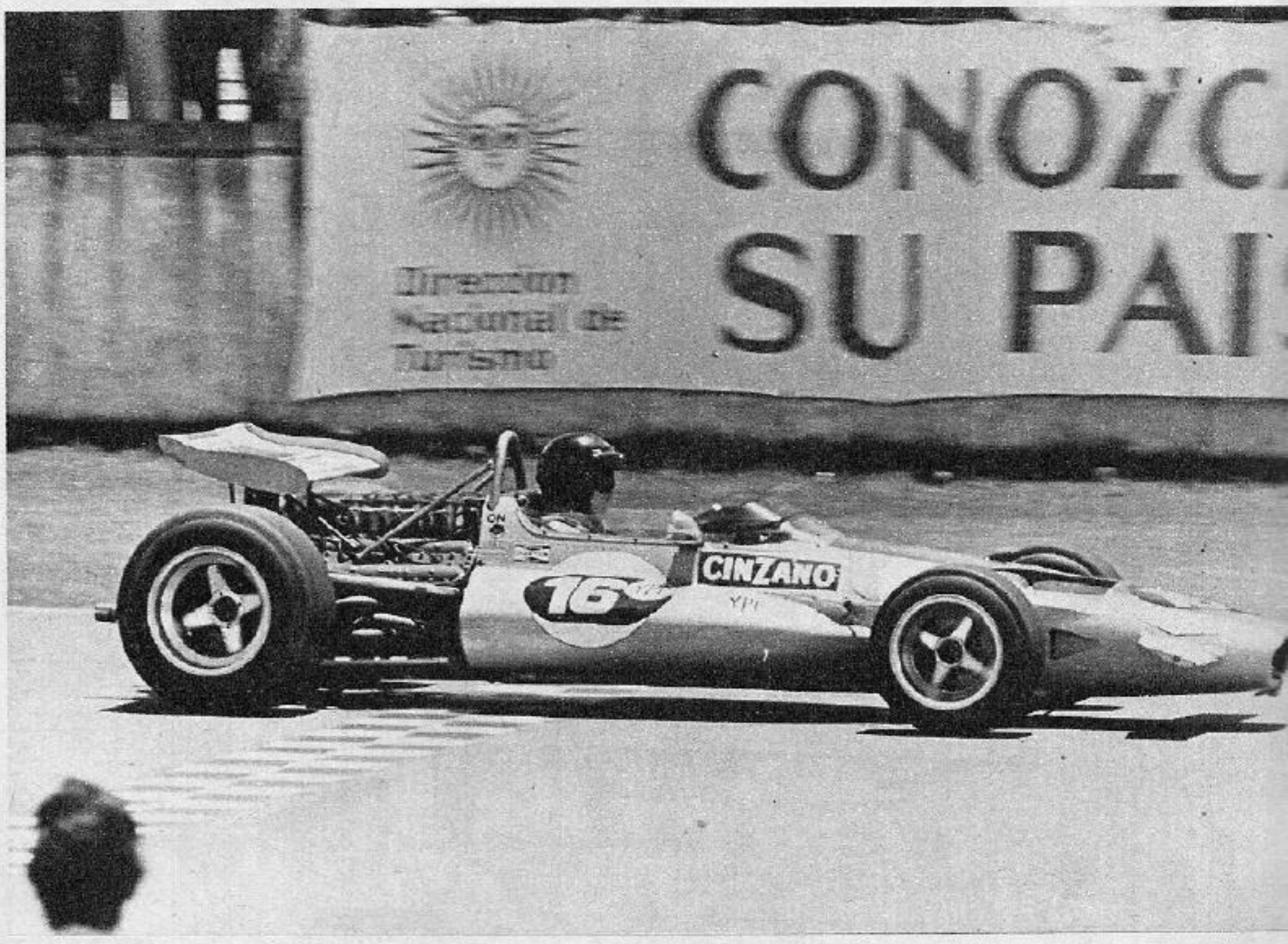
CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire
JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco
COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea
SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña
REDACCION
Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Balbi, Héctor Luis Bergandi, Carlos Figueras, Enrique S. Sánchez Ortega y César M. Sorkin.
SECRETARIA
Vilma E. Rueda
COLABORADORES
Sergio Cornejo
Carlos Neira, Nicolás Gelormini, Arturo Pellet Lastra, Pedro Siedmann y Alejandro Giancaglini
DIAGRAMACION
Eduardo César González (Jefe), Enrique J. Giovanetti y Carlos A. Romanó.
FOTOGRAFIA
Carlos Agustín, Alfredo Albornoz y Mariolino Castellazzo.
CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR:
Juan A. Abraham (EE. UU.), Franco Lini (Italia), Andrés Meyer (Alemania) y Carlos Reutemann (especial en Europa).
SERVICIOS EDITORIALES
Director: Stefan Strocen
Jefe de Correctores: Luis Canossa
SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE
DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director de Publicidad: Alberto Pazos.
Promotores: Alberto E. Oliveira, Juan Carlos Morel, Armando Savastano
Tráfico: Mabel Sánchez.
ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 3º, Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32 - 6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP), y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intelect. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed. Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, RYELA SAICIF y A. Paraguay 340, Capital Federal. Tel. 32 - 6010-29.

EDITORIAL

COMO ANTES



El autódromo fue quedando vacío poco a poco. El silencio reemplazó al sonido y la furia. Sólo el revolotear de miles de blancos papeles en las tribunas, elevados en vuelo por las ráfagas de viento, impedían que la quietud fuera total. El Gran Premio de la República Argentina había terminado y con él la Temporada Internacional 1971. Hasta las primerísimas horas del domingo, grandes dudas se cernían sobre la realización de la prueba. Como muy pocas veces acontece en nuestra ciudad en esta época del año, las condiciones atmosféricas conspiraron seriamente contra los organizadores de la Temporada tornando incierto el panorama de la realización de la carrera. La tremenda cantidad de agua que caía incesantemente desde la tarde del sábado tornaba prácticamente inoperable el autódromo porteño.

Ya las cosas habían venido mal barajadas debido a los inconvenientes surgidos a raiz del lamentable accidente de Giunti, pero que pudieron hábilmente ser superadas luego por el Club YPF. Tuvimos que soportar otro suspenso, esta vez debido al mal tiempo. Por suerte, a menos de seis horas de la planeada iniciación de la carrera la lluvia cesó y el esperado G.P. se llevó a cabo.

Toda la expectativa y el suspenso tuvieron para nosotros un justo premio: el éxito rotundo de la carrera tanto desde el punto de vista deportivo como desde el del espectáculo y como regalo extra la enorme satisfacción de ver el brillante desempeño de nuestro Carlos Reutemann, quien se encargó de llevar después de una cantidad de años las esperanzas nacionales de nuevo al podio de los triunfadores.

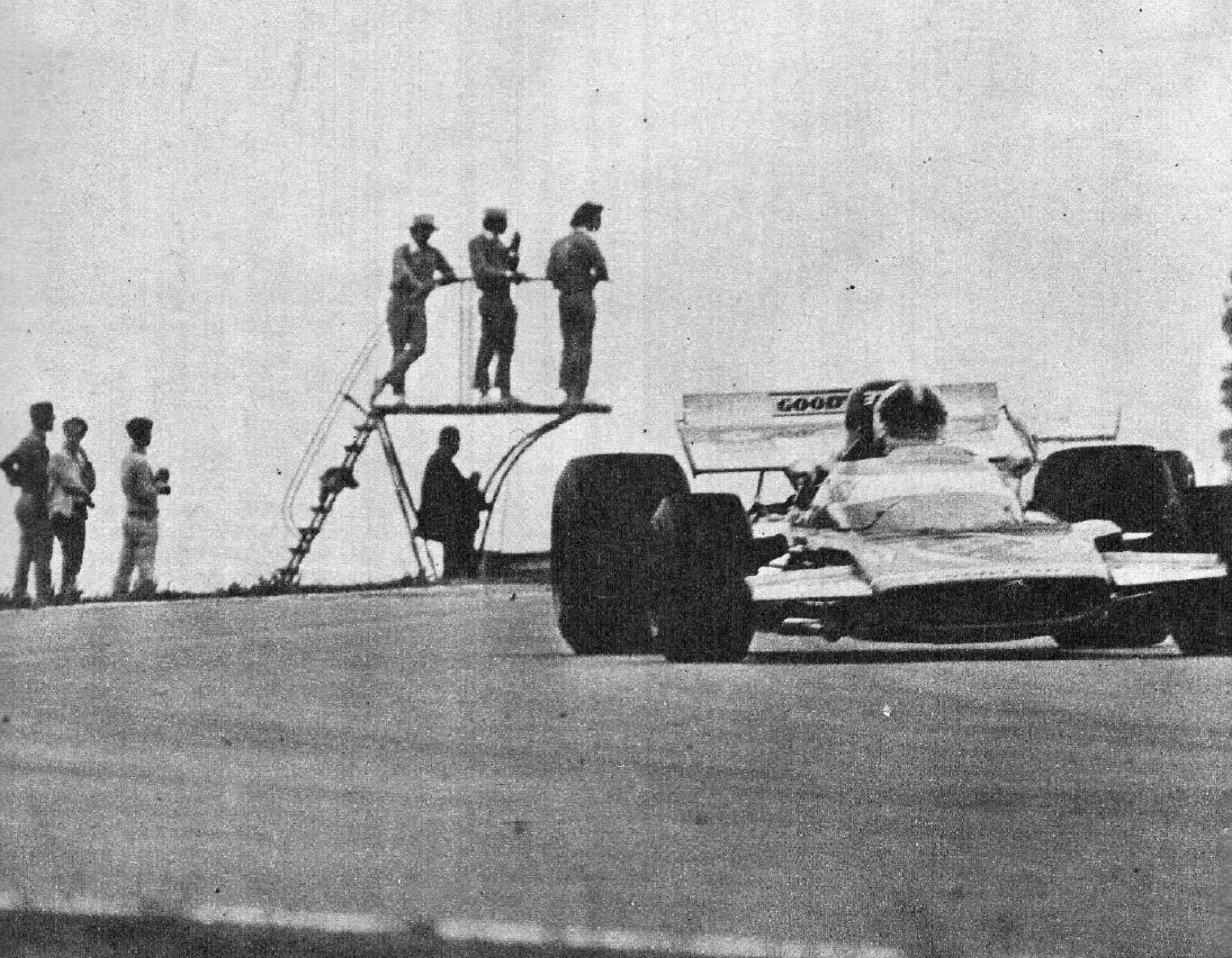
La actuación de Reutemann no es sino la lógica culminación de una etapa de arduo aprendizaje a través de la pasada campaña europea como integrante del equipo del ACA. Para nosotros es una doble satisfacción pues viene a corroborar toda la confianza que depositamos en la labor de ese equipo y que defendimos con plena convicción, luego de haberlo seguido en su totalidad.

Ya hemos dicho oportunamente que todo el esfuerzo cumplido en las pistas europeas y todo lo mucho invertido en esa tarea debería comenzar a capitalizarse. Pensamos en que este excelente tercer puesto en su debut en la fórmula máxima del automovilismo mundial, es una prueba elocuente de ello.

G. M.

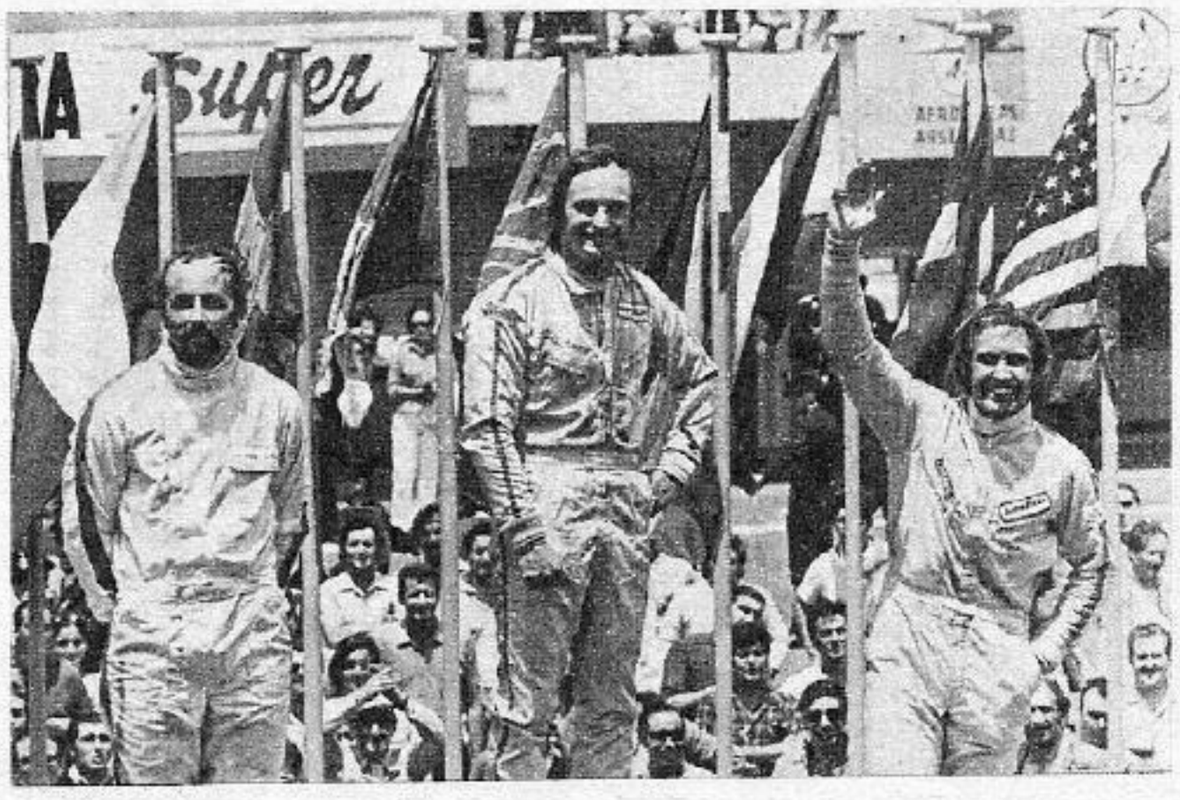
CONCIERTO MATRA,
OPUS
MS 120

DIRIGE



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CHRIS AMON



Podio de los triunfadores. Henri Pescarolo, Chris Amon y Carlos Reutemann, respondiendo a la ovación que le brindó todo el autódromo.

El Matra fue espectacular en la carrera. Mucha potencia y gran manejo.

Los doce cilindros del ululante motor Matra indicaron el camino en el G. P. de la República Argentina. Impecable triunfo de Chris Amon en una carrera de muchas alternativas y excepcional tercer puesto de Carlos "Lole" Reutemann en su debut en Fórmula 1. Se quedaron todos los Lotus y el Surtees de Rolf Stommelen cuando punteaba al comienzo de la segunda serie.

El diario completo de todo lo sucedido desde el primer entrenamiento y las conclusiones de Carlos Reutemann escribiendo como siempre para CORSA después de su brillante carrera

La última vez había sido en 1960. Entonces el hoy desaparecido Bruce McLaren ganó la última carrera de Fórmula Uno realizada en nuestro país hasta anteayer y esa última visión argentina de los autos de carrera más puros del mundo permitió asomarnos un poco al comienzo y afirmación de la

→

era del motor atrás, iniciada también en Argentina con el triunfo de Stirling Moss con el Cooper Climax dos años atrás.

Desde aquel día, nunca más volvieron a pisar el autódromo los monopostos de F. 1 y durante todo ese tiempo se añoró largamente la presencia de las grandes marcas. Por fin los deseos de tantos se hicieron realidad y a partir de la semana pasada una nueva etapa se volvió a vivir en el autódromo. El sonido espeluznante del motor Matra, el progreso técnico representado por los Lotus 72, el interés por ver a los March, Mc Laren o Surtees fueron elementos cotidianos desde el primer día de entrenamientos hasta el final de la carrera.

Sin ser puntable, la carrera fue muy interesante para nosotros como acercamiento a la fórmula principal y para conseguir precisamente una fecha con puntos por el campeonato mundial para el año que viene. Vimos los autos actuales, una buena representación de los pilotos del nivel superior y por sobre todo se brindó la ocasión para que un argentino —Carlos Reutemann— tuviera una oportunidad que supo aprovechar brillantemente consiguiendo un tercer puesto notable. He aquí el balance sinceramente positivo de la carrera de F-1 sin puntaje que completó la Temporada Internacional 1971.

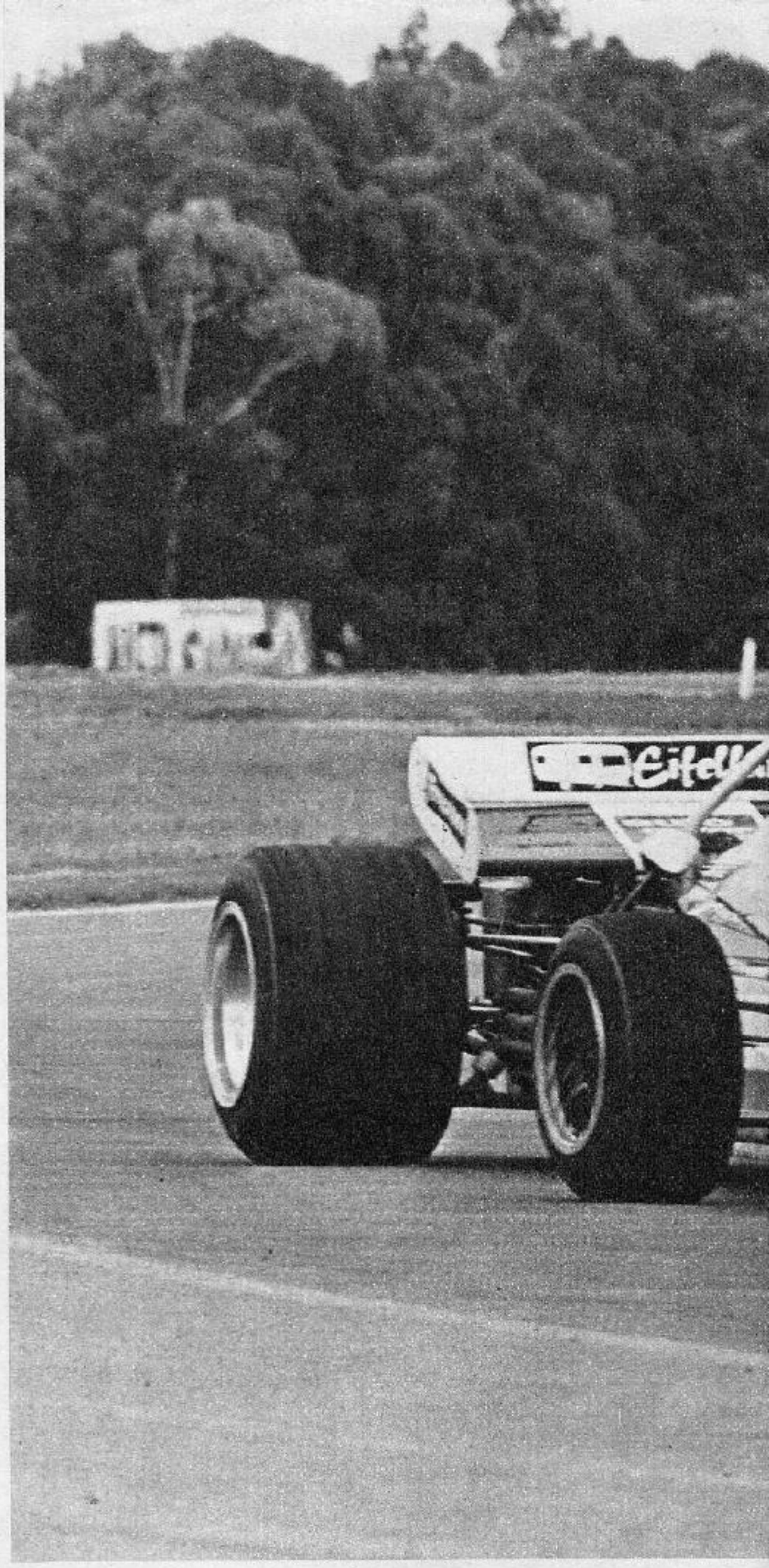
Lamentablemente, por los problemas originados a raíz del accidente de Beltoise en los 1000 Km. la carrera se desdibujó un poco al no venir el equipo Ferrari (actualmente el más fuerte en la actual F. 1) y consecuentemente tampoco apareció el Lotus Turbina que pensaba debutar en Argentina. No podía venir Jackie Stewart (ocupado con ensayos en Sudáfrica) y faltaban también algunos nombres habituales de la F. 1 como Graham Hill o Denny Hulme. Pero de cualquier manera se contó con un parque interesante de autos y pilotos, acompañados con la presencia complementaria de varios Fórmula "A" que llegaron a cubrir las ausencias inesperadas. Fue una gestión veloz y bien hecha la del club YPF que mediante la contratación de esos autos logró llevar adelante una carrera que en algún momento se vio comprometida.

Tres argentinos consiguieron sendas plazas para la carrera. Una ubicación en un McLaren de F. 1 y las otras dos sobre autos de la Fórmula "A". Los pilotos fueron muy bien elegidos, ya que se designó a Carlos Reutemann para correr el F-1 presentado por Joakim Bonnier, puesto que Lole es en este momento el piloto argentino más experimentado con el tipo de autos y el tipo de carrera y para los dos Fórmula 5.000 se seleccionaron los nombres de García Veiga y Marincovich, indudablemente dos pilotos de lo mejor, jóvenes y aptos para asimilar una experiencia tan importante.

Lástima que los Fórmula 5.000 resultaron autos sin ningún tipo de posibilidades y por lo tanto las actuaciones de García Veiga y Marincovich se frustraron rápidamente sin haber podido demostrar nada con semejantes aparatos. En cambio el MacLaren M7C-Cosworth, a pesar de no ser un coche flamante, estaba en muy buenas condiciones y Carlos Reutemann lo aprovechó admirablemente. No era un auto para ganar ni para pelear la punta sino para correr pensando con la cabeza y el tercer puesto conseguido fue realmente una conquista extraordinaria confirmando lo acertado de la elección de Reutemann, para correr el único auto de F. 1.

El trámite de la carrera fue interesante en todo momento a lo largo de las dos series. Las cincuenta vueltas de cada una de las baterías fueron una distancia muy adecuada para configurar una carrera que había que correrla a pleno desde el vamos y por lo tanto no tenía respiros como para provocar aburrimiento. Hubo alternativas de todo tipo a lo largo del desarrollo de las dos series y de acuerdo a ellas, se pueden extraer una serie de conclusiones relacionadas con los autos, los pilotos extranjeros y la actuación de Carlos Reutemann junto a todos ellos.

LOS AUTOS — Sin duda la presencia del equipo oficial Lotus con tres autos (dos 72 y un 49 C) permitía suponer que venían con más posibilidades que nadie dado el despliegue de elementos y ausentes las Ferrari, el gran rival tenía que ser el Matra V-12 inscripto por la casa francesa y confiado a las manos expertas de Chris Amon. Luego de ver los primeros entrenamientos y de cambiar las primeras impresiones con todo el mundo, llegamos a una conclusión bastante sensata, modestia aparte. Y era que si bien Lotus tenía un equipo más potente, la combinación Matra-Amon parecía mejor adecuada que ninguna otra ya que reunía elementos tan importantes como un chasis excelente, el motor V-12 (más potente en la pista que los Cosworth V8 de Lotus) y la conducción más experimentada de Chris Amon, un piloto de no mucha suerte a lo largo de su carrera en F.1 pero que indiscutiblemente está en primerísima línea. Lotus en cambio se presentó con tres pilotos que si bien son reconocidamente capaces aún carecen de la experiencia que en determinado momento puede hacer valer Chris Amon.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Rolf Stommelen fue siempre espectáculo y punteó hasta que un toque con el Matra de Amon lo obligó a abandonar.

Siifert doblando fuerte y corrigiendo levemente con las ruedítas. El sulzo andaba muy bien hasta que se rompió un portamazas

Enri Pescarolo fue un meritorio segundo puesto. El francés manejó muy bien y parejo.



Luego se tomó en cuenta a un tercer protagonista de sobresaliente actuación: la pareja Surtees TS7-Rolf Stommelen. El chasis construido por John Surtees mostró a la par de una prolijidad destacable una eficiencia de las mejores. Rolf Stommelen confirmó decididamente que es un piloto sumamente veloz y cuando tomó la punta en la primera serie lo hizo con una solvencia y serenidad más que suficientes para llevar atrás a un pelotón de los quilates de Amon, Siffert, Pescarolo, Bell, Fittipaldi, Wisell y Reutemann.

Sin embargo durante el transcurso de la primera serie se hizo bastante evidente que el Matra V-12 disponía de un resto que no tenían los demás. En cierta manera Chris Amon —que no largó bien y se quedó un poco atrás— jugó a especular un poco estudiando a los que iban adelante, pero cuando quiso atacar en seguida consiguió su cometido en un circuito donde es bastante difícil encontrar el agujero para pasar cuando los autos tienen performances muy similares. La del Matra precisamente no era tan similar y por eso Amon dominaba el panorama. Cuando decidió adelantar terreno en la primera serie, se comenzó a tirar un poco más fuerte y se rozó con uno de los dos March de resultas de lo cual se estropeó el spoiler delantero izquierdo. Amon entonces permaneció impasible en el puesto que tenía (4º) y en la segunda serie sí largó en busca de la punta y se escapó y se escapó hasta poner un campo de distancia como para no dejar lugar a dudas sobre la superioridad del Matra V-12. El único que podría haberle complicado las cosas era Stommelen con el Surtees, que había ganado la primera serie, pero esa posibilidad quedó anulada cuando, al tocarse levemente el Matra con el Surtees, la suspensión trasera de éste último quedó resentida, según declaraciones de Stommelen, obligándolo a abandonar al promisorio alemán (aunque también pudimos olfatear alguna rotura de cambios).

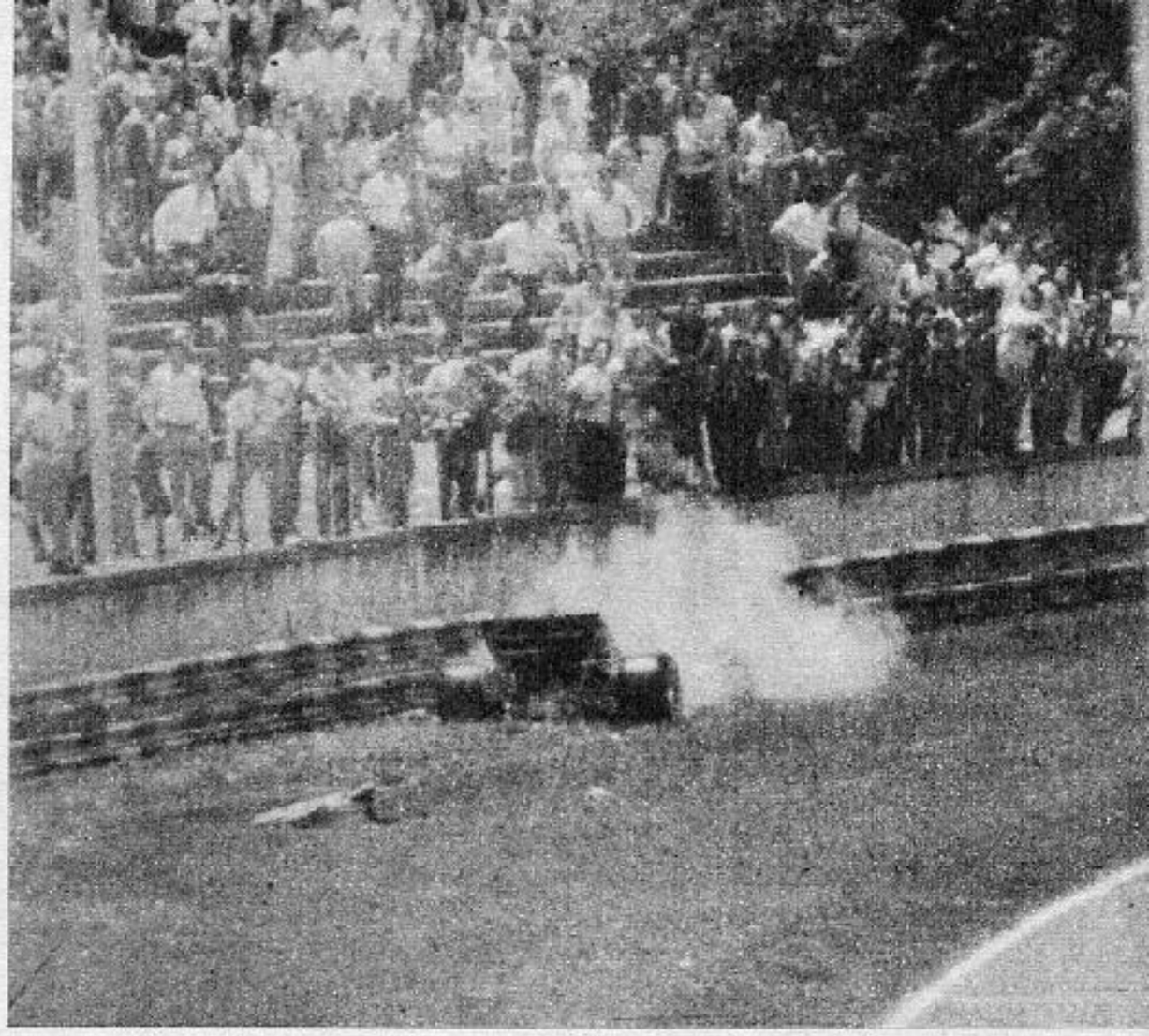
Los Lotus 72 por supuesto fueron las vedettes de la temporada, analizadas por todos como corresponde por las revolucionarias concepciones técnicas que siempre caracterizan a los productos de Chapman. Sin embargo no estuvieron felices en nuestro autódromo donde aparentemente fue muy difícil ponerlos a punto. Por otro lado parecen demostrar que aunque se coloquen teóricamente a punto para el circuito, son coches tan sensibles o delicados que ante cualquier anormalidad pierden la condición adecuada de puesta a punto. Claro que puede ser que a Lotus le falte quizá un piloto con amplia experiencia como para decidir sobre suspensiones y puestas a punto y en un circuito desconocido como el de Buenos Aires se les hayan complicado un poco los papeles. Lo cierto es que se los vio como coches un poco indóciles lo cual no parece muy normal cuando justamente la mejor virtud del Lotus 72, reconocida mundialmente, es su chasis de excepcionales cualidades. Para colmo, dos motores deteriorados durante la carrera (los de los hermanos Fittipaldi) y la posterior piña de Wisell contra el guard rail del curvón terminaron por completar un día poco feliz para la marca que ostenta el campeonato mundial 1970.

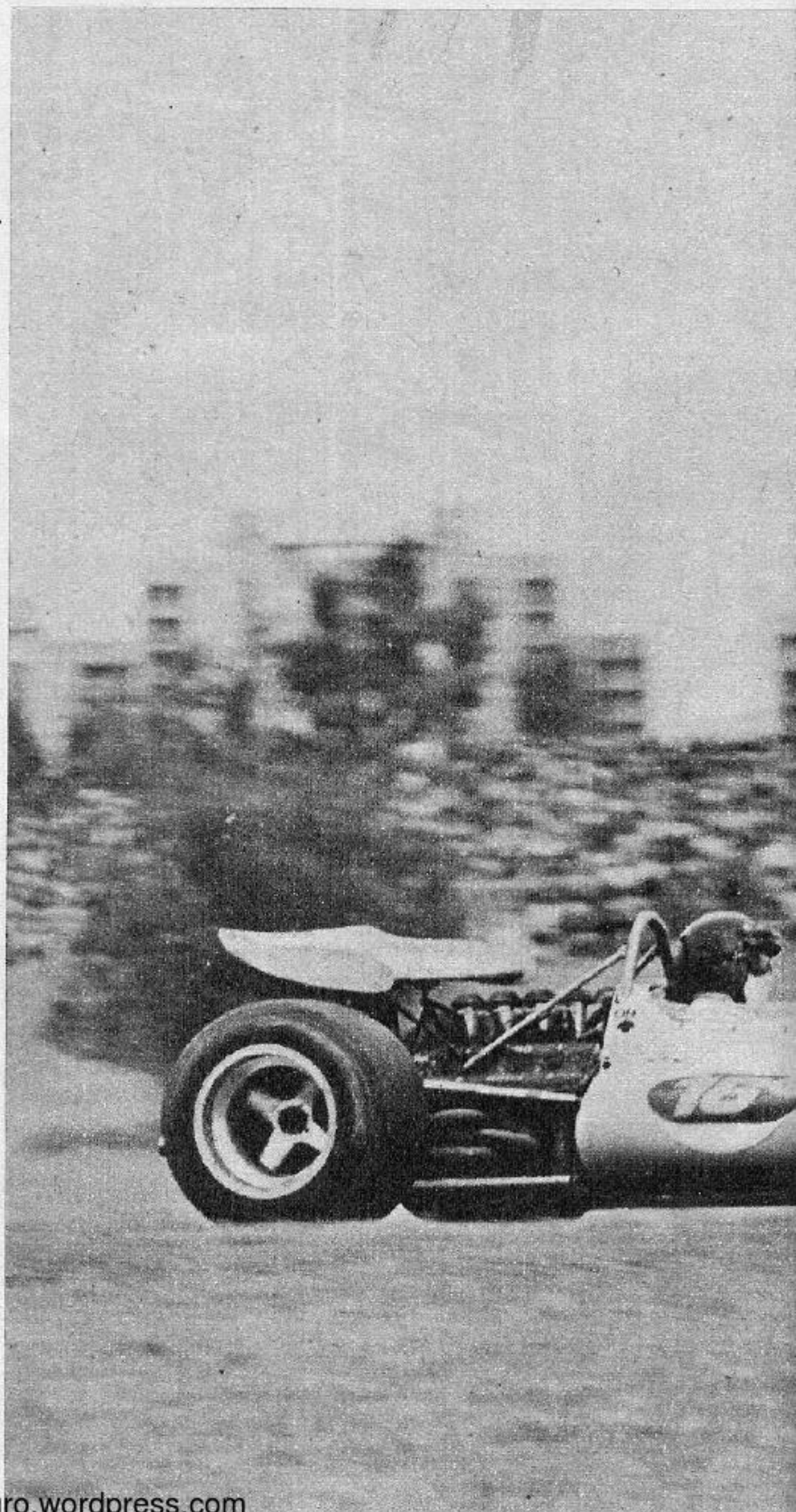
Sorprendieron bien en cambio los March, que en Europa no son nada destacables y que aquí mostraron estar en la discusión aunque sin pretender pelear con el Matra por ejemplo. Sus pilotos fueron coincidentes en general en que el March es un coche muy sensible a las imperfecciones del piso y como el asfalto del autódromo se encuentra en inmejorables condiciones los March se encontraban a gusto.

Lejos de todos ellos se ubicaron los Fórmula "A". Con motores V8 de serie presentan una imagen bastante lejana a la rabia de un auténtico pura sangre como son los F. 1. Otro ruido, otro peso, otra performance en definitiva. Pueden servir para aprender pero al lado de los F. 1 parecen "batatas viejas y cansadas". Queda demostrado que hacer correr a los dos tipos de autos en una misma carrera no es admisible más que como recurso de salvación como lo fue en la oportunidad. No más.

LOS PILOTOS — Hubo un grupo de punta y hubo un grupo de complemento que fueron Gordon Spice, Gregory Young, David Prophet, Silvio Moser y Joakim Bonnier. Sobre éstos poco se puede decir porque salen a hacer su propia carrera sin preocuparse mucho por lo que pasa adelante. Prácticamente no brindaron nada digno de destacar, salvo en alguno de esos casos, una lentitud exasperante.

De los demás sí se puede hablar con elementos de juicio. Chris Amon mostró mucho y bueno. Piloto muy veloz, agresivo, con ritmo, un auténtico piloto de Fórmula Uno. Corriendo con Matra puede alcanzar lo que no ha conseguido nunca hasta ahora: ganar una carrera puntable por el campeonato mundial de conductores. Siffert, Pescarolo, Bel y Stommelen demostraron que si se anda fuerte en SP también se muestran las mismas virtudes sobre los F. 1, sobre todo Rolf Stommelen que promete convertirse →



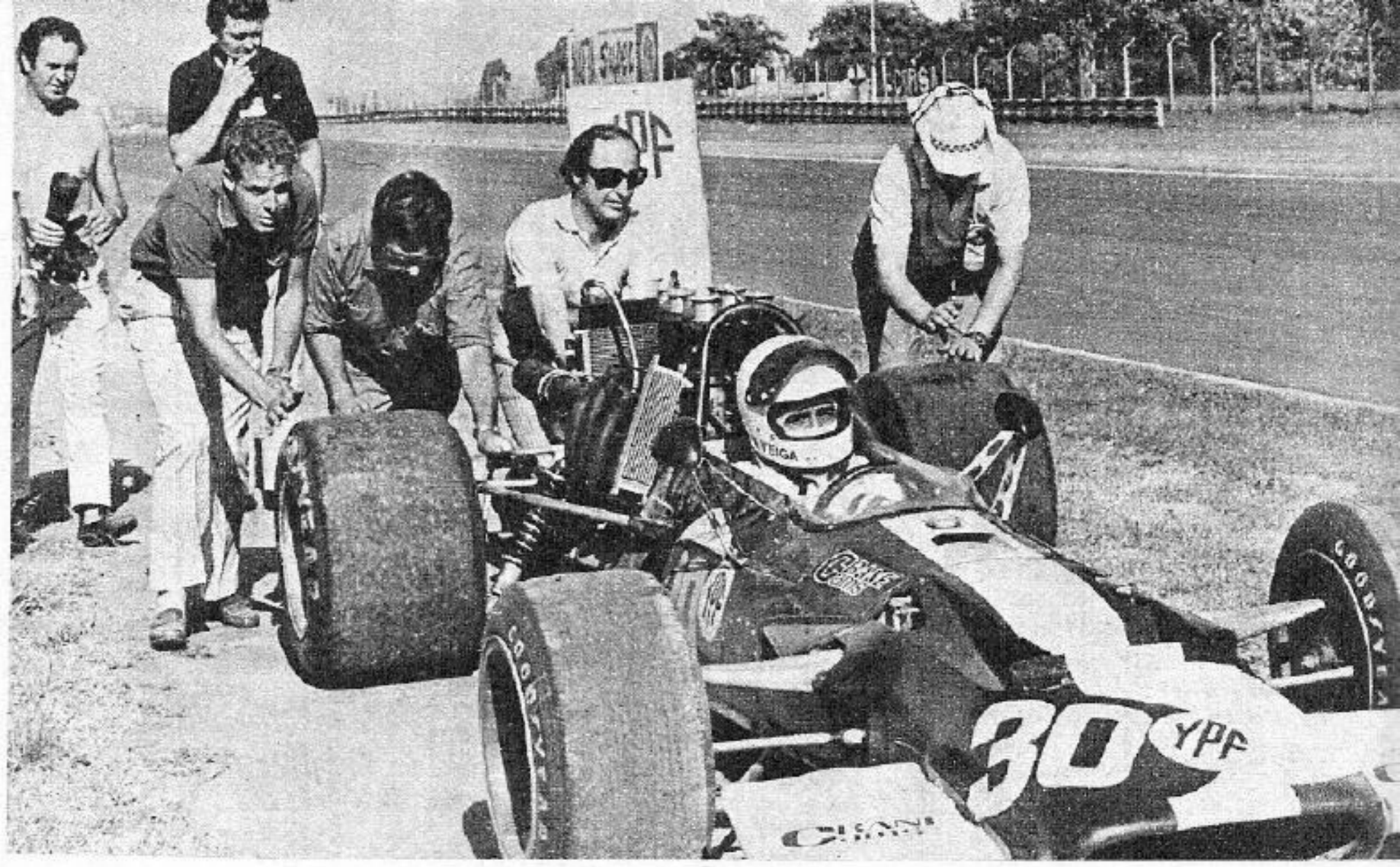


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El Nene García Veiga sufrió unas pocas vueltas con su Surtees Fórmula "A" hasta que se fundió el motor. No caminaba el auto.

Oportuna foto del espectador y colaborador espontáneo de CORSA Ricardo Albertoni, en el momento justo del choque de Reine Wissel contra el guard rail del curvón. Sólo daños para el coche.

Ante el paso siempre fuerte de Lole Reutemann vibraron las tribunas del autódromo. Excelente debut de Reutemann en F. 1.



en algo serio, Emerson Fittipaldi lo mismo.

En cambio Reine Wisell parecía no encontrarle muy bien la vuelta al Lotus 72 de acuerdo a las maniobras raras con que dio tema para la tribuna del Ombú, pero al estudiar los relojes hubo que aceptar que el sueco también sabe mover las manos. Consiguió el record de vuelta en la primera serie y por lo tanto se comprueba que por algo Chapman le echó el ojo. Simplemente hay que esperarlo un tiempo más.

Wilson Fittipaldi fue la otra grata novedad. De correr en Fórmula Tres pasó directamente a un F. 1 y se adaptó rápidamente cumpliendo un papel ideal para un piloto sin ninguna experiencia en F. 1. Fuerte pero sensato sin descontrolarse ni aun cuando durante varias vueltas se aguantó la carga de Jo Siffert en la segunda serie. Allí Wilsinho demostró que hay condiciones de sobra para seguir el camino del hermano.

CARLOS REUTEMANN — Llegamos por último al punto más importante de la carrera para todos los que estaban en el autódromo y que se dieron el gusto de ovacionar a un argentino subido al podio de los tres primeros: un hecho que no se producía desde hace muchísimos años.

La carrera de Carlos Reutemann fue desde todo punto de vista, sensacional. Demostró una adaptabilidad al coche notablemente rápida y como si la diferencia de potencia no fuera nada marcó tiempos competitivos en seguida. Anduvo fuerte en todos los sectores del circuito, con ritmo sostenido durante las 50 vueltas y definitivamente en el mismo nivel de los mejores. Largó muy bien en la segunda serie y a pesar de correr marcando tiempos excelentes, rodeado por Bell, Siffert, Pescarolo y Amon, Lolo seguía pensando en su carrera, en su decisión de llegar antes que aspirar a un puesto destacado y que finalmente se concretó en un tercer lugar extraordinario. A Chris Amon era imposible discutirle la punta y Pescarolo se escapó ya en la primera serie. Reutemann no intentó locuras imposibles y finalizó una carrera de gran regularidad pero sin mezquinar por eso garra, agresividad y virtuosismo conductivo.

Sin duda la experiencia de Europa resultó fundamental y por fin un hecho concreto como esta carrera se encargó de demostrarlo. Reutemann volverá por supuesto a Europa y a seguir corriendo en F-2 pero con un escalón más ya escalado: correr en F. 1 y demostrar que también está para la categoría mayor. Falta por supuesto seguir acumulando experiencia pero desde el punto de vista estrictamente conductivo Lole es ya un piloto internacional de los mejores.

Lo único que podría lamentarse es que no hayan venido más pilotos importantes porque resulta que detrás de Reutemann queda ubicado David Prophet con vueltas menos, lo cual podría dar una idea equivocada de la situación. Lo real es que Lole estuvo en todo momento en el grupo de los primeros y puede aspirar a figurar en un cuarto o quinto puesto de una carrera de F. 1 con todos los nombres importantes.

Para Reutemann y para el automovilismo argentino por igual eso fue lo más importante de la carrera de F. 1. Pero hay muchas cosas más que merecen contarse en detalle. Sigamos cronológicamente los hechos de esta carrera de cierre de la Temporada.

VIERNES 22

En enero de 1960 se apagaban los ecos del ruido a F. 1 internacional en nuestro país. Casi exactamente diez años después, el mismo ruido —corregido y aumentado— vuelve para sacudirnos esa modorra que supimos conseguir. Sin el clima de las carreras recientes de SP, sin los nutridos equipos oficiales, con 11 autos de F. 1 más cuatro de F. 5 Litros, con menos público en las tribunas pero —definitivamente— con todo lo que puede tener de importante la fórmula mayor del automovilismo mundial, el viernes 22 de enero F. 1 internacional volvió a casa.

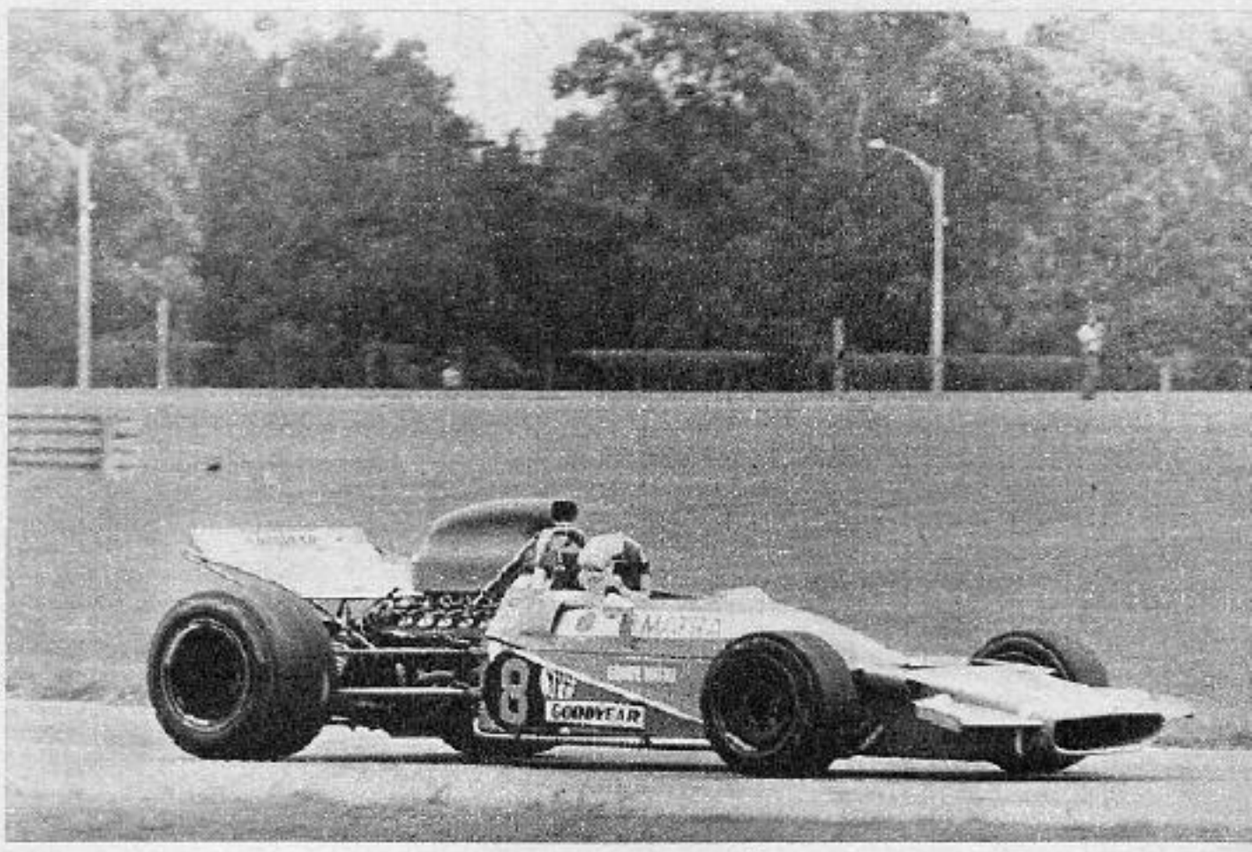
Se dio entonces el primer contacto de los pilotos con nuestro autódromo; muchos de ellos lo habían recorrido a pie durante la mañana, coincidiendo plenamente todos al calificarlo como seguro y con el piso en muy buenas condiciones.

A las tres de la tarde se habilitó la pista, y los primeros en salir a "reconocer" fueron Chris Amon con el Matra F-120 oficial, Emerson Fittipaldi con el Lotus 72 también oficial y Henri Pescarolo con el March 701 del Frank Williams Team. Ninguno apuró en las primeras vueltas; siguiendo un proceso gradual, fueron buscando los tiempos y los límites adecuados, todos sin excepción.

Desde el ofidiario —o tribunita del ombú— fuimos tomando los tiempos mínimos empleados por los más rápidos en recorrer los mixtos. Fueron los siguientes: Pescarolo: 28s; Emerson Fittipaldi: 28s4/5; Bell: 29s; Siffert: 29s3/5; Wilson Fittipaldi, que tres vueltas consiguió reducir los 33s iniciales a 29s 4/5. La mejor vuelta, alrededor de las cuatro de la tarde era para Pescarolo, con 1m20s00.

Mientras tanto, pequeños problemas, especialmente de pues-





ENTRENAMIENTOS DIA VIERNES

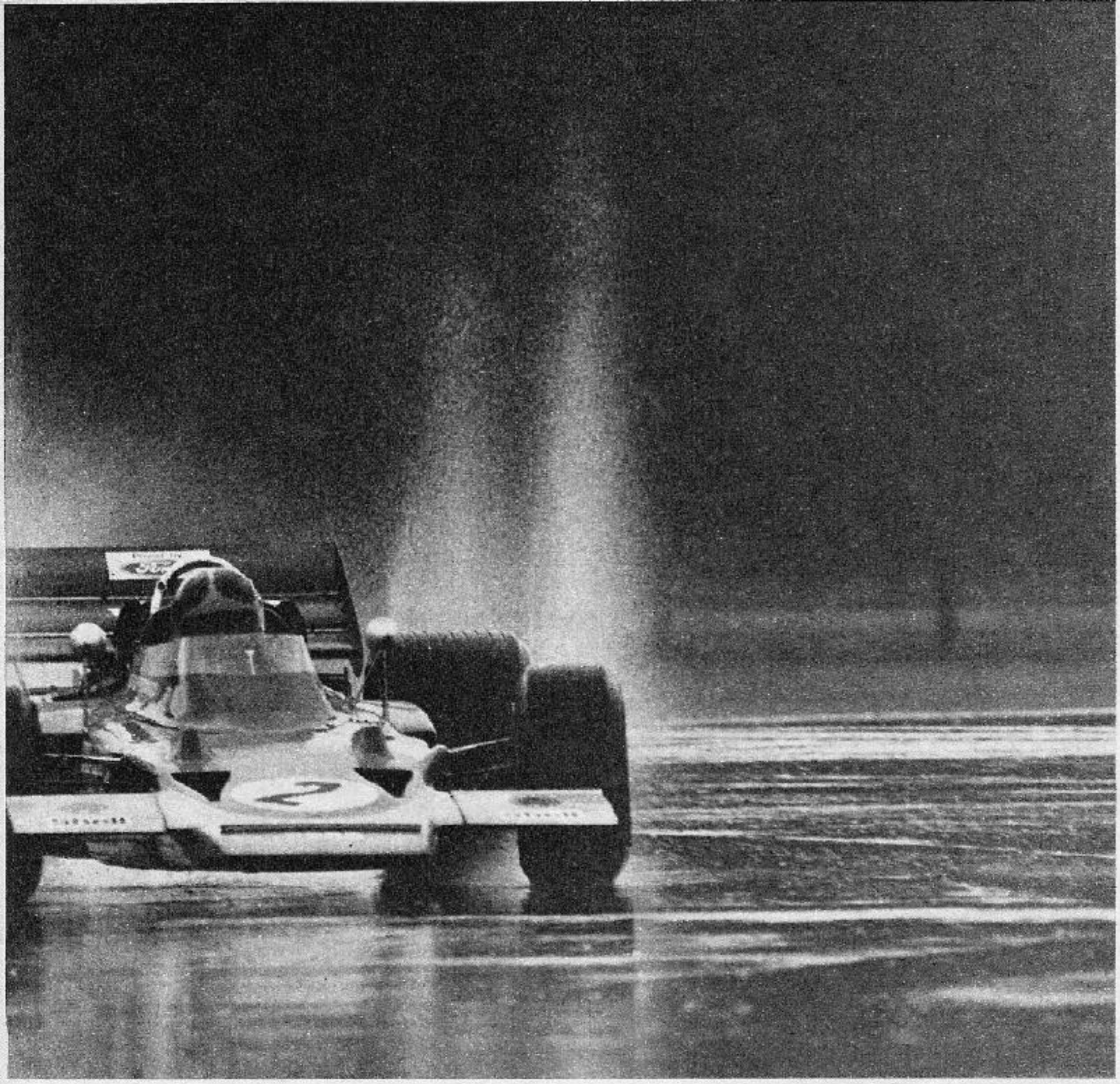
LOS MEJORES TIEMPOS

1º	8	Chris Amon	Matra MS 120	1m15s95c
2º	18	Rolf Stommelen	Surtees TS 7	1m16s25c
3º	2	Emerson Fittipaldi	Lotus 72	1m16s37c
4º	14	Henri Pescarolo	March 701	1m16s89c
5º	12	Jo Siffert	March 701	1m17s56c
6º	16	Carlos Reutemann	Mc. Laren M7C	1m17s73c

Promedio de Amon: 161,806 km/h.

El mejor Fórmula 5000 fue el de David Prophet (Mc. Laren-Chevrolet) que con un tiempo de 1m20s58 se colocó décimo entre todos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



La imagen es siempre espectacular. El sábado los F. 1 anduvieron bajo la lluvia y aquí lo vemos a Emerson Fittipaldi doblando en la horquilla.



Amon anduvo en clasifice sabatina con la toma dinámica de admisión sobre las trompetas de los inyectores. El domingo corrió sin ella.

Mejor tiempo del día viernes: Amon con el Matra MS 120 con el cual tomaba los primeros contactos. Rápida adecuación del neocelandés.

ta a punto, fueron apareciendo y solucionándose en los autos de Rolf Stommelen (Surtees TS-7) y en el March 701 particular de Sepi Siffert; el primero no podía mejorar su tiempo —1m 27s— y Siffert alternaba vueltas correctas con otras que no tenían nada que ver.

Un nuevo chequeo de tiempos en los mixtos, alrededor de las cuatro y media de la tarde, evidenció las mejoras: Amon tardaba 27s1/5, igual que Emerson Fittipaldi; Bell y Pescarolo 27s4/5; Siffert 28s; Wilson Fittipaldi 28s3/5 y el mejor —hasta ese momento— F. 5 Litros era el de Prophet que, como sapo de otro pozo, no podía bajar de manera alguna los 30s, debido en gran parte a los esfuerzos de Prophet, quien no pudo borrar la imagen ganada en la anterior temporada internacional de SP, con su Lola Mk pirulo.

A la misma hora —cuatro y media— Lole Reutemann y Mc Laren M7 C salieron a girar juntos. Sorprendentemente, al promediar la tercera vuelta, Reutemann consiguió igualar y mantener durante el transcurso de las tres vueltas siguientes el mejor tiempo para mixtos de Amon y Emerson Fittipaldi: 27s 1/5. En ese momento, el mejor tiempo para la vuelta correspondía a Fittipaldi: 1m18s.

Corregidos los problemas del Surtees TS 7 de Stommelen, éste no tuvo problemas en demostrar todo lo que demostró sobre el Alfa 33/3 dos domingos antes; los tiempos descendieron en magnitud y, sobre el cierre de la sesión de entrenamiento, se ubicó como escolta del mejor —Chris Amon— seguido por Fittipaldi, Pescarolo, Siffert, Reutemann y toda la cría.

Hechos más o menos importantes del viernes: la solvencia evidenciada por Emerson Fittipaldi dominando a un Lotus 72 que no se tenía como era debido. La prolijidad absoluta y rendimiento parejo de Chris Amon. La adaptación inmediata de Lole Reutemann a un F. 1, sobre el que se sienta por primera vez. La diferencia astronómica entre los F.1 y los F.5 Litros (ver clasificación). Y por sobre todas las cosas, las sesiones preliminares del GP de la República Argentina.

VIERNES NON SANCTO

Inaugurada la pista para las primeras pruebas a las 15 hs., recién media hora después fueron cayendo los primeros coches a los boxes nuevos. El March de Pescarolo fue el que tuvo el honor de ser (a las 15,45) el primer Fórmula Uno internacional que circulara en una pista argentina desde 1960. Lole salió a probar a las 16.30

→

y quince minutos después lo hizo el Nene García Veiga. Marincovich ni mus.

Uno por uno: Reutemann de los argentinos fue el único que "anduvo" realmente con el Mc Laren F-1 de Bonnier haciendo el sexto mejor tiempo con una vuelta a 1m17s 73 que lo colocaron a sólo 1s 8 décimas del mejor tiempo de la tarde. Se bajó muy conforme con la máquina y ante nuestra requisitoria contestó muy honestamente: "¡Cómo no voy a estar contento con el auto, si es más de lo que puedo pedir!"... Al menos se disipó una duda.

García Veiga no fue tan afortunado con el Surtees 5 litros de la escudería de Luigi Chinetti. Primero tuvo problemas con la administración del pedal de acelerador en la maniobra de arranque con lo que el Chevrolet quedó con sus bujías empastadas. Luego del cambio de "candele" y después de otras dificultades, el Nene tomó pista y luego de seis vueltas se mandó el trompo padre antes de la entrada al mixto. Después ya no quiso arrancar el motor y la máquina volvió a boxes. —"El motor sin ser gran cosa, empuja bastante, pero el chasis es sumamente indócil y el coche se mueve para todos lados" comentó el del "juego grande" cuando se apeó definitivamente. A esa altura, ya el Ing. Joseph estaba trabajando en el cambio de multiplicaciones —demasiado largas— dado que el equipo contaba con un solo mecánico, insuficiente para atender los dos autos.

Pero el que bailó con la más fea fue Marincovich. Eran las cinco de la tarde y todavía estaban armando la caja de velocidades. Salió el McLaren cuando solo quedaban diez minutos, para probar pero manejado por su dueño, el "lampiño" Gregory Young, que no pudo completar una vuelta pues se quedó en la horquilla. De todas maneras Marincovich que iba a correr el auto de David Prophet, compartirá con Young el McLaren 5 litros, largando el argentino en la primera serie.

El zumbido nos retrotrajo a 120 de Amon nos retrotrajo a una docena de días atrás ya que es el mismo motor del SP (pero con unas 400 rpm más) el que lo impulsa. Sencillamente como para oírlo y que se pongan los pelos de punta. Salió a girar y cuando lograron bajar los 1m16s por media décima se fueron al mazo satisfechos. Si aguanta el auto azul es candidato.

También debuta en F.1 Wilson Fittipaldi. Su primer contacto con el Lotus 49 C (auto con el que ganara Rindt el GP de Mónaco) se dio el viernes no bien se abrió la sesión de entrenamiento. A pesar de su inexperiencia, se manifestó totalmente apto. Ver su ubicación en la clasificación final, a solamente dos segundos de Amon.

SABADO 23

Varios hechos concurrieron para que en las pruebas clasificatorias del sábado pasara poco o nada. En primer término dos tormentas: una antes de las pruebas en la noche del viernes que destrozaron la mitad de los boxes nuevos de estructura tubular y que retrasó el comienzo de la actividad en pista hasta las 16,35 hs.

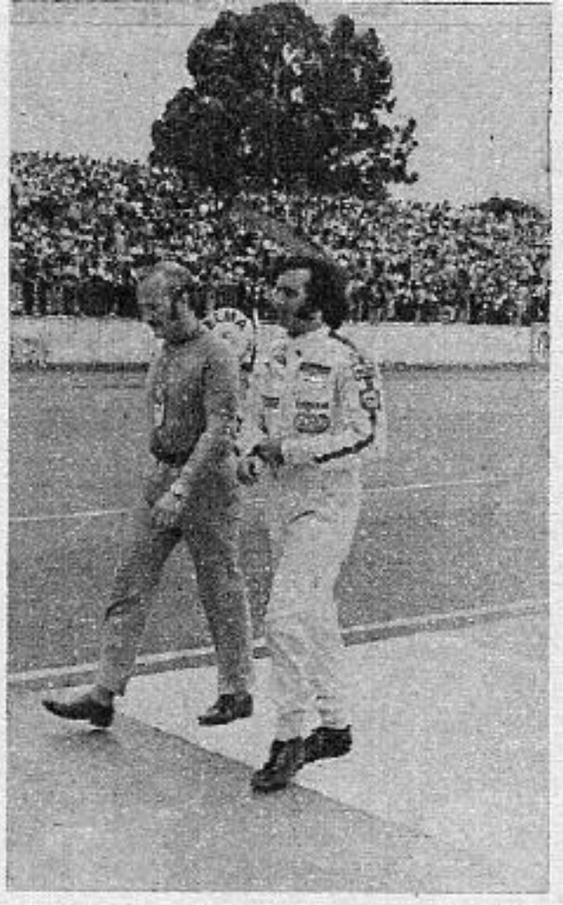
En la primera hora de clasificación prácticamente sucedió todo lo importante que luego se reflejaría en las planillas. Después de diez pasadas, la máquina blanco y azul de Stommelen lograba bajar en una décima el tiempo de Amon con el Matra en el día anterior y esos 1m15s 85 centésimas ya no serían mejorados. Y creemos que no fue mejorado porque cuando había conseguido un tiempo sólo 3 centésimas mayor que el del alemán, comenzaron a caer las primeras gotas de uña lluvia que luego se haría torrencial. Y con la lluvia se terminaron las esperanzas de varios que aún tenían algo que mejorar. Llamaba la atención el tiempo de Lole que ubicaba al McLaren amarillo a sólo seis décimas del mejor tiempo y lo que es más obtenido el registro en apenas diez giros al circuito.

De las máquinas de punta la de Bell fue la que más trabajo dio en sus boxes, compartiendo problemas de tenida con sus coequipers de March.

A las 17,30 San Pedro mandaba gallegos de punta desde sus celestiales alturas. Como a una orden, los coches fueron entrando precipitadamente en los quince boxes salvados de la tormenta anterior. Tras una aclaración de Juan Manuel Fangio en el sentido de que los coches que no estuvieran equipados con cubiertas para agua no podrían salir a la pista, a los cincuenta minutos de producirse la detención masiva de los coches éstos volvieron a la pista liderados por los tres March, que dieron tres o cuatro vueltas para asentar neumáticos y pararon definitivamente. Tras éstos salieron varios otros, entre los que estuvieron especialmente activos los coches del Gold Leaf Team Lotus quienes entre ambos 72 dieron unas 20 vueltas bajo la lluvia. Otro activo fue el americano Gregory Young que con



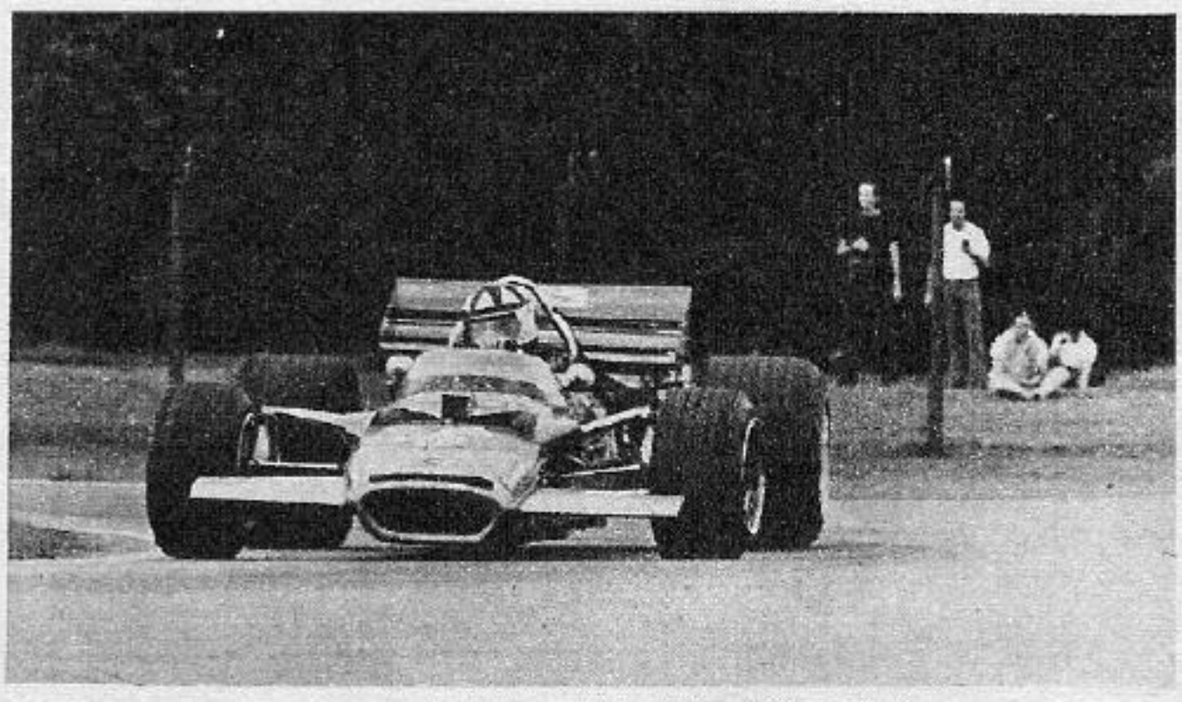
Detalle de la rotura del portamazas del March de Jo Siffert.



Colin Chapman y Emerson Fittipaldi caminando por los boxes. Mal día para el equipo Lotus.



El inglés Derek Bell también anduvo bien. Giró muchas vueltas junto a Reutemann hasta que abandonó por rotura del árbol de levas.



Sobre el baqueteado Lotus 49 C, Wilson Fittipaldi también debutó en F. 1 cumpliendo una actuación destacada.

CLASIFICACION DIA SABADO

1º	18	Rolf Stommelen	Surtees TS 7	1m15s85c
2º	8	Chris Amon	Matra MS 120	1m15s88c
3º	4	Reine Wisell	Lotus 72	1m16s03c
4º	2	Emerson Fittipaldi	Lotus 72	1m16s28c
5º	16	Carlos Reutemann	Mc. Laren M7C	1m16s49c
6º	12	Joseph Siffert	March 701	1m16s61c
7º	14	Henri Pescarolo	March 701	1m16s80c
8º	10	Derek Bell	March 701	1m17s23c
9º	6	Wilson Fittipaldi	Lotus 49	1m17s90c
10º	20	Silvio Moser	Bellassi BS 2a	1m20s39c
11º	24	Gordon Spice	Mc. Laren M10B	1m26s32c
12º	26	Jokim Bonnier	Lola T-190	1m38s92c
13º	28	Young - Marincovich	Mc. Laren M10B	2m00s06c
14º	22	David Prophet	Mc. Laren M10B	2m06s77c

Promedio de la mejor vuelta de Stommelen: 162,019 km/h.

Nota: Todos estos tiempos salvo los de Moser, Bonnier, Prophet, Spice y García Veiga, fueron los utilizados para el encolumnamiento de la largada del domingo. En los casos nombrados se tomaron en cuenta —por mejores— los tiempos logrados en entrenamiento del viernes.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

el McLaren que compartiría con Carlos Marincovich salió recién a las 18,30 y recorrió 14 veces el número nueve. Menos suerte tuvo el restante corredor local —García Veiga— ya que a su máquina se le estaba cambiando el motor después de una rotura general debida a que giraron cojinetes de biela y no pudo clasificar.

Como de acuerdo a los reglamentos, los tiempos logrados en los entrenamientos del viernes eran válidos para el encolumnamiento final, pudo ser de la partida.

SABADO DE LLUVIA

Cuando comenzó la lluvia salieron a relucir las gomas para andar sobre lo mojado. La gente de Good-Year hizo calzar a algunos de los coches que usan esa marca con unos nuevos neumáticos realizados con un compuesto no utilizado antes en carrera denominado G-20. Esta mezcla es ligeramente más dura que la de las cubiertas normales para piso seco (llamado G-20) y por supuesto mucho más higroscópico. El diseño de la banda de rodamiento reproduce artística guarda griega y se complementa con vistosa canaleta al medio de casi una pulgada de ancho por 8 milímetros de profundidad.

Y sigamos con las gomas. Dos marcas monopolizan el aprovisionamiento de dichos elementos: Firestone y Good-Year. Casi todos los coches de punta usaron Firestone (equipos March y Lotus y el único Surtees de F-1), mientras que el Matra vencedor y los McLaren, el Surteers de 5000, el Bellasi y el Lola calzaban gomas con la marca del rombo apaisado.

Sepi Siffert comentaba a CORSA el sábado que en realidad la actuación de los March podía considerarse como muy buena ya que en Europa el coche no es de los acostumbrados a tutearse con la vanguardia. El suizo atribuyó el hecho a que el piso del autódromo, por su consistencia y textura, favorece en gran medida el desplazamiento de los March a los que se los conoce como particularmente indóciles.

El Bellasi de Moser tuvo problemas con engranajes de la caja de velocidades el viernes y justamente con los que debía usar en carrera. Ya la desesperación cundía cuando por indicación de un comedido recurrieron a don Pepe Sáenz, que se comprometió a fabricarle los engranajes necesarios. En la noche del viernes se hicieron éstos y el sábado el Bellasi clasificó (y corrió el domingo) con caja de corazón nacional. El diminuto Moser se mostró conforme con el injerto.

Una ligera observación nos permitió detectar el solvente tránsito de Emerson bajo la lluvia y con la pista muy mojada. En el tobogán su andar fue mucho más veloz que el del resto en iguales condiciones. Esto acrecentaba la chance del hombre de Lotus si se reiteraba el agua el día de la carrera, aunque en lo mojado Chris Amon es reconocido en Europa como un hombre muy veloz.

De Colin Chapman al debutante Wilson Fittipaldi: "**Su hermano ganó el F-1 luego de correr cinco carreras**" —y agregó:— **"No trate de hacer nada del otro mundo; corra tranquilo y trate de llegar. Lo demás vendrá solo"**. Un Colin que da consejos, más que un Colin...

Otra de don Chapman. El viernes Emerson tuvo algunos problemas de tenida, pero ante la ausencia del capo, se resolvió no innovar. El sábado Colin lo hizo andar unas vueltas al triunfador del GP de USA y luego lo paró para hacer personalmente algunas correcciones en la geometría del tren delantero. No se supo qué resultado dio el arreglo pues la lluvia impidió la comprobación.

DOMINGO 24

LA CARRERA

La largada de la primera serie —efectuada al estilo Indianápolis, o sea un sistema inédito para la categoría— arrojó a la salida del curvón un ordenamiento que muy pocos habrían previsto.

Era —sí— fácil adivinar que Rolf Stommelen intentaría hacer valer el mayor pique de su motor V8 para superar al Matra de Chris Amon antes que los mixtos ordenaran la fila india. Pero lo insólito fue ver aparecer detrás del Surtees azul y blanco del alemán a Jo Siffert y Henri Pescarolo, montando sendos March y pasando al segundo y tercer puesto en pleno curvón aprovechando las ventajas de haber largado con más viveza a pesar de venir de la tercera y cuarta fila respectivamente. Por la curva del Ombú, en un torbellino de ruidos y colores, la cosa venía alineada así: **Stommelen, Siffert, Pescarolo, Wisell, Fittipaldi, Amon, Reutemann, Wilson Fittipaldi y Derek Bell**. De los diez F1 que habían largado, nueve de ellos formaban el compacto trencito que daría definición a las acciones del día. Silvio Moser, con su Bellasi-Cosworth, se mantenía sin mezclarse con los plebeyos de la Fórmula 5.000, pero ya se evidenciaba que tanto él como los que lo seguían no iban a poder andar ni cerca de los pur-sang.

El "Show de las Manos Maestras" siguió en la segunda vuelta al mismo ritmo encarnizado de la primera, y con las mismas posiciones en el lote de F-1; entre los "cinco lucas" el poco estimado David Prophet trataba de no perder mucho terreno, el "Nene" García Veiga ganaba un puesto poco antes de abandonar, y a pesar de la batata vieja que le tocó en suerte —o desgracia— mientras Joakim Bonnier no hacía mucho favor a su imagen de líder de los pilotos, transitando lentamente en el último puesto.

En la cuarta vuelta Amon superó a Emerson Fittipaldi en lo que sería el escenario de sus maniobras más brillantes: la frenada de entrada al mixto. Tres vueltas más adelante pasaría a Wisell con la misma maniobra y en el mismo lugar, metiendo la trompa por adentro y frenando sobre la curva.

Un violento trompo de "Gordie" Spice a la salida del Ombú entretuvo a los muchachos hasta la llegada del pelotón todavía compacto en los cinco primeros puestos y con los tres restantes **—hablando de los veloces—** no lejos. Comenzando a animarse un poco más que al principio, Lole Reutemann pasó a Wilson Fittipaldi y apuntó con decisión a la cola de Emerson. A todo esto, Emerson no cumplía con lo que se esperaba de él debido a la horrible tenida del Lotus 72, un aparato de construcción exquisita pero con alarmantes tendencias a sacar la cola violentamente y salir de viaje para cualquier lado. El problema se agravó aún más cuando en la vuelta 12 el auto perdió el alerón del lado izquierdo de la trompa, por lo que la rueda derecha comenzó a viajar de costeleta en todas las curvas resintiendo el funcionamiento de esa parte de la suspensión y haciéndolo marcadamente subvirante.

En la vuelta 18 todos pasaron tan cerca unos de otros —incluso Lole, separado de Bell y Wilson— que parecía que la carrera recién se largaba. Sin embargo Stommelen parecía dominar la serie a voluntad regulando la potencia de su bólido según las conveniencias. En la 20 el orden era: **Stommelen, Siffert, Pescarolo, Amon, Wisell, Lole** y más atrás **Bell y Wilson Fittipaldi.** Emerson había parado a poner un spoiler nuevo en la trompa del 72. Amon siguió intentando arrimarse a la punta y logró pasar un par de veces a Pescarolo pero Siffert se constituyó en un escollo infranqueable, y prueba de ello es que en una de las tentativas de pasarlo, el Matra resultó con rotura de spoiler delantero al encontrarse repentinamente con la cola del March del suizo tapándole el camino.

En materia de novedades en las posiciones no se produjeron muchas más, pero el ritmo de la serie permitió seguir gozándola hasta el final, sobre el cual Pescarolo consolidó su brillante tercer puesto a pesar de los embates de Amon. Con respecto a éste, dejó la impresión de tener resto, impresión que se confirmaría en muchos cuando en la segunda serie se le hizo el campo orégano.

SEGUNDA SERIE

El desarrollo de la primera serie (lejos lo mejor que habíamos visto en años en nuestro país) hizo prever que la segunda y definitoria iba a ser mejor aún. El pronóstico no se equivocó. Saliendo como por un tubo desde el curvón a la de Ascari, el ceñido pelotón se alineó en la pequeña recta de unión con **Seppi Siffert** decididamente a la cabeza y detrás **Stommelen, Pescarolo, Lole Reutemann** —¡sensacional!— **Amon, Bell, Wisell, Wilson Fittipaldi,** —Emerson no largó— y el resto.

En la segunda vuelta Amon pasó a Reutemann con mucho motor en la recta que va a la curva de Ascari y su manera de conducir daba la impresión de que el hombre iba a jugarse. Stommelen, al no poder pasar al "impasable" Siffert, comenzó a tirarse con todo, un poco prematuramente, y en la tercera vuelta hizo un trompo en la horquilla que prácticamente destruyó su chance. Al sortear por cuarta vez los mixtos Amon había pasado a Siffert demostrando más serenidad que Stommelen, siempre en la "horquillita" de entrada al mixto, Pescarolo se mantenía tercero con Lole sin prejuicios a la cola y Stommelen había quedado octavo, presenciando de atrás el duelo Wisell-Bell, W. Fittipaldi. En cuanto Amon tomó la punta, comenzaron a establecerse diferencias que no se habían marcado en la primera serie. El neocelandés comenzó a bajar tiempos y Seppi quedó solo en su persecución. A su vez Pescarolo logró poner un poco de luz entre su March y el McLaren de Reutemann, mientras a éste comenzó a acercársele Derek Bell. Un espectacular trompo de Seppi a la salida del curvón lo relegaría al quinto puesto en la octava vuelta y así las cosas la carrera



Imponente marco presentaba el autódromo. El Matra y el Lotus 72 fueron el centro de la atracción de todos.

comenzó a cobrar su fisonomía final: **Amon, Pescarolo, Reutemann**. Sobre la mitad de la serie, Derek Bell alcanzó a Reutemann después de muchos giros de esfuerzo continuo que acabó con la salud de su March, obligándolo a abandonar y a dejar todo como estaba.

Una serie de roturas en las máquinas del primer pelotón —o sea las más importantes— y un fuoripista sin consecuencias personales para el suequito Reine Wisell dejó buenos puestos en manos de los muchachos de la caña, el reel y el mediomundo, léase David Prophet, o Gordon Spice, conocidos ladrones de gallinas de la Gran Bretaña. Pero en cuanto al espectáculo, repetimos que hacía mucho tiempo que no veíamos algo siquiera parecido. El remate de Amon fue contundente, el segundo puesto de Pescarolo fue merecido y brillante (sin pescar-olo) y en lo que concierne a Lole los adjetivos están de más. ¡Gracias por devolvernos al primer plano internacional, compañerito de redacción!

DOMINGO DE LAURELES

El parte meteorológico entregado por el gomía Andolfato —Servicio Técnico de Pirelli— informó sobre las condiciones climáticas reinantes en el autódromo media hora antes de la largada: hora 9.25: temperatura ambiente: 19º; temperatura de pista: 18,5º; temperatura a 60 cm del suelo: 17º; presión barométrica: 757 mm; hudad: 82 por ciento.

El auto de Stommelen es el mismo que corriera el año pasado Derek Bell. Su número de chasis —002— corresponde al segundo F.1 construido por Surtees. El auto que corriera Stommelen recibió un nuevo motor para correr en Buenos Aires.

Luego de haber experimentado viernes y sábado con la toma dinámica sobre las bocas de admisión, los técnicos de Matra decidieron no utilizarla en la carrera, ya que el circuito 9 no es tan veloz como para que la velocidad del auto impida una correcta succión a la altura de los trombones de inyección. Cabe destacar que el sábado la toma se utilizó durante los dos giros que se cumplieron bajo el diluvio universal.

El Mc. Laren M7C con el que Reutemann se consagró el domingo es el único chasis de la serie C que se construyó. Es el mismo que utilizara Surtees durante su campaña 1970, pintado de colorado y con la típica flecha blanca. Los mejores resultados obtenidos fueron el record de vuelta en Kyalami y el sexto puesto en el GP de Holanda. Luego lo corrió Bonnier, actuación sobre la que es mejor correr un velo piadoso. Actualmente pertenece a la "Ecurie Bonnier", entidad que lo alquiló al club YPF. Las diferencias del M7C con respecto a los tipos "A" y "B" radican en la adopción de los tanques laterales y el alerón tipo pala —que aquí no fue utilizado— similar al del Lotus 49 B que corriera Hill en Mónaco.

El motor del Matra MS 120 ganador en manos de Amon es similar al que equipara al Matra 660 SP que condujo Beltoise en la carrera del 10 de enero. Es el mismo auto que corriera todo el año pasado en Europa, pero ésta es la primera vez que obtiene (con motor Matra) un primer puesto en F. 1.

Al ser inquirido Derek Bell sobre las causas de su abandono, contestó lacónicamente "Camshaft", lo cual, traducido al cristiano, significa árbol de levas. ¿Estamos?

El Bellassi-Ford de Silvio Moser tuvo —durante el sábado— problemas de caja, solucionados gracias a la buena voluntad de don Pepe Sáenz, quien realizó gratuitamente los engranajes necesarios para la sentida caja. Beau geste.

Los Lotus 72 no anduvieron bien en Baires. Aparentemente, la dificultad radica en la imposibilidad de ponerlos a punto con celeridad para cada circuito diferente. Es decri, un vez adoptada la geometría de suspensiones ideal para una carrera determinada, cuesta demasiado tiempo modificarla para otra carrera. El sábado se manifestaban incontrolables hasta en las rectas, y el domingo sacaban la trompa de tal manera que los Hnos. Fittipaldi y Renie Wisel tenían que hacer verdaderos fideos finos para doblar.

David Prophet conservó su derecha toda la carera, impidiendo el paso a medio mundo. El puño en alto de Stommelen en la curva del Ombú fue claramente interpreta-

GRAN PREMIO DE LA REPUBLICA ARGENTINA

Autódromo Municipal de Buenos Aires - Circuito Nº 9 de 3.413,66 m . Fórmulas 1 y "A"

CLASIFICACIONES

1ª serie:

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	18	Rolf Stommelen	Surtees TS-7 ...	1h04m57s97	50
2º	12	Joseph Siffert	March 701	1h04m04s25	50
3º	14	Henri Pescarolo	March 701	1h04m04s59	50
4º	8	Chris Amon	Matra MS-120 ..	1h04m04s91	50
5º	4	Reine Wisel	Lotus 72	1h04m05s83	50
6º	16	Carlos Reutemann	Mc. Laren M7C..	1h04m26s63	50
7º	10	Derek Bell	March 701	1h04m59s21	50
8º	6	Wilson Fittipaldi	Lotus 49 C	1h05m10s95	50
9º	22	David Prophet	Mc Laren-Chevy.	1h05m09s29	48
10º	2	Emerson Fittipaldi	Lotus 72	1h04m02s08	47
11º	20	Silvio Moser	Bellassi-Ford ..	1h05m42s95	42
12º	24	Gordon Spice	Mc. Laren-Chevy.	1h04m30s05	37
13º	26	Joakim Bonnier	Lola T-190	32m43s59	22
14.	28	Carlos Marincovich	Mc Laren-Chevy.	18m26s95	12
15º	30	Néstor J García Veiga..	Surtees-Chevy ..	15m50s07	11

PROMEDIO DEL GANADOR: 160,100 km/h.

RECORD DE VUELTA: Reine Wisel en la 41ª vuelta a 1m15s10 a 163,637 km/h.

2ª serie:

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	8	Chris Amon	Matra MS-120..	1h04m14s38	50
2º	14	Henri Pescarolo	March 701	1h04m36s56	50
3º	16	Carlos Reutemann	Mc. Laren M7C..	1h04m45s97	50
4º	22	David Prophet	Mc Laren-Chevy.	1h04m28s33	48
5º	24	Gordon Spice	Mc. Laren-Chevy.	1h04m41s43	47
6º	28	Gregory Young	Mc. Laren-Chevy.	1h05m36s21	47
7º	26	Joakim Bonnier	Lola T-190	1h04m32s52	46
8º	10	Derek Bell	March 701	49m12s36	38
9º	12	Joseph Siffert	March 701	48m04s11	36
10º	4	Reine Wisel	Lotus 72	58m42s06	34
11º	20	Silvio Moser	Bellassi-Ford ..	1h05m08s01	24
12º	8	Wilson Fittipaldi	Lotus 49 C	27m24s39	21
13º	18	Rolf Stommelen	Surtees TS-7	13m14s40	10

PROMEDIO DEL GANADOR: 159,418 km/h.

RECORD DE VOELTA: Chris Amon en la 15ª con 1m15s05c y 163,747 km/h de promedio.

CLASIFICACION FINAL POR SUMA DE TIEMPOS

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	8	Chris Amon	Matra MS-120 ..	2h08m19s29	100
2º	14	Henri Pescarolo	March 701	2h08m41s15	100
3º	16	Carlos Reutemann	Mc. Laren M7C..	2h09m12s60	100
4º	22	David Prophet	Mc. Laren-Chevy.	2h09m37s62	96
5º	10	Derek Bell	March 701	1h54m11s84	88
6º	12	Joseph Siffert	March 701	1h52m08s36	88
7º	4	Reine Wisel	Lotus 72	2h02m47s89	84
8º	24	Gordon Spice	Mc. Laren-Chevy.	2h09m11s48	84
9º	6	Wilson Fittipaldi	Lotus 49C	1h32m35s34	71
10º	26	Joakim Bonnier	Lola T-190	1h37m16s11	68
11º	20	Silvio Moser	Bellassi-Ford ...	2h10m48s96	66
12º	18	Rolf Stommelen	Surtees TS-7 ...	1h17m12s40	60
13º	28	Young-Marincovich	Mc. Laren-Chevy.	1h24m03s16	59
14º	2	Emerson Fittipaldi	Lotus 72	1h04m02s08	47
15º	30	Néstor J. García Veiga..	Surtees-Chevy ..	1h15m50s07	11

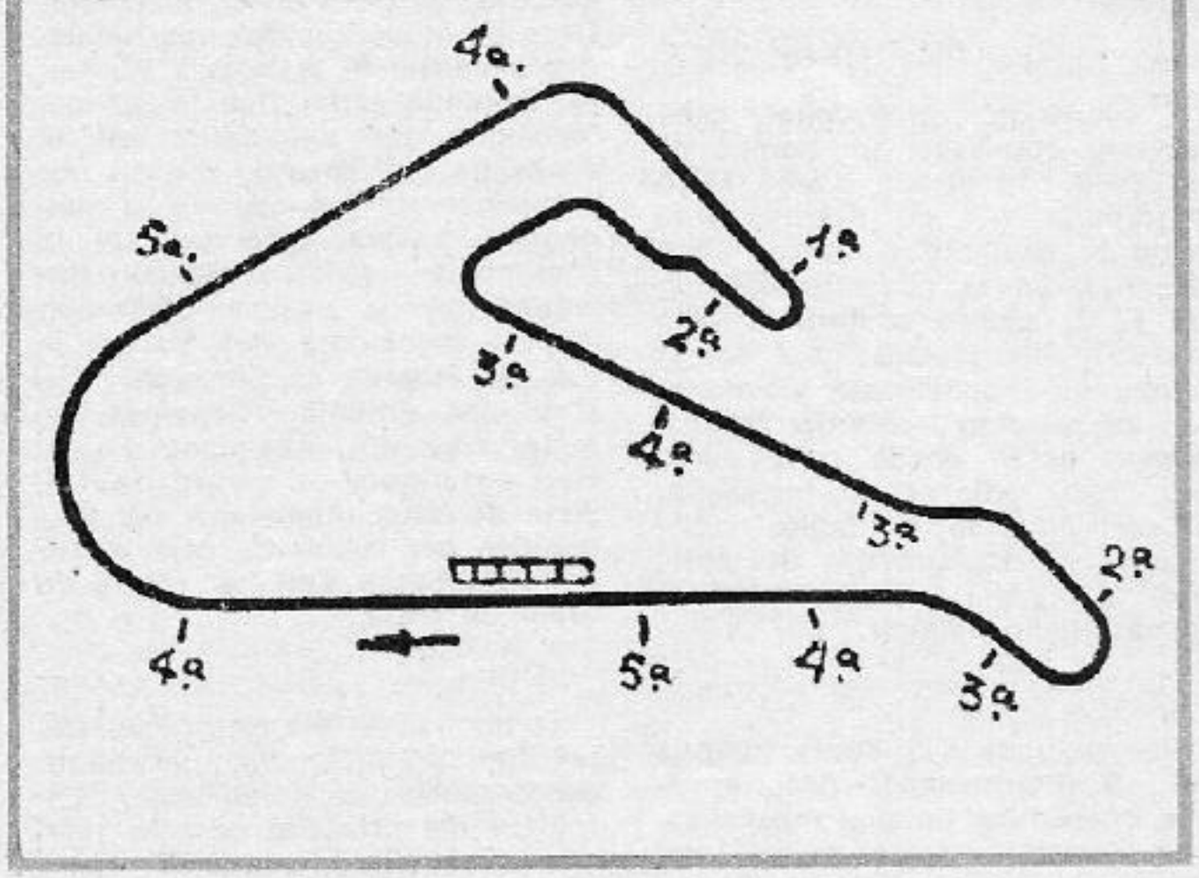
PROMEDIO DEL GANADOR: 159,614 km/h.

RECORD DE VUELTA: Chris Amon en la segunda serie en la 15ª vuelta con 1m15s05 y 163,747 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MI DEBUT EN FORMULA UNO

por CARLOS A. REUTEMANN





El domingo hice mi primera experiencia en Fórmula 1. Creo que tuve la alegría más grande de mi vida cuando me vi en el podio y recibí el aplauso del público de las tribunas. Ese era el epílogo de una carrera que terminó —para mí— mucho mejor de lo que esperaba. Me había trazado un plan de marcha conservador que me hubiera puesto, si las circunstancias se daban, en una posición final algo más atrás que el tercer puesto que logré. Pero el desarrollo y mis posibilidades determinaron que aquí, en Buenos Aires, las cosas resultaran tan favorables y tan proyectivas como fueron.

Fundamentalmente no sentí en ningún momento un cambio radical entre el coche de Fórmula 1 y el de Fórmula 2 con que corrí toda la temporada pasada en Europa. Claro que me gusta mucho más la Fórmula 1 (y no es una verdad de Perogrullo); hice un total de 370 kilómetros de carrera y quedé tan descansado como si no hubiera corrido. A diferencia de las reñidas competencias de Fórmula 2 que a veces me dejaban molido. En Fórmula 2 uno termina siempre mucho más cansado y siempre arriesga más, así lo veo a través de las experiencias que ahora puedo comparar. En ningun momento sentí que estaba frente a un cambio radical de máquina. Y es más, me sentí mucho más cómodo y seguro piloteando el Fórmula 1.

En general nunca pensé que iba a ser un auto tan noble el Mc. Laren. Se comportó muy bien en todo momento. Viajando derechito, sin ningún vicio de tenida ni movimientos raros. Tanto en las rectas como en las curvas veloces (Ascari o el Curvón). El motor respondió perfectamente bien. Entre cambios tiré siempre un régimen de 9.200/9.400 revoluciones por minuto y el máximo que llegaba en quinta el cuentavueltas subía hasta las 9.500 en la recta al fondo de los boxes cuando andaba "chupado".

Para las pruebas de clasificación utilicé una relación de cambios de marchas que se adecuaba al día. Había mucho viento cruzado y me favorecían las relaciones cortas. Pero para el domingo —día de la carrera— me jugué a mis pálpitos y les dije a los mecánicos que me pusieran la segunda tercera, cuarta y quinta un poco más largas. La pegué, porque el día resultó despejado como lo esperaba y no hubo viento. Esa es la razón fundamental por la cual siempre estuve, sobre todo en la segunda serie, en un puesto mucho mejor de lo que esperaba. Las relaciones largas me permitían estar entreverado en el pelotón de punta, "chupado" con ellos sin forzar el motor y con tranquilidad. Tirando pegado a la cola de los punteros podía levantar más vueltas y estar allí en el tándem.

En cuanto a la potencia del motor, me hacía sentir mucho más seguro que en el coche de Fórmula 2. La potencia mucho mayor (casi el doble) me permitía hacer un "power slide" perfecto. Dejaba al coche deslizar sobre las cuatro ruedas acelerando hasta que lo ponía en la recta. Al "pisarlo" el Mc. Laren se acomodaba solo tanto en los mixtos como en las curvas donde el coche se metía a velocidades altas como el Curvón o la de Ascari.

Todo fue muy lindo y la gente que me rodeaba estaba muy contenta. Staffa se emocionó muchísimo al terminar la prueba. Creo que hasta lloró. Al pasar frente a boxes siempre tuve una idea clara de mi posición por las señales que me hacían. Utilizamos la misma pizarra que en Europa el año pasado: negra con la lectura amarilla bien grande. Y eso que al pasar frente a los boxes ya tenía puesta la quinta velocidad y aceleraba. Mi diagrama de cambios era así: venía en quinta al pasar frente a los puestos, al llegar a la entrada del curvón enganchaba la cuarta y hacía todo el recorrido en esa velocidad. Al salir ponía quinta hasta llegar a la entrada de la curva de Ascari donde bajaba a cuarta. Seguía en cuarta y al llegar a la entrada al mixto pasaba por tercera, segunda y me metía en primera. Al salir de la curvita de entrada ponía segunda y recorría el cajón y la curva del Ombú en esa velocidad. Al salir de ésta —donde estaban todos los periodistas enjuiciándonos la forma de doblar— ponía tercera y después cuarta. Volvía a enganchar la tercera para zambullirme en el tobogán y abajo metía la segunda para doblar en ese cambio la horquilla. La recorría en segunda y al salir —en seguida— subía a tercera, al pasar frente a los boxes viejos ponía la cuarta y antes de llegar a los boxes actuales ya metía la quinta para acelerar y llegar al máximo de revoluciones antes de llegar al curvón.

Así —al mango— pasaba frente a los boxes. Donde me indicaban perfectamente las diferencias respecto a los que me precedían, mi lugar en tiempo en la carrera y los segundos que me llevaban los que me antecedían.

El plan original se limitaba a cumplir simplemente con las 100 vueltas de carrera cualquiera fuera mi posición. Pero parece que el aprendizaje europeo con el equipo del ACA fue absolutamente positivo. Todo el mundo me dijo después de la carrera que mi estilo cambió mucho. He evolucionado gracias al constante entrenamiento en carreras.

Muchas circunstancias me resultaron favorables. En el calor las gomas Good-Year (con mezcla G-20) anduvieron regio. En la lluvia, durante la clasificación, hice una vuelta para probar, pero el auto hacía mucho acquaplaning, en el tobogán se hacía imposible tenerlo. El domingo las cosas cambiaron.

Para terminar me gustaría reiterar algo que dije por la radio. Me preguntaron qué coche me gustaría correr en Fórmula 1. Sin lugar a dudas —dije— me gustaría manejar el Brabham BT-33. Ahora, después de esta carrera que fue la satisfacción más grande de mi vida, creo que esa posibilidad no es tan lejana.



Pruebe ahora el nuevo American Club.



El sabor que vale.

do como gesto por Prophet, quien a partir de ese momento dejó pasar a todos los que estuvieran detrás. En cambio, muy gentil Chris Amon, agradeciendo con la manito levantada cariñosamente a todo aquel gentilhombre que le cediera el paso. Previamente a la largada de la segunda serie, Prophet fue informado respecto a que si no hacía caso a las señas de los banderilleros, sería retirado de la pista.

Y siguiendo con Prophet, cabe destacar que hacer un tiempo de 1m18s32 con el Mc. Laren M-10 B fórmula "A" de decimoquinta mano es bastante meritorio. Lógicamente, en la comparación con los F. 1, pierdo bastante. Como "anada", contaremos que en el equipo de Prophet está incorporado un rosarino —Martín Middletown— quien desde hace cinco años está radicado en Inglaterra. Al ser inquirido en inglés sobre algunas particularidades del auto, dijo: "¿...y por qué no me hablás en castellano, bobina...?".

Por segunda vez en la historia de F. 1 internacional, dos hermanos intervienen en una misma carrera. Antes, mucho tiempo ha, (30 años), los Hnos. Gigí y Emilio Villoresi habían intervenido juntos en Trípoli; el domingo pasado fueron Emerson y Wilson Fittipaldi. Vale la pena destacar la rápida adaptación de "Wilsinho" al Lotus F. 1, teniendo en cuenta que los únicos monopostos que había conducido hasta el viernes pasado eran fórmula tres

Derek Bell no tuvo suerte en la carrera, pero se manifestó como un tipo macanudo, muy educado y gentil ante nuestras preguntas. Charlando con él luego de la prueba, y considerándolo uno de los mejores pilotos de F. 2, acostumbrado a pelear con los mejores pilotos de punta y siendo él uno de ellos, le preguntamos qué le parecía el tercer puesto de Lole, a lo que contestó: **"Reutemann es un piloto de punta, a pesar de su campaña de F. 2 en Europa, en la que no conquistó puestos brillantes. No obstante, lo consideré allá y lo sigo considerando un piloto de los mejores, capaz de pelear a cualquier nivel".**

El Lola T-190 F. 5 litros de Joakim Bonnier rompió el balancín del segundo cilindro en la primera serie. Gracias a la reparación durante el intervalo pudo largar la segunda serie.

Los March, o mejor dicho las carrocerías de los March, torsionan, flexionan, se tuercen ostensiblemente cuando se ven exigidas en los virajes. Trabajan a ritmo de suspensión, condición apreciable a simple vista.

Retrasos y abandonos de ambas series. **Primera serie: retraso** de Bonnier por rebalse del tanque de nafta. **Abandono** de Marincovich, dado que al largar las 7.500 rpm se redujeron a 5.000, a causa de la rotura de la bomba de aceite. **Retraso** de Spice por fallas de encendido; continuó en carrera en las mismas condiciones. **Retraso** de Emerson Fittipaldi para colocar el spoiler delantero izquierdo que perdió en un roce contra una de las gomas enterradas en el borde de la pista en el mixto. **Retraso** de Moser en dos oportunidades a causa de la bomba de nafta. **Segunda serie:** Dos largas detenciones que culminaron en el **abandono** definitivo de Wissell, por problemas sin solución en la suspensión trasera. Vale destacar la parsimonia —política del **non Kalonder**— y la pésima educación de los mecánicos del Team Lotus. **No largada** de Emerson Fittipaldi por sinfonía inconclusa del motor (reventó). **Abandono** de Siffert por rotura de portamaza trasero derecho. **Abandono** de Stommelen por rotura de caja. **Abandono** de Derek Bell por rotura de árbol de levas.

Terminada la primera serie, Derek Bell se mostraba sumamente descontento por lo realizado. "Estoy un día atrasado con las relaciones de caja —comentó— para este circuito. El viernes, mis mecánicos tardaron tanto en poner una relación que yo pensaba podía funcionar en este circuito, que cuando salí a dar vueltas y me di cuenta que no había dado con la tecla, no hubo más tiempo para cambiar y salir a probar. Hoy largué con la relación equivocada y no pude hacer más de lo que hice. La segunda serie la voy a hacer como la primera porque no hay tiempo de cambiar la relación".

Frase escuchada en la zona de mixtos, mientras Joakim Bonnier se esmeraba en estructurar un maravilloso trompo sin retorno a pista: "No hay ninguna duda de que el futuro de este hombre está en el manejo de las Relaciones Públicas, porque lo que es en el de autos...".

Comentarios bien fundados, de gente que está en el tema comunicaron que la gente de APAT estaba en tratativas para que la CADAD corriera la fecha de las 26 Horas, para el mes de abril. Pero parece que la CADAD no tiene ninguna intención de darle esa fecha porque aduce que la única fecha posible es la del fin de semana anterior a la carrera de Capilla del Monte. A todo esto los dirigentes de APAT tienen intenciones de disolver la institución si la CADAD no hace lugar a su pedido. La guerra declarada hace ya algún tiempo entre APAT y CADAD parece llegar a su segunda batalla campal luego del virulento comunicado de la primera institución y el retruque de CADAD. ¿Qué pasará?

El "Chango" Fernandino estaba contento en la tribunita del Ombú. "Hice un arreglo bárbaro para este año —confesó—. Hablé con

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Froilán González y ya arreglamos para que este año yo corra uno de los autos de Formisano con motor delantero, pero con un motor hecho por Moiselio con el apoyo de Frolián". Buen trío para SP 1971.

Para evitar todo susto posible, el Club YPF proveyó a seis hombres del equipo de bomberos del Autódromo Municipal de trajes de penetración antiflama producidos por Bells Asbestos. Los trajes (de amianto) están divididos en cuatro partes, zapatos, traje, guantes y casco integral; y soportan hasta 1.600 calorías durante 15 minutos de exposición. El informante,, el cabo 1º Carlos Peralta de la División Bomberos del Cuartel Flores, acotó que si bien, el traje soporta hasta 15 minutos de exposición al fuego, el hombre debe salir periódicamente del centro del fuego, porque si no le es imposible la respiración.

Un tercer Lotus 72 apareció el domingo entre serie y serie. El piloto a cargo del volante fue Johnny Suárez que tiene nada menos que 5 añitos. El Lotus 72 estaba equipado con motor Rummy 125 cm³ y desarrolla 75 km/h, de velocidad máxima. En el Oscar Cabalén hizo —dos meses atrás— 68 km/h de promedio. Pero el Lotus 72 no es el primer auto que sale de las manos de Juan Carlos Suárez (padre de Johnny y constructor), ya que tiene también un Matra MS-80. ¡Por algo se empieza!

Lista de cascos, colores y tipos de todos los pilotos que participaron en el Gran Premio de la República Argentina en Fórmula Uno o Fórmula "A".

Chris Amon — Enterizo blanco con dibujos rojos y azules en la parte delantera.

Rolf Stommelen — Enterizo blanco con franjas rojas verticales.

Emerson Fittipaldi — Enterizo verde con dibujos rojos.

Reine Wisell — Enterizo verde penicilina.

Joseph Siffert — Enterizo rojo con franjas blancas verticales a los laterales del visor y cruz blanca entre las franjas.

Carlos Reutemann — Convencional negro.

Derek Bell — Enterizo blanco con bandas horizontales roja y azul.

Henri Pescarolo — Verde brillante.

Silvio Moser — Verde con picos horizontales blancos.

Wilson Fittipaldi — Enterizo verde con dibujos verdes brillantes.

Joakim Bonnier — Enterizo amarillo con banda vertical blanca y roja.

David Prophet — Convencional color caramelo.

Gordon Spice — Enterizo naranja.

García Veiga — Enterizo blanco.

Carlos Marincovich — Enterizo blanco.

Gregory Young — Enterizo blanco.

Nadie puede dudar que hoy en día uno de los factores decisivos en las carreras de autos lo constituye la adopción del neumático exacto para cada oportunidad. Por ello las fábricas productoras de estos redondos elementos gastan ingentes sumas en el proyecto, ejecución y desarrollo de gomas especiales para competición. Good-Year, marca que equipó a los tres primeros clasificados en el G.P. de la Rep. Argentina, envió para esta ocasión al Jefe de Compuestos de su fábrica de Inglaterra —Ing. Sam Aptikar— quien supervisó la utilización adecuada de los neumáticos y prestó asesoramiento técnico. Como dato interesante acotemos que las tremendas gomas se inflan parejas (adelante y atrás) con nada más que 20 libras por pulgada cuadrada. Las gomas para piso seco tenían una mezcla denominada G-20 y las de lluvia G-14.

Tom Weatcroft —dueño de la Weathcroft Racing, concurrente del March que corrió Derek Bell, es propietario de una imponente colección de autos de carrera y clásicos. Tiene nada menos que 40 coches. El que le cedió a Bell era propiedad de Chris Amon y con el que el "kiwi" corrió en la temporada europea 1970.

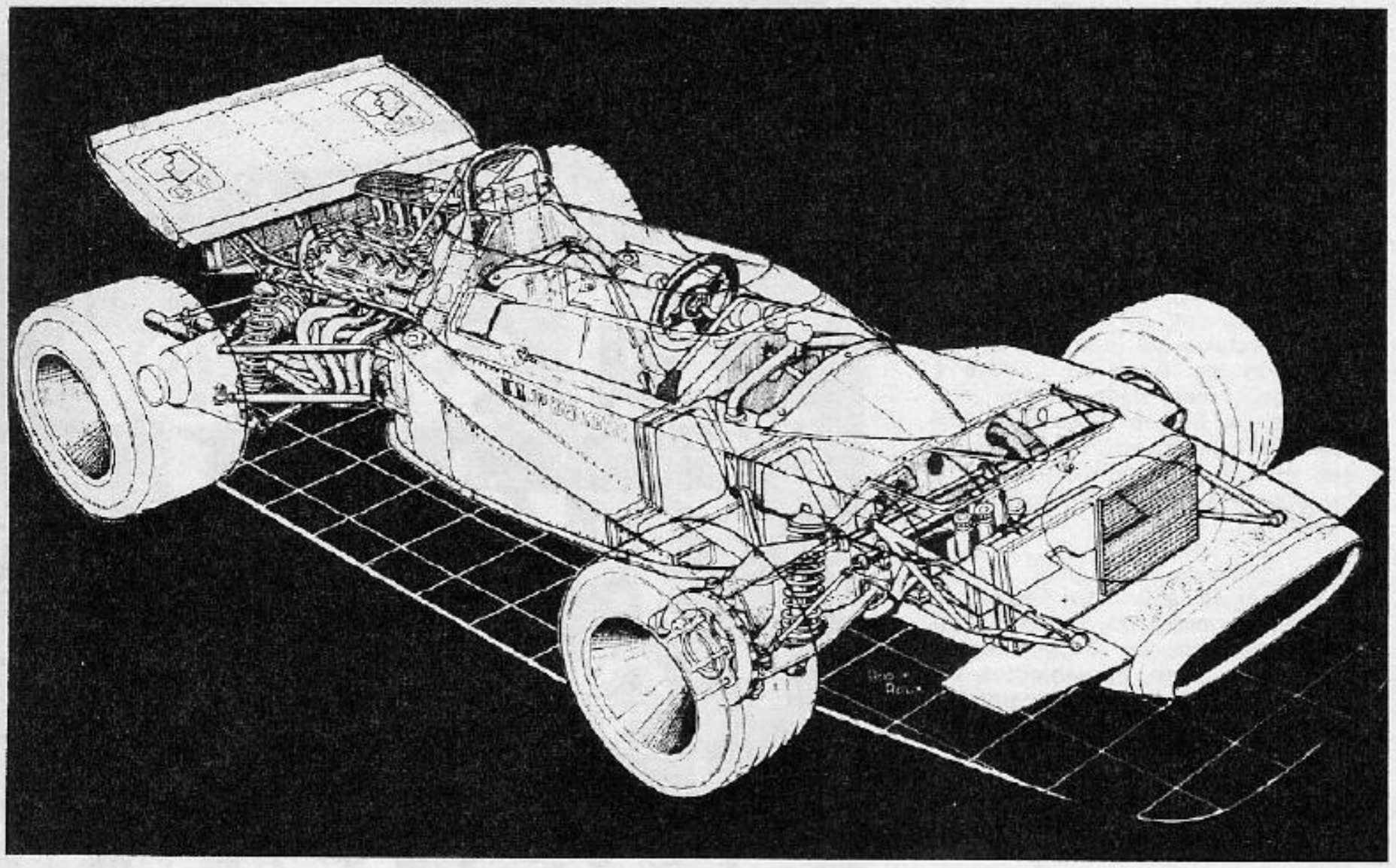
Al final de la primera serie Lole Reutemann comenzó a sentir algunas vibraciones en la transmisión de su Mc. Laren, provenientes seguramente de la caja de cambios. Cuando paró en boxes, una vez finalizada la primera batería, sus mecánicos desarmaron la caja para hacerle una somera revisión y darle una "apretadita". Resulta que en la inspección dejaron engranados dos cambios simultáneamente. Sin percatarse de ello armaron la tapa de la caja y cuando quisieron mover el coche se dieron cuenta del problema. Resultado: a mil por hora tuvieron que volver a destapar el mecanismo y solucionar el inconveniente cuando ya llamaban a formación...

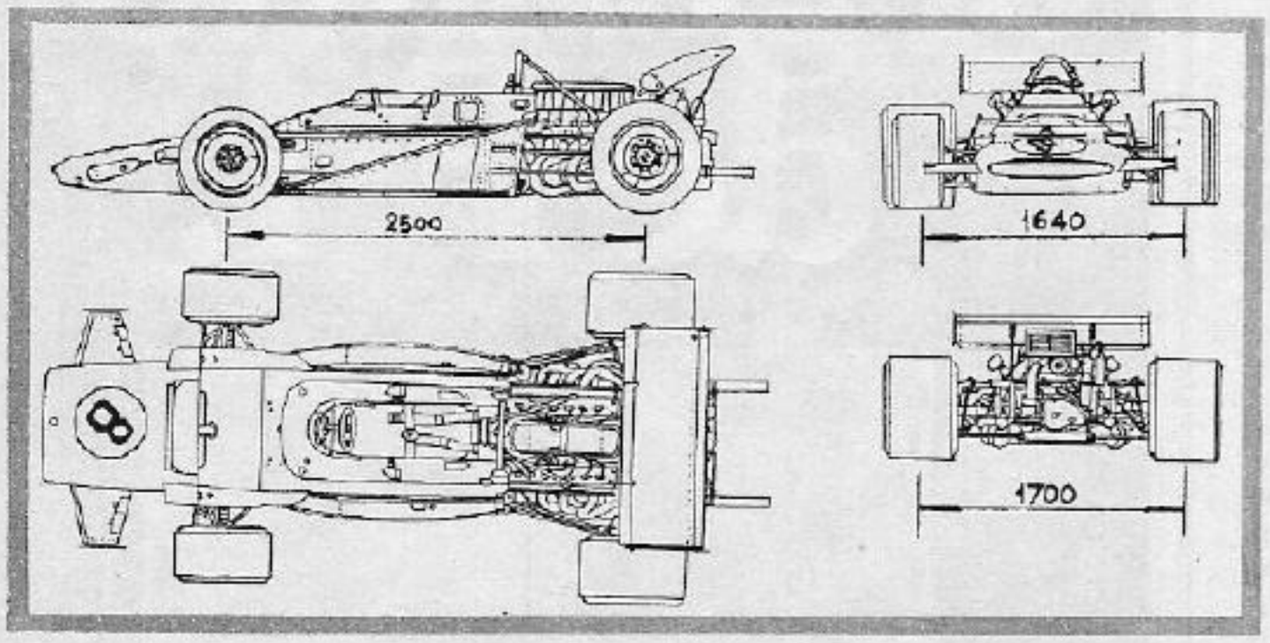
Cuando ya estaban formados los coches para largar la segunda serie, se vio a Reine Wisel salir del starting grid a los piques y volver a boxes. La causa fue el neumático delantero derecho que se estaba desinflado —seguramente pinchado—. Los mecánicos de Lotus lo cambiaron en tiempo record y el rubio y patilludo driver pudo largar la serie.

Cuando terminaron de reabastecer al Lotus 72 de Emerson Fittipaldi antes de la largada de la segunda serie, los mecánicos del Gold Leaf team Lotus pusieron en marcha el coche. Luego de las tres o cuatro aceleradas en vacío de reglamento, con sorpresa constataron que la presión de aceite se vino abajo como un plomo, a la par que el Cosworth emitía sonidos nada reconfortantes. Ignición "off" y al garaje urgente hasta el próximo carnaval. Emerson se quedó de espectador.



EL AUTO GANADOR





Matra, en 1969, se tiró a la pileta de la F. 1. Y vaya que les fue bien. Le enchufaron un motor Cosworth al chasis M.580 y Jackie Stewart ganó el Campeonato del Mundo. Pero en los planes de Matra Sports figuraba la renovación y puesta al día del no muy exitoso V12 del año 1967. En 1970 nació el Matra MS-120, precisamente con el motor V-12 rediseñado (ahí fue cuando Stewart se fue para el lado de March, con el Cosworth). Durante toda la temporada el MS-120 no obtuvo ni un solo triunfo, Beltoise y Pescarolo volvieron a casa desilusionados después de cada carrera.

Junto con el Lotus 72, el MS-120 (MS por Matra Sports y 120 por los doce cilindros), el Fórmula 1 de mayor refinación técnica. Pero en lo que contrasta con el Lotus es en la imagen de robustez, cosa confirmada en la práctica. El chasis del Matra es sumamente efectivo y no tiene en su curriculum accidentes discutibles como los que le pesan a los productos de Chapman.
Es un monocasco, que nace en las piernas del piloto y termina inmediatamente detrás de la nuca del conductor. Monocasco como todos los actuales F. 1; claro que cada uno lo garabatea y lo construye a su manera, pero todos tienen un denominador común: el material es dural y para unir las chapas se usan remaches tipo aviación. Detrás de las espaldas del piloto está fijado el motor que trabaja como estructura a la usanza Lotus. Sobre él se fijan diminutas estructuras tubulares, que reemplazan a la clásica cuaderna final, donde se montan amortiguadores, bracitos de suspensión y barra estabilizadora, todo del tren trasero, claro.

En la parte delantera del chasis una subestructura tubular compuesta por dos o tres caños debidamente triangulados soportan el radiador, la carga de los spoilers, trompa y cositas varias.

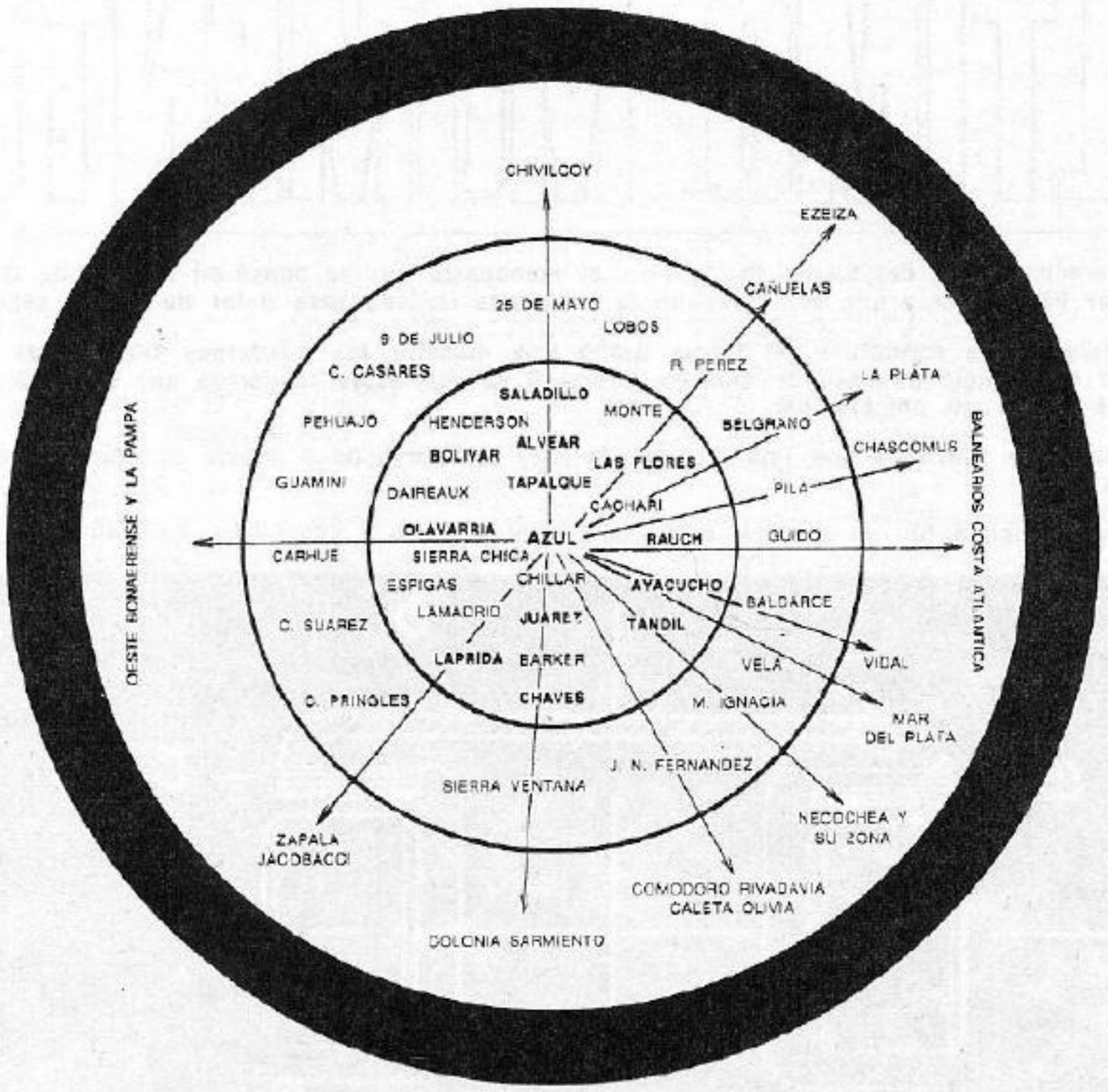
El motor es un V-12, cantidad de cilindros muy preferida por todos los fabricantes de motores de F. 1 que no se llamen Cosworth. Dicho sea de paso: parece ser que el regreso triunfal de los **doce en ve** ya es un hecho. El triunfo en el GP de Bélgica de Rodriguez en el BRM V12, los cuatro primeros puestos que supo conseguir Ferrari y la ratificación de Matra del domingo no hacen otra cosa que augurar un período de unos cuantos años de buenos aires soplando hacia los doce cilindros. Más aún si se tiene en cuenta que Cosworth desmintió los rumores que indicaban que estaban abocados al desarrollo de un V12 también.

Las dos hileras de cilindros están dispuestas a 60°, tiene 79,7 mm de diámetro por 50 mm de carrera, lo que lo hace un motor eminentemente supercuadrado, gira a 11.500 rpm, régimen a que obtiene los 430 HP que necesitó para ganar. Durante 1970, el motor padeció de un defecto: mucha fuerza arriba pero falta de torque en baja. En ciertas ocasiones Beltoise perdía tiempo, especialmente en los virajes muy lentos por la falta de fuerza a bajo régimen. Pero en el motor que ganó el domingo se aumentó el torque mejorando el llenado y un nuevo diseño de bielas le da más confiabilidad que el del año pasado. El nuevo motor sufrió un **aggiornamento** que si bien no aumentó la potencia, mejoró la practicidad y confiabilidad.

LOS QUE TRABAJARON PARA GANAR

El organigrama directivo del equipo Matra-Elf impone que los cuadros que asisten a cada máquina en boxes sean distintos en cada categoría. Lo pudimos palpar fehacientemente en el G. P. de la República Argentina donde directivos y mecánicos fueron enviados especialmente desde Francia, mientras que los que asistieron al Matra 660 de los 1.000 Kilómetros volvían a París con Beltoise y Jabouille, el director deportivo del equipo Matra-Elf en Fórmula 1 fue Bruno Morin; el encargado de los motores o director técnico fue René Fortin; la cronometrista oficial fue mademoiselle Michelle Dubosq y el elenco de mecánicos estuvo formado por Roland, Papy y Lionel. No hay ninguna duda de que el equipo Matra-Elf puede estar contento de su gente, que contribuyó al triunfo de Chris Amon y el Matra MS120, trabajando en los garajes antes de la carrera y en los boxes durante la misma.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



el gran sonido de radio azul:

más de 150.000 kilometros²!

- Para los que viven en el centro de la provincia de Buenos Aires.
- Para el que viaja todo el año en las rutas regionales.
- Para el que de diciembre a marzo va y viene a los centros de verano.
- Los estamos esperando antes de llegar a Cañuelas, Chivilcoy y Chascomús. O hasta más allá de Sierra de la Ventana, Tres Arroyos o Vidal. Desde las playas atlánticas hasta más allá de las fronteras pampeanas.
- Estamos amenos y entretenidos en el 1320 de su dial:

LU 10 radio azul
"el sonido feliz del verano"



ULTIMO MOMENTO

F1

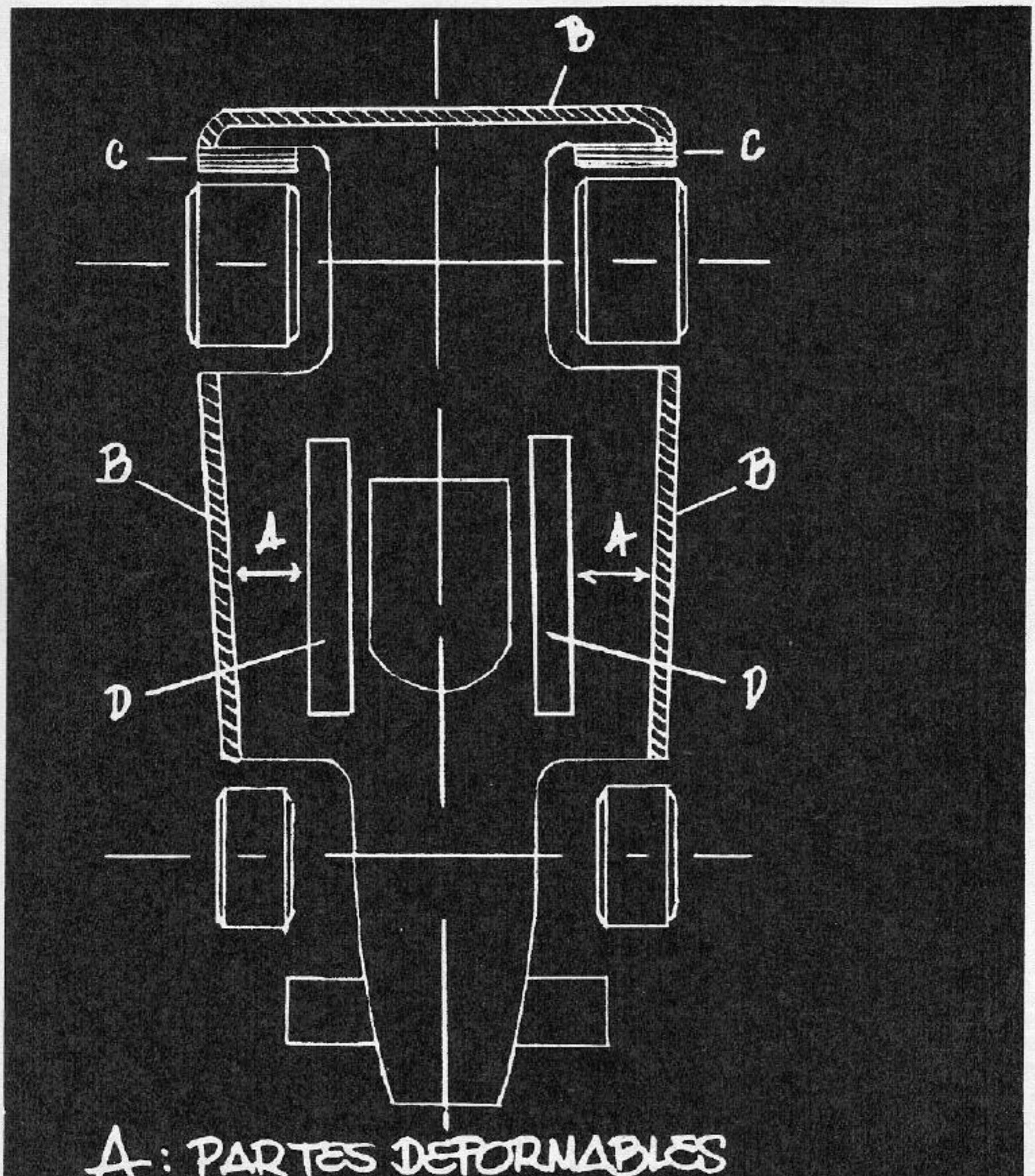
MAS

Abajo, derecha: Corte del Sigma Grand Prix, el monoposto que se pensó en función de la seguridad, construido por Pininfarina y que ahora inspiró la propuesta italiana para dotar de mayor seguridad a los F-1.

Arriba, derecha: La estructura del Sigma Grand Prix muestra las cuadernas trasversales conformando un elemento deformable en caso de colisión lateral. A su vez, estas cuadernas que soportan la carrocería alojan a los tanques de combustible.

Abajo, izquierda: Diagrama que está a discusión para ser aprobado y puesto en práctica en los futuros monopostos.

Lo que en principio fue un estudio, está ahora muy próximo a convertirse en realidad.



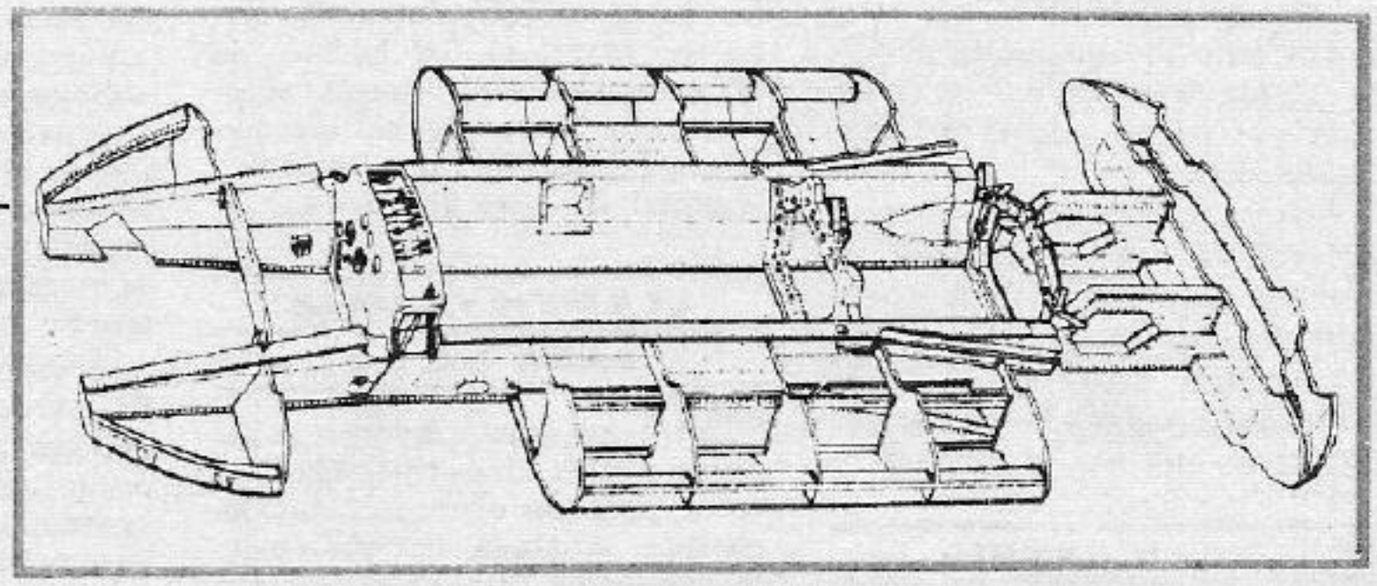
Reunida en estos momentos la Comisión Deportiva Internacional, en Montecarlo, se discuten las necesidades para proteger a los pilotos de los monoplazas actuales. He aquí los puntos fundamentales de la propuesta italiana, hasta el momento la más concreta de todas

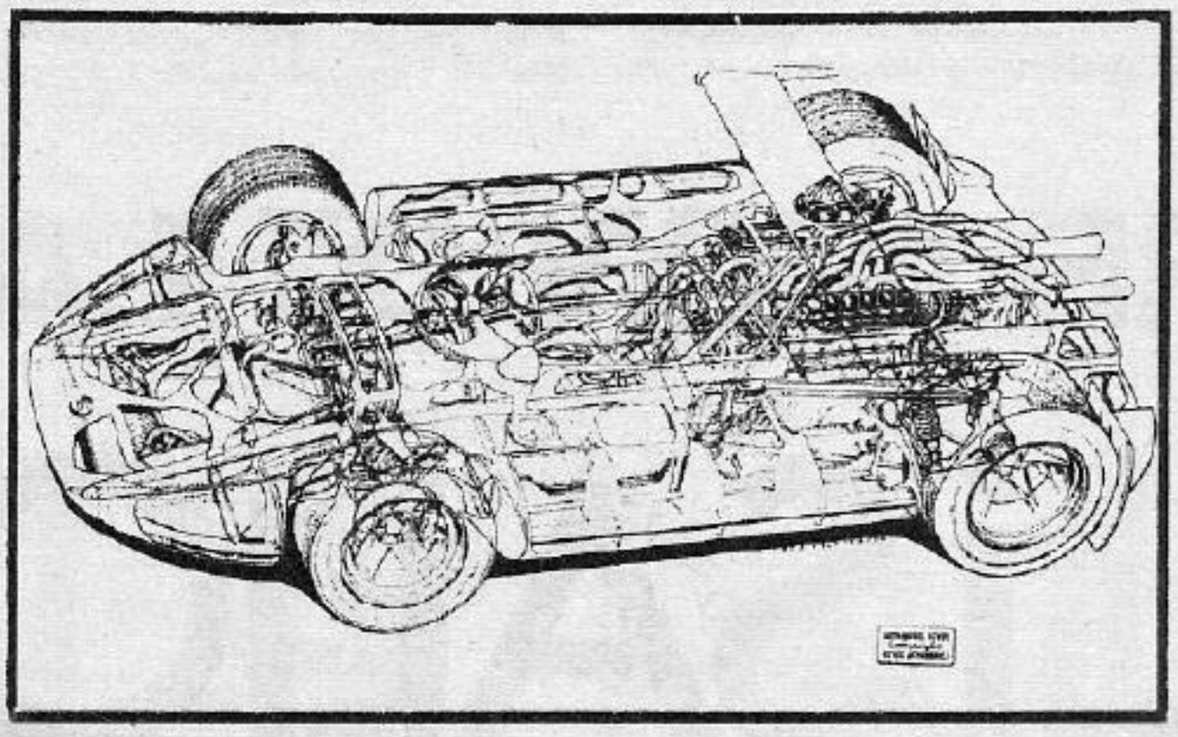
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

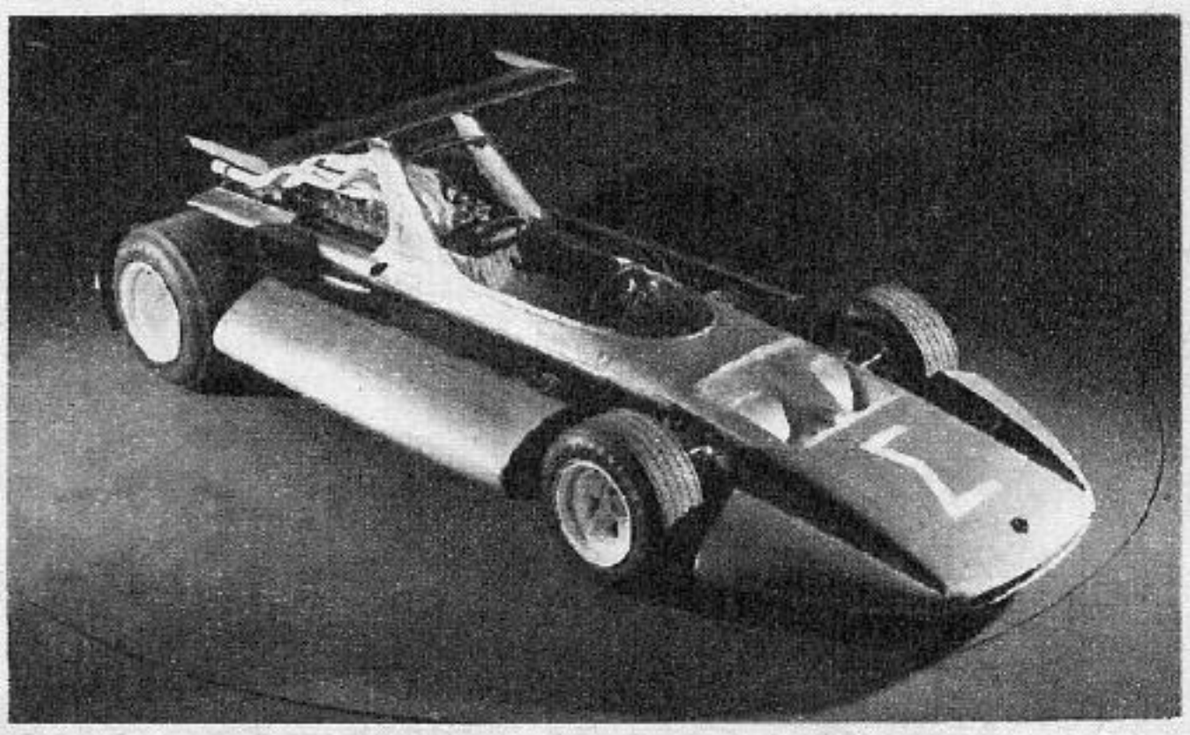
Internacional

SEGURIDAD

por FRANCO LINI







La revisión del reglamento técnico concerniente a los monoplazas, y muy especialmente a los de F. 1 es actualidad en la Comisión Internacional. Tan actualidad que la comisión está en este momento reunida considerando al respecto. Ayer, 25 de enero, en Montecarlo, comenzaron las conversaciones sobre el ítem, siendo premisa particular la urgente necesidad de buscar nuevas soluciones, especialmente en lo que concierne a protección contra el fuego. Si bien los resultados de la reunión de Montecarlo todavía no se conocen, ya que todavía se mantiene en discusión el tema, sí se conoce la propuesta de la delegación italiana, proposición basada en el estudio analítico de los más recientes accidentes. Si bien la propuesta es discutible desde cierto punto de vista, no puede restársele el mérito de ser el elemento de juicio más preciso hasta el presente, basado en elementos concretos y no en ideas vagas.

Según el proyecto italiano, los futuros monoplazas deberán tener la estructura —especialmente en los laterales y atrás— dispuesta y construida de manera tal que sea capaz de absorber los impactos, además de impedir cualquier tipo de enganches que pudieran producirse entre dos autos.

En líneas generales, la solución planteada a través de la propuesta italiana se asemeja, en su concreción, al prototipo de monoposto "Sigma" construido por Pininfarina en colaboración con el Ing. Forghieri (de Ferrari) y para el que también se tuvo en cuenta el planteo escandinavo sobre seguridad en carreras.

Sin entrar en los detalles de las estructuras internas de los tanques de combustible, primordial punto a discutir, Italia preconiza el tratamiento para los tanques que siguen siendo de goma pero cubiertos por una envoltura exterior en acero de alta resistencia de 1,5 mm de espesor, recubierto por una capa de aluminio esponjoso de 10 mm o aluminio compacto de 6 mm. Este último espesor podrá ser disminuido a la mitad en su plano interno a la altura del cockpit, ya que el impacto es siempre externo. Toda esta disposición conserva las reglamentaciones actuales, según las cuales los tanques no pueden exceder el plano vertical que pasa virtualmente por el medio de las ruedas. También está previsto que la carrocería se componga de una estructura metálica deformable, cuya superficie exterior deberá ser continua y envolvente, con el interior tomado al chasis por medio de elementos trasversales de fijación. El límite de la superficie exterior debe llegar pero no sobrepasar el límite determinado por el plano exterior de las ruedas. Esta estructura envolvente debe proteger íntegramente los depósitos de nafta, impedir el enganche entre autos y mejorar el perfil aerodinámico. En cuanto a la parte trasera, se prevé una estructura metálica semejante, dispuesta a lo ancho del auto, de rueda a rueda, que deberá también presentar una superficie continua, en la que estarán incluidos los guardabarros, que deberán partir desde una distancia de 10 cm del suelo hasta el borde superior de la llanta, de manera de impedir la proyección de agua sobre la pista mojada.

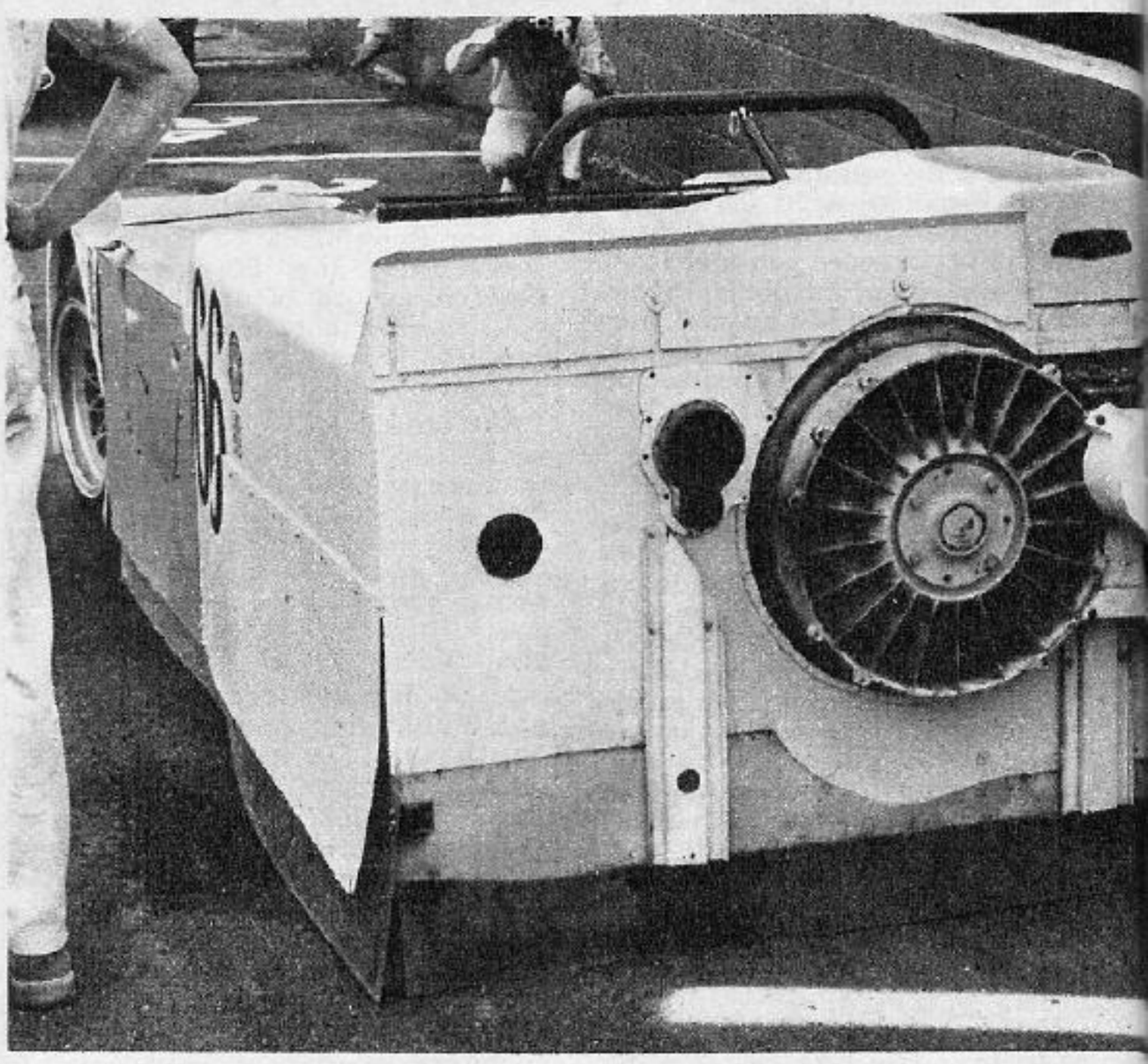
Para todo ello, las limitaciones de peso juegan un papel importante, proponiéndose a través del estudio presentado un sensible aumento de peso que estará reglamentado por las nuevas disposiciones. La cuenta da los siguientes resultados: peso de los tanques de nafta: 48 kg; peso de las protecciones laterales: 16 kg; peso de la protección trasera: 10 kg; peso a repartir entre diversos componentes a prever: 30 kg. El total del aumento es de 104 kg.

El estudio italiano es apreciable, y no se descuenta que la mayor parte de las proposiciones sean adoptadas.

De cualquier manera hay un punto muy importante que ha sido descuidado: se trata de la disposición del piloto dentro del cockpit. Es bien evidente que los pilotos, aun los de menor talla, no gozan en la actualidad de la libertad de movimiento necesaria, ya que, en caso de accidente en el que se produzcan deformaciones del chasis resulta imposible abandonar la máquina. Sería razonable que en los futuros F. 1 se estableciera un espacio mínimo interior que podría estar limitado por un prisma virtual de 60 cm de ancho por 50 cm de altura, y 80/90 cm de largo. Ella resolvería en parte uno de los problemas más graves que es el de la salida de un piloto de su auto deformado o en llamas.

REUNION DE LA ...¡SALIO

¿A qué fue a París el príncipe Metternich? A hacerse cargo de la dirección de la Comisión Deportiva Internacional [CDI] en su última reunión. Allí se decidieron cosas astutas, como volver a clasificar deportivamente en las carreras de F1, en lugar de los "largadores de oficio"; cosas sensatas, como quitarle el puntaje al GP de México; cosas poco explicables, como prohibir al sensacional Chaparral "aspiradora"; cosas seguras, como mandar jaulas protectoras para todo el mundo y cosas que mejor olvidar, como ponerles faroles a los monopostos. Leamos



La reunión de la CDI realizada en París en diciembre fue muy importante ya que fue la primera regida bajo la nueva Comisión presidida por el príncipe Metternich.

Posteriormente con el anuncio de la línea política a seguir, la reunión continuó y cada comisión atendió los puntos de mayor interés. Entre otras cosas, éstos son los ítem de mayor importancia que se discutieron:

GRAN PREMIO DE MEXICO

Se le quitó validez para el Campeonato del Mundo de 1971. La decisión fue adoptada con la base de varios informes y particularmente con la documentación fotográfica exhibida por el delegado italiano. La propuesta de suspensión fue aprobada por unanimidad salvo la abstención del delegado de los EE. UU. Para 1971 esta carrera no será sustituida por otra. Si los organizadores mexicanos lo desean, pueden organizar en la fecha prevista pero fuera del Campeonato, siempre y cuando ofrezcan las garantías concretas de que no se repetirán los hechos de años anteriores y entonces, eventualmente, solicitar se otorgue puntaje para el Campeonato Mundial del año siguiente.

CLASIFICACIONES PARA LA F 1

Entre los organizadores y los concurrentes hay tratativas en curso para un acuerdo financiero que satisfaga las pretensiones de estos últimos en cuanto a las pruebas de clasificación. En lo que hace a estas condiciones financieras la CDI ha declarado que no desea entrar en la conversación dejando actuar a las partes interesadas. Pero si se ha opuesto terminantemente a la solicitud de los concurrentes de tener dos máquinas por cada escuadra oficial clasificadas de oficio como se hacía en 1970. Lo que es curioso es que el año pasado era la Asociación de los organizadores la que quería los clasificados de oficio con el tristemente famoso Pacto de Ginebra mientras que ahora son los concurrentes los que quieren la misma cosa.

Dado que esto es netamente antideportivo la CDI ha hecho muy bien en oponerse. De resultas de esta decisión, en el Campeonato 1971 se usará el sistema deportivo de clasificación en base puramente a los tiempos obtenidos por los participantes.

Siempre en lo que respecta a F1 los organizadores habían solicitado permiso para hacer disputar algunas carreras en dos series por suma de tiempos. Seguramente con la convicción de que el espectáculo sería así más atrayente. Pero este sistema sería peligroso porque duplica los riesgos de las fases más delicadas de la carrera y la CDI ha hecho saber que es contraria a ese tipo de división de los eventos.

SISTEMA CHAPARRAL

La CDI ha considerado inadmisible el sistema utilizado por Chaparral, para obtener una mayor estabilidad y adherencia mediante un efecto de depresión de la parte posterior del coche obtenido por una acción neumática; según el comunicado de la CDI este sistema no concuerda con las normas del Anexo J. Para una eventual reglamentación sobre el tema el problema será examinado junto con todos los otros relacionados a la aerodinamia sometidos al estudio de una comisión especial. Esta decisión salió a luz poco después que el Sports Car Club of America había dicho exactamente lo contrario y no es difícil imaginar que el problema se discutió debido a la insistencia del delegado inglés (solicitado por la Mac Laren). Ahora esperamos la decisión y cuáles serán las reacciones americanas dado que en 1971 la Can Am será considerada como un Campeonato Oficial de la FIA y, por ende, no podrá adoptar reglamentos que contrasten con el de la FIA; lo que no podemos comprender es que se ha hablado de efectos aerodinámicos de los cuales no hay ni uno solo en el Chaparral, o por lo menos no los hay que contraríen las normas actuales que prohíben los dispositivos móviles.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

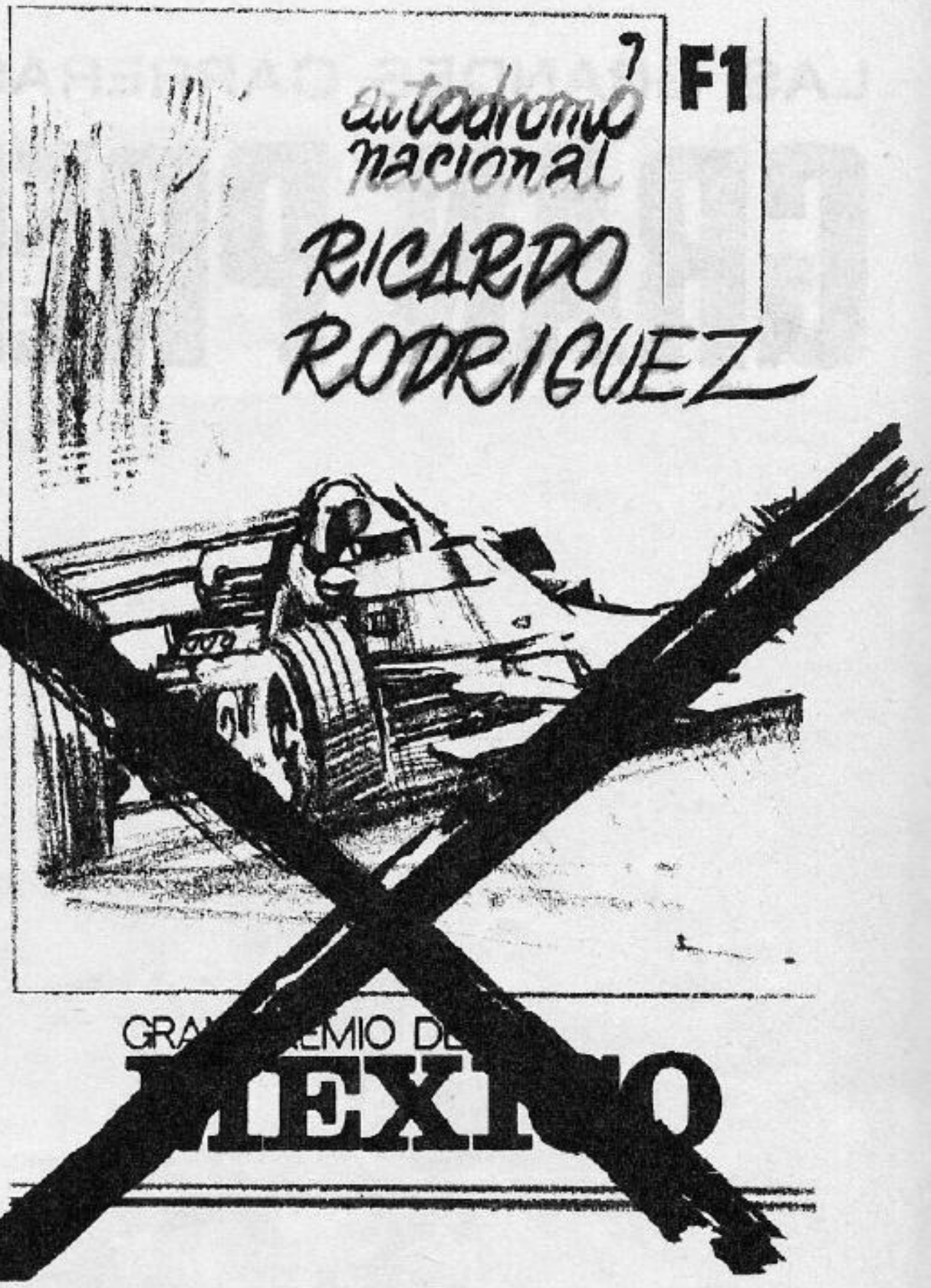
Se ha citado el hecho que las toberas de aspiración del Chaparral son móviles. En lo que respecta a esto también tendrían que ser prohibidas las turbinas, que también son móviles. En lo que ninguno se ha dado cuenta es que la Chaparral no respeta las normas que regulan la altura mínima de despeje al suelo, pero éste es un argumento que mucha gente prefiere ignorar porque sabe que muchas máquinas están por debajo de la altura mínima.

LUZ ROJA PARA LOS MONOPOSTOS

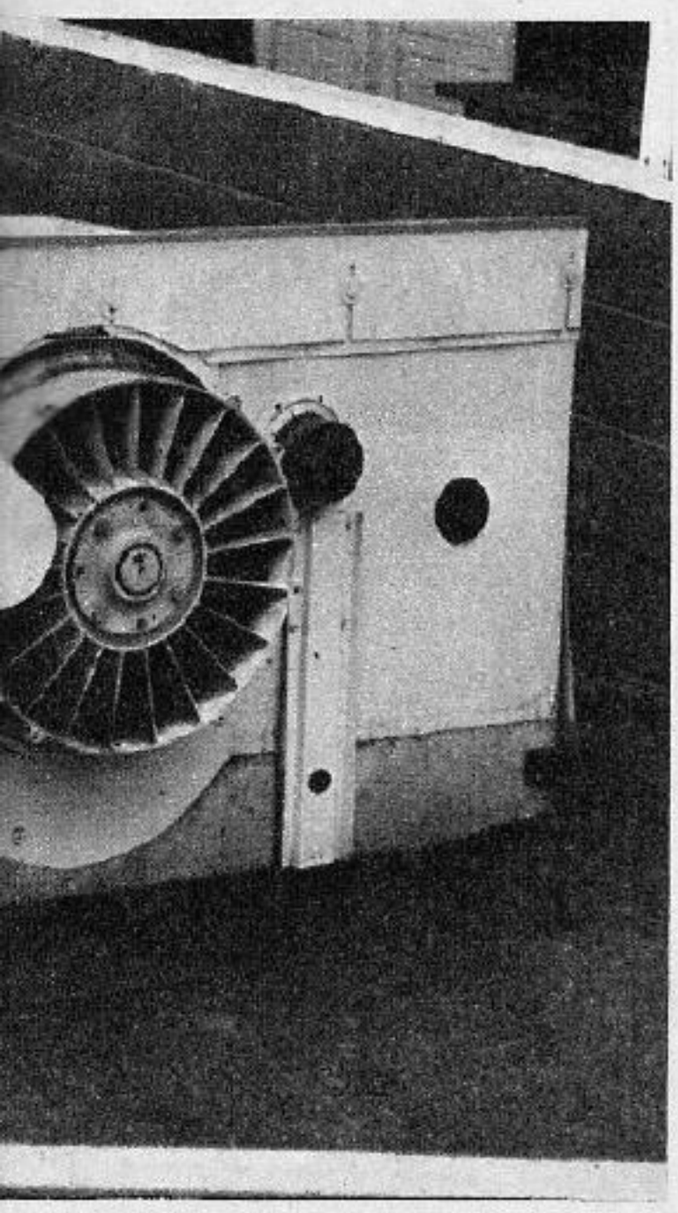
La decisión más llamativa de esta reunión es una nueva reglamentación que impone a los monopostos la obligación de montar un equipo de señalización en la parte posterior del auto de color rojo con una lámpara de 15 watts situada al centro. Este equipo luminoso deberá ser usado a juicio del comisario deportivo en caso de escasa visibilidad por niebla, lluvia u otros motivos. La misma norma será válida para las máquinas de los otros grupos como SP que ya tienen dos lucecitas laterales. Esta decisión es verdaderamente increíble justo cuando más se habla de seguridad y más se trata de eliminar las causas de incendio, la CDI impone una línea eléctrica suplementaria lo que aumenta los riesgos de corto circuito sin ninguna necesidad, porque los F1, F2 ó F3 no corren de noche. El caso del GP de Alemania del 68 citado como ejemplo no es válido porque aquella carrera no debería haberse hecho. Por otra parte si se corriera como esa vez con lluvia muy fuerte las máquinas monopostos levantan tal nube de agua que la luz roja no se vería.

BARRAS ANTIVUELCOS INTERNAS

No obstante el parecer del Bureau International de Constructeurs la CDI ha confirmado que también para las máquinas de Grupo Uno, Dos, Tres y Cuatro será obligatorio el uso de estructuras protectoras internas.

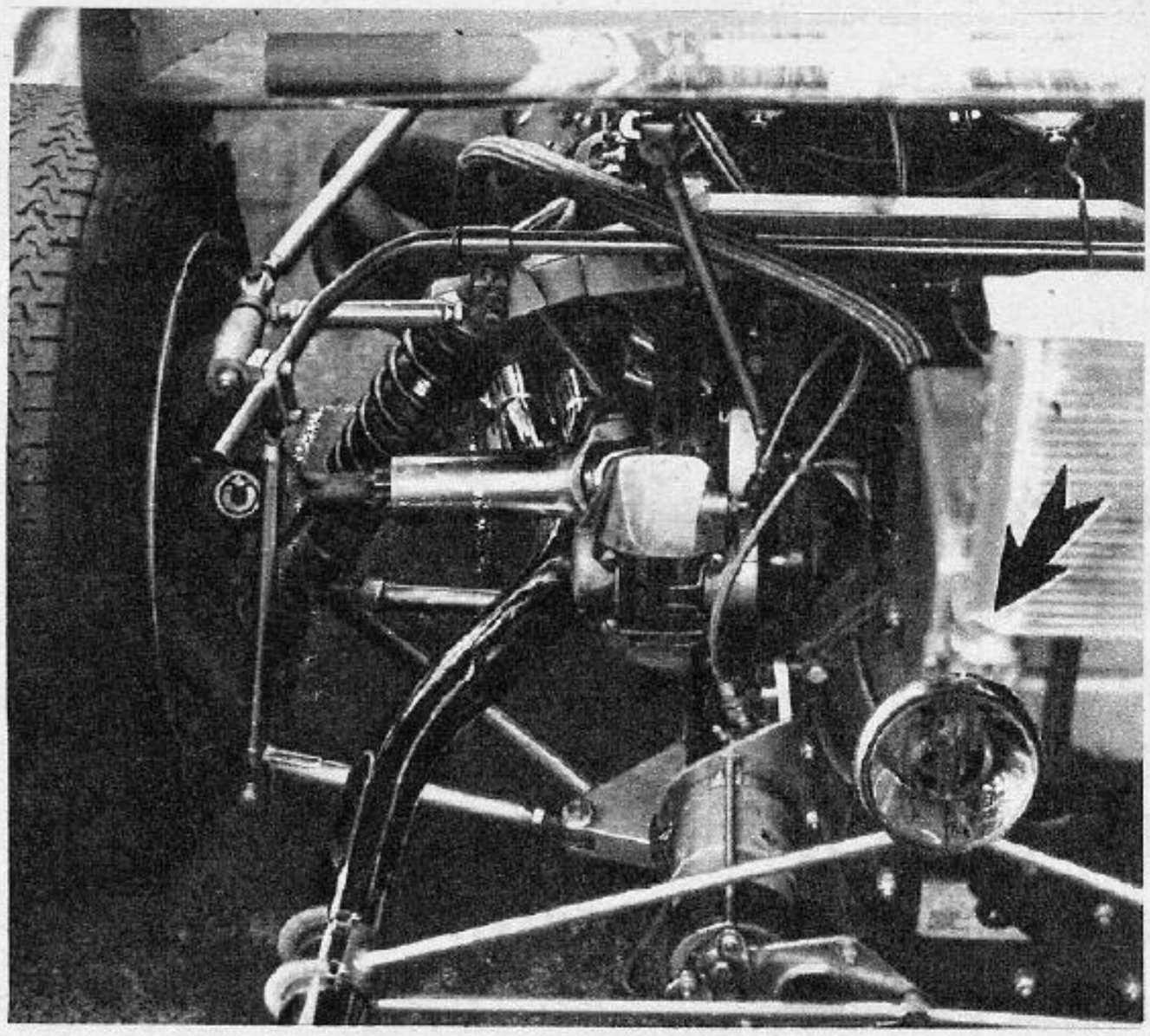


CDI: LA NUEVA LEY!



Como ya ha sucedido en otros casos, las novedades son combatidas cuando benefician a una sola marca. No va más para el Chap "aspiradora".

Arriba, izquierda: Otro que no va más —al menos con puntaje— es el Gran Premio de México. Ejemplo de lo que puede lograr un público insensato y mal educado.



Adefesio más o menos absurdo que la CDI considera útil en carreras de monopostos. Un farol de 15 watts que añade otra posibilidad de corto circuito a los ya fácilmente inflamables bólidos.

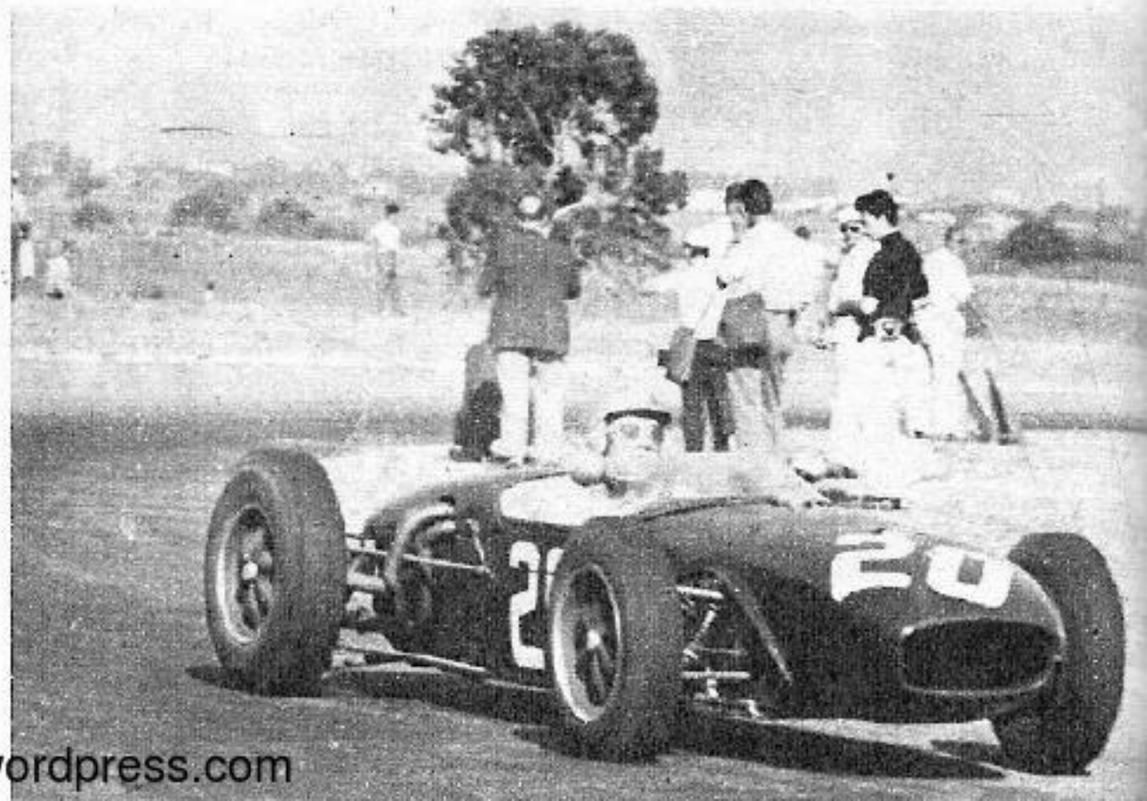
LAS GRANDES CARRERAS

GRAN PREMIO DE LA R

Luego de 11 años de ausencia los Fórmula Uno Internacionales vuelven a mostrar al público argentino sus nuevos rostros. Esta es la historia de una gran carrera

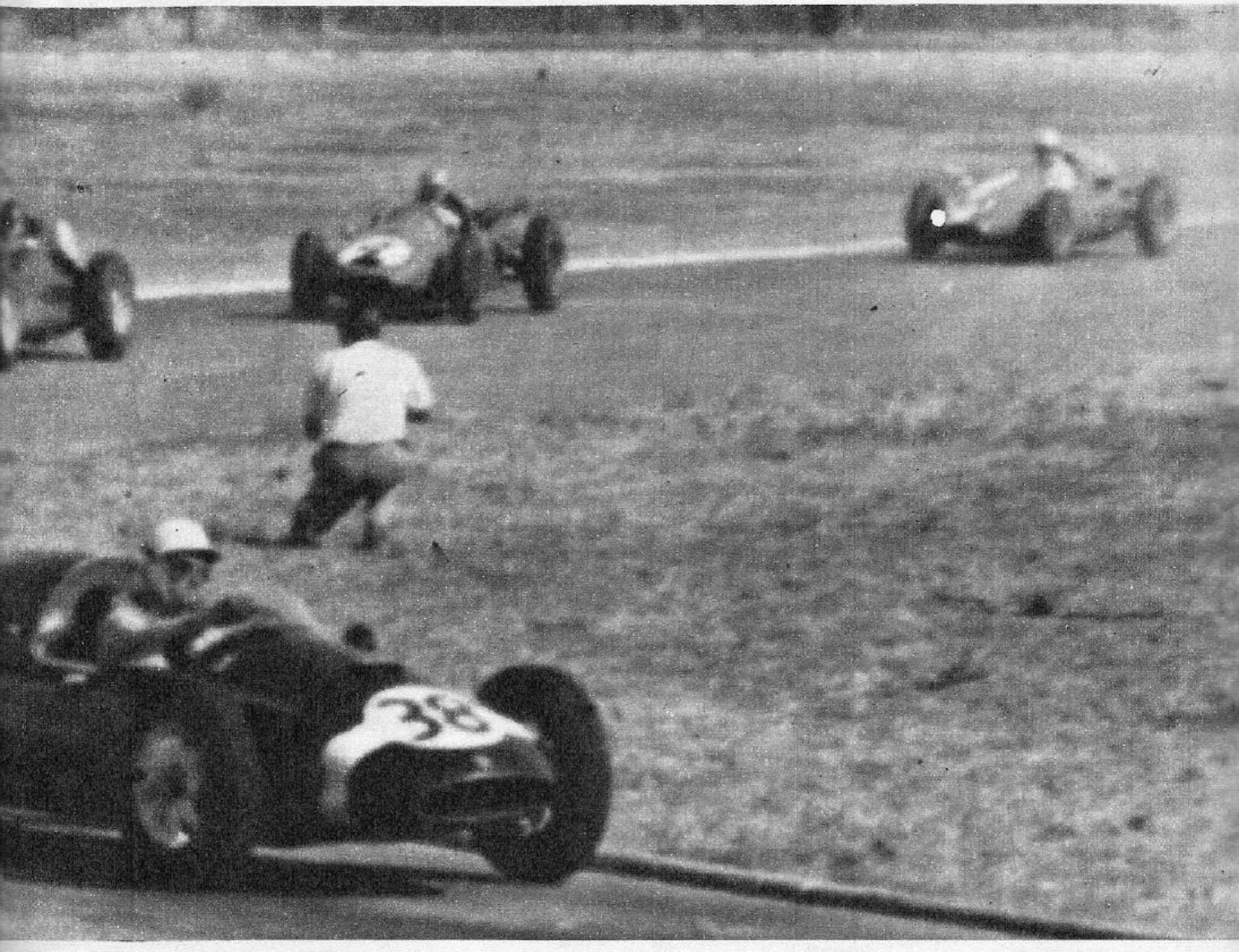
por JORGE A. AUGE BACQUE

Innes Ireland, con un Lotus-Climax, corriendo en la última edición del GP de la República Argentina (1960).



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EPUBLICA ARGENTINA



Cuando la Fórmula Libre comenzó a tomar auge en el continente europeo la Argentina, por intermedio del Automóvil Club Argentino, consiguió una fecha para realizar una carrera en el circuito de Retiro, en la Capital Federal. Corría 1947 cuando Villoresi con su Maserati 4C-1500 cm3 triunfó en la primera carrera internacional que se había hecho en nuestro país. Un año después la troupe se trasladó al circuito de los lagos de Palermo, donde Villoresi reiteró su triunfo, acosado por hombres como Ascari, Farina, Platé, Príncipe Bira, Reggie Parnell, Chico Landi, "Fifi" Etancelin, Italo Bisio, Oscar Gálvez y Pablo Luis Pesatti. Luego vinieron —en ese mismo año— los triunfos de Farina en Mar del Plata, Wimille en Rosario y nuevamente Villoresi en los lagos de Palermo como cierre de la temporada. 1949 marcó un gran año para nuestro país, ya que Oscar A. Gálvez ganó la primera carrera de la temporada, con un Alfa Romeo 308 de 3800 cm3, superando a Fangio, Eitel, Cantoni, Adriano Malusardi y el príncipe Bira. Un tercer puesto de Gálvez en la segunda carrera de Palermo lo elevó a la idolatría popular. En la tercera carrera, en Rosario, debió abandonar, ganando la carrera Giuseppe Farina con un Ferrari. Y finalmente, como broche de oro para la temporada, J. M. Fangio ganó en Mar del Plata con una Maserati 4CLT. En 1950, una nueva temporada internacional vuelve a cobrar importancia a través de dos carreras realizadas en los lagos de Palermo, una en el circuito Torreón en Mar del Plata y la restante en Rosario. Las cuatro carreras se las distribuyen equitativamente Ascari y Villoresi. Los argentinos mejor clasificados en la Temporada 1950 fueron Fangio y Benedicto Campos en Palermo y Rosario, respectivamente, con un segundo puesto cada uno.

1950 fue el año en que la FIA instituyó el Campeonato del Mundo de Conductores y la Argentina a partir de ese momento comenzó a transitar el camino del aprendizaje pa- →

ra poder lograr una fecha por el más importante campeonato del mundo automovilístico.

En 1951 el circuito de la Costanera fue escenario de una carrera sin puntos por el Mundial. Mercedes Benz viajó a la Argentina con tres viejos Mercedes tres litros con la idea de arrasar con las dos carreras. Sin embargo, Froilán González, con una Ferrari, logró el triunfo en la primera carrera seguido por Kling y Lang con Mercedes Benz y Jorge Daponte con una Maserati. La segunda carrera fue también para Froilán González, quien derrotó nuevamente a la escuadra Mercedes Benz.

POR EL MUNDIAL

En 1953, la primera carrera por el Mundial de Conductores fue un hecho. La misma se corrió bajo las limitaciones de la fórmula 2 (hasta 500 cm3 con compresor y hasta 2.000 cm3 sin compresor). Los mejores valores del automovilismo mundial se dieron cita en la calurosa Buenos Aires. Alberto Ascari y Luigi Villoresi —escudería Ferrari— se erigieron en el dúo más veloz de la carrera. Oscar Gálvez, con una Maserati 2.000, luchó convirtiéndose en uno de los hombres más tenaces del circuito, aunque un pequeño pro-



Graham Hill e Innes Ireland peleando la frenada de la horquilla, en 1959, en el Autódromo Municipal de Buenos Aires.

GRAN PREMIO DE LA REPUBLICA ARGENTINA

1953 - Circuito N° 2 (3.912,36 m) del Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

1°	Alberto Ascari	Ferrari 2000	97
2°	Luigi Villoresi	Ferrari 2000	96
3°	José F. González	Maserati 2000	96
4°	Mike Hawthorn	Ferrari 2500	96
5°	Oscar Alfredo Gálvez .	Maserati 2000	96

Promedio del ganador: 125, 747 km/h. Record de vuelta: Ascari, en 1m 48s 4 y un promedio de 129,930 km/h.

1954 - Circuito N° 2 (3.912,36 m) del Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

1°	Juan Manuel Fangio .	Maserati 2500	87
2°	José Farina	Ferrari	87
3°	José F. González ...	Ferrari	87
4°	Maurice Trintignant ..	Ferrari	86
5°	Ellie Bayol	Gordini	85

Promedio del ganador: 112,875 km/h. Record de vuelta: José Froilán González, en 1m 48s 2 y un promedio de 130,170 kilómetros por hora.

1955 - Circuito N° 2 (3.912,36 m) del Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

1°	Juan Manuel Fangio .	Mercedes Benz W196	60
2°	Stirling Crawford Moss	Mercedes Benz W196	60
3°	F. González-Trintignant	Ferrari	60
4°	Karl Kling	Mercedes Benz W196	60
5°	Jean Behra	Maserati	60
6°	Carlos Menditeguy ..	Maserati	60
7°	Mantovani-H. Schell .	Maserati	60
8°	Musso-Mantovani	Maserati	60
9°	Clemar Bucci	Ferrari	60
10°	Farina-González	Ferrari	60
11°	Trintignant-Maglioli ..	Ferrari	59
12°	Pablo Birger	Gordini	59
13°	Ellie Bayol	Gordini	58

Promedio del ganador: 118,235 km/h. Record de vuelta: Farina y Moss, en la 5ª y en la 30ª, respectivamente, con 2m 19s 5, a 121,468 km/h.

1956 - Circuito N° 2 (3.912,36 m) del Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

1°	J. M. Fangio-Musso ..	Lancia-Ferrari	98
2°	Jean Behra	Maserati	98
3°	Mike Hawthorn	Maserati	96
4°	F. Landi-Guerini	Maserati	92
5°	Oliver Gendebien	Ferrari	91

Promedio del ganador: 127,759 km/h. Record de vuelta: J. Manuel Fangio en 1m 46s 8 y un promedio de 141,877 km/h.

1957 - Circuito N° 2 (3.912,36 m) del Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

1°	Juan Manuel Fangio .	Maserati	60
2°	Jean Behra	Maserati	60
3°	Peter Collins-Musso .	Ferrari	60
4°	Mike Hawthorn	Maserati	60
5°	César Perdisa	Ferrari	59
6°	Wolfgang von Trips ..	Ferrari	59
7°	A. de Tomaso-Piotti .	Maserati	55
8°	Harry Schell	Maserati	51

Promedio del ganador: 118,907 km/h. Record de vuelta: Moss, con 1m 44s 4 y una media de 134,522 km/h.

1958 - Circuito N° 2 (3.912,36 m) del Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

1°	Stirling Crawford Moss	Cooper-Climax	80
2°	Luigi Musso	Ferrari	80
3°	Mike Hawthorn	Ferrari	80
4°	Juan Manuel Fangio .	Maserati	80
5°	Jean Behra	Maserati	78

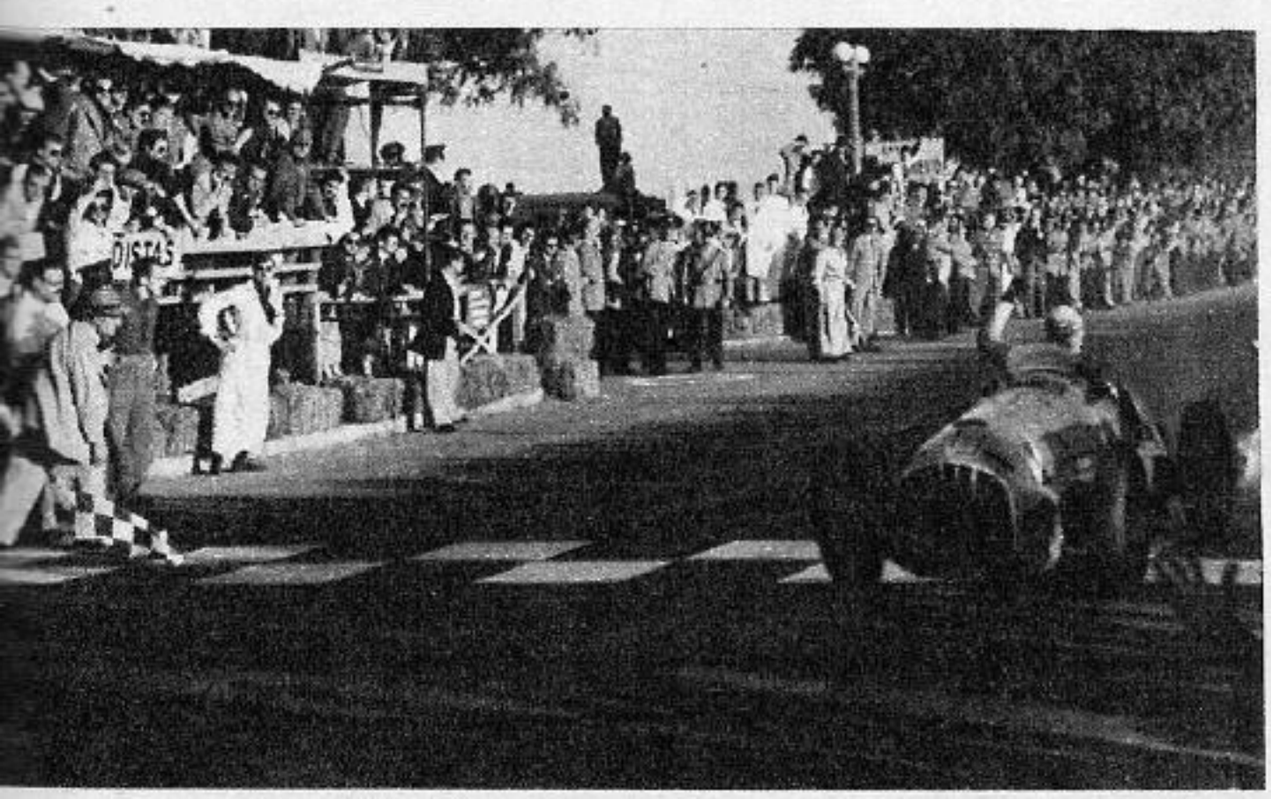
Promedio del ganador: 134,559 km/h. Record de vuelta: Fangio, en 1m 41s 8 y 138,354 km/h de promedio.

1960 - Circuito N° 2 (3.912,36 m) del Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

1°	Bruce McLaren	Cooper-Climax	80
2°	Cliff Allison	Ferrari	80
3°	Trintignant-Moss	Cooper-Climax	80
4°	Carlos Menditeguy ..	Cooper-Maserati	80
5°	Wolfgang von Trips ..	Ferrari	79

Promedio del ganador: 133,254 km/h. Record de vuelta: Moss, en 1m 38s 9 y un promedio de 142,411 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



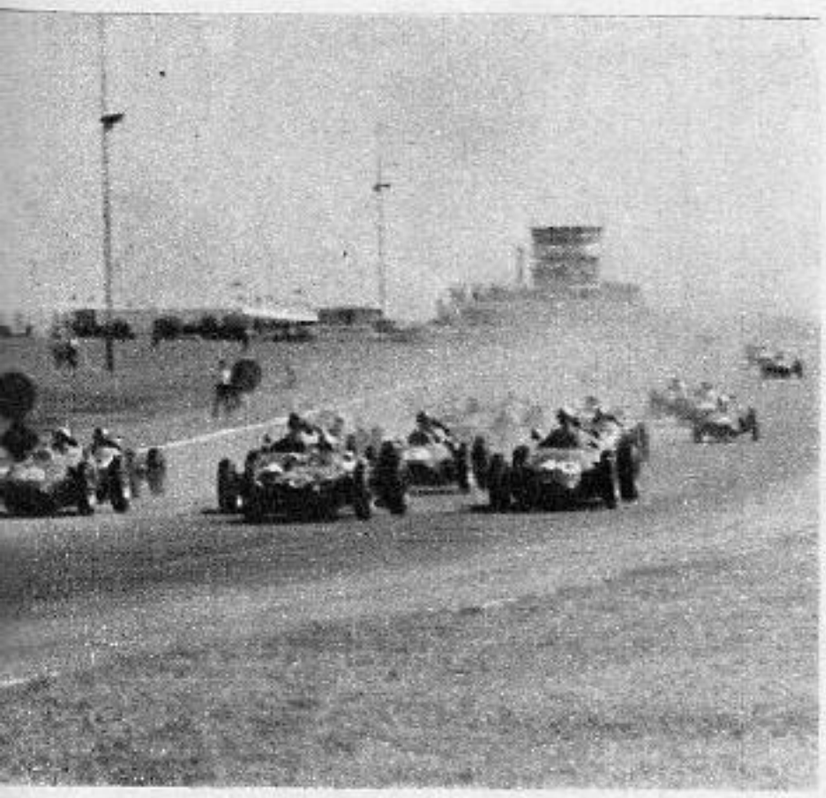
José Froilán González ganó, con su Ferrari, sobre las Mercedes Benz de Kling, Lang y Juan Manuel Fangio. Circuito de la Costanera, 1951.

blema lo relegó al 5º puesto; Alberto Ascari ganó con una Ferrari 2.000 cm3. Villoresi, González, Hawthorn y Gálvez lo siguieron en ese orden.

El circuito Nº 2 del Autódromo volvió a engalanarse en 1954 con los monstruos europeos. Ya comenzaba a regir el tope máximo de cilindrada de 2.500 cm3 para la F. 1. En la plenitud de la campaña de Fangio, el Autódromo quedó repleto. La multitud deliraba al ver que el balcarceño comenzaba a distanciarse de su más inmediato perseguidor, Farina, y de su compatriota Froilán González. La Maserati de Fangio fue inalcanzable bajo la lluvia, pese a que las Ferrari se esmeraron mucho en tratar de darle alcance.

Stirling Moss, el inglés joven, simpático y veloz llegó en 1955 con la tremenda responsabilidad de ser segundo piloto de Mercedes Benz y partenaire de Juan M. Fangio. Como estaba escrito desde el vamos, Juan Manuel se cortó en la punta muy bien custodiado por Moss, quien trataba de contener en las primeras vueltas la arremetida de Froilán González o de Trintignant que corrían ambos en una misma máquina Ferrari. Karl Kling, con el tercer Mer-

→

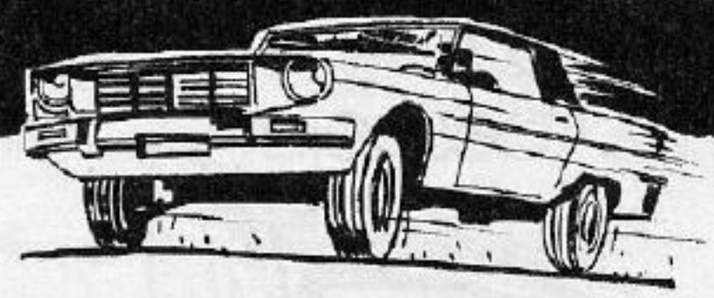


Largada del Gran Premio de la República Argentina (1960). Puntea el lote el Lotus de Ireland, lo siguen Menditeguy y Hill.



Stirling Moss, con el Cooper, a la salida del "ombú", precediendo a Bonnier y a Larry. Nótese cómo Moss mira hacia la entrada de los mixtos para calcular la distancia del pelotón. Año 1960.

"METALE FIERRO"
con
JOES
y
RAMCO



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

AROS PARA PISTON
RAMCO
Mayor potencia en el motor

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

Los Mercedes Benz en el Autódromo de Buenos Aires. Stirling Moss y Fangio peleando la punta. Ganó Fangio y Moss se clasificó segundo. 1954.

Alpha 3
nueva autoantena
electrónica
con amplificador
montado
en un retroespejo



La 1ª autoantena totalmente electrónica, discretamente ubicada en un espejo retrovisor. Sus características principales aventajan a las antenas tradicionales, eléctricas o automáticas. Se trata de una micro antena con amplificador conectado a la corriente del coche (6 ó 12 v), destacándose su amplitud de potencia frente a transmisiones débiles, mejorando la capacidad receptora de la radio.

ALPHA-3

Nuevo concepto en electrónica de recepción para radios de coches

FABRICADO POR
COMPAÑIA ELECTRONICA DEL PLATA S.A.I.C.
BAJO LICENCIA DE FUBA-HANS KOLBE Y CO Alemania
DISTRIBUYE
DISFER SA
RIO LIMAY 1537 Tel 28-7007/7460 - CAP

cedes Benz W 196, se clasificó cuarto precediendo a cuatro Maserati.

Juan Manuel Fangio vuelve a ganar en 1956, en pareja con Luigi Musso en una Lancia-Ferrari. Tres Maserati (Behra, Hawthorn y Landi lo escoltan en magnífica carrera. El más veloz en esa edición del GP de la República Argentina fue Fangio, quien estableció el record de vuelta a 141,877 km/hora.

Por cuarta vez consecutiva, Fangio volvió a ganar en el '57 con una Maserati. Su coequiper Jean Behra se clasificó segundo y Peter Collins-Luigi Musso lo hacen en tercera posición compartiendo el puesto de conducción de una Ferrari. El argentino Alejandro de Tomaso, que luego se erigiría en un gran industrial del automovilismo, se clasificó 7º en pareja con L. Piotti, con una Maserati.

1958 marca el triunfo del campeón sin corona: Stirling Crawford Moss. Con un Cooper Climax de motor trasero, Moss asombró al mundo: por primera vez en la posguerra ganaba un auto equipado con el motor atrás. Musso y Hawthorn, con Ferrari, entraron en la misma vuelta del ganador, pero bastante retrasados. Fangio y Behra, con sendas Maserati, apenas pudieron entrar entre los 5 primeros.

La última carrera por el Campeonato Mundial que se realizó en la Argentina fue la organizada en 1960 y que ganara el neocelandés Bruce Mc. Laren con un Cooper-Climax. Cliff Allison pudo colocar su Ferrari adelante de otro Cooper-Climax, el conducido por Trintignant y Moss. Carlos Menditeguy, con un Cooper Maserati, se clasificó cuarto precediendo a Von Trips con Ferrari.

De 1960 a 1971 han pasado once años. Once largos años en los que no hemos visto autos "especiales", o Fórmula 1. Hoy, los autos de la Fórmula 1 ya han estrenado la nueva pista del Autódromo Municipal y el público argentino ha vuelto a ver las máquinas especiales, puras de carrera. Este año, el G.P. de la Argentina no tuvo puntaje para el Mundial de Conductores, pero no sería nada raro que 1972 comience automovilísticamente en la Argentina. Es el deseo de todos; así lo esperamos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

OTRA VEZ MONTECARLO



Porsche System Eng. con tres autos. En la foto el 911 de Gerard Larrousse-J. C. Perramond. ¡Pata y fe, compañero!

Hace tres días se puso en marcha la 40a. edición del Rally de Montecarlo con 283 inscriptos que largaron de diez cabeceras distintas de Europa. Hoy ya estarán concentrándose en Montecarlo y en cuatro días los cómputos dirán quién es el ganador de los 12 tramos especiales de que consta el Rally. Porsche, Lancia y Alpine-Renault en guerra sin cuartel. Ford GB, ausente.

→



Esta vez no estarán los Ford Escort porque Ford de GB se ha tomado unas vacaciones. El nuevo motor les ocupa el tiempo.

OTRA VEZ MONTECARLO

Pese a que el tiempo mejoró en los últimos días, Europa sigue soportando un invierno bastante frío que entre otras cosas ha dejado las rutas en condiciones lamentables. Todo esto, según los entendidos, contribuirá para que el Rally de Montecarlo, edición 1971, sea uno de los más duros de estos últimos años que por otra parte mostraron muy poca nieve y un tiempo casi primaveral.

Por ser uno de los inviernos más fríos que Europa ha soportado y la falta de posibilidades que el clima cambie o mejore ha llevado a los equipos a prepararse concienzudamente ya que cuando lleguen los tramos cronometrados nocturnos por caminos de montaña nevados las rutas pueden estar casi intransitables.

Los tramos de concentración —que son las rutas que de las distintas cabeceras llevan a Montecarlo— que no son en ningún momento violentos o peligrosos pueden ser el primer filtro en esta ocasión, pues los pilotos tendrán que tener sumo cuidado en llegar a Mónaco con sus autos enteros después de viajar durante tres días y tres noches. La nieve y las heladas acumuladas sobre el pavimento se-

40a. RALLY MONTECARLO 1971
LISTA DE INSCRIPTOS

LARGADA DE MARRAKECH (MARRUECOS)

Nº	Concurrente	1er. Conductor - 2do. Conductor	Nac.	
2	Alpine-Renault	Nicolas, Jean-Pierre-Roure, Claude	F	Alpine-Renault
5	Alpine-Renault	Vinatier, Jean	F	Alpine-Renault
9	Alpine-Renault	Therier, Jean-Luc-Callewaert, Marcel	F	Alpine-Renault
10	Barbasio, Sergio	Barbasio, Sergio-"Kilroy"	I	Lancia
12	Alpine-Renault	Darniche, Bernard-Robertet	F	Alpine-Renault
15	Munari, Sandro	Munari, Sandro-Mannucci, Mario	I	Lancia
18	Neyret, Robert	Neyret, Robert-Trautmann, C. (Mme.)	F	Alpine-Renault
22	Alpine-Renault	Andruet, Jean-Claude-Vial, Guy	F	Alpine-Renault
28	Alpine-Renault	Andersson, Ove-Stone, David	F	Alpine-Renault
29	Hanrioud, Jean-Pierre	Hanrioud, J. P.-Chevallier, J.	F	B.M.W.
33	Ballestrieri, Amilcare	Ballestrieri, A.-Bernacchini, A.	I	Lancia
36	Jacquemain, Jean-Marie	Jacquemein, Jean-Marie-Bernard, S.	F	Alpine-Renault
68	Jabouille, Jean-Pierre	Jabouille, J. P.	F	Lancia
75	Sage, Jean	Sage, Jean-Hervieu, Paul	F	Porsche
78	De Bonis, Umberto	De Bonis, Umberto-Maiga, Silvio	I	Fiat
84	Bologna, Enzo-Maria	Bologna, Enzo-Maria-Vitalini, Pier L.	I	Lancia
101	Marnat, Jean-Louis	Marnat, Jean-Louis	F	Lancia
113	Puigdellivol, Antoni	Puigdellivol, Antoni-Hofman, Gérard	AND	Porsche
118	Escudería Montjuich	Fernández, Juan-Fernández, José	E	Porsche
139	Dubler Gestro, Francis	Dubler Gestro, Francis	F	N.S.U.
145	"Koppenhague"	"Koppenhague"	F	Lancia
149	Piger, José	Piger, José-Pages, René	F	Alpine-Renault
150	"Dan Vehme"	"Dan Vehme"	F	Lancia
158	Chevalley, Nadine (Mme.)	Chevalley, Nadine (Mme.)	F	Lancia
174	Gonzáles Cámara, Pedro	Gonzáles Cámara, P.-Quezada Aguilar	E	Seat
187	Grifoll, Ramón	Grifoll, Ramón-Salvado, José	E	BLMC-Authi
189	Casanovas, José	Casanovas, José-García, Domingo	E	Seat
192	Cavassuto, Richard	Cavassuto, Richard	MC	Alpine-Renault
196	Capra, Félix	Capra, Félix-Peyret, Michel	MC	Citroën
201	Collomb, Michel	Collomb, Michel	F	Porsche
208	Torredemer, Francisco	Torredemer, Francisco-Rosal, Luis	E	Porsche
209	Olcina Ponce, Jorge	Olcina Ponce, J.-Marta Rodriguez, J.	E	Seat
223	Madueno Leal, Antonio	Madueno Leal, Antonio-Plon, Janett	E	Seat
228	Lo Bello, Domenico	Lo Bello, Domenico-Guardiello, Umberto	I	Lancia
230	"Clery"	"Clery"-Pla Bosch, Jorge	E	Seat
235	Pregliasco, Mauro	Pregliasco, Mauro-Agnello, Venanzio	I	Lancia
240	Del Castillo Olivares, Juan	Del Castillo Olivares, Juan	E	Porsche
244	Murphy, James	Murphy, James	E	Porsche
268	Chantepie, Yves	Chantepie, Yves	MA	Ford
269	Polizzi, Claude	Polizzi, Claude	MA	Opel
270	Boucham Lamrani, Mohamed	Boucham Lamrani, Mohamed	MA	Renault
271	Rathjen, Helmut	Rathjen, Helmut- Buhk, Jürgen, Dr.	D	B.M.W.
278	Boucher, Pierre	Boucher, Pierre-Bonvalot, Bernard	F	Alpine-Renault
285	Busso Olivan, Jorge	Busso Olivan, Jorge-Garriga Cusell, E.	E	Renault

RALLY DE VETERANOS

287	Branche, Jean	Branche, Jean-Dubois, René	F	Porsche
288	Davagnier, Louis	Davagnier, Louis	F	Peugeot
289	Pathey, Hubert	Pathey, Hubert	CH	Alpine-Renault
293	Fábregas-Bas, Salvador	Fábregas-Bas, Salvador-Apezteguía	E	Seat
297	Thivillier, Roger	Thivillier, Roger-Noix, Marcel, Dr.	F	Ford

LARGADA DE REIMS (FRANCIA)

14	Barailler, Jean-Louis	Barailler, J.-L.-Fayel, Jean-Philippe	F	Alfa-Romeo
16	Laurent, Claude	Laurent, Claude-Marche, Jacques	F	DAF
23	Club Porsche Romand	Haldi, Claude-Chapuis, Eric	CH	Porsche
26	Ballot-Lena, Claude	Ballot-Lena, Claude	F	B.M.W.
27	Verrier, Guy	Verrier, Guy-Murac, Francis	F	Alfa-Romeo
43	Palmer, Stanley	Palmer, S.-Nicholson, Felicity (Mme.)	GB	Porsche
47	Talamona, Louis	Vautrin, Bernard-Talamona, Louis	F	Renault
57	Franklin, Tommy	Franklin, Tommy-Delserre, Serge	F	Ford
71	Curien, Jean-Marie	Curien, Jean-Marie-Fontaine, Michel	F	Chrysler
74	Poirot, Christian	Poirot, Christian	F	Porsche
89	Salphati, Charles	Salphati, Charles-Hacq, Jean	F	Lancia
91	Carlier, Jean-Pierre	Carlier, Jean-Pierre	F	Fiat
94	Harris, Douglas	Harris, Douglas-Hayward, Mick	GB	Ford
98	Luijbregts, Wim	Luijbregts, Wim-Luijbregts, Kees	NL	DAF
110	Houel, Georges	Houel, Georges	F	Porsche
116	Rouget, Jean-Pierre	Rouget, Jean-Pierre-Sarrus, Jean	F	Alpine-Renault
117	Vincent, Francis	Vincent, Francis-Salustri, Richard	F	Opel
126	Bordes, Nicolas	Bordes, Nicolas	F	Porsche
127	Buchet, Claude	Buchet, Claude-Guyomard, Hervé	F	BLMC
128	"Christine"	"Christine"-"Biche"	B	Alfa-Romeo
152	Masson, Jean-Claude	Masson, Jean-Claude-Pourre, Jean-Paul	F	Mercedes
160	Imbert, Roland	Imbert, Roland-Fouquet, Michel	F	Alfa-Romeo
166	"Gedehem"	"Gedehem"-Laverne, Vincent	F	Porsche
185	Hulsman, Jan	Hulsman, Jan-Michielsen, Yvo	B	Porsche
199	Kroesemeijer, Cornelis	Kroesemeijer, Cornelis	NL	DAF
202	Gendre, Jacques	Gendre, Jacques	F	Renault

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El batallón de los Renault-Alpine tratará de alzarse con Montecarlo de una vez por todas. Hace años que están en la lucha.

rán el peligro latente durante ese primer tramo que es, en general, tranquilo y que se hace a ritmo de turismo veloz.

La noticia más importante del 40º Rally de Montecarlo es, sin duda, la no participación del equipo Ford de Gran Bretaña. Los Escort, en esta oportunidad, se mantendrán en sus garajes en las afueras de Londres y tanto Piot, Clark, Mikkola y otros estarán inactivos durante la primera prueba puntable por el Campeonato Europeo de Rally. En cambio Porsche irá en forma oficial con tres unidades que se encomendaron al ya ganador de la prueba monegasca: Waldegaard - Helmer y a sus compañeros Gerard Larrousse y Aake Anderson. Cada uno con un correspondiente Porsche 911 de 2.200 cm3. Muchos HP y experiencia en este tipo de pruebas que hacen que junto a los Alpine-Renault y los Lancia Fulvia sean favoritos.

Los franceses, por su parte, deseosos de ganar con sus Alpine el Rally de Montecarlo, no escatimaron francos y se presentaron a la largada de Marruecos con seis unidades preparadas en fábrica. Los pilotos que llevan la responsabilidad y la esperanza de miles de franceses sobre sus espal-

→

224	Gendreau, Daniel	Gendreau, Daniel	F	Renault
229	Dolk, Bert	Dolk, Bert-Klein, J.	NL	DAF
236	Snobeck, Dany	Snobeck, Dany-Gitter, Jean-Claude	F	Renault
248	Lafont, Pierre	Lafont, Pierre	F	Opel
253	Develay, Georges	Develay, Georges-Develay, René	F	Renault
261	Broutin, Christian	Chollet Jean-Brontin Christian	F	N.S.U.
263	Milpas, Sylvain	Milpas, Sylvain	B	N.S.U.

LARGADA DE FRANCFORT (ALEMANIA OCC.)

Nº	Concurrente	1er. Conductor - 2do. Conductor	Nac.	
4	Warmbold, Achim	Warmbold, Achim-Mehmel, Hans	D	B.M.W.
32	Maublanc, Pierre	Maublanc, Pierre-Dreyfus, Daniel	F	B.M.W.
38	Koob, Nicolas	Koob, Nicolas-Brandenburger, Jos	L	B.M.W.
40	Asmus, Eberhard	Asmus, Eberhard-Piehler, Helmut	DDR	Trabant
54	Lang, Hans	Lang, Hans-Muhling, Peter	D	N.S.U.
55	Rack, Horst	Rack, Horst-Kohler, Helmut	D	Porsche
64	Dehnelt, Hubert	Dehnelt, Hubert-Lowenhardt, Jens	D	Opel
72	Ullmann, Hans	Ullmann, Hans-Lange, Werner	DDR	Trabant
73	Eymann, Dr. Dieter	Eymann, Dr. Dieter-Fuchs, Heidi (Mlle.)	D	Ford
79	Hommel, Peter	Hommel, Peter	DDR	Wartburg
82	Gries, Günther	Gries, Günther	DDR	Wartburg
86	Galle, Franz	Galle, Franz-Müller, Jochen	DDR	Trabant
88	Ullemeyer, Norbert	Ullemeyer, Norbert-Knobel, Klaus	D	B.M.W.
90	Culmbacher, Egon	Culmbacher, Egon	DDR	Wartburg
92	Vermeulen, Huub	Vermeulen, Huub-Lammerts, Robert	NL	Opel
93	Springer, Joachim	Springer, Joachim	D	Opel
99	Werner, Hannelore (Mme.)	Werner, H.-Dencker-Andersen, Oda	D	B.M.W.
100	Ottensmann, Peter	Ottensmann, Peter-Linzen, Peter	D	Porsche
119	Levy, Wolfgang	Levy, Wolfgang-Diemer, Wolfgang	D	B.M.W.
122	Kuhlewein, Günther	Kuhlewein, Günther-Golz, Klaus	D	Autobianchi
125	Hohnholt, Jürgen	Rumpfkeil, Peter-Hohnholt, Jürgen	D	Opel
141	Motorsport-Club Stuttgart	Schuller, Hans-Herrmann, Edgar	D	B.M.W.
144	Schaefer, Gerd	Schaefer, Gerd-Bitter, Wolfgang	D	B.M.W.
147	Schafer, Peter	Freienstein, Werner-Schafer, Peter	D	B.M.W.
153	Bohne, Holger	Bohne, Holger-Kathmann, Hugo	D	B.M.W.
171	Dorr, Siegfried	Dorr, Siegfried-Hoyer, Heinz	D	B.M.W.
182	Gellert, Heinz	Gellert, Heinz-Bins, Horst	D	Ford
200	Lerche, Helmut	Lerche, Helmut-Von Barby, Klaus	D	DAF
231	Oldenkott Tob. and Pipes Racing	Schickentanz, Clemens	D	Porsche
245	Winther, Jens	Winther, Jens-Jorgensen, Henning	DK	B.M.W.
246	Krisp, Werner	Weiss, Klaus-Krisp, Werner	D	DAF
249	Johannessen, Dag	Johannessen, Dag-Hansen, Gilbert	N	Alfa-Romeo
252	Van Beek, Ted	Van Beek, Ted	USA	Ford
257	Fritzinger, Klaus	Fritzinger, Klaus-Zapf, Gernot	D	Ford
259	Petersen, Peter	Petersen, Peter-Sonnemann, Hans	D	Lancia
272	Schimpf, Eckhard	Schimpf, Eckhard-Raue,Helmut	D	Porsche
277	Mahr, Otto	Mahr, Otto-Walter,Horst	D	Opel
279	Kaltenbach, Klaus	Kaltenbach, Klaus-Stratz, Fritz	D	B.M.W.
282	Müller, Siegfried	Müller, Siegfried-Raven, Manfred	D	Mercedes

RALLY DE VETERANOS

290	Prince Paul Metternich	P. P. Metternich-Barón de Graffenried T.	D	Volkswagen
292	Von Hanstein, Fritz Huschke	Von Hanstein, F. H.-Greger, Sepp	D	Volkswagen
296	Mueller, Peter Max	Mueller, Peter Max-Polensky, Helmut	D	Volkswagen

LARGADA DE GLASGOW (ESCOCIA)

53	The Scotsman	Cowan, Andrew-Syer, Johnstone	GB	BLMC
59	Smith, Rosemary (Mme.)	Smith, R. (Mme.)-Watson, Alice (Mme.)	IRL	Lancia
81	Michailidis, Andreas	Michailidis, Andreas	GB	Sunbeam
134	Rees, Alun	Rees, Alun-Thomas, Hywel	GB	Ford
151	Craigie, Robert	Craigie, Robert-McAllister, Richard	IRL	BLMC
205	Pond, Terry	Pond, Terry	GB	Lancia
210	Roberts, Clive	Roberts, Clive-Skellern, Peter	GB	Ford
232	Pinder, Roy	Pinder, Roy-Pinder,Michael	GB	Fiat
237	Vacarezza, Ernesto	Vacarezza, Ernesto	RA	Fiat
250	Major Hemsley, John	Major Hemsley, John	GB	BLMC

LARGADA DE MONTE-CARLO (MONACO)

20	Greder, Henri	Greder, Henri	F	Opel
25	Ragnotti, Jean	Ragnotti, Jean-Thimonier, Pierre	F	Opel
34	Pianta, Giorgio	Pianta, Giorgio-Miracolo, Fabio	I	Alfa-Romeo
35	"Beaumont"	"Beaumont"-De la Grandrive, M. (Mme.)	F	Opel
42	Trautmann, René	Trautmann, René	F	Autobianchi
51	Rubbieri, Fulvio	Rubbieri, Fulvio-Cavriani, Franco	I	Fiat
52	Dubos, Roger	Dubos, Roger-Martin, Roger	F	Autobianchi
56	Pons, Gianfranco	Pons, Gianfranco-"Balo"	I	Renault
62	Aro-Yhtmyma Oy Autokeskus	Aaltonen, Rauno- Easter, Paul	FL	Nissan
67	Saurel, Jean	Saurel, Jean-Turuani, Auguste	F	Citroën
70	Fall, Tony	Fall, Tony-Wood, John	GB	Nissan
76	Van Bergen, Ewold	Van Bergen, E.-Van Begen, M.-A. (Mme.)	ZA	Nissan
80	Baj Macario, Emilio	Paleari Hensaler, Emilio-Baj Macario, E.	I	Fiat
95	Innocente, Luigi	Innocente, Luigi-Maschietto, Paolo	I	Lancia



Kallstrom-Haggbom ganó el RAC Rally del año pasado. Es piloto oficial de Lancia y tratará de revalidar títulos.

Nº	Concurrente	1er. Conductor - 2do. Conductor	Nac.	
112	Bonomelli, Ennio	Bonomelli, Ennio	I	Porsche
121	Ollier, Michel	Ollier, Michel-Durand, Jean-Pierre	F	B.M.W.
131	Saby, Bruno	Saby, Bruno-Moyet, Bernard	F	Ford
133	Delalande, Martial	Delalande, Martial	F	Ford
142	Ratto, Gabriel	Ratto, Gabriel-Pisani, Jacques	MC	N.S.U.
143	Grskovich, Umberto	Grskovich, Umberto-Pozzan, Antonio	I	Lancia
154	Mathieu, Jacques	Mathieu, Jacques	F	Fiat
157	Robini, Michel	Robini, Michel-Lockwood, Robert	F	Alpine-Renault
162	Sager, Fergus	Sager, Fergus-Thompson, Hugh	S	BLMC
163	Schon, Giorgio	Schon, Giorgio-Ilotte, Mario	I	Porsche
178	Dery, Jean-Louis	Dery, Jean-Louis-Hugon, Gérard	F	Renault
179	Kaja, Alexander	Kaja, Alexander-Breza, Günther	A	B.M.W.
184	Dorche, Christian	Dorche, Christian-Pallanca, Jean	F	Alpine-Renault
186	Avenoso, Michele	Avenoso, Michele-Ferrari, Tony	I	Fiat
197	Bertorelli, Leo	Berterolli, Leo-Hilliard, Peter	GB	Ford
198	Jallol, Alain	Jallot, Alain-Marion, Gérard	F	Fiat
221	Fara, Roberto	Fara, Roberto-Allegretti, Nicola	I	Opel
227	Richard, Raymond	Richard, Raymond	F	Mazda
247	Adonto, Roger	Ambrosini, René-Adonto, Roger	MC	Porsche
258	Viglietta, Matteo	Viglietta, Matteo	I	Citroën
273	Tagliamonte, Giovanni	Tagliamonte, Giovanni	I	Fiat
275	Hermet, Gérard	Hermet, Gérard-"Alkucy"	F	DAF

LARGADA DE ALMERIA (ESPAÑA)

50	Gaillardon, Jean-Pierre	Gaillardon, J.-P.-Galtier, Bernard	F	Chrysler
115	Navarro, Francisco	Navarro, Francisco-Botas, Eduardo	E	BLMC
137	Gargallo, Julio	Gargallo, Julio-Ruiz-Thiery,José	E	Seat
156	Constant, Claude	Constant, Claude-Chevalier, Guy	AND	Renault
180	Lamas-Fortes, Enrique	Lamas-Fortes, E.-Lamas-Fortes, Félix	MEX	B.M.W.
195	Gómez, Angel	Gómez, Angel-Tessaro, Desiderio	E	Renault
215	Noble, York	Noble, York	USA	Ford
239	Sunsundegui, José	Sunsundegui, José	E	Renault
264	Ruiz-Valarino, Fernando	Ruiz-Valarino, F.-García del Omo, J.	E	Renault
283	Marco, Francisco	Martínez, Antonio-Marco, Francisco	E	Renault

LARGADA DE VARSOVIA (POLONIA)

1	Porsche System Eng.	Larrouse, Gérard-Perramond, Jean-C.	CH	Porsche
7	Porsche System Eng.	Waldegaard, Björn-Helmer, Lars	CH	Porsche
8	Poltinger, Walter	Poltinger, Walter-Hartinger, Johann	A	B.M.W.
17	Porsche System Eng.	Andersson, Aake-Thorszelius, Bö	CH	Porsche
21	Jager, Gehard	Jager, Gerhard-Gottlieb, Harald	A	Alfa-Romeo
30	Asa Racing Team Cibie	Chasseuil, Guy-Baron, Christian	F	Porsche
31	"Sobek"	"Sobek"-Zasada, Ewa	PL	Polski Fiat
39	Smorawinski, Adam	Smorawinski, A.-Zyszkowski, Ryszard	PL	B.M.W.
41	Walter, Hans-Joachim	Walter, Hans-Joachim-Lier, Patrick	D	Porsche
44	Mucha, Robert	Mucha, Robert-Bien, Marian	PL	Polski Fiat
45	Nowicki, Ryszard	Nowicki, Ryszard-Mystkowski, Potr	PL	Polski Fiat
48	Komornicki, Krysztof	Komornicki, Krzysztof-Krupa, Blazej	PL	Polski Fiat
60	Brink, Hans-Joachim	Brink, Peter-Brink, Hans-Joachim	D	Opel
63	Becker, Werner	Becker, Werner-Pieper, Heinz	D	B.M.W.
66	Oehm, Dr. Erhard	Oehm, Dr. Erhard-Berger, Jochen	D	Opel
77	Schmitz-Lenders, Urban	Von Bergman, B.-Schmitz-Lenders, U.	D	Ford
83	Eberhardt, Rudi	Eberhard, Rudi-Haase, Klaus	D	Porsche
85	Frohlich, Hans	Frohlich, Hans-Frohlich, Karlheinz	D	Opel
87	Porsche-Salzsburg	Janger, Günther-Wessiak, Walter	A	Volkswagen
96	Porsche-Salzsburg	Fischer, Dr. Gernot-Rader, Klaus	A	Volkswagen
97	Voltz, Günther	Heuser, Herbert-Voltz, Güunther	D	B.M.W.
114	Appel, Günther	Appel, Günther-Schmidt, Manfred	D	Opel
123	Van Lennep, Gérard	Van Lennep, Gérard	NL	Renault
135	Nielsen, Jens	Nielsen, Jens-Henriksen, Henning	DK	Volvo
138	Waldner, Kurt	Waldner, Kurt-Illig, Jürgen	D	Opel
148	Gesipa Racing Team Waldorf	Pauli, Ewald-Rausch, Horst	D	B.M.W.
161	Teves, Thomas	Teves, Thomas-Mullers, Siegfried	D	Porsche
164	Muhleck, Detlef	Muhleck, Detlef-Zepfel, Siegfried	D	Porsche
173	Weber, Peter	Weber, Peter-Wisnewski, Gert	D	B.M.W.
190	Meyendorf, Heinz	Meyendorf, Heinz-Homann, Dieter	D	B.M.W.
193	Petersen, Jorgen	Peterson, Jorgen-Jacobson, Palle	DK	B.M.W.
222	Bokmann, Ferdi	Mucher, Willi-Bokmann, Ferdi	D	B.M.W.
274	Hoffmann, Fred	Hoffman, Fred-Meyer-Dieter	D	Opel
280	Bink, Max	Bink, Max-Bergschneider, Horst	D	Ford
281	Falkenbeg, Axel	Falkenberg, Axel-Maarfeld, Reinke	D	B.M.W.
284	Hense, Horst	Hense, Horst-Leutgeb, Peter	D	B.M.W.

RALLYE DE VETERANOS

291	Wedrychowski, Adam	Rucinski, Henryk-Wedrychowski, Adam	PL	Polski Fiat

LARGADA DE OSLO (NORUEGA)

46	"Viking"	"Viking"-Dahl, Arne	N	B.M.W.
61	Ringerike, Gunnar	Ringerike, Gunnar-Karlan, Monty	N	B.M.W.
69	Gudladt, Manfred	Gudladt, Manfred	D	Porsche

OTRA VEZ MONTECARLO

das son: Nicolas, Vinatier, Therier, Andruet, Andersson (Ove) y Darniche; amén de otros muchos Alpine-Renault particulares que suman en total 18.

Los italianos alistaron por su parte varios Lancia Fulvia pero no en forma oficial ya que los concurrentes son los respectivos pilotos. Pero también fueron con la tropilla completa integrada por Barbassio, Munari, Balestrieri, Jabouille, la inglesa Rosemary Smith (conocida por el London - México) Kallstrom y Lampinen con todo el apoyo logístico que la casa Lancia opine necesario.

Pero tampoco pueden pasar desapercibidos los autos japoneses del Team Nissan-Datsun que con sus modelos 1.800 cm3 irán a buscar un triunfo similar al que consiguieron hace casi un año en el Safari de Africa. Rauno Aaltonen, piloto oficial de BMC, BMW y otras fábricas, que por ahora está vendido al oro amarillo junto a sus actuales compañeros Tony Fall, ganador de las 84 Horas del '69 con un Lancia y un desconocido llamado Ewold Van Bergen. Después los particulares que van como todos los años a ver qué pasa y equipos privados bien organizados que finalmente arriban en posicio-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



La niña mimada del ambiente. Marie Claude Beaumont y su "copilota", De la Grandive, sobre el Opel Kadett LS 1.900 cm³. Equipo Henri Greder.



Simo Lampinen y su Lancia Fulvia HF oficial durante Montecarlo, el año pasado. Uno de los nombres que siempre se barajan.

nes interesantes, como el de Henri Greder, que se dedica a preparar y correr con Opel Rally Kadett o GT junto con Ragnotti y Marie Claude Beaumont.

En la parte marcas, el record pertenece a Porsche: tiene anotados 38 autos entre oficiales y privados; 37 BMW, 23 Lancia, 21 Opel, 20 Fiat y 18 Alpine-Renault.

Hace ya tres días que el Rally de Montecarlo se puso en marcha y recién dentro de cinco se sabrá quién fue el que menos puntaje en contra obtuvo y mejor hizo las cosas en los tramos cronometrados que son en definitiva los que valen y marcan al ganador. 49 autos largaron de Marruecos, 33 de Reims, 42 de Frankfurt, 10 de Glasgow, 36 de Montecarlo, 10 de Almería, 37 de Varsovia, 28 de Oslo, 34 de Atenas y 4 de Bucarest, lo que hace un total de 283 inscriptos en total. Una buena cantidad considerando lo poco económico que resulta correr el Rally de Montecarlo.

La semana que viene acabaremos con los fraseos y nos dedicaremos al ganador y su auto. Ahhh... por supuesto, algo les vamos a contar acerca de cómo se vino desarrollando el rally.

Nº	Concurrente	1er. Conductor - 2do. Conductor	Nac.	
103	Brathen, Kai	Brathen, Kai-Antonsen, Arild	N	Ford
105	Juvberget, Gunnar	Juvberget, Gunnar-Slaererud, Rolf	N	Skoda
107	Lunde, Magne	Lunde, Magne-Faale, Johannes	N	B.M.W.
108	Bockmann, Aage	Bockmann, Aage-Torell, Tore	N	B.M.W.
109	Rue, Raymond	Rue, Raymond-Dealexandris, Guy	MC	B.M.W.
111	Johannessen, Johan	Johannessen, Johan-Carlsen, Terje	N	B.M.W.
129	Stromberg, Per	Stromberg, Per-Haraldsen, Jon	N	Volvo
130	Terp, Soren	Terp, Soren-Hojgaard, Arne	DK	Opel
136	Bakke, Per	Bakke, Per-Fredriksen, Kjell	N	Opel
146	Sigurdson, Anders	Sigurdson, Anders-Berglund, Gunnar	S	Saab
159	Banck, Erik	Banck, Erik-Jensby Pedersen, Kai	DK	Sunbeam
176	Vold-Johansen, Leif	Vold-Johansen, Leif-Steen, Knut	N	Saab
198	Tholstrup, Hans	Tholstrup, Hans	AUS	Ford
203	Wiig, Ornulf	Moller Halvorsen, Ulrich-Wiig, Ornulf	N	Ford
212	Hellum, Harald	Hellum, Harald-Hellum, Kari (Mme.)	N	Alfa-Romeo
217	Team Semperit	Hiersted, Flemming	DK	
220	Aksmar, Rune-Val	Aksmar, Rune-Val-Thoresen, Terje	N	Opel
226	Thon, Ragnar	Thon, Ragnar-Aasen, Leiv	N	BLMC
234	"Ray Fallo"	"Ray Fallo"	N	Alpine-Renault
241	Koks	Wiedenhoff	NL	Sunbeam
242	Gudim, Kjell	Gudim, Kjell-Paulsen, Kjell	N	Mazda
243	Knudtzen, Carl	Knudtzen, C.-Knudtzen, Wenche (Mlle.)	N	Saab
255	Schurer, Hans	Schmitt, Günter-Schurer, Hans	D	B.M.W.
276	Vilkas, Onni	Vilkas, Onni-Tiukkanen, Martti	SF	B.M.W.

RALLY DE VETERANOS

295	Wollert, Ingemar	Wollert, Ingemar-Falk, Nils	S	Saab

LARGADA DE ATENAS (GRECIA)

3	Kallstrom, Harry	Kallstrom, Harry-Haggbom, Gunnar	S	Lancia
6	Lampinen, Simo	Lampinen, Simo-Davenport, John	SF	Lancia
11	Paganelli, Domenico	Paganelli, Domenico-Russo, Domenico	I	Fiat
19	Ceccato, Giuseppe	Ceccato, Giuseppe-Eisendle, Helmut	I	Fiat
24	Lindberg, Häkan	Lindberg, Häkan	S	Fiat
58	Berneri, Luigi	Berneri, Luigi-Batacchi, Giorgio	I	Fiat
102	Verini, Maurizio	Verini, Maurizio	I	Fiat
124	Serblin, Gabriele	Serblin, Gabriele-Casarotto, Luigi	I	Porsche
132	Chiarva, Gianni	Chiarva, Gianni-Bartolini, Maurizio	I	Autobianchi
140	Belegris, Jean	Belegris, Jean-Arealis, Tonis	GR	N.S.U.
155	Bonacina, Bruno	Bonacina, Buno	I	Porsche
167	Bari, Giannantonio	Bari, Giannantonio-Vallini, Giuliano	I	Fiat
172	Argenti, Mauro	Argenti, Mauro-Argenti, Luigi	I	Autobianchi
175	Palikovic, Jovica	Palikovic, Jovica	YU	Alpine-Renault
177	Kresnik, Borijov	Kresnik, Borijov	YU	B.M.W.
181	"Tokai"	"Tokai"-Lepri, Angelino	I	Porsche
183	Anestis, George	Anestis, George	GR	Porsche
188	Zoubroulis, Nicos	Zoubroulis, Nicos	GR	N.S.U.
191	Kerabos, Paul	Kerabos, Paul-Alexandropoulos, Aris	GR	Triumph
194	Longarini, Francesco	Longarini, Francesco-Tagliamonte, L.	I	Lancia
204	Farini, Giovanni	Farini, Giovanni-Fassina, Antonio	I	Renault
206	Ferrero, Enrico	Ferrero, Enrico-Combe, Filippo	I	Lancia
207	Gluhak, Mladen	Gluhek, Mladen	YU	Lancia
211	Vidic, Andrej	Vidic, Andrej	YU	Saab
213	Bertassi, Gian-Angelo	Bertassi, Gian Angelo-Marchese, Felice	I	Fiat
219	Pischedda, Angelo	Pischeda, Angelo	I	Fiat
225	Batory, Mladen	Batory Mladen-Krasna, Rajko	YU	Saab
233	Berta, Giancarlo	Berta, Giancarlo-Balocco, Guido	I	Fiat
238	Chronidis, Jean	Chronidis, Jean	GR	Ford
251	Milesi, Eugenio	Dal Ben, Luciano-Milesi, Eugenio	I	Fiat
254	Campagna, Giuseppe	Campagna, Giuseppe	I	Porsche
256	Scar Autostrada	Mattiazzo, Paolo-Gualdi, Claudio	I	Alfa-Romeo
260	Rombolotti, Sergio	Rombolotti, Sergio-Rombolotti, Massimo	I	Lancia

RALLY DE VETERANOS

298	Lier, Werner	Lier, Werner-Basadonna, Ciro	CH	Porsche

LARGADA DE BUCAREST (RUMANIA)

49	"Il Pilota"	"Il Pilota"-Zanchetti, Bepy	I	Porsche
65	Tchoubrikov, Ilia	Tchoubrikov, Ikia-Tchoubrikov, Kolu	BG	Alpine-Renault
120	Pizzinato, Dino	Pizzinato, Dino-Frantz, Jean	L	Alfa-Romeo
218	Hainarosie, Florin	Hainarosie, Florin-Tiriac, Ion	R	Alfa-Romeo

Referencias: (F) Francia - (I) Italia - (B) Bélgica - (AND) Andorra - (E) España - (MC) Mónaco - (MA) Marruecos - (D) Alemania Occ. - (CH) Suiza - (NL) Holanda - (DDR) Alemania Orient. - (IRL) Irlanda - (GB) - Gran Bretaña - (RA) Rep. Argentina - (S) Suecia - (A) Sudáfrica - (MEX) México - (USA) Estados Unidos - (PL) Polonia - (DK) Dinamarca - (N) Noruega - (AUS) Austria - (GR) Grecia - (YU) Yugoslavia - (BG) Bulgaria - (L) Luxemburgo - (F) Finlandia - (R) Rumania.



En verano:
Todas las playas de
la costa atlántica
están llenas de gente.
Mejor para Ud.
En sus coches.
En sus radios portátiles
escuchan radio.
RADIO NECOCHEA!

En invierno:
Las playas atlánticas
están desiertas.
Mejor para Ud.
La gente está adentro.
Y escucha radio.
RADIO NECOCHEA!

LU 13
Todo el año mejor
Sus mensajes publicitarios
cubren 800.000 argentinos.
En una de las zonas
agrícola-ganadera-
portuarias más rica
del país!

LU 13
RADIO NECOCHEA



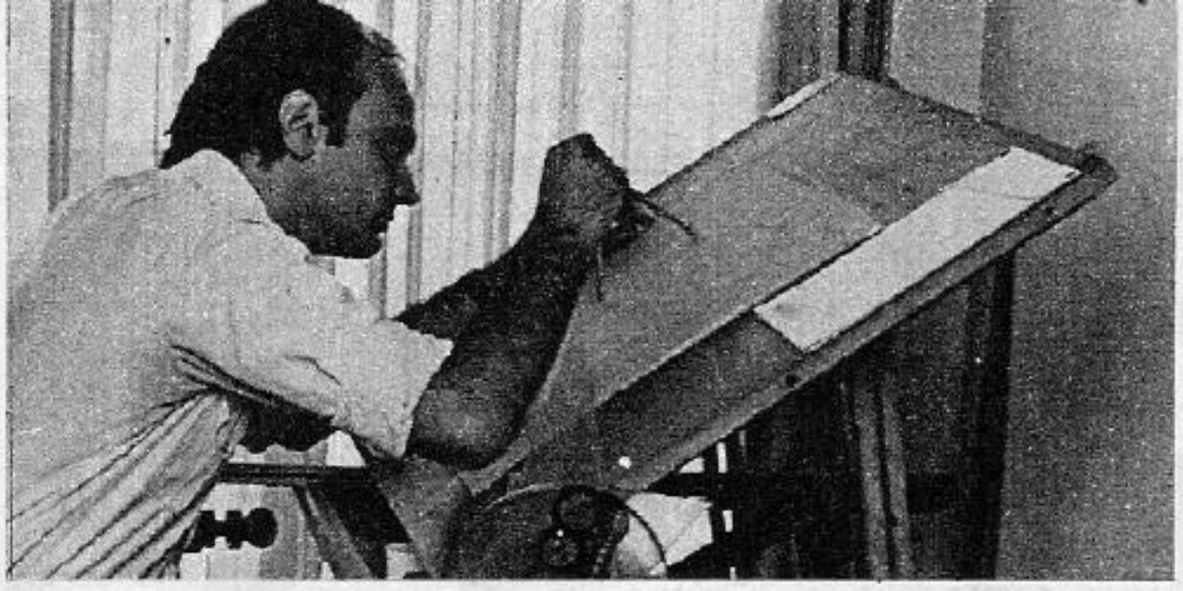
—penetra en profundidad.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CORSA



GP R. ARGENTINA
LOS AUTOS - SU TECNICA



Por: PEDRO CAMPO

LOS FIERRO POR UN CO

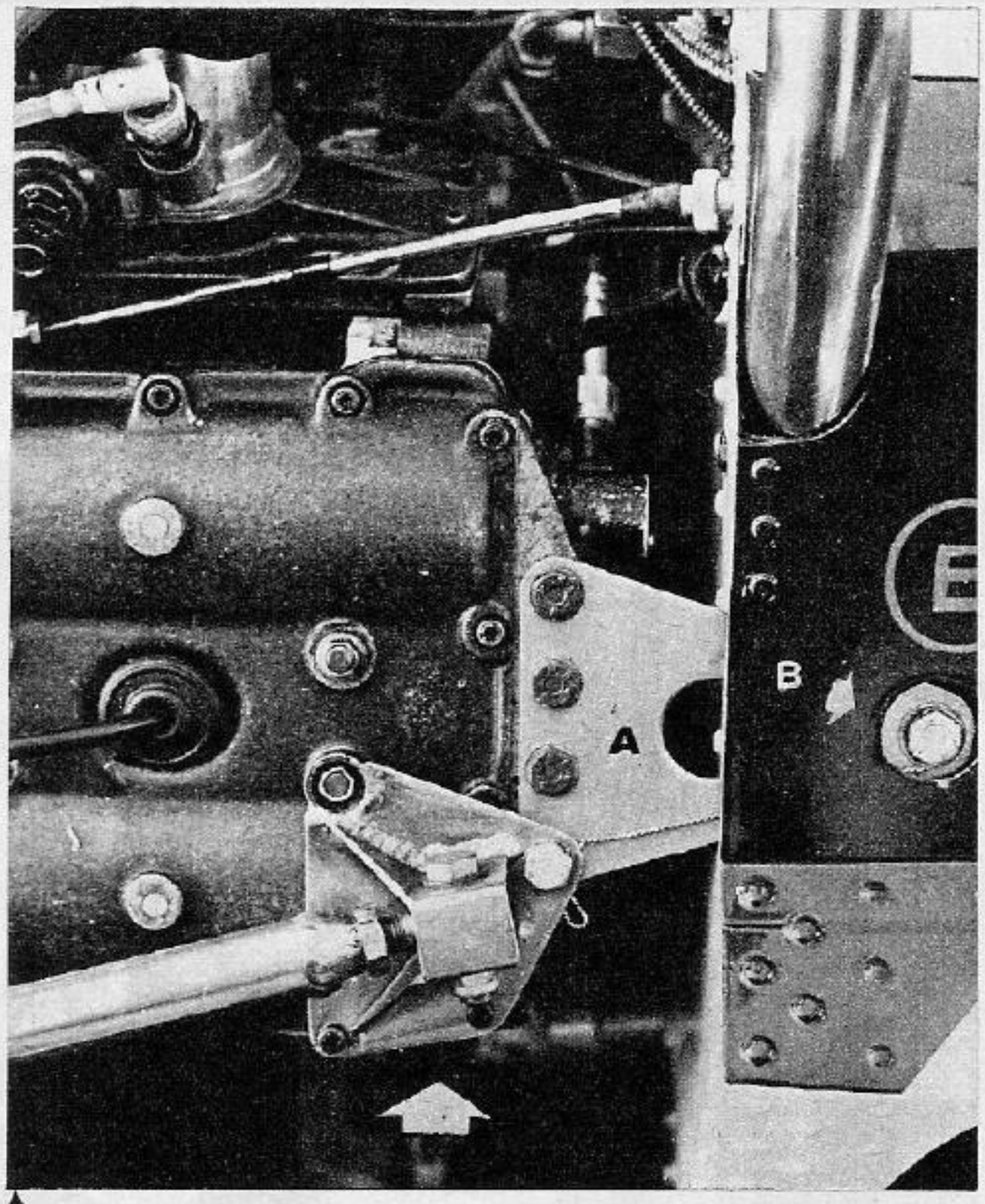
Todos están absortos con el Lotus 72. Lo considero lógico, resume el arte de la construcción de un auto de carrera, sí puede ser el mejor de todos, pero el Matra que no le va muy a la zaga, demuestra lo que puede hacer una fábrica de aviones y componentes para la industria aeroespacial cuando se vuelca (Pompidou y muuuuchos francos por medio) a demostrarle que Francia no termina en Bugatti.

Ya nadie cree en los cañitos para hacer el bastidor de un monoplaza. Mil y un remaches y chapas de dural son imprescindibles para que un monoplaza pueda llamarse moderno. Esto es cierto porque es imposible conseguir con bastidor reticulado —en monoplazas— una rigidez torsional de por lo menos 500 kg/grado, mínimo socialmente aceptado en el cerrado círculo de los constructores. Cada vez es mayor el uso de aleaciones extrañísimas como ser titanio en reemplazo de las partes construídas antes con aceros de alta aleación (igual resistencia y pesa tan solo el 48 por ciento de su similar en acero). El costo por supuesto es mucho mayor, creo que diez veces superior, pero ya hoy no se puede evitar si se quiere **estar ahí.** Esto nos lleva a que los costos hacen de un F1 actual algo solamente posible si se cuenta con un muy buen contrato con una fábrica de gomas, con una petrolera que te llene el tanque y la cuenta del banco y un laboratorio de antigripales como hace el amigo Jo Siffert, experto en llenar su auto de publicidad, en fin, la mosca mueve al mundo. Y a los autos de carrera también.

Además de los pe$o$ hay que contar con la amistad muy estrecha de Costin o Duckworth para contar con un Cosworth realmente bueno, potente, calculo que entre un Cosworth y otro puede haber 10 HP de diferencia, por eso la amistad. Hay que conseguir el que tiene los diez más... Con la goma no sucede lo mismo, todas inexorablemente tienen la misma polenta. Pero con ellas todo es cuestión de tiempo. Es decir hay que lograr que nuestro auto tenga el ultimísimo modelo de neumático, hecho con el ultimísimo grito en compuesto de caucho.

Cosworth lo impuso y todos, excepto Ferrari, ya lo han adoptado. El motor que trabaja como estructura es cosa muy común en los F1. El Cosworth fue diseñado para eso, idea que data, por lo menos que yo conozco desde el Lancia V8 (D50) diseñado por Vittorio Jano; si hasta los FA tienen un sistema parecido, si bien los chasis se extienden hasta atrás los motores van abulonados rígidamente lo cual aumenta considerablemente la rigidez. Sin lugar a dudas el motor debe colaborar con el chasis; ya está demostrado que lo hace muy bien.

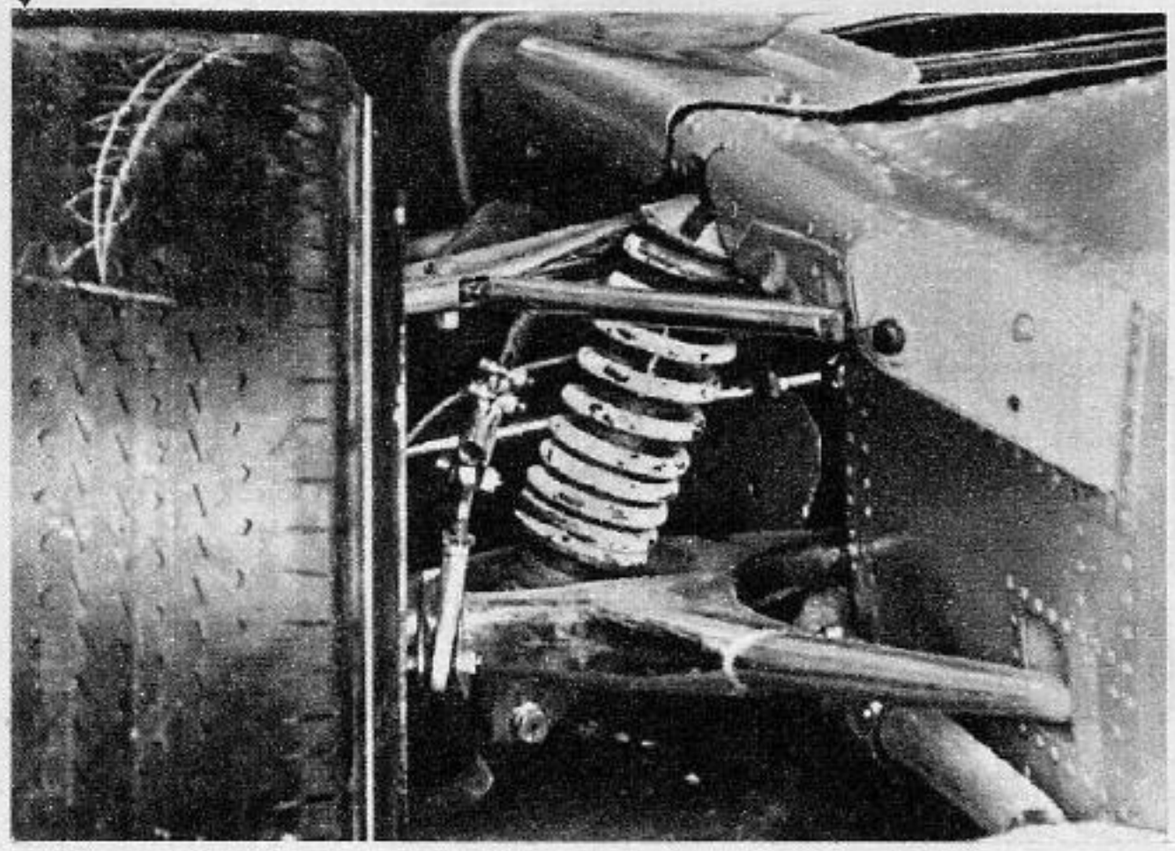
Me gustó el Lotus 72 por todo, me gustó el Matra por su pantagruélico palier trasero, me gustó Surtees TS 7 porque es lindo, me gustaron todos por la calidad de mano de obra y de diseño.

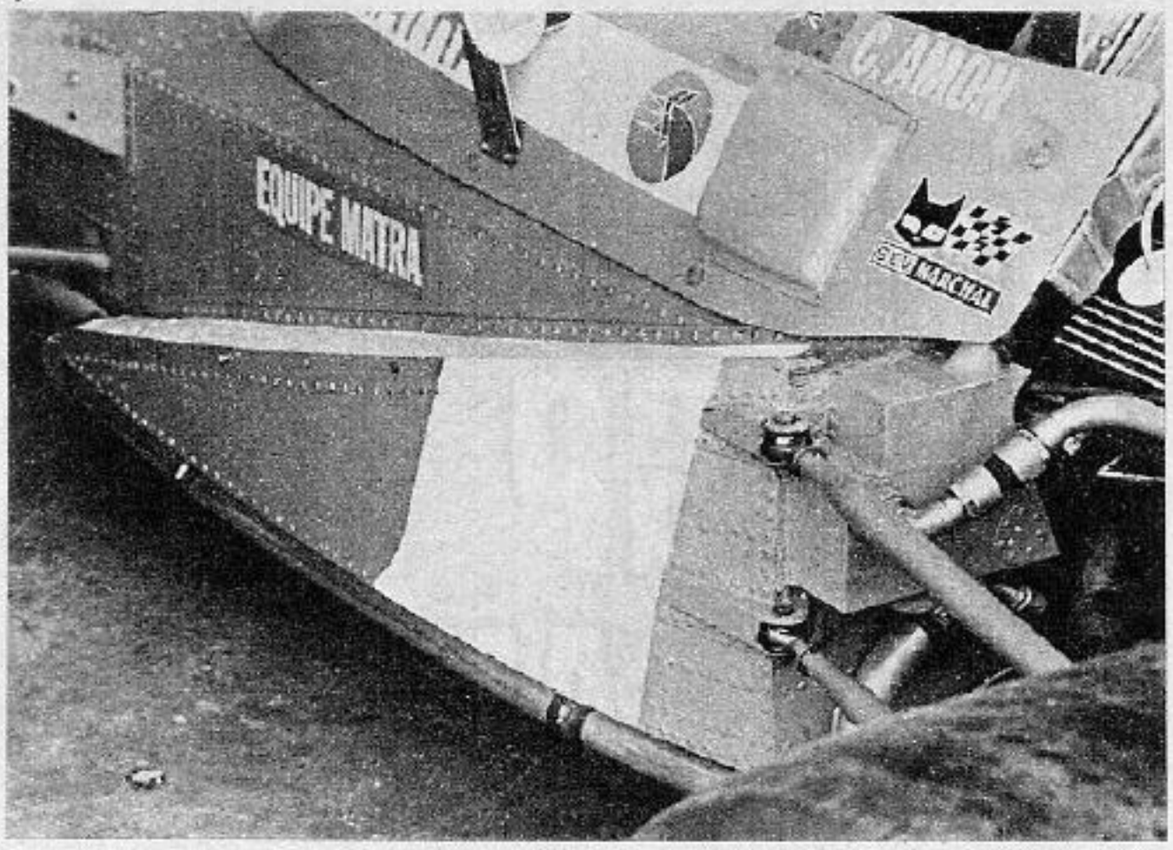


La flecha indica el anclaje del tensor superior trasero del Surtees TS7, tomado a la tapa de válvulas del Cosworth. Además que una de las cuatro vinculaciones entre el "chasis-chasis" y motor chasis, es la chapita triangular (A) fijada por cuatro buloncitos de 3/8 en la tapa del Cosworth y con un bulón (B) al monocasco.

Tanque de nafta triangular en el Matra. Sirve además como spoiler. Mil remaches, bueno se ven 876 nada más; hacen que todas las chapas y chapitas de AU 4 G no se desparramen en la primera horquilla. Notar que a uno de los ángulos del tanque se fijan los anclajes de los tensores de la suspensión trasera.

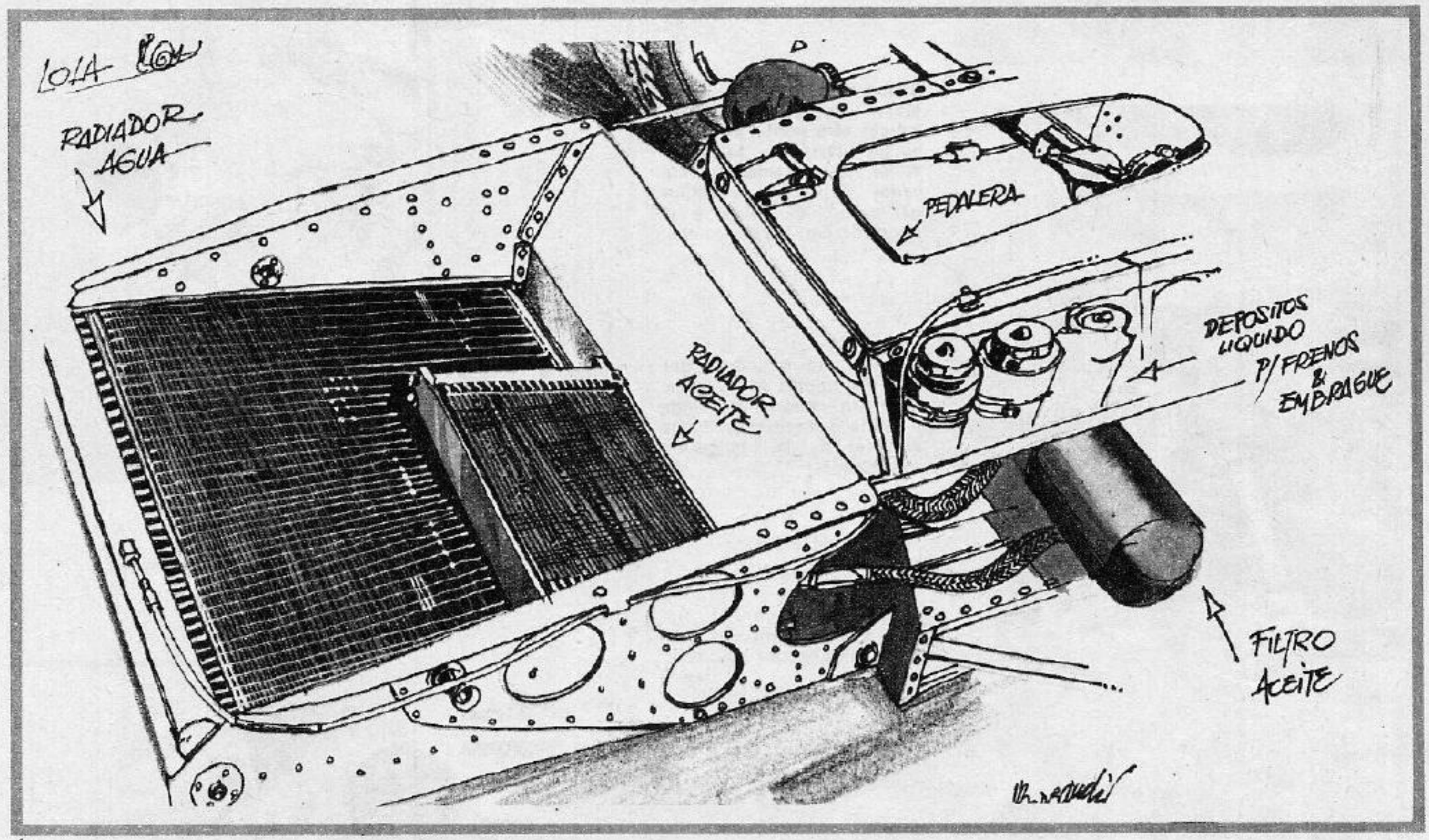
Suspensión delantera del Matra MS-120. Resorte de dureza variable por variación del paso y brazo inferior de chapa de acero soldada por un francesito delirante por la autógena.





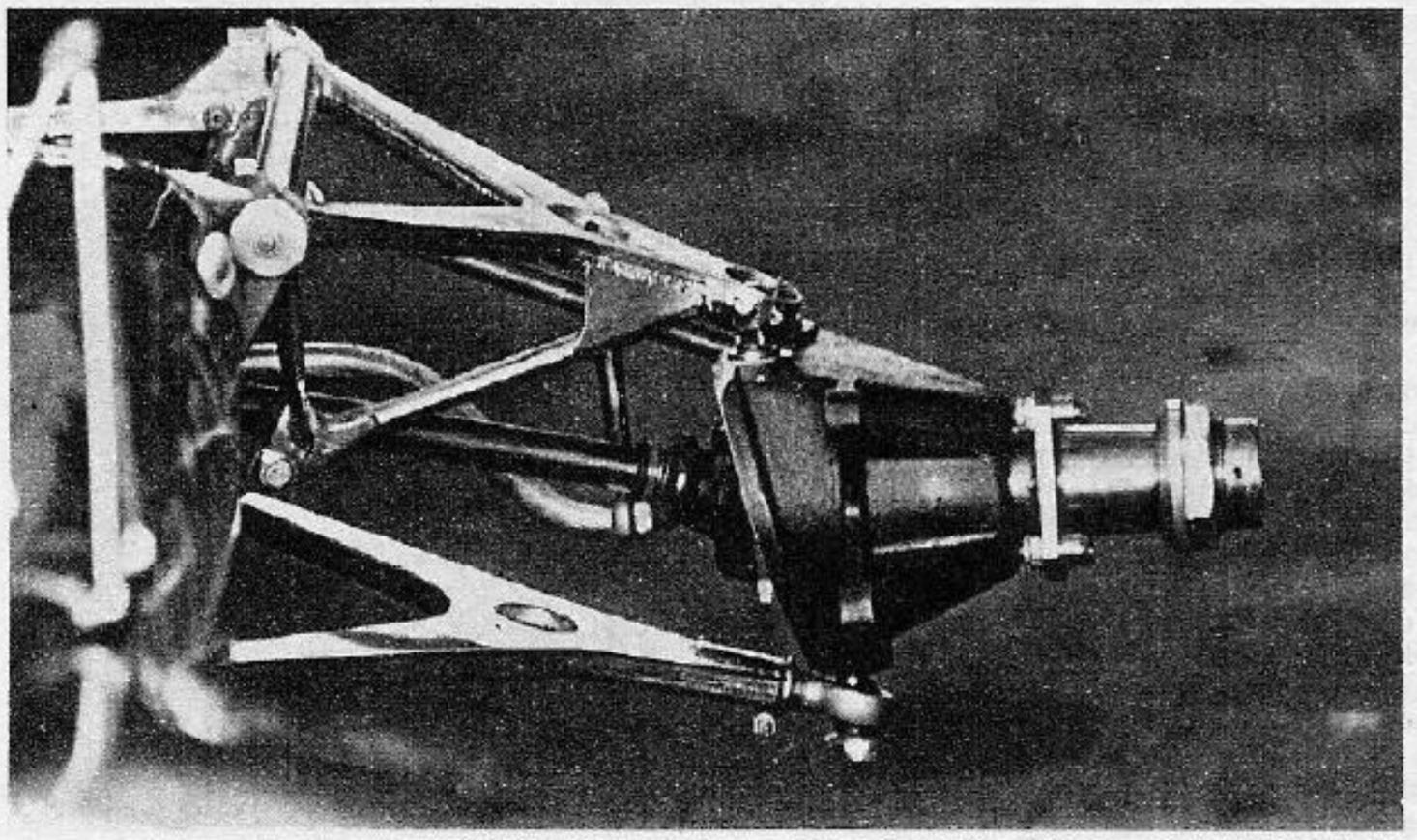
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

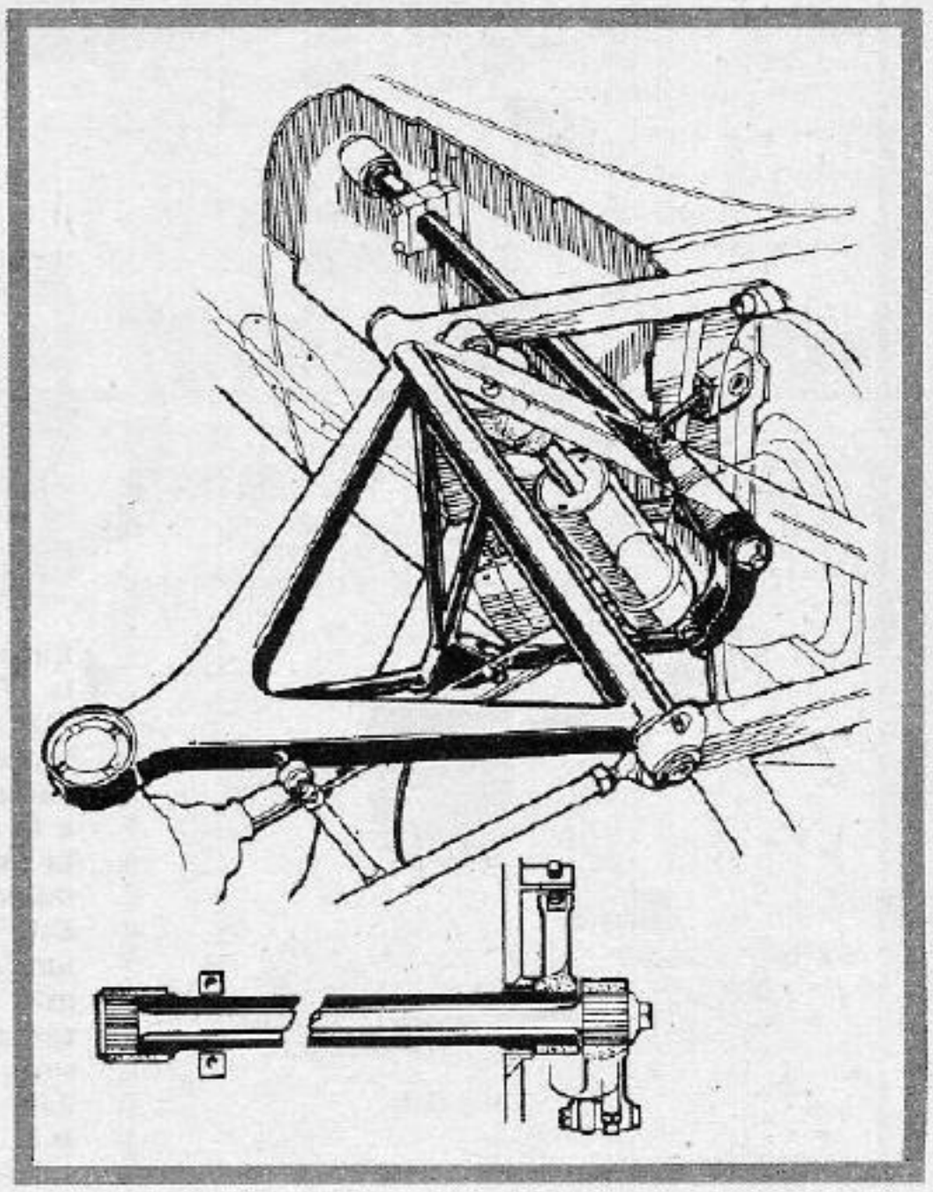
S IMPORTADOS VISTOS
NSTRUCTOR ARGENTINO

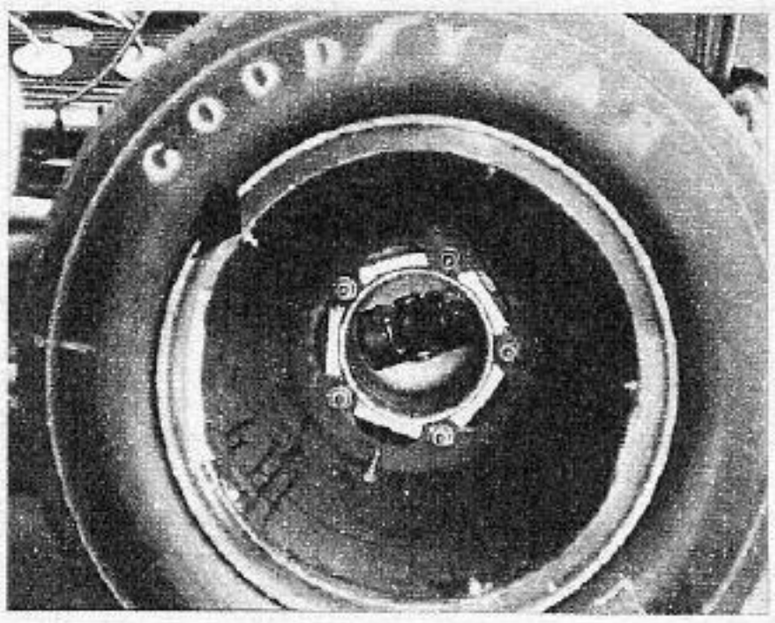


▲ El Lola FA visto por Bergandi. El resto del auto no lo dibujó porque en la casa la patrona lo esperaba con una lata de vizcacha en escabeche.

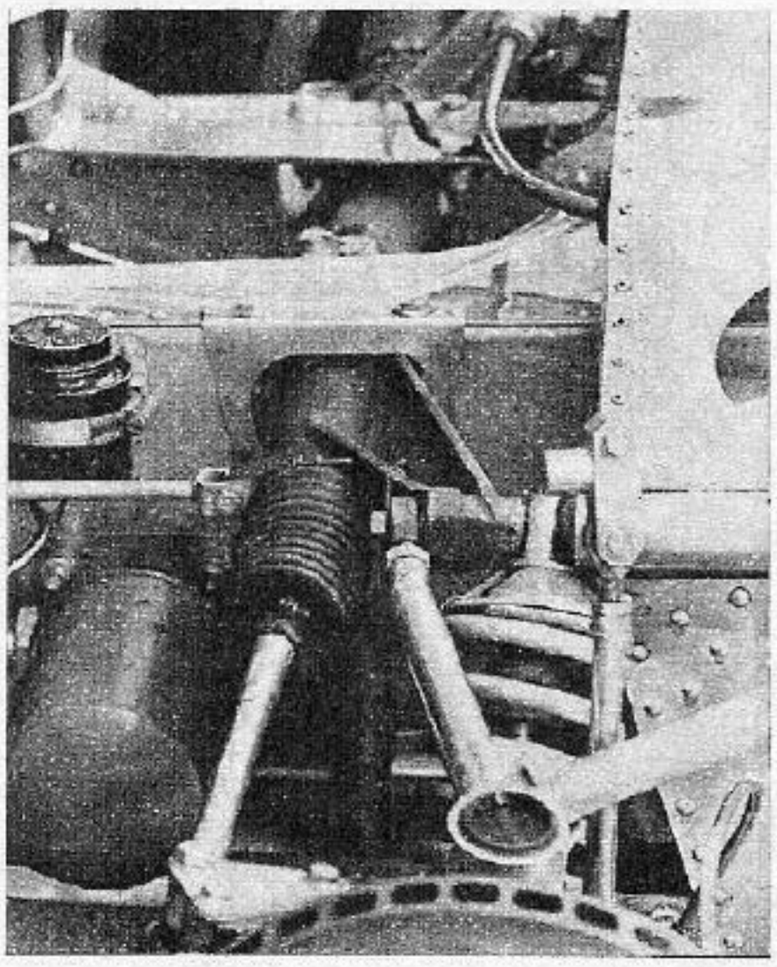
Suspensión delantera del Lotus 72. Diminuto portamazas de magnesio, y cardancito que transmite el torque de frenado desde la rueda al freno ubicado en el interior de la carrocería (¡¡Bah!! como en el 2 CV). Eso en la foto.
En el dibujo, inferior, vemos la barra de torsión compuesta (ida y vuelta) que reemplaza al tradicional espiral. En el dibujo superior vemos como un bracito solidario a la parte maciza de la barra está conectado al brazo superior por una bielita. La parte hueca de la barra (la vuelta) está conectada a otro bracito que ataca al chasis con un regulador de la altura del auto. ▶ ▼







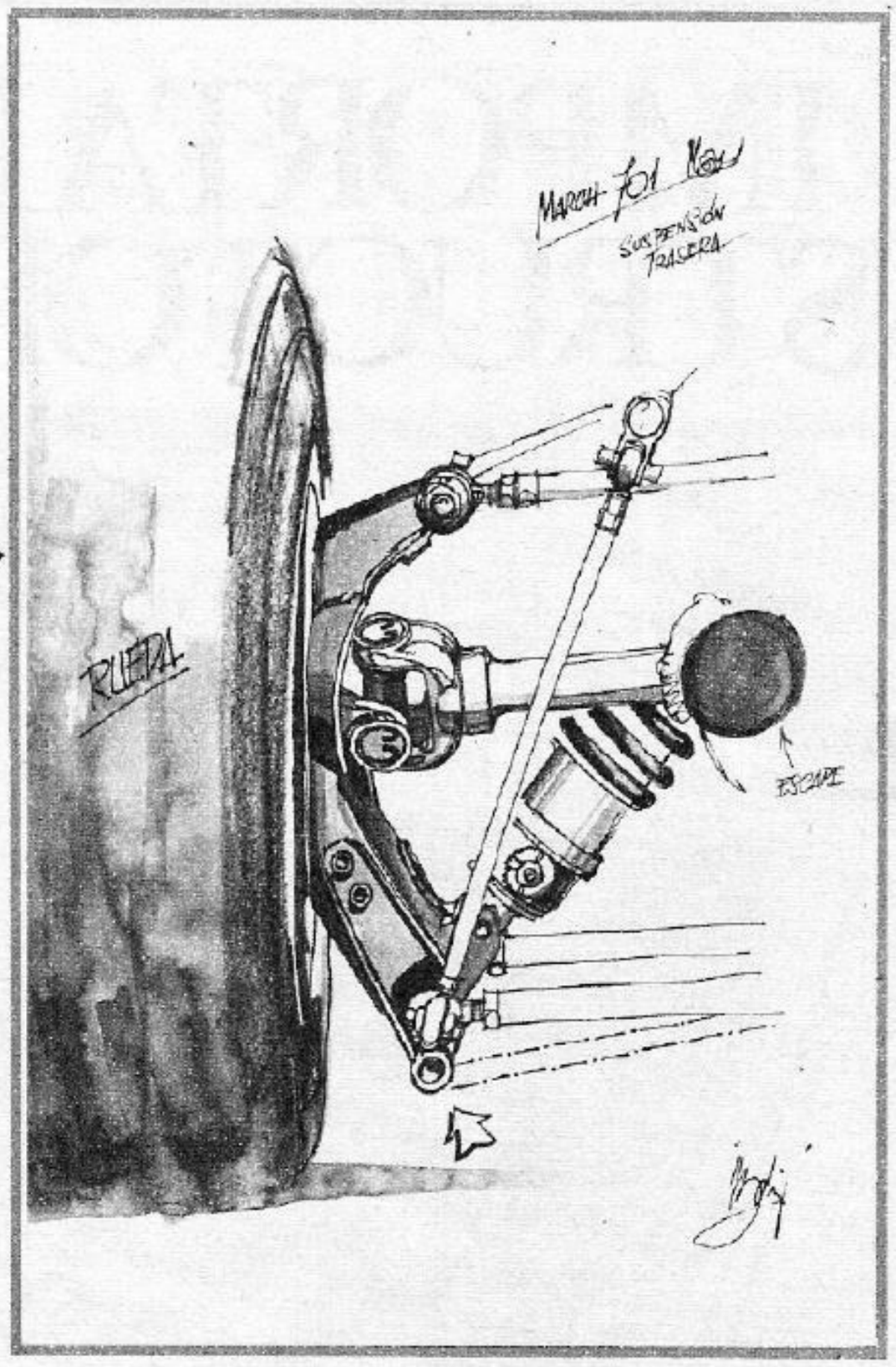
Gigantesco palier del Matra MS 120. Su diámetro es tan grande que a través de él se puede ver la cruceta (derecho al fondo, como los baños). Los tetones (ver flecha) sirven para que no salga la goma en caso de pinchadura. Evitan el corrimiento del talón hacia adentro.

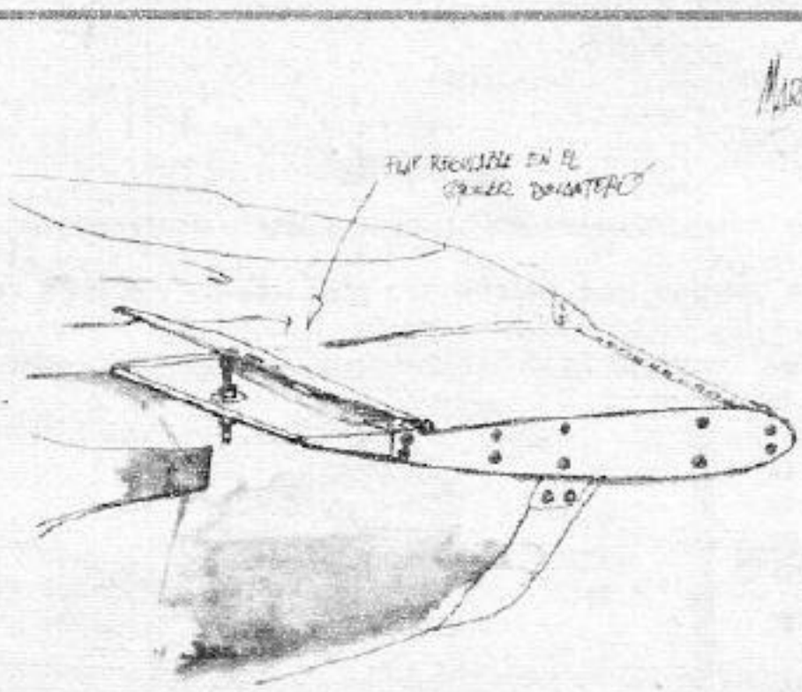


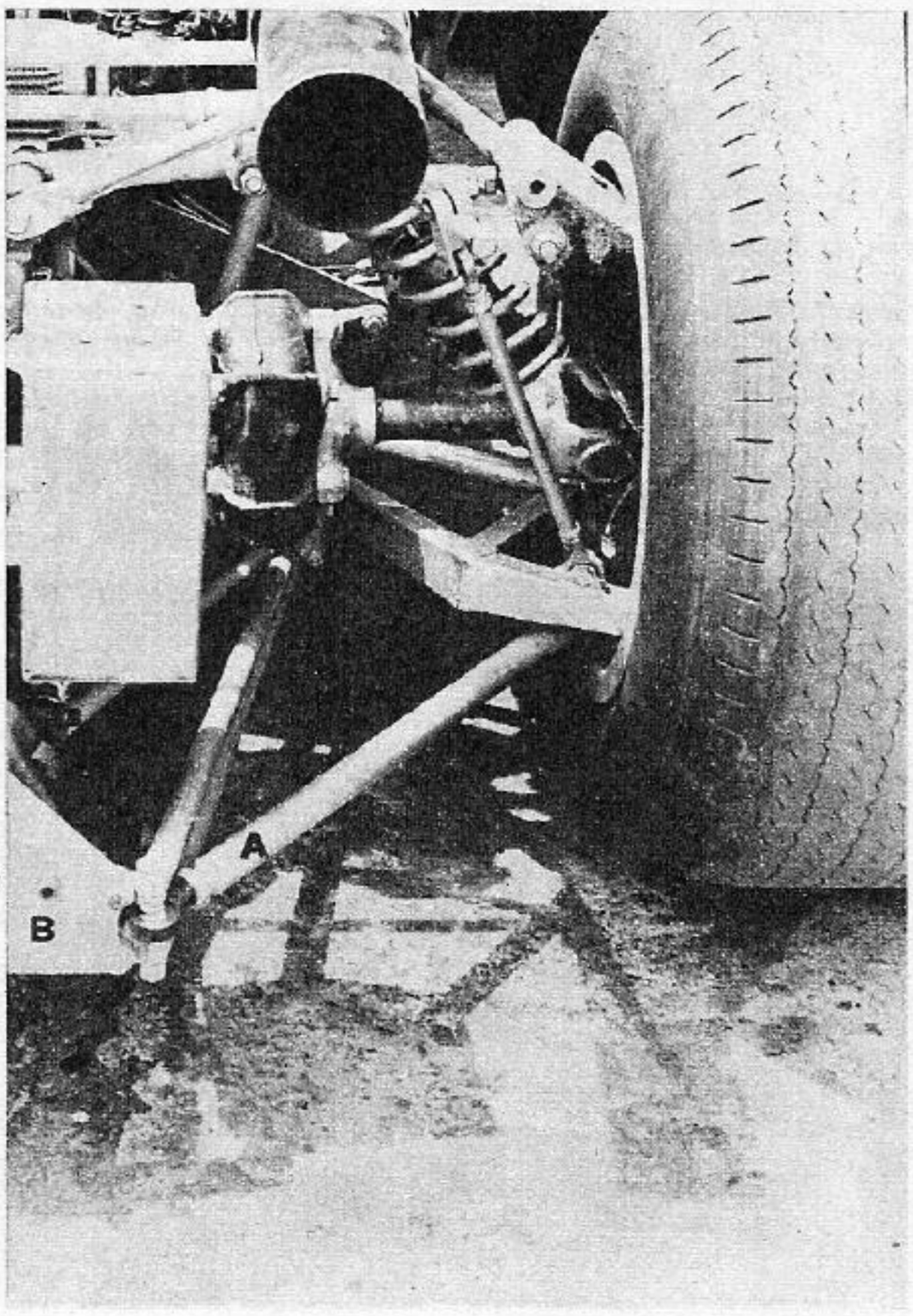
Suspensión trasera del March. Se ve (la flecha lo indica) otro punto alternativo de fijación de brazo inferior al portamazas para variar a piacere la altura del centro de rolido y la curva de cambio de comba.

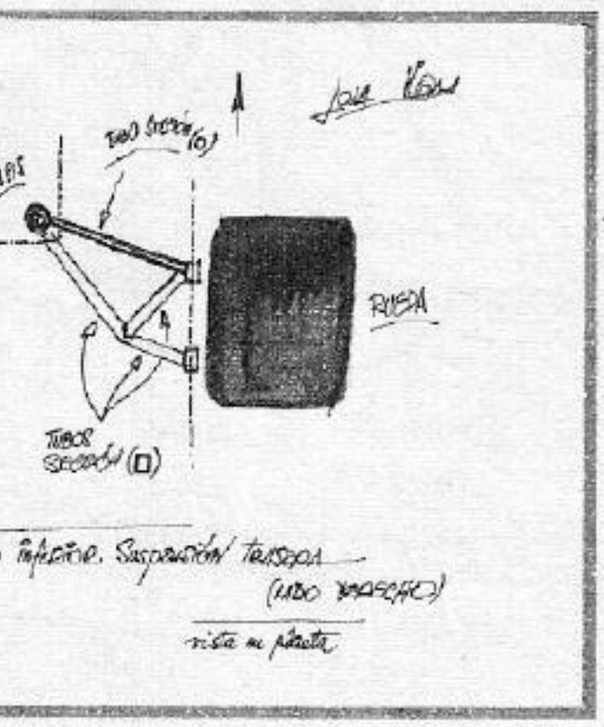
La caja de dirección del Lola FA trabaja como travesaño de chasis, sujetando la toma delantera del brazo superior de la suspensión anterior.

Spoiler del March 701. Nótese el flap para dar sustentación negativa adicional.





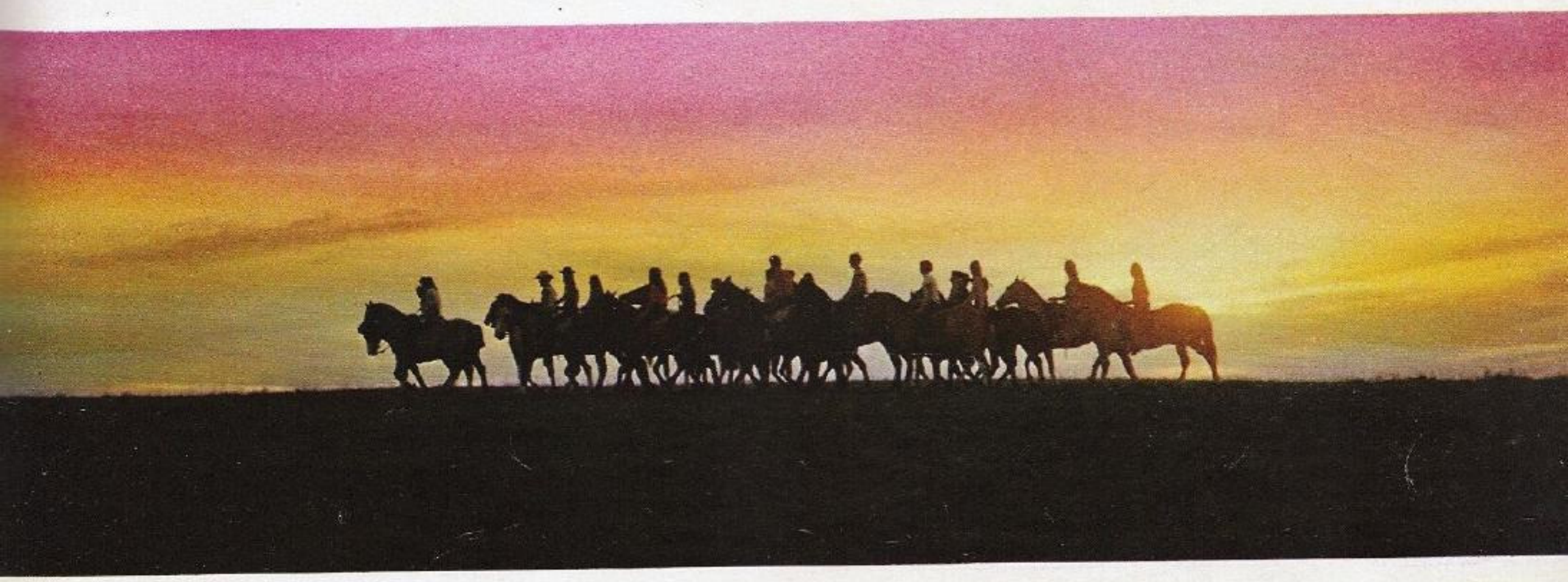


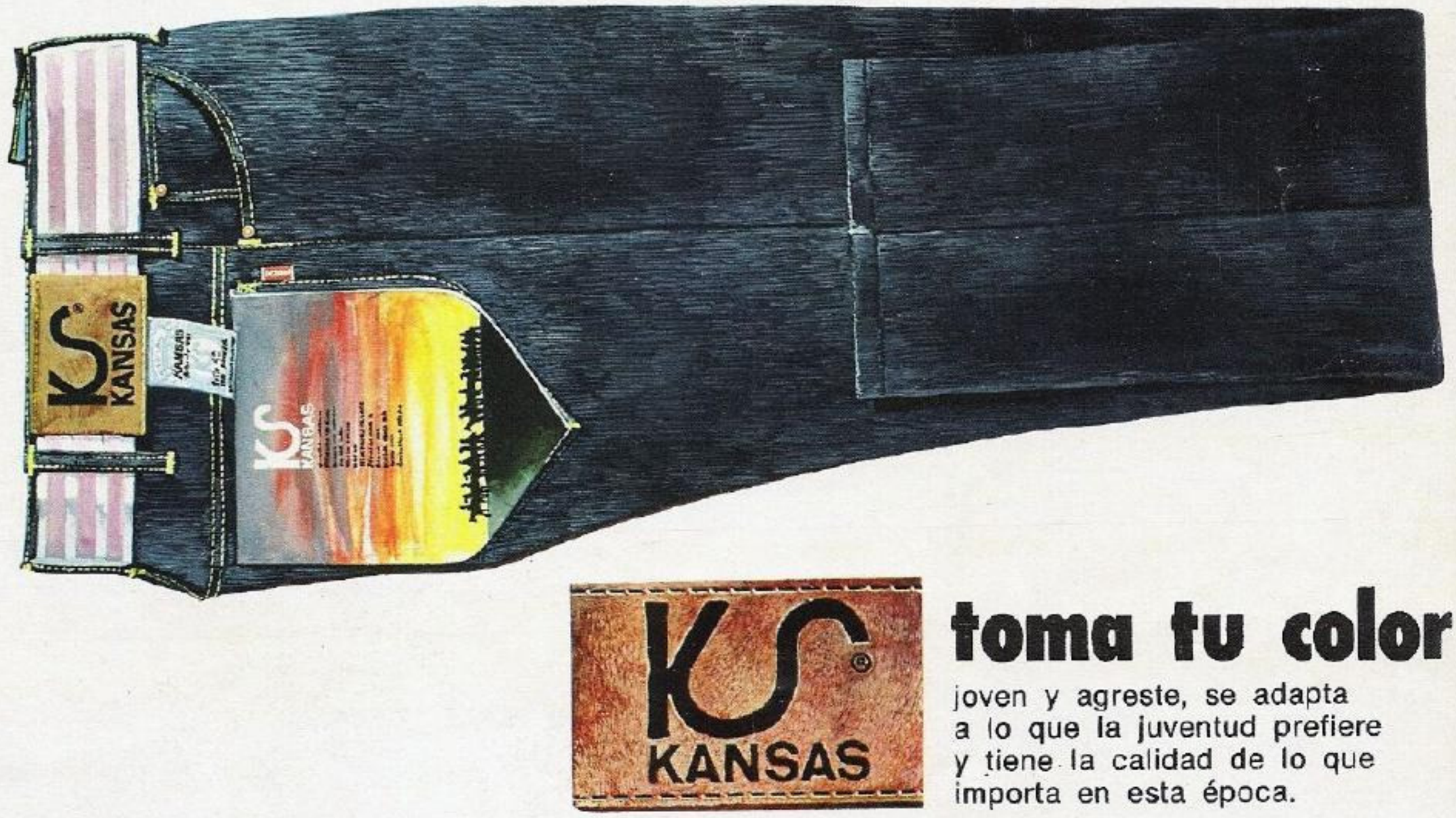


Suspensión trasera del Lola FA. El tensor inferior (A) dirigido hacia atrás y fijado en una pequeña cuaderna (B) de dural macizo a la cola de la Hewland. Esta ubicación se eligió para minimizar el roll-steer.
Este dibujo muestra la solución de Lola a un problema: última cuaderna del casco muy lejana al eje trasero. Por lo tanto las parrillas de la suspensión trasera adquieren esta forma vistas desde arriba.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

para la blue - jeaneracion





KS® KANSAS

toma tu color

joven y agreste, se adapta
a lo que la juventud prefiere
y tiene la calidad de lo que
importa en esta época.

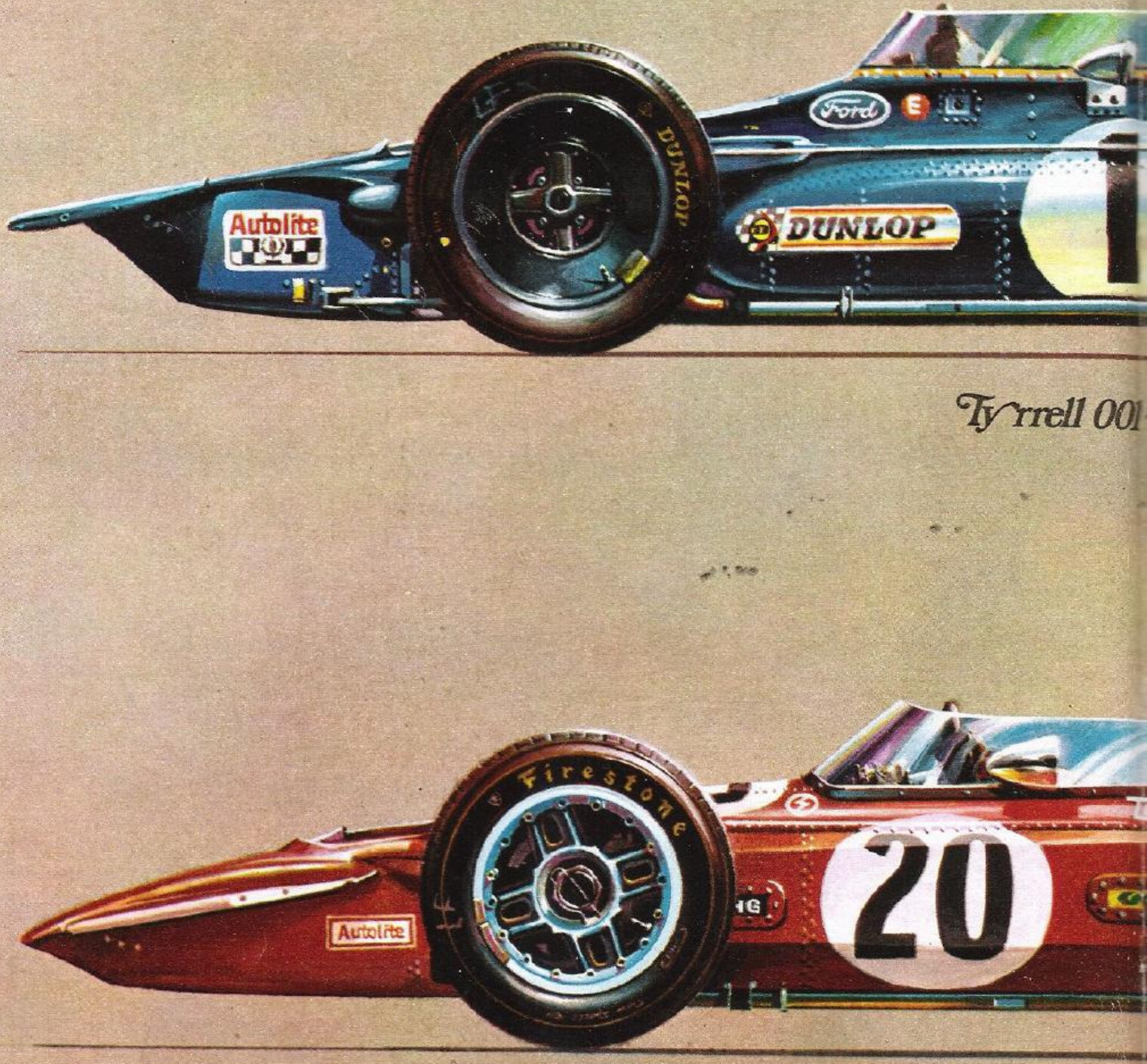
FABRICADO Y DISTRIBUIDO
EN ARGENTINA POR: Indiswheel S.A.I.C.

ADBA HNOS. S.A.I.C.I.A.

La Piemontesa S.A.I.C. BAJO LICENCIA EXCLUSIVA

®Marca Registrada

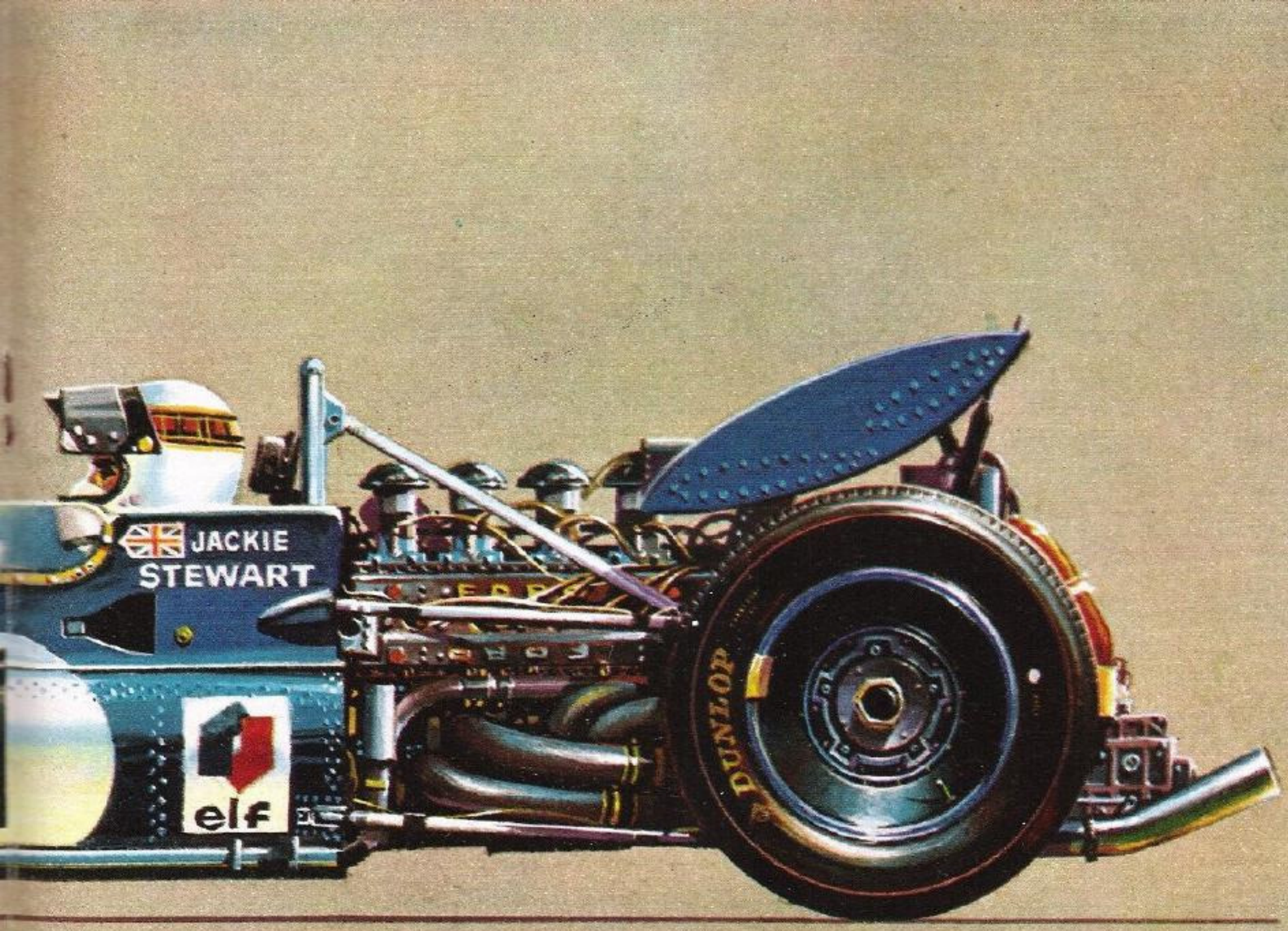
CORSA



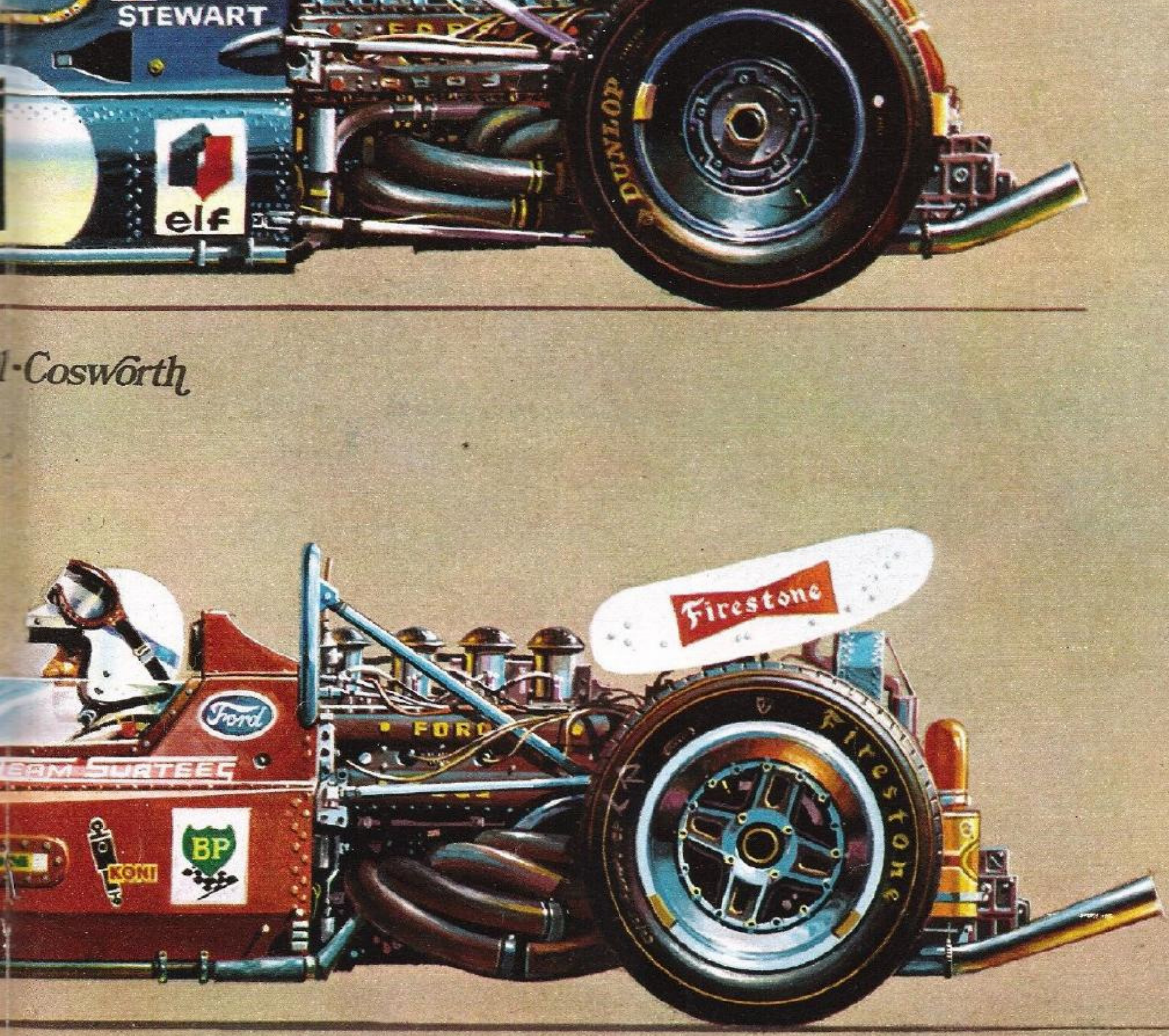
Tyrrell 001

Surtees TS7

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



1-Cosworth



7-Cosworth

Bergandi

Sport y distinción... Pampero® Sport®



ALPARGATAS S. A. I. C. - EMPRESA PRIVADA ARGENTINA QUE PRODUCE PARA EL PAIS DESDE 1885

® Marca Registrada - Algodón - Vulcanizado - Industria Argentina

http://lasrevistasdemiabuela.blogspot.com

LOS MONOPOSTOS DEL G.P. DE LA REPUBLICA ARGENTINA

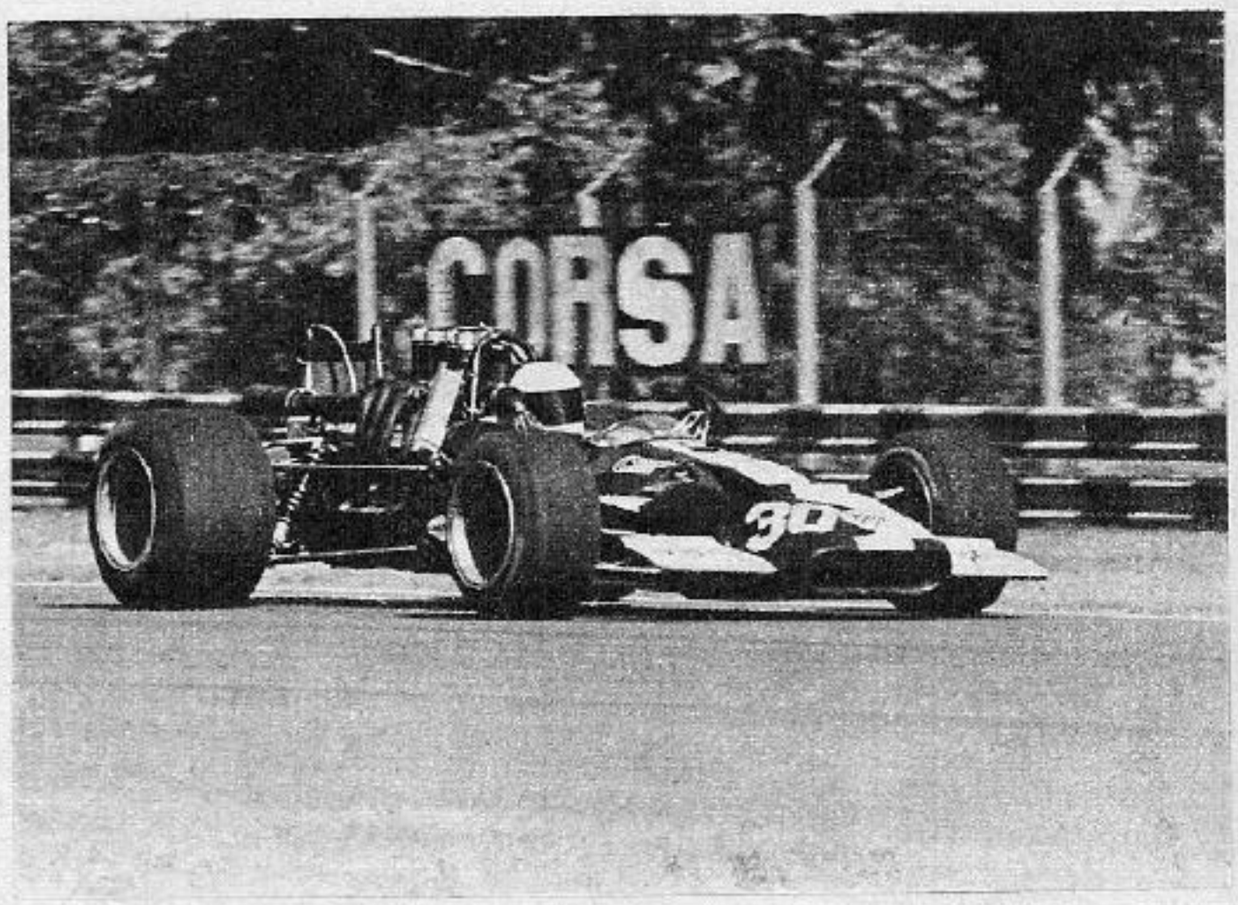
LOS FORMULA 5000

SURTEES TS 5 - CHEVROLET

Cuando Ferrari dejó de contar con los servicios de Surtees, el Commendatore Enzo Ferrari, sabiendo las intenciones de Surtees de comenzar a construir sus propios autos dijo: "...**sé lo que pierdo ahora dejando libre a Surtees, pero no sé lo que perderé mañana cuando termine su primer auto...**" Y el Surtees TS 5, fue el primer auto para esa categoría construido por Surtees, con la estrecha colaboración de Len Terry uno de los expertos en chasis más conocidos en toda Inglaterra. El auto fue hecho en Slough, ciudad muy cercana a Londres, en el caso de TS 5 con número de chasis 006 (el de García Veiga) posee un motor Chevrolet V8 **con tapas de fierro nomás)** desarrollado por John Gunn, especialista de Miami en motores para FA; posee inyección Lucas y 510 HP de potencia máxima, linda cifra pensando en los 612 kilos que pesa el auto.

Ficha técnica

Diseñador: Len Terry.
Tipo de chasis: monocasco.
Dist. entre ejes: 2.438 mm.
Trocha del: 1.520 mm.
Trocha tras: 1.520 mm.
Largo total: 3.140 mm.
Peso total: 612 kg.
Motor: Chevrolet.
Preparador: John Gunn.
Potencia/régimen: 510 HP/7.000 rpm.
Alimentación: Inyección Lucas.
Caja de cambios: Hewland LG 500.



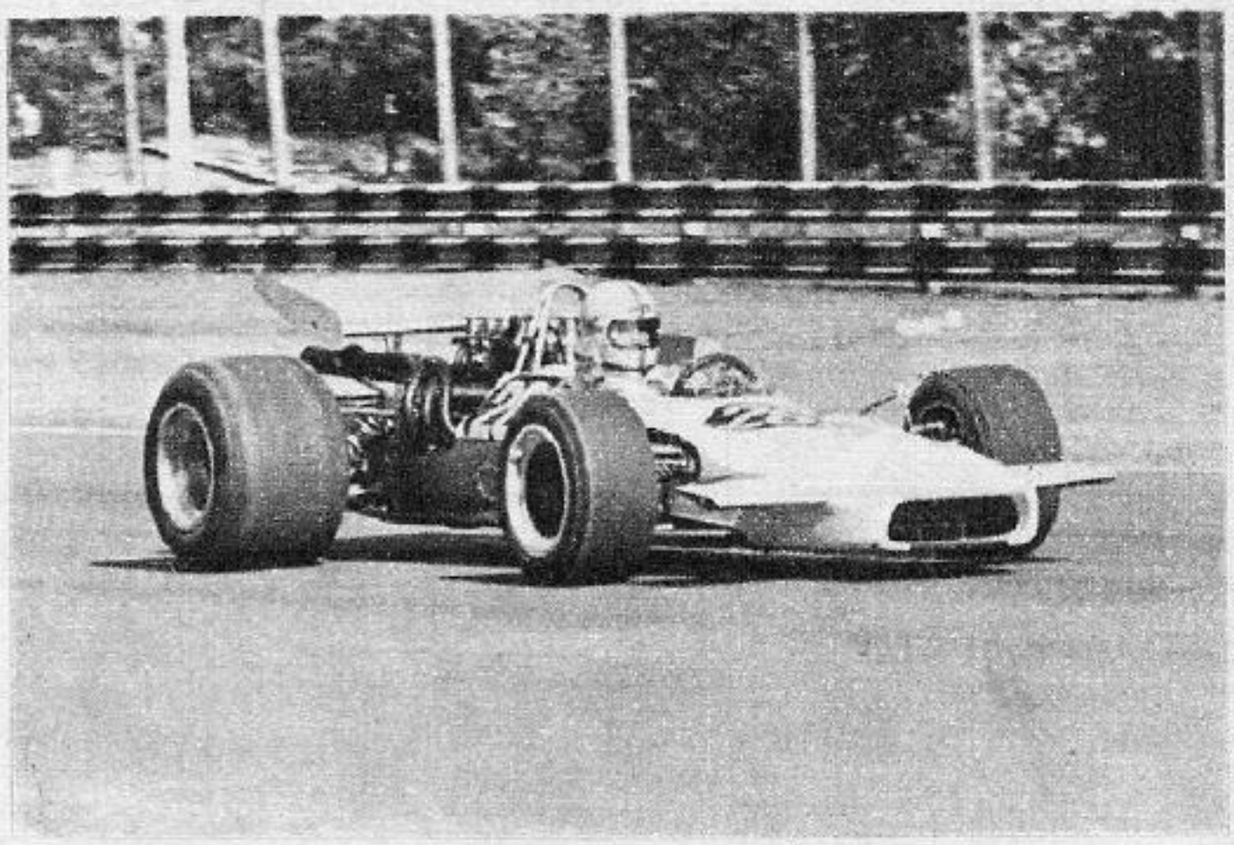
LOLA TYPE 190 - CHEVROLET

El Lola Fórmula 5.000 es una de las marcas más populares en Europa. Excepto en los EE. UU. (donde el poder adquisitivo es mucho mayor y hay aparatos más finos y mejores que el Lola), la mayoría del parque de la FA está compuesta por Lola. Es que resulta un auto ideal para debutar en monopostos de cilindradas grandes por su relativo bajo costo, confiabilidad de materiales y facilidades de post-venta. En Inglaterra obtuvo varios triunfos en pruebas puntables con autos conducidos por Mike Walker y Mike "**The Bike**" Hailwood, el Campeonísimo de las dos ruedas.

Como todo Lola, fue diseñado por Eric Broadley, es monocasco de terminación super prolija y soluciones convencionales. Excepto en detalles como es la suspensión trasera. El motor está desarrollado por Bonnier y Morand especialistas europeos de la marca.

Ficha técnica

Diseñador: Eric Broadley.
Tipo de chasis: monocasco.
Dist. entre ejes: 2.462 mm.
Trocha del: 1.550 mm.
Trocha tras: 1.560 mm.
Largo total: 3.180 mm.
Peso total: 650 kg.
Motor Chevrolet: 5.000 cm³.
Preparador: Bonnier-Morand.
Pot./rég.: 500 HP/7.000 rpm.
Alimentación: 4 carburadores Weber 48 IBA4.

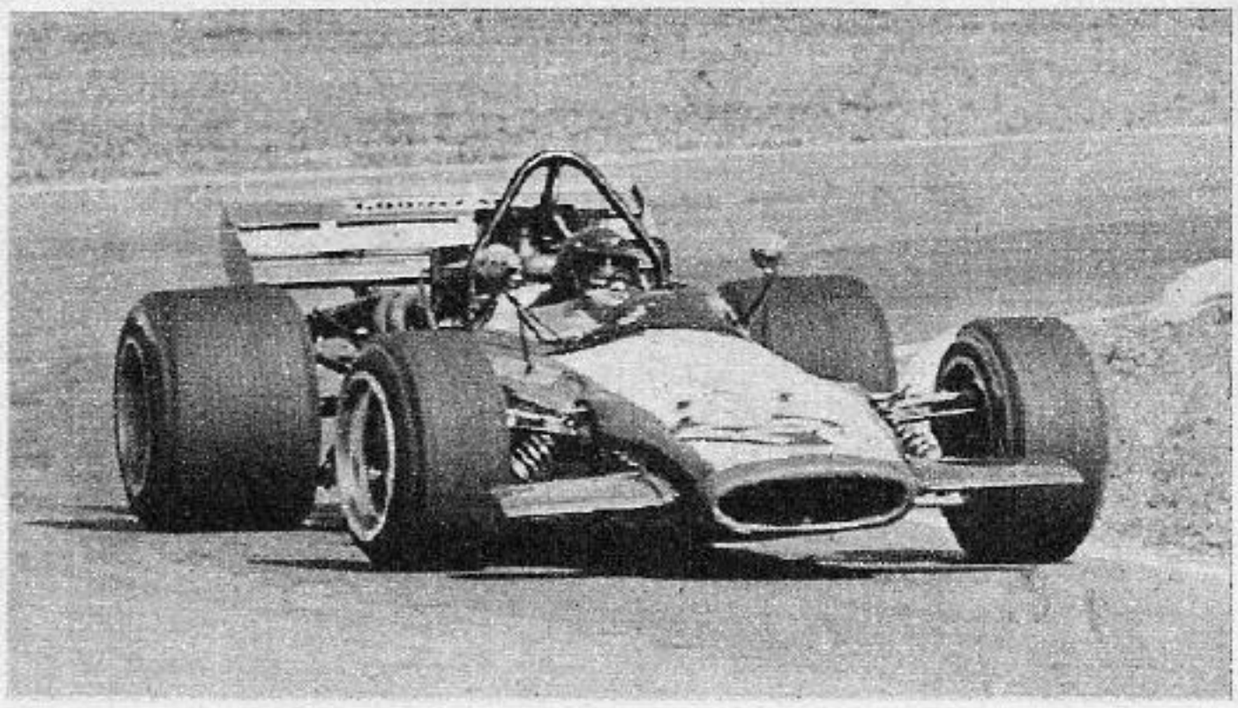


MACLAREN M10 B - CHEVROLET

El MacLaren. Este aparato es bastante popular en los EE. UU., cuna de la Fórmula 5.000. Es un fierro bastante fino, por el momento solamente el Eagle demostró tener mejor calidad de construcción. Pero en Inglaterra no hay quien le pise el poncho y es así como el Campeón de la categoría Peter Gethin logró el título con un Mac Laren. El MacLaren que vino a nuestro país es derivado del M7A de Fórmula Uno, tiene un motor, por supuesto Chevrolet, desarrollado por Bartz en Los Angeles de 510 HP con inyección Lucas.

Ficha técnica

Diseñador: derivado del F1 (por Robin Herd).
Tipo de chasis: monocasco.
Dist. entre ejes: 2.462 mm.
Trocha del: 1.530 mm.
Trocha tras: 1.540 mm.
Largo total: 3.180 mm.
Peso total: 625 kg.
Motor: Chevrolet 5.000 cm³.
Preparador: Robert Bartz.
Potencia/rpm: 510 HP/7.000 rpm.
Alimentación: inyección Lucas.
Caja de cambios: Hewland LG 500.



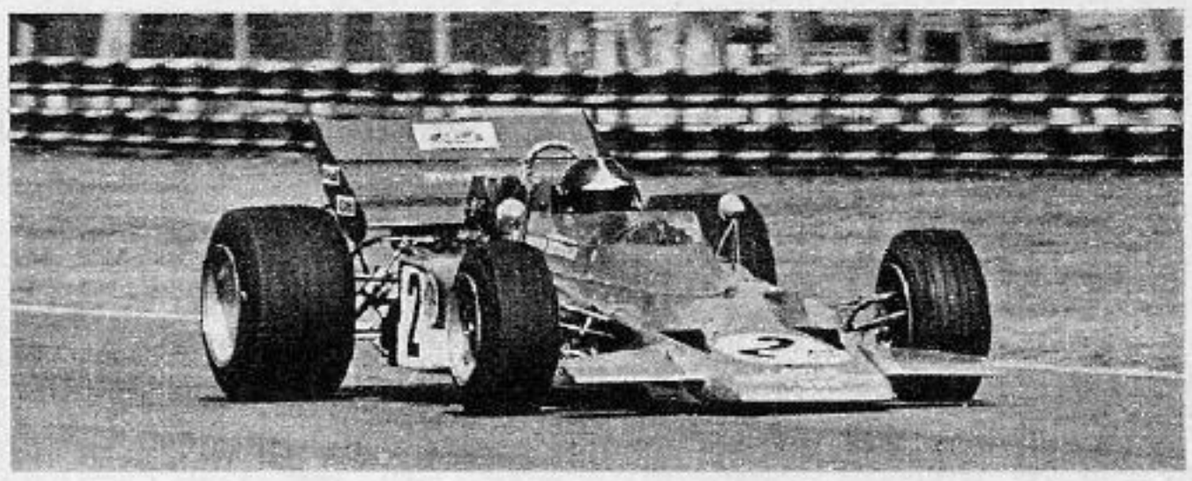
LOS MONOPOSTOS DEL G.P. DE LA REPUBLICA ARGENTINA

LOS FORMULA UNO

LOTUS 72

Primera carrera: Gran Premio de España (19/4/70)
Chasis construidos: 3
Estructura: Monocasco integral.
Motor: Ford Cosworth 8 cilindros en V a 90º. 4 árboles de leva a la cabeza. 32 válvulas. Inyección indirecta Lucas. 450 HP a 10.500 rev/min. Carrera: 64,4 mm. Diámetro: 85,6 mm. Cilindrada: 2.992 cm³.
Trasmisión: Hewland DG 300. 5 marchas adelante y marcha atrás.
Frenos: A discos Girling en las cuatro ruedas. Adelante y atrás en el interior de la estructura.
Dimensiones: Trocha delantera y trasera: 144 cm. Distancia entre ejes: 254 cm.
Firmas patrocinantes: Gold Leaf; neumáticos Firestone y naftas y aceites Shell.
Performance: 1º Gran Premio de Holanda; Gran Premio de Francia; Gran Premio de Inglaterra; Gran Premio de Alemania (Rindt con Lotus 72) y Gran Premio de Estados Unidos (Fittipaldi con Lotus 72).
Responsables: Colin Chapman y Maurice Coaker (chasis).

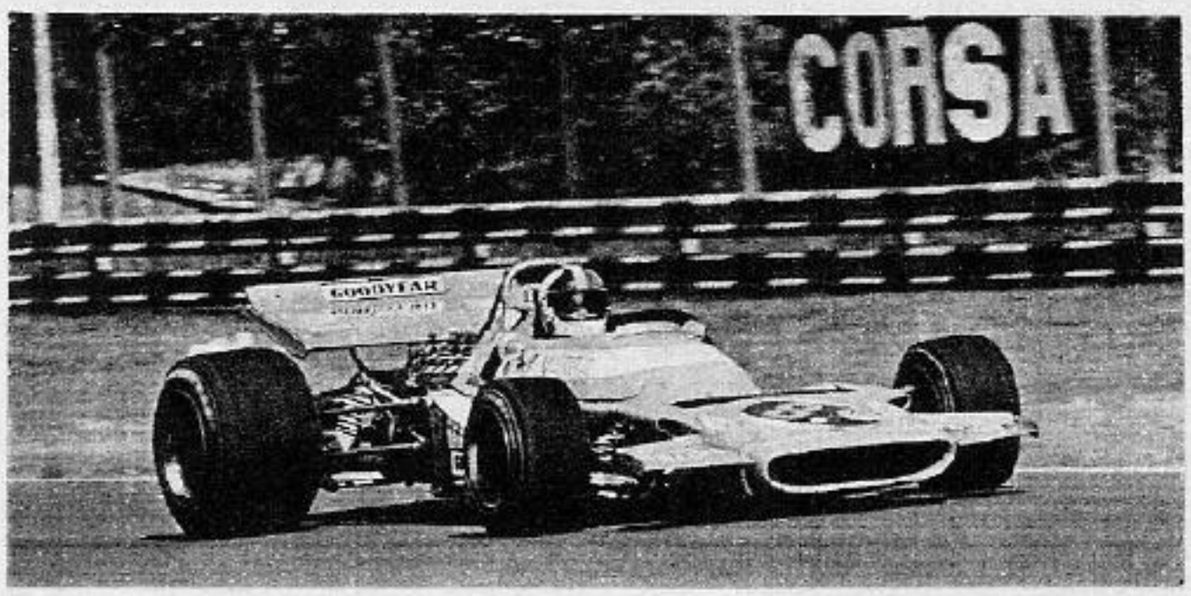
Ganador de la Copa de Constructores de 1970 gracias a su fabulosa racha de victorias en manos de Jochen Rindt, el type 72 es el auto más exquisito que nos visita. Revolucionario, un monococque en forma de cuña, con el motor integrando la estructura y dos radiadores de agua a los costados, se distingue por lo avanzado de su diseño y su calidad de construcción.



MATRA MS-120

Primera carrera: Gran Premio de Sudáfrica (1º/3/70).
Chasis construidos: 3.
Estructura: Monocasco integral.
Motor: 12 cilindros en V a 60°. 4 árboles de leva a la cabeza y 48 válvulas. Inyección indirecta Lucas. 435 HP a 11.000 rev/min. Diámetro: 79,7 mm. Carrera: 50 mm. Cilindrada: 2.993 cm³.
Trasmisión: Caja Hewland LG400. 5 marchas adelante y marcha atrás.
Frenos: A disco Girling en las cuatro ruedas. Adelante: en las ruedas. Atrás: a la salida del diferencial.
Dimensiones: Trocha delantera: 164 cm. Trocha trasera: 160 cm. Distancia entre ejes: 250 cm.
Firmas patrocinantes: Neumáticos Good-Year y naftas y aceites Elf.
Performance: 3º Gran Premio de Bélgica (Beltoise); 3º Gran Premio de Mónaco (Pescarolo); 4º Gran Premio de Sudáfrica (Beltoise); 5º Gran Premio de Holanda (Beltoise); 5º Gran Premio de Francia (Pescarolo); 6º Gran Premio de Alemania (Pescarolo); 6º Gran Premio de Austria (Beltoise); 6º Gran Premio de Bélgica (Pescarolo).
Responsables: Georges Martin (Director Técnico); Bernard Boyer (chasis); Ing. Fortin (Motores); M. Decaurouge (Dir. Deportivo).

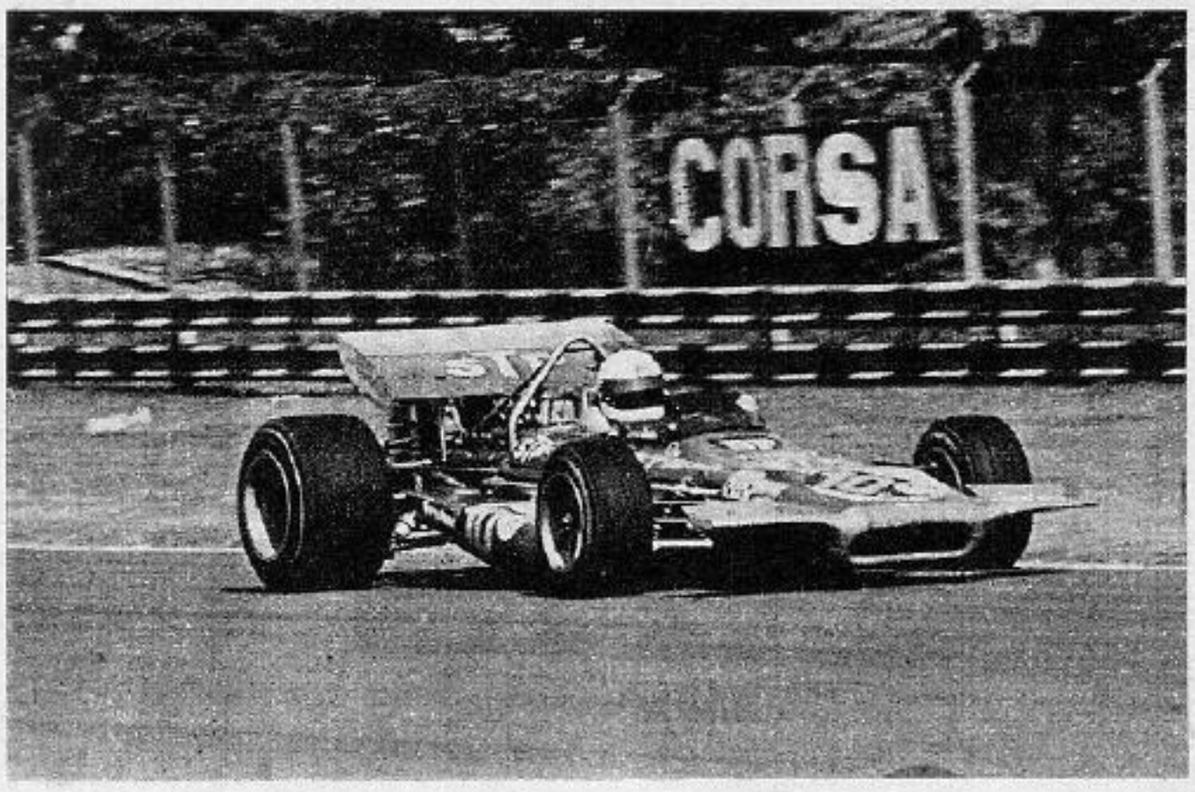
De nuestros visitantes, el Matra es el que más disputa a los Lotus el primer puesto en concepción y construcción. Esta es casi artesanal, pero se basa en lo más granado de la ciencia aero-astronáutica. Su motor, a veces aquejado por problemas de lubricación deficiente, es uno de los más potentes de la categoría, y el conjunto promete ser ganador a corto plazo.



MARCH 701

Primera carrera: Gran Premio de Sudáfrica (1º/3/70).
Chasis construidos: 11
Estructura: Monocasco integral.
Motor: Ford Cosworth 8 cilindros en V a 90°. 4 árboles de leva a la cabeza y 32 válvulas. Inyección indirecta Lucas. 450 HP a 10.500 rev/min. Diámetro: 85,6 mm. Carrera: 64,4 mm. Cilindrada: 2.992 cm³.
Trasmisión: Caja Hewland DG-300. 5 marchas adelante y marcha atrás.
Frenos: A disco Girling en las cuatro ruedas. Adelante: en las ruedas. Atrás: a la salida del diferencial.
Dimensiones: Trocha delantera: 147 cm. Trocha trasera: 147 cm. Dist. entre ejes: 236 cm.
Firmas patrocinantes: (March Enginering) Neumáticos Firestone, naftas y aceites BP. (Frank Williams) Neumáticos Firestone.
Performances: 1º Gran Premio de España (Stewart); 1º Carrera de los Campeones (Stewart); 1º G. P. Daily Express (Chris Amon); 2º Gran Premio de Bélgica (Amon); 2º Gran Premio de Francia (Amon); 2º Gran Premio de Holanda (Stewart); 3º Gran Premio de Sudafrica (Stewart); 3º Gran Premio de España (M. Andretti; 2º G. P. Daily Express (Stewart); 5º Gran Premio de España (Servoz Gavin); 5º Gran Premio de Gran Bretaña (Amon).
Responsables: Robin Herd (Chasis); Graham Coaker (motores).

Víctima de un "boom" excesivo, el March ha pasado a segundo plano en F.1 a pesar de ser ganador de tres carreras, una de ellas puntable. Monococque de soluciones muy ortodoxas, cumple en nuestro país una de sus últimas actuaciones, sin la ayuda de motores muy potentes y en manos de propietarios particulares. Su mayor característica: la resistencia.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SURTEES TS 7

Primera carrera: Gran Premio de Inglaterra (18/7/70).

Chasis construidos: 2

Estructura: Monocasco integral.

Motor: Ford Cosworth 8 cilindros en "V" a 90°. 4 árboles de leva a la cabeza. 32 válvulas. Inyección indirecta Lucas. 450 HP a 10.500 rev/min. Carrera: 64,4 mm. Diámetro: 85,6 mm. Cilindrada: 2.991 cm³.

Trasmisión: Hewland FG-400. 5 marchas adelante y marcha atrás.

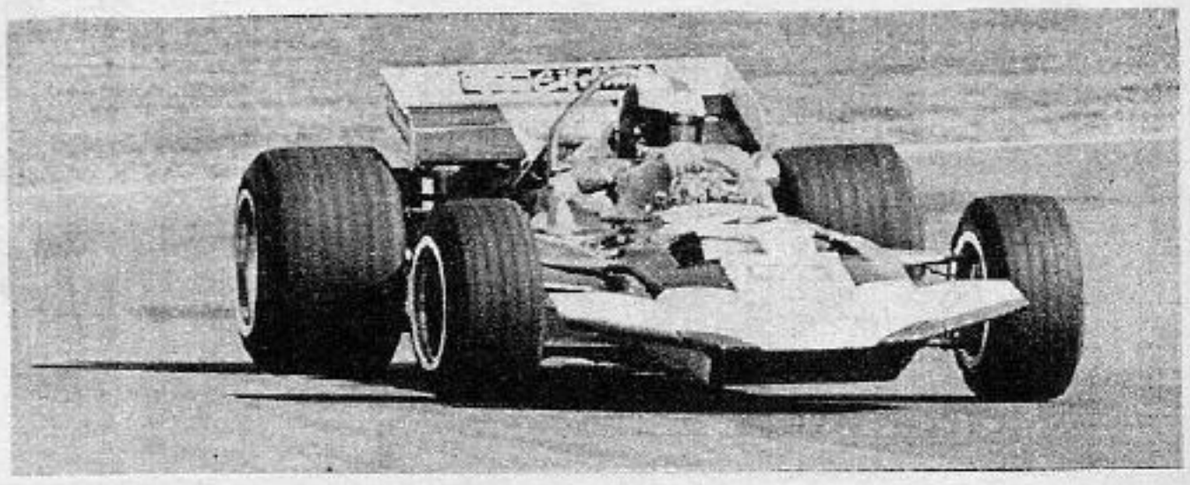
Frenos: A disco Girling o Loockheed. Adelante: sobre las ruedas. Atrás: a la salida del diferencial.

Dimensiones: Trocha delantera: 147,7 cm. Trocha trasera: 152 cm. Distancia entre ejes: 243,2 cm.

Firmas patrocinantes: Neumáticos Firestone y naftas y aceites B. P.

Responsables: John Surtees y Peer Connew (Chasis).

El Surtees es un auto muy bien ideado y construido por el ex-campeón y que desde un principio mostró garra para andar en la punta. Aquejado por problemas de motor que parecen solucionados, sólo logró una victoria no puntable —sobre Rindt— y parece a punto de ser reemplazado por un modelo más actualizado. Tiene suspensiones muy simples, pero también muy efectivas.



MAC LAREN M7C

Primera carrera: G. P. de Sudáfrica (14/3/70).

Chasis construido: 1.

Estructura Monocasco integral.

Motor: Ford Cosworth. 8 cilindros en "V" a 90°. 4 árboles de leva a la cabeza. 32 válvulas. Inyección indirecta Lucas. 440 HP a 10000 rpm. Carrera: 64,4 mm. Diámetro: 85,6 mm. Cilindrada: 2992 cm³.

Trasmisión: Caja de velocidades Hewland FG 300 de 5 marchas y RM.

Frenos: Loockheed a discos. Adelante externos y atrás a la salida del diferencial.

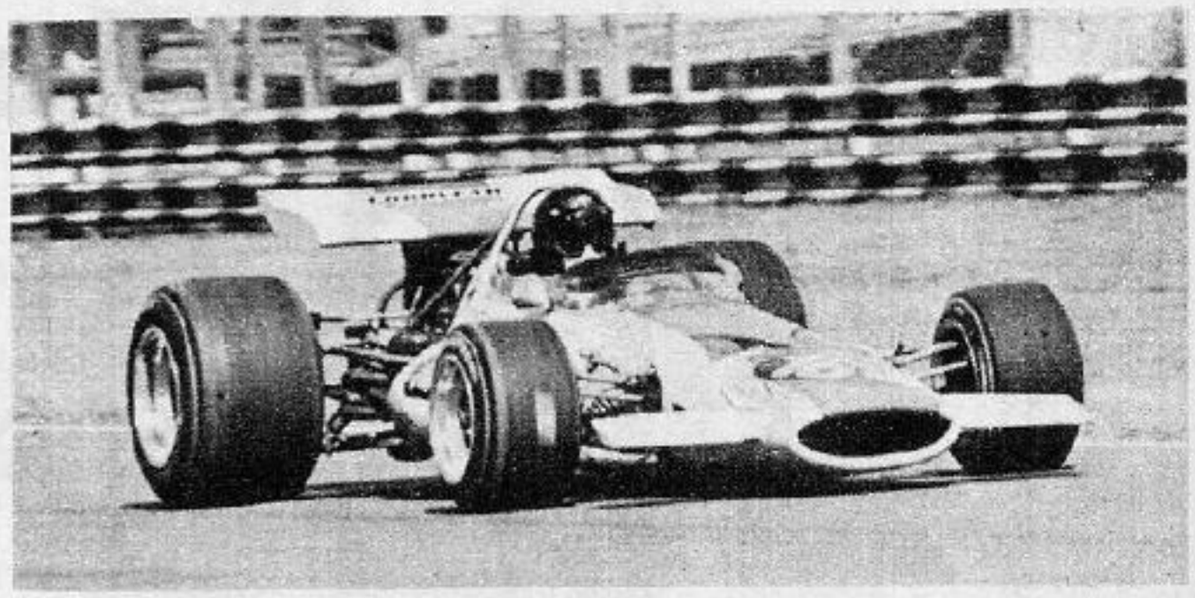
Dimensiones: Distancia entre ejes 237,9 cm. Trocha delantera y trasera: 164,5 cm. Peso en seco: 520 k.

Firmas patrocinantes: Neumáticos Good Year. Naftas y aceites Shell.

Performances: El record de vuelta en el G. P. de Sudáfrica (Surtees en 1970) y el 6° puestro (Surtees en el G. P. de Holanda 1970).

Responsable: Robin Herd.

Este modelo —una sola unidad construida— es derivado del M7A, coche ganador de los G.P. de Bélgica, Italia y Canadá del año 1968, y México en el '69. Fue hecho por Mac Laren (diseño Herd) por encargo de John Surtees para cumplir con las primeras carreras de la temporada del '70 mientras su propio auto se gestaba. Se diferencia de su predecesor por el hecho de tener tanques adicionales laterales y suspensión delantera más robusta.



LOTUS 49 C

Primera carrera: Gran Premio de Sudáfrica (14/3/70).

Chasis contruidos: 3.

Estructura: Monocasco integral.

Motor: Ford Cosworth 8 cilindros en "V" a 90°. 4 árboles de leva a la cabeza. 32 válvulas. Inyección indirecta Lucas. 440 HP a 10000 rpm.

Carrera: 64,4 mm. **Diámetro:** 85,6 mm. Cilindrada: 2992 cm³.

Trasmisión: Caja de velocidades Hewland FG-400 5 marchas y RM.

Frenos: A disco Girling con calipers Kelsey —Haves en las 4 ruedas. Externos adelante y atrás.

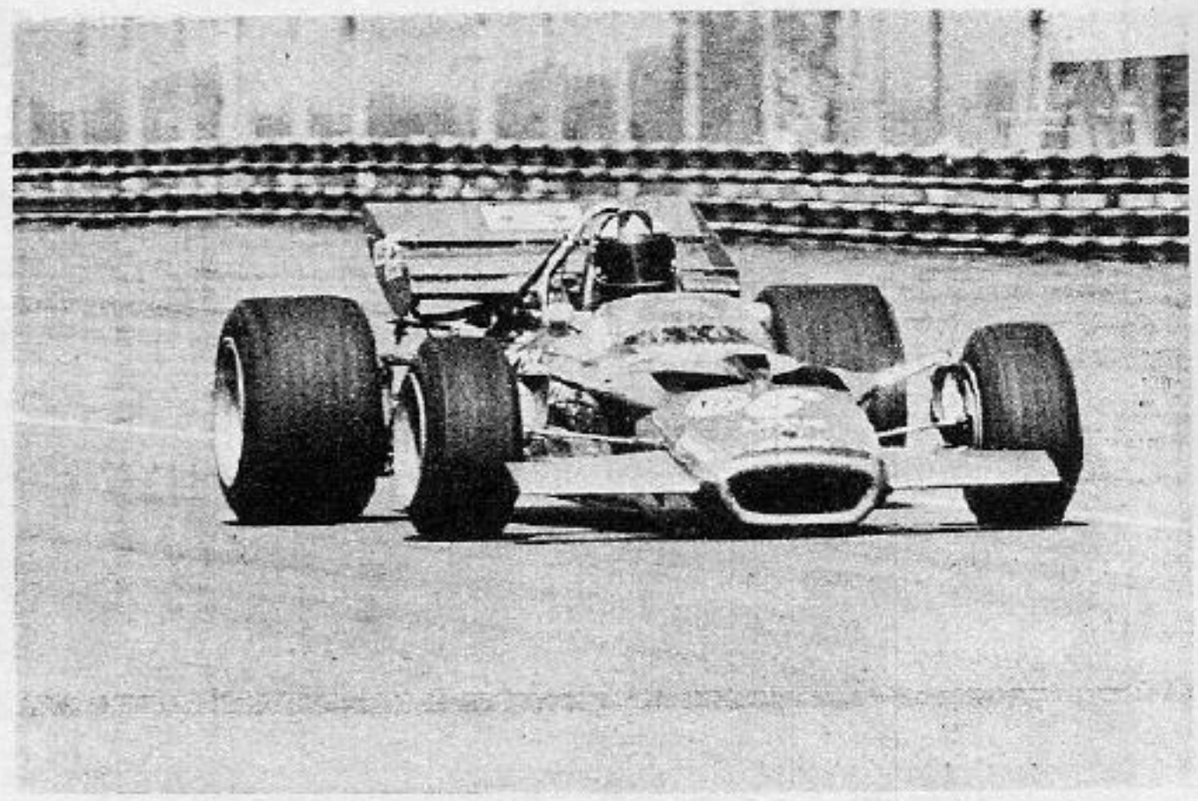
Dimensiones: Trocha delantera: 151 cm y trasera: 153 cm. Distancia entre ejes: 247 cm.

Firmas patrocinantes: Gold Leaf. Neumáticos Firestone. Naftas y aceites Shell.

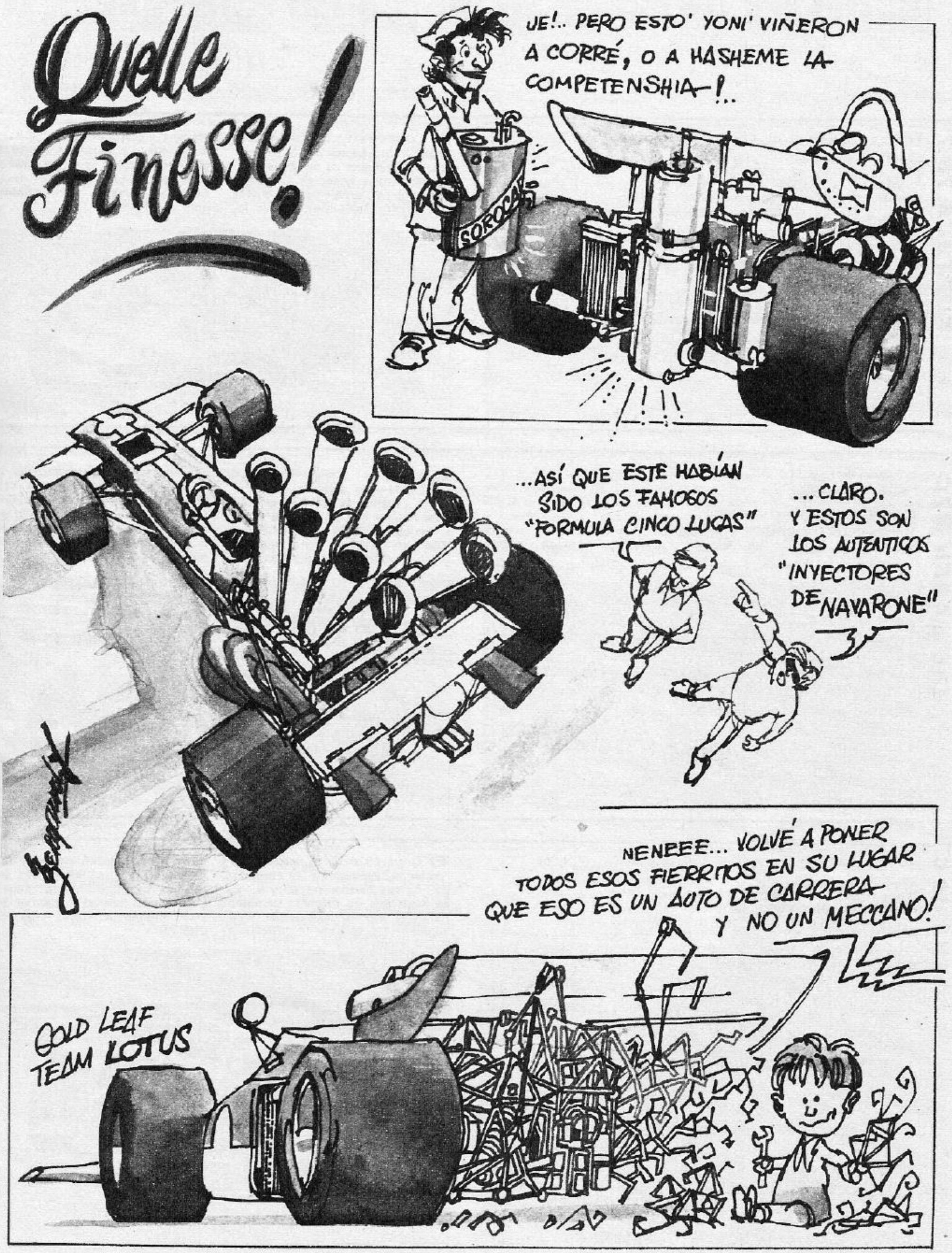
Performances: G. P. de Sudáfrica (5º Miles—6º Hill—13° Rindt); G. P. de España (4° Hill); G. P. de Mónaco (1° Rindt—5° Hill); G. P. de Holanda (12º Hill); G. P. de Francia (9º Hill); G. P. de Inglaterra (6° Hill—8° Fittipaldi); G. P. de Alemania (4º Fittipaldi); G. P. de Austria (15° Fittipaldi)).

Responsable: Colin Chapman.

El Lotus 49 C es la versión con "addenda, espurganda et corrigenda" de sus hermanitos 49 y 49 B. Es decir que no presenta cambios radicales en su concepción sino simplemente se trata de un chasis 49B en el cual sufrieron modificaciones las geometrías de sus suspensiones, aligeramiento general (15 k más liviano) y llantas traseras nuevas de diseño y tamaño diferentes.



Quelle Finesse!



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

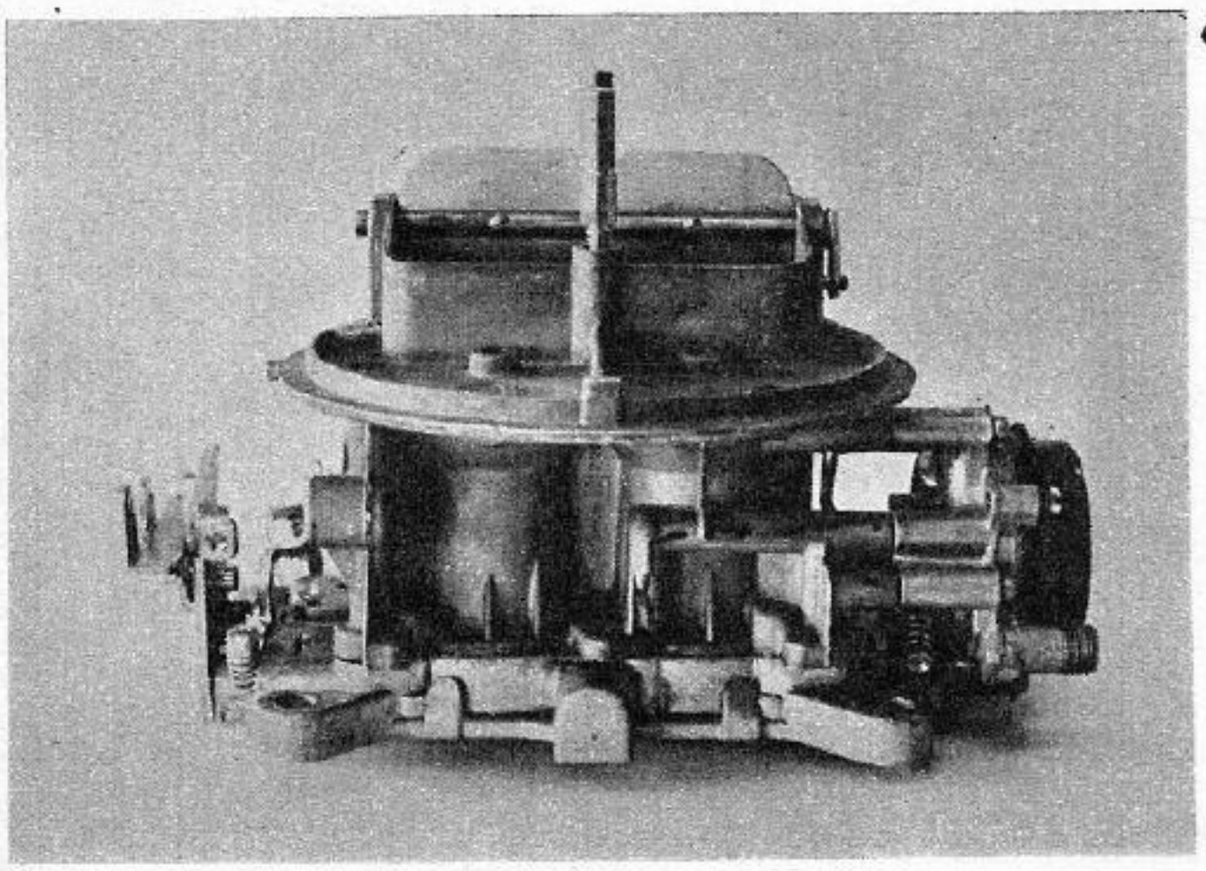
la vidriera de corsa



Para el camping y el "week-end", guía de la provincia de Buenos Aires, recientemente editada por el ACA, en Av. Libertador 1850, 1er. piso (Sección Turismo ACA) y en todas las filiales.

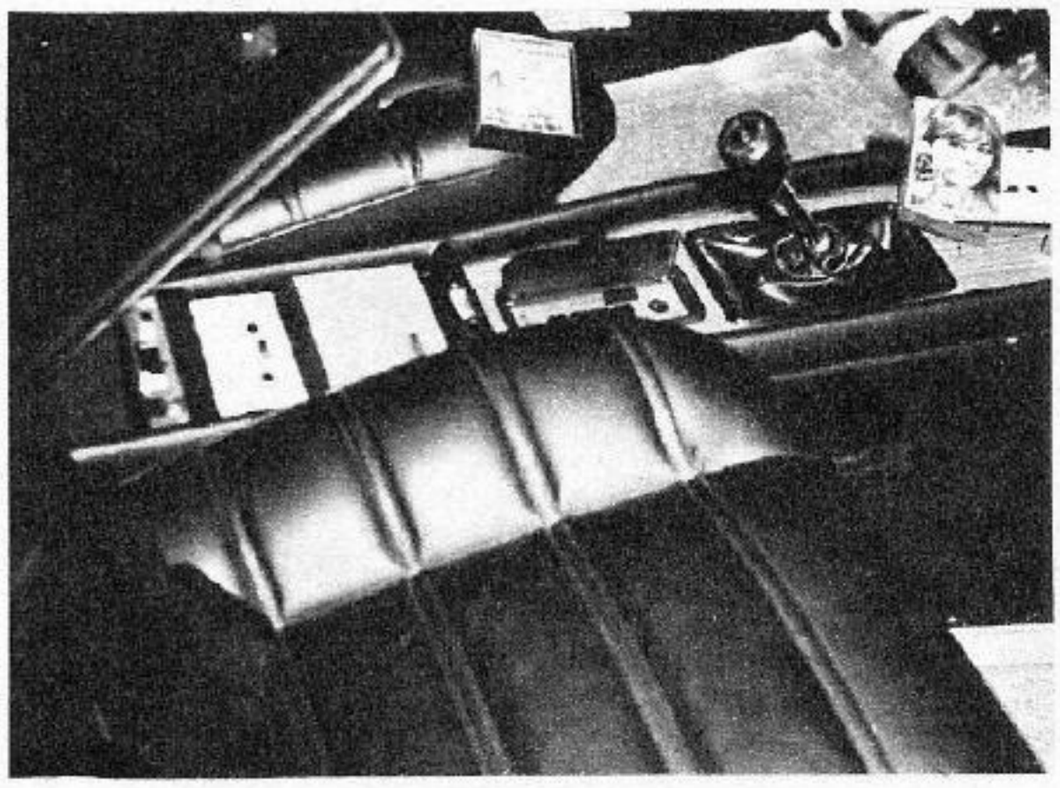
Para motonautas, guía completa del Delta del Paraná, actualizada, "Cuomo", en las casas de náutica.

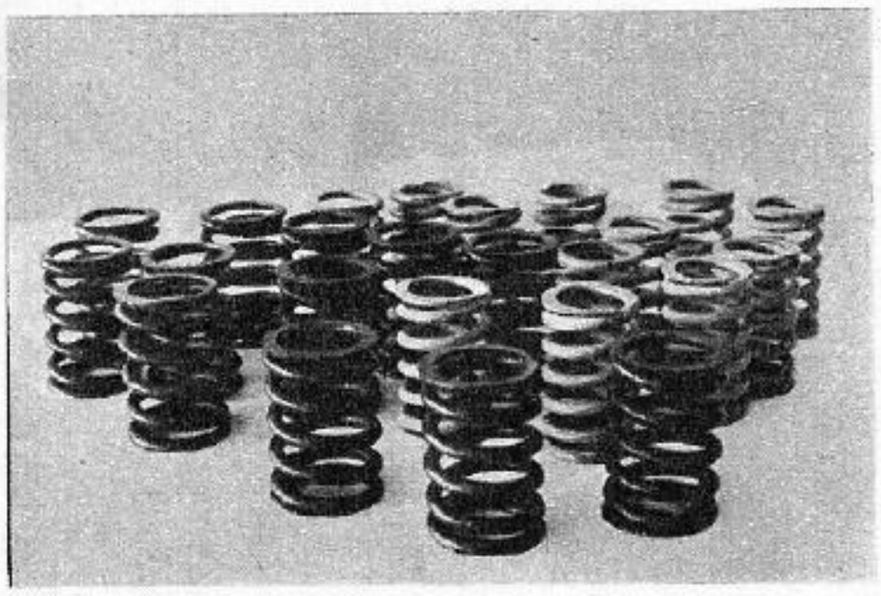




Carburador "Holley", doble boca 40-40, de difusores 34. Flujea 420 CFM. Para "Torino", más pique y más potencia. $ 380.—. PENIN, Soler 5617, tel. 77-8253.

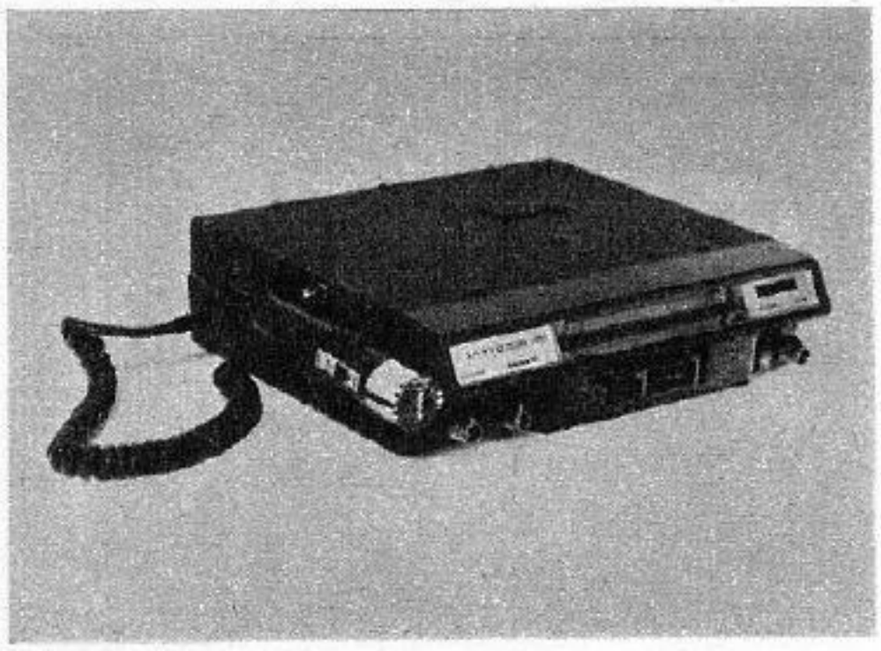
Consola para "Chevy" SS y Cupé, puede equiparse con grabador Philips y conjunto electrónico "Alfer Spund", $ 259.—. Además, para todo tipo y modelo de automóvil.



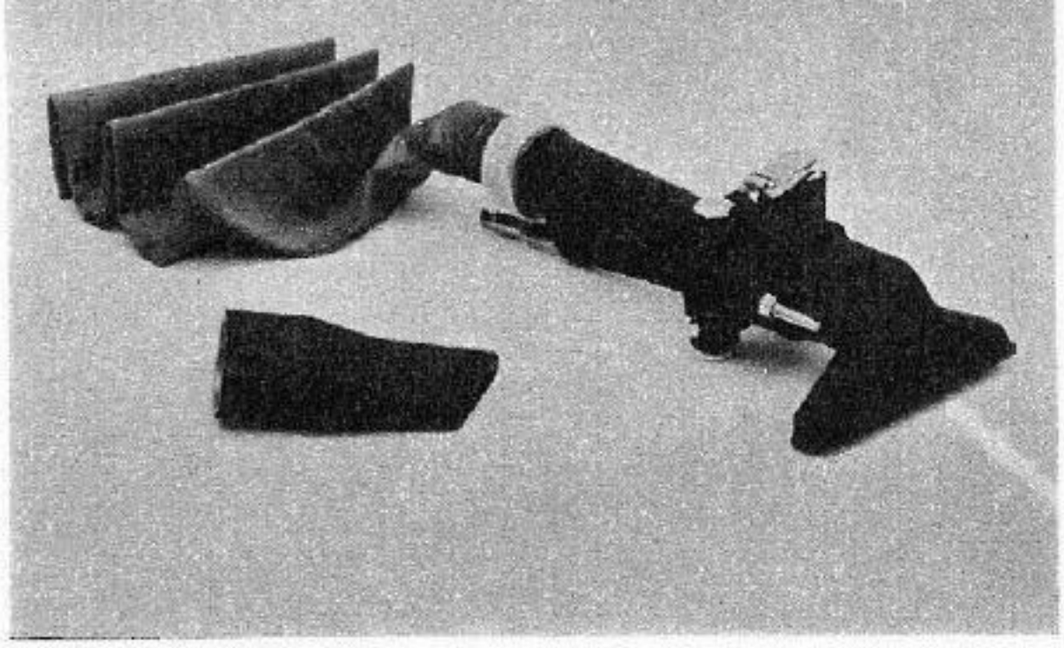


Resortes de "cromo-vanadium", de acero sueco, ISRRIARG, para Chevrolet y Falcon, versión mejorada, uso de calle. Próximamente también para Renault, Fiat y Peugeot. PENIN, Soler 5617, tel. 77-8253.

Aspiradora y sopladora "ASPISOPLA", ideal para talleres mecánicos, estaciones de servicio, garajes y concesionarias de autos. Tamaño reducido. Distribuidores: B.D.V., Paraná 123, 4º piso, Of. 104, tel. 46-3149, Capital.



Stereo "a cassette" SANYO, para todo tipo de autos. Grabador y reproductor, modelo FT 420. Funciona también en la casa. NICOLAS M. CANET, Presidente Roca 1686, tel. 27553, Rosario.



TURISMO - COSTA ATLANTICA III

MIRAMAR Y NECOCHEA

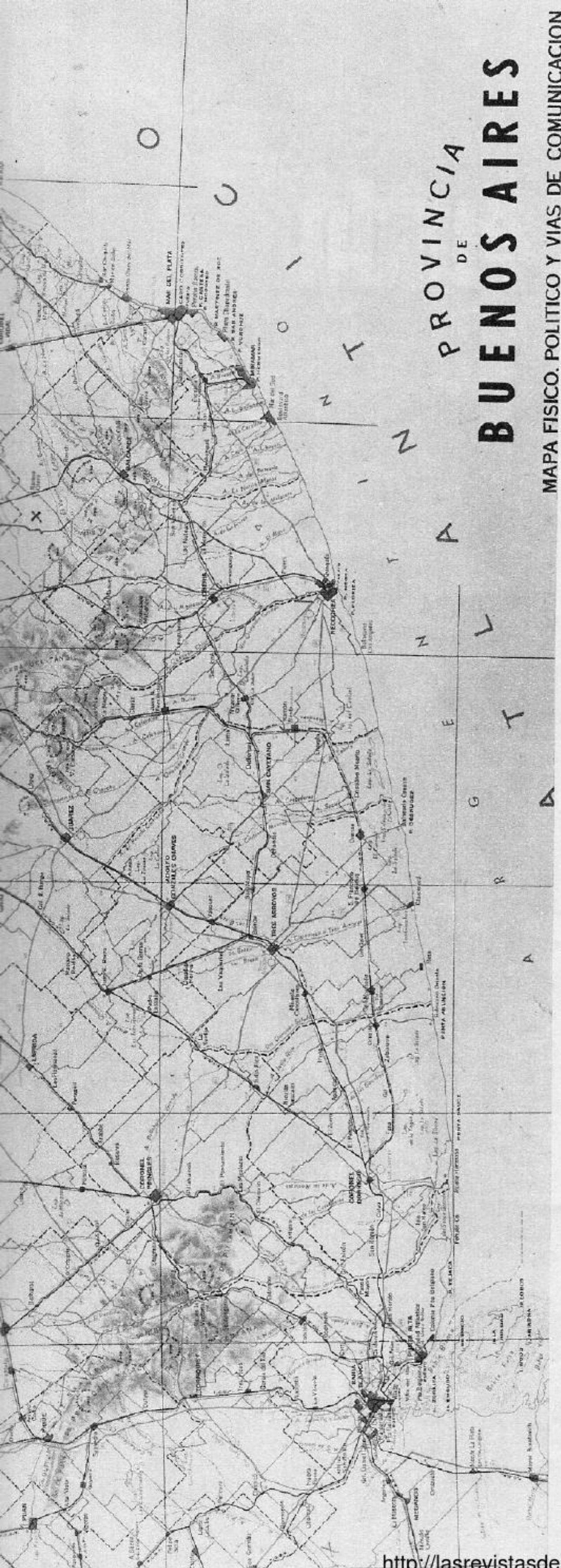
Dos ciudades balnearias en plena expansión. Y la nómina complementaria de los mejores "autocampings" de la costa

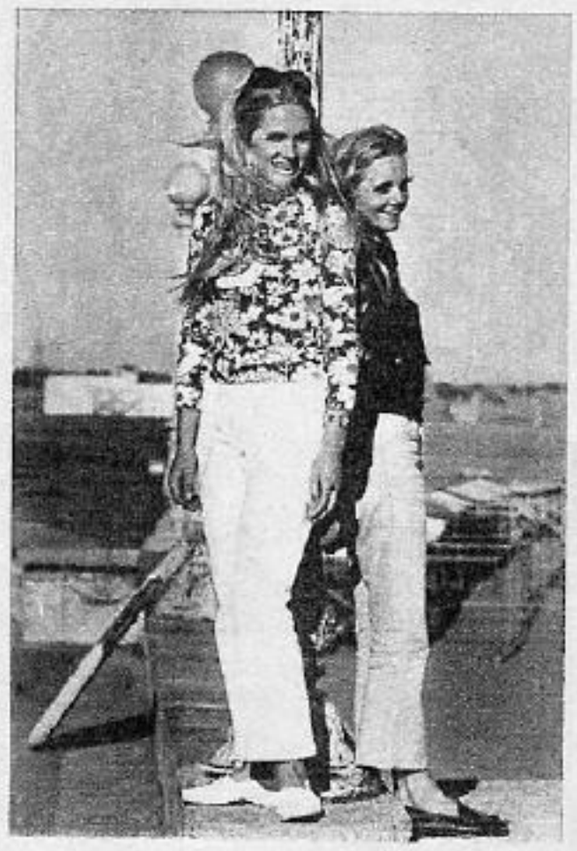
Fotos: JUAN C. FRANCESCHINI

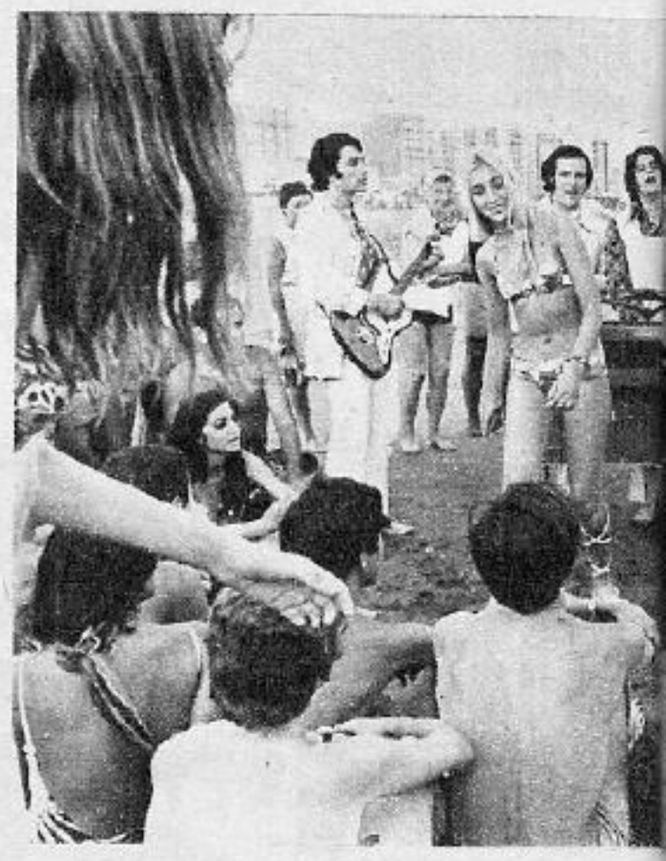
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por NORBERTO ALVAREZ OJEA

mas allá del ruido







MAS ALLA DEL RUIDO

El "gran ruido" termina en Chapadmalal (teóricamente al menos), donde su paisaje bucólico sirve de introducción a ese clima más sereno de Miramar, ciudad en creciente progreso donde muchos buscan escapar de un verano violento.

El camino desde Mar del Plata es una sucesión de buenos balnearios, varios del ACA, muy bien organizados, y de "autocampings" cuya nómina figura en el Nº 246 de CORSA y se complementa en este número.

Miramar, por propia decisión, se autodenomina "ciudad de los niños" y ello se basa justamente en un hecho que guarda relación con sus extensas y tranquilas playas, su vida más ordenada y todos esos factores que contribuyen a señalarla como algo diferente a Mapla, su vecina inmediata. Es también un refugio para los intelectuales y para aquellos que aún añoran la vieja Mar del Plata. Posee una buena hotelería (ver lista) y las posibilidades de espaciosas playas y tranquilos muelles para la pesca.

Pero no todo es serenidad espacial, no asustarse demasiado; hay también buenos clubes nocturnos y confiterías bailables. Entre ellos mencionaremos a: Noa-Noa, calle 24, esq. Diag. Cincuentenario; Pe-pe's, calle 21 entre 18 y 20 (subsuelo); Matako, Av. Costanera entre 35 y 37; Aku-Aku, Av. Costanera entre 35 y 37; El Coyote, calle 22, esq. 7; Garrote, calle 16 entre 21 y 23 (whiskería); Mira-Mau, Copacabana y Kong's, calle 19 esq. 24.

En restaurantes Miramar no se queda tampoco a la zaga. Para quienes gusten de los buenos mariscos están Nilo, en la Av. Costanera y 21, y Marecchiare, en la calle 19 entre 18 y 16; un asadito puede gustarse en El Fogón, calle 19 Nº 1181, y en El Rincón, calle 19 entre 28 y 30. Otros dos restaurantes recomendables de cocina internacional son Jockey Club, en la calle 21 esq. 26, y Punto y Banca, Diagonal 1, entre 28 y 30.

Miramar también tiene varios centros de excursión de gran interés dentro de la ciudad, entre los que se destacan: el vivero Ameghino, con 450 Has. forestadas entre dunas; el Parque de los Patricios, sobre la Av. 9, a 300 metros de la playa, con el lago "De las Islas", donde se puede pasear en botes, y una isla que sirve de escenario natural para espectáculos artísticos que allí se realizan todas las temporadas, y el Parque Municipal.

Para los que les guste la pesca tienen un buen pesquero en Rocas Negras y El Remanso, y para los que practican el "surf" es bueno que sepan que hay dos clubes de esa actividad, el Tamariscos y el Kahuna. Y para los amantes de la "rueda loca" hay un buen casino, que funciona todos los días de 20 a 2 horas, extendiendo su horario los sábados y domingos hasta las 3 de la madrugada; tiene 9 mesas de juego y 3 de punto y banca.

Los que se interesen por la "prehistoria" pueden visitar las "cuevas", en el lugar denominado "La Baliza", sobre la zona atlántica, que en su tiempo fue campo de acción muy vasto para las investigaciones de Florentino Ameghino.

NECOCHEA: CIUDAD DE AVANZADA

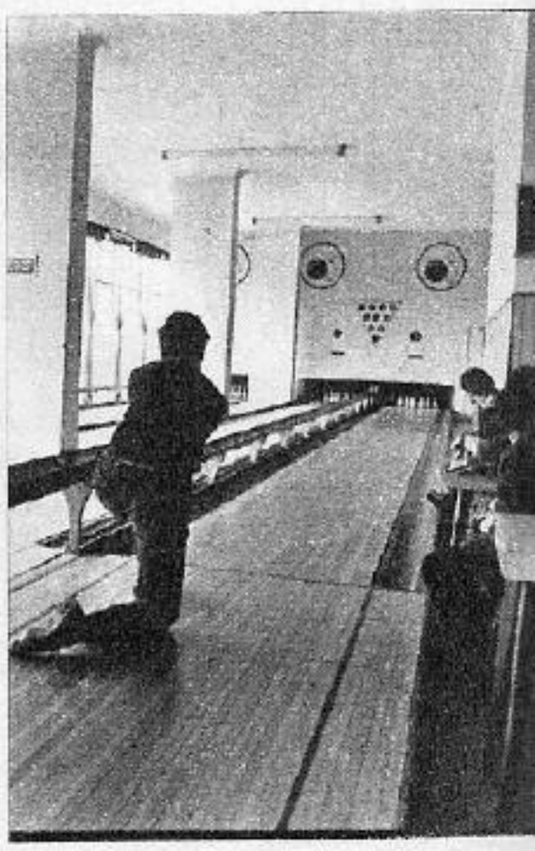
Necochea no es solamente un gran balneario, con excelentes y seguras playas de declive suave y acariciantes arenas. Es mucho más que eso: una gran ciudad, verdadera avanzada del Atlántico Sur. Posee además un excelente puerto, donde se dan cita los grandes barcos y peque-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com









fios y coloridos pesqueros: Quequén; y justamente esa abundancia de buena pesca hace que también sea uno de los "paraísos" de los pescadores deportivos.

En estos momentos, un índice de su crecimiento edilicio podría ser la construcción ya avanzada de su nuevo casino, que será uno de los mayores de Sudamérica. Es ya famoso su "Festival de los Niños", que brinda todos los años a su bulliciosa población veraniega infantil los mejores conjuntos artísticos. Desde hace muchos años la seguridad de sus aguas convoca a las familias con gente menuda a su balneario. Su capacidad hotelera es importante: hay más de cien hoteles. Y un detalle importante que habla a las claras de la voluntad de brindar al turista todo tipo de facilidades: la ciudad ha establecido en pleno centro de Buenos Aires la denominada "Casa de Necochea", donde se facilita todo tipo de información sobre hoteles, tarifas, comodidades y reservas. Esa oficina funciona en Suipacha 476, local 7 (galería); está muy bien atendida y es un buen ejemplo de asesoramiento turístico.

Sus 60 kilómetros de playas, distribuidas en 18 balnearios, hablan a las claras de la capacidad receptiva de Necochea, y de la posibilidad de encontrar siempre espacios libres y solitarios, eso que gusta tanto a los pescadores y a los que practican el "surf".

Quienes quieran probar la suerte, podrán hacerlo en el casino, que funciona de 20.30 a 3 de la madrugada.

Necochea tiene excelentes accesos por pavimento a través de la ruta 88, viniendo de Mar del Plata-Miramar, o por la 86, llegando por la ruta 3.

Entre los excelentes pesqueros y lugares para realizar excursiones se destacan: a 10 kilómetros, Las Grutas, con si-







tio para acampar y pesca; las Cascadas del Río Quequén, pequeñas islas con abundante vegetación; Cueva del Tigre, a una distancia de 35 kilómetros, excelente pesquero, es una zona de rocas sobre la costa; y Punta Florida, distante 26 kilómetros, otro pesquero sobre excelentes playas.

LA BUENA VIDA

En Necochea se estila mucho el alojamiento en los denominados hoteles "integrales"; es decir, con pensión completa, pero aquellos que opten por los "residenciales" no tendrán problemas, pues hay muchos y buenos restaurantes. En la cantina El Corsario pueden gustarse buenos platos a base de mariscos y pescados y en El Pollo de Oro, calle 85 Nº 330, excelentes pollos y platos de la cocina internacional. Otros restaurantes: Catari, calle 64 Nº 3154; La Cabaña, 85 Nº 218; La Luna sobre el Mar, en la banquina de pescadores, y Mi Cantina, calle 57, Nº 2730.

Entre los clubes nocturnos de moda están Ufa, donde se combina música moderna con proyecciones de diapositivas; Elé, Noi y Loko's.

SERVICIOS MECANICOS DE EMERGENCIA

Automóvil Club Argentino:

MIRAMAR: Av. 9 y 20, tel. 610712.
NECOCHEA: Av. C. Pellegrini esq. Pueyrredón, tel. 3792.

Y además todos los servicios desde Buenos Aires a Mar del Plata (ver CORSA 247), que incluyen un servicio especial de patrullaje en las rutas de las playas.

General Motors:

Operativo "Gauchada", de atención en las rutas 2, 11, 74, 88, 226 y 60.

Fiat:

"Servicio de Asistencia Técnica en rutas". Patrullaje con unidades móviles de auxilio mecánico por las rutas de la Costa Atlántica.

GUIA DE HOTELES DE MIRAMAR

HOTELES INTEGRALES	Domicilio	Teléfono	Máximo	Mínimo
Grand Hotel y	Calle 29, 586, Miramar	61-0356	45,00	30,00
Apartamentos Sobre Las Olas	" 29, 586	61-0359	Conv.	Conv.
Hispania	" 12, 1482	61-0217	38,00	18,90
Palace	" 23, 798	61-0258	37,50	31,25
Normandie	" 19, 910	61-0521	34,00	31,65
Gran Rex	" 23, 805	61-0942	27,50	23,00
Boulevar Atlántico	Mar del Sud		25,45	20,35
América	Diag. F. de la Plaza 1114	61-0847	24,45	20,65
Los Pinos (ex Rivas)	Mar del Sud		20,40	19,00
Castilla	Calle 21, 1032	61-0938	20,00	17,00
RESIDENCIALES				
Motel Santa Paula	Calle 13 entre 20 y 22		60,00	45,00
Motel	" 9, 1160		59,45	51,50
Luxor	" 28, 1126	61-0421	18,70	8,80
Lell	" 26, 881	61-0134	17,70	10,15
Caril	" 21, 670	61-0519	16,70	13,90
25 de Mayo	" 30, 1063		15,50	9,00
Santa Eulalia II	" 15 esq. 18	61-0091	15,00	11,00
Brisas del Mar	" 29, 557	61-0334	15,00	9,50
Gran Atlántico	Avda. Costanera y 19	61-0741	14,50	9,20
La Perla	Calle 21, 804	61-0848	14,45	11,85
Montecarlo	" 16, 1050	61-0469	14,20	9,15
Turingia	" 28, 1060	61-0526	14,05	11,85
Cris-Car	" 17, 1484	61-0232	13,95	9,50

GUIA DE HOTELES DE NECOCHEA Y QUEQUEN

Alvarez Palace	Calle 79 y 6	3667	22,00	20,00
Atlántico	" 4, 4128	2346	30,00	24,00
Bell-Mar	" 79 y 8	3673	20,00	16,00
Celeste	Av. San Martín 696	5206	22,00	18,00
Cervantes	Calle 59, 2912	2049	24,00	22,00
Continental	Avda. 10 y 85	3394	26,00	24,00
Diagonal	Calle 79, 533	3582	21,50	19,00
Las Nieves	Av. San Martín 1096	3696	22,00	20,00
Marino	Avda. 79 y 4	2140	29,00	24,00
Palermo Chico	Av. San Martín 1309	5215	17,00	14,00
Parque Hotel	Calle 87, 451	3527	19,50	17,50

GUIA DE CAMPINGS DE LA ZONA ATLANTICA III

Lugar	Denominación	Detalle	Tarifas	Reservas
LAS TONINAS	"LOS CARACOLES" *Ubicación:* Calle 26 y 19.	Modernas y confortables instalaciones. Excelente zona arbolada. Baños instalados. Agua fría y caliente. Luz central. Proveedurías. Parrillas y Fogones. Vigilancia. Estacionamiento dentro del área. Auspiciado por la Comisión de Fomento y Cultura "Amigos de Las Toninas".	Auto y carpa p 4 pers. $ 10.— por día. Socios del ACA 10 % de descuento.	Avda. Maipú 2525, OLIVOS, teléfonos 797-2290; 797-0088; 759-0593; 795-2273.
VILLA GESELL II	"CALIFORNIA" *Ubicación:* A la entrada de Gesell, sobre la izquierda.	Frondosa arboleda. Baños instalados de uso individual. Fogones para asado. Piletas de lavar. Luz eléctrica. Agua corriente potable. Duchas de agua caliente. Cafetería. Proveeduría. Vigilancia. Juegos para niños. Alumbrado general con luz de mercurio.	*Febrero:* Auto - carpa 3 pers. $ 12.—; 6 pers. $ 14.— *Marzo:* Auto y carpa 6 pers. $ 8,50. Todos los precios por día.	Por carta a Casilla de Correo 822. Villa Gesell, adjuntando 'seña' de $ 30, cheque o giro a la o/ "Autocamping California". Indicar día de llegada y días de estadía.
	"AFRIKA" *Ubicación:* A la derecha de la entrada a V. Gesell.	Recientemente inaugurado, en plena expansión. Por este año: baños instalados, proveeduría y vigilancia. Está atendido por Eduardo Barruti, un *corsa* que fuera auxilio de Oscar Cabalén y corrió en Anexo "J".	*Febrero:* $ 11.— p / día / autocarpa. *Carnavales* $ 14. *Marzo:* $ 8.	Por carta a Villa Gesell.
MIRAMAR	"PARQUE BRISTOL" *Ubicación:* s/calle Constitución a 400 metros s/la ruta Miramar-M. del Plata.	Son 2 hectáreas totalmente arboladas. Parrillas. Luz. Instalaciones sanitarias. Agua. Bar. Proveeduría.	$ 8/9.— 4 pers. s/conf.	Por carta.
NECOCHEA	"EL FARO" *Ubicación:* ruta 88 y 227 (Quequén). Calle 32 esq. 17.	Boxes de 50 metros, arbolados y delimitados. Duchas c/vestuario individual. Agua caliente. Luz eléctrica. Vigilancia. Fogones. Juegos infantiles. Proveeduría. Tambo. Baños instalados.	$ 2.— por carpa, más $ 2,50 pers. m. de 12 años, men. 3 a 12 $ 1.—. Todo por día.	Tel. 61-8221 y 611-5850. Azul. 542. Cap., Tel 61-8217
	"PARQUE PLAYA" *Ubicación:* a 30 m del mar.	Frondosa arboleda. Servicios sanitarios completos.	$ 8/9.—/auto - carpa p/día. Sin conf.	Avda. 2 Nº 4166. Tel. 5561 - Necochea.
MONTE HERMOSO	"MONTEMAR" *Ubicación.* ruta 3 Km. 606.	Instalación sanitaria. Excelente forestación (11 hectáreas). Proveeduría. Restaurante. Comidas para llevar. Minimercado. Luz eléctrica. Boxes y fogones individuales. Calles afirmadas. Parque infantil. Deportes. Pesca marítima y lacustre.	$ 9.—/carpa-auto, 4 pers. por día.	Tel. 71-2536 y 792-3509.
	"CABURE" *Ubicación:* ruta 3. Km. 624.	Instalación sanitaria completa. Duchas con agua caliente. Proveeduría. Sala de planchar. Iluminación a gas de mercurio. Guardería infantil. Vigilancia nocturna. Parrillas individuales. Guarderías infantiles. *Alquiler de carpas.*	Carpa - auto 4 pers. $ 8/9 por día. Sin confirmar.	Pueyrredón 845 Morón. Pers. o por carta.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



ESTE MENSAJE
ES PARA USTED:

Si usted es oyente,
nos escucha con el país.

Si usted es avisador,
el PAIS lo esta escuchando
por:

LR3 RADIO BELGRANO 100 KW

Y su rueda de emisoras del interior

LT8	RADIO ROSARIO DE ROSARIO	10 KW
LT12	RADIO Gral MADARIAGA DE PASO DE LOS LIBRES	1,5 KW
LT14	RADIO Gral URQUIZA DE PARANA	10 KW
LT16	RADIO Pte ROQUE SAENZ PEÑA DE CHACO	1,5 KW
LU5	RADIO NEUQUEN DE NEUQUEN	20 KW
LU33	EMISORA PAMPEANA	25 KW
LV2	RADIO LA VOZ DE LA LIBERTAD DE CORDOBA	25 KW
LV5	RADIO SARMIENTO DE SAN JUAN	25 KW
LV12	RADIO INDEPENDENCIA DE TUCUMAN	25 KW
LW5	RADIO DEL NORTE DE SANTIAGO DEL ESTERO	5 KW
		248 KW de

DE POTENCIA A SU SERVICIO

EL PAIS LA
ESTA ESCUCHANDO

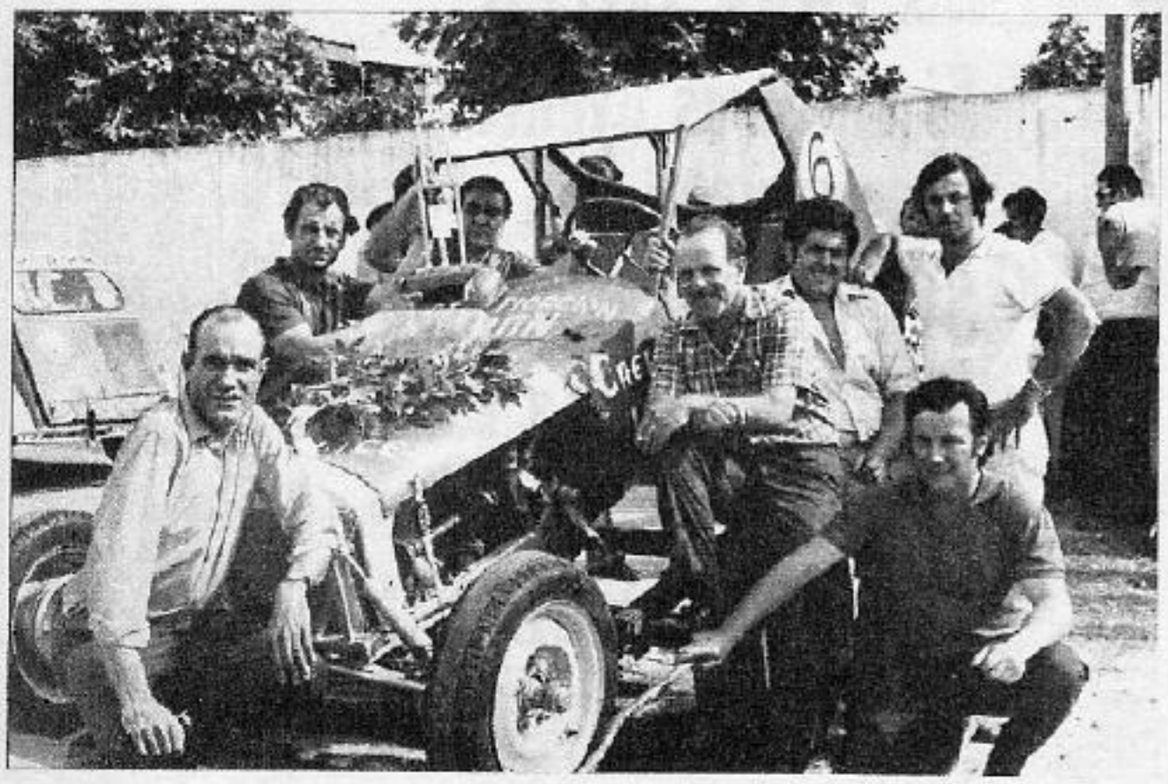
LA ACTIVIDAD ZONAL

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

ASADOS VARIOS

A.D.A. CONSAGRO A SUS CAMPEONES Y VICE EN GENERAL LAS HERAS

El 6/1/71, en horas del mediodía, se llevó a cabo en las instalaciones del club Social y Deportivo "Athletic Sportmen Club", de Gral. Las Heras, un almuerzo ofrecido por A.D.A. (Asociación Deportiva Automovilística) con motivo de coronarse a los campeones y vicecampeones de las distintas categorías del automovilismo deportivo que se disputan en su jurisdicción. Uno de los invitados especiales ofició de maestro de ceremonias: Alberto Hugo "Negro" Cando y hasta hizo uso de la palabra???? ????? elogiando la labor de los clubes y peñas que cultivan este deporte que según sus palabras "es de pueblo y apasiona". Todo Gral. Las Heras estuvo presente en dicha fiesta, este pueblo de amigos agasajó a sus visitantes como sólo ellos saben hacerlo tirando al Auto Club Gral. Las Heras por la ventana al punto que más de 200 invitados colmaban las instalaciones del club. Estuvieron presentes, entre otros, el Sr. Carlos A. Zerbini, presidente de la peña "La Tortuga Comprimida" de Castelar, quienes tienen en preparación una "Liebre 1" (ex Ternengo) adquirida a Domingo Novinski y que piloteará Juan Carlos Deambrosi, con Oscar Cierna como preparador para competir en la categoría TCFA. También charlamos con Antonio CORSA Giráldez, su socio y familiares quien prometió continuar en 1971 en la categoría FIAT 600 Semipreparados. Una comisión del club Municipalidad de San Andrés de Giles, nos confió que en el año que se inició continúan con el firme y decidido apoyo del intendente municipal de aquella ciudad. La gente del Auto Moto Club Ciudad de Moreno "El Gato Rojo", capitaneados por el "múltiple" Carlos Dematei, directivos de Fuerza Limita-









http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



da, campeones, vicecampeones y familiares en amable reunión "tuerca". Hablaron los campeones, agradecieron y de "paso cañazo" pidieron lo que consideron justo para su categoría, y por supuesto que también habló la gente del Auto Club General Las Heras que se hizo eco del pedido y con justas palabras consideró la obligación que a cada uno le compete, tanto al directivo que organiza como así también al participante que actúa en calidad de tal, para brindar un verdadero espectáculo al soberano: el público. Por esta vez periodistas, organizadores, pilotos, mecánicos, familiares y público, reunidos en mesa cordial, estábamos fuera de carrera. Y nos despedimos.

CATEGORIA CITROEN (Semipreparados)

Campeón ..... Hugo Pramparo
Vicecampeón ..... Jorge Pramparo

CATEGORIA FIAT 600 (Semipreparados)

Campeón ..... Carlos Lynn
Vicecampeón ..... Carlos "CORSA" Cacopardo

CATEGORIA FIAT 600 (Preparación libre)

Campeón ..... Jorge Spinetto
Vicecampeón ..... Luis Logioio

CATEGORIA CAFETERAS HASTA MODELO 1931

Campeón ..... Adolfo Ré
Vicecampeón ..... Oscar Ponce

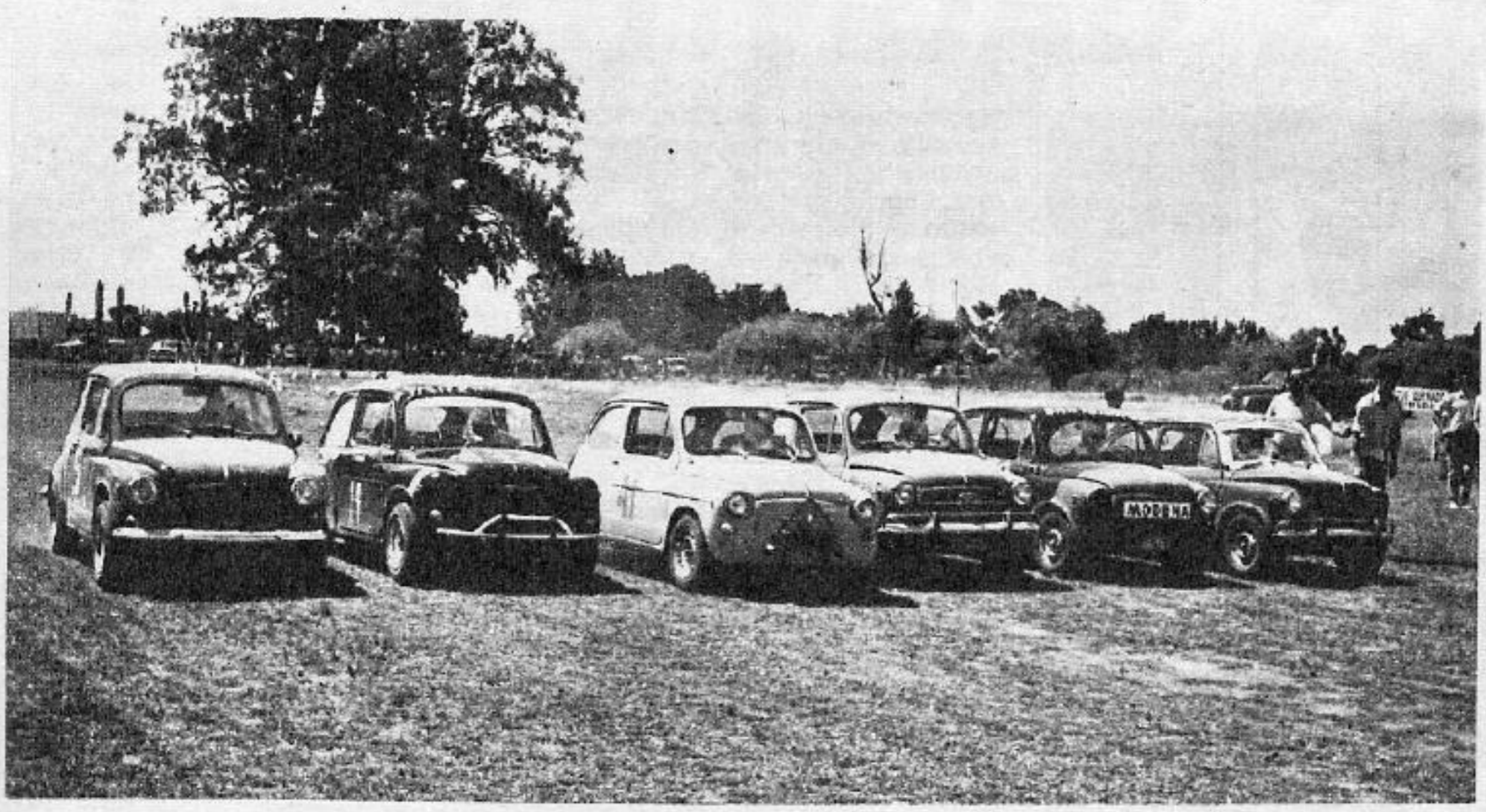




EL ASADO DEL CAMPEON

El sábado 26 de diciembre, Adolfo Ré se destapó con una invitación a sus amigos, periodismo (y familiares, por supuesto), con un suculento y muy bien rociado asado, festejando su coronación de campeón (100 invitados). Sugerencia va, sugerencia viene, Heriberto Marveggio invitó a todos los presentes al festejo de su título de vicecampeón, para el pasado 16 de enero en Chacabuco (estuvimos). Pidió, al final, que en una próxima reunión no se beban el "chimichurri".

LA ACTIVIDAD ZONAL



La largada de las "bolitas". Angel Ertini resultó el ganador.

INTERESANTE REUNION EN MONTE

Las pocas máquinas llegadas a Monte el 3 de enero para disputar la primera carrera del año por el premio PAMPITA AUTOMOTORES en el circuito Escuela Nº 5, tal vez se debió a la suspensión realizada el 27 de diciembre por el AUTO MOTO CLUB DE MONTE a raíz de la lluvia caída ese día.

Pero ello no fue óbice para que hubiera emociones para todos los gustos. La primera carrera de la tarde puesta en marcha a las 13,30 correspondió a las motos de hasta 200 cm³ standard y fue directamente una final, pues las pocas máquinas hacían inútiles las series. Luego de 25 vueltas se impuso cómodamente la Gilera 150 de Andrés Caviglia, luciendo un dominio poco común de máquina y rivales; segundo arribó, a una vuelta, Héctor Borcheta, al mando de otra Gilera 150. En esta carrera, luego de finalizada, hubo una discusión entre las autoridades de la prueba y el corredor Hugo Padilla, reclamando éste el tercer puesto y no el quinto, como se le daba en la clasificación final.

CLASIFICACION FINAL

1º	12	Andrés Caviglia	Gilera 150	25 vueltas
2º	33	Héctor Borcheta	Gilera 150	24 ,,
3º	150	Roberto Gregorio	Zanella 125	23 ,,
4º	15	Carlos Farías	Gilera 150	21 ,,
5º	1	Hugo Padilla	Motobich	21 ,,

Seguidamente salieron al ruedo las bolitas, de las cuales mucho se esperaba, pues dan siempre buenos espectáculos, y no defraudaron, en especial su ganador, el Nº 14, de Angel Ertini, quien pese a la cómoda ventaja que obtuvo desde el vamos siguió andando fuerte y de "coté" en todas las curvas del circuito; ésta, al igual que las motos, se disputó directamente en una final a 30 vueltas; segundo arribó el maltrecho Fitito de "Magu", con claras muestras de la piña del día anterior en el techo y otras partes de la carrocería. La emoción máxima de esta "CORSA" estuvo en la 3ª vuelta, con el vuelco del Fiat 600 del corredor con el seudónimo "Modena", felizmente sin más consecuencias que un poco de chapa abollada y unos magullones, además del abandono de la competencia.

CLASIFICACION FINAL
Fiat 600 Semipreparados

1º Nº 14, Angel Ertini, 30 vueltas;

2º Nº 34, "Magu", a 26 segundos;

3º Nº 41, Luis Rosa, 28 vueltas;

4º Nº 5. José Salinas, 28 vueltas;

5º Nº 61, Jorge Parrondo, 23 vueltas;

6º Nº 59, "Modena", 3 vueltas.

Finalmente se hicieron presentes las cafeteras modelo 31 y un solo carburador, y con el acuerdo de los ocho corredores presentes y las autoridades se decidió correr 25 vueltas, porque alargarla más podía ser suicida, con el riesgo de llegar al final



con dos o tres coches. En la primera fila, del lado de la cuerda se alineó el representante de Lezama, Juan Zinetti, y por el lado de afuera el otro favorito, Juan López; después de una buena largada de ambos, el piloto del Nº 34, Zinetti, tomó la punta para no largarla más hasta el final de la carrera, pese a ser muy asediado en las primeras vueltas por el Ford A de "Toky" López. La "polenta" del Ford A de Zinetti quedó demostrada igual que dos semanas atrás en el circuito Ciudad de Cañuelas, en donde al igual que en esta oportunidad ganó de punta a punta. El espectáculo, en esta última batería, estuvo a cargo del Chevrolet de Enrique Sanguinetti, quien a pesar de la diferencia de velocidad con los punteros se jugó en todas las curvas de las 25 vueltas que contaba la carrera; el público (es-



Juan Zinetti se impuso en buena forma en la categoría Cafeteras.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

caso), muy agradecido, y aplaudió a rabiar cada maniobra de este joven corredor. Poco puede decirse del representante de Monte: en efecto, la cafetera del Ñato Baticce no enduvo ni para atrás ni para adelante; prueba de ello es que además de quedarse parado en la largada no alcanzó a dar dos vueltas antes de abandonar; habrá que esperar a la próxima para saber hasta dónde rinde el Ford A preparado en los talleres de Tolologuercio.

Esperamos que en la próxima carrera se pueda contar con un público más numeroso y con más máquinas que hagan al bien del

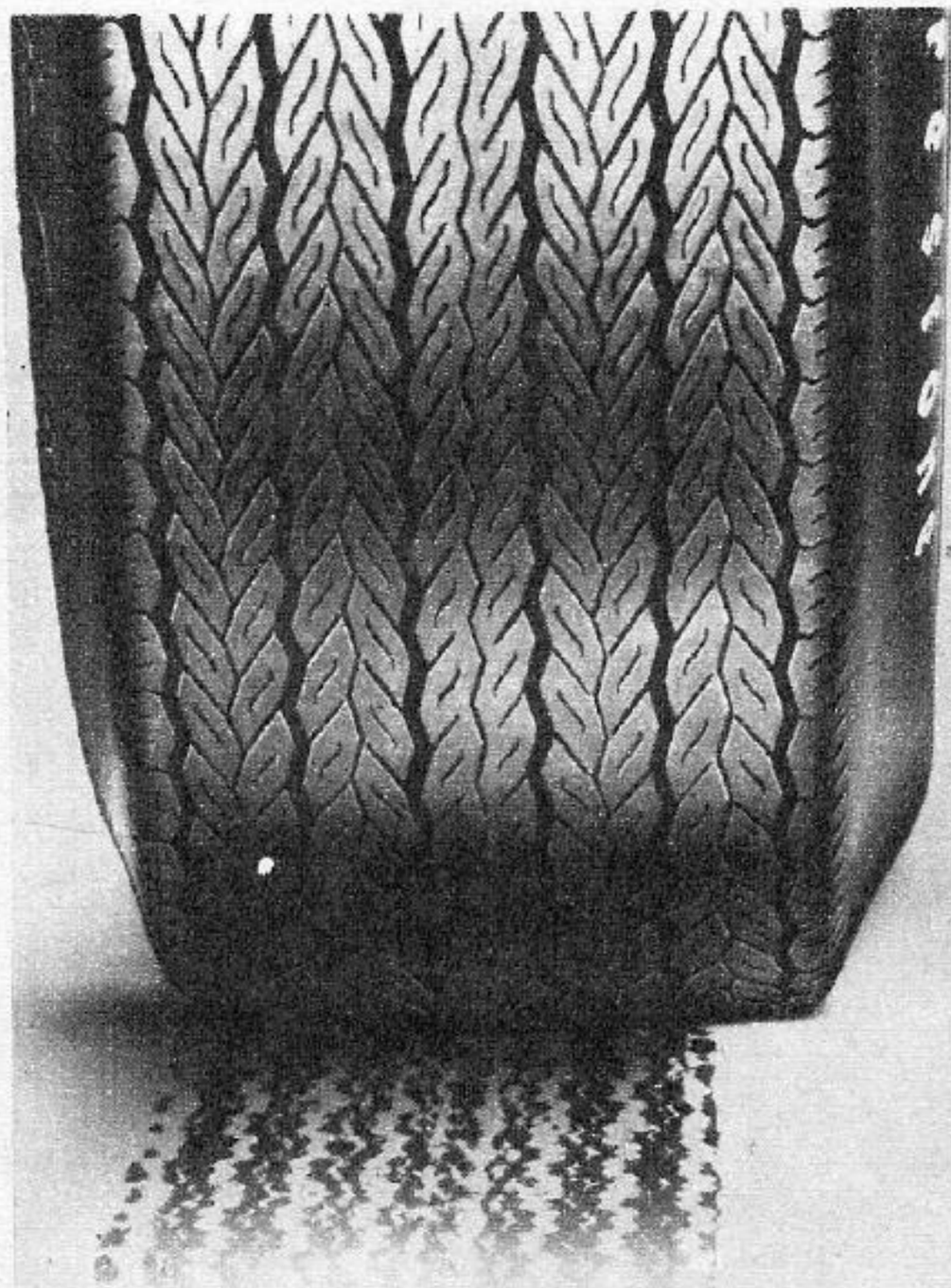


El ganador de la categoría de hasta 200 cm³ standard, Andrés Caviglia.

espectáculo, para así premiar a la gente del AUTO MOTO CLUB MONTE, capitaneada por Oscar Gigena, que tanto hace por el deporte motor en esta ciudad.

CLASIFICACION FINAL
Cafeteras Modelo 31
un solo carburador

1º Nº 34, Juan Zinetti, Ford A;
2º Nº 2, Manuel "Toky" López, Ford A;
3º Nº 55, Enrique Sanguinetti, Chevrolet 29;
4º Nº 31, Julio Miccio, Chevrolet 29;
5º Nº 28, Héctor Lombardozo, Chevrolet 29.

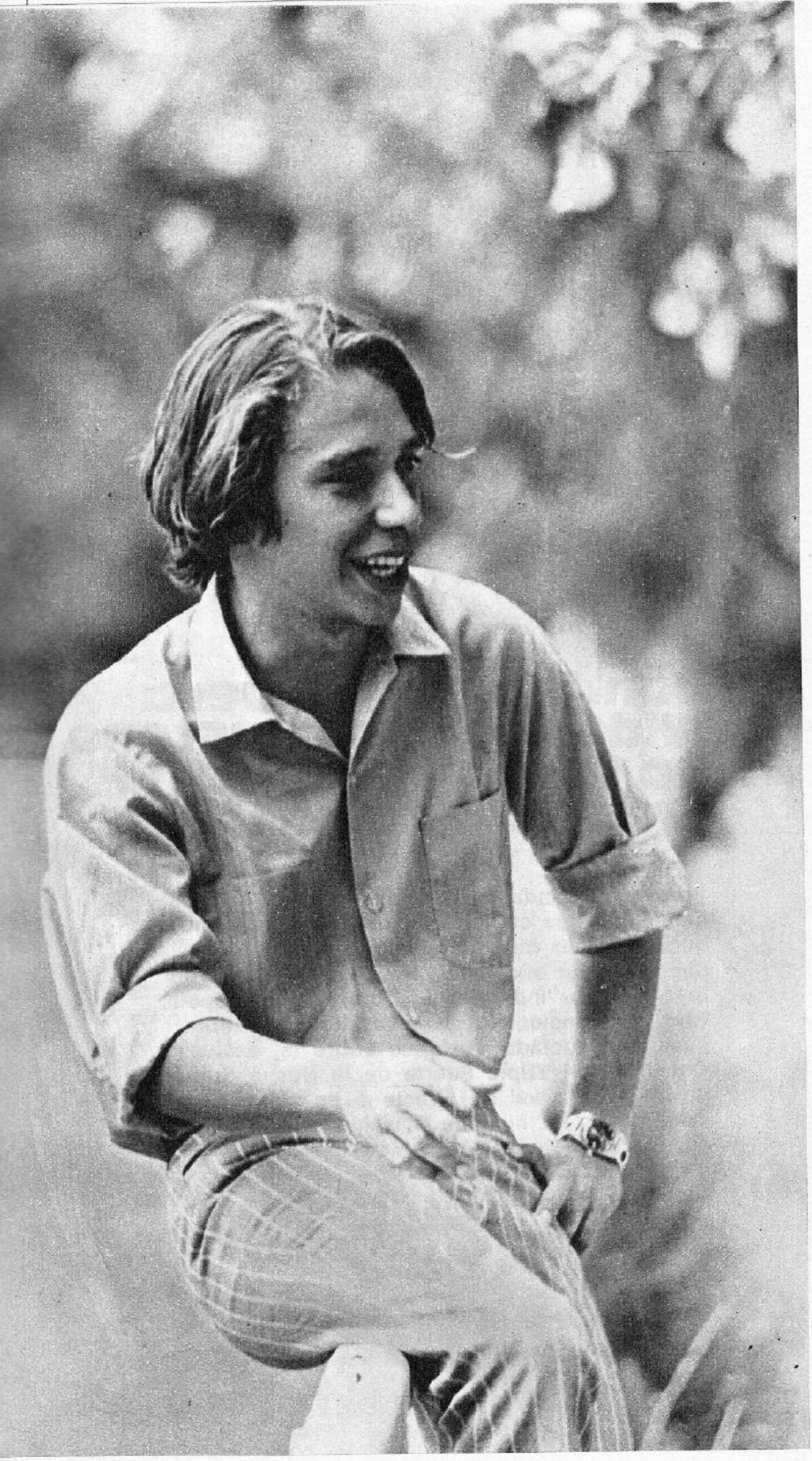




Donde pisa la nueva Wide Oval de Firestone no queda huella de otra patona.

Porque su banda de rodamiento es 40% más ancha que las cubiertas comunes y más ancha que cualquier otra patona. Una cubierta deportiva por excelencia, diseñada de acuerdo a la famosa "Indy", triunfadora en Indianápolis. Con adherencia total y mayor tracción sobre pavimento mojado. Apóyese sobre la exclusiva Construcción Triple Fuerte de la Nueva Super Sports Wide Oval de Firestone en altísimas velocidades. Y no deje más huella que las de sus cuatro patonas Firestone.

NUEVA Super WIDE OVAL Sports
Firestone



RU
escalo

Rubén Alonso, subcampeón argentino de Turismo Grupo Dos, deja en 1971 los "1.093". Fórmula Dos está en la mira, la cosa es no estancarse si se quiere llegar. El primer escalón ya fue salvado. Fórmula Dos o Turismo Clase "B" serán el segundo peldaño a salvar

Rubén Alberto Alonso, 22 años, subcampeón argentino de Turismo Grupo Dos en la clase renaulista, soltero, fue sin lugar a dudas el más veloz de la categoría en carreras de circuito. Logró además de los tres triunfos de este año en carreras puntables, muchos records de vuelta y mejores registros en las pruebas de clasificación. Que también quedó roto por ahí en otras ocasiones el Renault by Antelo, es cierto, pero la posibilidad de pelear por el campeonato hasta último momento significa mucho para un piloto, por lo menos determina si está o no en lo cierto. Contra lo que nada pudo hacer fue con la robustez del DKW-Auto Union de Rosmaldo Visintini, campeón al fin. El cordobés se las arregló eficientemente para que su 2T fuese primero en las carreras largas de ruta abierta, como la San Juan - Coquimbo, Vuelta de la Manzana y GP. Alonso, por más que ganó similar cantidad de pruebas de circuito y ganó segundos puestos (cinco), ni por asomo pudo acercarse a las cifras de Visintini; es que las carreras de ruta otorgan

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

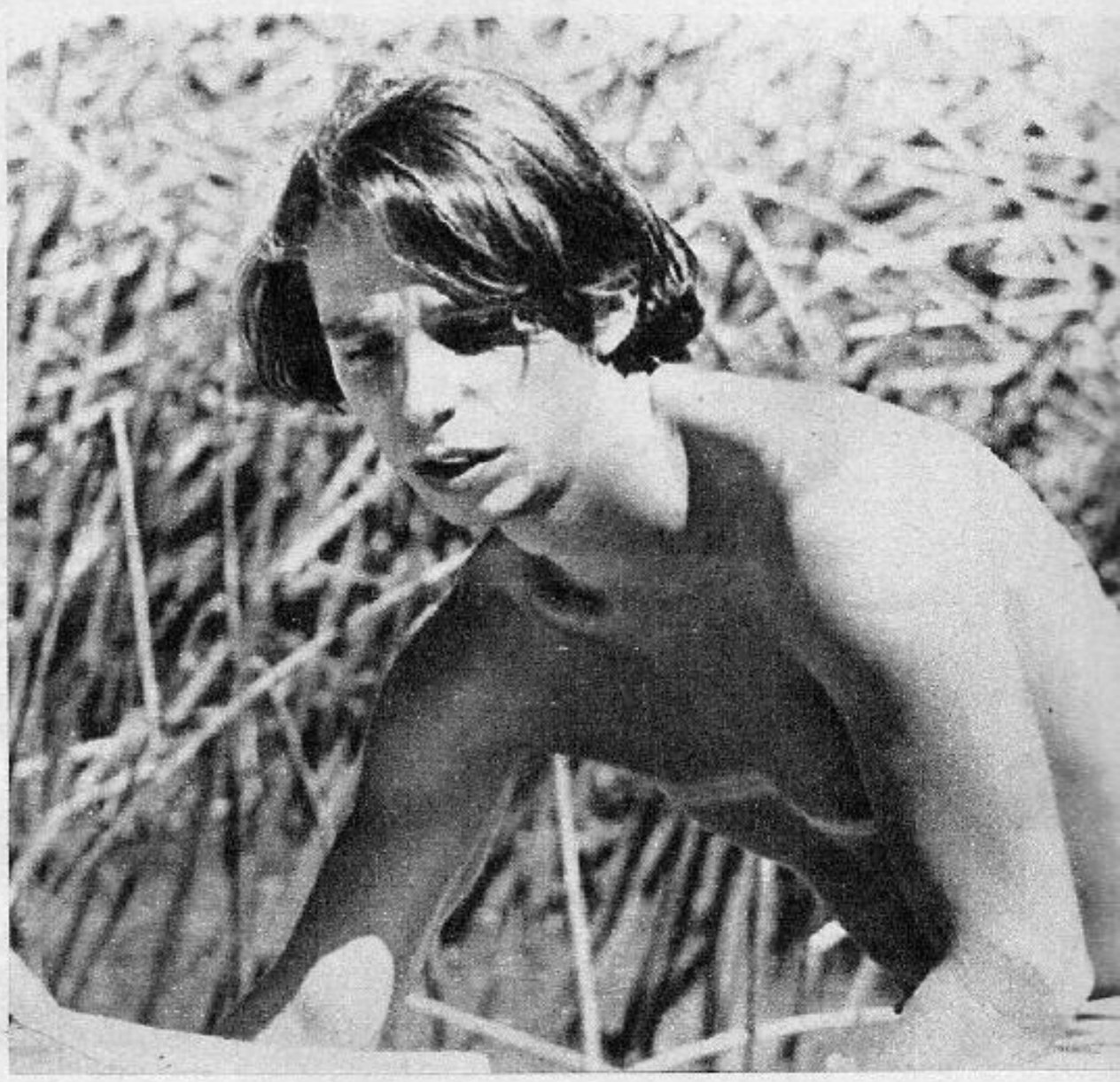
BEN ALONSO:
n por escalón

por JULIO PEREZ BALBI



El Renault 1.093 que lo consagró, muchos méritos también de Antelo. Este año: adiós al 1.093 (por otro lado dejaría de fabricarse apenas salga el Renault R12)

Alonso pasado por agua. Los domingos a pasear en el crucero de papá y durante la semana vender autos y pasarse horas en el taller de Antelo, aunque sea para ir a comprar Paso de los Toros nada más...



mucho puntaje; en cambio las de circuito apenas si permiten alcanzar la canasta familiar y basta.

—Un piloto de Renault, ¿cómo tiene que plantear un Campeonato?

—Es bastante complicado. Por sobre todas las cosas tiene que armar un auto funcional para ruta; hay que ganar la San Juan-Coquimbo o la Vuelta de la Manzana, si no sonaste; te pasa lo de Monguzzi el año pasado, mil carreras de pista ganadas, pero Parisi con menos triunfos, pero en carreras de ruta, se llevó el Campeonato. O sea que hay que aplicar el método de Parisi y no el de Monguzzi. Si querés ganar la mayor cantidad de carreras posibles y el Campeonato pasa a segundo plano, hay que hacer a la inversa: el método de Monguzzi y no el de Parisi. Depende del piloto y sus cualidades también...

—¿Qué solución le ves a este sistema?

—Mirá, creo que habría que emparejar las cosas. Considero que es mucho más complicado ganar una carrera de 1.000 kilómetros, como la San Juan-Coquimbo, que una de treinta vueltas en el Autódromo, pero no se merece un puntaje diez veces mayor, creo que es muy exagerado; habría que aumentar la cantidad de puntos de las carreras de circuito, a seis por lo menos y dejar las de ruta como están... Creo que sería lo más salomónico, ¿no?

—¿En 1971 seguirás en la "A"?

—No, ni loco, sería estancarme, tengo que subir un escalón y seguir aprendiendo; no puedo pretender que me llamen para autos grandes..., intentaré hacer algo con Fórmula Dos y Turismo clase B, no sé, no depende de mí...

—¿De quién, entonces?

—De Osvaldo Antelo. No me quiero separar del Gordo, la pinta es lo de menos... Tengo entendido que en marzo sale el Renault 12 y si Antelo se dedica a desarrollar el motor para F2 o Turismo Grupo Dos correré otra vez con Renault; pero ya te digo, 1.093 no, todo el año no.

—¿Qué piloto de los extranjeros te impresionó mejor en la Temporada de SP?

—De Adamich, Fittipaldi y Elford. Los dos primeros por la prolijidad y el tercero por la sapiencia para administrar tantos burros como los que tiene el 917.

—¿Cómo se maneja un 1.093 en pista?

—El postulado elemental es llevarlo lo más derecho posible, evitar a toda costa que el auto colee; si tenés que usar parte de la potencia en poner la cola en su lugar vas muerto, perdés tiempo y el tiempo no sale. Yo probé de las dos maneras y te aseguro que en el cronómetro hay mucha diferencia.

—¿Serías profesional?

—Sí, por supuesto.

—¿Con el 1.093 lo fuiste?

—Nooo. No se puede; que no haya perdido plata es cierto, pero nunca saqué lo suficiente como para vivir de esto, apenas si amortizo el capital que tengo invertido en autos y repuestos y que puedo correr todos los domingos gratis.

—¿Y TC "A"?

—No me gusta, a no ser que haya muchas carreras de montaña, seguiré con mi idea de monopostos y pista.

—Aparte de los autos, ¿tenés otro hobby parecido?

—Los aviones; tengo brevet y para mantenerlo de vez en cuando me dedico a v r. Te aseguro que los aviones son algo increíble; te arrastran igual que un auto de carrera: cuanto más volás, más te apasionan; no te digo nada si te enloquece la técnica fina, de precisión; cada detalle de un avión es un ejemplo de exquisitez, de refinación técnica. El ejemplo de lo que te digo es la cantidad de delirantes por los aviones que hay en el ambiente de los autos de carrera.

La nueva generación. Rubén Alonso pertenece a ella. La que estará en SP en 1973, junto con figuras como Laskac, Carubia, Serafini, están en el escalón más bajo todavía de nuestro automovilismo, pero ya se destacan; son de los mejores y el ascenso al estrado superior necesita de un poco de tiempo y algo de suerte. Pero lo importante es que haya pasta para el juego grande, capacidad, talento. Paso a paso hay que demostrarlo. Rubén Alonso lo está haciendo.

PREPARADO AL FIAT 15



Rafael Balestrini nos proporciona los datos para darle "algo más" a la Berlina Fiat 1500 y también a los 1600 sin modificaciones substanciales y, lo que es más importante, sin afectar al funcionamiento normal del motor en el uso utilitario de todos los días

¡A PONERSE CON LOS FLORINES!

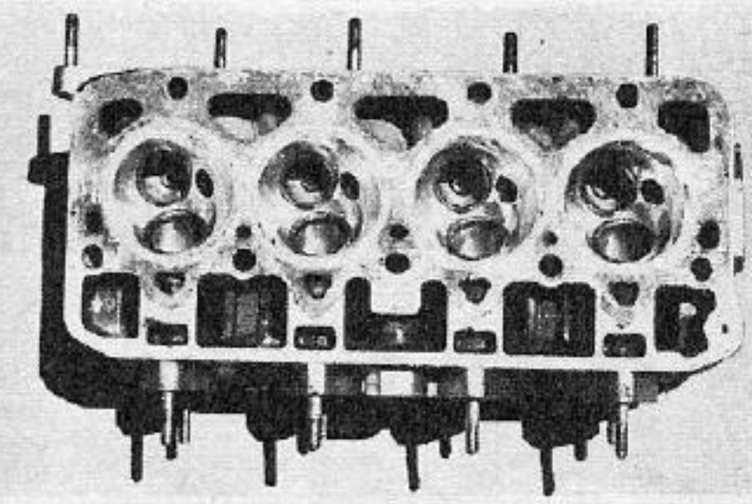
Agrandado y pulido de tapa de cilindros y múltiple de admisión y rectificación de asientos de válvulas y válvulas	220
Guías de válvulas de bronce especial	60
Juego de 8 resortes de válvulas (interiores)	38
Rebajado de la base de la tapa de cilindros	15
Arbol de levas B-2 (Balestrini) rectificado y nitrurado	120
Pistones de Cupé 1500, rectificado de válvulas, pernos y aros	270
Trabajo en el carburador (cualquiera de ellos)	30
Puesta a punto (regulación de válvulas, carburación, resorte de distribución, sincronizado de distribuidor, revisar presión de bomba de nafta, poner el punto con lámpara, calibrar bujías y revisar bobina)	60
Amortiguadores Fric Rot Competición (4)	240
Resortes de suspensión Hoesch TM	120

Hoy proseguimos con nuestra serie de notas de orientación para aquellos que quieran incrementar en sus automóviles de calle las prestaciones, sin llegar a una trasformación radical del motor y otros elementos. Es decir, para quienes quieren que el auto "de todos los días" ande un poco más fuerte sin gastar muchos dineros.

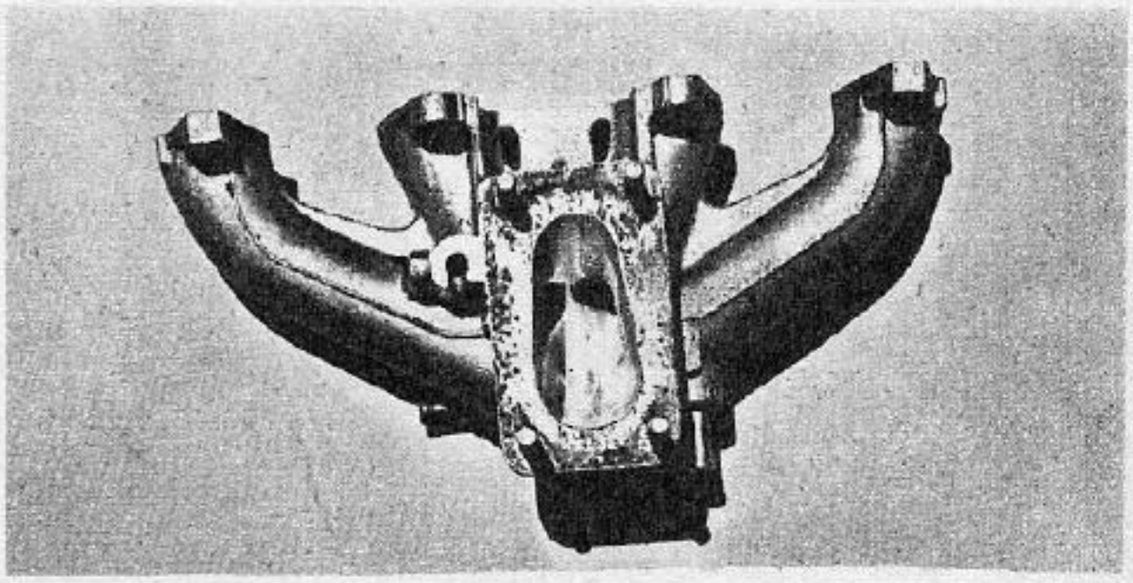
Hoy tomamos para tal fin al Fiat 1500 del acual en distintas versiones se han fabricado miles de unidades desde su aparición en 1964 y hasta su no va más en 1969. Pero también lo dicho para el "milqui" tiene aplicación para el más reciente motor 1600 dado que las caracterís-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

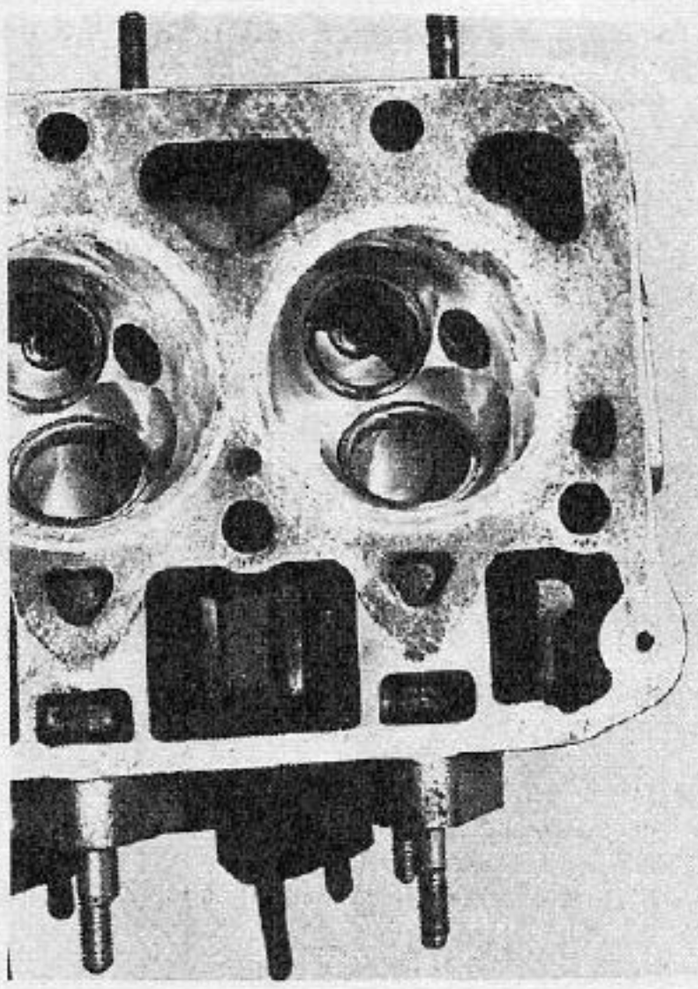




Tapa Balestrini tipo 3 retrabajada para aumentar la performance. Le falta la "cepilladita" a la base... ¡y listo!



Al múltiple de admisión únicamente se lo agranda en sus conductos y se lo pule a espejo.



Detalle del trabajo en la cámara de combustión: la parte más modificada es la cercana a la válvula de admisión (abajo).

si idénticas, salvo en la capacidad cúbica.

El motor Fiat 1500/1600 se presta como pocos de fabricación nacional a nuestros fines, dado que sigue la tendencia de los motores de origen itálico con soluciones y prestaciones cercanas a las de coches de tipo decididamente deportivo. Muchos de sus elementos son adecuados para el uso deportivo como por ejemplo el carburador, distribuidor, disposición de los conductos en la tapa, etcétera.

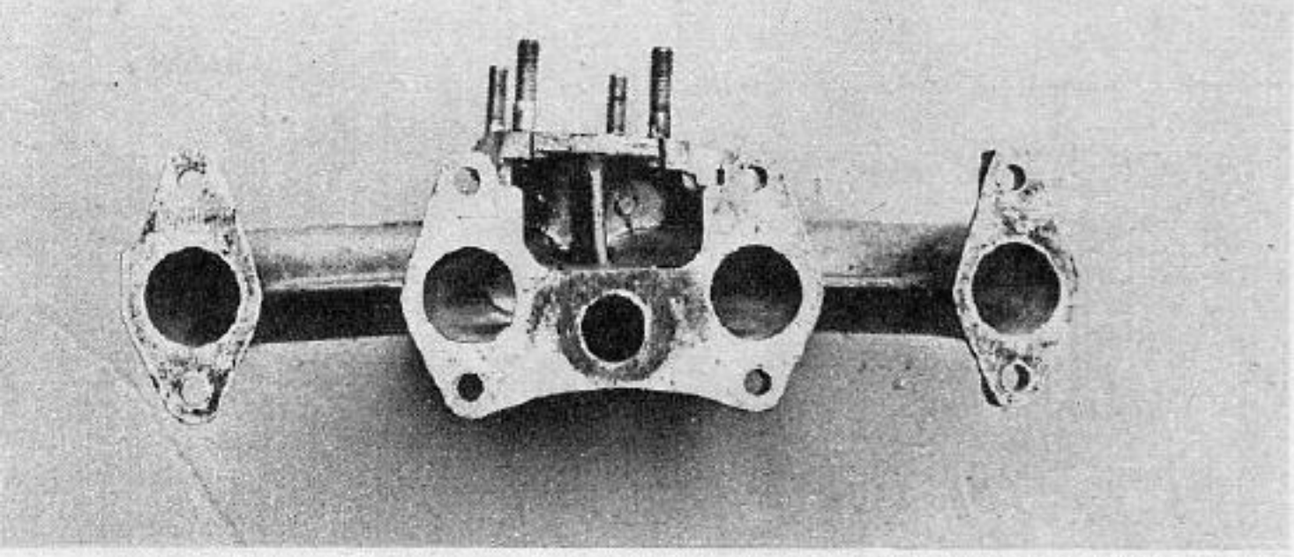
Nuestro consultado de hoy es Rafael Balestrini, asociado con su padre Pedro en Rectificación Balestrini, de Mendoza 4263, Capital, que hicieran sus primeras armas con los Fiat en la época del recordado equipo de Automotores Alvear cuando el equipo estaba compuesto entre otros por Galluzzi, Maneglia, Canedo, Boyadjián, Pedelaborde, Mauricio Franco, Cupeiro y Saccomano. Una vez disuelto el equipo de Alvear (que llegó a contar con trece pilotos) siguieron haciendo los motores de Franco, Bruno, Galluzzi, Di Nezio y Fernandino, para luego colaborar hasta hace muy poco con la Comisión de Concesionarios Fiat en el desarrollo de los motores. Actualmente, además de Fiat, hace los maquinados de tapas y motores para Chrysler (Bellavigna) y Ford para SP. En un momento libre robado a la organización de una división de su taller dedicada al desarrollo y construcción de árboles de levas y tapas de cilindros especiales ayudado por una computadora IBM1130, "Rafa" Balestrini nos pone en la onda de la preparación "liviana" para el 1500/1600. ¡A parar la oreja entonces que no tiene desperdicio!

LA PREPARACION

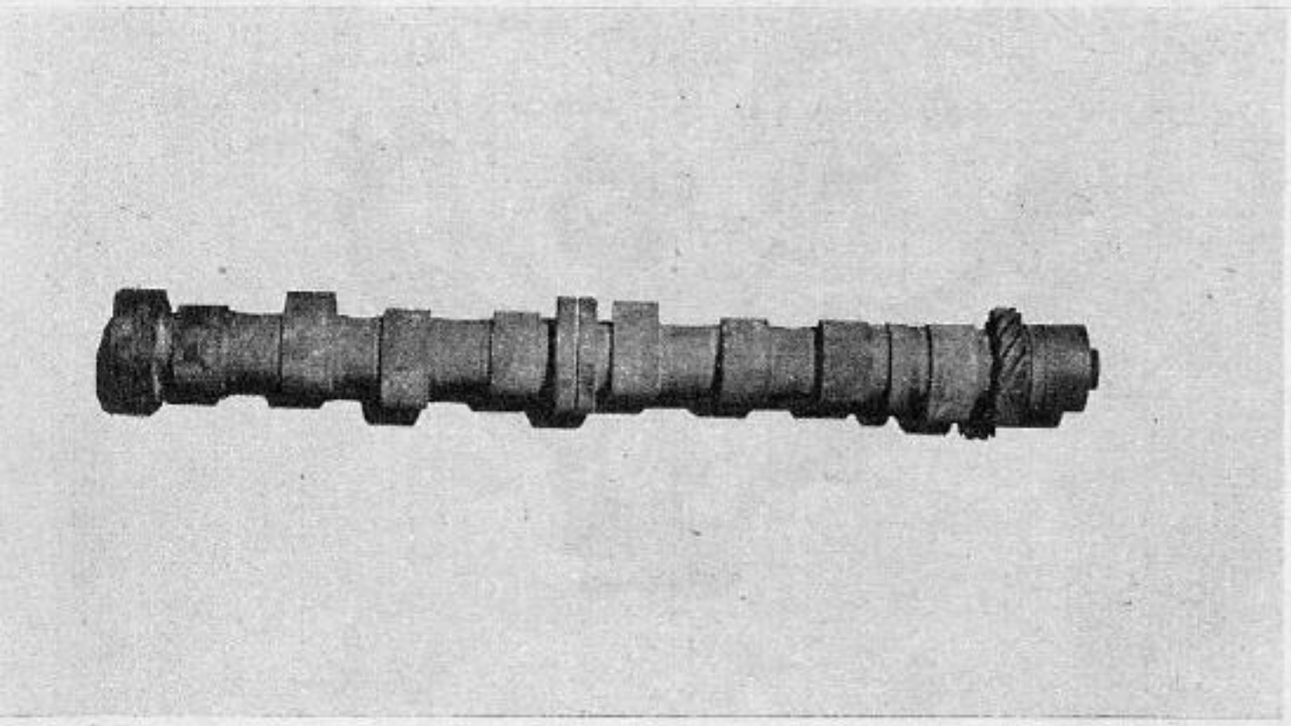
A diferencia de otros coches nacionales en el motor del Fiat son muy pocos los elementos susceptibles de cambio y/o reforma, por lo expuesto más arriba. Estos elementos son: a) Tapa de cilindros; b) Múltiple de admisión; c) Guías de válvulas; d) Resortes de válvulas; e) Arbol de levas; f) Pistones; g) Carburador; h) Múltiple de escape; i) amortiguadores, y j) Resortes de suspensión. Desglosemos...

a) **Tapa de cilindros:** Se trabaja en la cámara de combustión agrandando la zona circundante de la válvula de admisión para evitar obstrucciones al paso de gases. Se pulen a espejo y se hermanan con las entradas del múltiple de admisión a los conductos de entrada de mezcla; se suavizan los radios de empalmes y se pule también íntegramente el múltiple de escape. La tapa se rebaja en su base con un rectificador (vulgo: se la cepilla) en un valor de 7 décimas de mm para lograr un índice de compresión muy levemente superior al del motor

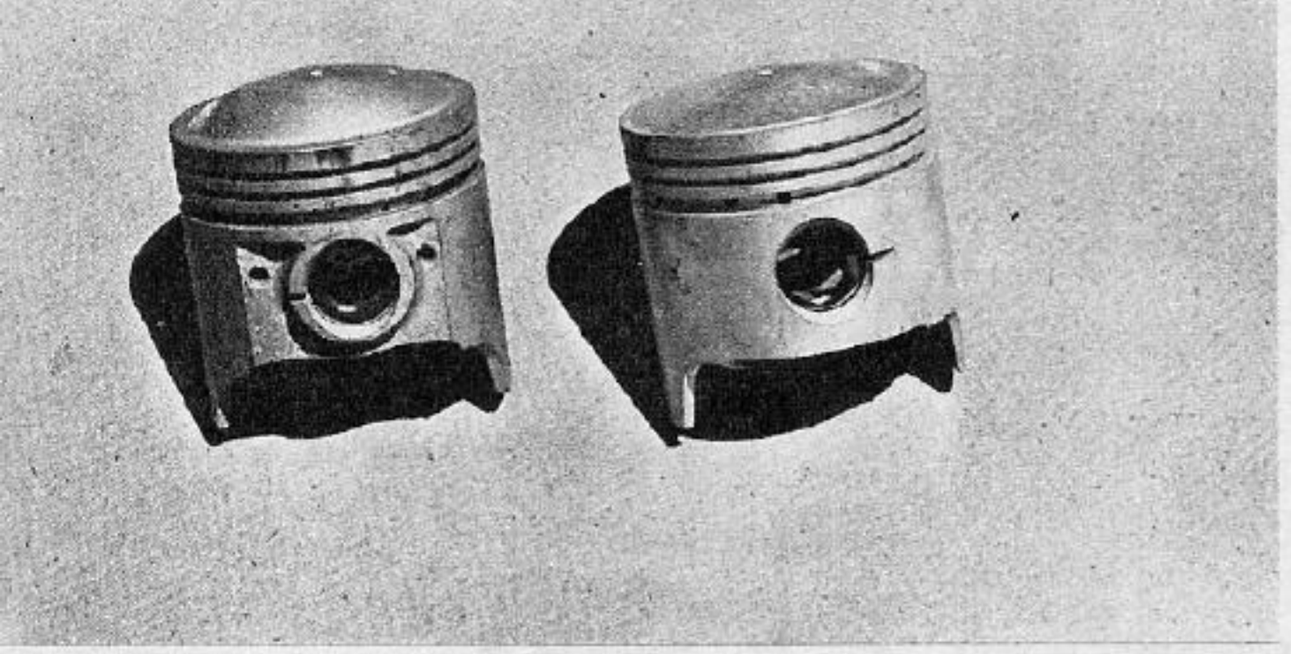
→



Las salidas del múltiple de admisión deben ser del mismo diámetro de las entradas en la tapa para evitar turbulencias perniciosas.



Arbol de levas B-2 para Fiat 1500/1600 "by Balestrini".



A la derecha, el pistón original de 1500 Berlina y 1600. El de la izquierda es el de la cupé: nótese la mayor convexidad de su cabeza.

de la cupé 1500 standard. A la tapa así trabajada, Balestrini la ha nomenclado Tipo 3.

b) **Múltiple de admisión:** Trabajo ya descripto.

c) **Guías de válvulas:** Se sustituyen las originales —de fundición— por otras de bronce especial que balancean las solicitaciones de cargas axiales y fricción. De estas guías Balestrini tiene stock ya que se las fabrican por especial encargo.

d) **Resortes de válvulas:** El exterior queda standard, pero el interior se cambia por otro también especialmente fabricado para Balestrini.

e) **Arbol de levas:** Balestrini realiza sobre el árbol de levas standard el rectificado y nitrurado correspondiente a la leva denominada B-2. En este árbol la alzada es superior y los tiempos de permanencia son mayores, sin afectar al funcionamiento práctico del motor (regula en baja casi como el standard) y al funcionamiento mecánico (desgaste de botadores, resortes, etcétera). El reglaje del B-2 es el siguiente: AAA 30º; RCA 70º; AAE 30º; RCE 70º; alzada 9,3 mm.

f) **Pistones:** Se pueden dejar los originales —en los 1500 Berlina y 1600 son de similar diseño aunque estos últimos tienen un diámetro mayor en un milímetro— o cambiarlos por los originales de Cupé 1500 cuyo cielo es más bombé, lo que ayuda a elevar la compresión. En caso de cambiarlos en la Berlina 1500 se colocan directamente los de la medida necesaria (supermedida 0,5, 06, etc.). En caso de cambiarlos en el 1600 se colocan los de Cupé supermedida 1,0. Lógicamente habrá que rectificar cilindros, y cambiar pernos y aros.

g) **Carburador:** Se modifican los valores de los difusores, gicleurs de alta y pozos de aire. Los 1500 Berlina vienen de fábrica con el carburador de dos bocas 28/36. Las modificaciones son las siguientes: difusor de la 1ª boca queda standard o sea 25 mm; difusor de 2ª boca 26,5 mm; gicleur de 1ª boca 135; gicleur de 2ª boca 145; pozo de aire de 1ª boca 200 y pozo de aire de 2ª boca 180 o sea standard.

El 1600 trae en cambio el carburador Solex 34/34 o el Weber también de 34/34. Para el primero los valores a los que se llevarán los distintos elementos son: difusor de 1ª boca 25 mm; difusor de 2ª boca 26 mm; gicleur de 1ª boca 130; gicleur de 2ª boca 145; pozo de aire de 1ª boca 170 y de 2ª boca también 170.

En el caso del Weber 34/34 los gicleur de 1ª y 2ª boca serán de 135 y 150, respectivamente, y ambos pozos de aire, de 180. Los dos difusores: de 25,5 el de primera boca y de 26 el restante. Este trabajo conviene realizarlo sobre los elementos existentes en el carburador que se rectifica y no cambiándolos, ya que algunos de ellos son de difícil o imposible adquisición en plaza. Balestrini recomienda para este trabajo el taller Cocco Hnos., de Republiquetas 3599, Capital, que le hace estos tipos de trabajo a él mismo así como para el afinado y puesta a punto del motor.

h) **Múltiple de escape:** Hermanan con orificios de la tapa de cilindros para evitar turbulencias.

i) **Amortiguadores** y j) **Resortes:** Si se va a doblar fuerte pueden cambiarse por Fric Rot Competición y Hoesch TM, respectivamente.

Con estos toques mágicos un Fiat 1500 tiene que "tirar" unas 5900/6000 rpm lo que equivaldría a 165 Km hora. En la Berlina 1600 las cosas estarían por las 6100 rpm mientras que en la cupé 1600 por las 6.400 rpm. En kph, alrededor de 170/175. La compresión quedaría dentro de los 9:1 lo que permite la carga de nafta especial de surtidor sin que se observe detonación (pistoneo). En cuadro aparte le decimos cuánto duele.

Buen viaje y felices vacaciones



CHAMPION S.A. CORDOBA 2756 - BUENOS AIRES

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CAMPEONATO ARGENTINO SP/71

LIBRO DE PASES

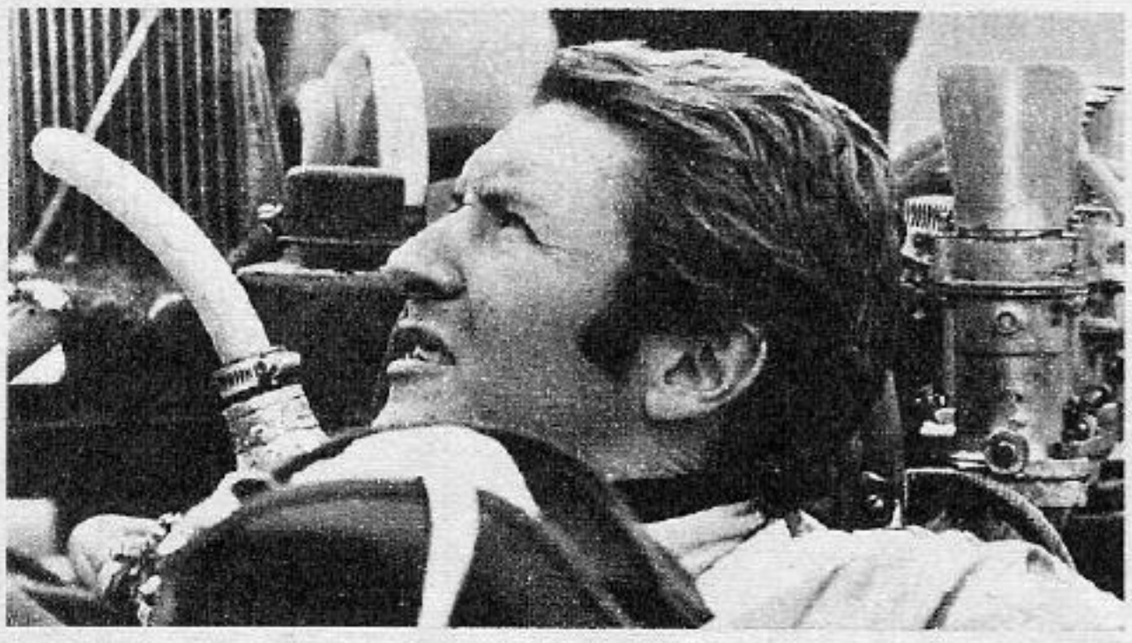


Ford y Chrysler ya tienen sus planes definitivamente delineados para 1971 en SP. En cambio GM e IKA-Renault están en los primeros pasos, incluso el panorama en GM es bastante dudoso

por JULIO F. PEREZ BALBI

Por lo general, el mes de enero es importante para el automovilismo argentino, dejando de lado las Temporadas Internacionales y el exhibicionismo del "mundillo" en Playa Grande, el primer mes del año generalmente es el que tiene 30 días plagados de contratos, viajecitos a General Pacheco o Córdoba, mil y un rumores, proyectos a veces exagerados, en fin, todos los corredores-empresarios renuevan sus contratos publicitarios, se agencian los oficios de algún preparador como la gente y estipulan de antemano con las fábricas los mangazos para el nuevo año.

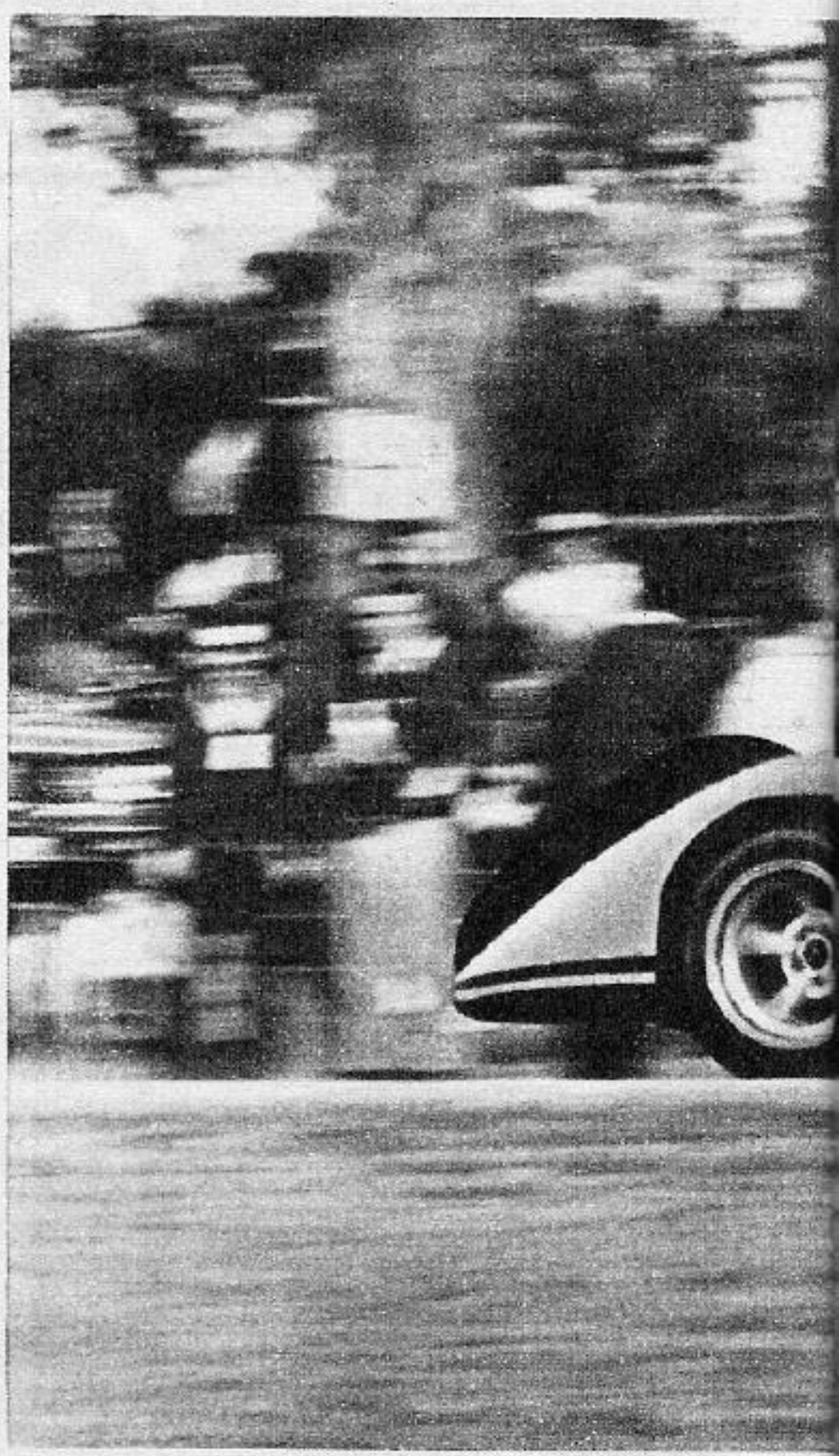




Angel Rubén Negro Monguzzi. Dodge por intermedio de Steven.

Pairetti, un McLaren, Pedro Campo, quizá Can-Am, pero siempre, siempre con Ford.

Los Chelco. Probablemente vuelvan al ruedo, quizá no, el proyecto del Chelco III descansa en el taller de la CDC. El horno no está para bollos.



La Temporada Internacional eclipsó algo la atención de todo el mundo hacia SP nacional y lo que sucederá en el trascurso de los nueve a diez meses que demandarán los Sport Prototipos criollos.

Esencialmente, este año se repite lo de 1970. Ford ya tiene todo organizado, con un despliegue enorme de $$$$ y apoyo logístico; en cambio GM, mejor dicho su Comisión, camina en la cuerda floja a poco más de un mes de la primera carrera de SP. El año pasado sucedió exactamente lo mismo, pero en marzo las cosas se habían solucionado y García Veiga logró el primer triunfo —desde la primera carrera del calendario—, punto de partida de la apabullante seguidilla que lo encaminó hacia el campeonato argentino. ¿Se repetirá lo de 1970? ¿Se arreglarán las cosas a última hora? Puede ser, pero Pedro Campo, responsable de la construcción del nuevo Chelco, modelo 1971, de motor atrás, ya emigró hacia otras latitudes donde soplan mejores vientos, y García Veiga es un piloto que está ya con un pie en el avión si acepta (casi confirmado que sí) la inminente proposición para integrar el equipo del ACA de F-2 en Europa. Dos upper cut muy fuertes para los responsables de nuevos triunfos Chevrolet.

PAIRETTI:
FORD EN SU FUTURO

Tal cual como todos lo imaginaban, Carlos Pairetti renovó sus contratos con Ford. Tendrá su equipo particular en un taller de San Fernando (para estar más cerca de Gral. Pacheco). En él tendrá sus autos, que serán: el segundo de los dos McLaren que construirá Vicente Formisano, la atención del auto correrá por cuenta de Pedro Campo y la preparación de los motores será responsabilidad de Ford fábrica, bajo la batuta del ingeniero Bascou. Es probable también que se construya un F-1 para estrenar en Rafaela, claro está, diseñado por Pedro Campo, que dicho sea de paso trabaja para Pairetti pero no con exclusividad, caso similar a sus relaciones con CDC de GM el año pasado. Pairetti competirá solamente en SP y algo —muy poco— en Fórmula 1.

VICENTE FORMISANO
COMPETICION

Formisano se embaló y apareció por Azopardo y Cochabamba con un McLaren-Cosworth. Tomando como base el mismo, construirá dos chasis; uno (el primero), para su socio Nasif Estéfano, estará probándose el 28 de febrero en el Autódromo de Buenos Aires; el segundo —para su ex socio Carlos Pairetti— estará unos días después.

Nasif será el piloto del equipo. Los motores serán preparados por Herceg y los chasis tendrán la atención de Tato Ferrea. El team se presentará en SP y TCA, siempre bajo la conducción de Nasif, pero en la telúrica "**que le gusta al pueblo**" solamente se los verá en el GP y en las carreras del Campeonato de la Montaña.

Con respecto al proyecto Can-Am, sigue en pie. Al McLaren (un M8 D) recientemente adquirido se le adaptará un Ford V8 de muchos cm³, con el cual competirán en la copa Can-Am dos pilotos: el mismo Nasif Estéfano y Carlos Pairetti. Un poquito a cada uno...

PRONELLO: PIRIN

Heriberto Pronello terminó sus discusiones con Ford, la Comisión y demás. Evidentemente, después del retiro de Mikulan de las filas de Ford, a Heriberto se le acabaron los problemas y nuevamente, en 1971, será hombre del óvalo. Su unión junto a Pirín Gradassi ya es un hecho; el cordobés será el piloto del Huayra o Pronello-Ford, como quieran llamarlo, que seguramente construirá este personaje de Villa María. La preparación de los motores correrá por cuenta del mismo Pronello, quien a fines de la temporada del año pasado diseñó unas tapas de cilindro nuevas de cuyo rendimiento gente del Departamento de Competición de fábrica quedó muy contenta.

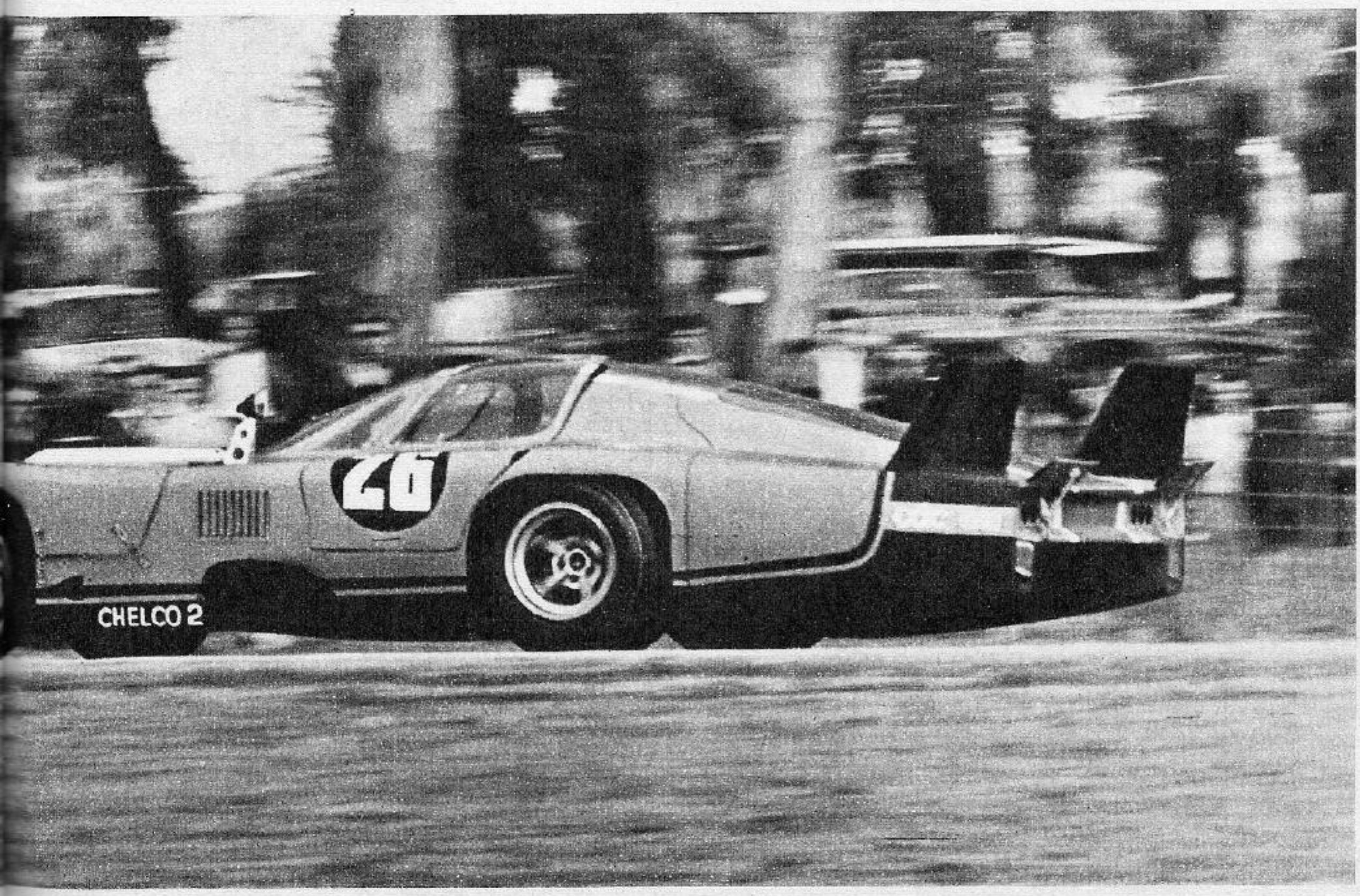
FERNANDINO:
EL ETERNO SUPLENTE

Por el momento, el **Chango** Fernandino parece ser el suplente de todos los autos de la CCCCF. O sea, de Pairetti, Nasif y Gradassi. Imaginamos que muchas ganas de seguir siendo suplente no debe tener, pero no sería de extrañar que vaya despuntando el vicio con algún F-1. Además, las fuentes de trabajo no son muchas y Fernandino debe haber tirado los garfios para los cuatro costados, pero sin resultados efectivos.

COMISION CHEVROLET: ¿Y?

Todavía no hay nada definido. El Chelco de motor trasero que se estaba construyendo quedó parado por unos días. Los problemas económicos siguen carcomiendo los nervios de los integrantes del equipo triunfador en 1970. A pesar de todo, parece que este año el presupuesto es menor; de esa forma resulta ca-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



si imposible repetir los éxitos de la temporada pasada. De llegar a buen puerto los planes, apuntarían a dos categorías: SP y TCA. García Veiga está ya confirmado como primer piloto si es que compromisos internacionales no lo obligan a tomarse el Boeing. Lo que está confirmado a ciencia cierta es que Pedro Campo no prestará más sus servicios a esa gente, simplemente entregará los planos necesarios para terminar el Chelco de motor trasero y se dedicará a atender el McLaren de Pairetti y al probable F-1 que construirá para Il Matto.

CUPEIRO:

LA EXPO Y NADA MAS

Por el momento, El Gallego está muy ocupado con la Expo-Auto y nada más. Cupeiro no contará en este año con la mecánica de Herceg. Un sabroso contrato se llevó al **Polaco** a las filas de Ford. Quién será el responsable de los futuros motores de Cupeiro ni él mismo lo sabe, aunque es de suponer que el ingeniero Pochat sea el encargado. Las relaciones Joseph-Cupeiro no son las ideales, así que si la orden no viene de **muy arriba** es muy difícil que Ricardo Joseph desarrolle motores para Cupeiro. Lástima, porque sería una combinación bastante efectiva.

CHRYSLER

STEVEN-MONGUZZI

Horacio Steven arregló definitivamente con Chrysler. Como sus compromisos comerciales con Shell lo obligan a largar desde el vamos de la Temporada, usará, como el año pasado, hasta el mes de abril, el motor Dodge seis cilindros desarrollado por los hermanos Bellavigna. El motor estará montado sobre el mismo Trueno que se usó el año pasado con motor Dodge (el otro continuaba con Chevrolet en las manos de Carlos Ruesch); se lo trasformó en spider y bastante alivianado (al sacarle el parabrisas solamente, se redujo en 37 kilos el peso del auto) saldrá al ruedo. Como para empezar está muy bien. Recién en abril estará terminado el primer motor desarrollado por fábrica, con piezas especiales construidas por Augusto Cicaré, el experto **hacedetodounpoco** de Polvaredas. Cicaré construye los cigüeñales, tapas de cilindro, etc. El piloto posible: Angel Monguzzi, por estar ya identificado con la marca la Comisión de Carreras de Concesionarios Chrysler le sugirió a Horacio Steven que volviese a ser Monguzzi el responsable de la conducción. Es casi seguro que así será.

IME

INSTITUTO DE MECANICA ESPECIALIZADA

30 AÑOS FORMANDO TECNICOS EN AUTOMOTORES

RADIO - TELEVISION - DIBUJO TECNICO

Cursos diurnos y nocturnos
Inscribase

IME

NUEVA DIRECCION:
M. R. Trelles 2349 - Capital T. E. 58 - 8110
(A 1 cuadra de Av. San Martín y Ionte)

ROBERTO TRUCCO

Autoridad máxima del Las Flores Automóvil Club y presidente de ADIPA, este año es candidato a integrar el comité ejecutivo de la CADAD

UN HON

En 1968 y 1969 fue el trabajo constante y callado. El año pasado se vieron los resultados del esfuerzo. 1971 se inicia con excelentes perspectivas.

Así, muy sintéticamente, podemos resumir la historia reciente del Autódromo General San Martín de Las Flores, la obra que quiso un pueblo. Pero que tuvo en Roberto Luis Trucco al verdadero artífice, al hacedor de cada una de sus partes.

La figura de Trucco —a veces discutida, casi nunca ignorada— ha adquirido en los últimos tiempos una proyección interesante en las altas esferas del automovilismo. Su palabra, siempre firme, franca y generalmente ecuánime, es escuchada con respeto por los hombres del ambiente. Por eso, y fundamentalmente porque sirve al deporte con auténtica vocación y desinterés, CORSA estuvo con él en su confortable casa de Avellaneda y Las Heras.

—¿Está satisfecho con la actividad desplegada por el LFAC en 1970?

—Creo que el Las Flores Automóvil Club ha cumplido el año pasado una labor muy proficua, sobre todo si tenemos en cuenta que nuestro autódromo, inaugurado en marzo, fue el que más funcionó en el país durante la temporada.

—¿Los resultados económicos obtenidos han estado de acuerdo con esa actividad?

—Lamentablemente las recaudaciones no fueron todo lo satisfactorias que nosotros pretendíamos y lógicamente eso ha creado un pequeño problema financiero en la institución. Estamos trabajando en todos los aspectos, tanto en el deportivo como organizando fiestas de tipo popular, para recaudar fondos como para poder salir al paso de las deudas contraídas.

—¿Tienen pensado colocar carteles de publicidad en el autódromo?

—Sí: ésa es una de las preocupaciones mayores que tenemos en este momento, porque entendemos que puede significar una entrada importante para el autódromo, además de ser un aporte estético. Estamos en conversaciones con algunas empresas pero no hay nada en concreto todavía.

—Además de las 3 carreras otorgadas por calendario, ¿se harán zonales u otro tipo de competencias?

—Con las tres carreras otorgadas por CADAD estamos bastante conformes, pero además, probablemente, hagamos alguna de tipo zonal. Pero de todas maneras entiendo que los autódromos no deben tener más de cuatro carreras por año. De otra forma el público se satura de tanto automovilismo y eso resiente las recaudaciones. Tenemos, eso sí, muchas ganas de hacer 6 horas para Turismo, que estamos estudiando para un futuro no muy lejano.

—¿La Regional Nº 3 ha confeccionado ya su calendario?

—No hemos recibido aún de la Regional ningún comunicado al respecto y entiendo que todavía no ha sido elaborado, pero creemos que se realizarán algunas carreras ya que toda Federación debe tener su campeonato.

—Para la apertura del campeonato de SP el 21 de marzo, ¿estará instalada la torre de control? ¿Habrá otro tipo de mejoras?

—La torre de control, que ya está aquí, sólo espera ser armada por los técnicos de YPF; hemos mandado dos cartas que no han tenido respuesta hasta ahora, pero creemos firmemente en que va a estar montada para esa fecha. En cuanto a las obras complementarias, honestamente, en este momento, no podemos encarar ninguna de tipo costoso porque las finanzas no nos lo permiten. Más adelante, y poco a poco, se llevarán a cabo todas las obras que son necesarias.

—¿Le parece coherente el calendario elaborado por CADAD para la actividad de este año?

—Creo que sí; ha sido bastante bien pensado. No nos olvidemos que es una cosa harto difícil confeccionar un calendario teniendo que conformar a muchas partes. Inclusive hay que contemplar los factores climáticos, de acuerdo con las zonas y las fechas en que se correrá.

—¿Qué opina de la cantidad de categorías que tenemos en nuestro medio?

—Yo entiendo que hay demasiadas categorías en el país. Por eso se ha producido una excesiva dispersión de los concurrentes hacia las distintas categorías, haciendo que ninguna de ellas tenga un parque estable y suficiente como para hacer buenos carreras.

—¿Cuáles eliminaría usted?

—En ese punto hay que respetar muchas cosas, porque todos tenemos nuestras preferencias e intereses, pero creo que hemos cumplido ya un ciclo de transición y que algunas categorías están obsoletas y tendrían que desaparecer. Por ejemplo, el Turismo de Carretera, pese a que todavía mantiene vigencia, debe terminar siendo absorbida por el TG2, que puede frecuentar mucho más los autódromos, donde los volantes aprenden más y pulen su manejo.

—¿Y cuáles deberían tener mayor apoyo y promoción?

—Indudablemente el Grupo 2, pese a todo lo que se diga del G1, ya que personalmente sostengo que es la categoría del futuro, en materia de coches de serie. El Grupo 1 es más positivo para los campeonatos zonales como una fórmula de promoción de valores, pero al G2 lo veo muy bien, ya que por su medio se perfecciona la industria automotriz y podemos cotejarla con la de otros países. Además, el público la sigue y eso también tiene gran valor.

—En otro orden de cosas, ¿qué hace ADIPA en estos momentos?

—ADIPA, como ustedes saben, es una asociación que ha nucleado a las instituciones poseedoras de autódromos para defender sus intereses y para aportar todo lo que esté a nuestro alcance en bien del automovilismo nacional. Actualmente estamos en la organización definitiva de la institución, activando gestiones para obtener la personería jurídica a corto plazo.

—El conflicto con APRA, ¿podrá tener solución en breve?

—Se me ocurre que sí. Hemos tenido conversaciones a nivel muy amistoso, muy cordial, y cuando se den algunas pocas condiciones, que son los puntos neurálgicos del problema, creo que será superado, ya que en el fondo hay coincidencias.

—¿Qué cambiaría en el orden institucional del automovilismo deportivo argentino?

—Entiendo que estamos pasando por un momento de transición en que se podrían introducir algunas modificaciones sino reglamentarias, más que nada normativas. En cuanto a CADAD, por ejemplo, creo que hacen falta algunos retoques para que cumpla con su verdadera función de ente rector del automovilismo deportivo.

—¿Cree que estamos en vías de ocupar el lugar que nos corresponde en el concierto mundial?

—Sin ninguna duda; en el tiempo que hace que estoy en esto he conocido mucha gente con gran capacidad y voluntad de trabajo y creo que ésa es la mejor base. Habrá que reajustar algunos detalles, cambiar algunos dirigentes que ya han prestado sus servicios al deporte y que deben dar paso a otros hombres; pero en defenitiva pienso que las condiciones están dadas para el lanzamiento. Las Temporadas Internacionales son fundamentales para esto, ya que son medios que proveen experiencias en todos los órdenes.

—¿Qué papel deben desempeñar, a su juicio, las fábricas y otras industrias vinculadas al automovilismo, en este paso definitivo?

—Creo que deben volcar más apoyo hacia corredores, constructores, inclusive instituciones, porque al fin de cuentas entiendo que las más beneficiadas son las mismas empresas porque sus marcas transitan todo el país con una publicidad que sabemos es efectiva. Diría que hasta casi tienen la obligación de promocionar más la competición. Estos mismos conceptos valen para algunos entes nacionales que también podrían apoyar el automovilismo más decididamente.

—¿Cree que el tema seguridad está bien enfocado en nuestro

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por RAUL ARTOLA

IBRE "COMUN"

país por instituciones, autoridades y pilotos?

—Por lo que he podido apreciar en conversaciones con gente que ha viajado al extranjero, las condiciones de seguridad en nuestros circuitos están dadas, sin desconocer que en algunos de ellos faltarían algunas cosas por completar o mejorar. Conviene recordar los esfuerzos que han tenido que realizar las instituciones y los dirigentes para actualizar los escenarios en los dos últimos años, para no ser tan implacables en consideraciones a ese respecto. Las erogaciones son muy grandes y las finanzas de los clubes se han resentido. Si las recaudaciones fueran mejores no tenga ninguna duda que todos los autódromos del país estarían mejor dotados. Vuelvo a insistir en que si bien no serán las ideales, en nuestro país las medidas de seguridad están muy bien llevadas.

—Por último, ¿qué diría del periodismo en forma muy general?

—Los medios periodísticos demuestran su preocupación constante por los problemas del automovilismo; pero insisto en que deben tener consideración cuando a veces nuestras organizaciones no salen a la perfección; nosotros aceptamos de muy buen grado las críticas, pero nos gustaría que dialogaran un poco más con nosotros para conocer más a fondo nuestros problemas. Creo que de esa manera, entre dirigentes, periodismo, corredores, todos, vamos a hacer el automovilismo que soñamos. Tenemos los medios y los hombres como para hacer cosas muy importantes en el país.

Así, directo, sin rebuscamientos, se expresa y actúa Roberto Trucco, simplemente "Toto" para los florenses. Cuando nos íbamos pensamos que para terminar podríamos haberle preguntado si se consideraba un dirigente audaz, comerciante afortunado o fabricante de autódromos. Pero no. Nos hubiera contestado con la frase que dijo para justificar su embarazo ante la presencia del fotógrafo: "Yo soy un hombre común". Una autodefinición que no necesita de agregados.



Roberto Trucco suena como gran candidato a ocupar un lugar dentro del Comité Ejecutivo de CADAD.

MOTONAUTICA

OFF SHORE EN EL RIO DE LA

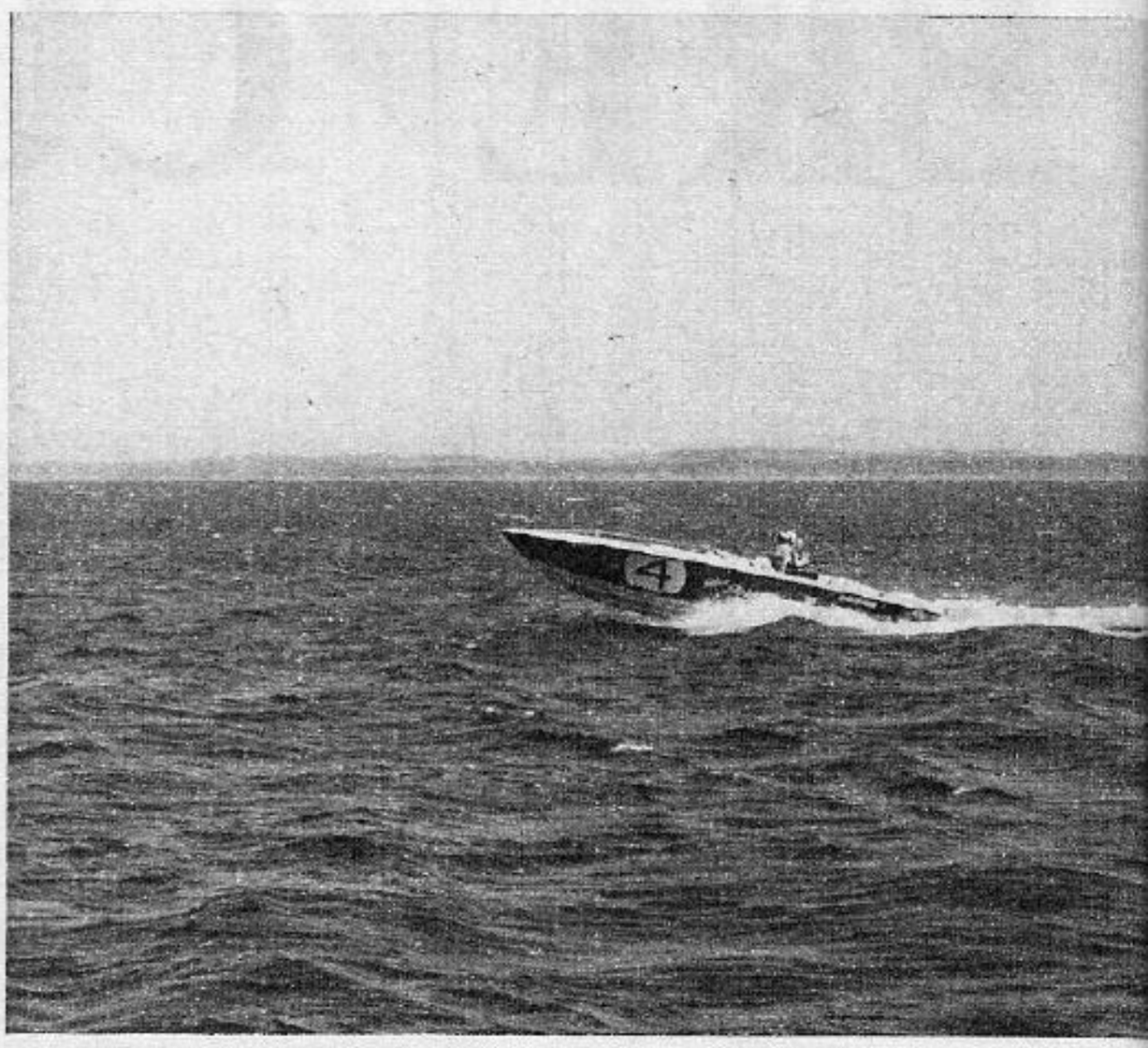
OTRA MAS PARA

Vincenzo Ballestrieri se adjudicó la Buenos Aires-Punta del Este. Fernando Barbot fue el único argentino clasificado. Jorge Darío Vago, navegador de Ballestrieri, cuenta la carrera

Ballestrieri también fue primero en Punta del Este. En poco más de tres horas y media unió Buenos Aires con dicha ciudad.

Jorge Darío Vago, navegante de Ballestrieri, puso de manifiesto toda su capacidad y conocimiento del río.





El sábado 16 de enero culminó la "temporada off-shore en el Río de la Plata" con la disputa de la tercera edición de la Buenos Aires-Punta del Este, la que por primera vez cuenta puntaje para el mundial. La semana anterior a la misma fue de intensa actividad en los astilleros. El martes 12, al ir los mecánicos de Wishnick a revisar su Boss O'Nova, encontraron agua en el aceite. La causa se halló de inmediato: block fisurado. Rápidas consultas a Estados Unidos demostraron la imposibilidad de traer otro motor a tiempo por lo que Wishnick decidió correr de cualquier manera, aunque fuera con un solo motor, lo que, por ser imposible, demostraba que el norteamericano no andaba con ganas de quedarse como espectador. A todo esto Juan Fernández, piloto de la Boar Hog, se encontraba en cama y al no poder correr cedía su lancha a Hugo Tedin (hijo) quien iba a correr con la esposa de Fernández de acompañante. El día viernes, Hugo Tedin, con el espíritu de siempre, dejaba, de común acuerdo con Fernández, la lancha en manos de Wishnick, a fin de que tuviera su chance en la disputa del título mundial.

Los argentinos por su parte empataban dos a dos: dos largaban y dos no. Santiago Gastón Breton, aquejado de fuertes dolores en su rodilla derecha, recibía una enérgica prohibición médica de correr. Lamentable ausencia ya que la semana anterior su Delta Marine Tigre había demostrado que andaba mucho y bien, lo mismo que el flamante Chrysler 120 que llevaba en popa. Otro que se borraba era Pedro Soriano y por causas que él mismo explicó: "Había puesto un motor nuevo y llegaba justo a tiempo a la revisación técnica, pero me paré a pensar. Un motor nuevo, duro, sin ablandar. Y no quise arriesgarlo. Sin embargo creo haber aprendido mucho y voy a sacar provecho de ello." En cuanto a los dos que largaban era Gerardo Lorenzino con su catamarán no estrenado y Fernando Barbot con su casco Delta Marine Tigre.

La carrera en sí fue un hermoso y sostenido monólogo a cargo de Vincenzo Ballestrieri, que sumó su segunda victoria. No llegó a inquietarlo la presencia de William Wishnick quien, acompañado por Hugo Tedin, se ubicó segundo a 23 minutos. Producida la largada a las 7 h 10m 18 s se ubicó en la delantera Lorenzino seguido a pocos metros por Barbot, Wishnick y Ballestrieri. En menos de cinco minutos los dos extranjeros habían sacado clara ventaja mientras quedaba tercero Barbot y Lorenzino cerraba la marcha. A la altura del pontón Intersección se hundió el catamarán de Lorenzino. No hemos podido saber con precisión la causa, parecería que "reventó" el túnel o que cedió la estructura de un pontón. En cualquiera de los dos casos creemos que debe revisarse a fondo el diseño; las condiciones del río eran tan buenas que el promedio en el primer tramo fue de casi 90 Km por hora y de casi 110 en el segundo. Si una embarcación con pretensiones de off-shore cede ante esas condiciones, ¿qué le puede esperar cuando enfrente aguas verdaderamente duras? Gerardo Lorenzino y su embarcación fueron rescatados por el patrullero argentino El Dorado.

El otro argentino que quedaba en carrera era Fernando Barbot, que al comando de su Semillita VI propulsada con un Interceptor 300 iba a tener el halago de terminar la carrera. Y luchando con varios inconvenientes tales como el encendido involuntario de las bengalas que llevaba a bordo. Según parece las mismas rozaban entre sí y eso provocó el encendido de una, tras esa prendieron las restantes, inclusive tres paracaídas. Como se encontraban en un estanco de proa, éste aguantó hasta cuando pudo y entonces reventó. El acompañante de Barbot, Emilio Marquínez, le pegó el grito de aviso a Barbot e inmediatamente se arrojó al agua. Barbot, que en ese momento venía en popa y tenía una visión más general del estanco de proa vio que no era inminente el peligro y metió en el estanco el matafuegos. Cuando se disipó la humareda estaba dominado el siniestro y Marquínez, que se había acercado nadando, pudo subir a bordo. Se arrancó nuevamente y otra vez en carrera. Más adelante fue un flexible de la cañería de aceite el que requirió la detención de la Semillita. Cuando fueron a entrar a Piriápolis para buscar abrigo y reparar, un avión argentino alcanzó a dispararles una bengala de advertencia por el riesgo de las piedras de la zona. El corredor argentino opinaba en Punta del Este que por lo menos dos horas de detención habían tenido, tomando en cuenta toda la carrera. De todos modos fue el único argentino clasificado, el promedio del segundo parcial tomado es sencillamente excelente y el motor anduvo "al pelo", respondiendo a la conocida capacidad de Jorge García y su gente.

Como queda dicho, Ballestrieri cuidaba su andar y Wishnick era segundo cómodo. Así se fueron desgranando los kilómetros hasta completar los 323 que comprendía la prueba.

Por la noche hubo entrega de premios. Wishnick cedió todos los que le habían correspondido para que le fueran entregados a Juan Fernández, recibiéndolos en nombre de éste su esposa Caroll. Barbot recibió varios premios y cuando le tocó recibir un par de espuelas por ser el último clasificado, se las entregó a Ballestrieri con estas palabras: "Este momento es importante para vosotros, es el instante en que el nombre de un argentino se inscribe por pri-

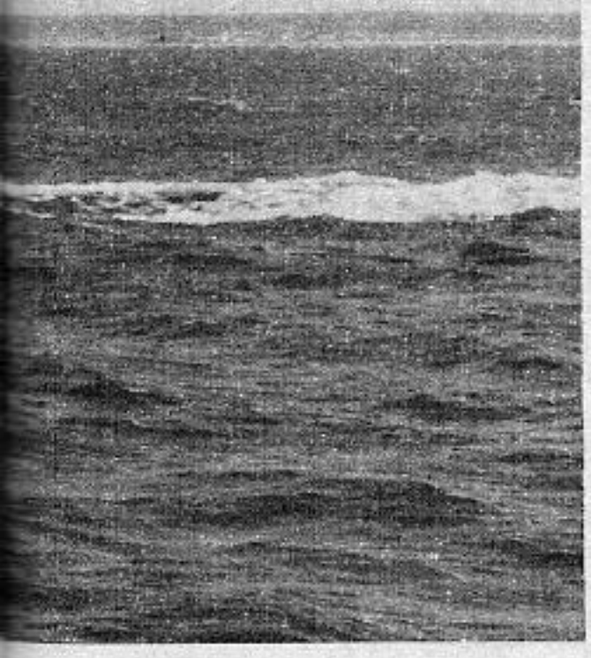
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

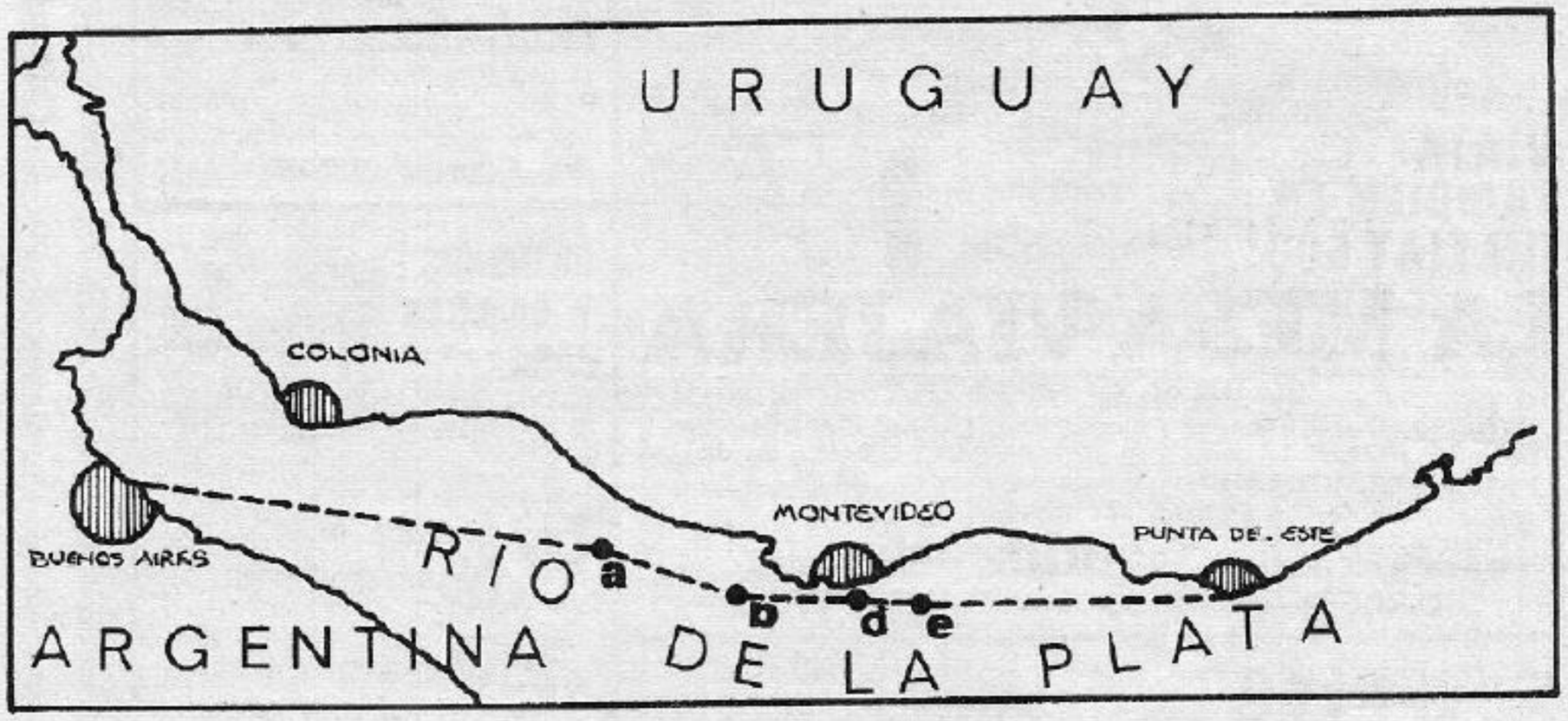
por NICOLAS GELORMINI

PLATA VINCENZO



William Wishnick, acompañado por Hugo Tedin (hijo), se clasificó segundo. Corrió con la lancha de Juan Fernández y se ubicó a 23 minutos de Ballestrieri.





mera vez y para siempre en el Campeonato Mundial Off-shore. Es el premio a una voluntad, a un deseo de avanzar. Que sirva de estímulo para el piloto que lo recibe y de ejemplo para sus compatriotas".

LA CARRERA VISTA POR DENTRO

Resulta evidente que en las carreras off-shore es fundamental el aspecto "navegación"; un rumbo mal tomado, un banco desconocido, etc., pueden ser causa para perder una regata. El hecho de navegar fuera de la vista de tierra hace necesaria la presencia a bordo de un buen navegador local, pero quizá más cuando se navega viendo la costa allá perdida en el horizonte ya que un "local" se ubica inmediatamente por tal o cual accidente geográfico. Todo esto hace que en off-shore sea una política bastante común que los corredores foráneos lleven a su bordo navegadores locales. Y esto fue lo que ocurrió con Jorge Darío Vago, miembro de la comisión directiva del Yacht Club Argentino, secretario de la Agrupación Argentina de Soling y que fue durante siete años presidente de la comisión de Yachting a Vela. Vincenzo Ballestrieri, campeón mundial, solicitó la colaboración de un navegador local para llevar de tripulante en su Black Tornado en la carrera Buenos Aires-Punta del Este y le fue presentado Vago, quien tuvo el privilegio de correr dicha regata. Quién mejor que él, pues, para contar cómo es una carrera off-shore vista por dentro y desde arriba de la lancha triunfadora.

"Mi absoluta falta de experiencia en navegar en este tipo de lanchas hizo que la pregunta primera que le formulara a Ballestrieri fuera sobre la ropa con que convenía correr. Wishnick me aconsejó un traje de neoprene corto pero Ballestrieri me dijo que no, que se sube por efectos del viento y molesta mucho. También me dijo que ni en sueños pensara en llevar un traje completo de neoprene; que en la Miami-Key West el navegador que embarcó corrió de esa manera y fue tal el estado de deshidratación en que quedó que de la lancha fue directamente al hospital. Al final me decidí por un traje de agua noruego completo, que me dio muy buen resultado. Como la burbuja que tenía mi casco estaba algo rayada, el mismo Ballestrieri me facilitó otra diciéndome que él cambia una burbuja por cada carrera ya que es imposible evitar que se rayen. En cuanto a la forma en que iba a poder comunicarle a él los cambios de rumbo que yo aconsejara fue claro y terminante: a bordo solamente podremos entendernos por gestos de forma tal que usaremos tres, hacia babor, hacia estribor y hacia adelante, hechos con la mano, y bien rápido ya que hay que volver a agarrarse de la manija en seguida. En la reunión de pilotos de la noche anterior a la carrera ya tenía hecha mi experiencia a bordo de la Black Tornado, ya que había venido navegando desde San Fernando hasta Dársena Norte. Y hablando de la reunión de pilotos creo que en la misma no debería mezclarse la descripción de los puntos obligatorios de pasaje y control con aquellos puntos que se dan como referencia; Ballestrieri quedó un poco confundido y como él algunos otros. El día de la carrera y tras un formal saludo por parte de Ballestrieri que hasta se quitó el casco para darme la mano, subimos él, su mecánico Jack Stuteville y yo a la Black Tornado y rumbeamos para la largada.

"En la largada nos ubicamos detrás de todos y así seguimos hasta el kilómetro 2 ó 3 en que Wishnick aceleró un poco y nosotros seguimos pegados a él mientras quedaban lejos Barbot y Lorenzino. Así fuimos, a 3000-3200 revoluciones hasta la boya del banco Ortiz, es decir 72 millas. A esta boya era a la que más miedo le tenía de ubicar, porque era el tirón más largo y porque después de dejar las bo-

→

COMPETENCIA MOTONAUTICA
BUENOS AIRES-PUNTA DEL ESTE

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Embarcación	Piloto	Acompañante	Tiempo	Prom. Km/hora
1º	4	Black Tornado	V. Ballestrieri	J. Stuteville J. Vago	3h39m38s3/5	88,032
2º	102	Boar Hog	W. Wishnick	H. Tedin	4h02m51s4/5	79,616
3º	181	Semillita VI	F. Barbot	E. Marquínez	7h08m16s4/5	45.146

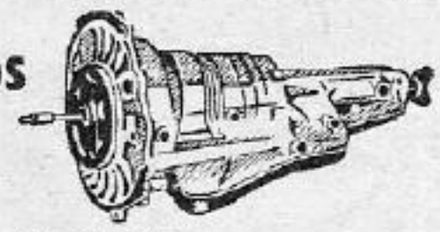
CAMPEONATO MUNDIAL OFF-SHORE
TROFEO SAM GRIFFITH

Pos.	Piloto	País	Puntaje
1º	Vincenzo Ballestrieri	Italia	18
2º	William Wishnick	Estados Unidos	12
3º	Fernando Barbot	Argentina	4
3º	Juan Fernández	Bahamas	4

Realización EDDIE publicitaria T. E. 32-0766

sugerencias PARABRISAS CORSA

CAJAS AUTOMATICAS
REPARACIONES Y SERVICE
VENTA DE REPUESTOS
DIRECCIONES HIDRAULICAS
HERRAMIENTAS e INSTRUMENTAL
DE PRUEBA IMPORTADOS
RECAMBIOS DE CAJAS EN EL DIA
DE MARCO Hnos. S.R.L.
24 de NOVIEMBRE 561 - T. E. 97-4410/7488 - CAPITAL



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



VIAJA TAMBIEN EN UN FIAT 600!..
LA MESA VIAJERA
SU IDEAL COMPAÑERA
Para el "week-end", la playa y hogar PORTATIL, LIPIANA, MODERNA, IRREEMPLAZABLE... Armada en hierro estampado, superficie en cuerina lavable o laminado plástico de vistosos colores.
UBIQUELA DETRAS DEL RESPALDO TRASERO
FABRICA Y DISTRIBUYE: mendez y Cia. S.A.I.C.F.I.
HELGUERA 4040 - BUENOS AIRES - T. E. 53-7838

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

CILINDROS Y CAMISAS PARA MOTORES



Citroen 2CV - Deutz - Hanomag
Fiat - Renault - Peugeot - etc.
PRECIOS ESPECIALES A MAYORISTAS Y RECTIFICADORES
MP DISTRIBUIDORA
CANGALLO 3486 - T. E. 89-4194

CENTRO AUTOMOVILISTICO S.A.



ES PARA GENTE APURADA...
y exigente, no inventamos desperfectos, limitamos el problema. Por eso entregamos las reparaciones "en horas" y con garantía escrita. Vengan sin complejos a quienes mucho saben de Renault y su mantenimiento. Sabrán por qué somos distintos y muy expertos.
Salta 1160/64 y 1325/29
Tel. 23-8913/5673.
Estacionamiento propio:
Salta 1167

Lintap MR RECLINABLES!..



FABRICA de BUTACAS
PARA TODAS LAS MARCAS
TRANSFORME sus Butacas A RECLINABLES
RIGLOS 253/55, T.E. 99-5933
(Alt. Rivadavia 5100)

CASA cadi S.A.C.I.
ofrece los mejores precios de plaza:
INSTRUMENTAL ida

CONSOLA FIAT 600 con Aceite, Amperimetro y Temperatura, CON COLOCACION	$ 90,00
TABLERITO ACEITE Y AMPERIMETRO	$ 13,50
MATAFUEGO	$ 8,50
CUARTA DE REMOLQUE	$ 4,50
CASCOS DEPORTIVOS	$ 35,00

WARNES 1055 - T. E. 55-3832 y 54-8914
BUENOS AIRES

yas indicadoras del canal de acceso no había visto otras que hubieran servido como referencia. Solamente allá lejos, por estribor, alcancé a divisar la grúa que trabaja en el reflotamiento del Ciudad de Asunción. La principal dificultad a bordo era estimar la velocidad que llevábamos, ya que varía mucho a medida que se consume el combustible. Y lógicamente los cálculos son mentales, ya que con las manos lo único que puede hacerse es agarrarse fuerte de la manija para no salir despedido de la lancha. Sobre este punto hay que ser concreto: a bordo de la Black Tornado no se puede hacer absolutamente nada que no sea agarrarse; yo había llevado cuatro galletitas que llegaron intactas en mi bolsillo; no hay tiempo de meter la mano y sacarlas. Ballestrieri mantiene o las dos manos sobre el volante o una en el volante y otra sobre los aceleradores; el mecánico constantemente agarrado solamente suelta una mano para operar la llave selectora de los tanques de nafta y yo también agarrado solamente soltaba mi mano derecha para indicarle alguna modificación de rumbo al piloto. Llegamos a la boya del banco Ortiz unos ocho minutos antes de lo que yo había previsto y para mí fue una gran satisfacción lo correcto del rumbo seguido, ya que la corrección final fue de apenas tres grados. Hasta allí íbamos pegados con Wishnick en la popa, pero en Ortiz Ballestrieri metió los motores a 4.000 rpm y nos despegamos fácilmente. Derecho a La Panela, y de allí a Pocitos. En este control no nos pusieron con suficiente prontitud la bandera verde indicando que habíamos sido ya identificados y tuvimos que cortar la marcha. Justo en ese momento pusieron la verde y volvimos a levantar vueltas.

Cuando llegamos a la isla de Flores ya teníamos un viento bastante franco del Nornoreste que nos daba por el través con tendencia a tomarnos por la aleta; y cuando llegamos a Punta Negra nos encontramos con la virazón. La lancha no la sintió en absoluto, nosotros sí, ya que el viento nos obligaba a hacer fuerza con la cabeza para mantenerla derecha y andábamos después con el cuello bien dolorido. Volviendo al tema de que no se puede hacer nada más que agarrarse, recuerdo que en cierto momento me incliné algo para ver mejor la carta que llevábamos pegada en cubierta y cuando quise acordar me había dado un regio golpe en el casco con la cubierta. No hay nada que hacerle, en esas lanchas hay que poner un pie adelante, otro atrás y ponerse bien elástico y no soltarse para nada. Bueno, mis nervios empezaron a calmarse del todo cuando vi La Panela y comprendí que mi tarea estaba saliendo bien, que no había cometido errores de rumbo y que lo que faltaba era un poco más sencillo. Después, al salir de Flores ya veíamos Punta Negra y yo respiraba tranquilo; Ballestrieri estaba en la ruta. Allí saltamos un poco y el piloto ya no soltó la mano de los

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

aceleradores, que operaba constantemente acelerando y desacelerando. Me llamó la atención lo eficaz del corte automático de los motores que les impide irse de vueltas cuando la hélice queda en el aire. Los flaps o alerones los mueven bastante poco, pero el acelerador en forma casi permanente. Bueno, en el tramo final no hubo problemas y cruzamos primeros la línea de llegada."

Nosotros estuvimos en Punta del Este cuando Vincenzo Ballestrieri felicitó a Vago por su navegación; según las propias palabras del campeón mundial, "Vago apuntó con la nariz de la lancha a Punta del Este al salir de Buenos Aires y no dejó que se apartara un milímetro". El vicepresidente de la Unión Internacional Motonáutica, luego de hablar con Ballestrieri, también felicitó a Vago y se sabe que éste quedó en principio comprometido para volver a ser su navegador el año que viene.

Le preguntamos a Vago por las conclusiones que sacó. "Lo más importante es que hay que tomar decisiones muy rápidas, allí un error se paga con muchos kilómetros de diferencia; no hay tiempo de andar verificando; hay que acertar de primera intención. Me habían dicho que los compases en estas lanchas no andaban bien; totalmente falso, andan y muy bien. Es obvio que con los saltos se apartan de su posición, pero vuelven a ella rápidamente y permiten seguir un rumbo; los de la lancha eran Constellation High Speed. En cuanto a los saltos sí los hay, pero se soportan perfectamente; uno va calzado en el cockpit, parado, y lo único que hace es cambiar un pie adelante y otro atrás; terminé la carrera un poco cansado pero perfectamente entero. Ya que hablamos del cockpit digamos que es ciento por ciento seco, no embarcamos una sola gota de agua. El copiloto, fuera de cambiar las llaves selectoras de los tanques de nafta, solamente controla los instrumentos; repito que no puede hacerse nada más que ir agarrado y mirando. Hablar es imposible, no se oye absolutamente nada, y no sería mala idea aprender un idioma "gesticulativo" para entenderse a bordo. Para terminar, volvimos navegando con la misma Black Tornado a Buenos Aires y pusimos veinte minutos menos que en la carrera. En el camino de vuelta tuve oportunidad de ver cómo dobla. Había unos pescadores que habían tendido una red demarcada por boyarines, pero éstos eran muy pequeños y recién los vimos a último momento; en pocos metros y con sólo bajar un poco el acelerador pegamos un viraje completo y dejamos la red a tres metros sin tocarla; realmente sensacional."

Así la contó Jorge Darío Vago, eximio velerista argentino en quien Vincenzo Ballestrieri depositó su confianza en la lucha por otros nueve puntos para el Campeonato Mundial Off-shore. El resultado final sólo fue la confirmación de lo justificado de esa confianza.

Realización EDDIE Publicitaria, T. E. 32-0766

sugerencias PARABRISAS CORSA



SEGURIDAD!!

SE LOGRA CON LOS NUEVOS FAROS DE IODO RECTANGULARES EXTRA CHATOS DE IDEAL APLICACION EN LOS DODGE Y CHEVY. AHORA TAMBIEN EN VERSION ROMPENIEBLA. ¡LUZ ULTRA POTENTE!

OTRO PRODUCTO QUE FABRICA Y DISTRIBUYE

CASA DAVID S.A.

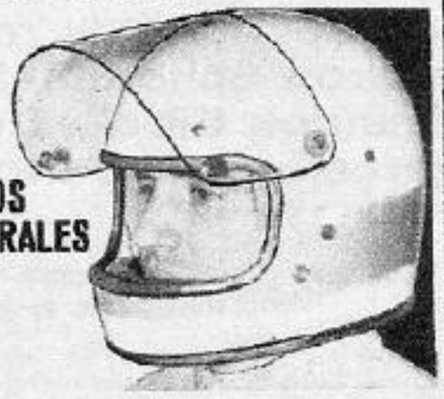
ART. 1051

Fábrica: ARREGUI 5137 - T. E. 69-9008
VENTAS: WARNES 777 - T. E. 54-2671

ACCESORIOS DEPORTIVOS en GENERAL



Tableros especiales para FORD FALCON



CASCOS INTEGRALES

DISTRIBUIDOR OFICIAL DE INSTRUMENTAL BRD

ESUSEN ARGENTINA S.A.C. e I.

PARANA 734 - T. E. 44-9178 - Capital

Sábados abierto hasta las 12.30 hs.



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

FIAT

FRANCESCHINI HNOS. IND. y COM.

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

DISEÑO EXCLUSIVO!

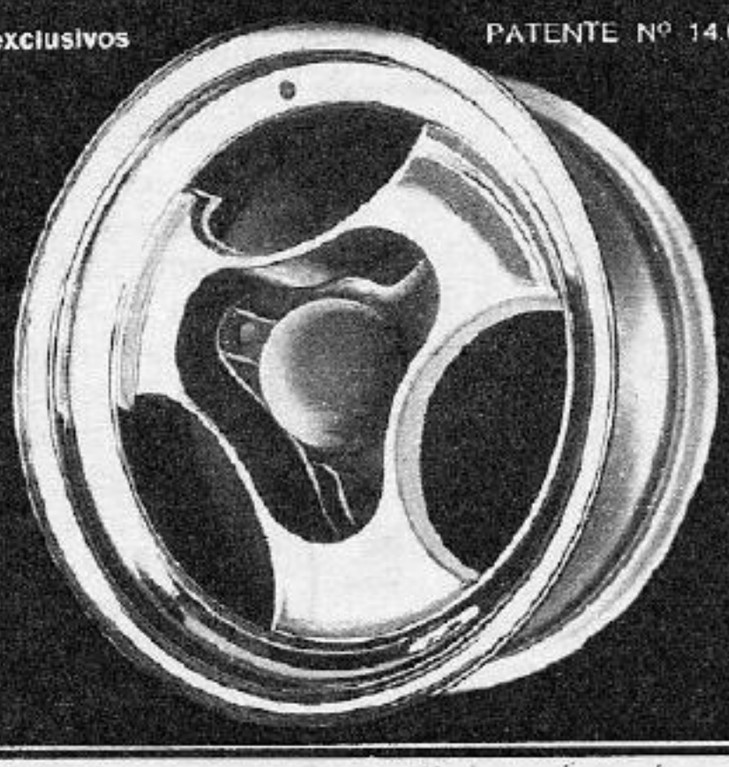
LLANTAS DE ACERO SPEEDWAY Y RADIALES CROMADAS PARA TODA MARCA DE AUTOMOTOR

NEW YORK RUEDAS

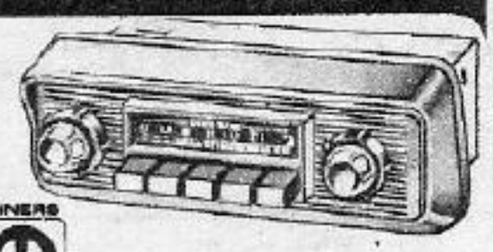
WARNES 1401/05 esq. Av. Dorrego / WARNES 1487
T. E. 54-7322 y 54-0902 / T. E. 54-0410 - Cap.

Modelistas exclusivos

PATENTE Nº 14.661



AUTO-RADIO DOS



DINERS CLUB

VENTA, COLOCACION Y SERVICE, DE TODAS LAS MARCAS DE AUTO RADIOS, CAR ESTEREOS Y ANTENAS AUTOMATICAS.

Avda. DE LOS INCAS 4733
IBERA 1522, esq. Libertador
J. P. MELO 2193 (casi esq. Azcuénaga) T. E. 85-0678

PEUGEOT

Citroën

El surtido más completo de repuestos y accesorios

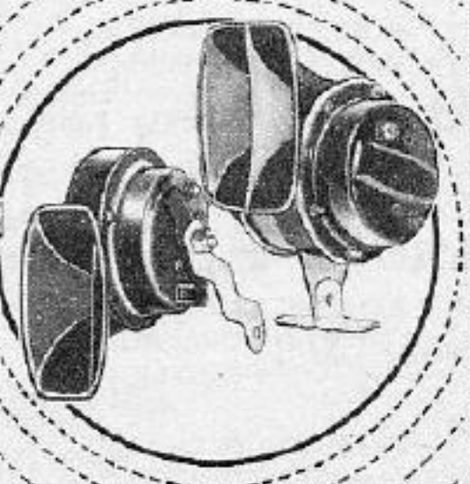
IMPORTACION - FABRICACION

TATEOSSIAN Hnos. S. A.

CABELLO 3363/65
T. E. 71-3952, 8959 y 72-3957



MAREL



ANTENAS AUTO RADIO

ANTENAS DE TODOS LOS MODELOS PARA CADA NECESIDAD Y MARCA DE AUTOMOTOR.

MAREL S.C.A.
DARWIN 279
T. E. 55-6548
BUENOS AIRES

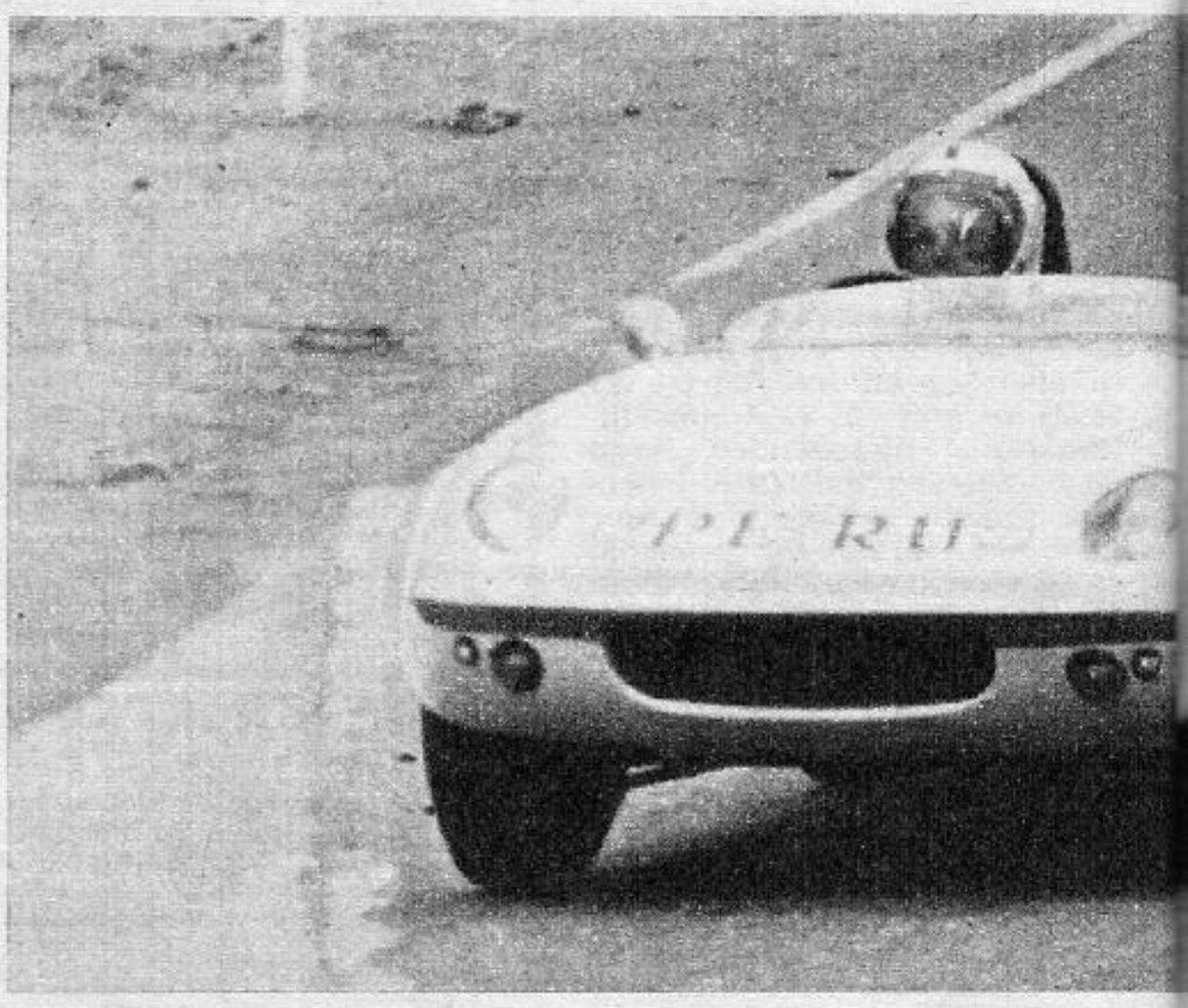
BOCINAS

TAMBIEN LA LINEA DE BOCINAS ELECTRICAS TIPO CARACOL PARA AUTOMOVILES Y CAMIONES.

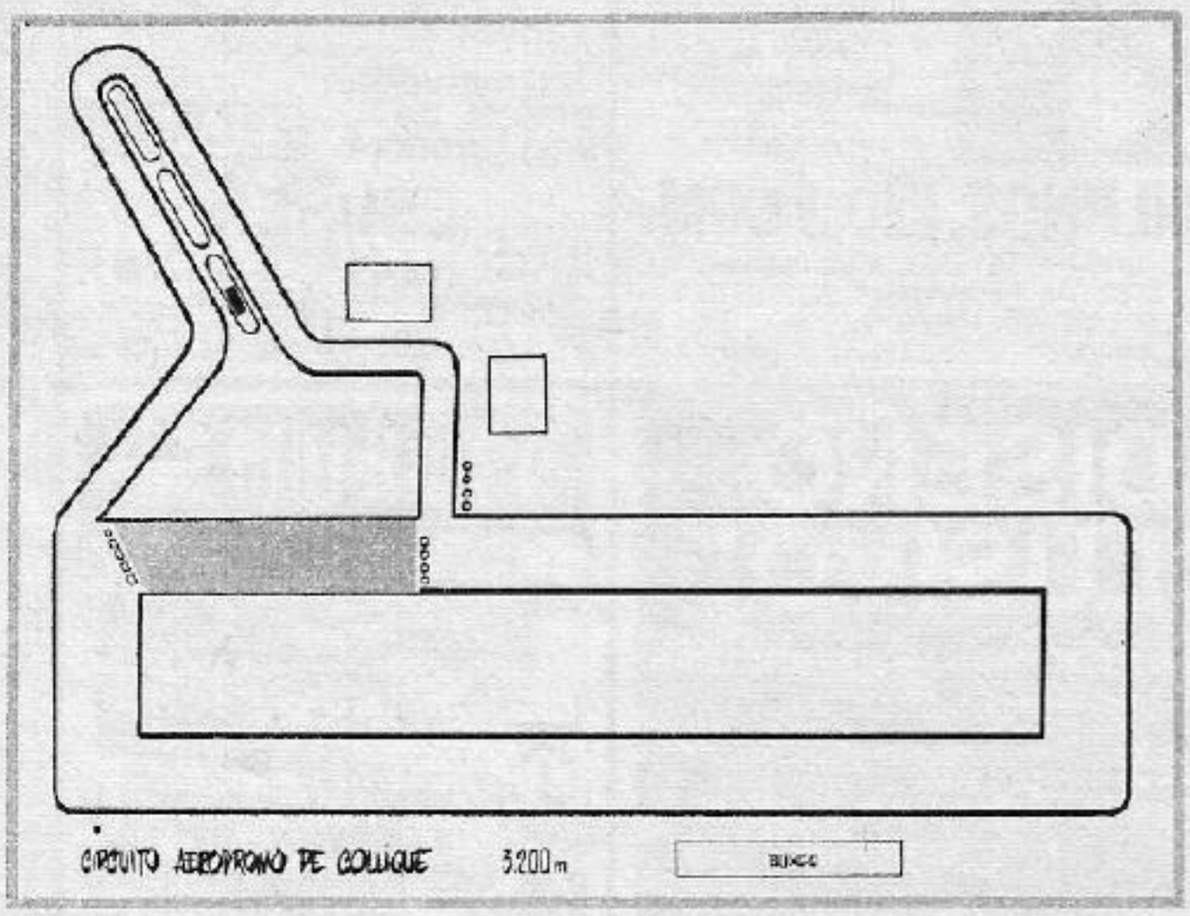
SEIS HORAS DE LIMA

PERU PARA LOS PERU

Con la participación de tres argentinos se realizaron las Seis Horas Peruanas organizadas por el C. A. S. Sólo el binomio Vessuri - Macris con Fiat 125 llegó después de muchos retrasos. Ganaron Schettini - Pérez en un Lotus Elan. Segundos Block - González y terceros Kube - Roisenpint con BMW 2002



El Lotus Elan modificado y recortado con que los peruanos Schettini-Pérez ganaron, pese a que en forma anticonvencional Block-González trataron de oponerse. Buen manejo por parte de los ganadores.



6 HORAS PERUANAS

Circuito Collique - 3.200 metros - 17-1-71

CLASIFICACION

CATEGORIA SPORT (Mecánica Nacional)

Pos.	Pilotos	Marca	Vueltas
1º	MORTIMER-HENCKEL	Prototipo Audi	173
2º	"PEGASO"-DE RIDER	Prototipo Audi	168

CATEGORIA ESPECIAL (Preparación Libre)

1º	BLOCK-GONZALEZ	Porsche Carrera 6	182
2º	CAMORADI-YAÑEZ (Chile)	Ford Capri 2,3	165

CATEGORIA "C" hasta 2.000 cm³

1º	SCHETTINI-PEREZ	Lotus Elan	184
2º	KUBE-ROISENPIT	BMW 2002 TI	180

CATEGORIA "E" hasta 1.600 cm³

1º	SCHETTINI-SCHETTINI	Austin Cooper S	168
2º	CARASAS-MONTESHIRO	Alfa Romeo 1600	137

CATEGORIA "F" hasta 1.300 cm³

1º	LOPEZ-FERNANDEZ	Morris-Cooper	169
2º	CUO-BRAVO	Austin Cooper S	162

CATEGORIA "G" hasta 1.000 cm³

1º	BENGOLEA-CAMPOS (Chile)	Fiat Abarth 1000	144
2º	BUENO-MORRIBERON	Austin Cooper	126

CLASIFICACION GENERAL

1º	SCHETTINI-PEREZ	Lotus Elan	184
2º	BLOCK-GONZALEZ	Porsche Carrera 6	182
3º	KUBE-ROISENPIT	BMW 2002 TI	180

Promedio del ganador: 119,675 km/h.
Record de vuelta: Federico "Pity" Block, en 1m 44s 4/5.

Cuando finalizó la carrera que anualmente organiza el Club de Automóviles Sport de Perú, Federico "Pity" Block y Dennis González fueron coronados, aplaudidos y reconocidos por todo el público como vencedores absolutos de la prueba. Sin embargo, una vez hecho el recuento de vueltas y el chequeo final de cada uno de los autos arribados apareció un nuevo e insospechado ganador. El binomio Schettini-Pérez con un Lotus Elan había dado un par de vueltas más que sus coterráneos Block-González, que para esta oportunidad habían usado el ya vetusto pero igualmente efectivo Porsche Carrera 6. Pero acá no terminó todo, porque finalizada la competencia en el circuito de Collique —horas más tarde—, Block y Schettini se agredieron con no pocas decorosas trompadas, lo que indica que no se comportaron como auténticos caballeros.

Aparte de todo este entuerto no del todo claro, y de donde salió victorioso y favorecido Schettini-Pérez, hubo una carrera de autos que si bien no fue de trámite intenso fue interesante considerando los 43 autos que partieron diseminados por los 3.200 metros que forman la pista de un aeródromo semiabandonado. "La pista es un desastre, tierra suelta, llena de pozos y la gente que se coloca en cualquier lado; pero lo importnate son las ganas que tienen los peruanos de hacer carreras", nos contaba Mario Vessuri la semana pasada.

Chilenos, ecuatorianos, bolivianos y colombianos estuvieron con insólitos Mustang, Camaro, BMW, Lotus y Lolas todos mezcladitos en busca del triunfo general, pues las divisiones de categorías no son nada lógicas, pues un Fiat 125 corre con un Lotus Elan o un Porsche 911 como si tal cosa. También hubo cinco argentinos, a saber: Mario Vessuri, que junto a Héctor Macris compartió el manejo de un Fiat 125 que les entregaron en Perú y con preparación made in Italy. El tercero fue el Colorado Zunino, que tenía su puesto junto a Henry Pete en un Triumph Spitfire del equipo oficial British Leyland y finalmente Dora Bavio y Oscar Gagliardi, que a falta de un Peugeot 404 que no llegó tenían la posibilidad de correr en un auto que un peruano les cedería. Pero resultó ser un Porsche 911 y Dorita prefirió quedarse como espectadora. Vessuri-Macris llegaron, pero con mucho atraso y sólo 140 vueltas cumplidas porque tuvieron muchas detenciones —frenos, filtro de nafta, sistema eléc-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

anos



trico y por último caja trabada— que los demoraron en casi una hora. Zunino no pudo manejar porque su coequiper Pete enroscó una biela y el Spitfire terminó fundido.

El triunfo del Elan asombró a algunos pero a otros no tanto, pues si bien de entrada el Porsche Carrera de Pity se adueñó del primer lugar, a mitad de carrera aflojaron mucho el tren de marcha y Schettini —buen manejo y sumamente parejo— fue mejorando y recuperando terreno perdido. De cualquier forma la labor de Block-González no fue de ninguna manera brillante considerando el medio de que disponían y que en general anduvieron en forma regular pero lenta. No así, en cambio, Schettini, que en inferioridad de condiciones supo compensar con manejo la falta. Peter Kube-Roisenpit estuvieron bien en lo suyo con un BMW 2002 y llegaron terceros en la general en tanto los chilenos Bengolea-Campos ganaron la clase menor, con su Fiat Abarth 1.000.

Otras 6 Horas Peruanas en nuevo circuito —antes se hacían en el Campo de Marte en plena ciudad— que no ofrece condiciones de seguridad ni sectores exigentes en manejo. Muchas ganas de hacer las cosas, pero falta reglamentar el automovilismo peruano.

Realización EDDIE Publicitaria, T. E. 32-0766

sugerencias PARABRISAS CORSA

M. R. AG RESORTES DE SUSPENSION
ALBARIÑO 627
Tel. 64-2907, Bs. Aires

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

AUTO RADIO
SERVICIO AUTORIZADO
COLOCACION

- AUTO STEREO 3000
- AUTOVOX
- BENDIX
- BLAUPUNKT
- CAR-STEREO INTERELECTRIC
- MOTOROLA
- NIPPON ANTENNA
- NORMAN
- PHILIPS

VENTA Y CANJE DE MAGAZINES
AMPLIO STOCK
DEGADER ELECTRONICA
SAN PEDRITO 601, T. E. 612-1242

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

AL EQUIPAR SU UNIDAD
FIAT
CONSULTENOS, Y NO OLVIDE QUE SIEMPRE LO ATENDEREMOS CON ESPIRITU JOVEN



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

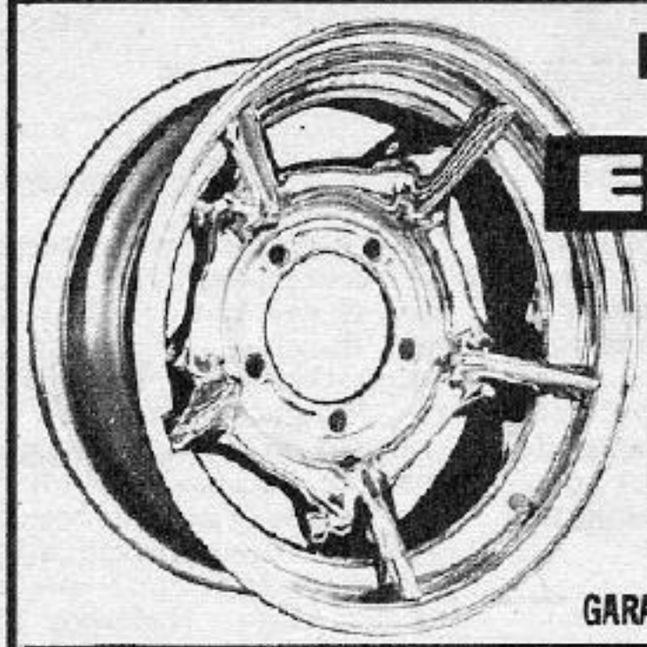
FIATODO
SARMIENTO 3899,
T. E. 87-1852/1992.
Bs. AIRES.
UNICA DIRECCION
NO TENEMOS SUCURSALES
ESTACIONAMIENTO PROPIO.
ENVIOS AL INTERIOR
VENTAS POR MAYOR Y MENOR

VOLANTES
STANDARDS Y DEPORTIVOS
PALANCAS AL PISO
COLOCACION EN EL ACTO
Reparación, Nacarados y Plastificados



ACCESORIOS DEPORTIVOS
Fundas boucle de toalla
Fundas

LLANTAS
M. R. EMACA
CALIDAD QUE SE ESTAMPA
Anchas
Desplazadas
de Acero Cromadas
para Torino
Peugeot
GARANTIA ESCRITA



INDUSTRIAS METALURGICAS
FABICANTES DISTRIBUIDORES
EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE - 653-1175
PCIA. BS. AS. ENVIOS AL INTERIOR

LA CASA DEL VOLANTE
WARNES 1308/10
T. E. 58-9694 - Buenos Aires

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE
MARLIT ®
UNA INDUSTRIA DE AVANZADA AL SERVICIO DEL AUTOMOVILISTA
■ EQUIPOS DEPORTIVOS TRONADOR
■ TURBOSIL UNICO SILENCIADOR DE COLA
■ TURBO CENTRAL SILENCIADOR DIRECTO CON LANA DE VIDRIO UNICO EN SU TIPO

MARLIT (R)
DISTINGUIDA POR 5ª VEZ CONSECUTIVA CON LA CINTA AZUL DE LA POPULARIDAD

SE LO COLOCAMOS EN EL ACTO EN:
BATALLA DEL PARI 436 al 68
(EX PALIQUE) TEL. 54-0303
HERRERA 582, TEL. 21-4075
BUENOS AIRES

EL SUDAM





Repitiendo sus éxitos en Río en 1967, Olivos en 1968 y Puerto Azul (Venezuela) en 1970, James "Dingo" Schoonmacker conquistó por cuarta vez el título de Campeón Sudamericano de la clase Star.

En esta oportunidad, la versión 1971 se corrió nuevamente en Olivos entre los días 10 y 16 del corriente. La organización, que estuvo a cargo del Club Náutico Olivos, fue muy buena a pesar del poco tiempo que hubo para la misma, puesto que originalmente este evento debía correrse en Río de Janeiro. Complicaciones de último momento hicieron que a cargo del campeonato estuviese la institución argentina.

Tal vez fue éste uno de los motivos que determinaron la escasa concurrencia de extranjeros, aunque corresponde destacar que, en la mayoría de los casos, fue la dificultad de trasporte el factor preponderante de la ausencia de figuras que ya estaban comprometidas; tal es el caso de Angelo Marino, de Italia; Jorge Bruder, de Brasil, y otros.

En el certamen intervinieron 13 tripulaciones en representación de EE. UU., Brasil y nuestro país; cabe aclarar que la representación yanqui se debe a que el torneo es abierto, es decir que se llama sudamericano por correrse en esta parte del globo, pero en él pueden intervenir tripulaciones de cualquier país.

LAS REGATAS

Con respecto a las regatas no es mucho lo que se puede decir, puesto que todas fueron prácticamente un calco, por lo menos en lo que al viento y a la posición de vanguardia se refiere.

En general, los soplidos del viento fueron suaves y muy borneantes, lo que influyó para que la táctica de regata fuera el factor más importante para lograr el triunfo. De esto nos podrían hablar muy bien Caride y Mieres, el primero porque en dos regatas la pegó con sendos bordes imposibles y el segundo porque a pesar de tener el barco más veloz del campeonato (lo dijo Dingo) se enterró en más de una ocasión.

Ya que tocamos el tema Caride, corresponde acotar que si bien el timonel del "Earlene" corrió durante varias temporadas como tripulante de Bitito Mieres, fue ésta la primera vez que timonea un Star en regata, además de hacerlo tras un año de inactividad y con un barco (muy bueno) recientemente adquirido y con un tripulante que debutó en la clase. Hacemos notoria esta situación, no para restar mérito a nadie, en especial al binomio Caride-Lynn, sino para destacar que algo no anda; podemos ponerle el nombre que se nos ocurra (entrenamiento, materiales, etc.), pero no debemos dejar pasar la oportunidad para abrir los ojos a una realidad de todos los días y de todas las clases.

Jamás lograremos buenas performances en regatas internacionales si no tendemos a una actualización y práctica diarias.

En lo referente a las distintas regatas, se puede decir que siempre hubo una encarnizada lucha por el segundo puesto entre Caride, Mieres, Calegaris, Inneco y Siemmsen, ya que la punta tuvo dueño desde un principio y los restantes participantes estaban un poco más alejados de la conversación.

En definitiva; el XII Campeonato Sudamericano de la Clase Star funcionó bien desde el principio hasta el final, tuvo sus cosas buenas y sus cosas malas.

Al principio el tiempo no ayudó mucho, dado que no se lograron las condiciones ideales para navegar, que en la clase Star es más 20 grados de temperatura y menos 20 km de viento, por lo que se debió anular la serie preparatoria y posponer la segunda para el día siguiente.

También hubo mucha cordialidad y compañerismo, a tal punto que cuando Roberto Geyer rompió el palo de su "Ameaca" antes de la primera regata todos esperaron para que, tras el cambio correspondiente, el brasileño también pudiese competir.

Sólo resta augurar que ahora que finalizó el Sudamericano los muchachos sigan corriendo, para que el año que viene, el no en balde subcampeón mundial Dingo Schoonmacker no vuelva a arrebatarnos un título que debe quedar en Sudamérica.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por J. PEDRO SIEDMANN

ERICANO DE STAR

De nuevo el norteamericano Dingo Schoonmacker se adjudicó el Campeonato Sudamericano de la clase Star, segundo, y en actuación muy destacada, se ubicó el argentino Jorge Caride

fotos: CARLOS AUGUSTIN



Largada de una de las regatas del certamen; nótese la mejor orzada de Caride (A-5235) con respecto al resto de los competidores.

A la izquierda: A bordo del Dingo, James Schoonmacker (Tim.) y Luis Schenone (Trip.) preparándose para largar.

Resultado de las regatas del

XII CAMPEONATO SUDAMERICANO DE LA CLASE STAR

1ª REGATA - Viento NNE de 15 km

	Timonel	Tripulante	Barco	Tiempo
1)	James Schoonmacker	Luis Schenone	Dingo	1h32m25s
2)	Jorge Caride	Eddie Lynn	Earline II	1h33m54s
3)	Roberto Mieres	Raúl Perrochione	Titila	1h34m22s

2ª REGATA - Viento ENE de 10 km

1)	James Schoonmacker	Luis Schenone	Dingo	2h46m35s
2)	Jorge Caride	Eddie Lynn	Earline II	2h49m14s
3)	Mario Inneco	Renato Matta	Bounty II	2h49m51s

3ª REGATA - Viento NE de 15 km

1)	James Schoonmacker	Luis Schenone	Dingo	2h32m56s
2)	Peter Siemsen	Iva Rayola	Ninotchka	2h33m12s
3)	Roberto Mieres	Raúl Perrochione	Titila	2h33m35s

4ª REGATA - Viento NE de 15 km

1)	James Schoonmacker	Luis Schenone	Dingo	1h47m46s
2)	Jorge Caride	Eddie Lynn	Earline	1h50m12s
3)	Roberto Geyer	J. Pimentel Duarte	Ameaca	1h50m52s

5ª REGATA - Viento NE de 12 a 16 km

1)	James Schoonmacker	Luis Schenone	Dingo	2h13m10s
2)	Guillermo Calegari	Rolando Lythgoe	Shandry	2h14m01s
3)	Mario Inneco	Renato Matta	Bounty II	2h15m20s

CLASIFICACION FINAL

1)	James Schoonmacker	Luis Schenone	Dingo	65	pts. EEUU
2)	Jorge Caride	Eddie Lynn	Earline II	52	pts. Arg.
3)	Mario Inneco	Renato Matta	Bounty II	51	pts. Brasil
4)	Peter Siemmsen	Ivo Loyola	Ninotchka	51	pts. Brasil
5)	Roberto Mieres	Raúl Perrochione	Titila	47	pts. Arg

Una luz azul en el camino para "El Cóndor"

Empresa de Transportes Sociedad Anónima

Ofrece servicios desde

BUENOS AIRES - MAR DEL PLATA

MIRAMAR - NECOCHEA

PUNTA MOGOTES - CHAPADMALAL y viceversa

También localidades intermedias

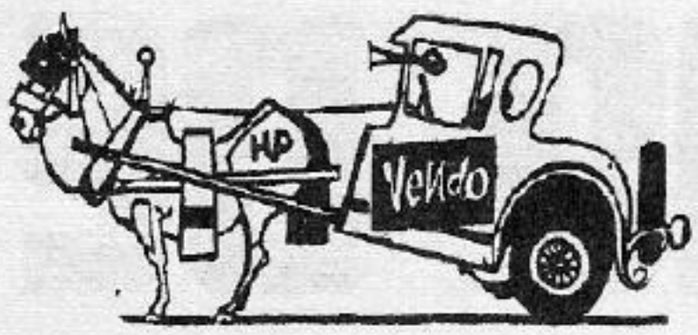
Flota totalmente renovada **"Doble Camello Imperial"**



Servicios directos y de lujo
Atención de azafatas y bar a bordo

Buenos Aires:
Lima Oeste 1689 **esquina Brasil** Frente a
Plaza Constitución Teléfonos: 27-5743 y 26-4820
Servicios Rápidos de Encomiendas

AVISOS corsificados



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

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

Los interesados en publicar avisos en esta sección deberán concurrir personalmente a la Redacción de PARABRISAS CORSA, L. N. Alem 896, 5º piso, Sección Avisos Corsificados, de lunes a viernes, en horario de 9 a 12 y de 15 a 19. Los avisos recibidos hasta el día jueves, inclusive, serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarlas o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo.

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

HACEMOS TRAILERS para autos de competición, especialmente Fórmula 4. Entrega rápida. Verlos y tratar: "Competición Caburé", Av. Días Vélez 617, RAMOS MEJIA.

VENDO VELERO 9 metros, 2 mástiles, excelente estado, motor 45 HP, "Lyconing Emboard"; precio $ 3.200.000 m/n. Intermediarios abstenerse. Tratar: tel. 49-4061/65, interno 35.

VENDO CAMARA FOTOGRAFICA YASHICA J 5 35 mm, reflex, lente 1:1.4 F-50 mm y lente telecbjetivo (especial para carreras de autos), F-4, 5 - 250 mm "Soligor". Grabador de cinta a pila "Crowncorder", y grabador miniatura "Lloyd's Cassete", Pedro Morand 5454, tel. 50-5160.

FALCON SPRINT PARA EXIGENTES: el Falcon más veloz de todo el país. Armado por "Oscar Alfredo Gálvez", caja de 4 marchas. Frenos a disco, doble circuito. Ruedas, suspensión, diferencial y motor de 8 cilindros, Mustang. Gomas especiales. Jaula. Butaca e instrumental de avión. Tratar en: GOROSTIAGA 1636, Capital Federal, preguntar por HECTOR DE ROSSI.

TROMPA DEPORTIVA FIAT 600: simplemente... $ 39.—. Capot deportivo: simplemente... $ 89.—. Bmé. Mitre 3350, Victoria, tel. 744-0623.



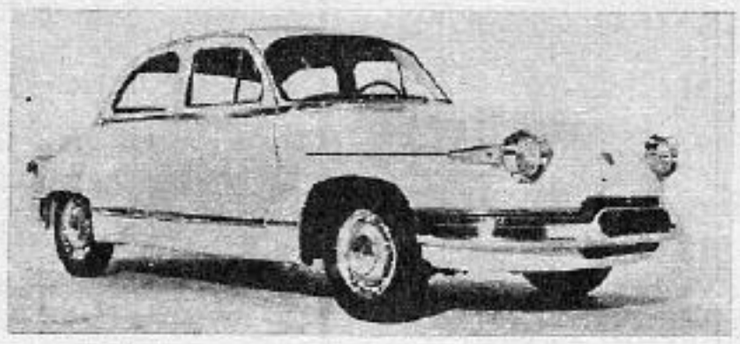
GRAN OPORTUNIDAD. Por ausentarme al exterior vendo PEUGEOT 404, modelo 1966, con sólo 50.000 kilómetros. Impecable, muy bien cuidado. Tratar en Bartolomé Mitre 2274, tel. 48-2149 de 9 a 12 horas.

PREPARADOR VENDE FORD FALCON F-100 "TC", prototipo reformado "Fast-Back", listo para largar. Casi nuevo. Oportunidad. Acepto permuta. Tratar: Pascual Pastorino 2405, Sáenz Peña (Ex Félix Muñoz).



POR AUSENTARME VENDO "CISITALIA 1961", acorazada, 850 cc. Muy buen estado. Ar. Jorge Santamaría, tel. 66-8883.

RAFAEL FERRANDINA, vende "PANHARD" 1960/61, tipo "Tigre". Original. Perfecto estado. Tratar: Av. San Martín 3078, Capital.



VENDO REPUESTOS DE FORD "T", Dante 481, Santos Lugares, preguntar por Carlos.

MOTOR ZANELLA R.K. 175 especial montado en cuadro super liviano, vendo al contado 140.000 pesos m/n, después de las 15 horas, en PARABRISAS CORSA.

TORINO LIEBRE I, listo para correr en TC Fórmula "A". Motor preparado por Oreste Berta en Alta Gracia. Equipado con lo mejor. Totalmente 0 Km. Como para que Ud. lo estrene en "La Cumbre" el 28 de marzo.



Tratar: Señor Alberto Rodríguez Larreta ("Larry") al 42-5122 o Roberto Cipolletta, en Avenida Belgrano 442, Alta Gracia. Apúrese antes que sea tarde!!

VENDO PISTA DE AUTOMODELISMO; al mejor postor, 20 metros, 6 vías, 12 pulsadores, 310 autos, transformador 30 Amp. Tratar: Sal'a 740, Merlo.

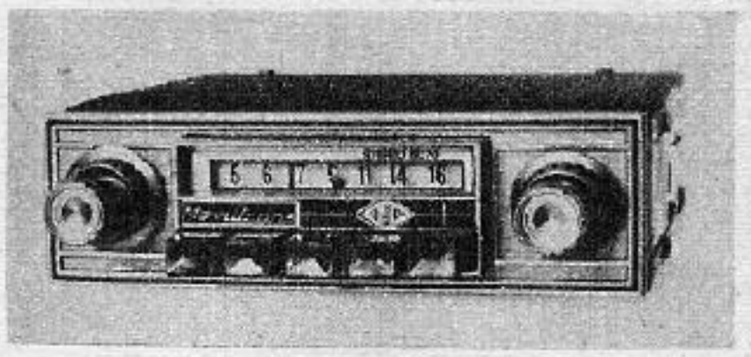
BOLITA RABIOSA "Cacopardo", vende su Fiat 600, mecánica "Salto", categoría semi-preparada (ADA), ganador en Las Heras, dos veces en Campana, San Andrés de Giles, Moreno y Autódromo Municipal. Segundo puesto en Saladillo y Marcos Paz, todo en 1970 (qué añazo, eh amigo!!). Precio total $ Ley 18.188, 7.500.—, tel. 750-1116.

CUPE FIAT 1500, Alberto Eusevi vende, lista para correr en TCF "A", o en Grupo-2. Motor hecho por Balestrini, caja Sáenz de cuatro marchas (o cinco); neumáticos "Michelin XAS". Ex-Comisión de Concesionarios Fiat (Esteban Fernandino). Vendo urgente. Tratar: Ferrari 416, Capital. Preguntar por Alberto Eusevi, de 12 a 14 horas.



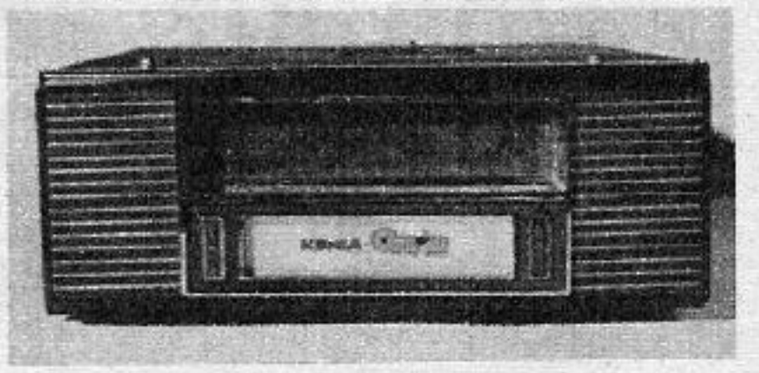
EXCEPCIONAL. Moto Honda 250 cm³. modelo Dream. Prácticamente sin uso. Roja, arranque eléctrico. Patentada en Capital Federal. Una motocicleta única en el país por su estado. Vende con financiación CRISTIAN MOTOS, Av. San Martín 7878 (San Martín).

AUTO-RADIOS MOVILTRANS, modelos manuales - permeabilidad y botoneras para todo tipo de automóviles. Calidad tonal y largo alcance. Garantía total 2 años. Adaptadores, antenas, auto-stéreos. Venta, instalación y service. Av. Forest 572, Capital, pida turno por tel. 54-6491.



VENDO FIAT 600, modelo 66, semi-preparado, listo para correr, Av. Maipú 3630, Olivos.

CANJE DE MAGAZINES, por nuevos o usados. Lleve a su auto la música siempre renovada con los mejores éxitos. Magazines nacionales 29.— Importados 33.— CANJE 4.— También Stereos y radios. AUDIOCAR'S, Gascón 1374/78, Capital.



La tarifa de los avisos corsificados es la siguiente: Cada palabra $ 90 m/n., con un mínimo aceptable de 10 palabras.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

calendario



COMPETENCIAS NACIONALES

MOTONAUTICA

El próximo sábado 30 se disputará una nueva edición de la carrera de motonáutica San Fernando-Carmelo-San Fernando. La largada se producirá a las 9 horas desde la confluencia del río Luján y Pajarito para las lanchas de la clase Gran Turismo (ex Clase Argentina Turismo) y Turismo (ex Clase Anexo "P") y a las 9,30 horas para las embarcaciones de Fuerza Libre. Las inscripciones se reciben en el Club Motonáutico Argentino, calle 9 de Julio esquina Sauce, San Fernando; hasta el miércoles 27 a las 22 horas.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

RALLY

Continúa la disputa del Rally de Montecarlo que se largó el viernes pasado desde sus ocho cabeceras. Finalizará en el tradicional lugar el próximo 29.

SPORT PROTOTIPO

En el circuito de Daytona en Estados Unidos tendrá lugar el próximo sábado 30 de enero la disputa de la segunda carrera con puntaje para el Campeonato Mundial de Marcas. Las 24 Horas de Daytona otorgarán puntos en la escala de 9, 6, 4, 3, 2 y 1. Porsche con sus dos equipos oficiales concurrirá en busca de su segundo triunfo de la temporada. Ferrari por su parte tratará de quebrar la mala racha yendo a hacer punta con las 512.

Varios argentinos participarán invitados por pilotos extranjeros. Aunque no hay hasta el momento nada definitivamente confirmado, las conversaciones se encuentran muy adelantadas. García Veiga correría la misma Ferrari con que lo hizo en Buenos Aires, Del Río con un Lola 210 en pareja con Wyer. Y también habría posibilidades de que concurra Monguzzi.

Realización EDDIE Publicitaria, T. E. 32-0766

sugerencias PARABRISAS CORSA

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

CITROEN
VICTORIA
REPUESTOS Y ACCESORIOS
RECAMBIO DE CIGUEÑALES
CAPOTAS • CENTRIFUGOS • etc.
Avda. 11 DE SEPTIEMBRE 2372
VICTORIA

FARO MODELO 777
CON NUEVA LAMPARA DE IODO.
UNICA EN LA ARGENTINA
LUZ POTENTE
LUZ DE IODO!
PARA TODO AUTOMOTOR
CONSULTE A SU PROVEEDOR
AL-RO
Pje. LUIS BRAILLE 5620
CAPITAL - T. E. 64-6006

PARA SU
CITROEN
AMI 8
AUTO RADIO
BLACVOZ

ES UN PRODUCTO
MOTORVOX
CON TRANSISTORES
FAPESA
FABRICA:
HUMBERTO 1º 2126
LANUS OESTE - T. E. 241-3012
VENTAS: VIEYTES 1437
T. E. 21-2932 - CAP. FED.

SOL EN LA CARA!
APLIQUE A SU PARABRISAS
UNA BANDA ADHESIVA
• SIN TORNILLOS
• SIN HERRAMIENTAS
PRODUCTORA:
ANEXO J 67
JUAN B. JUSTO 4300.
CAPITAL FEDERAL.

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
PCIA. BUENOS AIRES
ENVIOS AL INTERIOR

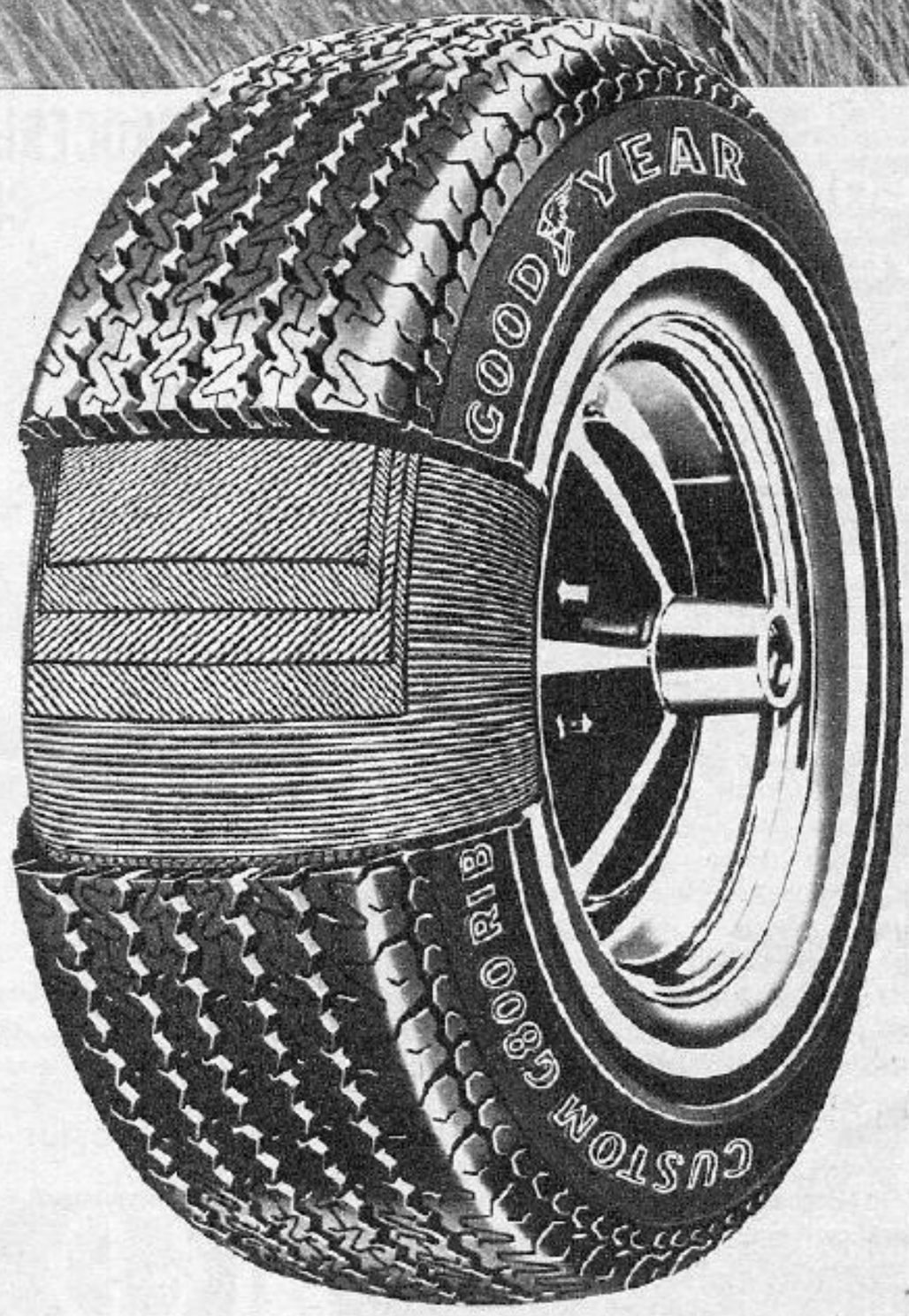
GOODYEAR **RADIAL GOODYEAR**

FUERTE, SEGURA, CREADA PARA CORRER.



DURA HASTA EL DOBLE

CUSTOM G800 RADIAL



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

GOODYEAR

IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NIELSEN

SON IGUALES



Como lo son los rodamientos SKF fabricados en la Argentina y en todas partes del mundo



El mismo e insuperable acero sueco.
La misma experiencia, la de 6.000.000.000 de rodamientos SKF, fabricados hasta la fecha.
La misma calidad, CALIDAD SKF.

SKF

COMPAÑIA SKF ARGENTINA S. A. C. e I. AGENTES Y DISTRIBUIDORES EN TODO EL PAIS



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com