$ 1,50

N 292

F.2 INTERNACIONAL EN CORDOBA

CORSA

Del 23 al 29 de noviembre de 1971

Los ruidos de la noche

por M. B.

AUSTRALIANOS, PARAGUAYOS Y TUERCAS EN UN HANGAR

En los hangares de Austral en Aeroparque el delicado aroma de la sacrosanta ternera nacional asada embelleció el homenaje gastronómico (noviembre 10) ofrecido por la empresa aérea nativa a los racers, Carlos Pairetti y Alfredo Jaegli, ganadores (en un fascinante BMW) de las doce horas de APAT en el Autódromo de Buenos Aires. La mitad más uno de los comensales eran paraguayos, eufóricos por la parte porcentual del triunfo automovilístico correspondiente a su connacional Jaegli. Y este grupo estuvo encabezado por Alejandro Brugada Guanes, presidente del Consejo Nacional de Turismo paraguayo, presente ocasionalmente en Buenos Aires por las deliberaciones del Congreso Turístico organizado por la OEA. El resto de los invitados eran celebridades t u e r c a s que-están-en-el-humo (como Larry o Paco Mayorga), periodistas especializados (como Willy Mártire, Germán Sopeña, Carlos Figueras, Sánchez Ortega, Carlos Fresco, Alberto Hugo Cando, etc.) y funcionarios de Austral (incluso Félix De Barrio, Roberto Servente, Miguel Reynal, Pedro Sáiz Miramón y el piloto-tuerca Carlos Alesina (que compite en TC con un raudo Torino). Se llegó a saber así que Austral estará ahora presente en el automovilismo local, con impactantes menciones en las máquinas y en las casacas de Cupeiro, Pairetti, Larry, Gastón Perkins, Paco Mayorga y Cocho López, siendo la comida del miércoles 10 su primer contacto global con los escribas y expertos de la tuercología pampeana. Muy comentada esta apertura de Austral al automovilismo (en acción paralela a otras en promoción del golf y del tenis nacional) considerando que esta empresa no vende productos vinculados de manera alguna con la mecánica automotor. La explicación estuvo a cargo del eficaz Pedro Sáiz Miramón: "Si empresas de aviación extranjeras hacen publicidad en autos de carrera nacionales, una organización auténticamente argentina como Austral tiene aún mayores motivos para apoyar este prestigioso deporte". Carlos Pairetti estaba recapilarificado; tónico o quién sabe qué mediante, la parte superior de su cabeza habitualmente desguarnecida veíase ahora llena de pelos, todos en el mismo sentido y muy rejuvenecedores. Cocho López sin bigotes: se los afeitó en cumplimiento de una promesa, después de su triunfo en Fórmula 2 de Maggiolo.

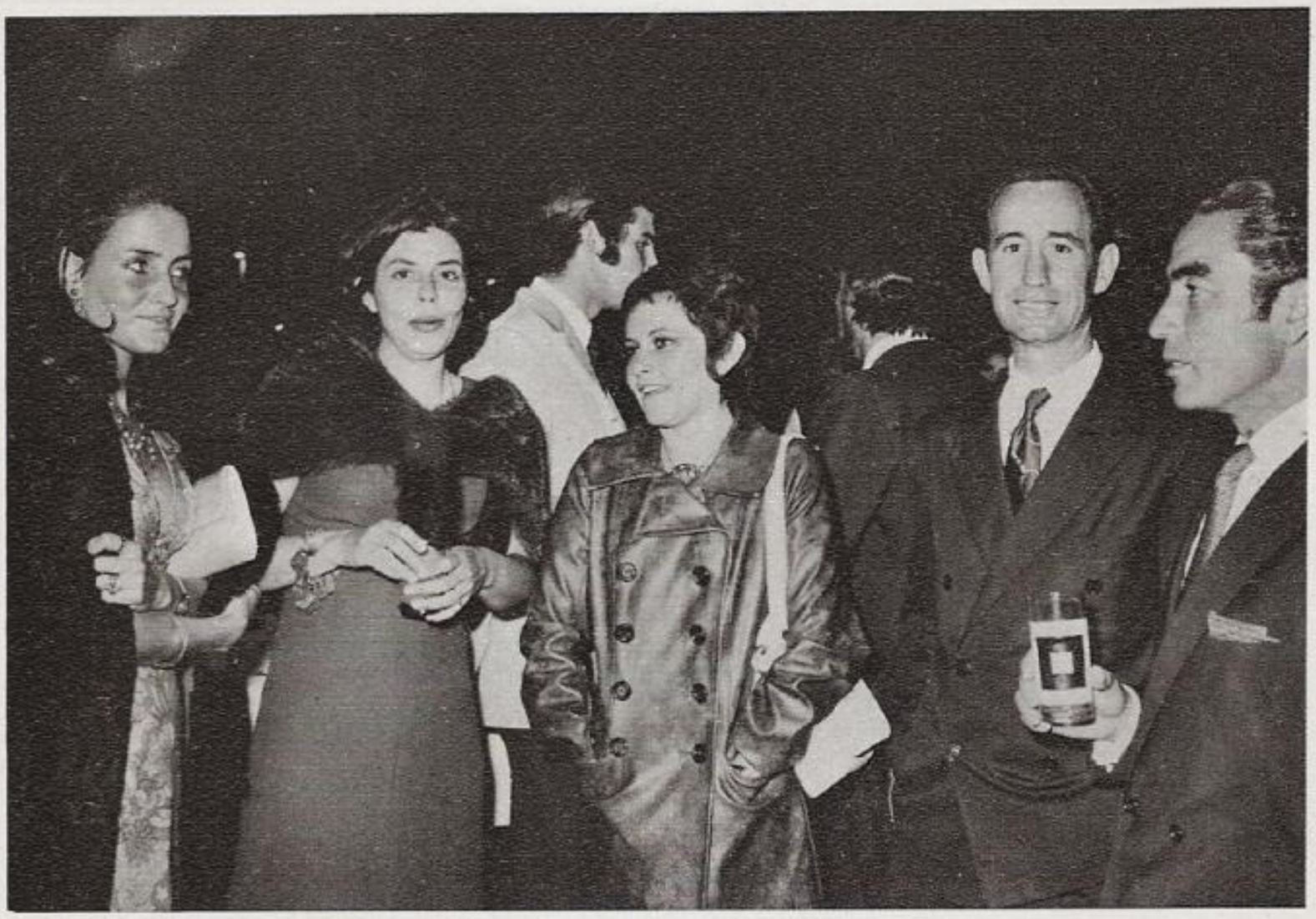






LA NOCHE CONFORTABLE

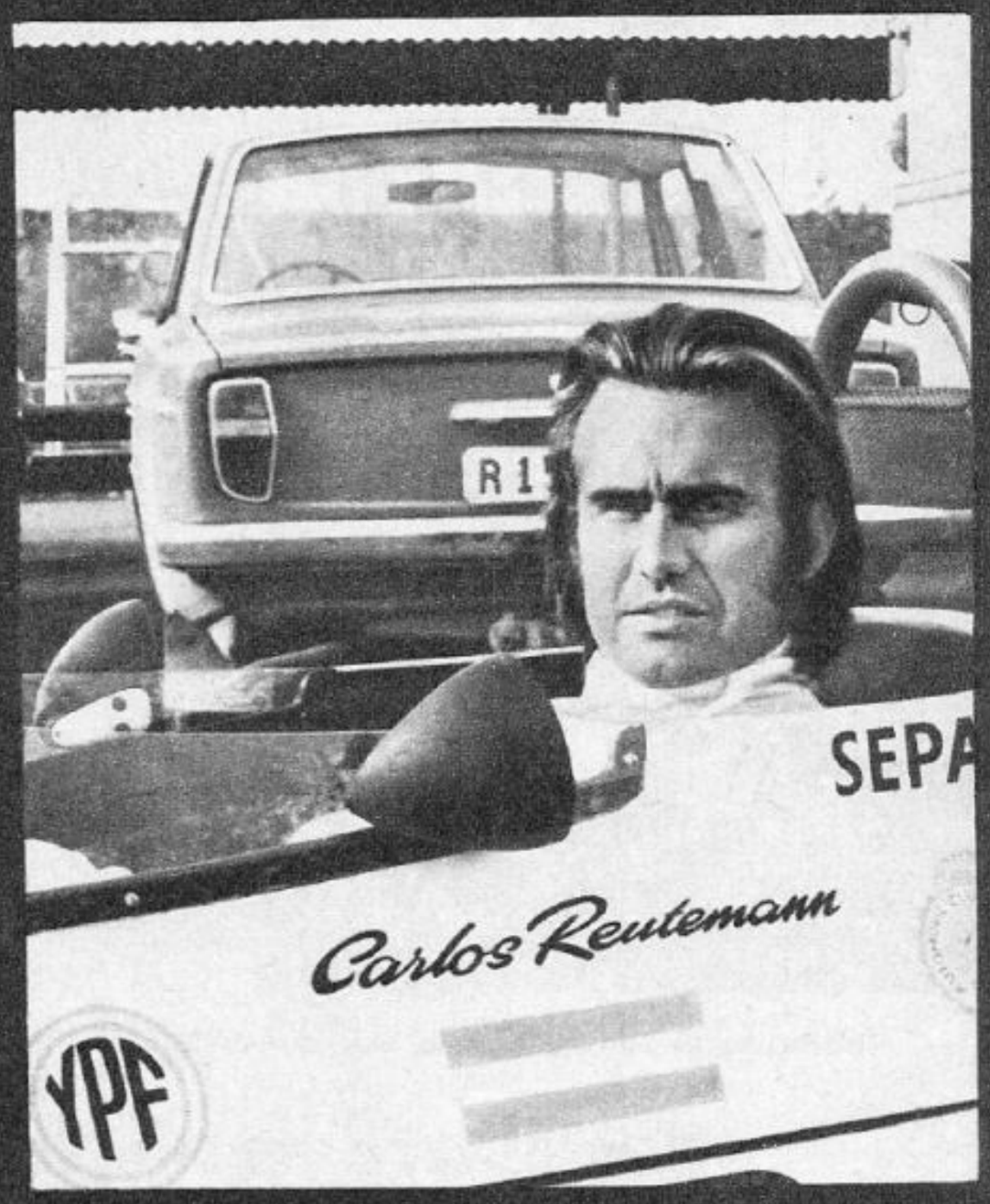
En la noche de Confort II hubo un hullaballoo organizado por Mora Zavala y Selva Echagüe para Rigolleau, al que asistieron multitud de beauties del s h o w business (Mirtha Legrand, Irma Córdoba, Elsa Berenguer, Diana Ingro, Delma Ricci, Donna Carrol, etc.), **socialites** (Dolores Campos Videla, etc.), ejecutivos locales (Carlos Riguetti, Miguel Sánchez, Alan Turner, Paul Dedyn, Carlos Leyer) y gente divertida en general (o muy divertida, como Jorge Luz) para participar en diversos juegos de habilidad e ingenio o ambas cosas. Hubo también música a cargo de Nico Carballo y Oscar López Ruiz. ¿Hay humo en tus ojos? No: ese tema ya pasó. ¿Fumando espero? Tampoco. Algo así como "Toda tú eres como el humo voluptuoso que desprende mi cigarrillo en la serena noche del subtrópico". Todo animadísimo y no terminó hasta muy tarde, cuando Rodolfo Kuhn (cineasta vernáculo) fracasó en su intento de mantener el equilibrio sobre un inmenso plato giratorio. "Lo que me perdió fue el último whisky" murmuró. Y casi al final del festejo llegó, altísimo y despeinado, el TV man Antonio Carrizo, lleno de saludos y frases imperecederas. "Che, Kuhn ¿qué hacés sobre ese plato?" parece que preguntó. Y fue allí donde Kuhn se vino al suelo.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

En América como en Europa, con YPF ganamos todos.

No es cierto Reutemann?



Sí, es cierto.
Felicitaciones por obtener el título de Subcampeón del Mundo de F2, ganar el trofeo Dos Mundos y por representarnos a todos con éxito.

Carlos Reutemann, piloto oficial de YPF, ACA, MBS (Deportes) y Dirección Nacional de Turismo, es, antes que nada, un representante del país.

De nuestro país que, día tras día, gana con YPF.

YPF



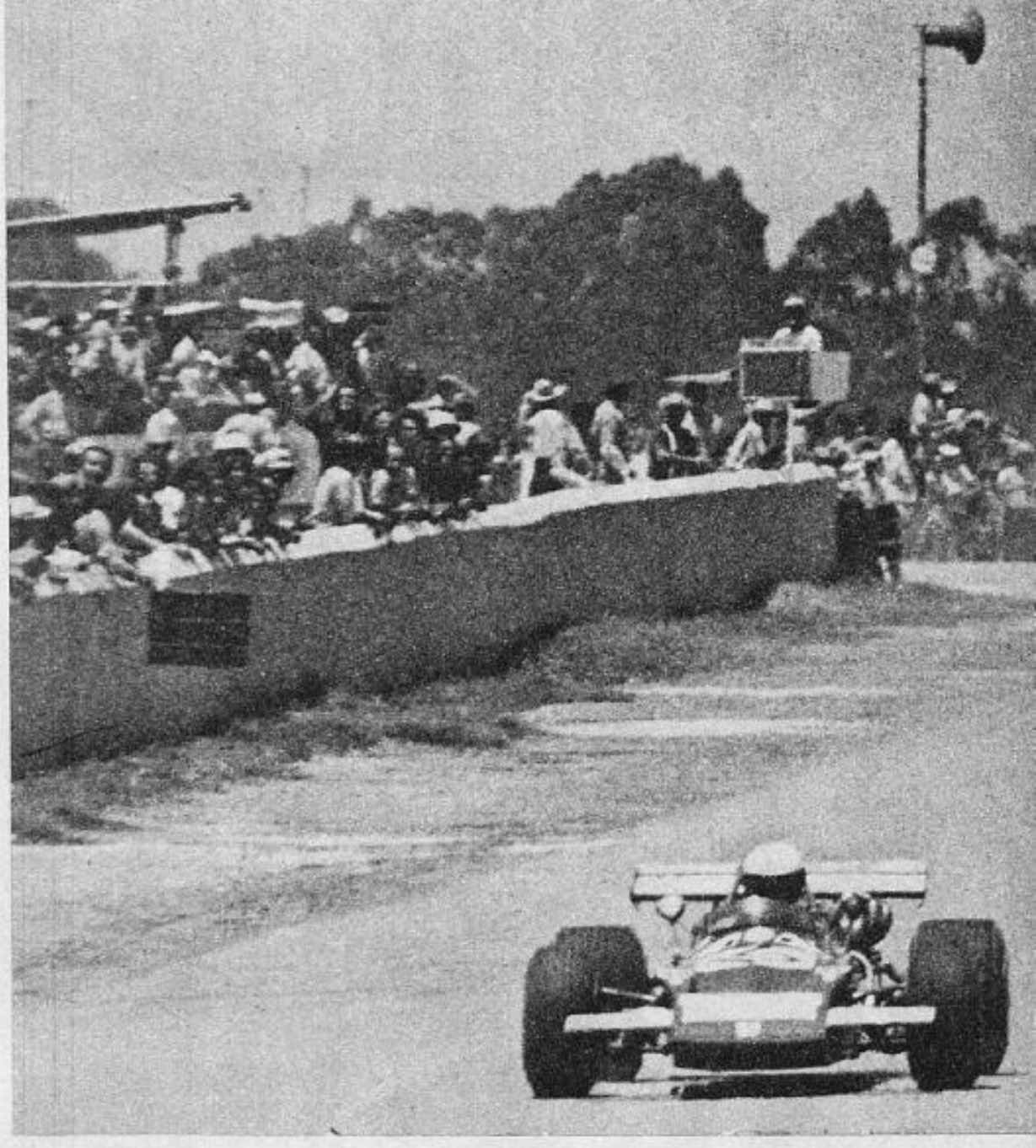
Lo mejor para su coche es lo mejor para el país.

F-2 INTERNACIONAL EN C

DOS ARGEN



Tres brazos en alto en el podio, dos de ellos made in Argentina:



Largada de la segunda serie. A

Brillante triunfo de Tim Schenken en ambas series y cómputo final. La Copa Dos Mundos para Reutemann. Lucida actuación de José Carlos Pace. Abandono prematuro de los hermanos Fittipaldi. Cronología del gran evento cordobés

Texto y fotos de GERMAN SOPEÑA, ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA y ALFREDO ALBORNOZ

Con el segundo puesto en la carrera y la Copa Dos Mundos bajo el brazo, Carlos Reutemann cerró este 1971 tan exitoso y que marcó el ansiado retorno de los pilotos argentinos al centro del panorama mundial. Tercero en la carrera a su vez y subcampeón de Lole en el petit campeonato organizado por los brasileños, la carrera de Carlos Ruesch consolidó la imagen positiva brindada en Córdoba que no es más que el reflejo de un proceso iniciado hace dos años.

Organizada por Brasil para sus pilotos, finalmente obtenida por un argentino, sirvió por primera vez en muchos años un evento internacional llevado a cabo en nuestro país, donde nuestros pilotos tenían amplias posibilidades para destacarse, exceptuando la carrera de F-1 de principio de año donde Reutemann fue tercero. Durante largo tiempo hubieron temporadas internacionales donde los pilotos argentinos no figuraban ni por asomo. Esta vez pudimos verlos en la punta. ¿Por qué? Simple y paradójicamente porque los brasileños han sido muy inteligentes dentro de su proceso organizativo, bastante más que nosotros en la misma tarea.

Cuando Emerson Fittipaldi —jugándose una patriada— logró destacarse en la difícil Fórmula Ford inglesa, los brasileños llevaron a su país una temporada de carreras de esa fórmula donde Emerson confirmó todo lo hecho en Europa ganando brillantemente la copa.

Al año siguiente Emerson pasó a F-3 y a fin de año Brasil llevó a cabo una temporada de esa categoría y también fue obtenida por el mismo piloto en alza. Esos resultados tan halagüeños en su propia tierra, fueron el mejor aliciente para hacer crecer el automovilismo de Brasil y fomentar el interés de más pilotos por ir a Europa. Este año, Brasil tiene tres pilotos de primera línea en la difícil Fórmula Dos europea. Y era lógico realizar una serie de ca-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ORDOBA. FINAL DE LA COPA DOS MUNDOS

TINOS EN EL PODIO



zquierda Pace, en el centro Schenken y Reutemann (que ya está tomando la punta) y a la derecha Wollek.

rreras para que el país viera en su propio suelo y con amplias posibilidades a sus ídolos. Esa manera de hacer las cosas significó el mejor de los apoyos para el automovilismo brasileño y las tres carreras realizadas en Interlagos y Tarumá fueron un éxito. Con Reutemann y Ruesch en situación destacada, la reunión de Córdoba tampoco podía ser menos y así durante toda la semana se vivió la expectativa de ver a Reutemann en acción y todo el mundo estaba perfectamente informado sobre la vehemencia de Peterson, la efectividad de Fittipaldi, el siempre posible Tim Schenken, ya compañero de Lole para correr en F-1 en 1972.

Desde el punto de vista estrictamente deportivo, Córdoba tuvo en su contra ser la última carrera de la pequeña temporada; ello significó una buena **debacle** de motores agobiados ya por el calor y los esfuerzos precedentes. Se quedó lamentablemente Ronnie Peterson en la segunda vuelta de la 1ª serie con una biela fuera de lugar, reventó también el motor de Carlos Pace y hubo también problemas mecánicos generales para que cada auto tuviese lo mejor a su disposición y por eso hubo varios abandonos. Pero lo mismo la carrera fue muy buena. La F-2 alcanza un alto grado de combatividad en la pista, hay que arriesgar en serio para mantenerse adelante y ése es el mejor atractivo.

Ronnie Peterson fue el que más impactó con su manera de andar así como fueron suyos los mejores tiempos de clasificación; al observar cómo se distanció de los demás en la primera y única vuelta que completó, parecía lógico suponer quién era el ganador. Pero el motor —evidentemente cansado— no pudo más y obligó al angelical sueco a llegar a los boxes caminando. Carlos Reutemann soportó lamentablemente el problema de un choque el viernes en los entrenamientos y el auto ya nunca quedó igual aunque la agresividad mostrada por Lole explicó por qué punteó la segunda serie. Eliminado también Emerson Fittipaldi por una verdadera tontería —pérdida de nafta— cobró fuerza la figura de Tim Schenken quien está al mismo nivel que los anteriores pero que arrastraba una verdadera mufa desde hacía mucho tiempo. Muchas veces rompe motores, pero muchas otras veces perdió carreras imposibles sobre el final. Córdoba, en cambio le sirvió para ganar por primera vez en F-2 después de bregar muchos años en Europa. El australiano recorrió setenta vueltas impecables y logró alcanzar ese primer lugar en el podio. Quedó entonces demostrado cuáles son las condiciones del futuro coequiper de Lole en Fórmula Uno.

Aislado, solo, allá lejos, el Nene García Veiga completó un correcto entrenamiento que sin ninguna duda fue lo más importante que hizo en el año, aunque no haya que medirlo con la clasificación en la mano. El auto no era bueno porque el motor no empujaba lo suficiente, pero lo mismo era imposible pedirle más a GV sobre la pista. Pasó con él lo mismo que siempre le pasó a los pilotos argentinos en las temporadas internacionales. Sin saber cómo era el auto, mal podía pretender nada. Fuera de training para la fórmula, viniendo de correr en TC, García Veiga sólo hizo lo correcto. Tratar de aprender sin cometer errores. Lo logró.

Costaba creer que el año pasado García Veiga paseaba tranquilo delante de Carlos Ruesch en SP. Y ahora el cordobés le robaba años luz en cada curva. Ese es el símbolo de un año de aprendizaje. Eso quizá también nos deberá hacer replantear y pensar en la internacionalización de nuestro automovilismo como lo han hecho los brasileños. Para eso —entre otras cosas— sirvió la copa Dos Mundos.

→

VIERNES 19

Pese a que la actividad en la pista no fue intensa, el viernes fue de todas maneras un día pródigo en novedades.

Mientras Graham Hill prefería dedicarse a la relajante terapia del golf en Villa Allende, los más preocupados Ronnie Peterson, Emerson Fittipaldi y Carlos Reutemann recorrieron a conciencia el circuito estudiando las condiciones de seguridad de cada sector. Todos estuvieron de acuerdo en que hacía falta un poco más de guard rail en las salidas de cada curva y por lo tanto Lole, en condición de dueño de casa muy diplomático hizo circular una hoja de papel en la cual todos los pilotos pedían que se colocaran esos metros de guard rail para el día de la carrera. Los organizadores prometieron solucionarlo si podían y en el momento se decidió que los entrenamientos del día viernes, no tendrían valor clasificatorio.

Quizá por eso varios pilotos ni salieron a la pista (caso Reine Wisell, todo el team Rondel y varios más, incluido Ronnie Peterson que no pudo dar ni una vuelta porque quiso salir cuando ya expiraba el plazo.

Los hermanos Fittipaldi y el equipo del ACA fueron los más activos del viernes en el primer contacto de los autos de F-2 con la pista cordobesa y de entrada Reutemann y Emerson Fittipaldi dominaron el panorama de los relojes como lo venían haciendo en las carreras brasileñas. En los boxes todo el mundo sacaba cálculos de lo que se había progresado en F-2 desde 1968 a esta parte (casi tres años) y Oreste Berta reconocía que hubiera sido inútil presentar el viejo Brabham BT-28.

Los autos entraron y salieron de boxes repetidamente y se vio a los Fittipaldi cambiar spoilers y deflectores delantes en busca de lo más apropiado para un circuito veloz como el Cabalén. Reutemann paró también para cambiar ligeramente los valores de puesta a punto de las suspensiones y el Nene García Veiga por su parte, salió conscientemente a tomar contacto por primera vez con un F-2 internacional.

A medida que trascurrieron los minutos se afirmó Reutemann en la posesión del mejor registro del día y cuando ya faltaba poco para guardar todo y volver a Carlos Paz, sobrevino el inesperado accidente que complicó el fin de semana. Fuimos testigos presenciales, porque justo estábamos observando la curva en cuestión con la ayuda del teleobjetivo de 300 mm.

Lole no venía ya fuerte porque había logrado el tiempo esperado y de golpe el coche se descontroló iniciando un semitrompo indominable. En una fracción de segundo el coche apuntó primero para el lado interno de la pista, luego para el guard rail y se detuvo allí en un golpe seco y violento. Todo en un instante. Luego se verían los destrozos y la tranquila resignación de Lole ante la fortuita rotura de la rótula.

Ese hecho fue en definitiva lo más importante del viernes, por sus implicancias posteriores en el comportamiento del primer auto argentino. En pocos minutos más se pararon las pruebas de clasificación y aunque luego se resolvió salir nuevamente se comprobó que era imposible intentarlo porque la policía "se foi", como reflexionaba en portugués Emerson Fittipaldi. Esa imposibilidad de salir fomentó la rápida irascibilidad de Wilsinho y fue el primer descontento de los pilotos con algunos evidentes desajustes de la organización general de la carrera.

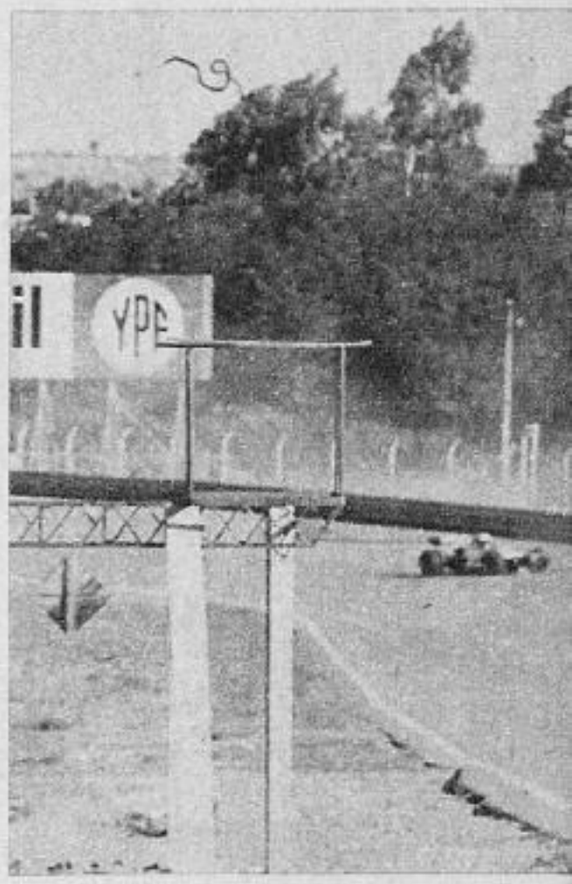
LA PIÑA DE REUTEMANN

Lole Reutemann fue de los primeros en salir el viernes cuando a las cuatro de la tarde quedó abierto el circuito. Giró y paró como es de rigor a modificar la geometría de suspensiones buscando el punto óptimo. Accionaba tranquilo y veloz, superando en las primeras pasadas el record absoluto del circuito (56s 8) que había logrado Piers Courage en el '68. El coche acusaba una sola falla pequeña: se saltaba a veces una marcha. Pero no le impedía seguir buscando tiempos.

Hasta que de repente la zona de las curvas se conmovió con el clásico sonido sordo del topetazo violento contra el guardrail. Nosotros estábamos siguiendo los movimientos de Lole con el teleobjetivo de 300 y por la pantallita chica del visor se vio bien claro el tremendo golpe de pésima suerte. El Brabham salía acelerando con todo de la curva número tres (quinta a fondo, 9.600 rpm), cuando al final del giro se cruzó violentamente y salió proyectado hacia el guardrail en el lado externo. Se iba de cola hasta que, poco antes de golpear se enderezó y —como un latigado— se puso de trompa y así se estrelló. El golpe fue violento y la consecuencia fue el tren delantero destrozado sin que, en apariencia, se hubiera torcido el chasis. Nos acercamos y ya Lole, mucho antes y muy rápido, había saltado del auto sin haber sufrido ni un golpe. Bajó tranquilo, como siempre, y sin inmutar su proverbial parsimonia se agachó para mirar la rueda trasera izquierda. "Se rompió una rótula", dijo. Y en efecto, allí estaba un reactor suelto. "Esto es culpa de los viajes largos en camión. Alguna vez lo aseguraron seguramente de este lugar y el metal se resintió."

Los destrozos tenían arreglo. El equipo cuenta con suficiente stock de repuestos como para reemplazar por nuevas las cosas dañadas. Así fue que terminados los entrenamientos el box argentino se puso a trabajar. El chasis no se torció. "De cualquier forma —explicaba Reutemann— podemos ajustar la geometría de las suspensiones de tal manera que aunque el chasis esté torcido las ruedas estarán alineadas y el comportamiento del auto será el mismo que si el chasis estuviera en perfectas condiciones." Se había torcido solamente un travesaño de la cuaderna delantera. Lo enderezaron calentándolo y así el sábado el equipo del ACA aprestaba sus dos coches para clasificar. Los mecánicos durmieron (viernes a la noche) solamente dos horas. La cara del inefable Pilotto mostraba las huellas de la impuesta calavereada mecánica.

Héctor Staffa, haciéndose depositario del desafío, no se movía del garaje. Para eso nos aseguró cuando traían el coche recién chocado, a raíz de nuestra sugerencia de hablar con Berta ante la posibilidad de tener que enderezar el chasis: "Si no lo podemos arreglar nosotros lo arreglará Brabham". El problema —pensamos— es que lo de Brabham está un poco más lejos que lo de Berta, este muchacho vecino. En cuanto a la diferencia de posibilidades entre ambos talleres es historia de algún otro día.

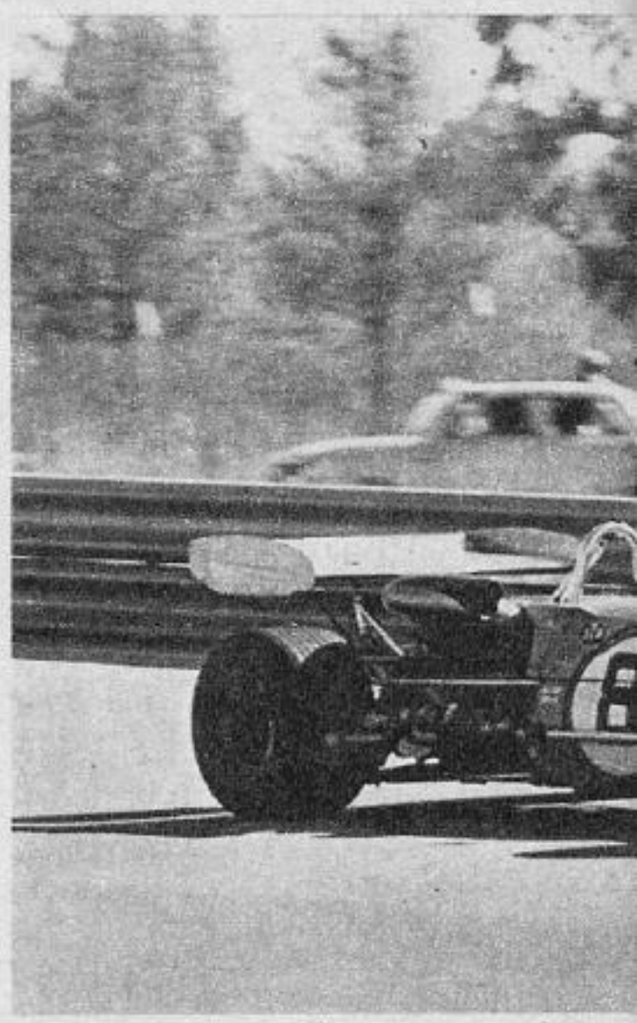




Arriba, izquierda: Se acaba de prod
saltado rápidamente del coche y
derecha: Se ve claramente la cau

SABADO 20

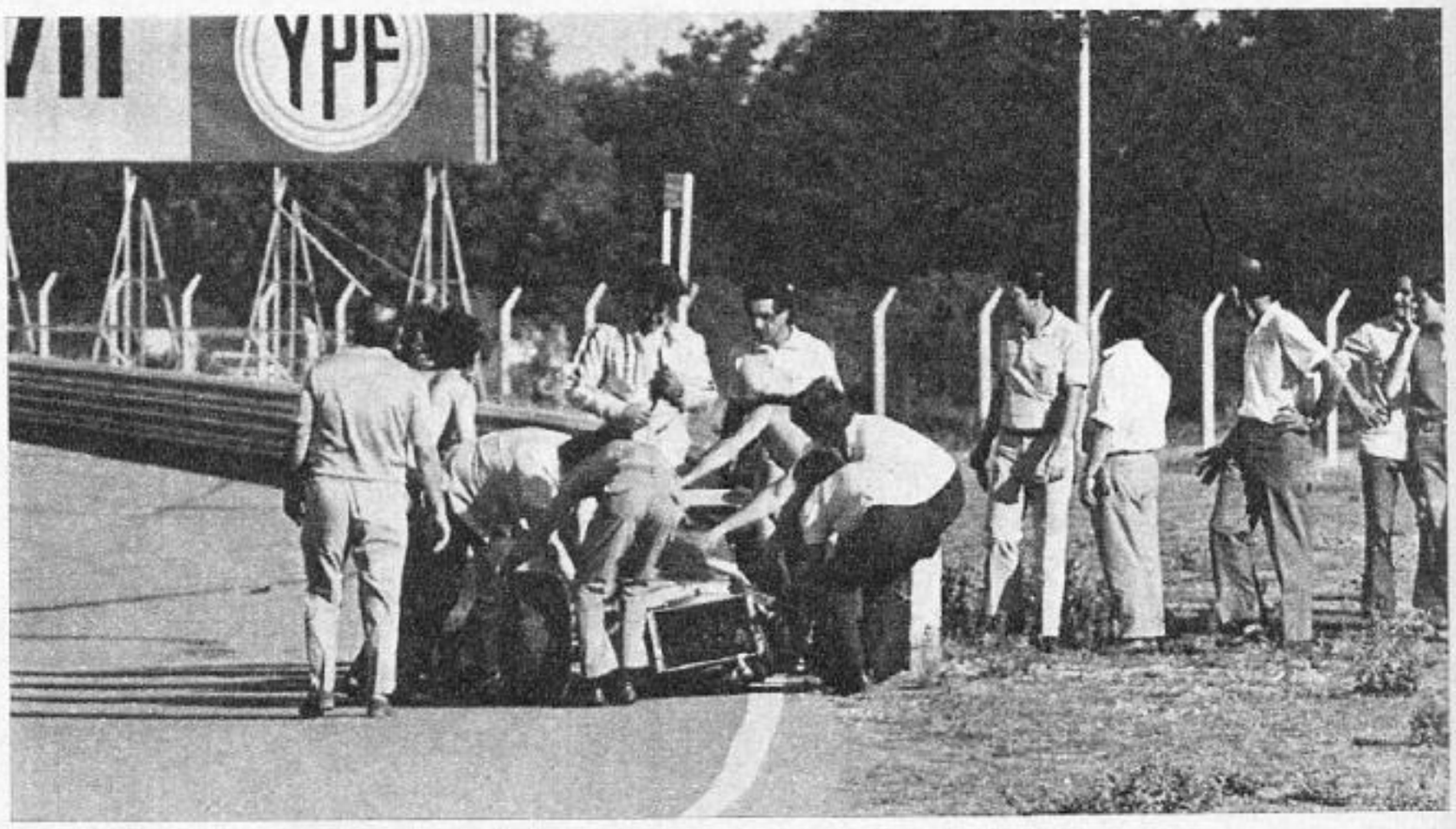
Durante la mañana funcionó la pileta del hotel Castel como obligado "Rendez vous" y allí estaban todos gozando de las tranquilidades del sol cordobés. Tras el frugal almuerzo de todos los corredores, a las dos de la tarde todos se dirigieron hacia Alta Gracia y cuando se dio bandera libre para salir a la pista ya todos los europeos y sudamericanos comenzaron a girar insistentemente en busca del tiempo de clasificación, demostrando que las clasificaciones en Fórmula Dos son un verdadero trabajo de obrero. Ronnie Peterson dio nada menos que 53 pavorosas vueltas para erigirse como en tantas otras veces en el año en el poseedor del lugar de honor en la salida. Pero como él, todos giran y giran, prueban cosas, vuelven a salir, aprovechan al máximo las dos horas de trai-

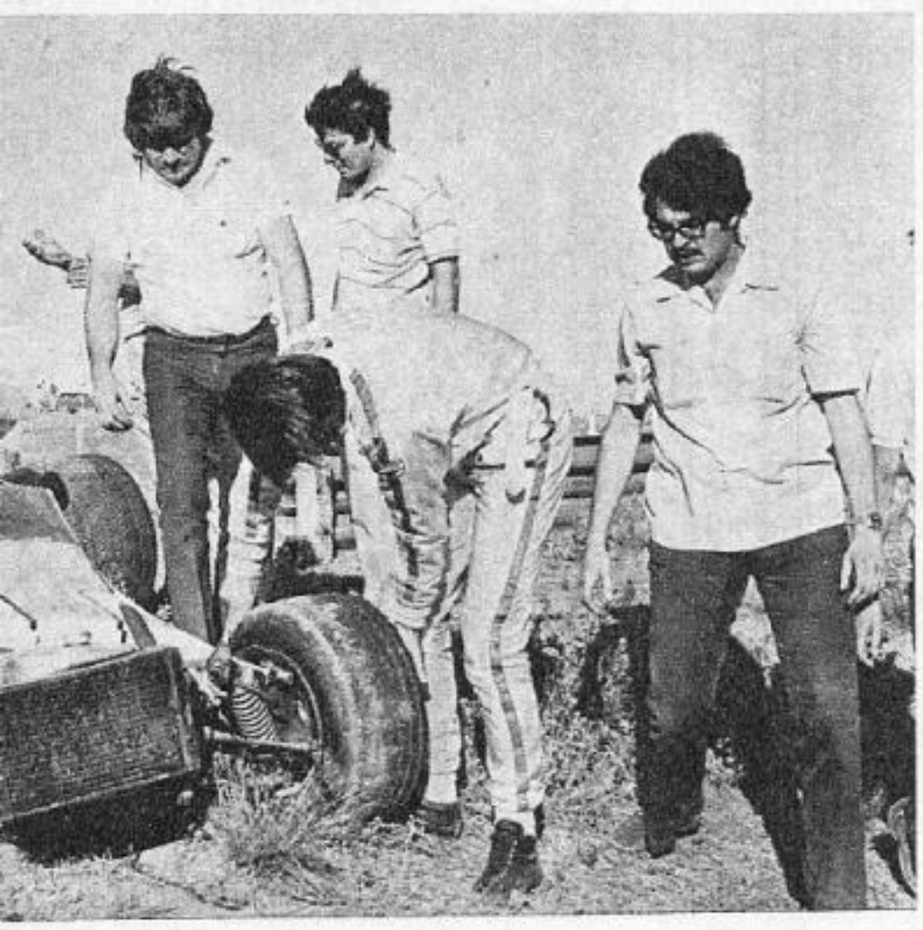


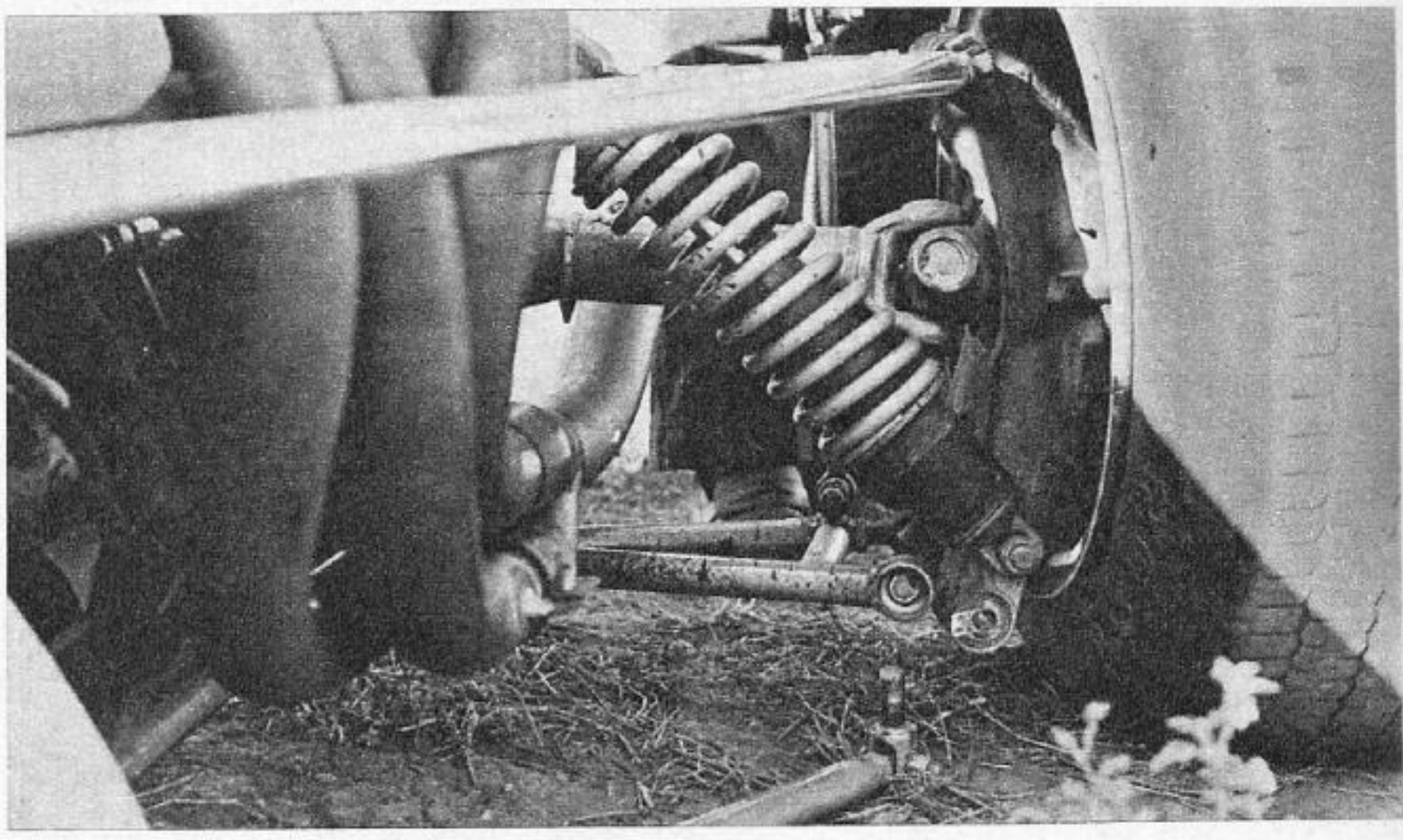
El ganador de la clasificación, Ronnie
reira Bueno.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

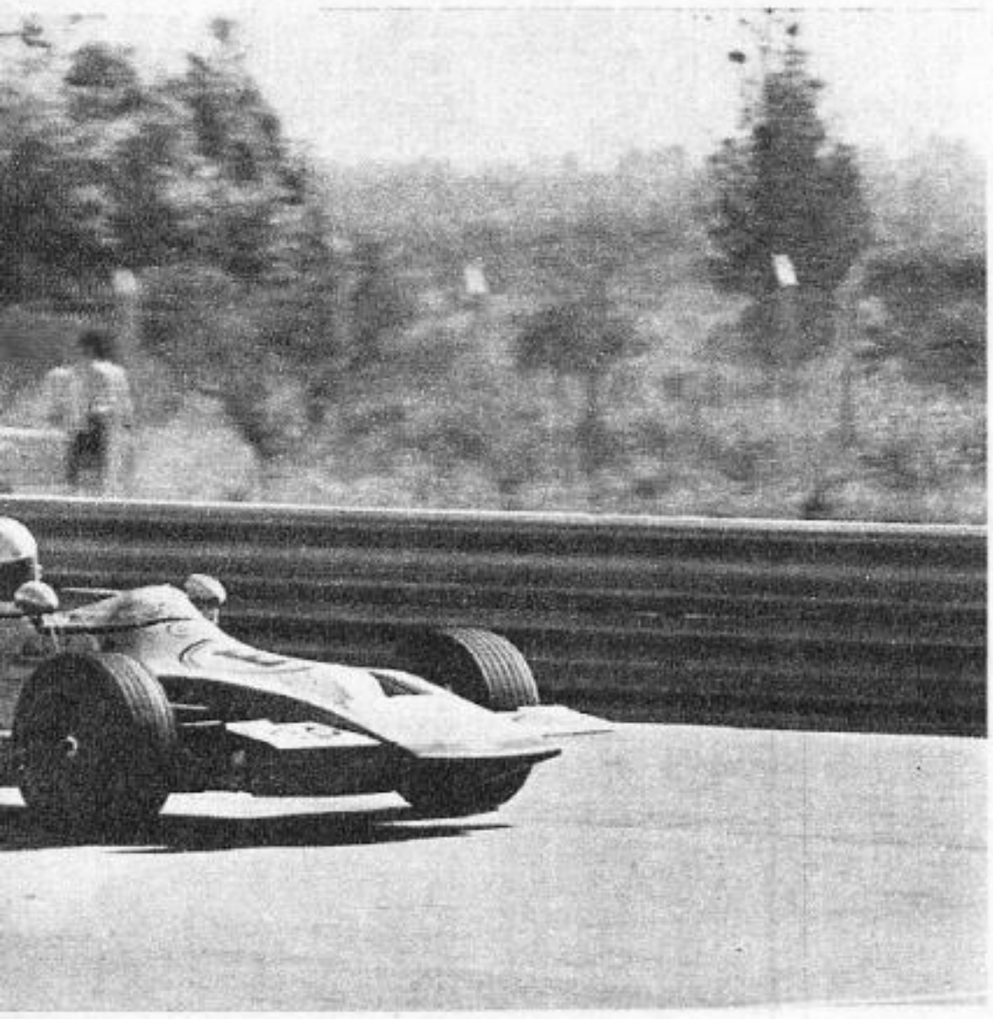




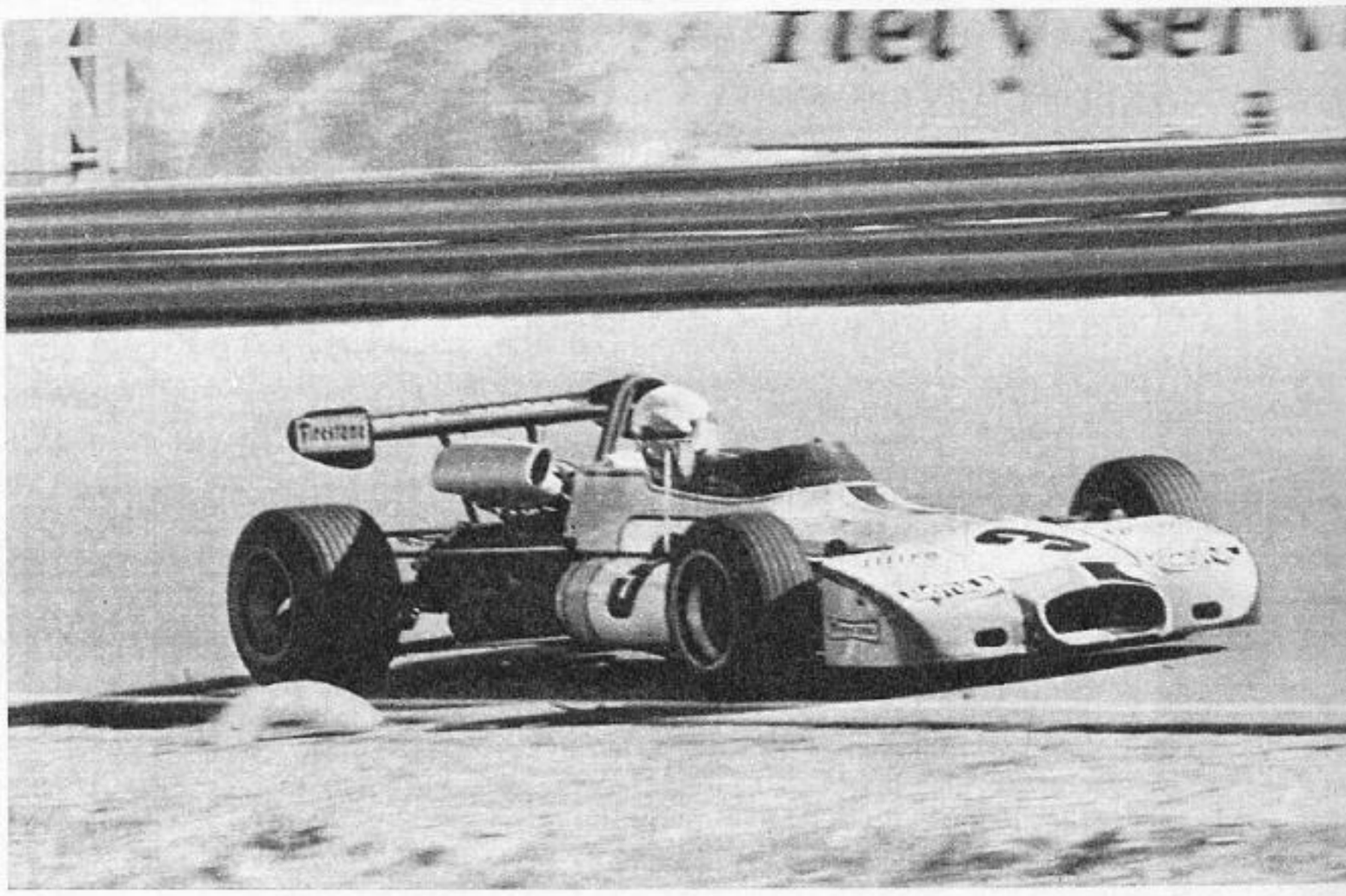




ucir el impacto del Brabham de Reutemann contra el guard-rail. Marcada con la flecha se ve la trompa del coche desprendida. Arriba, derecha: Lole ha un grupo de circunstantes aparta el auto del centro de la pista. Abajo, izquierda: Reutemann inspecciona el coche junto a Bessia y Di Palma. Abajo, sa del despiste: la rótula del tensor inferior izquierdo, rota.



Peterson, corriendo el sábado con el casco blanco de Pe-



Excelente tiempo el logrado el sábado por el integrante del Rondel Racing Team (oficial Brabham), Bob Wollek.

PETER WESTBURY, INFORMANTE

En su pulido y calmo inglés el piloto conversó un rato largo con nosotros después de la jornada de entrenameintos del sábado. El ambiente estaba bastante caldeado, porque en esos momentos el piloto, como portavoz del resto, intentaba en vano dar con alguna autoridad del club organizador en el circuito. Necesitaba pedir que se modificara el reglamento de la prueba y se hiciera una sola serie larga, de cincuenta o sesenta vueltas, en lugar de dos baterías de cuarenta. El motivo del pedido era muy sencillo: había más de un equipo (incluido el argentino) que adolecía de una crítica falta de cubiertas. La gente de Firestone, encargada de sacarlas del puerto (las embarcaron en Brasil después de la última carrera), por alguna razón no las hizo llegar a Córdoba a tiempo. El argumento y la oferta de Westbury eran claros y contundentes: "No tenemos gomas y no podemos correr dos series. Realizar dos largadas, etcétera, es muy peligroso y no lo vamos a hacer. Por otra parte ustedes no quieren que ocurra una desgracia como la de Brasil. Así que corremos una sola serie de cincuenta o dos, si no tienen ustedes más remedio que cumplir con el programa, pero de sólo treinta vueltas."

Así lo conversaron con el ingeniero Céspedes ("Epsilon"), director de la carrera, quien se dijo incapacitado de modificar el reglamento. Para eso tendrían que hablar con Vigneau, hombre del ACA y comisario deportivo de la organización (quien para entonces ya se había ido del autódromo).

Así estallaba el descontento de los pilotos extranjeros, quienes recalcaron todo el tiempo que no podían opinar de la organización **porque directamente no la hubo.** Pidieron las gomas y no llegaron; pidieron prolongar los guard-rails a la salida de tres curvas y no los pusieron; pidieron hablar con alguien más de una vez y no encontraban a ninguno de los organizadores... "El circuito es muy lindo y apropiado para fórmula 2 —sentenció Westbury, como delegado de la Grand Prix Drivers Association y no (como se publicó erróneamente en Buenos Aires) por una supuesta organización de pilotos de F-2, que no existe. La tarea del corredor es elevar un informe escrito a París sobre las características del circuito con pelos y señales y sobre la organización de la prueba; "por eso, continuó, hemos hecho un análisis de lo que tendría que hacerse en la pista para dejarla en condiciones de ser aceptada por los pilotos. Feliz, mente, salvo la extensión de los guard-rails y una o dos cosas más, no encontramos ningún otro detalle inapropiado."

Finalizando la improvisada reunión, el director de la prueba se excusó: "Tengan en cuenta que vamos a hacer todo de forma de dejarlos contentos. Nuestro interés es volver a hacer otra carrera el año que viene".



ning, brindando una lección de profesionalismo y dedicación.

Podemos resumir en diversos items lo visto el sábado para tener así el panorama previo a la carrera en sí. **Lo más espectacular:** Sin dudas, Ronnie Peterson. Evidenció visualmente que domina al auto aunque se le quiere escapar y que corta encima, lleva al auto por las trayectorias ideales como si fuera lo más fácil del mundo y que todo eso se complementa con la realidad del reloj. 54 segundos y 54/100 y a otra cosa. **Lo sorprendente:** El segundo tiempo logrado por Bob Wollek. El tercer integrante del equipo Rondel es un hombre que está ascendiendo (podremos compararlo a Ruesch, por ejemplo, en su etapa de superación), pero nadie esperaba que pudiera encaramarse a esa ubicación en el starting grid. Anduvo muy fuerte y el reloj lo confirmó. **Lo que se lamentó:** Que el auto de Reutemann no anduviera como se esperaba. "Tirándome mucho más que ayer me costó lograr el tiempo" —expresó Lole— y era perfectamente comprensible. Se trabajó muy bien y muy rápido en el Brabham, pero no hubo tiempo de ponerlo tan a punto como estaba antes de la piña y en la curva uno por ejemplo no andaba como Lole quería. Y además también el motor estaba anémico por lo cual Cianni Pedrazzani (Novamotor) se puso a reacondicionar de inmediato la misma unidad motriz que ya había corrido las tres carreras en Brasil para montarla en esta última carrera del año. **Carlos Ruesch:** Todo Córdoba encantado por su manera de andar y por el tiempo de clasificación obtenido. **El resto de los clasificados:** Emerson fue el tercero en los tiempos, cuarto Schenken y quinto Ruesch mientras penosamente se destacaba en el fondo de la lista la presencia del cada vez más veterano Graham Hill. García Veiga sin apresurarse y con confesas ganas de aprender sin importarle el puesto de atrás. **La discusión al final:** Todo lo que explicamos en párrafo aparte, donde se habla del pedido de Peter Westbury en representación de todos. El sábado daba paso al domingo.

STARTING GRID

3 — BOB WOLLEK (55s 08|100)	8 — RONNIE PETERSON (54s 54|100)
2 — TIM SCHENKEN (55s 48|100)	6 — EMERSON FITTIPALDI (55s 30|100)
19 — CARLOS REUTEMANN (55s 51|100)	20 — CARLOS RUESCH (55s 48|100)
15 — CARLOS PACE (55s 88|100)	10 — MIKE BEUTTLER (55s 81|100)
7 — WILSON FITTIPALDI (56s 01|100)	11 — LUIZ PEREIRA BUENO (55s 98|100)
25 — PETER WESTBURY (56s 52|100)	9 — JEAN PIERRE JARRIER (56s 52|100)
21 — SPARTACO DINI (56s 87|100)	12 — FRANÇOIS MIGAULT (56s 78|100)
1 — GRAHAM HILL (57s 43|100)	16 — REINE WISSEL (56s 97|100)
18 — RONALD ROSSI (1m01s)	14 — NESTOR GARCIA VEIGA (59s 09|100)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DOMINGO 21

Para los del otro lado, los de afuera, los miles de espectadores, el día elegido para la carrera no pudo ser mejor. Caluroso, es verdad, pero con una brisa permanente que daba una leve consideración bajo el demoledor solazo.

En cambio para los de este lado, los corredores y los autos, esa brisita gratificadora complicaba en alguna forma las cosas. Por la dirección en que soplaba en primer término, hacía más difícil la búsqueda de buenos tiempos. Se sumaba a ésto la polvareda que levantaba el viento en algunos sectores del circuito y que quedaba depositada sobre la pista. Con esas condiciones naturales dadas, el espectáculo mayor debía comenzar a las 10 de la mañana. El día anterior en reunión con los corredores, la gente del CAC había fijado esa hora como tope para la largada. Temían que la invasión desmedida de público ingresando al circuito y cruzando la pista para ubicarse del lado interno, dificultaran las cosas. No obstante, la multitud se portó bien y a las 9.30 hs., todo estaba listo como para largar. El ingeniero Céspedes confirmaba que la largada se haría a las 10 y que cada serie sería sobre 35 vueltas por el acuerdo final al que llegaron autoridades y corredores la noche anterior. "Se pusieron firmes con el asunto de reducir el número de giros —decía Céspedes— y nosotros aflojamos. Pero conscientes de que si también nosotros nos hubiésemos puestos estrictos y les hubiéramos dicho: "¿Si no las cortamos... no largan? OK no se hace la carrera y de vuelta todos a casa. Hubieran visto ustedes cómo cambiaban las cosas. No hay que olvidar que muchos de ellos cobran casi 5.000 dólares de prima de partida, otros 3.000, etc., y que en total se van a llevar como 20.000 dólares por largar. No creo que les hubiera convenido irse sin correr".

A las 10.15 en punto guiados por el "pace-car" conducido por Carlitos Pascualini, la sonora comitiva se puso en marcha. Una vuelta, Pascualini adentro con el rabo entre las piernas y allí comenzó la milonga.

Peterson apareció de entrada al frente y alejándose descaradamente del resto. Lo escoltaban Emerson Fittipaldi, Schenker y Lole en ese orden cerrado. Pero la alegría del sueco duró poco. A la salida de la curva 3 debió disminuir de velocidad para aterrizar al costado del circuito. Impávido, el nórdico salió de su March, se quitó el casco, los guantes y emprendió la caminata hacia los boxes. Mudo testimonio del fracaso fue el agujero que le produjera la biela al volar desenfrenada dentro del block. No había remedio. El cuco estaba K.O. Pero muerto el rey... ¡Viva el rey! Y para subirse al trono no faltó un Schenken presuroso y un Emerson con las mismas intenciones. Al brasileño también le duró poco la candidatura. Una vuelta más y desapareció de escena: el coche inundado en nafta lo obligó a detenerse en boxes. Schenken se afirmó en la punta y vuelta tras vuelta tomó distancias de Lole, su perseguidor. Hasta estabilizarse en los 7s. de diferencia (Schenken giraba en 55s 6 y Reutemann en 55s 8). A partir de allí y hasta el final se achicó desde los 7s y fracción hasta casi 5s. Detrás de Reutemann, Pace demostraba sus arrolladoras virtudes tratando de superarlo sin éxito. Y detrás de él Wollek completaba el par de Brabham oficiales que caminaban como un "achidente" (el tercero era Graham Hill)...

Así cerraba el pelotón líder que siguió en ese orden y sin otras alternativas las vueltas que restaban hasta cumplir las 35. Encabezando el segundo grupo Cachito Ruesch demostró todo lo que aprendió en Europa. Viajó siempre quinto y terminó la serie en sexto lugar cuando Jarrier se le infiltró por adentro en la curva "1" mientras el cordobés luchaba por virar con una sola mano y sostener la palanca de cambios con la otra.

Tim Schenken ganó la primera serie con 4s y fracción de ventaja sobre Lole. El argentino tendría —obvio es— que recuperar esos segundos y un poco más para poder ganar en la suma de tiempos.

Así fue como salió. Espectacular. Arrollando y acomodado en el primer puesto desde la primera vuelta hasta la mitad final. Detrás de él Pace seguía despertando la admiración de la

→

tribuna con su manejo veloz, impetuoso e impecable. No obstante Reutemann resultaba más veloz y no daba lugar a la superación. Detrás de Pace, Schenken y Wollek con Jarrier integraban el lote de frente muy distanciado del resto. Otra vez Ruesch comandaba el grupo perseguidor con Peter Westbury y Graham Hill pisándole los talones. Las cosas siguieron así hasta promediar la serie final. En la vuelta 15 apareció Reutemann tercero —¡qué desilusión para la tribuna!— detrás de Pace y Schenken. Ya parecía que todo estaba definido, pero de repente los fierros comenzaron a ser definitivamente determinantes. Cuando el metal habló, Pace no apareció más y la vuelta siguiente fue el cadalso para Wollek quien también entró a boxes para poner fin a su noble empresa. Así volvió a repetirse el final de la primera parte: Schenken puntero y ahora definitivamente con Lole de escolta. Hacia el final Graham Hill pudo superar a Cacho Ruesch y lo dejó en cuarto lugar adelante de Westbury gracias a su notable desempeño a pesar de la caja de cambios que volvió a hacer saltar la cuarta y la quinta. Por suma de tiempos —no obstante— Ruesch quedó tercero.

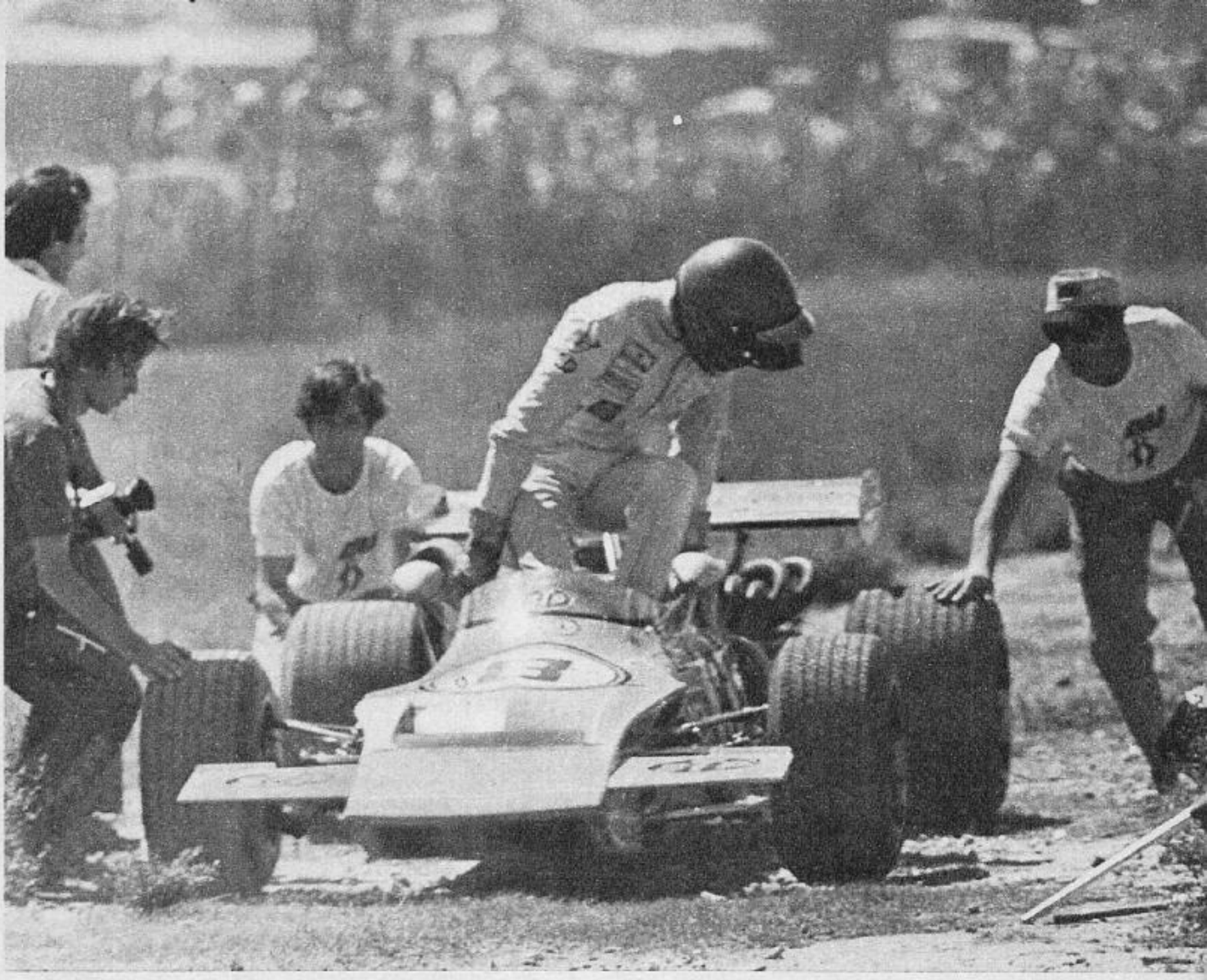
El domingo, el último día de este agitado fin de semana terminó más que bien: dos argentinos en el podio de los triunfadores y Reutemann con la copa de trofeo Dos Mundos bajo el brazo.

PATIO DE BOXES

El sábado Graham Hill se quedó con el coche tirado por allá atrás en la zona de las curvas. Para el domingo cambiaron el motor responsable por otro. Entre serie y serie de la carrera el inglés lloriqueaba porque el Cosworth reemplazante no andaba ni para atrás ni para adelante. Confirmaban sus palabras la pobre actuación del ex campeón del mundo en la primera mitad de carrera. Ingresó a boxes en la segunda vuelta. "Ahora estamos cambiando el sistema eléctrico y algunas partes de la inyección". Mejoró y en la mitad final tuvo su trenzadita alegre con Cacho Ruesch.

¡Y quién hubiera dicho el año pasado nomás, doce meses atrás, cómo volvería Cacho a Córdoba! Absolutamente seguro en la administración de un aparato tan difícil como es un F-2. Hombre de segundo pelotón, sin ninguna duda, lo cual es un mérito que muy pocos elegidos en el mundo pueden disfrutar. Tercer puesto, una confirmación popular, pero para quienes lo han seguido más de cerca durante el año, ya el cordobés ha

→

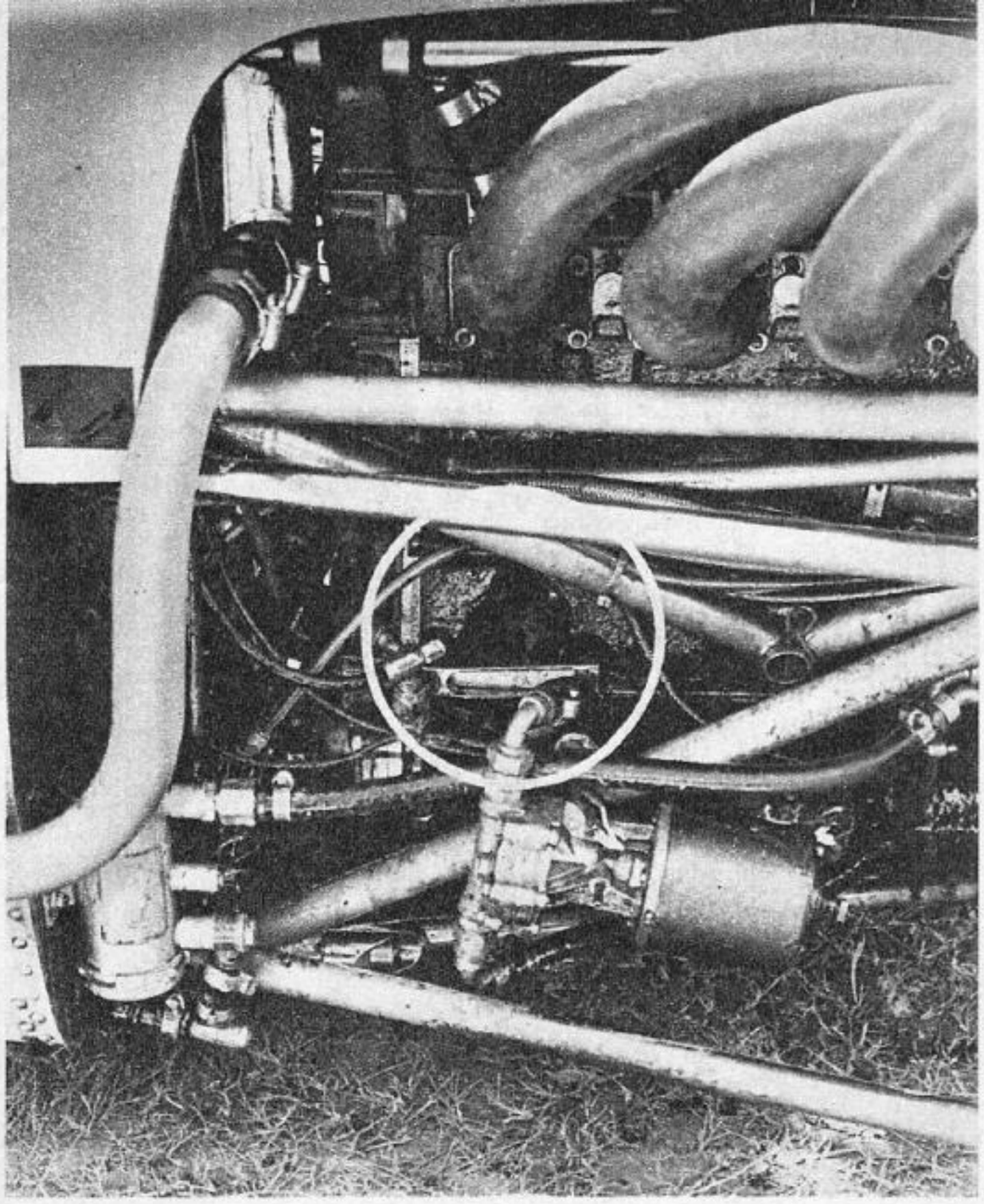


El preciso instante del abandono de Ronnie Peterson, apenas a una vuelta y media de la partida. A la derecha se ve el tremendo agujero en el block producido por el casquivano bielazo.



Magnífica actuación de Cacho Ruesch. Tercero en la carrera y subcampeón de la Copa Dos Mundos. Provechosa asimilación de una temporada de aprendizaje.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



EL NENE GARCiA VEIGA EN F-2 INTERNACIONAL

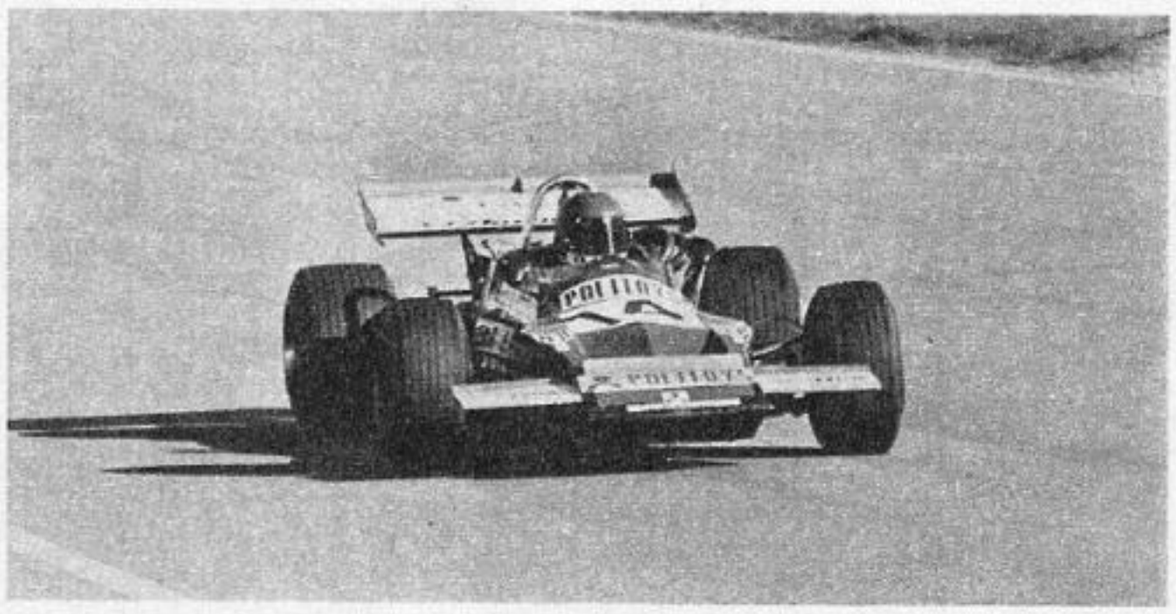
"Muchos me dijeron que no valía la pena correr porque no podría hacer nada, pero, a mi qué me importa... yo ando y aprendo. Es una experiencia más y muy importante". De esa manera reflexionó García Veiga cuando nos contaba su primer contacto con el auto el viernes.

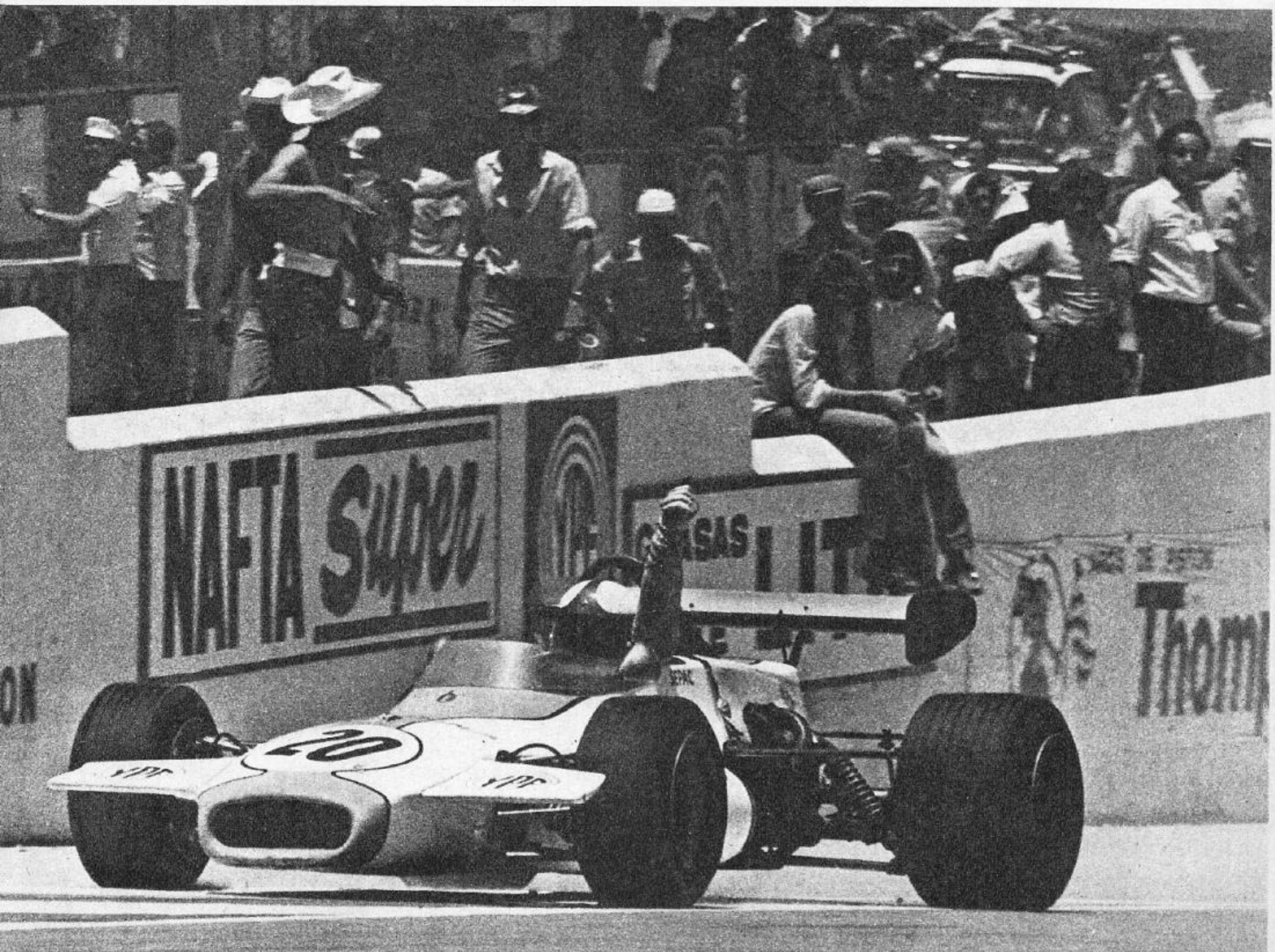
"Lo que pasa es que además de mi falta de entrenamiento no sé bien que es lo que puede hacer el auto y no puedo arriesgarme a cometer una macana".

—¿A qué te cuesta acostumbrarte?

—Sobre todo a la rapidez con que hay que hacer todo. Hay que frenar, cambiar, resolver todo... en mucho menos tiempo y eso cuesta".

Sus planteos se concretaron matemáticamente el domingo y el Nene concretó en la carrera un solitario esfuerzo que de poco servirá si no tiene continuidad.





madurado como para poner su numerito. Wilson Fittipaldi nos anunció que en la Temporada Internacional de SP en Buenos Aires compartirá un Lola con Cacho Ruesch. Viéndolo moverse obligaba a pensar cuando poco tiempo atrás lo bailaba como quería en categorías locales en este mismo trazado.

Lo de Wilsinho Fittipaldi es una primicia que nos contó el brasileño. La charla comenzó cuando el hermano de Emerson nos dijo que esperaba tener mejor suerte en la Argentina el año que viene, ya que nunca la tuvo en nuestras carreras. Para eso esperaría la próxima temporada, donde participará con un Lola. Este año corrió con un Abarth oficial pero no seguirá más con la marca. Debutará en Buenos Aires en pareja con Cacho Ruesch. ¡Esto se va para arriba señores...!

Había también gente de Paraná intentando esforzadamente llevar la troupe para correr allá el próximo domingo. Pizzagalli del Automóvil Club de Roma y responsable de la organización de este trofeo, se encargó de desilusionarlos. "Es imposible correr una carrera más con estos elementos. Así no pueden ni

BERTA COMO ESPECTADOR

Paseando su curiosidad permanente por los boxes, Oreste Berta advirtió a tiempo cuán inútil hubiese sido correr con el viejo Brabham de "La Razón". Y evaluó al pasar algunos conceptos.

"No hay muchas diferencias entre los coches ni grandes novedades, pero son indiscutiblemente más modernos y no se puede pretender ganarles. Para colmo nuestro motor tampoco tiraba mucho".

—¿De todo lo visto, qué es lo que más te llamó la atención?

—"El extraordinario training de todo el mundo. Se anda realmente fuerte, se buscan tiempos andando mucho en la clasificación".

—¿Quién te gustó más?

—"Peterson es el que anda más fuerte que nadie. Y otro que me gustó porque en pocas carreras se lo nota afiatado es Luiz Pereira Bueno. Ahí te das cuenta de cómo un tipo cuando tiene pasta en seguida la demuestra...".

—¿Y Reutemann?

—"Ahora aprendió mucho más y tiene un entrenamiento notable. Siempre anduvo fuerte".

Lole Reutemann, correcto segundo, pese a sus problemitas de tenuta di strada per noie nel avantreno. Atrás se ve loqueando y saliendo de la tierra a Mozo Pace y a Wolfek que lo esquiva.

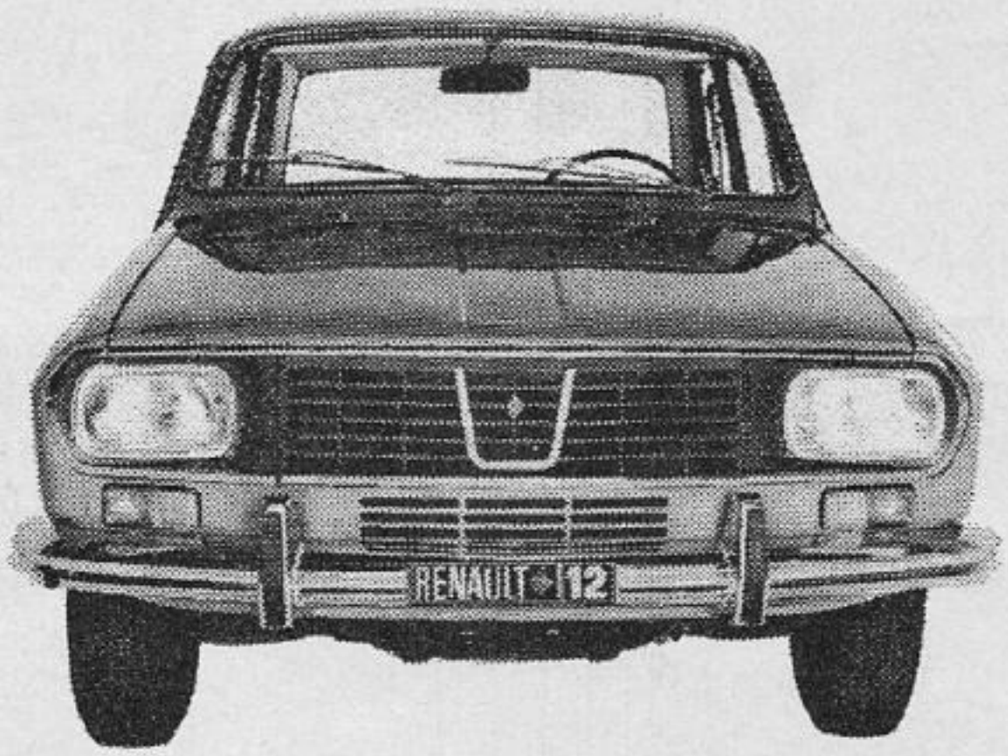


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CAR S. A.

IKA RENAULT **CONCESIONARIOS** IKA RENAULT

Venga a habitar su Renault 12



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

Va a entender su precisa mecánica.

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

Venga a manejar un Renault 12.

Sienta todo el Poder del Diseño.

RENAULT 12 es un producto

IKA RENAULT

SANABRIA AUTOMOTORES S.A.

Sanabria 2470
Avda. Juan B. Justo 7493 - Capital

ROMBO SUR

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

ONGANIA Hnos. y MUSTO S.A.

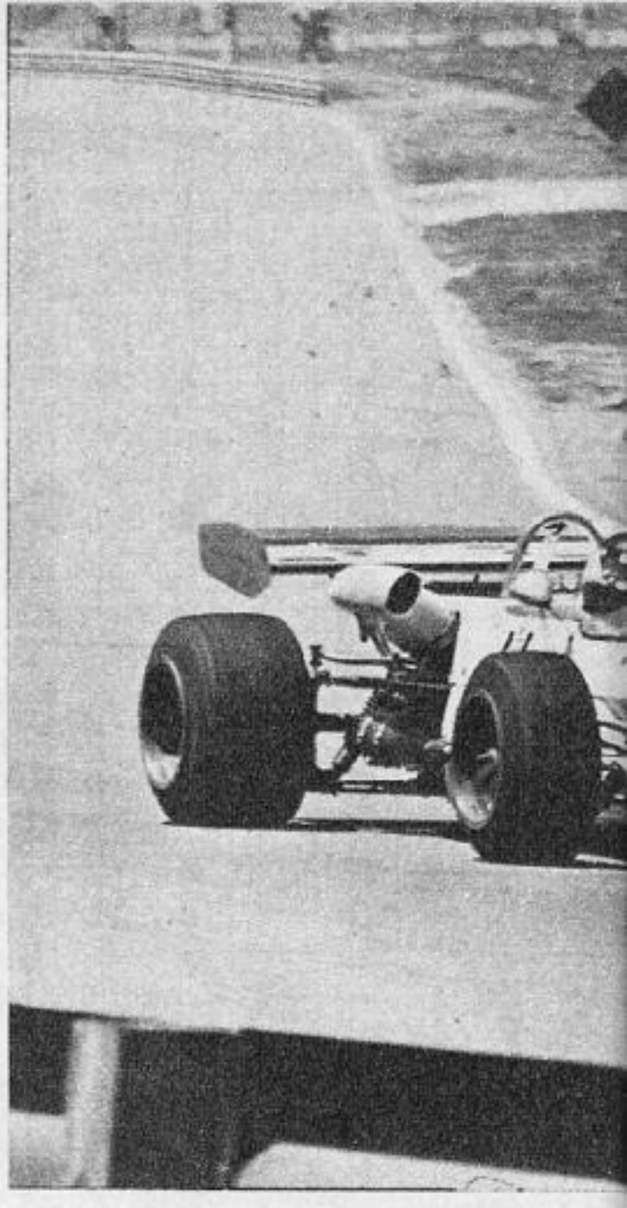
Vicente López 350 - Monte Grande
Del Carmen 1089 - Cañuelas

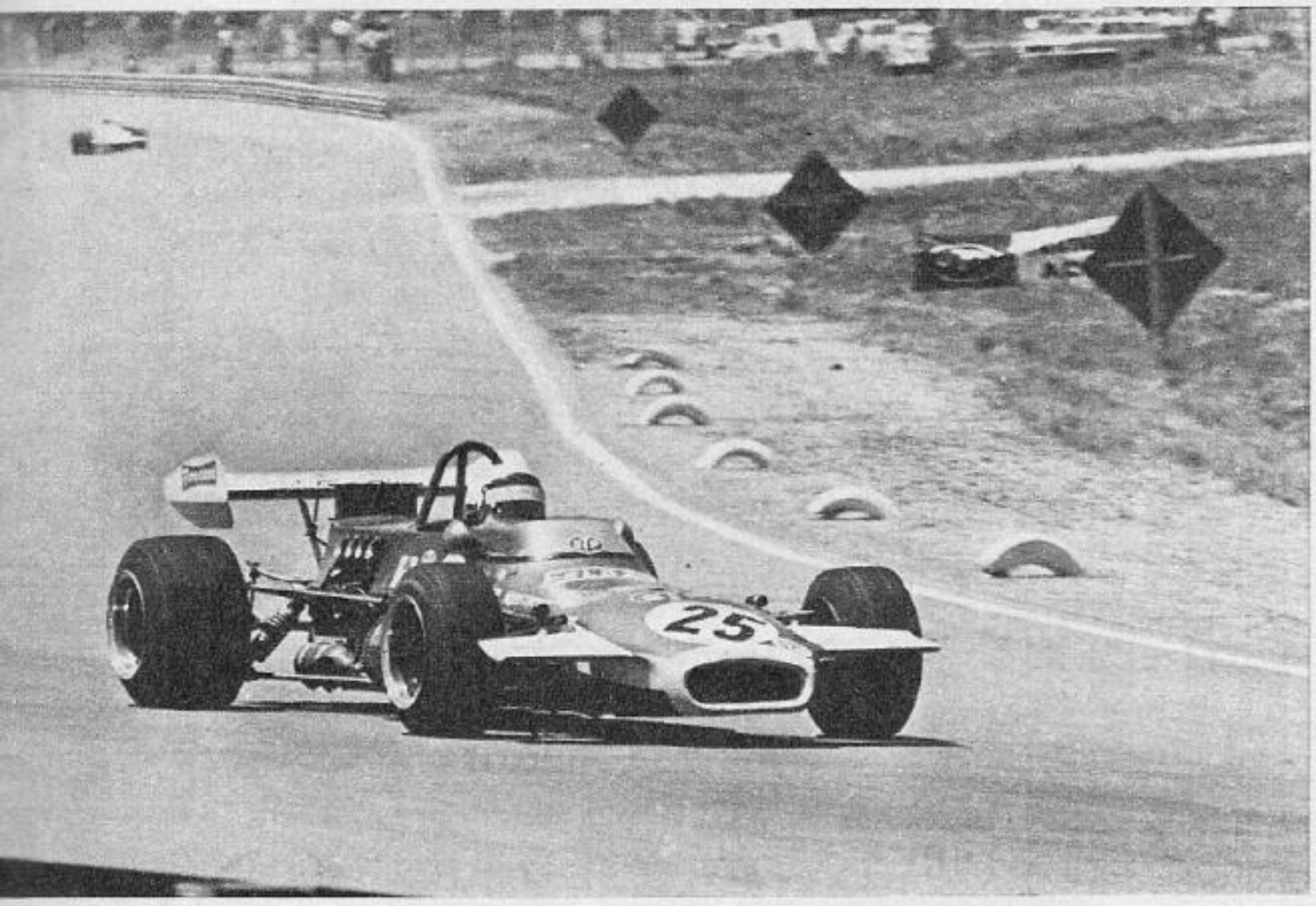
ROMBO FLORIDA

Avda. Mitre 333 - Florida

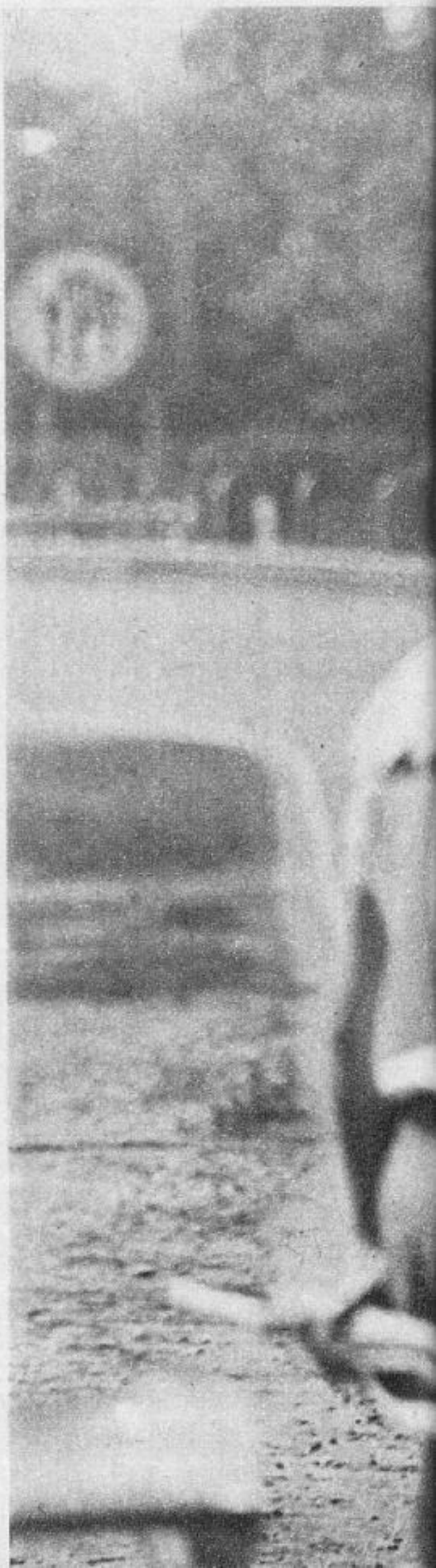
JEEP/RAMBLER/TORINO/RENAULT JEEP/RAMBLER/TORINO/RENAULT JEEP/RAMBLER/TORINO/RENAULT JEEP/RAMBLER/TORINO/RENAULT JEEP/RAMBLER/TORINO







Lole Reutemann es puntero en los primeros tramos de la segunda serie. Lo siguen aquí Pace, Schenken y Wollek en su paso frente a las tribunas.



Peter Westbury anduvo parejo y fuerte. En el cómputo final fue cuarto con una vuelta menos que quienes lo precedieron.

soñar con correr otra carrera". Había terminado la primera serie y las víctimas mecánicas descansando en boxes confirmaban sus palabras.

Para Emerson, las causas de muchas roturas además de las horas de vuelo que tienen todos los motores se atribuyen también a las características del circuito. "Se anda mucho tiempo con el acelerador a fondo. Es un circuito muy veloz y los motores no aguantan".

El griterío fue impresionante cuando Lole apareció afirmado en la punta, comenzada la segunda serie. Se distanció considerablemente de Pace y Schenken hasta que de repente faltando pocas vueltas para promediar la batería apareció en la recta de los boxes relegado al tercer puesto. Muchos pensaron por la forma en que se comportaba el coche que tendría problemas en el tren trasero. "Nada de eso —explicó el santafesino— le pedí a los mecánicos que metieran la barra antirol para poder sacar la cola porque me gusta manejar así. El problema estaba en el motor. Ayer me lo cambiaron y me pusieron éste que es el mismo que usé en Tarumá. De repente comenzó a fallar una bujía, o como piensa Piloto, también puede ser un inyector".

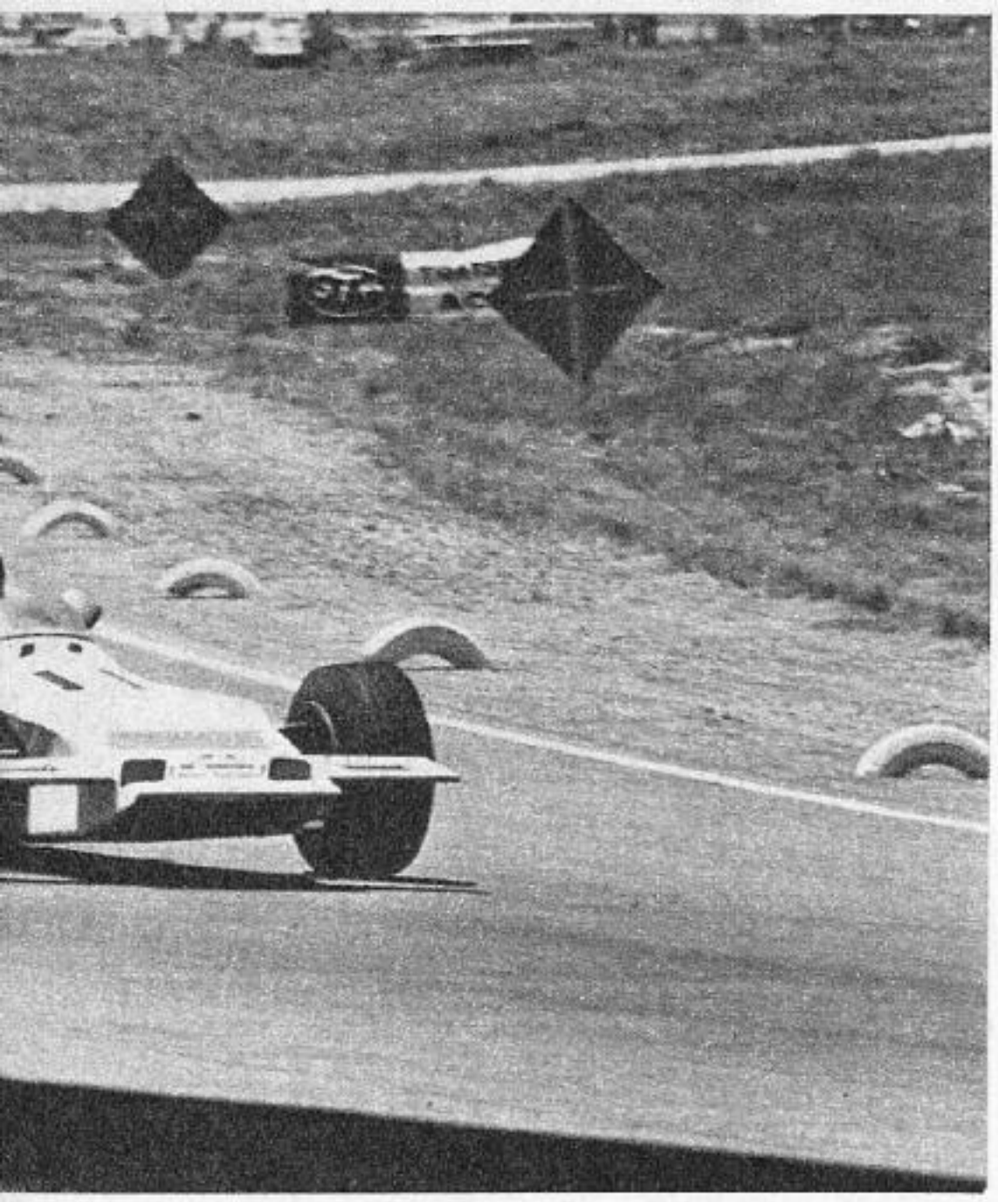
El caso es que a Lole se le escapó la merecida oportunidad de ser el gran profeta en su tierra.

¡Lástima la quedada de Emerson! Sobre todo porque no fue por un motivo fundamental. Venía punteando la primera serie y de pronto sintió un frío e inequívoco chorrito de nafta sobre el antiflama. Se había roto el instrumento que marca la presión de la bomba y por allí se escapaba el combustible. Emerson siguió aunque ya estaba todo mojado en nafta hasta que se dio cuenta que los vapores comenzaron a aturdirlo o atontarlo. Allí paró entonces y perdió toda chance como para seguir en la brega.

Brillante fue el manejo en todo momento de Carlos Pace. Durante la primera serie no le dio respiro a Lole y en la segunda, cuando Reutemann perdió posiciones por el motor, pasó a dominar con gran autoridad, pese a tener a sus espaldas a Tim Schenken. Viró así durante varias vueltas hasta que el motor no resistió el esfuerzo. Todo el mundo lo lamentó, porque esta-

→

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Este es el rostro del ganador, el australiano Tim Schenken.



Otra gran actuación brasileña. Es nuestro conocido Luiz Pereira Bueno, que demostró su rápida adaptación al monoposto de F-2.

Gran carrera del vehemente José Carlos Pace. Lástima su deserción.

TC EN ZAPALA

El domingo venidero la muchachada del TC se trasladará a Zapala (Neuquén) para disputar allí la competencia que sobre un circuito semipermanente de 7.628 metros formado por las rutas 40 y 22 y un tramo de enlace de las mismas asfaltado recientemente ex profeso. El Zapala Automóvil Club ha dispuesto que se corran (en horas de la tarde, dados los fuertes vientos que suele haber en la zona por la mañana) dos series de 10 vueltas cada una y una final a 30 vueltas con los mejores registros de las anteriores. El programa comenzará a las 14 horas, y han prometido su participación las principales figuras de la categoría, ya que la misma cuenta con puntaje para el campeonato argentino.



Nº 292. Del 23 al 29 de noviembre de 1971

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

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

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire
JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco
SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña
COORDINADOR
Adolfo Dondo
REDACCION
Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Balbi, Héctor Luis Bergandi, Carlos Figueras, Enrique S. Sánchez Ortega y César M. Sorkin.
SECRETARIA
Vilma E. Rueda
COLABORADORES
Carlos Agustín, Sergio Cornejo, Carlos Neira, Nicolás Gelormini Armando Rivas y Pedro Siedmann
DIAGRAMACION
Eduardo César González (Jefe), Enrique J. Giovanetti, Norberto J. Lema y Carlos Alberto Romanó
FOTOGRAFIA
Alfredo Albornoz
CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR:
Juan A. Abraham (EE. UU.), Franco Lini (Italia), y Carlos Reutemann (especial en Europa). Andrés Meyer (Alemania)
SERVICIOS EDITORIALES
Director: Stefan Strocen
Jefe de Correctores: Luis Canossa
SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE
DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director: Jorge Alberto Quercia
Supervisor: José Alberto Rivas
Promotores: Juan Carlos Morel, Alberto Oliveira
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

CORDOBA F2 INTERNACIONAL

COPA DOS MUNDOS
CLASIFICACION FINAL

Pos.	Corredor	Nacion.	Ptos.
1º	Carlos Reutemann	Argentina	92
2º	Carlos Ruesch	Argentina	64
3º	Emerson Fittipaldi	Brasil	57
4º	Wilson Fittipaldi	Brasil	43
5º	Giovanni Salvati	Italia	31
6º	Carlos Pace	Brasil	30
7º	Lian Duarte	Brasil	12
8º	Claudio Francisci	Italia	11
8º	Arturo Merzario	Italia	11
8º	Luiz Pereira Bueno	Brasil	11
11º	Ronald Rossi	Brasil	9
12º	Spartaco Dini	Italia	6
12º	José M. Ferreira	Brasil	6
14º	Néstor García Veiga	Argentina	4

PREMIO "YPF - NUEVA DESTILERIA DE CUYO"

F-2 — CORDOBA AUTOMOVIL CLUB — Autódromo Oscar Cabalén

Circuito de 3.101 metros - 21/XI/'71

CLASIFICACION

PRIMERA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	2	Tim Schenken	Brabham BT 36	32m33s62	35
2º	19	C. Reutemann.	Brabham BT 36	32m38s15	35
3º	15	José C. Pace .	March 712 M	32m39s81	35
4º	3	Bob Wollek	Brabham BT 36	32m39s81	35
5º	9	Jean P. Jarrier	March 712 M	33m04s84	35
6º	20	Carlos Ruesch	Brabham BT 36	33m05s89	35
7º	11	L. P. Bueno .	March 712 M	———	34
8º	25	Peter Westbury	Brabham BT 36	———	34
9º	21	Spartaco Dini.	Tecno 71	———	34
10º	17	F. Migault	March 712 M	———	34
11º	14	N. G. Veiga .	March 712 M	———	33
12º	6	E. Fittipaldi ..	Lotus 69	———	20
13º	10	Mike Beuttler.	March 712 M	———	16
14º	1	Graham Hill ..	Brabham BT 36	———	15
15º	7	W. Fittipaldi ..	March 712 M	———	13
16º	16	R. Wisell	Lotus 69	———	4
17º	8	R. Peterson ..	March 712 M	———	1

Promedio del ganador: 199,369 km/h.

SEGUNDA SERIE

1º	2	Tim Schenken.	Brabham BT 36	32m50s66	35
2º	19	C. Reutemann.	Brabham BT 36	33m06s39	35
3º	1	Graham Hill ..	Brabham BT 36	33m29s02	35
4º	20	C. Ruesch	Brabham BT 36	33m33s40	35
5º	25	P. Westbury .	Brabham BT 36	33m47s61	35
6º	11	L. P. Bueno .	March 712 M	———	34
7º	21	Spartaco Dini.	Tecno 71	———	34
8º	17	F. Migault ...	March 712 M	———	34
9º	12	Ronald Rossi .	March 712 M	———	27
10º	3	Bob Wollek ..	Brabham BT 36	———	23
11º	15	J. C. Pace ...	March 712 M	———	22
12º	9	J. P. Jarrier ..	March 712 M	———	10
13º	14	N. G. Veiga ..	March 712 M	———	10

Promedio del ganador: 198,271 km/h.

FINAL POR SUMA DE TIEMPOS

1º	2	Tim Schenken	Brabahm BT 36	1h05m24s28	70
2º	19	C. Reutemann.	Brabham BT 36	1h05m44s54	70
3º	20	C. Ruesch ...	Brabham BT 36	1h06m39s38	70
4º	25	P. Westbury ..	Brabham BT 36	1h06m24s62	69
5º	11	L. P. Bueno ..	March 712 M	1h05m33s44	68
6º	21	S. Dini	Tecno 71	1h06m25s86	68
7º	17	F. Migault ...	March 712 M	1h07m02s55	68
8º	3	Bob Wollek ...	Brabham BT 36	54m18s23	58
9º	15	J. C. Pace ...	March 712 M	53m17s48	57
10º	1	Graham Hill .	Brabham BT 36	55m45s48	50

Promedio general del ganador: 199,132 km/h.

Record de vuelta: el Nº 2 de Tim Schenken en la vuelta 18ª de la primera serie en 55s 45, a un promedio de 201,327 km/h.

ban admirados del manejo arriesgado del piloto brasileño. El año próximo seguirá su campaña en Europa, pero ahora en equipo con Luis Duarte y cambiando de marca. Comprarán dos Brabham.

Mientras Ronnie Peterson se iba caminando con el casco en la mano, por el agujero del block se escapaban las últimas gotas de aceite. Nos acercamos a observar con toda mala intención lo que diría la aguja testigo del cuentavueltas, a ver si no estaba allí la madre del bielazo. Gran desilusión para la crítica mordaz: la aguja estaba clavada en las 9.800 vueltas, 200 menos que el fatídico límite de las 10.000 rpm, o sea que el sueco... sabe manejar.

Durante la primera serie la caja de cambios lo tuvo a mal traer a Carlos Ruesch. La cuarta y la quinta saltaban de su lugar cuando levantaba el pie y doblaba en las curvas 1 y 4 con una sola mano, mientras con la derecha sostenía la palanca en su lugar. Eso posibilitó el acercamiento de eJan Pierre Jarrier, quien lo pasó precisamente en la curva 1, sobre el final de la serie. En el intervalo desarmaron, revisaron y armaron sin encontrar nada. Luego, promediando la segunda serie, volvió a reaparecer el problema. Cuando Cacho Ruesch volvió a perder a su vez décimas en cada vuelta, no pudiendo evitar que lo alcanzara Graham Hill.

DEFINICIONES

Lo criticable: Fallas organizativas. La magnitud de la carrera sobrepasó un poco las notorias buenas intenciones del Córdoba Automóvil Club.

La simpatía: Los hermanos Fittipaldi.

Los pilotos más ignorados: Reine Wisell, Spartaco Dini, Ronald Rossi, François Migault y —triste es decirlo— el mismísimo Graham Hill.

Una alegría: La de Tim Schenken por un triunfo largamente esperado y merecido.

De compras: Negro Monguzzi, que se llevó un cuentavueltas por 40.000 pesos, y Jackie Greene, que le compró en 22.000 viejos una bomba de agua de Cosworth a los hermanos Pedrazzani.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NO HAY DOS SIN TRES!...

Por tercera vez consecutiva se impuso Rolando Auad en la prueba Suncho Corral, el promedio fué de 201.700 Km.p.h.

El Sr. Rolando Auad es un acaudalado hacendado de Santiago del Estero que hace algún tiempo compró en Buenos Aires un COMAHUE LUTTERAL. Un buen día se anotó en una carrera en su Provincia y la ganó de punta a punta; después corrió otra y la ganó y corrió otra y la ganó.

El no es un corredor profesional, es simplemente un argentino moderno, con un auto moderno, que se divierte los fines de semana corriendo "carreritas" con promedios superiores a los 200 kilómetros por hora!!! Estas carreritas las corre con su auto particular, un COMAHUE LUTTERAL, con radio, calefacción, AIRE ACONDICIONADO y BAR!!!

Nada de correas sobre el capot, cubiertas patonas y trompas estrafalarias que van barriendo el piso. Un buen diseño no necesita ser feo para ser aerodinámico y funcional. El COMAHUE LUTTERAL de Auad es igual a los que Ud. ve por la calle.

Si Vd. piensa comprarse un COMAHUE LUTTERAL para ser corredor de autos, no nos venga a ver. Nosotros no vendemos autos de carrera, ni quisiéramos que nuestros autos corran carreras porque estamos por encima de toda competencia. Pero no podemos impedir que algún domingo, el Sr. Auad se anote y gane a **201,700 Kph.** de promedio.

Es que el COMAHUE LUTTERAL es el auto de un país moderno que quiere viajar rápido, es lo que merecen los argentinos que hacen progresar nuestro país, es un auto que cumple con sus funciones, velozmente y con elegancia.

Queremos insistir en destacar que no es un auto de carrera, es simplemente un verdadero Gran Turismo . . . Pero, si algún día Vd. viaja apurado y encuentra la ruta cerrada por alguna prueba de Turismo de Carretera, pídale al Comisario Deportivo que lo deje pasar . . . Total no va a taponar a nadie y a lo mejor, quién le dice, lo confunden con Di Palma y le bajan la bandera.

COMAHUE LUTTERAL el auto moderno para gente moderna, es el producto de la experiencia y el "Know-how" en autos de LUTTERAL.

Hay cerca de 300 COMAHUE LUTTERAL producidos, circulando por todo el país, pero si Ud. aún no ha visto uno de cerca, venga ya y admírelo en:

LUTTERAL

AUTOMOVILES ESPECIALES S.A.
Avda. Libertador 1736, Capital.

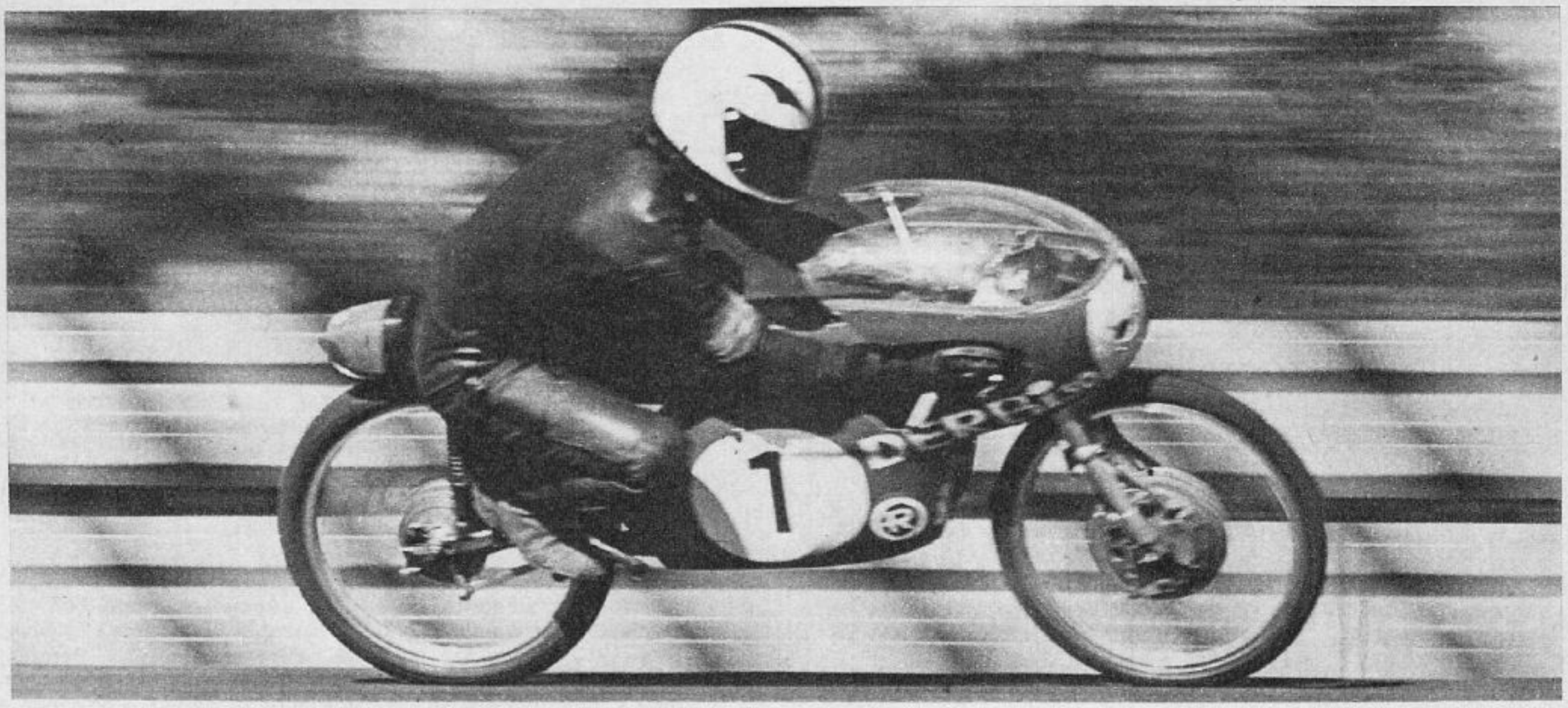


SUDAMERICANO DE MOTOS EN JUNIN

por JORGE AUGE BACQUE
Fotos de ARMANDO J. RIVAS

NIETO LOS TUVO DE HIJOS

Signado por la disparidad mecánica entre invitados y locales, el Campeonato Sudamericano de motociclismo, sirvió para una lucida exhibición del español Miguel A. Nieto, bicampeón mundial. De haber tenido un sidecar seguramente hubiera ganado ahí también. Todas las restantes carreras fueron para él. Descontento popular



Derbi 50 y Miguel A. Nieto: dos monstruos.

"Mirá yo te voy a decir algo para que lo anotes y luego lo medites: Eso sí, no des mi nombre porque si no, me suspenden por toda la vida". La charla la estábamos manteniendo con uno de los pilotos que irían a correr pocos minutos después una de las carreras organizadas por la Federación Argentina de Motociclismo en el autódromo de Junín. "Vino Nieto a Buenos Aires, le pagaron todos los gastos y un montón de cosas más, y nosotros todavía estamos corriendo con cubiertas que además de no ser especiales ya no tienen ni dibujo. Tampoco tenemos máquinas que estén a la altura de las circunstancias. ¿Y qué hace la Federación? Gasta un montón de mangos —que le pidió al Gobierno— en traer a Nieto, y a nosotros que nos parta un rayo".

Y seguimos escuchando, a cada paso los testimonios de bronca lanzados por más de una treintena de hombres que viven para el motociclismo. Salvo detalles todos coincidían en lo mismo: "ayudar al motociclismo argentino es más importante que utilizarnos a nosotros como relleno gratuito en una exhibición". Porque la carrera de Junín no fue otra cosa que una exhibición. El estado de tensión de los corredores estalló el domingo, cuando una reunión entre ellos y gente de la FAM casi termina en gresca. ¿El tema? No se le querían pagar viáticos a unos pilotos mendocinos, por no estar entre los primeros diez del campeonato; los pilotos amenazaron con no largar si no se le daba adecuada solución al entuerto, y recién ante esta medida de fuerza, los directivos de la Federación transaron.

Si bien la perorata furibunda estaba centrada en la visita de Nieto a Junín (y a la Argentina) todos los pilotos estaban de acuerdo en que el español es un tipo sensacional como piloto y como persona, y que de ningún modo dos campeonatos mundiales se le habían subido a la cabeza. Charló con todo el mundo, Paseó por los boxes preguntando y contestando cosas, estuvo con CORSA más de media hora charlando de todo un poco y también de motociclismo, y luego se subió a sus dos ruedas para convertirse en el dueño de la tarde.

De la parte estrictamente deportiva de la reunión, hablaremos en nuestro próximo número, en el que presentaremos un panorama más amplio de lo sucedido. Ahora, a modo de adelanto, va la clasificación de todas las clases, en todos los casos ganadas por el eximio piloto español, excepción hecha de sidecars en la que no participó.

CAMPEONATO SUDAMERICANO 1971
Motociclismo 125 cm³ F. I.
FEDERACION ARGENTINA DE MOTOCICLISMO
Autódromo de Junín - 21-11-1971

C L A S I F I C A C I O N E S

Clase 125 cm³ (Campeonato Sudamericano)

Pos.	Nº	Piloto	Nac.	Marca	Vtas
1º	1	Miguel Angel Nieto	(Esp.)	Derbi 125	30
2º	80	Hugo Vignetti	(Arg.)	Bultaco TSS6 ..	30
3º	34	Vittorio Minguzzi	(Arg.)	Aermacchi	30
4º	6	Eglis Sagrera	(Urug.)	Yamaha	29
5º	41	Roberto Médici	(Arg.)	Zanella RK	29
6º	7	Augusto Giurcovich	(Perú)	Suzuki	29

(No se suministraron promedios ni tiempos.)

Clase 50 cm³ F. I.

1º	1	Miguel Angel Nieto	Derbi 50	12
2º	14	Gastón Biscia	Suzuki	12
3º	85	Miguel Larrumbe	Yamaha	12
4º	67	Luis Zanelli	Yamaha	12
5º	16	Gerardo Distasio	Suzuki	12
6º	56	Ladislao Szalay	Suzuki	11

Clase 100 cm³ F. I.

1º	1	Miguel Angel Nieto	Derbi 50	18
2º	7	Augusto Giurcovich	Suzuki 50	18
3º	169	Francisco José Darder	Zanella	17
4º	12	Julio Contreras	Zanella	17
5º	106	José D. Castro	Zanella	16
6º	46	Roberto Ramírez	RF SPI. 4	15

Clase 175 cm³ F. I.

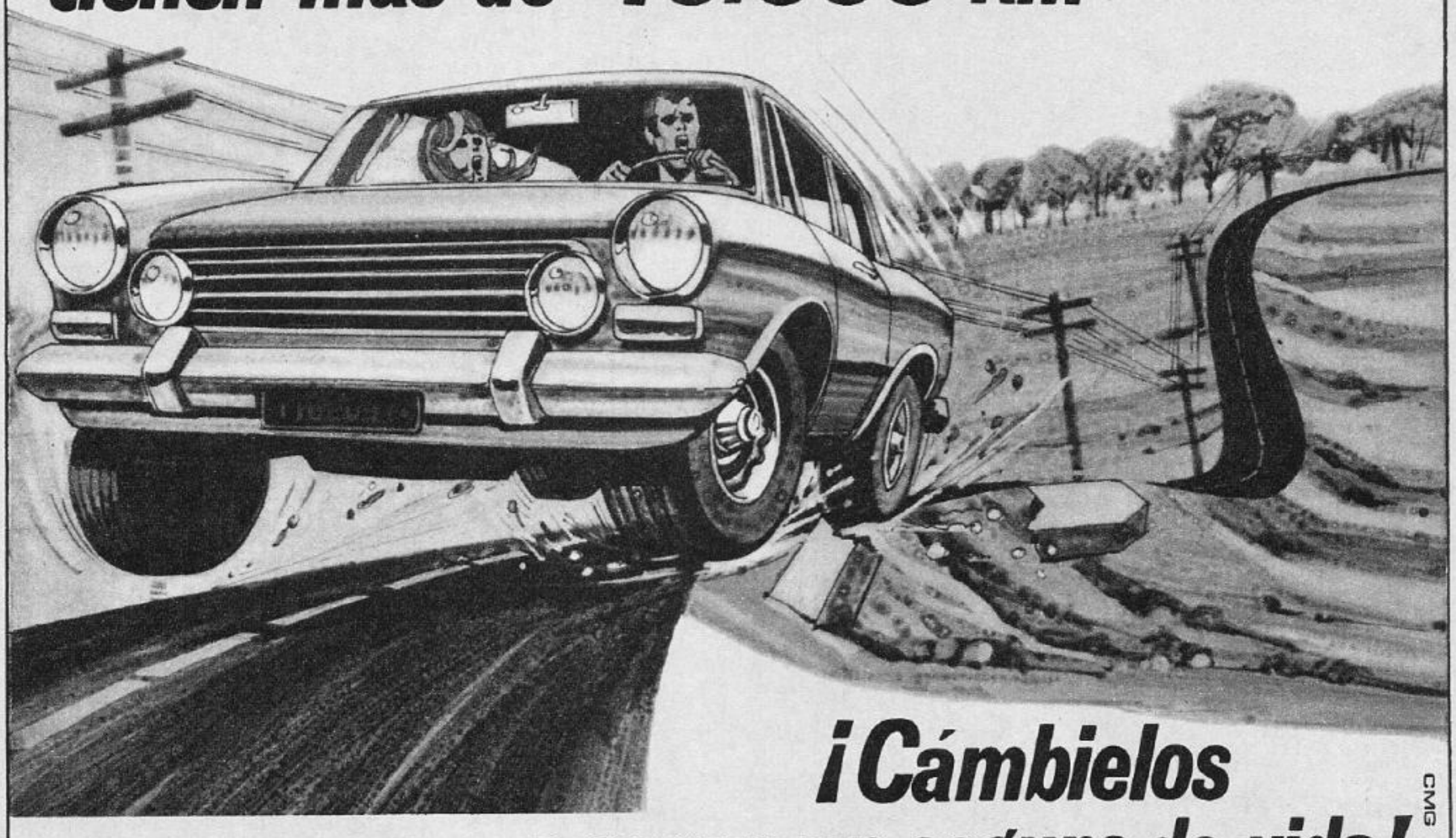
1º	1	Miguel Angel Nieto	Derbi 125	25
2º	80	Hugo Vignetti	Bultaco TSS6	25
3º	28	Raúl Ubieta	Zanella RK 6	24
4º	167	Fabián González	MV Augusta	23
5º	41	Roberto Médici	Zanella RK 6	23
6º	6	Eglis Sagrera	Yamaha	22

Clase Sidecars hasta 500 cm³ F. I.

1º	6	Aldo Nicola - Juan C. Aguirre ..	Matchless G 50	12
2º	13	Rodolfo Fava - Juan Fava	Norton Manx	12
3º	18	Oscar Stevennin - NN	Norton	12
4º	155	Pablo Pontelli - Carlo Miloc ...	Norton	12

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Si sus amortiguadores tienen más de 40.000 km



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

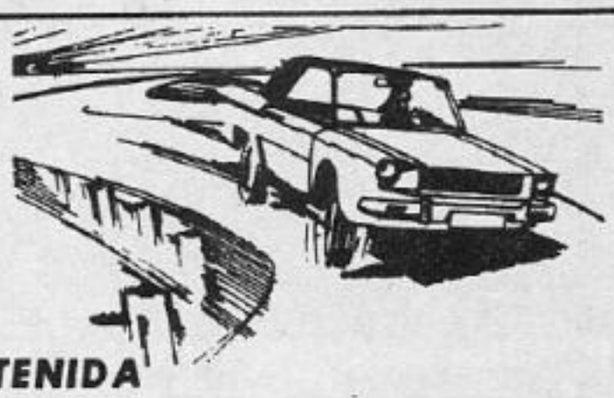
CMG

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



AGARRE

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



TENIDA

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



FRENADO

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

AMORTIGUADORES

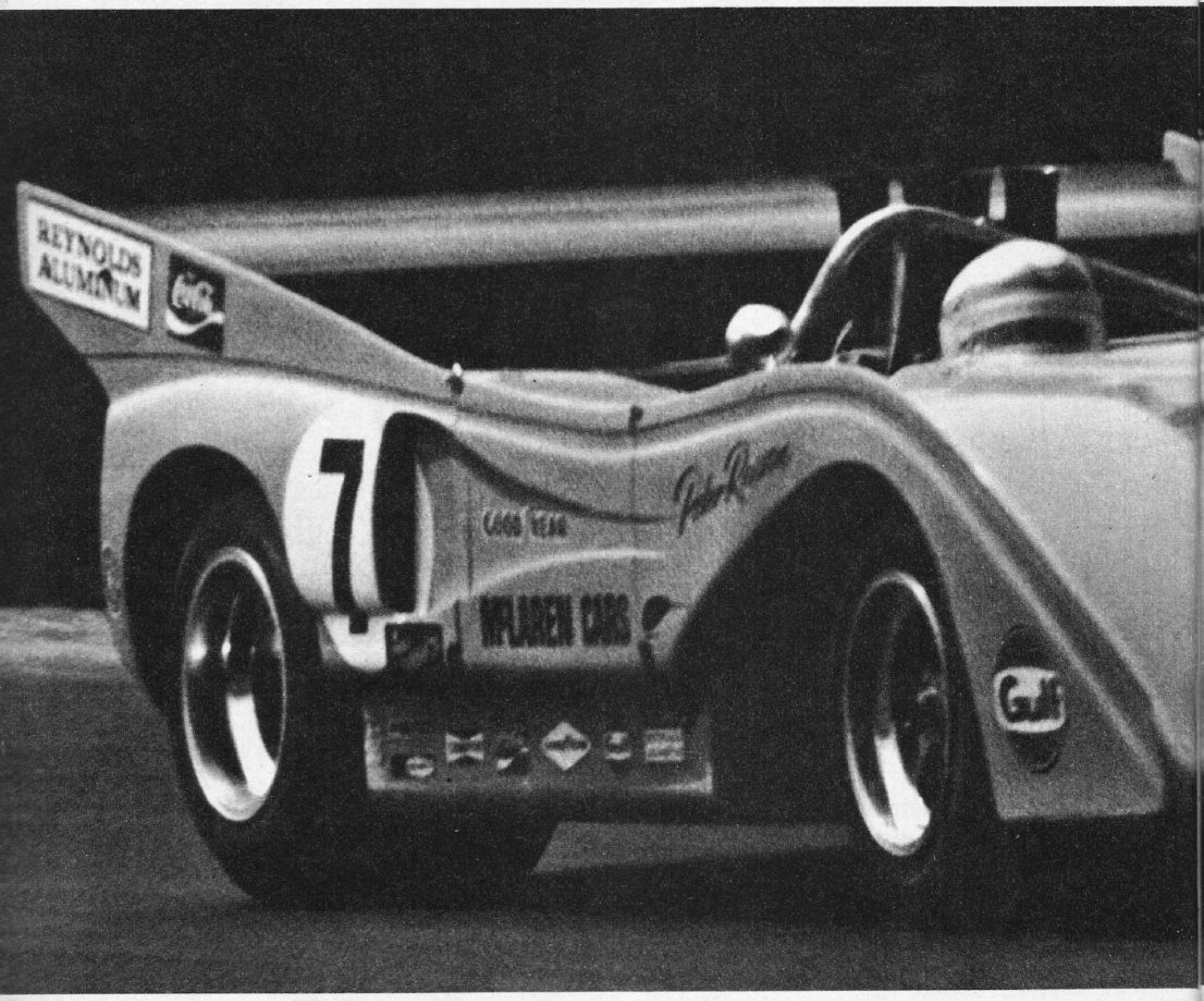
MONROE®

Aseguran su seguridad



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

CanAm - Mc Laren



LA MISMA HIS

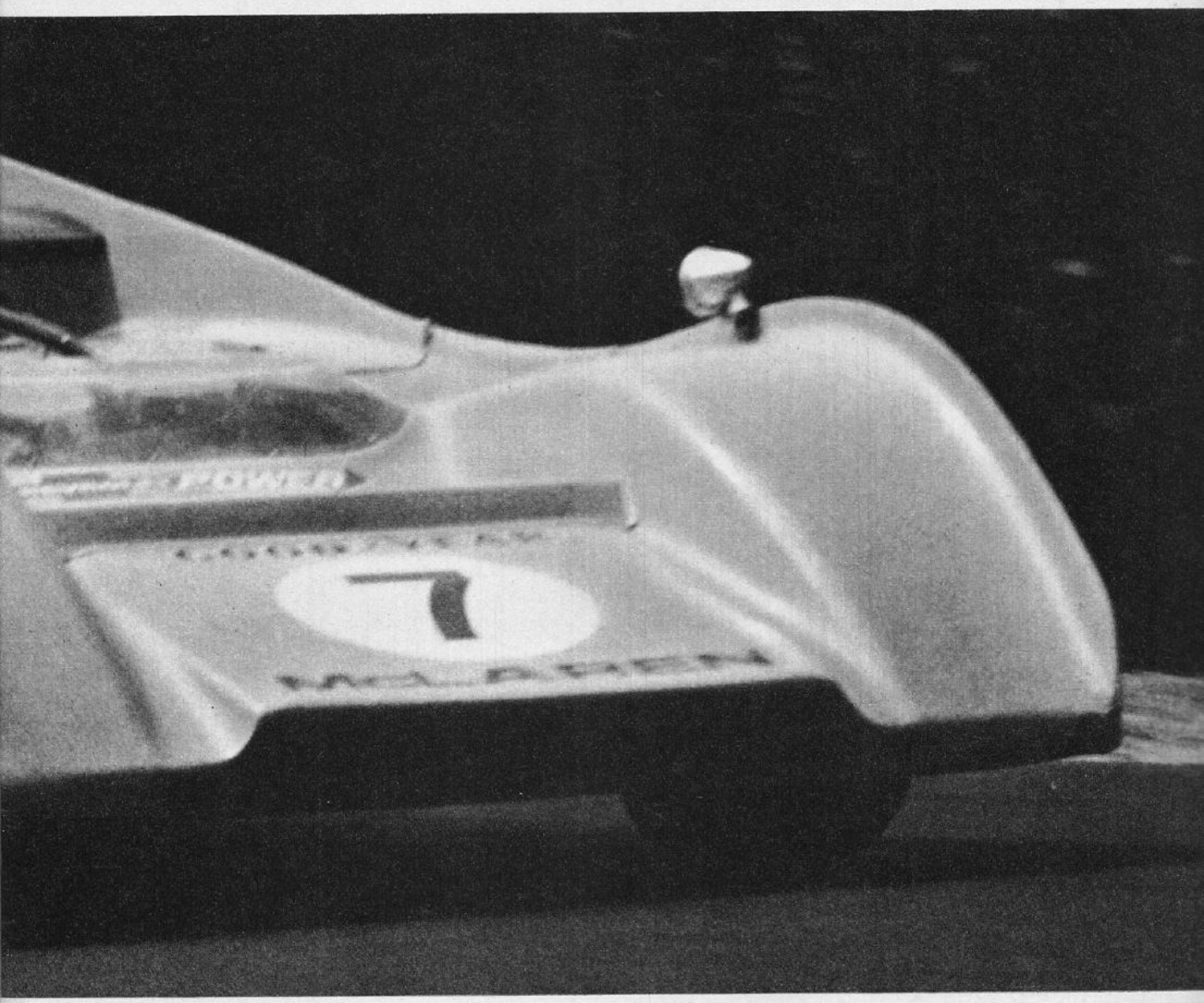
Breve reseña de la temporada 1971 CanAm recién finalizada - A los McLaren no hay con qué darles -Lola T260: cuco por un día -Jackie Stewart con McLaren en el 72 - Cambios en la categoría - Algunas cositas más

Un año más y van... El título puede ser el de siempre; las alternativas son pocas. La verdad en la CanAm volvió a llamarse McLaren en 1971 y los demás constituyeron pobre comparsa que, con escasísimas excepciones (sobran los dedos de una mano para nombrarlos) se conformaron con anotarse y constatar por cuántas vueltas les ganaban los del equipo color naranja. Si hubo variantes de importancia, éstas fueron internas y fundamentalmente referidas al heredero del puesto que el fundador del team campeón dejara vacante tras su trágico accidente del año pasado. La variante, llamada Peter Revson, por cierto hizo honor a la confianza... y hasta se pasó, considerando que se llevó el campeonato a despecho de la veteranía de su coequiper: el "Oso" Denis Hulme.

Revson al menos se dio el gusto de demostrar a los más incrédulos que si lo ponen al volante de autos de primera línea, tanto sea en Indy, Sport, CanAm, TransAm o lo que se presente, no es simplemente por-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

texto y fotos: JUAN A. ABRAHAM (corresponsal en USA)



TORIA DE SIEMPRE

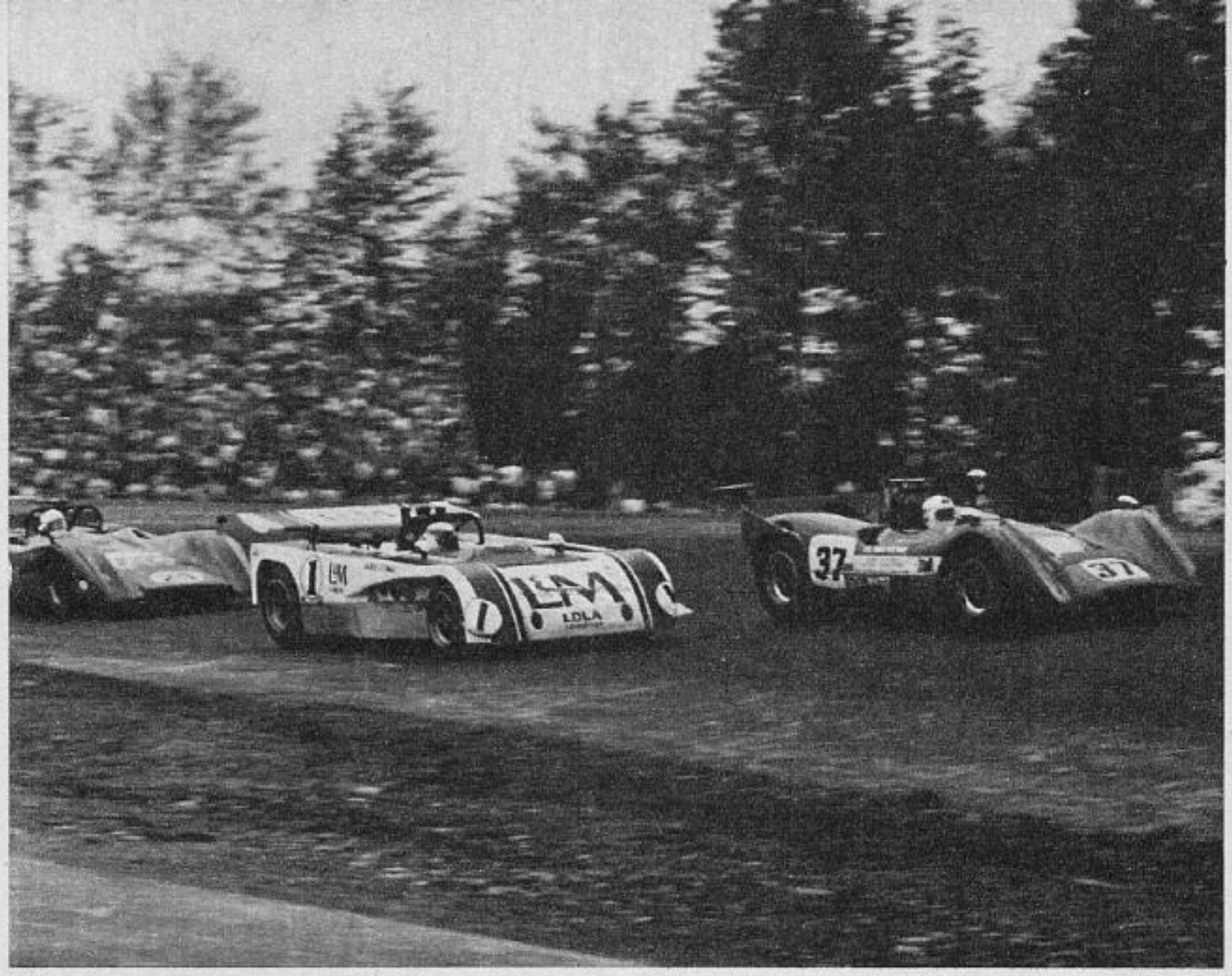
que sea sobrino del recontramillonario dueño de Revlon, tenga pinta de playboy y mucho acomodo.

En cuanto a Hulme, por supuesto subcampeón de la serie de esta temporada con el restante M8F oficial, poco es lo que puede agregarse en cuanto a sus condiciones conductivas: si aflojó en algunas carreras, se debió a razones atendibles; el recurrente problema de sus manos —que de tanto en tanto se acuerdan de las quemaduras de Indy— y contratiempos mecánicos (sí, señores . . . , los McLaren también se rompen) que parecieron ensañarse particularmente con su máquina. De cualquier forma, le sobró tela para dejarlo lejos en el puntaje al mismísimo Jackie Stewart.

Cuando —sobre la segunda fecha de la CanAm (St. Jovite, Canadá)— el inefable Stewart hizo historia derrotando a los McLaren, muchos creyeron que se había llegado a la ansiada resurrección de la serie (recordar anterior nota de CORSA). Por fin le ponían el cascabel al gato —o a los gatos— que una semana antes habían estrenado el campeonato con su habitual suficiencia. El "cuco" resultó ser el flamante Lola T260: exteriormente, un cajón redondeado en la punta (aerodinámicamente "in", según Broadley) y con extrañas mecánicas derivadas de anteriores experimentos en la categoría. Pero en las dos siguientes fechas el Lola acusó "nanas" mecánicas y el ánimo se vino abajo al ver cómo los M8F repetían las seguidillas de 1-2 en el marcador. Llegó así la Mid-Ohio y la troupe se trasladó al discreto circuito del medio oeste norteamericano lanzando críticas por adelantado. Que es angosto, que tiene baches como para destrozar la suspensión de un camión, que si uno se va de largo se rompe el alma (y el alma de atrás también) . . . Las quejas arreciaron y al frente de los quejosos Jackie Stewart, diciendo hasta la noche anterior a la carrera que no largaría porque el trazado no contaba con los mínimos atributos de seguridad. Pero hasta el melenudo emérito tiene que hacerle caso a los que ponen los billetes (el Lola T260 cuenta con generosa contribución de L&M) y

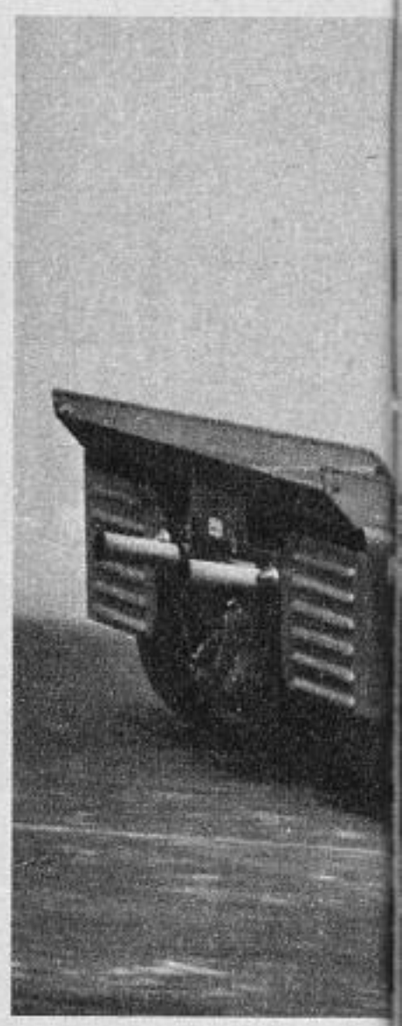
→

CanAm - Mc Laren



Jackie Stewart a bordo del L&M Lola T260 pasando prehistóricos McLaren.

Mario Andretti en la Ferrari Spider equipada con motor de 7 litros, lo más potente made in Italy. No anduvo de acuerdo con lo esperado.



El "fish eye" magnifica la imponencia del Lola T260 de Jackie Stewart, el único que ha podido ganarle —por lo menos una vez— a los McLaren oficiales durante 1971.



Esta copita, cedida por P. Ballantine & Sons Stein, premió al que hizo la vuelta más rápida en Watkins Glen, junto a un efectivo de u$s 1.000, en cambio sencillo.

CANADIAN-AMERICA CHALLENGE CUP SERIES

CAMPEONATO 1971 - PUNTAJE

Piloto	Pts.	Marca	MOSPORT PARK	St. JOVITE	ROAD ATLANTA	WATKINS GLENN	MID-OHIO	ROAD AMERICA	DONNYBROOKE	EDMONTON	MONTEREY	RIVERSIDE
Peter Revson ...	127	Gulf-McLaren M8F-Chev.	15	12	20	20	4	20	20	—	20	15
Denis Hulme ...	112	Gulf-McLaren M8F-Chev.	20	15	15	15	—	—	15	20	12	20
Jackie Stewart .	76	L&M Lola T260-Chevrolet	—	20	—	—	20	6	6	15	15	—
Jo Siffert	68	STP Porsche Audi 917-10	—	—	—	12	15	15	8	10	8	—
L. Mostenbacher	52	Paul Newman McLaren M8D-Chev.	12	8	12	—	—	10	—	4	6	—
Tony Adamowicz	34	Jerobee-McLaren M8B-Chev.	—	—	10	8	12	—	—	—	4	—
Milt Minter	31	Vasek Polak Porsche 917	—	3	8	—	6	—	4	8	2	—
Vic Elford	25	T. E. S. T. McLaren M8D-Chev.	—	—	—	3	—	12	—	10	—	—
Chuck Parsons .	22	Paul Newman McLaren M8E-Chev.	—	10	—	—	8	—	—	3	1	—
Hiroshi Kazato .	19	Lola T222-Chev.	2	6	—	1	—	8	2	—	—	—

Nota: Las reglas de la CanAm estipulan —en cuanto a la adujudicación de puntaje— que los pilotos podrán contar solamente los puntos acumulados en las cuatro mejores carreras de las cinco primeras e ídem en las cinco restantes.

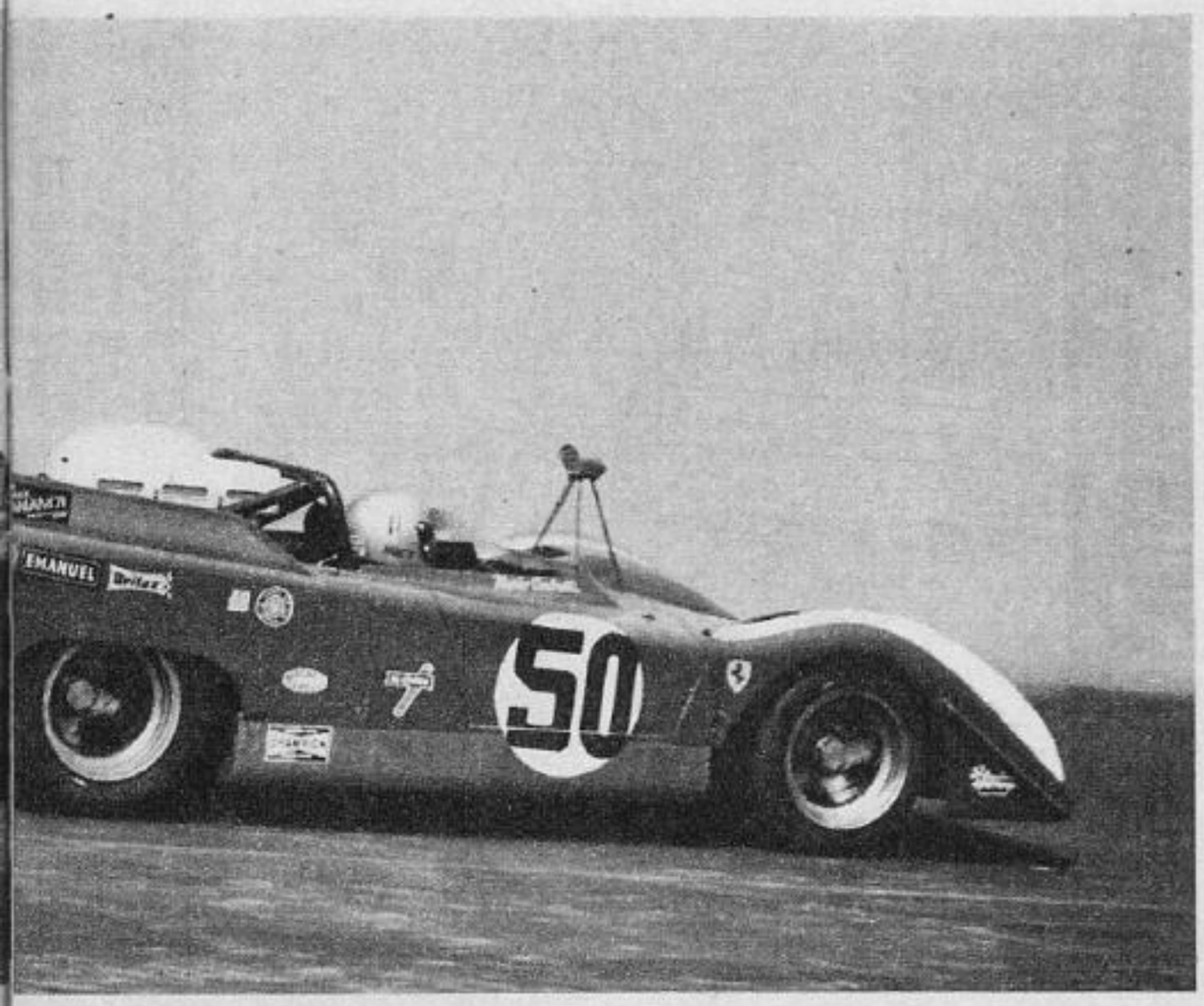
Otros ganadores de puntos: Dave Causey, John Cordts: 14; Tom Dutton, Gregg Young, Jackie Oliver, 12; Herbert Muller: 11; Mario Andretti, Bob Bondurant: 10; Bob Brown: 9; Dicki Durant, Jim Adams: 7; Sam Posey, Roger McCaig: 6; Steve Matchett: 5; Andrea de Adamich, George Drolsom: 4; Charles Kemp, Gijs van Lennep: 2; Jim Butcher, Bob Nagel y Gary Wilson: 1.

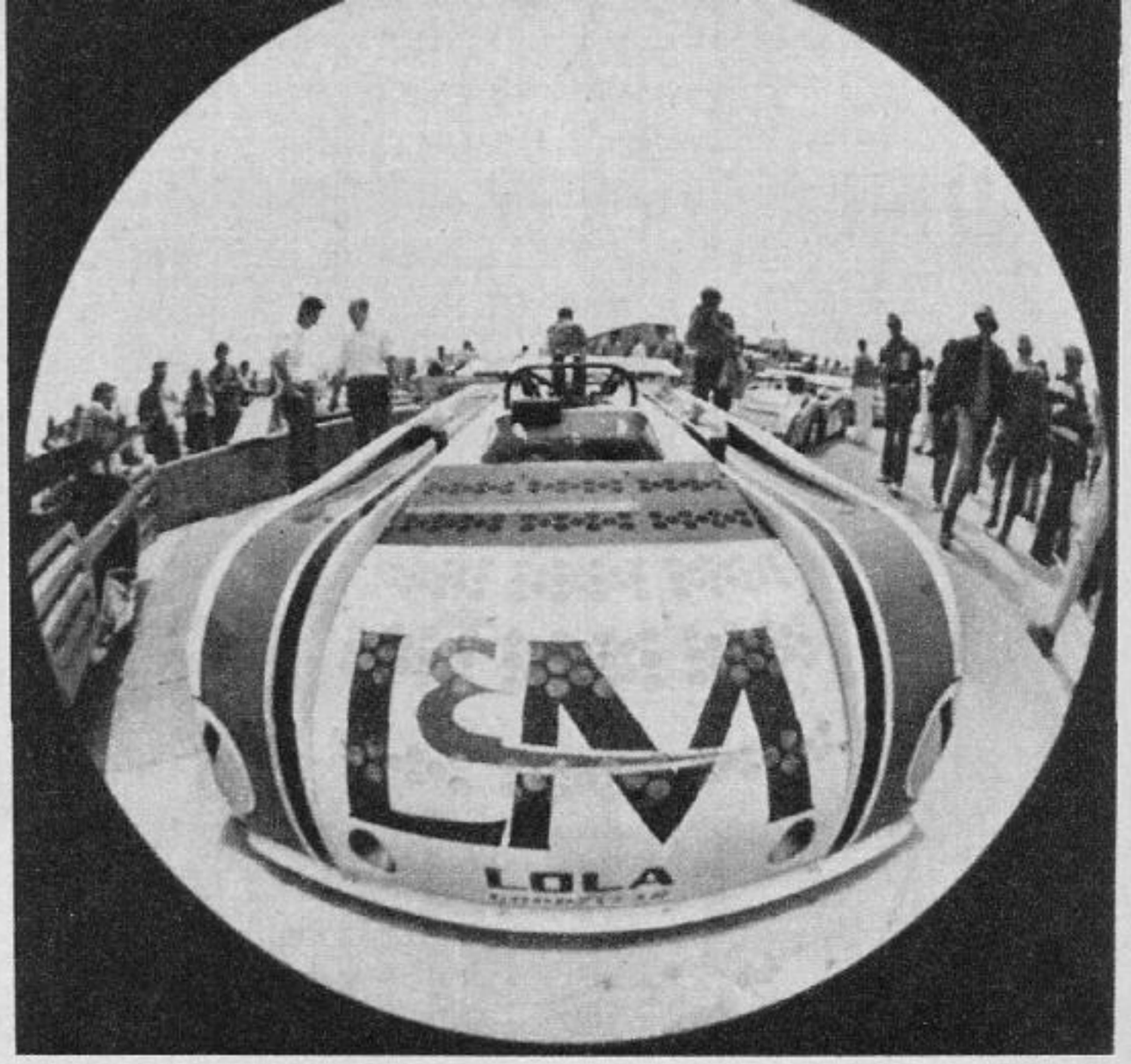
al día siguiente apareció en la línea de partida

Para sorpresa de todos, incluido el propio escocés, el Lola ganó por muerte. Los baches hicieron estragos, pero con los McLaren y no con el auto de Stewart, de manera que el ganador recibió la corona de laureles y el champagne refunfuñando todavía por el circuito —pero ya no tanto— en vista de los apetitosos papeles verdes cosechados.

Esa fue la última gran satisfacción del desafiante del año. En Road America y Donnybrooke entró no placé mientras Revson se anotaba ambos triunfos; en Edmonton se rompió el auto de Revson, pero ahí estaba firme Hulme para salvar la ropa y Stewart debió resignarse al segunto puesto. El acabóse para los del equipo de L&M fue lo sucedido días después en Monterrey. Hulme se fue atrasando tras un comienzo promisorio y entonces la conversación quedó entre Revson y Stewart. Cuando sobre el final el McLaren consiguió despegarse del Lola, las tribunas salieron del letargo ante una escena que no estaba en el libreto. El auto de Revson comenzó a despedir sospechosa humareda y las banderas negras aparecieron en varias partes del circuito anunciándole que debía entrar a los boxes para reparar la "fumigadora". Esto significaba entregarle la carrera a Stewart cuando sólo faltaban tres vueltas y entonces Revson, cuyo motor no perdía aceite —simplemente había roto pistón— hizo caso omiso de las señales de los banderilleros y siguió viaje. Se armó tal confusión que la carrera duró una vuelta extra (Revson continuó a fondo cuando al cumplir 90 vueltas no vio la de cuadros ... y no la vio porque la habían preparado para Stewart) ... La cuestión es que al "winner circle" entró el McLaren, mientras Stewart, Broadley y compañía armaban la de San Quintín frente a los organizadores. Resultado: se mantuvo la clasificación aunque se aplicó una leve multa a Rev-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





son por no haber hecho caso a la señal de entrar a los abastecimientos a verificar la humareda y los de Lola se quedaron en segundo lugar y pataleando. Las conclusiones fueron obvias y quien mejor las sintetizó fue el dueño de un viejo aparato que siempre entra de noche: **"Si en lugar de ser uno de los capos hubiera sido yo, me descalificaban . . . "**. Muy cierto.

Allí se acabó teóricamente el campeonato. El domingo 31 de octubre se cerró formalmente con la carrera de Riverside, donde Hulme se llevó los laureles mientras Revson lo escoltó paseando (total, con entrar sexto ya tenía el título asegurado); los demás terminaron con vueltas de menos. Lo único llamativo fue el tercer puesto del B.R.M.-Chevy, que por fin mostró las uñas de este lado del Atlántico, tras sus conocidas apariciones europeas. Al volante se alistó la revelación neozelandeza del año: Howden Ganley.

¿HASTA CUANDO?

Técnicamente, el balance de 1971 dejó bastante que desear. El intento de Lola fue meritorio, pero no bastó para conmover suficientemente a los Mc Laren. Los revolucionarios como el diminuto AVS Shadow siguen siendo una maravilla en el tablero de dibujo pero en la práctica no caminan. Otros, como ese aparato impulsado por cuatro motorcitos refrigerados por aire, pasaron al anecdotario folklórico. Los más ingenuos —aquellos que pensaron que comprando un McLaren podrían hacerle sombra a los autos oficiales— también se llevaron un gran chasco: ni siquiera lograron desplazar del cuarto puesto en el campeonato al Porsche del malogrado Jo Siffert pese a los tres litros de handicap que les daba y a que el fatal accidente de Brands Hatch quebró la participación del suizo en el último evento de la copa.

También apareció por ahí (en Watkins Glenn) la comentada Ferrari CanAm de siete litros (el motor más grande producido por los tanos hasta ahora). Sin un chasis terminado como para hacerle juego al motor, lo montaron sobre una 512 a la que se convirtió en Spider y sentando al monstruo Andretti en el cockpit pretendieron hacer el gran debut. No fue tal; la combinación no caminó y el propio Andretti confesó que el injerto era más difícil de gobernar y respondía al fin de cuentas menos que una 512M.

Tal carencia de oposición organizada fue el principal motivo para que los pilotos de los M8F se repartieran la mejor parte del botín: Revson acumuló al cabo de las diez carreras 132.000 dólares y Hulme 118.187 de los mismos verdes. Dinero fácilmente ganado gracias a la solvencia de máquinas en cuya construcción no hay nada revolucionario comparado con modelos anteriores (el M8F es simplemente una versión más ancha, baja y estilizada en general, con el alerón de cola integral). El motor sigue siendo el obligado para la CanAm: Chevrolet V-8 de aluminio. La diferencia más notable en tal sentido está dada por el aumento de desplazamiento —8 litros ahora— y el hecho de que el block no tenga camisas (el aluminio Reynolds se maquina en la misma forma que el de los blocks del Vega cuatro cilindros que vende Chevrolet).

El hecho de que el público no se aburra de ver cómo los Mc Laren siguen dominando con tanta amplitud y los circuitos se hayan colmado una vez más a través de las diez jornadas no deja de ser llamativo. En otras categorías, tal dominio casi absoluto por parte de un equipo habría agotado rápidamente la paciencia de los aficionados. Sin embargo, la gente allegada a la CanAm se da cuenta que tanta felicidad no puede durar mucho más y que cualquier día de estos los yankees se van a plantar si no se les ofrece un espectáculo más reñido. Una salida parecería ser la adición de material rodante que sobrevendría de la fusión con la Interserie, pero por lo que se ha visto en la flamante versión europea de la CanAm, allí tampoco hay autos capaces de meterle miedo a los McLaren. De tal forma, está ganando cuerpo la idea de limitar la cilindrada —hasta ahora libre— a seis litros, con block de fundición de hierro en lugar de aluminio. Esto podría "matar" el espíritu sagrado de la CanAm, única categoría en la que uno puede ir a correr con lo que se le dé la gana mientras las bielas accedan a quedarse dentro del block. De cualquier forma, es una de las partes reglamentarias que en un futuro no muy lejano parece destinada a sufrir los rigores revisionistas en orden de salvar la serie millonaria.

TORNILLOS SUELTOS

El único auto realmente "made in USA" que intentó destacarse en la CanAm fue el AVS Shadow. Su promesa de contendor de primera línea no se concretó pese a que tuvo como constructor a un hombre que el año pasado ya había demostrado su talento con la fugaz aparición del Autocast Titanium. El Shadow tiene bastantes elementos constructivos de su predecesor, también diseñado por Peter Bryant. Jackie Oliver, que fue su piloto oficial (para un auto tan chiquito, un piloto chiquito . . . , habrán pensado), se dio el lujo de irritar a mitad de año a John Wyer, cuando lo dejó plantado en Europa habiendo estado anotado para correr un Porsche 917 y se fue a Estados Unidos a probar suerte con el Shadow.

* * *

Sobre el final de la temporada Jackie Stewart lanzó la gran bomba: **"Dejo el Lola y el año próximo corro para McLaren".** La sorpresa fue general pero Jackie lo explicó a su manera, aduciendo que es posible que Broadley aparezca con un diseño realmente competitivo para 1972 pero que él prefería ir "a lo seguro" y lo seguro es firmar con McLaren. De tal manera sobraría un integrante en el team campeón, que contó este año con Hulme y Revson para cubrir las dos plazas disponibles. Según se comenta, en 1972 Revson se dedicaría a correr para McLaren en F.1 y las pruebas más importantes del campeonato del U.S.A.C. (Indy, Pocono, California y alguna otra con muchos dólares). Por su parte, Broadley anuncia que para diciembre ya estará probado su nuevo modelo de Lola, que contará nuevamente con la publicidad de L&M y posiblemente sea conducido por un piloto europeo del más alto rango o un norteamericano de similar valor.

* * *

La llaman el "Peter Revson japonés" y por cierto tiene ciertas similitudes, ojos aparte. Hiroshi Kazato incursionó por la CanAm con un impecable Lola T222, cuyos 720 HP sin embargo nunca se pusieron de acuerdo para tirar parejo. De todos modos, manejó lo suficiente como para ganarse el respeto de sus colegas. Tiene 22 años, dice apuntar hacia F.1 ("La CanAm es solamente un paso intermedio", según sus propias palabras) y ya a los veinte años había sido consagrado en su país como el piloto más sobresaliente. Kazato, al margen de la fortuna familiar que le permite mantener un equipo particular y a la vez sostener sus estudios de economía en la Universidad de Tokyo, tuvo como maestros en la CanAm a Lothar Motschenbacher y Bob Bondurant.

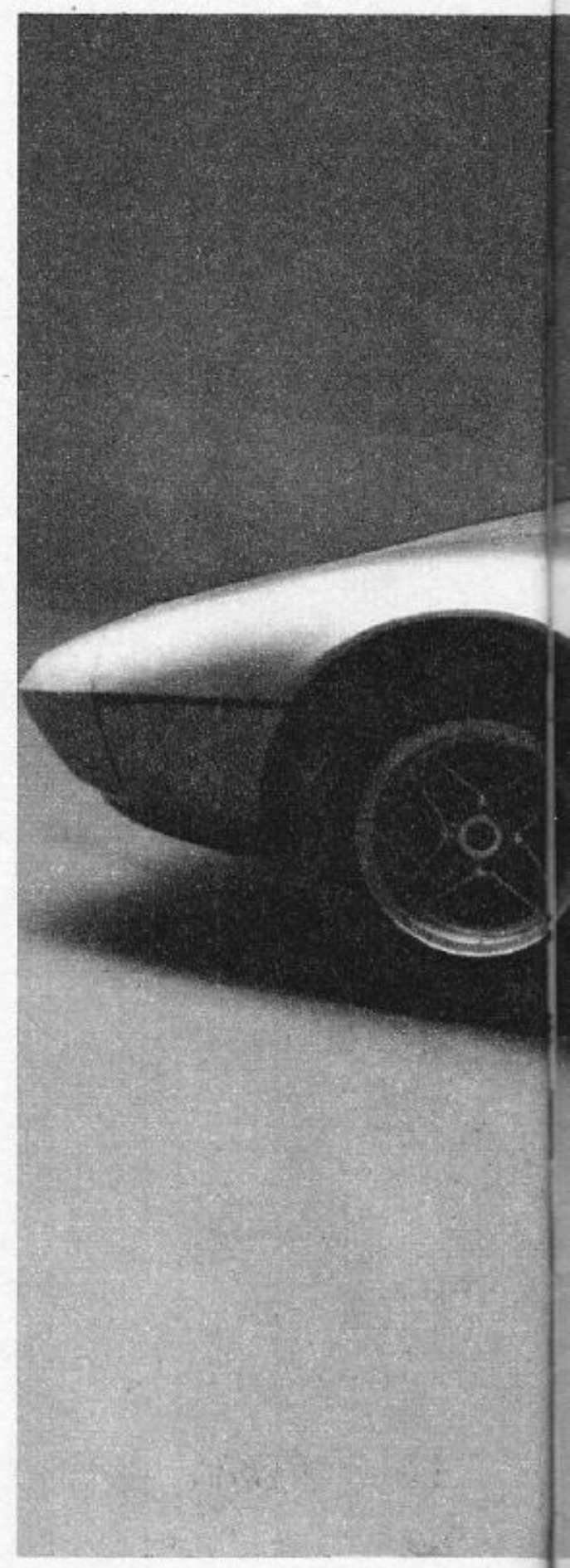
* * *

Mientras siguen tejiéndose versiones acerca del presunto arreglo entre los famosos Penske-Donohue-Sunoco y Porsche para presentar el muy rumoreado Porsche CanAm con turbocompresor, la fábrica alemana no larga prenda sobre la realidad del comentado prototipo, pero en cambio anuncia que tiene unos cuantos 917 Spider (12 cilindros, 680 HP) a disposición de quien quiera comprarlos, para probarse en la CanAm.

FORD GT 70

estudio uno

Sobre el GT 70, primer auto de Ford con motor central, aparecido a mediados del año pasado, se realizó esta primera muestra de styling, elaborada casi totalmente por un nuevo estudio turinés. El resultado es muy interesante

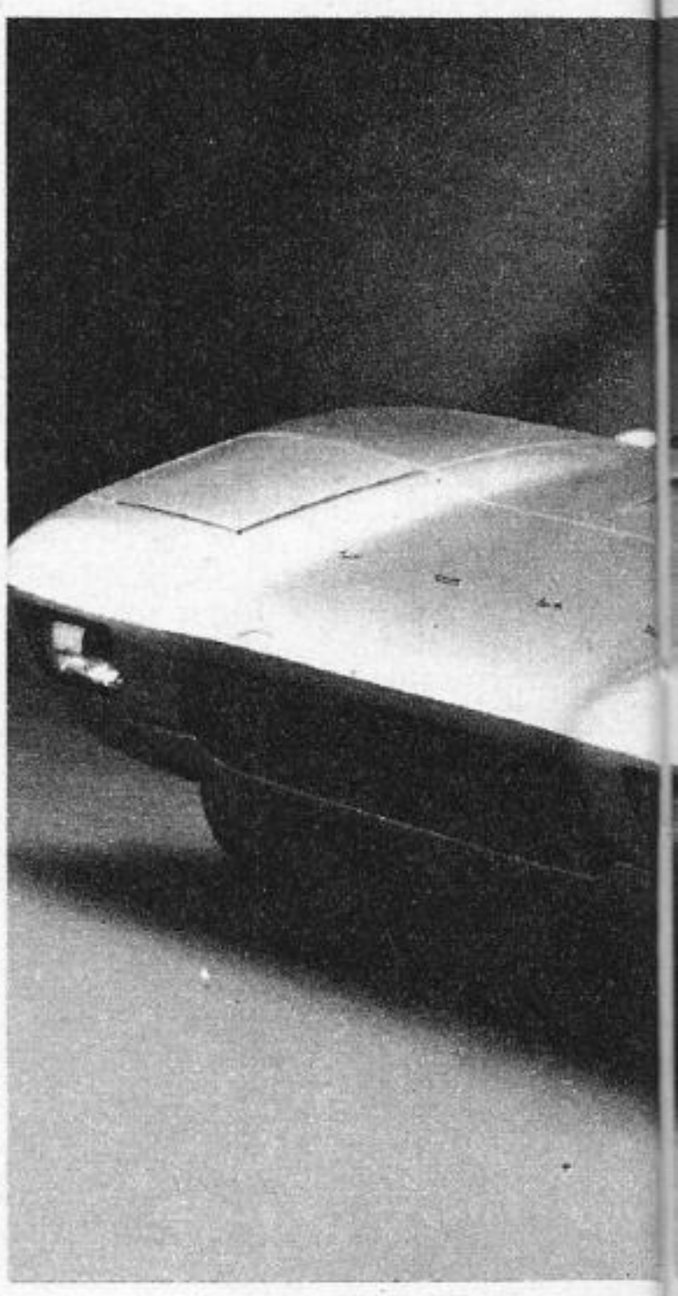


Perfil de la nueva carrocería estudiada para el GT 70, realizada en Turín con la colaboración de los más encumbrados pilotos de rally europeos.

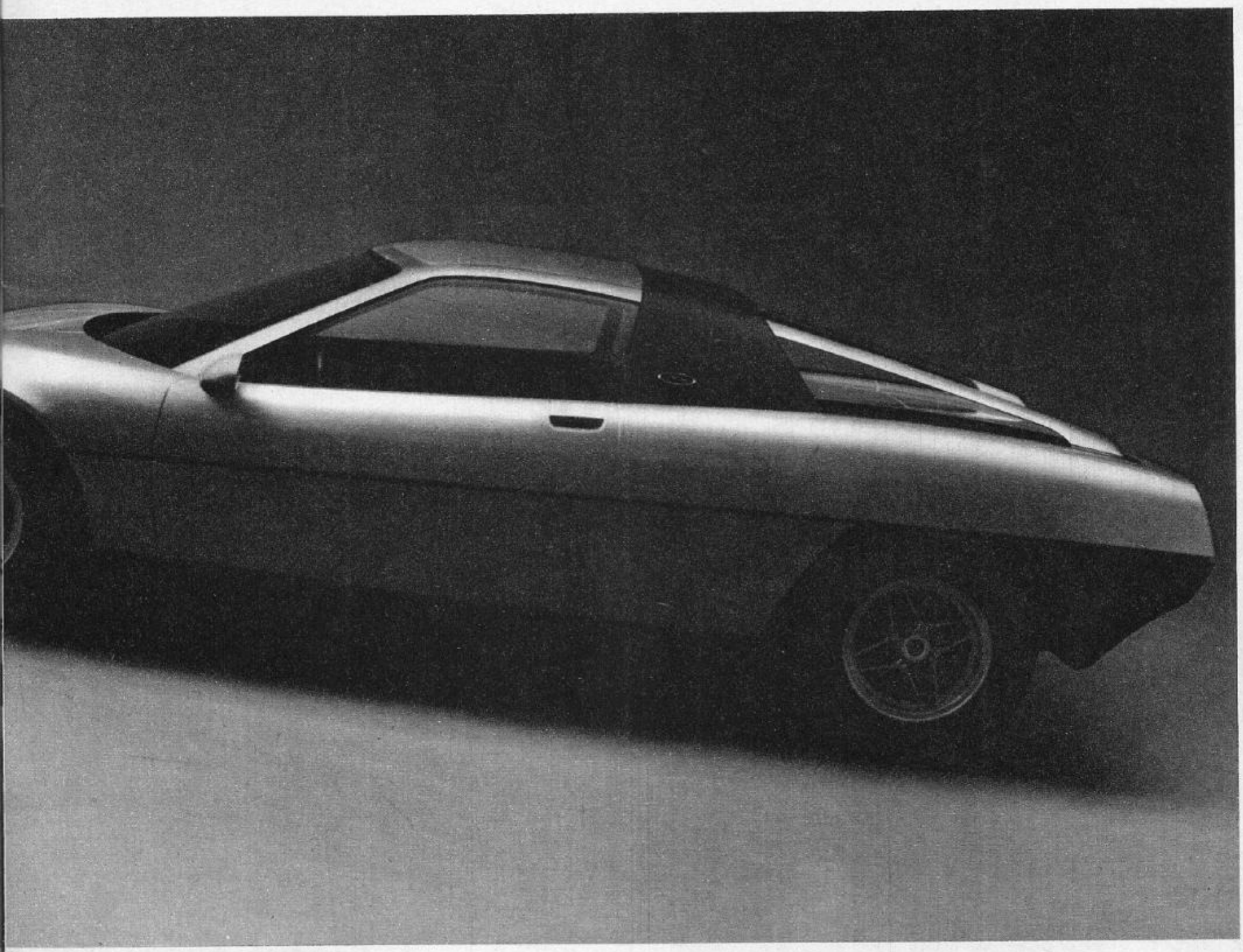
Abajo, derecha: El frente del nuevo auto es quizás el sector menos logrado dentro del diseño que es, en general, agradable.

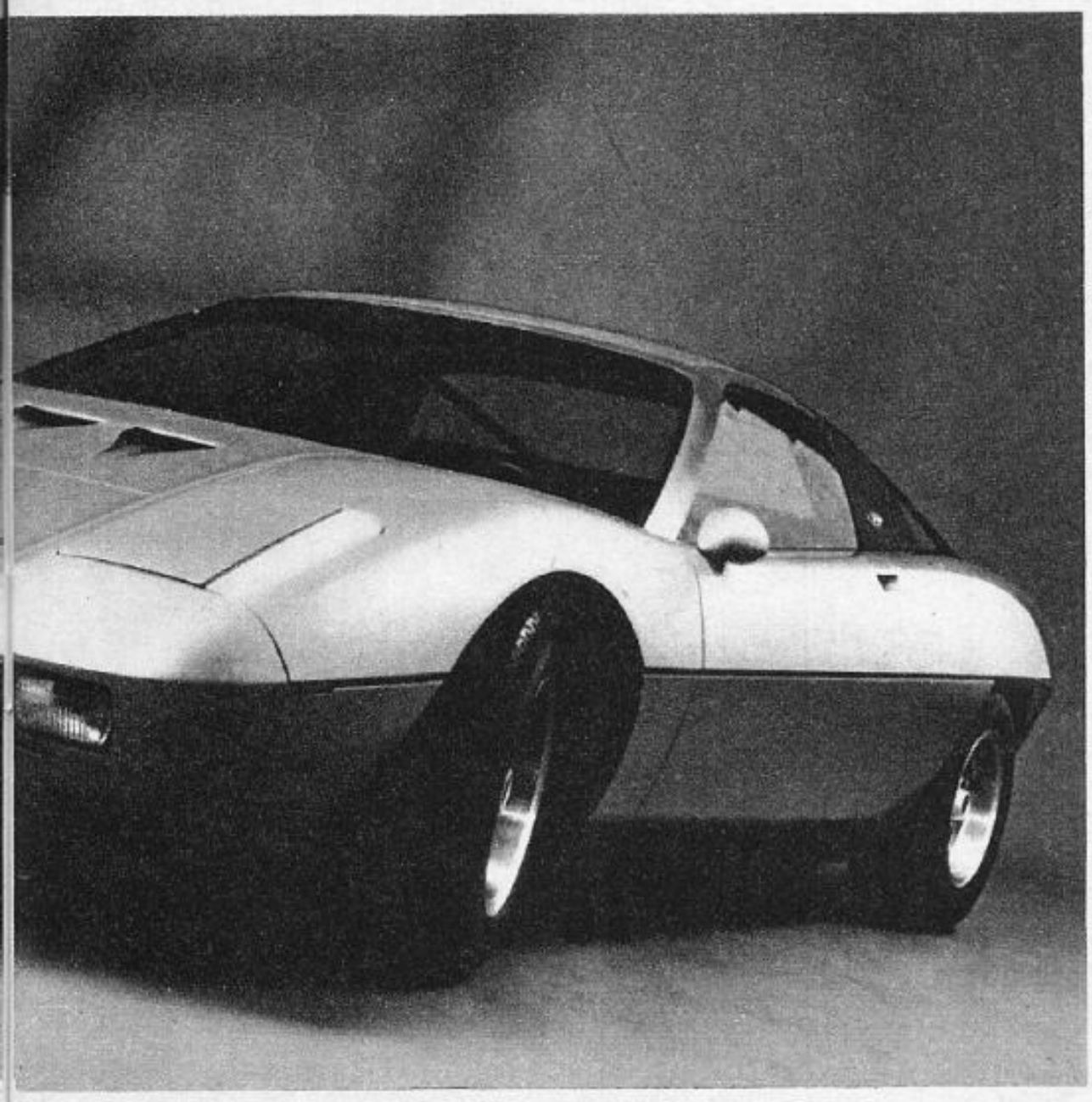
La cola. ¡¡¡Cuántos querrán saber cómo se realizó el estudio de la cola!!! . . . Fue muy sencillo . . . se comenzó a estudiar el frente y se llegó a la cola como natural consecuencia.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





En el Salón de Turín, aprovechando que la mayor parte de la crema internacional que se dedica a la factura de autos estuvo presente, Ford se buscó el lugarcito y presentó el prototipo que las fotos ilustran. Producto de un dibujo de "Turin Design Studio" (recientemente establecido), está basado en el GT-70 —primer "motor central" de Ford, presentado a mediados del año pasado— y el aparato es el primer proyecto total realizado para Ford en Italia. Claro que en el desarrollo de la idea colaboraron diseñadores italianos, ingleses y americanos, trabajando juntos bajo la dirección de Joe Oros —primo de copas, bastos y espadas— en la resolución estética, mientras que estilistas británicos se dedicaron exclusivamente al interior. El estudio aerodinámico corresponde a ingenieros alemanes dirigidos por Uve Bahnsen.

La carrocería es, según expertos en styling, una de las más aerodinámicas de las construidas hasta el momento para un auto sport/turismo. No menos de tres estudios sobre maquetas en gran escala fueron realizados para arribar a la solución definitiva.

En general, el dibujo no es feo; es más, el perfil puede considerarse realmente logrado. Siguiendo la línea del techo se hace evidente la estructura; la abundancia de cortes revela cada una de las piezas matrizadas. Donde —según nuestra opinión— el auto no está logrado del todo es en la trompa, especialmente en el sector que comprende a los faroles y a la gran boca central. El concepto general de cuña no sólo le da un carácter distintivo sino que también reduce el drag a su mínima expresión.

El amigo Oros, vicepresidente de Diseño (Ford-Europa) asegura que el producto terminado "es un nuevo concepto; representa al buen diseño elaborado por jóvenes diseñadores de acuerdo con la moda y la funcionalidad. Un auto para los jóvenes y para los jóvenes de corazón; un auto para la gente que admira la vitalidad, el diseño puro y la funcionalidad".

Realmente, no nos animamos a contradecirlo...

MOTONAUTICA

nauticias

UN FIAT 1600 Y LA MANO DE BERGHELLA

Alfredo Berghella triunfó en el Lago y en Escobar en Fuerza Libre con un casco hidroplano y un Fiat 1600, imponiéndose a Pedro Soriano y mostrando muchos caballos bajo el capot. "**El motor es un 1600 llevado a 80 milímetros de diámetro, comprimido a 13,5 a 1, carburación individual con dos Weber de 40 x 40, encendido Mallory, pistones de alta y la cámara de la tapa de cilindros algo tocada. Es un conjunto bien armado al que todavía se le puede sacar algo más. El circuito del Acuódromo me resultaba mejor que éste; por eso preparé este "motor gordo", con algo más de potencia, ya que está en 155 HP a 6.800 vueltas. Para Palermo uso la hélice de 17 pulgadas y a 300 metros de salir de la curva ya estoy en 7.200 vueltas y tengo que levantar el pie, si no se va de vueltas (¡). Probé una de 23 pulgadas de paso y llegué a 6.400 vueltas, pero en ese caso tengo poca salida; la ideal sería de 19 pulgadas. En cuanto al casco es el mismo de hace dos años, pero tuve que alargar el timón, que si no quedaba trabajando en un túnel de aire.**" La Taif, que así se llama el hidro de Berghella, levantaba algo más de 140 km/h. con el 1.500 cm³; con el 1600 aún no se sabe, pero sean 160 ó 170, el espectáculo es impresionante y el triunfo es justo premio a quien hacía tiempo lo buscaba sin conseguirlo.



Alfredo Berghella: merecido triunfo con el Fiat 1600.

VOLVIO LA ET

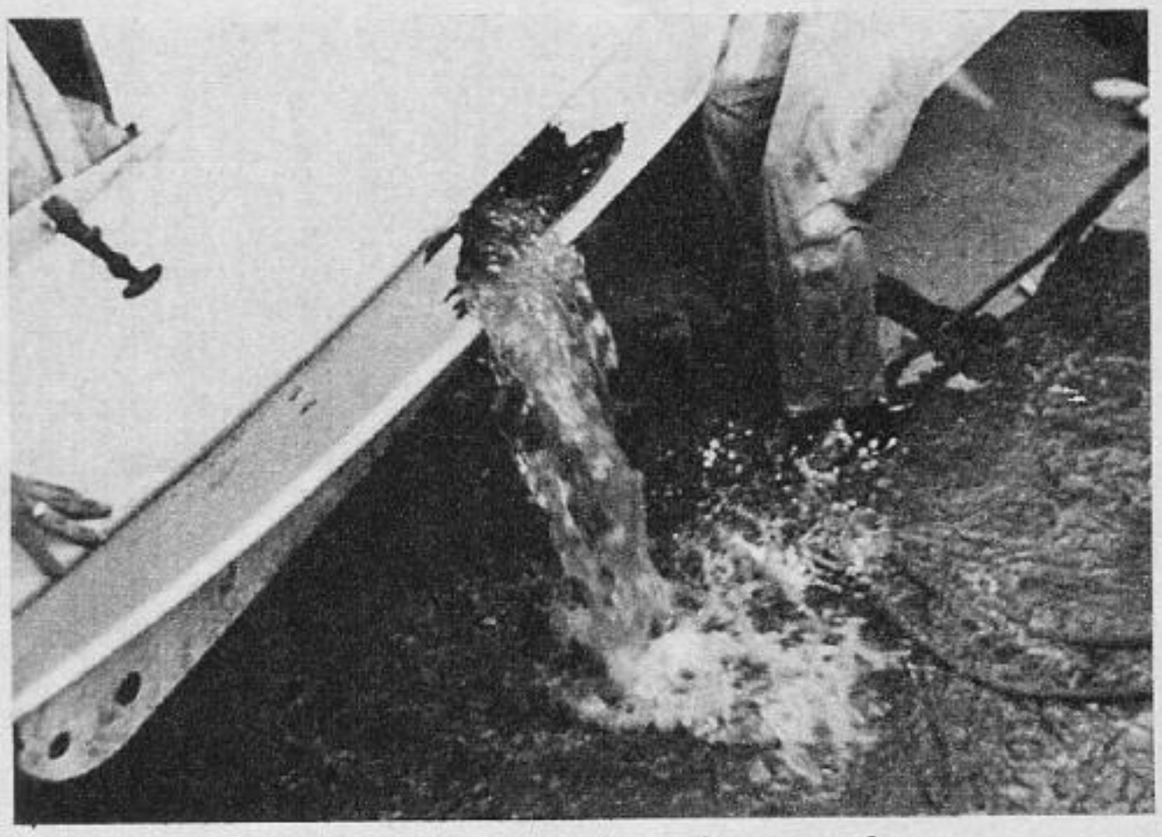
Otra novedad del Metropolitano de Motonáutica fue la reaparición de la clase ET, ahora con la denominación XE, donde las figuras de Carlos Zucati y Enrique Jornet Rojo volvieron a enfrentarse. Pero lo más importante es que se vuelva a correr una categoría que en su tiempo fue muy nutrida. Jornet Rojo lo explica así: "**Había quedado medio desarmada la categoría porque la XD había llevado la cilindrada de los motores a 750 cm³. Para este Metropolitano nos pusimos de acuerdo en correr con Zucati y otros, pensando sobre todo que estamos andando a nivel internacional; por ejemplo el record que yo establecí el año pasado con casi 86 km/h. andaba muy cerca del mundial, tan es así que el mundial actual trepa a los 90 km en la actual categoría similar y no estamos nosotros tan lejos; más aún, creo que podemos pasar los 92 km/h. Para el futuro deberemos acomodarnos a la SE, que es la similar internacional, donde el motor tiene el límite de 850 cm³, pero no hay límite de peso, carena es libre, etc. Allí sí los cascos podrán con su dibujo compensar las distintas potencias instaladas. Otra cosa interesante de la clase es que va a costar poco, ya que con menos de un millón de nacionales podrá armarse un equipo que arrime a los 100 km/h.**".

AGUA POR DENTRO Y POR FUERA

Una de las principales diferencias entre el automovilismo y la motonáutica es que en el primero, cuando la carrocería sufre algún desperfecto, se podrá sentir una resistencia mayor por una aerodinámica rota, pero nada más que eso. En la motonáutica, por el contrario, ello representa irse al fondo, con la consiguiente pérdida de la carrera y la bonita tarea de reparar un motor que quedó bajo el agua. Y eso fue lo que le ocurrió a Daniel Soriano, el hijo de Pedro, cuando sufrió la rotura de un pontón en el lago de Palermo. Reflotada en forma precaria, la Karina —remolcada a la costa y levantada a tierra— todavía guardaba agua en su interior, y ésa es la que muestra la fotografía, saliendo del pontón cuando se inclinó la lancha hacia estribor. El Ford F-100 quedó bien lavado pero, justo es reconocerlo, volvió a arrancar antes de dos horas.



¿Se retira don Mathessius?



La lancha de Daniel Soriano: agua por dentro y por fuera.

¿SE RETIRA MATHESSIUS?

No es difícil que a fin de año deje las competencias Alfredo Mathessius. Las causas las sabe él mejor que nadie y así lo explica: "**No dispongo del tiempo necesario para dedicar al deporte y no puedo defraudar a los que colaboran en la preparación del equipo; los tiempos son difíciles, los costos elevados y todo hace que la Estrellita requiera cada vez más atención. Se habla de disminución en las Mojarras; en mi caso es puramente circunstancial, era un motor con casi tres años de carreras que alguna vez debía decir "basta" y por suerte lo dijo en un momento que no fue decisivo. Hoy, con un motor casi nuevo y aún no ablandado, creo poder defender mis títulos con todas las de la ley. Creo sin embargo que mi**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



"bajón" fue beneficioso para la clase, ya que jamás vimos tantas lanchas inscriptas como en estos momentos (Mathessius se refería a la carrera de Escobar) y eso es porque se han dado cuenta que el primer puesto no es para una persona en particular, sino para el que más trabaja y que cualquiera puede llegar a campeón. Y mi decisión de retirarme a fin de año no tiene nada que ver con la "edad de mis fierros", ya que tengo tres motores prácticamente nuevos con los que me animo a cualquier campeonato". Así se refirió el siete veces seguidas campeón argentino de la clase Mojarra a su retiro de las competencias; esperamos que no se produzca, ya que su Estrellita sigue brillando en el cielo motonáutico con luces inigualables.

LA REGATA LONDRES - MONTECARLO

Resulta raro pensar en unir Londres con Montecarlo, ya que el Canal de la Mancha establece una separación física e ideológica que los ingleses no se han molestado mucho en deshacer. Pero mucho más raro resulta si pensamos que más de cien lanchas off-shore van a salir de Londres en carrera, atravesarán el Canal de la Mancha, bordearán España y Portugal por el Atlántico, se meterán por el Estrecho de Gibraltar, bordearán la costa francesa y verán bajar la bandera a cuadros de llegada en las azuladas aguas de Montecarlo. Y todo eso va a pasar a partir del 15 de junio del año que viene, fecha fijada por el Off-shore Power Boat Club de Gran Bretaña para dar la largada a esa competencia que finalizará quince días después.

La inscripción está abierta para embarcaciones abiertas o cabinadas de las clases I y II de la Reglamentación Off-shore y aparte de las normas usuales para la seguridad en navegación por alta mar, los barcos deberán tener doble propulsión, ya sea mediante equipos gemelos o, en el caso de un solo motor, llevar un auxiliar fuera de borda suficiente para suplir a la máquina principal. De más está decir que no cualquiera ha de inscribirse en la regata ya que además de ser deportista deberá poseerse una regia lancha o crucero Offshore y alguno que otro pesito para los gastos. La serie de premios y regalos a los participantes es abrumadora; esperamos darla a conocer pronto. Por ahora esta sección recibe las inscripciones de los lectores de PARABRISAS CORSA cuyo status, no dudamos, los obliga moralmente a participar en esta carrera.

UNA TUERCA QUE COSTO 40.000 NACIONALES

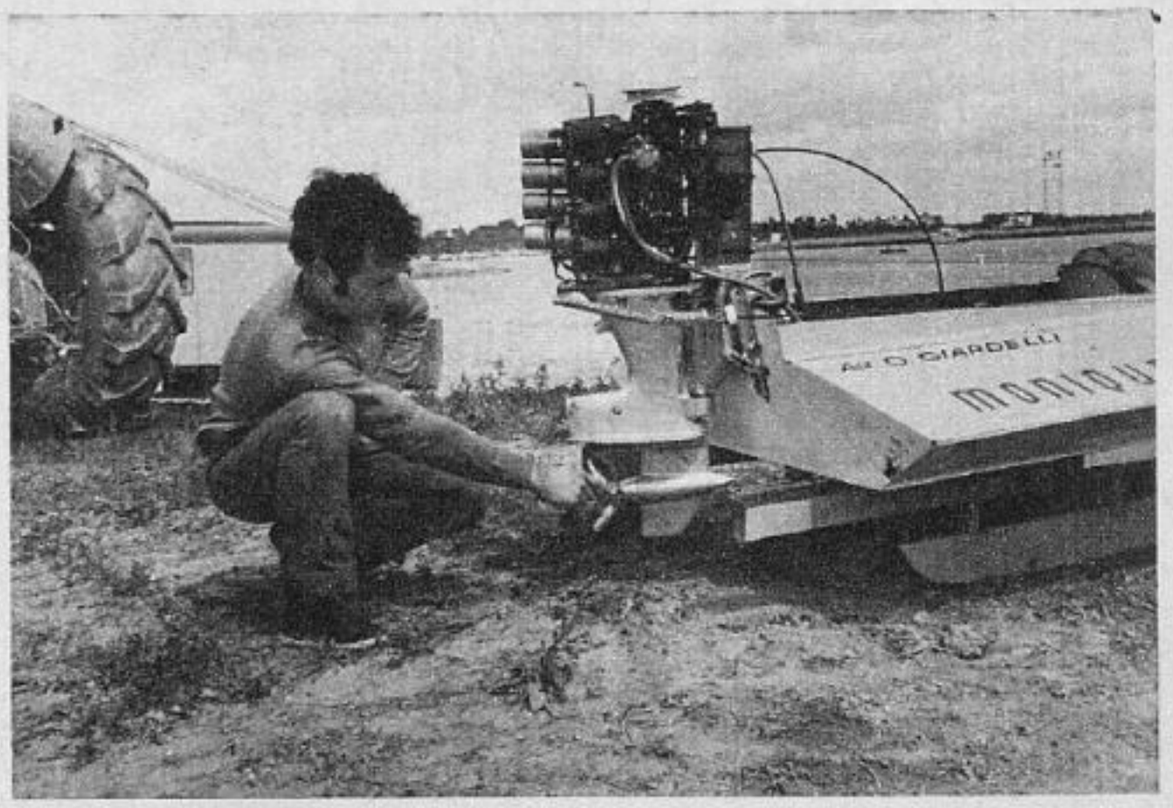
Protagonista: Alfredo Hernandorena con su hidroplano Monique. **"Estaba probando en el Luján para ir a correr al Lago y se soltó la tuerca de la hélice, perdiéndose todo el interior de la columna, es decir, el eje, bomba de agua, engranaje y hélice, lo que representa unos 400 pesos ley."** El fondo del Luján había cobrado otra presa más de las tantas que guarda en su lecho. Para los que se preguntan a menudo cómo son los motores que compiten en esta categoría de hidroplanos OF, digamos que en su mayoría son Mercury 45 ó 50 HP originalmente, pero como la preparación es libre es difícil saber la potencia real. Lo que se hace usualmente es pulirlo bien, ponerle escapes y colocarle un volante rebajado de algo menos de un kilogramo (el original tiene casi dos). El hidroplano de Hernandorena está en unas 7.500 vueltas con la hélice directa de 11 pulgadas de paso.

REAPARECE UNA FULANA

Miguel Angel Battioli corría en Mojarra; sumaba a sus cualidades de piloto las de ser un deportista nato; por eso se vio con pena su alejamiento de las aguas y se ve ahora con placer su reintegro a la troupe de mojarreros, siempre a bordo de un hidroplano que lleva por nombre el de "Fulana", con el número II en estos momentos. **"Vuelvo después de haber estado desconectado por falta de posibilidades mecánicas; se ha formado un equipo de personas que sabe mucho de mecánica; es el equipo BeBiGar Competición."** (El nombre está formado por las primeras sílabas de los componentes: Jorge Bersini, Carlos Biaggini y Jorge García; piloto Battioli.) **"Queremos demostrar que con cariño y sin irregularidades mecánicas se puede llegar a estar en primera línea."** No cabe duda que con el retorno de Miguel Angel Battioli la motonáutica gana no sólo en el aspecto técnico sino en cuanto a la calidad humana de sus integrantes.



Por una mísera tuerca, 40.000 pesos viejos...



El retorno de Miguel Angel Battioli.

TROTANDO POR LA ARENA





No, no es una escena de guerra. Se trata del Willys Hurricane de Castelli trepando un médano. Abajo, izquierda: He aquí la explicación gráfica de por qué Manso utiliza ruedas de avión: porque vuela. Cavallini se divirtió como loco con su Cavaro Brinco. Además, nos llenó de arena. Abajo, derecha: A algunos les hubiero resultado más cómodo correr a pie, ¿o no?

Buggies, jeeps y Citroën corriendo por la arena a la manera de las carreras que se popularizaron en California y a partir de allí por todas las playas de USA y Europa. En Mar de Ajó se realizó la segunda justa de este tipo y el espectáculo fue el esperado. Se seguirá repitiendo





El Auto Moto Club de Mar de Ajó organizó el pasado 31 de octubre su segunda competencia —cuarta para la categoría en lo que va del año— de este nuevo deporte que ha recalado en las playas de la Atlántida Argentina: las carreras sobre médanos naturales.

En esta oportunidad se utilizó el circuito "Los Venados", de unos dos mil metros de extensión, que está emplazado en la zona del Faro.

Luego de los lógicos problemas de interpretación reglamentaria que trae apareada toda nueva categoría, de común acuerdo organizadores y pilotos resolvieron establecer tres categorías: Buggies y Citroën, 4 cilindros doble tracción y 6 cilindros doble tracción.

Luis Cavallini, con su Cavaro Brinco, se impuso cómodamente de punta a punta en la categoría más chica. Segundo se clasificó, con un raro injerto de Puelche con motor Fiat 1500, O. Duf-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



faur. Tercero fue, con problemas de embrague en la largada, el inacabable "Flaco" O. Rolf Juchet: corrió el Puelche oficial.

Las categorías 4 y 6 cilindros se corrieron juntas. Se programaron dos series de ocho vueltas y una final de quince. En la primera serie se impusieron Santiago Bértolo —con un extraño Jeep con motor Tornado 4 cilindros—, tras dura lucha con Miguel Castelli —con Jeep Willys '64 ex USAF, base Ezeiza—. En 6 cilindros, Carlos Larrossia dio cuenta fácil de sus rivales. Es interesante destacar que de haber participado el Cavaro, de acuerdo con los tiempos hechos, se hubiera clasificado segundo en la categoría 4 cilindros.

En la segunda serie Domingo Manso se impuso ajustadamente sobre Luis Etcheber en 6 cilindros. El local Omar Larrondo con preparación de Héctor Gamari, hizo suya la categoría 4 cilindros.

Para la final las cosas estaban muy disputadas. Luis Melón —que no le hace honor al apellido— salió en punta con su Toyota 6 cilindros e impuso el ritmo hasta que la bomba de nafta claudicó en la octava vuelta y comenzó a retrasarse para luego abandonar. Se hizo entonces de la punta Manso y no la abandonó hasta el final.

En 4 cilindros Castelli marcó el camino seguido por el representante de San Antonio de Padua, Daniel Alvarez, y por Gamallo. Al promediar la final, Bértolo, que estaba escalando posiciones, superó a Gamallo. La última variante en las posiciones de avanzada ocurrió en el giro decimosegundo, cuando Daniel Alvarez —de excelente actuación— tuvo que abandonar al quedarse sin embrague.

Muy bueno el espectáculo por lo novedoso y divertido, tanto para los participantes como para el público. Esperamos que se repita. Desde ya, estaremos en la próxima, el 12 de diciembre, en Villa Gesell.

CLASIFICACION

BUGGIES Y CITROEN

10 vueltas

1º	Luis Cavallini	Cavaro Brinco	10	.....	21m 58s 2|5
2º	Oscar Duffaur	Puelche	7	.....	s|t
3º	Osvaldo Rolf Juchet ...	Puelche	6	.....	s|t
4º	"Bubry"	Danny	6	.....	s|t
5º	Alberto Gallo	Citroën 3 CV	6	.....	s|t

CATEGORIA 6 CILINDROS

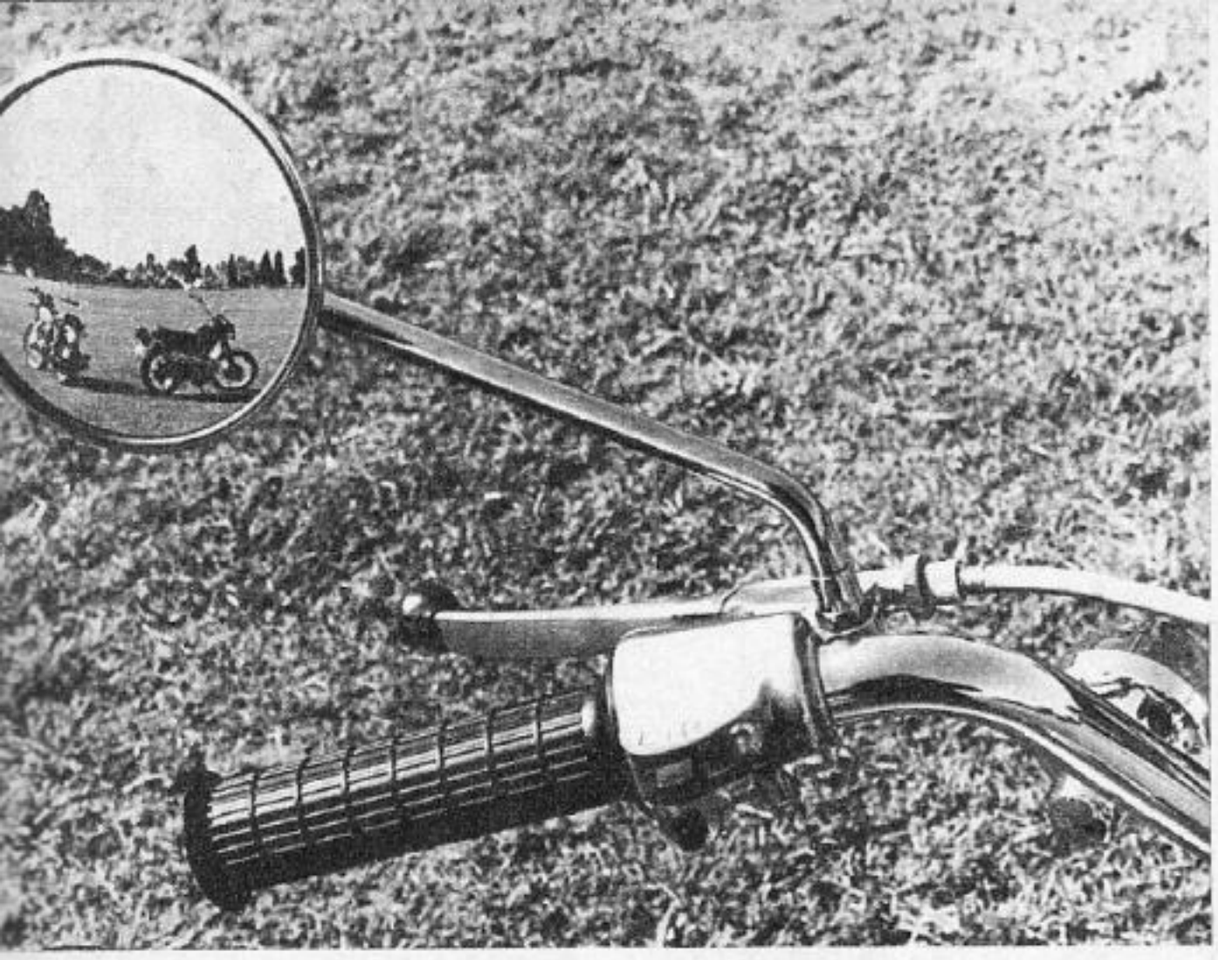
15 vueltas

1º	Daniel Manso	Estanciera	15	.....	33m 02s 2|5
2º	Carlos La Frossia	Baqueano	15	.....	34m 28s
3º	Luis Etcheber	Baqueano	15	.....	34m 38s 2|5
4º	Alberto Pereyra	Jeepon Dodge	13	.....	s|t

CATEGORIA 4 CILINDROS

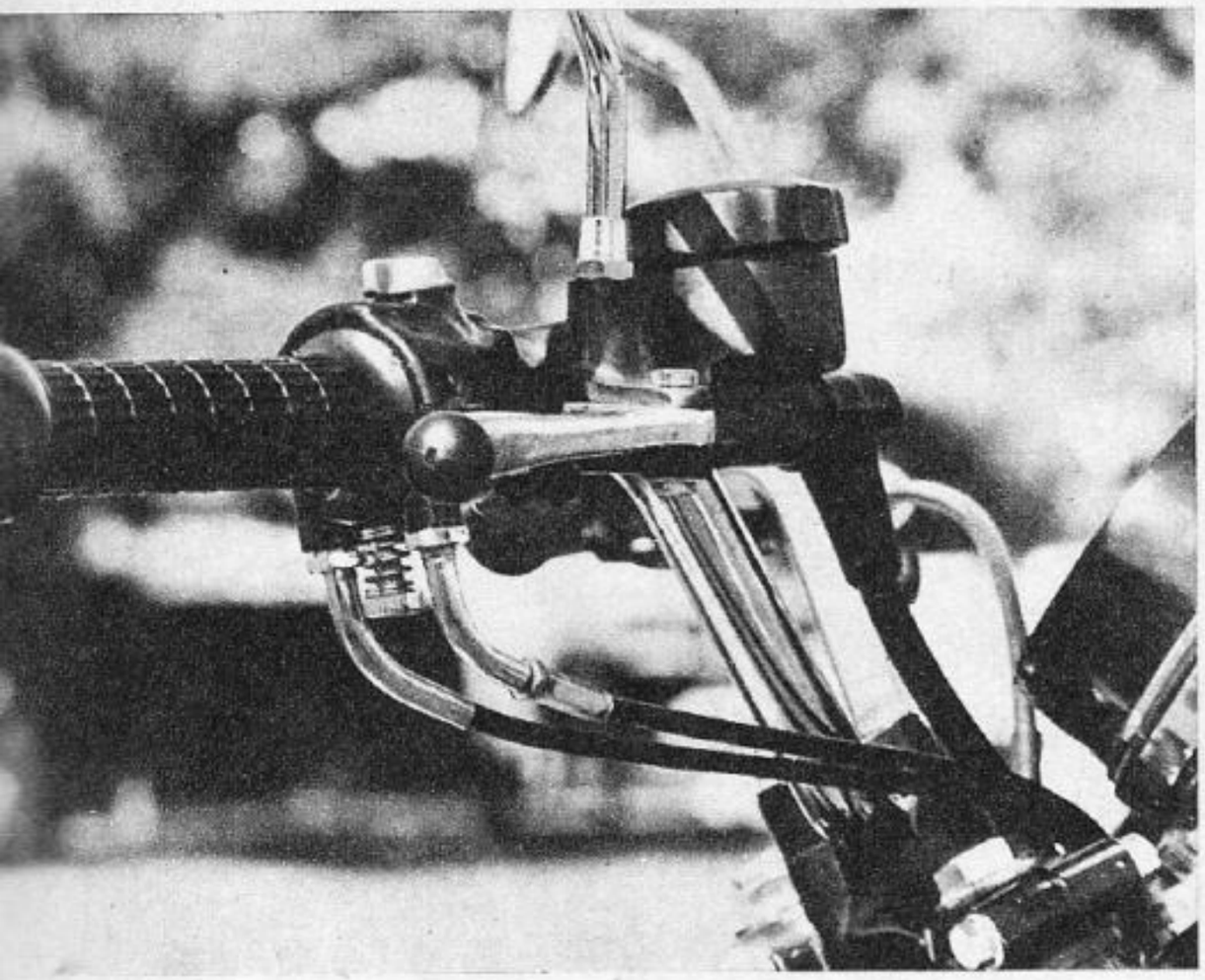
15 vueltas

1º	Miguel Castelli	Willys Hurricane ...	15	.....	34m 47s
2º	Santiago Bértolo	Jeep Tornado	14	.....	s|t
3º	Carlos Denegri	Willys '47	14	.....	s|t
4º	Omar Larrondo	Jeep IKA	14	.....	s|t



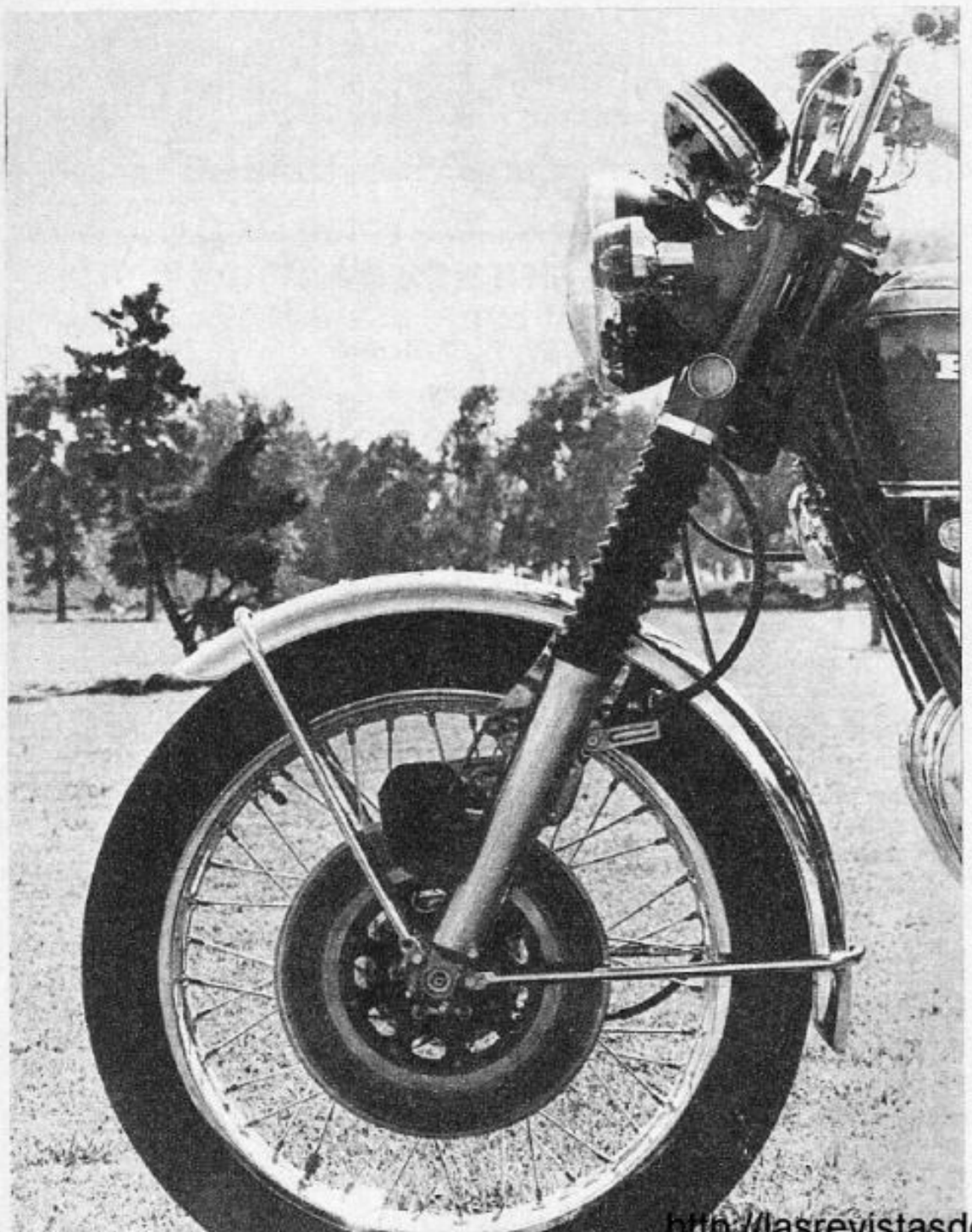
MOTOCICLISMO

EL H
HO



Para la mano izquierda: el botón de arranque, el comando de las luces de viraje y palanca de embrague. Espejo retrovisor panorámico.

El nuevo sistema de acelerador de la 750. Antes, con 4 cables, uno por cada carburador, ahora en un solo cable que comanda simultáneamente los cuatro carburadores, con lo que se facilita enormemente la regulación. En la foto se ven los dos forros de cable, uno para la entrada y otro para la salida, a la polea del manillar. Además se puede ver, al lado del soporte del espejo retrovisor, el receptáculo para el líquido del freno hidráulico y la bomba.



Y también cambió la moda. Las clásicas horquillas de sección cuadrada, que fueron característica notable en todos los modelos de Honda, han sido dejadas de lado por la convencional de sección circular. En la foto, la suspensión delantera de la 750 con su generoso freno de disco con comando hidráulico.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

texto y fotos: ARMANDO J. RIVAS

RIO DE ONDA



De la infinita variedad de modelos que fabrica Honda, solamente tres de ellos son importados por nuestro país: la CB 350, la CL 450 "SCRAMBLER" y la CB 750. Las tocamos y las probamos, algo para no olvidar

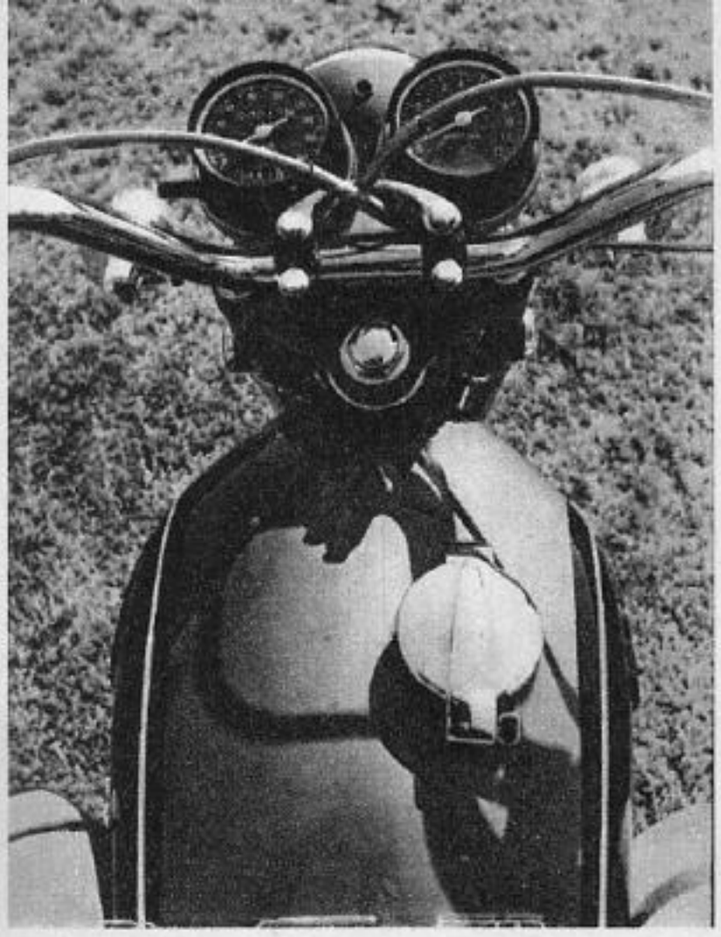
En el mercado internacional de la industria motociclística ya no es ningún secreto el continuo avance de la motocicleta de gran cilindrada, de exquisita técnica y de costo que, en muchos casos, supera al de un automóvil de tamaño mediano. El Japón, desde hace una década convidado de piedra en el festín de las dos ruedas, de los relojes, de las cámaras fotográficas, de los automóviles, las locomotoras y los barcos, no podía estar ausente en este rubro.

Las fábricas japonesas aprovecharon bien el boom de las motos. Para tener una idea digamos que Honda fabrica por año 1.500.000 motos, lo que la coloca no sólo como líder japonés, sino también (y lejos) mundial. Cabe destacar que todas las fábricas europeas juntas apenas llegan a fabricar medio millón de motos por año.

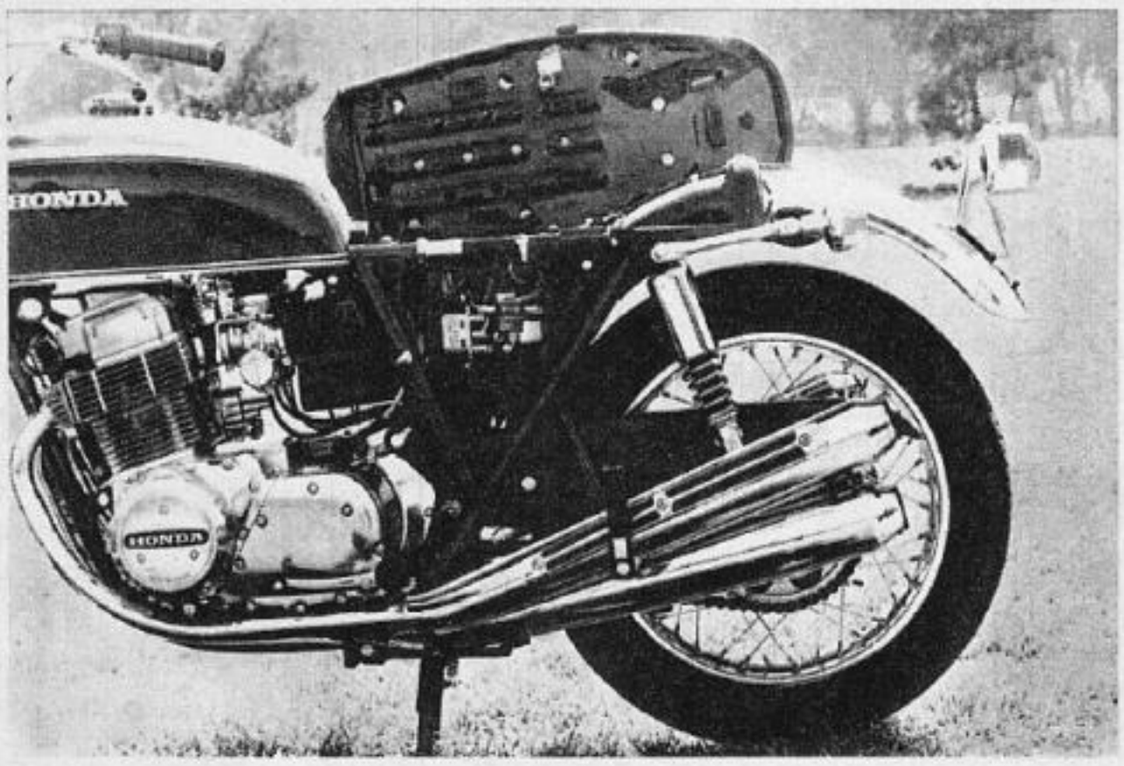
Nuestros motociclistas pueden optar aquí por cualquiera de los tres modelos recientemente importados y que son: la CB 350, la CL 450 "SCRAMBLER" (con doble árbol de levas a la cabeza) y la mayorcita de todas: la CB 750, con el revolucionario freno de disco delantero.

El amante del motociclismo se llevará una sorpresa si espera encontrarse con la línea Honda tradicional. Aunque parezca increíble, en los nuevos mode-

→



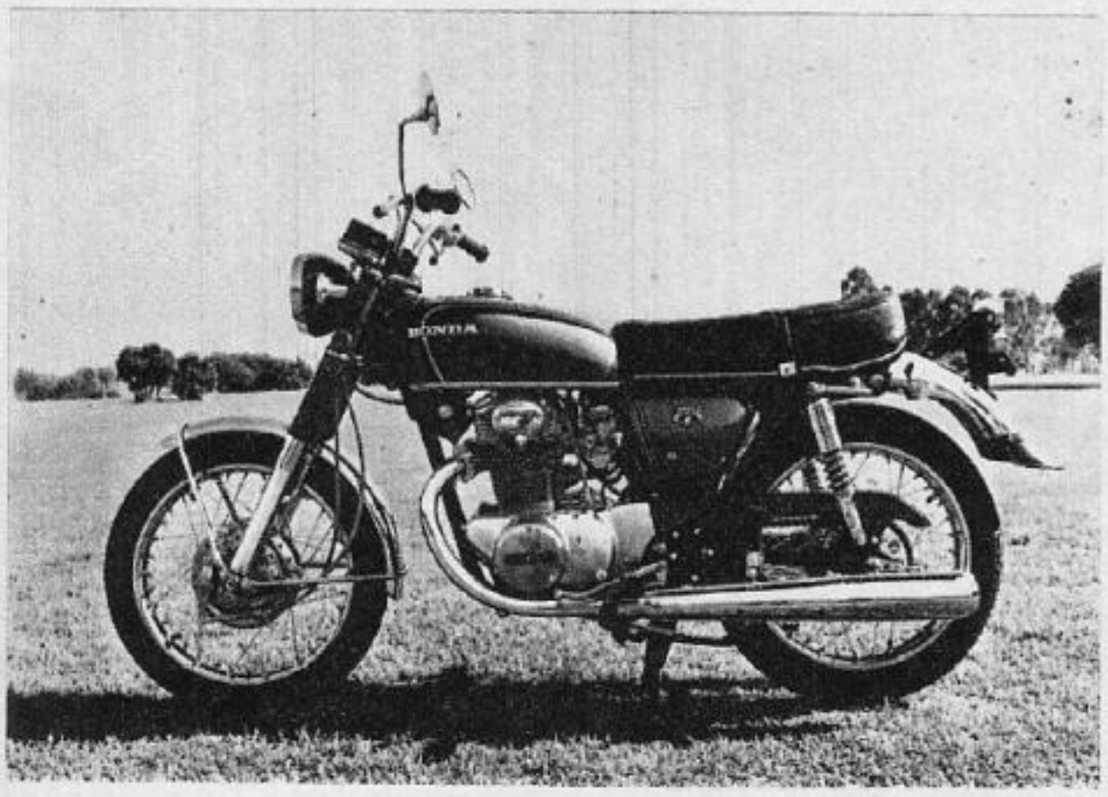
Cuentarrevoluciones, velocímetro con giornalero y luces testigo de contacto y punto muerto. Vale decir, un instrumental más que suficiente para una motocicleta. Tapa de tanque de nafta con sistema "Quick Open".



Cuatro escapes, uno por cada cilindro, para sentir la música de la 750 como si tuviera la orquesta en su casa. El asiento se voltea y aparece un buen lugar para las herramientas. Sacando la tapa lateral se descubre todo el sistema eléctrico.

los hay muy pocos detalles que encuadran dentro de la antigua estructura, especialmente en materia de diseño. Los característicos faros cuadrados, la horquilla, los amortiguadores traseros, los guardabarros y el tanque de combustible han cambiado radicalmente. Un matiz importante que demuestra el afán revitalizador de los diseñadores es el hecho de que accionando el freno delantero se enciende la luz de stop.

Es destacable también que los tres modelos vienen provistos de caja de cinco marchas. Asimismo, el centro de gravedad ha sido ubicado más bajo y desplazado más adelante, condición que las hace sumamente maniobrables y estables (se puede casi llegar al detenimiento absoluto sin necesidad de apoyar el



HONDA CB 350

CARACTERISTICAS TECNICAS

Motor	4 tiempos; árbol de levas a la cabeza; dos cilindros; en aleación de aluminio y refrigerado por aire; dos carburadores Kei-Hin de 28 mm
Cilindrada	325 cm³
Diámetro y carrera	64 x 50,6 mm
Compresión	9,5 : 1
Arranque	eléctrico y a pedal
Encendido	batería y bobina de 12 volts
Embrague	multidisco húmedo
Trasmisión	a cadena
Caja	5 marchas en toma constante
Dimensiones	largo: 2.040 mm; ancho: 775 mm; alto: 1.075 mm
Distancia entre ejes	1.320 mm
Despeje	140 mm
Estructura	tubular de acero
Capacidad del tanque	11 litros
Peso	168 kg
Radio de giro	4,75 metros.
Performance	
Velocidad máxima	172 km/h
Potencia máxima	36 HP a 10.500 rpm
Torque	2,55 kgm a 9.500 rpm
Distancia de frenado	14 metros a 50 km/h
Consumo	45 km por litro a 50 km/h.



HONDA SCRAMBLER CL 450

CARACTERISTICAS TECNICAS

Motor	4 tiempos; doble árbol de levas a la cabeza; dos cilindros, en aleación de aluminio y refrigerados por aire. Dos carburadores Kei-Hin de 36 mm
Cilindrada	444 cm³
Diámetro y carrera	70 x 57,8 mm
Compresión	9 : 1
Arranque	eléctrico y a pedal
Encendido	batería y bobina de 12 volts
Embrague	multidisco húmedo
Trasmisión	a cadena
Caja	5 marchas en toma constante
Dimensiones	largo: 2.080 mm; ancho: 860 mm; alto: 1.155 mm
Distancia entre ejes	1.375 mm
Despeje	135 mm
Estructura	tubular de acero
Capacidad del tanque	9 litros
Peso	188 kg
Radio de giro	4,75 metros
Performance	
Velocidad máxima	172 km/h
Potencia máxima	43 HP a 8.000 rpm
Torque	4 kgm a 7.000 rpm
Distancia de frenado	14,5 metros a 50 km/h
Consumo	35 km por litro a 60 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

pie en el suelo); y sacándola en primera a fondo no hemos notado tendencia alguna a despegar la rueda delantera del piso. Con respecto a la amortiguación podemos decir que es excelente y transitando por las calles de empedrado pudimos comprobar que las vibraciones no son trasmitidas al manubrio, lo que permite conversar a piloto y acompañante sin el característico temblor en la voz.

La aceleración es notable en los tres modelos y más destacable aún en la 750, que probándola tardó en cubrir 400 metros en 12,6 seg. llegando a una velocidad final de 168 km/h; la 450 Scrambler en 13,5 seg. (155 km/h) y la 350 en 13,8 seg. a 151 km/h. En cuanto a consumo realizamos la siguiente experiencia: nos fuimos a Mar del Plata con los muchachos de Carenado que son los importadores, y pudimos comprobar que a una velocidad de crucero de 120/140 km/h, tanto la 350 como la 750 no necesitaron reabastecerse de combustible para llegar a destino, mientras que la 450 debió hacerlo pocos kilómetros después de Las Armas (300 km), no porque consuma más, sino porque posee tanque de menor capacidad que los otros dos modelos. Comprobamos también la comodidad en la posición de manejo, y debido a que el manubrio es regulable es posible adaptarlo al gusto personal de cada uno. El diseño anatómico de los asientos la hace realmente confortable tanto para el conductor como para el acompañante, ya sea en la ciudad como en viajes.

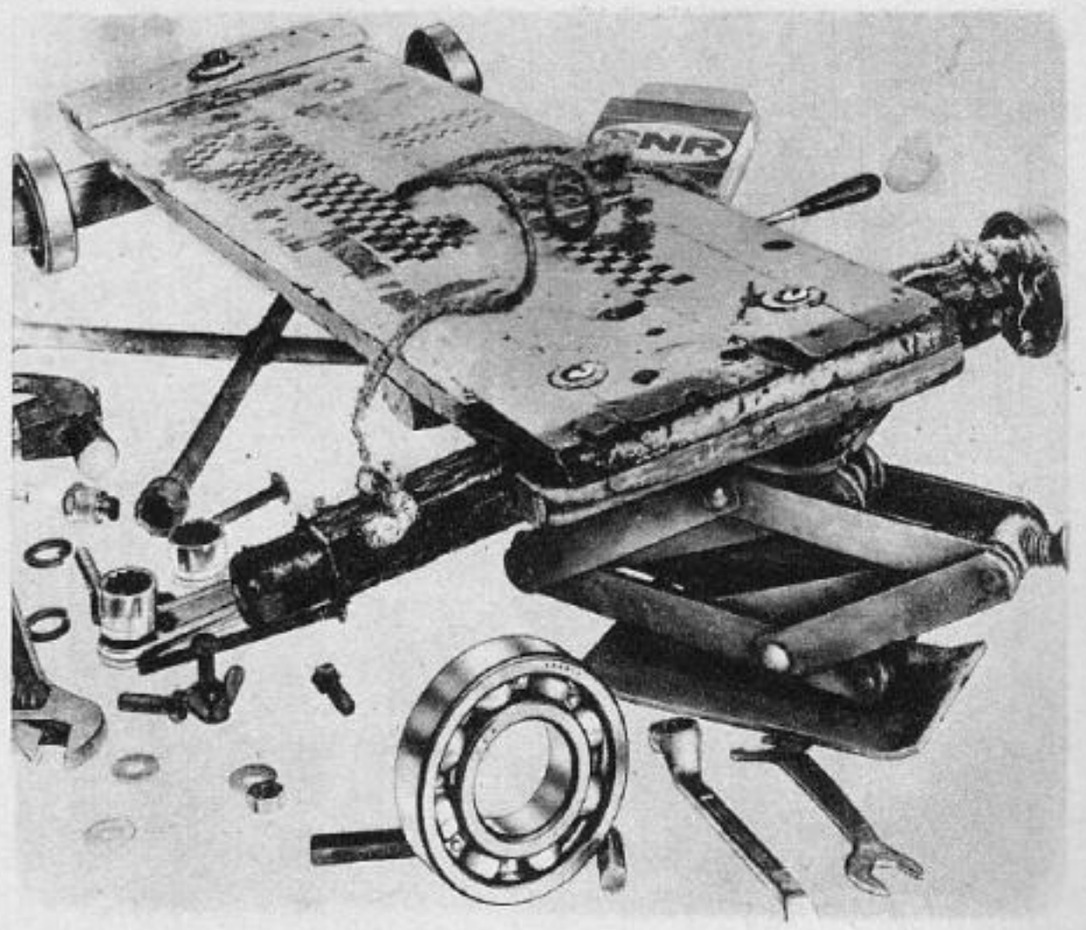


HONDA CB 750

CARACTERISTICAS TECNICAS

Motor	4 tiempos; árbol de levas a la cabeza; 4 cilindros trasversales en línea; en aleación de aluminio y refrigerado por aire; 4 carburadores Kei-Hin comandados por un solo cable
Cilindrada	736 cm³
Diámetro y carrera	61 x 63 mm
Compresión	9 : 1
Arranque	eléctrico y a pedal
Encendido	batería y bobina de 12 volts
Embrague	multidisco húmedo
Trasmisión	a cadena
Caja	5 marchas en toma constante
Dimensiones	largo: 2.160 mm; ancho: 885 mm; alto: 1.155 mm
Distancia entre ejes	1.455 mm
Despeje	140 mm
Estructura	tubular de acero
Capacidad del tanque	17 litros
Peso	218 kg
Radio de giro	5 metros
Performance	
Velocidad máxima	208 km/h
Potencia máxima	67 HP a 8.000 rpm
Torque	6,1 kgm a 7.000 rpm
Distancia de frenado	11 metros a 50 km/h
Consumo	32 km por litro a 60 km/h

Este taller sabe dejar contento a su cliente.



En todos los buenos talleres del mundo se utilizan nuestros rulemanes para brindar el mejor servicio de mantenimiento a todas (o casi todas) las marcas de automóviles... y claro, el cliente muy contento.

Es que, cualquiera sea la marca y modelo del auto (Renault, Citroën, Chrysler, Ford, Chevrolet o Peugeot) hay un ruleman SNR que asegura perfecto funcionamiento.

Adóptelos usted también.

Nuestros distribuidores de todo el país lo asesorarán gustosamente y pondrán a su disposición un amplio stock, que posibilitará la pronta entrega de sus pedidos especiales y urgentes.

RULEMANES

SNR

DE ALTA PRECISION

EXITO EN 1970, SE REPITE AHORA...

SEGUNDO CONGRESO EN LAS ROSAS

El jueves comenzarán los actos que dejarán inaugurado el "2° Congreso Nacional de Automovilismo Deportivo" en la ciudad santafesina de Las Rosas. Contará con una exposición anexa de automóviles de carrera y simultáneamente se realizará un simposio de preparadores y constructores. Se espera superar el éxito del año pasado aportando soluciones y hechos concretos para vencer la actual crisis



Del 25 al 28 de noviembre —o sea, desde este jueves hasta el sábado venidero— se realizará en la ciudad santafesina de Las Rosas el **Segundo Congreso Nacional de Automovilismo Deportivo**, que contará con el complemento del **Primer Simposio de Constructores y Preparadores Deportivos**, la **Segunda Exposición de Automóviles de Competición y Elementos Deportivos** y, culminando los actos, una crrera para las distintas clases de la categoría **Turismo Grupo 2** en el circuito pavimentado de Las Rosas.

La iniciativa proviene nuevamente de una singular institución cual lo es el **Departamento de Automovilismo Deportivo de Las Rosas.** El aval para el seguro éxito de las reuniones lo proporciona el congreso del año pasado, en el cual las diversas corrientes que conforman nuestro automovilismo deportivo convergieron en Las Rosas, logrando algunos hechos tan positivos como, por ejemplo, el logro de un calendario racional para el año en curso.

Pero no sólo se efectivizaron algunas cuestiones de fondo. De entrada se consiguió algo muy importante en momentos de crisis como el actual: la coincidencia física de representantes de las asociaciones de corredores (SP, F-1, F-2, F-4, Turismo, Limitada del 27, TC), de los propietarios de autódromos, del periodismo especializado, de los constructores, preparadores, de las comisiones de concesionarios de las fábricas, de autoridades de CADAD y sus regionales, de los clubes organizadores de carreras, etcétera.

Lograda esta representatividad, se pusieron sobre el tapete los temas más candentes buscando **soluciones y hechos concretos**, que por sobre toda otra consideración es lo que reclama urgentemente el momento que nos toca vivir.

De un año a esta parte, lamentablemente, las condiciones en las que se debate nuestro automovilismo no sólo no han mejorado —salvo en el plano internacional— sino que se han deteriorado aún más. Es entonces este segundo encuentro de una importancia fundamental.

Y los rosenses, capitaneados por el múltiple Uber Maccari, han dispuesto todo para que la trascendencia de el de este año supere al anterior. El temario a tratarse seguramente no podrá soslayar ítems tan importantes y controvertidos como la ayuda estatal al deporte y su canalización, la vigencia de las diversas fórmulas y sus respectivos reglamentos, el borrador de un calendario verdaderamente racional y justo en el que se contemple cabalmente los méritos de cada organizador para el otorgamiento de las fechas, el apoyo que necesitan y merecen las fórmulas llamadas promocionales, etcétera.

Por otra parte, el Simposio de Constructores y Preparadores dará oportunidad a los concurrentes de participar activamente de las clases magistrales en las que aquéllos responderán luego a los interrogantes sobre el tema que se les planteen. La exposición dará lugar a que el público en general tenga directo acceso a las máquinas que protagonizan el devenir de la actividad. En recuadro aparte damos la cronología del programa oficial.

Desde ya se cuenta para este año con figuras del plano deportivo, entre las que sobresale Juan Manuel Fangio, que ha prometido su asistencia. Y además, como cosa muy importante, con el reconocimiento de la CADAD, cuya cabeza, el ingeniero Eduardo Riccotti, es personalmente solidario con la idea que inspira al congreso.

PROGRAMA OFICIAL 2° CONGRESO DE LAS ROSAS

25 DE NOVIEMBRE DE 1971

18,30 horas: Inauguración oficial de la "2ª Exposición de Automóviles de Competición y Elementos Deportivos"

19,00 horas: Ingreso del público a la Exposición y copa en honor de los invitados a cargo de la Dirección de Turismo, Recreación y Deportes Municipal.

21,30 horas: Reunión bailable.

26 DE NOVIEMBRE DE 1971

10,00 horas: Inauguración del Congreso Plenario. Presentación de autoridades. Información del mecanismo a realizar. Mociones de los congresistas.

15,00 horas: Constitución de los diversos paneles. Preparación de los distintos niveles sobre hechos concretos, para lograr objetivos positivos.

18,30 horas: Simposio y mesa redonda con clases magistrales a cargo de preparadores y constructores.

21,30 horas: Reunión bailable.

27 DE NOVIEMBRE DE 1971

10,00 horas: Plenario general Lectura de los despachos de los paneles.

11,00 horas: Discusión libre de los temas.

13,00 horas: Almuerzo criollo en el Club A. Almafuerte en agasajo de los expositores, congresistas e invitados.

21,30 horas: Gran fiesta de gala con la elección de la "Reina del Congreso".

28 DE NOVIEMBRE DE 1971

10,00 horas: Pruebas de clasificación Turismo Grupo 2

13,30 horas: Comienzo de la reunión de Turismo Grupo 2.

20,00 horas: Sarao y entrega de premios. Fin.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Hecho a su gusto por un escocés.

Pruébelo

WHISKY

ROYAL COMMAND

INDUSTRIA ARGENTINA

MUY AÑEJO

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

FABRICANTES
DESTILERIAS SEAGER - STOCK -
DEBRISE (ARGENTINA) S. A.
RUDD, P. A. B. ELIZALDE 661-69
CIUDADELA (F.N.G.F.S.)

CONT. NETO 1 LITRO - G. 40°

V.A.S.E. S.P. CERT. N° [illegible]

ANALISIS TIPO N° [illegible]

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

INDUSTRIA ARGENTINA

Aquí empiezan a difer

Existen símbolos que identifican a una raza especial de autos.

Una raza de autos bellísimos, nobles, puros, apasionantes.

Tan distintos que forman una clase aparte.

El Torino es uno de esos pocos autos en el mundo y único en el país.

Tiene todas esas cosas excepcionales que hacen del verdadero auto deportivo algo tan bueno de manejar.

Su corta historia demuestra que será un clásico.

Esa clase de autos que el tiempo tiende a valorizar.

TORINO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

enciarse ciertos autos.



Motor Tornado 6 cilindros árbol de levas a la cabeza, 3.770 cm³, 160 HP/4.300 RPM (TS) 185 HP/4.500 RPM (GS) - Caja ZF - Frenos delanteros a disco y traseros a tambor con válvula antibloqueo - Suspensión delantera independiente con resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos de doble efecto y barra antivuelco - Suspensión trasera, eje rígido controlado por 4 barras reactoras con resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos de doble efecto - Velocidad máxima: TS + de 175 km/h. GS + de 195 km/h.

IKA RENAULT

Usted es la Nueva Fuerza

La Nueva Fuerza está integrada por gente joven, políticamente independiente, acompañada por los que dentro de los ex partidos tenían una mentalidad moderna y que han puesto sus experiencias al servicio de nuestras inquietudes.

Pero la Nueva Fuerza no es una suma de partidos pre-existentes, sino una idea original que toma experiencias válidas desechando los lastres del pasado.

Hoy somos muchos los que deseamos la plena vigencia de la Constitución Nacional, el control activo del Estado que preserve la competencia, la estabilidad en los precios, para que nuestros ahorros no sean devorados por la inflación. Somos muchos los que estamos dispuestos a resolver los problemas fundamentales del país actuando según nuestras propias ideas, para terminar con los fracasos y las ideas perimidas.

Hacer crecer esta Nueva Fuerza es la única manera de que el país conquiste el destino de grandeza que sus posibilidades permiten y su gente merece.

Le pedimos nos envíe el cupón adjunto respondiendo las preguntas del cuestionario. Cada respuesta tiene gran importancia para nosotros. Nos pondremos enseguida en comunicación con Ud. si desea agregar sus datos personales.

Usted es la Nueva Fuerza porque su respuesta es parte de una acción por la gente, por el futuro, por el bienestar de todos. Nosotros somos una Nueva Fuerza porque sabemos escuchar, porque sabemos que sus inquietudes son parte integral de nuestras soluciones.

Responda por usted, responda por todos, sea protagonista de su Nueva Fuerza.

Envíe el cupón a:
Diagonal Roque Sáenz Peña 740
Piso 6° B Capital Federal

Comisión de relaciones de la Nueva Fuerza

1. Qué espera de la Nueva Fuerza?

_____

_____

2. Quiénes deben integrarla?

_____

_____

3. En qué lugar del país debe organizarse primero?

_____

_____

4. Quiénes deben ser sus líderes?

_____

_____

Nombre _____

Apellido _____ Edad _____

Dirección _____

Loc. _____ Tel. _____

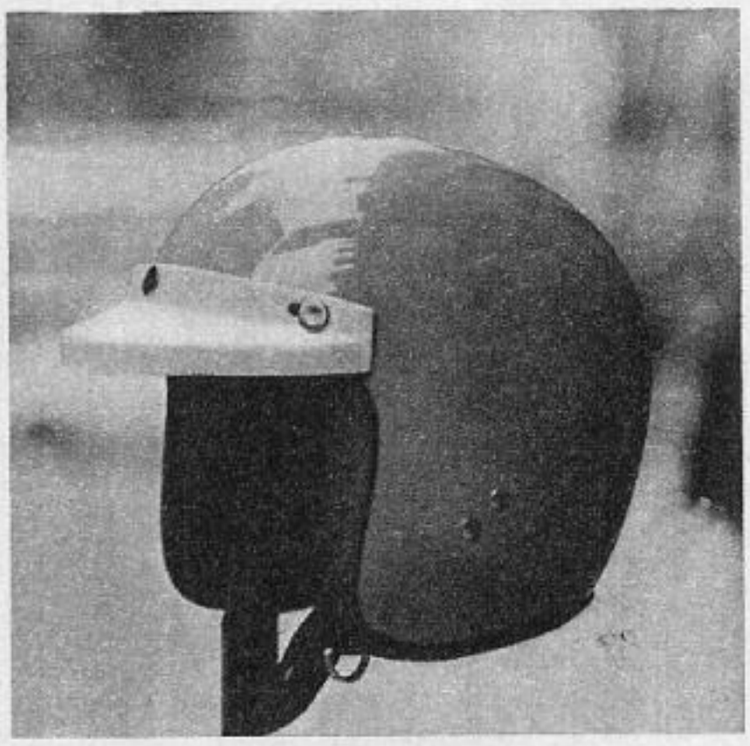
Haga crecer la Nueva Fuerza

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

La vidriera de Corsa



Carpa "Pionero" modelo Familiar, base de 3,40 x 2,80 m, para seis personas. Tiene sobretecho, piso de plástico y ábside guardaequipo. Al contado vale $ 820: en Náutica Flores, Rivadavia 6556, Capital.



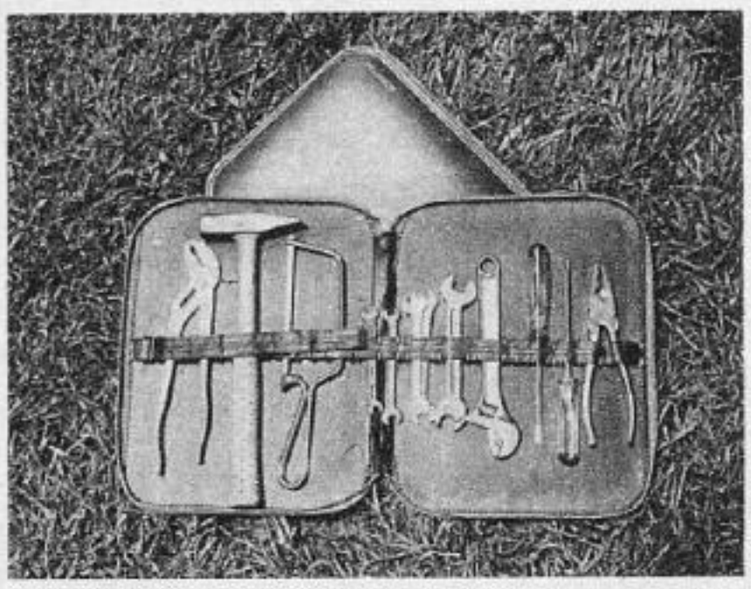
Casco industria nacional, envolvente. En varios colores. En Esusen Argentina, Paraná 734, Capital, por $ 135.



Campera reversible de nylon impermeable con capucha y relleno de poliéster. Ideal para náutica y camping por su reducido peso. En Bordiga Vacaciones, Av. San Martín 4180, Capital, por $ 135.

Estuche de fino cuero con herramientas Peugeot importadas. Para llevar en el automóvil: pinza pico de loro, pinza común, martillo de mango plástico, sierra, destornilladores convencional y "Parker", llave ajustable de 8" y seis llaves de boca fija. En Guinard y Cía., Marcelo T. de Alvear 628, local 33, Capital, y ferreterías importantes de todo el país.





Chinchorro "Kity" para propulsión a remos, motor de 5 HP o vela (adaptándole caja de orza y palo). Con compartimientos estancos que lo hacen insumergible, herrajes de bronce cromado, está realizado en plástico reforzado. Mide 2,56 m de eslora, 1,34 m de manga por 0,52 m de puntal y cuesta $ 900: en Náutica Flores, Rivadavia 6556, Capital.

¿ QUE LE PASA

EL GALLEGO ESTA TRISTE

La abulia lo invadió a Cupeiro en los últimos tiempos. Ahora ya tiene el esperado SP, pero a pesar de ello no está muy definido su panorama en la categoría para 1972. Probablemente correrá nada más que en TC. La temporada, Monguzzi, el motor de cinco litros y varias cosas más

por JULIO F. PEREZ BALBI
fotografías de Alfredo Albornoz



La cola trasera lleva unas aletas tipo pescado como el Porsche 908 Mk. III. Por la distancia entre ejes y su aspecto general es parecido a dicho modelo de la marca alemana



" . . . Mirá, GM no nos apoya en absoluto; en 1968 todos los autos se preparaban dentro de la fábrica; en este año no hubo triunfos y hay 5.000 unidades en las playas de la fábrica sin poderse vender . . ."

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

A AL GALLEGO?





"Estoy cansado de lidiar todo el día con autos de carrera, te pasás las 24 horas pensando en el tornero que no te entrega los bujes, que aquel otro te falló con tal o cual cosa, gastás guita como un cochino y si hacés un balance del capital que tenés invertido llegás a la triste conclusión de que es conveniente meterlo en otra cosa, y que además te acarrea menos problemas..." Exageraciones más, exageraciones menos, las quejas de Jorge Cupeiro son problemas que fueron cosa de todos los días y que enriquecieron al **Gallego** durante los últimos diez años. Y si bien su campaña durante este año puede considerársela positiva (aún comparándola con anteriores temporadas), 1971, por lo menos en su última mitad, fue signada por una falta de entusiasmo por parte de Cupeiro que lo llevó a correr poco, y casi exclusivamente en Turismo de Carretera. Lo poco competitivo que resultó el Baufer para con sus pretensiones (aunque segundos o terceros puestos en las carreras de SP hubiesen sido cosa muy común para Cupeiro de acuerdo al actual panorama de SP), la inestabilidad de las carreras, el problema institucional de nuestro automovilismo fueron algu-

→



Campeones
con
CHAMPION



ACUMULADORES
CHAMPION
EL CAMPEON
DE LOS ACUMULADORES

...y BUJIAS
CHAMPION
QUE PREFIEREN
LOS CAMPEONES

CHAMPION S.A. CORDOBA 2756 - BUENOS AIRES

nos de los factores que intensificaron aún más la abulia que le atacó a Cupeiro en los últimos seis meses.

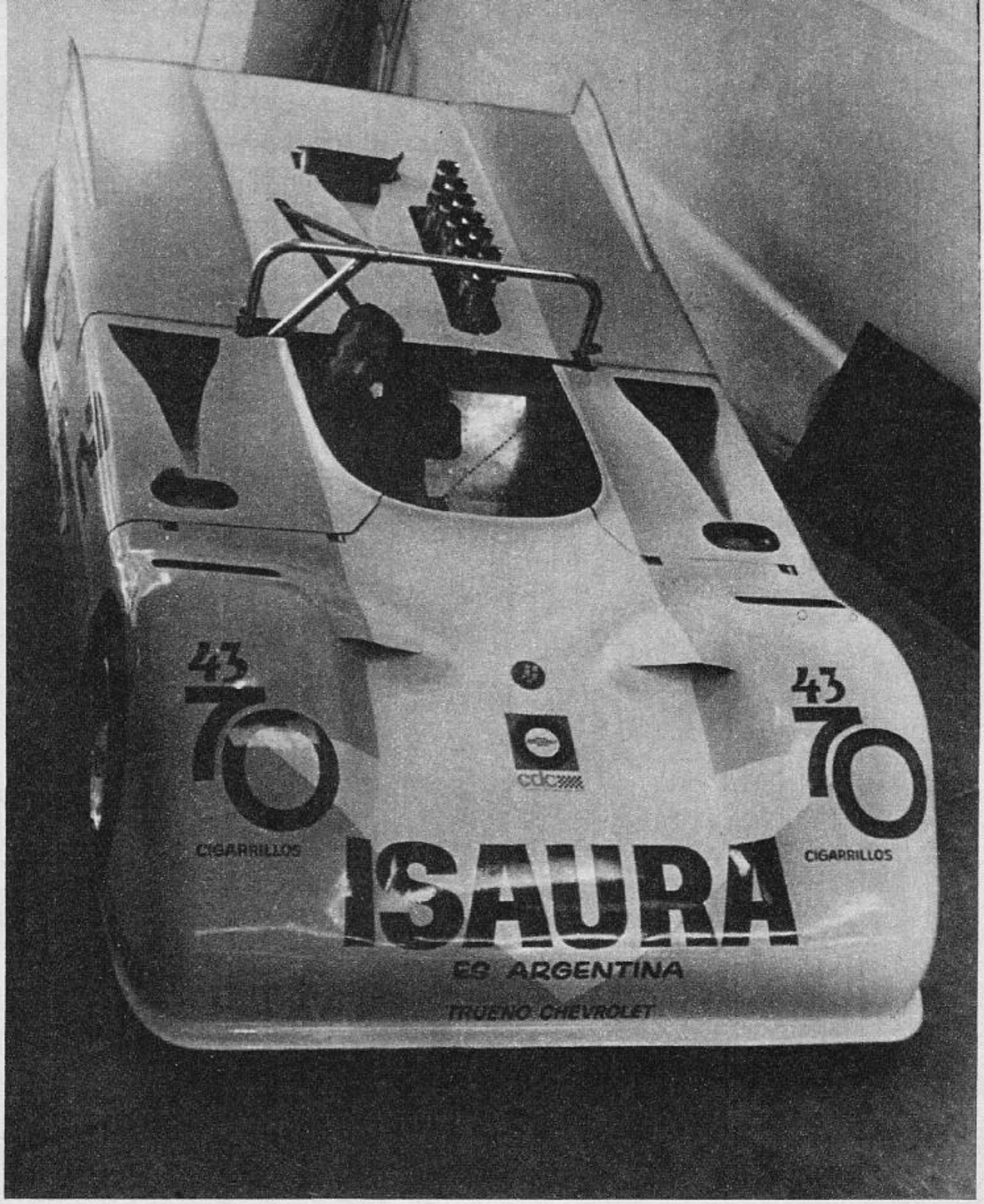
"...Además, en nuestro automovilismo no se puede predecir lo que pasará el año que viene, yo no tengo ni la menor idea de lo que podré hacer, aunque supongo que me dedicaré nada más que a TC con uno o dos mecánicos en mi taller, y nada más, sin grandes problemas..." Sin grandes problemas: eso, evidentemente, TC puede ofrecerlo. Pero también es cierto que Turismo de Carretera para Jorge Cupeiro tiene que ser una variante comercial más dentro de su negocio, donde prioridad uno es SP, categoría para la cual Cupeiro es uno de los pocos pilotos aptos para conducir en serio y, lo que es más importante, uno de los pocos hombres capaces de presentar un auto como Dios manda.

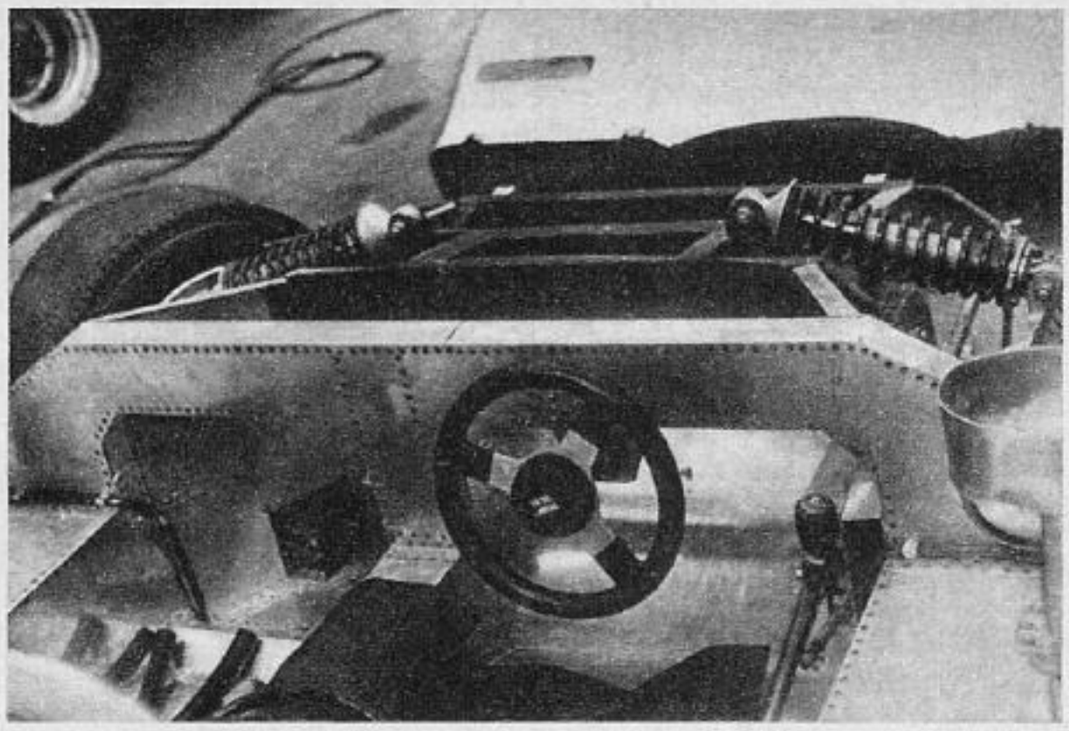
Hace unas dos semanas atrás entró al taller de Cupeiro, por primer vez, el Trueno Chevrolet, flamante y esperado SP que construyó Steven. Inmediatamente los colaboradores del Gallego montaron el Chevy siete bancadas desarrollado por los ingenieros Rochat y Del Río, y comenzaron con la interminable tarea de conectar mangueras, instalación eléctrica y mil y un detalles más para probar, cualquier día de esta semana en Maggiolo, por la inoperabilidad del autódromo porteño.

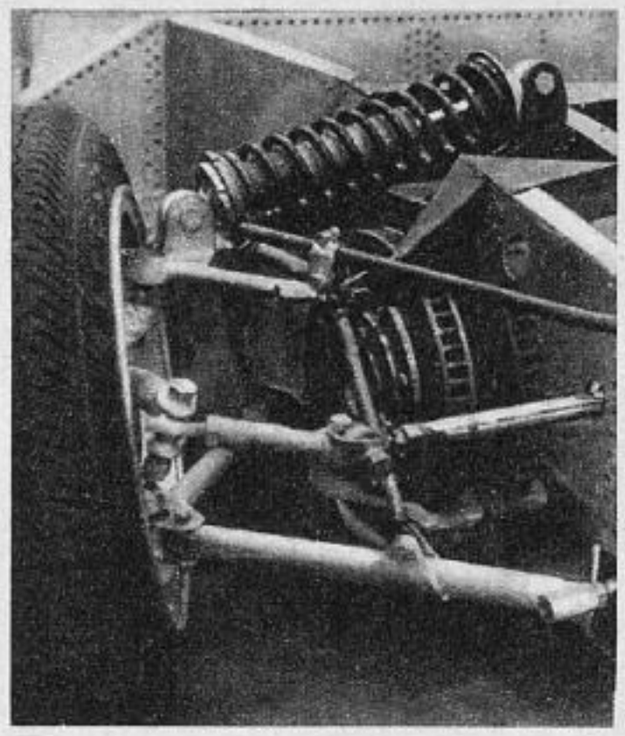
Es evidente que la calidad técnica de este auto, la potencia de los motores de Cupeiro, harán del Gallego un hombre de punta en las dos o tres carreras que restan de esta temporada, y en una de ésas, si el auto anda tan bien como Cupeiro y todo el mundo supone, hace que el entusiasmo retorne a la anatomía del Gallego. En honor a la verdad, ni el mismo Cupeiro sabe qué pasará con el flamante Trueno SP; solamente las carreras de SP de este año y la internacional de Balcarce, sin puntaje para el mundial de marcas, son el destino inmediato y definido del auto; de ahí en adelante nadie lo sabe.

Con respecto a la temporada, existe la posibilidad de que Cupeiro corra junto a Angel Monguzzi el Porsche que le ofrecieron al cordobés, y si por hache o por be esta pareja no se concreta, el club YPF —de maduro se cae— le ofrecerá algún SP; a pie no se quedará. En cuanto a la carrera de Balcarce, **"le montaremos el mismo motor que en los actuales SP; el Chevrolet no se puede agrandar mucho más de 4.000 cm³..."**.

En síntesis: Cupeiro no está muy entusiasmado actualmente con el automovilismo ni con lo que le puede ofrecer. No quiere saber nada de mantener tres autos (un SP, un F-1 y un TC), cosa que es bastante lógica por lo complicado, aunque se concrete el calendario propuesto por Riccotti. Por lo tanto, es muy posible que devuelva su Trueno Sprint de F-1 a Cigarrillos 43/70, propietario del auto, y mantenga su Chevrolet Super para TC. Sobre el SP todavía no hay panorama definido, 1972 lo dirá.







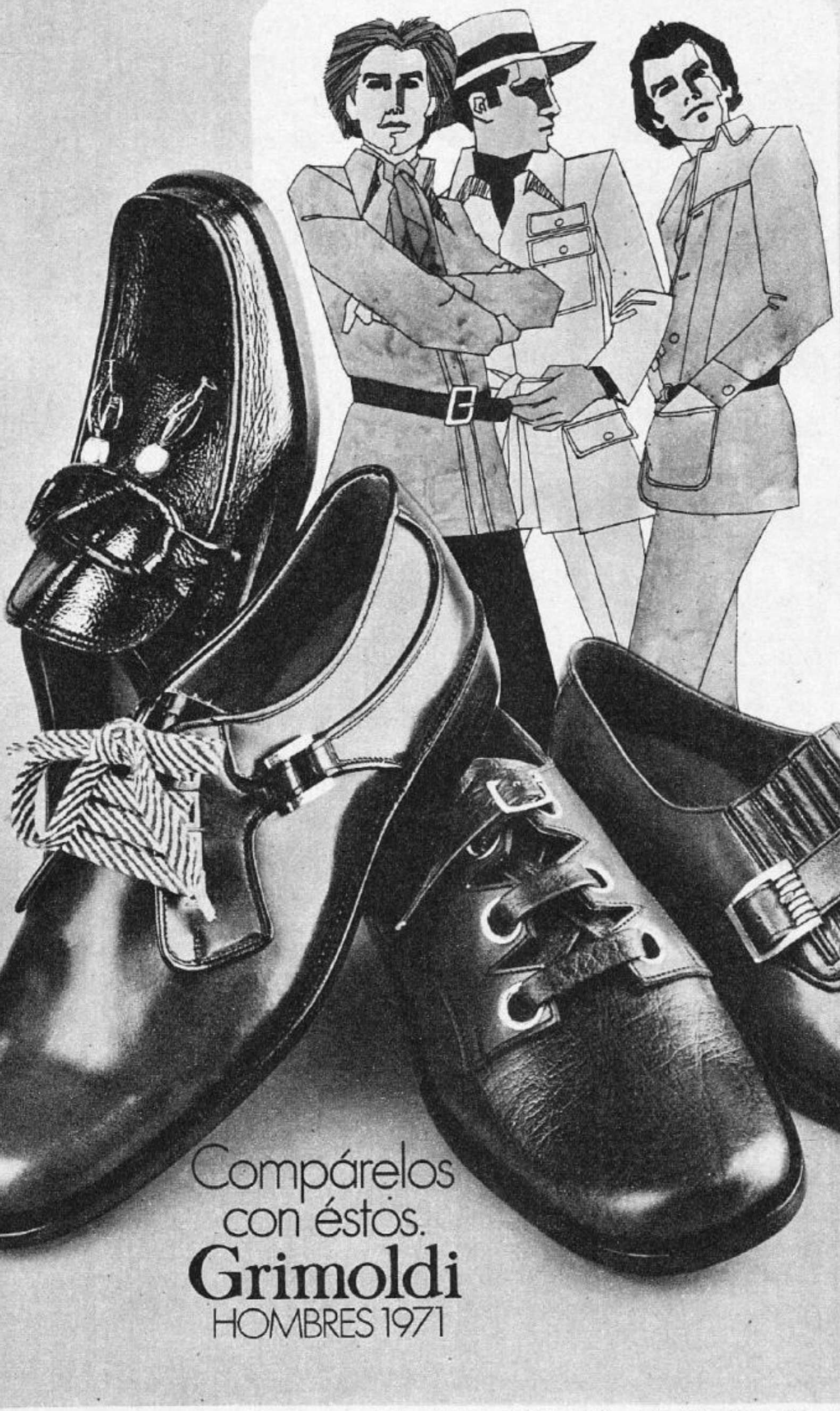
Sentado sobre el Trueno Chevrolet, quizá el auto más moderno de todos los que tuvo en su campaña.

El Trueno Chevrolet es diseño del ingeniero naval Faletty, quien le fue presentado a Horacio Steven por Pedro Campo. El chasis es monocasco acajonado, técnicamente el último grito y la primera vez que Competición S.A. construye un auto bajo esta sistematización.

Frenos delanteros interiores, amortiguador espiral de accionamiento casi horizontal, soluciones muy 1972.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Tiene puestos zapatos 1971?



Compárelos con éstos.

Grimoldi

HOMBRES 1971

Florida 251 y 834 - Santa Fe 1680 - Suipacha 121 - Rivadavia 6782 y 11416 - Cabildo 2162 - Callao 52 - Boedo 832 - San Juan 2334 - Uruguay 66, San Martín - 9 de Julio 1229, Lanús - Laprida 388, Lomas de Zamora - Rivadavia 160, Quilmes - San Martín 376, Luján - San Nicolás 641, Pergamino - O'Higgins 83, Bahía Blanca - San Martín 2544, Mar del Plata - Mitre 143, Salta - Muñecas 118, Tucumán - 9 de Julio 32, Córdoba - Córdoba 1067 Rosario - San Martín 2228, Santa Fe - Av. San Martín 1374, Mendoza - Rivadavia 120, Este, San Juan - Locales concesionarios: Av. San Martín 2367, Capital - Av. Dr. Ignacio Arieta 3160, San Justo (Pcia. Bs. As.) - Boulevard de Mayo 125, Ramos Mejía - Triunvirato 4618, Capital. - Adheridas a COMPAÑIAS DE CREDITOS PERSONALES Y BANCARIOS, ...*y en las mejores zapaterías del país.*

Grimold

la marca del medio p

ACTUALIDAD INTE

ITALIA - FIAT 850

La bastante popular versión sportiva del modelo 850, que ha obtenido un éxito notable tanto en Italia como en el extranjero (360.000 unidades, de las cuales el 54 % se ha destinado a exportación) ha sufrido modificaciones parciales de carrocería que embellecen su aspecto general. La parte delantera presenta ahora cuatro faros, cosa que además de componer bastante mejor la estética del sector delantero, asegura mejor visibilidad, especialmente durante la noche, momento que —vaya uno a saber por qué— todo el mundo aprovecha para encender las luces. Resulta la nueva cupé más estable que la versión precedente, ya que se ofrece en suspensiones totalmente independientes, un centro de gravedad más bajo (bajó un tanto así, más o menos) y una mejor relación trocha/distancia entre ejes. Complementan sus virtudes una buena distribución de peso, los neumáticos radiales sobre llantas de base más ancha y el óptimo comportamiento aerodinámico. El motor es el conocido 903 cm³, 52 HP que permite superar los 145 km/h.





MAS DE ITALIA - ALFA ROMEO GT 2000

Complementando la línea de dos litros, Alfa Romeo incluye su tradicional modelo típicamente GT, con el nuevo motor de 2 litros. Deriva de la 2000 GT/Am, campeona de Europa en 1970 en su subclase y goza de toda la experiencia de la 1750. En el caso que ilustra la foto, se trata del modelo GTV —con V de veloce— cuyas características fundamentales son las siguientes: el motor presenta cámaras de combustión hemisféricas; válvulas a la cabeza con dos árboles de levas idem; conductos de aspiración y escape estudiados de manera que el llenado de cada cilindro sea completo y el flujo de gas instantáneo; dos carburadores doble cuerpo. Es decir, todo clásicamente Alfa, incluidos los 195 km/h. de velocidad máxima.

DE USA PARA TODO EL MUNDO

Los editores de la revista norteamericana que se copia todo de nosotros —Road & Track— han publicado los resultados de la encuesta que determinó cuáles son los diez mejores autos del mundo. En la lista aparecen dos modelos de Mercedes Benz y ninguno de los autos más caros americanos o ingleses. En total, hay cuatro autos alemanes en la lista, dos italianos, uno inglés, uno francés, uno americano y uno japonés. En orden alfabético y a la vez en el orden que determinan las columnas de las fotos anexas —o sea ver primero la de la izquierda, de arriba hacia abajo y luego la de la derecha, mirando ídem— éstos son los autos elegidos: BMW 3000 CS; Chevrolet CAMARO 350 SS; CITROEN SM; DATSUN 240Z; FERRARI 365 GTB/4; JAGUAR XJ6; LAMBORGHINI MIURA SV; MERCEDES BENZ 350 SL; MERCEDES BENZ 300 SEL 6.3 y PORSCHE 911. El más barato de todos es el Camaro, que está en los 6.000 dólares —alrededor de seis millones de pesos— y el más caro es el Ferrari 365 GTB/4, que cuesta más de 10.000 dólares, o sea más de 10 palos, para hablar clarito. ¿Se fijó qué poca gente anda en Ferrari, últimamente . . . ?

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ERNACIONAL













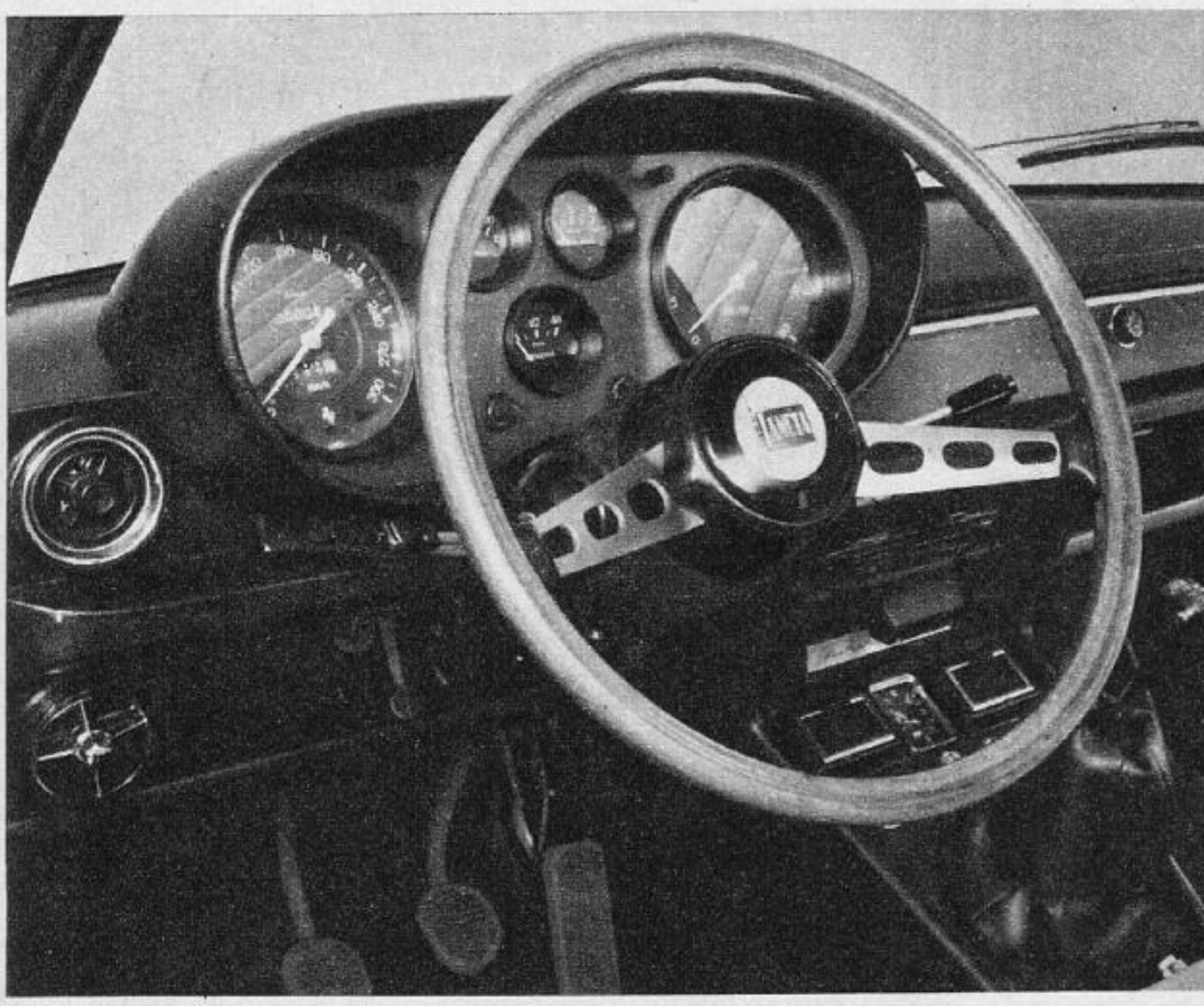














FORD

CAMPEONATO EUROPEO DE PILOTOS DE TURISMO

El triunfo de Dieter Glemser en el Campeonato Europeo de pilotos de Turismo significó una temporada sumamente positiva para la Ford-Colonia, que es la fábrica que participa directamente en el Torneo con los Ford Capri RS. Por su parte, Jochen Neerspach pudo exhibir ante los directivos de la empresa alemana una amplia sonrisa y un título muy codiciado por las fábricas de toda Europa. Neerspach (32 años), a quien conociéramos en nuestro país en ocasión de la ya lejana temporada de F-3, fue luego piloto oficial de Ford a bordo de los GT-40 y despuntó el vicio por otro lado con el Porsche 2,2.
En 1970 se vislumbró la posibilidad de éxito para el Capri. El año '71 se presentó muy reñido para la especialidad. Para el Capri se sucedieron los triunfos, entre los que se incluye las 24 Hs. de Francorchamps, la carrera más importante del calendario. para las fábricas. En vista del éxito, el programa del '72 se ha trazado sin estar definido en forma total. La parte deportiva de Ford-Köln piensa continuar con sus 17 mecánicos, los 2 ingenieros, 2 secretarios y Neerspach en vivo y en directo. Se estima que intervendrán en la Targa Florio y Nürburgring con los Capri RS Grupo 2, de donde saldrá la interesante confrontación entre los autos de Turismo con los GT. En este momento, un Capri RS anda más fuerte que un Porsche 911. Además, se desarrollará el motor del RS llevado a 2940 cm³, se mejorará la potencia —actualmente en el orden de los 300 HP— estimándose arribar a los 305/HP en mérito a las modificaciones en las cámaras de combustión y en la admisión. Independientemente de lo precitado, Ford-Köln está en estrecha colaboración con la Weslake a fin de desarrollar el motor V-12 de 3 litros para intervenir en prototipos o en monopostos, según el enigmático decir de Neerspach, con el que piensan participar en los Campeonatos Mundiales mayores.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¡Y DALE CON ITALIA!

AHORA LE TOCA A LANCIA

En el 53º Salón del Automóvil de Turín, Lancia presentó como novedad absoluta la Coupé 2000 HF carrozada por Pininfarina. Si bien no ha cambiado sustancialmente su aspecto exterior, la novedad radica en la adopción de la inyección electrónica Bosch para alimentar los cuatro cilindros en lugar del tradicional carburador doble cuerpo. Tal modificación en cuanto al sistema de alimentación permite incrementar la potencia hasta 125 HP (a 5.800 rpm) contra los 115 anteriores en la 2.000 a carburadores. Además, y como resulta evidente, un mejor llenado de las cámaras de combustión, lo que produce combustiones más completas y por consiguiente un mayor control sobre las emisiones nocivas del escape.

La instalación interior contempla los más exigentes gustos ya que la calidad de terminación y la cantidad de instrumental satisface hasta a aquellos que siempre encuentran el pelo en la sopa.

La caja, de cinco marchas, permite alcanzar las siguientes velocidades: en 1ª, 50 km/h.; en 2ª, 77 km/h.; en 3ª, 116 km/h.; en 4ª, 162 km/h.; en 5ª, más de 190 km/h. (tirando siempre los cambios a 6.000 r.p.m.).

Y ya que de Lancia estamos hablando, nada cuesta decir que la actividad deportiva en rallies internacionales tuvo feliz final para Lancia.

Los pilotos de la "HF Squadra Corse Lancia" se han adjudicado el campeonato Mitropa —hablamos de Sandro Munari y Mario Mannucci— siendo a la vez los únicos italianos dedicados a este grupo especial de carreras. Por otra parte, Sergio Barbasio y Piero Sodano se han adjudicado el campeonato italiano de Rallies, confirmando sus excelentes dotes.

Munari y Mannucci ocupan el segundo puesto en el mismo campeonato, debiendo contener los ataques de nuestro polaco amigo —Zasada— para mantener el subcampeonato hasta el final de la estación.

En la foto (A), la cupé 2000. Foto (B), tablero de la misma. (Foto (C), la HF 1600 de Munari y Mannucci a los saltos por ahí . . .







Tras la lucida actuación de su Peugeot 504 en la carrera de TC en Pergamino, Norberto Castañón pasó a integrar el pelotón de los de punta con un auto que en cualquier momento puede ganar. 188 HP por hora y 225 km/h. son suficientes como para asustar a rivales mayores. Se habla de 195 HP en un futuro próximo, mientras Castañón espera el Premio de la Montaña a disputarse en diciembre. Los dos litros comenzaron a funcionar aunque nadie los tuvo en cuenta

"...Del primer motor que hicimos al actual la diferencia es notabilísima. No tienen nada que ver. Cuando fui a la Vuelta del Noroeste el Peugeot TC tenía unos 155 HP. El que corrí en Pergamino, 188 HP. Claro, aquel de principio de año era un motor que no llegaba a los 1.800 cm³ y este que hicimos debutar en Pergamino fue llevado a 1.940 cm³. Viajaba como nunca pensé que podía llegar a hacerlo un Peugeot. Y no sólo te lo digo yo . . . , preguntale a "Larry" por ejemplo, al que lo pasamos parado. Yo fui el primer sorprendido porque ni soñé que tirara 7.600 r.p.m."

—¿Cuánto significan las 7.600 vueltas?

—Mirá, según las cuentas que sacamos con Díaz son algo así como unos 225 km/h. usando gomas de 185 x 15 y diferencial 4/20. Ahora vamos a ver si po-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CASTAÑON Y SU "504"
¿LISTOS PARA GANAR?



demos cambiar la relación de puente y poner una 3/90 que es más larga y alivia al motor. La potencia del motor que hace Díaz decae a partir de las 7.100 vueltas. Si nosotros con la 3/90 logramos tirar 7.200 vamos a viajar más tranquilos porque sacrificaremos menos los fierros y por otro lado andaremos más rápido . . . , unos cuatro o cinco kilómetros más.

—Según dijiste en su momento, durante la serie final tuviste una pequeña falla, un rateo o algo parecido. De no haberlo sufrido . . . , ¿podrías haber ganado?

—Y, no sé . . . Considerando que Copello viajó la mitad de la carrera chupado con Marito García y yo anduve casi siempre solo te diría que sí. Mirá, Copello me sacó sólo 38s y ésa es una diferencia ínfima considerando el circuito.

—¿Cuáles fueron los problemas que se presentaron más asiduamente durante esta temporada?

—En general embrague. Después lo solucionamos porque mandamos hacer unos especiales que hasta ahora no nos trajeron dolores de cabeza. Pero pienso que ahora, después de lo que nos pasó durante la serie en Pergamino, vamos a tener que pensar en los diferenciales. Hasta hace poco las coronas de bronce aguantaban bien el trajín, ahora parece que con los casi 190 HP el asunto cambia y las coronas se rompen . . .

—¿Cuál es la potencia máxima a la que se puede llegar con el motor de dos litros?

—Se piensa llegar a los 100 HP litro. Eso indicaría que tendríamos que estar dentro de poco en los 195 HP. Considerando que el 504 pesa 1.050 kg, la relación peso/potencia nos ayudará mucho.

—Bueno, pero el peso no influye mayormente en las carreras de TC ya que en su mayoría se corren en circuitos de velocidad pura donde se dobla muy pocas veces . . .

—Sí, pero cuando llegue el Gran Premio de la Montaña el asunto va a cambiar. Ahí se puede andar muy bien, incluso ganar. Contra lo que todo el mundo opina, mi 504 no dobla mejor que los Torino, ni que los Falcon, ni que ninguno . . . , tampoco frena mejor. Yo estoy usando los frenos que vienen de fábrica y están diseñados para parar un auto que viaja a 150 km/h. y no para andar a 225 km/h. Generalmente en las carreras de TC me quedo sin frenos a la tercera o cuarta vuelta. Baja el pedal y te quedás pagando. La única ventaja que llevo son esos 200 kilos, nada más. Lo que empuja es el motor . . . , ahí tenés toda la cuestión.

—¿Y la categoría te gusta?

—Bueno, imaginate que mucho más divierte un Gran Premio o una Vuelta de la Manzana pero el TC es lo más viable y es relativamente económico. Los circuitos son aburridos y el manejo no influye mayormente. El año que viene vamos a seguir en esto. Ya que estamos en el baile no vale la pena dejar. Además me dijeron que es posible que para la próxima temporada de TC cambien el reglamento y se usen trompas originales . . . Si es así, vamos a tener ventajas con respecto al resto porque la trompa original del Peugeot es la mejor de todas. Ni compararla con las de Torino o Dodge que son paredes . . . No te imaginás cómo cambian los autos con trompas aerodinámicas, es increíble.

LA ACTIVIDAD

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

MORENO

RICARDO PEDUZZI SIGUE SIENDO IMBATIBLE EN EL T. C. DEL OESTE

Con más de veinte competidores en la línea de largada se disputó la segunda fecha por el minicampeonato (experimental) de la nueva categoría "T. C. del Oeste" que organizan en conjunto el Auto Moto Club "El Gato Rojo" de Moreno y el club Municipalidad de San Andrés de Giles.

Junto a las tradicionales cupés estuvieron complementando el espectáculo corsístico las Cafeteras Hasta Modelo 27, no el número esperado, pero de todos modos cumplieron su misión en dos series y clasificación por suma de tiempos.

Respecto al estado del circuito no es el ideal por supuesto, pero debemos considerar y tener en cuenta la sequía que nos afecta en la zona, además de ser relativamente nuevo, y por ende, poco carrereado y... es de tierra; lo mismo ocurrió en otras competencias disputadas en la zona, mucho polvo.

Categoría Cafeteras Hasta Modelo 27. Con la reducida cantidad de cinco competidores se dio vía libre a la primera serie. Carlos Penna, de la localidad de Ituzaingó tomó la delantera con solvencia. Anteriormente nos manifestó que su coche estaba para cualquier corsa; y efectivamente, funcionaba a la perfección. Lo seguían, como podían, Mario Cervino y el representante de la peña Los Bataraces, de Cañuelas. En la largada se quedó Juan Carlos Rodríguez y su prototipo. Carlos Penna marchaba puntero en la segunda vuelta; pero ...y siempre hay un pero, resulta que al entrar en la tercera vuelta vio pasar al lado suyo una rueda parecida a las de Chevrolet... y era no más: un palier se había cortado y adiós sueños de triunfo, de trofeo y de la mosca. Tomó el mando del reducido pelotón Mario Cervino acosado constantemente por Oscar Ponce. Culminaron las 8 vueltas con el triunfo de Mario Cervino con un tiempo de 9m21s a un promedio de 60,304 k.p.h.; segundo Oscar Ponce a tres segundos del puntero y tercero Néstor Medina.

En la segunda serie los tres segundos de diferencia que existían entre el primero y el segundo jugarían un papel primordial en la clasificación por suma de tiempos. Desde la señal de partida Oscar Ponce tomó la delantera seguido de Mario Cervino. En el primer giro y al culminar el mismo, al tomar la última curva que da a la recta del palco de control, Oscar Ponce debió apelar a toda su serenidad para dominar su Ford y no salirse de pista. Gran jabón para Juan Carlos Dematei que andaba controlando no sé qué cosa por allí. Ponce siempre en punta empezó a descontar tiempo a lo loco. Culminaron las 8 vueltas con un puntero absoluto: Oscar Ponce; pero la clasificación dio como resultado de la suma de tiempos ganador a Mario Cervino por una diferencia de 1/5. Oscar Ponce empleó para recorrer las 8 vueltas un tiempo de 9m4s3/5 y Mario Cervino 9m7s2/5, clarito como el agua está. Tercero fue Néstor Medina y cuarto Atilio Santoro.

Categoría "T. C. del Oeste". Como dijimos anteriormente el número de inscriptos fue bastante considerable; pero todos los ojitos estaban dirigidos hacia las máquinas (y pilotos) Nros. 16 y 40 de Ricardo Peduzzi y Jorge Roux respectivamente. En Peduzzi por ser la aplanadora en la carrera anterior y Roux porque podía ser el único que podría disputarle el tan mentado liderazgo, salvo el caso de que se apareciera algún tapado de esos que nunca faltan. Pero el tapado no apareció; Jorge Roux anduvo con una mala suerte de los mil demonios. Pero de todas maneras, cuando anduvo, demostró que está para discutirla con Peduzzi; tiene garra y además la "Negrita" de papá Roux. El tercero en discordia era imposible de vaticinar, ni aun por los tiempos obtenidos en las pruebas de clasificación; y fue así como vimos andar a un ritmo parejo y sostenido al representante de Moreno, Carlos Dambolena, quien obtuvo el triunfo en la segunda serie y fue el escolta del imbatible Peduzzi en la final. Meritoria labor de Dambolena.

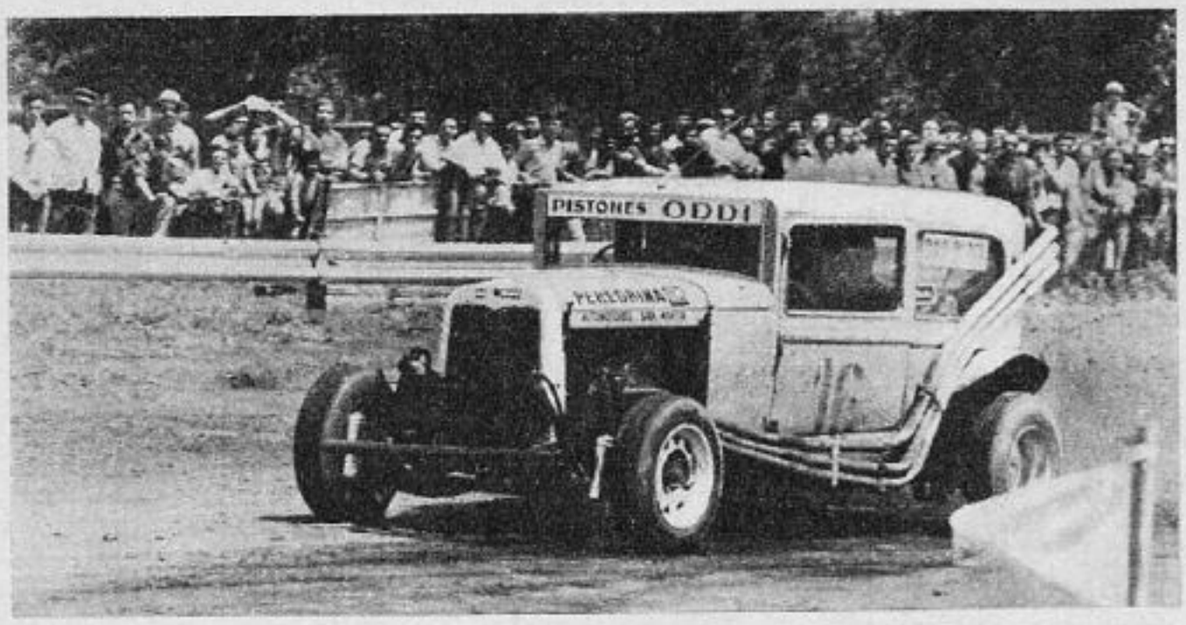
Se disputaron tres series a 16 vueltas cada una, un repechaje a 6 y la final a 20 vueltas. En la primera serie, Ricardo Peduzzi puso distancias desde la partida seguido de Carlos Grammatica y de Argentino Forlano. El dominio fue absoluto por parte de Peduzzi quedando para el resto el reparto de los restantes puestos de privilegio. Ganó la serie Peduzzi en un tiempo de 12m 42s a un promedio de 77,952 kph; segundo se clasificó Carlos Grammatica; tercero José Ferro.

La segunda serie contó con la presencia de Jorge Roux, condimento esperado como para hacerle fuerza al inalcanzable Peduzzi. Largada que fue se tomó el buque Roux en forma impresionante, seguido del representante de Moreno, Oscar Dambolena, y Jorge Cicala. En la tercera vuelta un desperfecto en el acelerador dejó a un costado del circuito a Roux, adueñándose de la vanguardia el acicalado Oscar Dambolena. En la vuelta 5a. las posiciones se mantenían en la misma forma, notándose de nuevo el arremetedor avance de Jorge Roux que luego de solucionar el problema se dio a la tarea de pasar rezagados como postes y lograr ubicarse en la cuarta posición. Oscar Dambolena ganó la serie, siempre cuidándose de no hacer macanas, en un tiempo de 13m39s a un promedio de 72,527 k.p.h.; segundo fue Jorge Cicala y tercero Jorge Carballo.



El ganador de la categoría Cafeteras Has... Cervino por la mínima diferencia del 1|5.

En la tercera serie Andrés Camino, representante del barrio de Florida se dio a la tarea de darle sin asco a su Chevrolet 230; tenía una bronca padre, pues no había podido ni largar en la competencia anterior en Giles donde voló todo. Al nuevo le dio sin lástima. Bajada la bandera picó Camino en punta seguido de José Amerio; en la segunda vuelta Ricardo Furlino desplazó a Camino y se adueñó del primer puesto. Las posiciones no variaron hasta la última vuelta en la que faltando escaso medio circuito Andrés Camino fue tocado en el hombro por la mufa que lo persigue a sol y a sombra... y se quedó sin embrague cuando estaba cómodo segundo. En fin, ganó la serie Ricardo Furlino en un tiempo de 14m17s a un promedio de 68,144 kph; segundo fue José Amerio.



Ricardo Peduzzi, piloteando su no menos popular cuadrado, se apresta a sortear la última curva y adjudicarse la competencia reservada para la categoría "TC del Oeste", el pasado domingo 7 de noviembre, en Moreno.

CLASIFICACION FINAL

Categoría Cafeteras Hasta Modelo 27 (por suma de tiempos)

Pos.	Piloto	Vueltas	Tiempo
1º	Mario Cervino	16	18m 28s 2|5
2º	Oscar Ponce	16	18m 28s 3|5
3º	Néstor Medina	16	19m 43s
4º	Atilio Santoro	16	20m 35s

PROMEDIO DEL GANADOR: 70,183 kilómetros por hora.

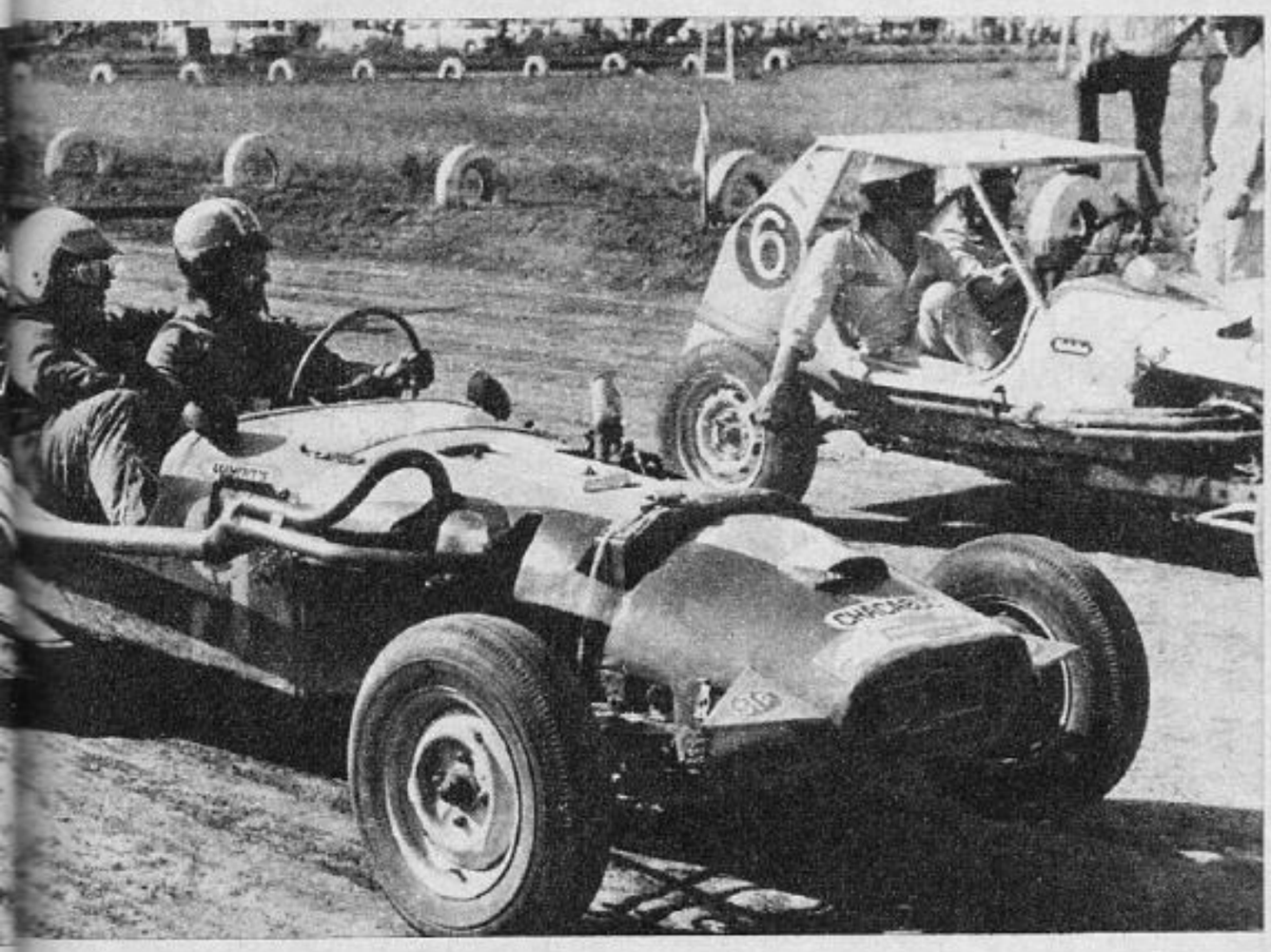
Categoría TC del Oeste (cupés)

Pos.	Piloto	Vueltas	Tiempo
1º	Ricardo Peduzzi	20	27m 12s
2º	Oscar Dambolena	20	27m 54s
3º	José Ferro	20	28m 24s
4º	José Amerio	19	27m 14s
5º	Jorge Carballo	19	27m 15s
6º	Julio de Dios	19	28m 15s

PROMEDIO DEL GANADOR: 72,700 kilómetros por hora.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ZONAL



...delo 27, Mario Cervino (Nº 9); a su lado, Oscar Ponce. El triunfo se definió a favor de

El repechaje, por supuesto, lo ganó Jorge Roux, dándole a la chancleta y obteniendo un promedio de 71,528 kph; también se clasificaron con derecho a la final, Carlos Crabona y el no menos popular "Bigote" de San Antonio de Padua.

La Final. Desde las primeras vueltas Ricardo Peduzzi dijo chau y se las tomó sin que nadie se lo pudiera impedir; Jorge Roux en una mala salida se quedó tercero. En la segunda posición estaba ubicado Oscar Dambolena con un F-100 no apto para discutir con el Chevrolet de Peduzzi; había que llamarse a la calma y cuidar el valioso segundo puesto.

En la cuarta vuelta y debido a una nube de tierra, Roux tuvo un roce con otro competidor y le fue imposible continuar en carrera.

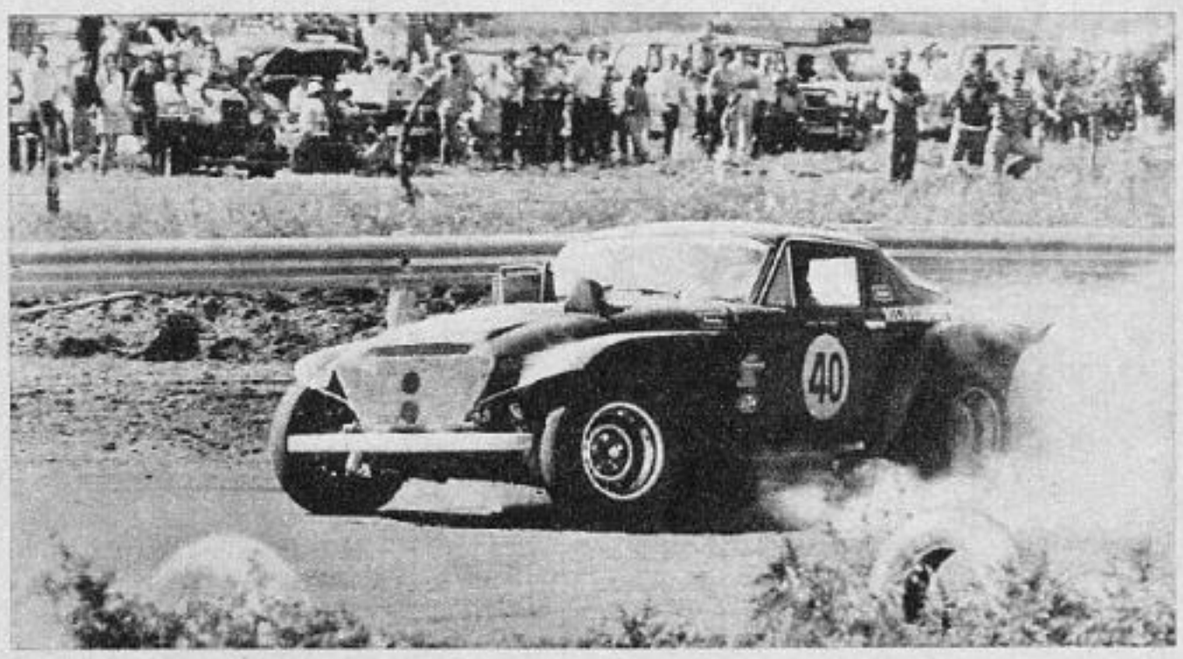
Sin alternativas dignas de mención culminó la final con tres punteros con el número de vueltas estipulado: primero Ricardo Peduzzi, segundo Oscar Dambolena y tercero José Ferro.

"TROMPOS Y DERRAPES"

Presente en el circuito del Gato Rojo el siempre recordado Rubén Roux, asistiendo a su hijo Jorge. Gran honor para la gente de Moreno.

Reprobable la forma como ingresaban al parque cerrado los competidores: demasiado fuerte ...¿para qué? Sólo para obligar a los mecánicos a ejercitar calisténicos esquives que pueden generar un estúpido accidente.

Especial atención del Palco de Control por parte de Ignacio Castro, Hugo Mosca, José Crosseti y Alberto Pellegrini (cronometristas), Roberto García (planillero), Hugo Scotti y Tomás Román (locución) y Ernesto Rebagliatti a cargo del equipo técnico.



La "Negrita" en acción, que conducía Rubén Roux. Ahora a manos de su hijo Jorge Roux; tiene pasta el chico.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

HORACIO LUIS MAFFIA

"UN FIERRERO... DESDE SIEMPRE"



Luis Horacio Maffia, con mirada melancólica, en el escritorio de su taller.



Maffia y el Brabham F-1 que piensa llevar a F-2 con mecánica Fiat para la próxima temporada.

Al "gomía" Maffia lo conocimos, por supuesto, en las competencias zonales del oeste de la provincia de Buenos Aires. Siempre allí, junto a su Fiatín, en la categoría Libre Hasta 1.150 cc y con una permanente sonrisa a flor de labios, gane o pierda, se clasifique o no se clasifique. En la última competencia llevada a cabo en San Andrés de Giles, tuvimos oportunidad de charlar un poco más con él y de paso y como quien no quiere la corsa, tomar algunos apuntes a medida que indagábamos cada vez más. No conformes con esto, lo visitamos en su taller de la calle Santiago del Estero 1441, en el barrio de Constitución. Nos enteramos de muchas cosas interesantes... y se lo contamos.

Resulta que este muchacho Maffia nació en Lincoln, en la provincia de Buenos Aires, tiene en la actualidad 44 pirulines (y no parece), está casado con Elsa y es padre de 2 varones, uno de 16 y otro de 14 años. Es maestro normal y nos confiesa que estudió... por estudiar no más... porque para él los fierros son la sal de la vida y, por supuesto, no ejerció esa profesión jamás.

Comenzó a competir en la categoría Ford T Semipreparа-

→

dos y en Fuerza Limitada en la zona de Rafael Castillo, San Justo y Las Flores en la época en que lo hacían Rubén Roux, Omar Fuentes, Rodolfo Juchet y Martin Larquin entre otros.

El motociclismo también lo contó entre sus filas, compitiendo en la categoría Hasta 125 cc Fórmula Internacional, siempre arañó 3º y 4º puestos. Fue 6º en el último "Grand Prix" que se corrió en nuestro país a bordo de una Ducati 125 Grand Prix y en el Gran Premio Ferruccio Gilera se clasificó en el cuarto lugar.

Compitió en la categoría Anexo J Hasta 1150 cc en el 2º Gran Premio Primavera, que fue organizado por el Vicente López Automóvil Club, clasificándose 4º con Fiat 750 cm³. Actualmente se despacha a gusto en las competencias zonales, según nos manifiesta, que por diversión no más, con el antedicho Fiat 600 Preparación Libre.

Preguntamos sobre las características del coche, pues se clasificó 2º en Giles con un Fiat 600 E modelo 68, llevado por sus propias manotas a 954 cc, compresión 13:1 y tira 8.000 vueltas con relación 9:41 y 4ª 1,20:1, velocidad máxima (en recta) 170 km/h. Todo el equipo es preparado en su taller; múltiple especial para usar carburador de doble cuerpo de Fiat 1.500 ó 1.600 siendo recomendable el del Fiat 1.100 Modelo 63 Weber Doble Cuerpo 36-36. Usa, además, distribuidor de Fiat 1.500 con la curva de avance modificada, válvulas de 30 mm, varilla levantaválvulas de aluminio, ventilador eléctrico, radiador suplementario para agua y aceite, bielas de aluminio forjado (de material de aviación). Del árbol de levas ni qué hablar, "dígale a los muchachos que vengan por mi taller que les daré lo que ellos queran, no tengo secretos para nada", esto nos acotó Maffia antes de retirarnos.

Vimos en el taller un Alfa Romeo (color rojo) 2.500 cc Super Sport que fue propiedad de Juan Manuel Fangio, hoy es de Horacio Maffia y lo utiliza para sus periódicos paseos y para hacer relax por Palermo.

También posee un Fórmula 1, es copia fiel de un Brabham, que en su oportunidad lo corrió Andrea Vianini, será llevado a F-2 pero con mecánica Fiat, para correr la próxima temporada en el Autódromo Municipal.

De todo lo que vimos y charlamos... algo se lo mostramos y algo se lo contamos... y aquí va la última, la del estribo: Maffia corre regatas, cuando el tiempo se lo permite o no hay carrera de autos, en la categoría "Joga" Handicap Convencional, y es socio del Club Gral. San Martín, de Beccar.

JUAREZ

GALLINOTTI EN MAR Y SIERRAS Y CASTELLANO EN CAFETERAS

FINAL CASI NOCTURNO

Un domingo de sol radiante y extraordinaria cantidad de público premiaron los esfuerzos de la gente del club Alumni de Juárez, que hasta el sábado por la tarde estuvo luchando por evitar la inundación de su circuito ante el avance de las aguas provenientes de los campos vecinos. La jornada, con puntaje para el Campeonato Zonal que organiza A. Z. A. comprendía pruebas para las categorías Turismo Mar y Sierras y Cafeteras.

Por la mañana se cumplieron las pruebas de clasificación en el circuito de tierra compacta de 1.324 metros, veloz pero con curvas muy exigentes, dieron estos resultados: en Cafeteras, Sebastián Eder con 51" el mejor tiempo; Oscar Castellano 51"4/5. Esta categoría sólo contó con 9 máquinas en orden de largada. En cambio TM y S presentó 21 coches de los cuales se destacó la performance de Enrique Gallinotti, que hizo el recorrido en 48"4/5; Roque Spertino 50" lo mismo que Oscar Erratchu, mientras que otras 15 máquinas entraban en los 6 segundos siguientes, índice de la paridad de fuerzas alcanzada por esta categoría en poco tiempo, lo que la hace la de mayor atracción actualmente.

Un poco tarde —pasadas las 15 horas— se largó la primera serie de T M y S; salió al frente Occhionero, pero enseguida se hizo cargo de la vanguardia Gallinotti, conservando esta posición hasta el final; la lucha por el segundo puesto fue intensa y Quintanar debió desertar por rotura de biela, mientras el local Pascuali repuntó y se ubicó tercero. Enrique Gallinotti empleó 8'27"1/5 para las 10 vueltas, lo que hace un promedio de 93,274 kph; Alberto Occhionero 9'2" y Pascuali 9'10".

La segunda batería tuvo como puntero de entrada a Pando acosado por Spertino, pero un trompo del primero dejó en primer término a Mariano Calamante a quien siguieron Spertino, Cordonier y Fernández. El Nº 55 perteneciente a Colombo debió ser detenido mediante la bandera negra ya que sus continuos trompos hacían peligrar la integridad física de los demás volantes. Pando intentó recuperarla, pero un despiste lo relegó y la bandera a cuadros bajó frente a Calamante a los 8'45"3/5; Spertino registró 8'53"4/5; Cordonier 9'4"2/5. El promedio para Calamante fue de 90,685 kph. A continuación las cafeteras se hicieron presentes para su primera serie a 8 vueltas. Sebastián Eder fue el puntero y detrás Guillermo Raggio, Edgardo Vera y José Solís. Raggio debió abandonar y la única alternativa fue la ubicación de Solís en el segundo puesto. Los tiempos: Eder 6'47"3/5 (93,550 kph); Solís 6'57" 3/5; Vera 7'2"4/5.

Enseguida volvieron a rugir los TM y S. En esta tercera serie el público estalló en ovaciones ante el espectáculo brindado por Edgar Pérez y Oscar Erratchu; Jorge Roux también ponía lo suyo y el duelo por la punta alcanzaba ribetes dramáticos. Separados por escasos centímetros (y a veces menos, la máquina de Pérez mostraba luego las huellas de los roces recibidos), fueron recorriendo las 10 vueltas, que tuvieron como ganador a Oscar Erratchu sobre el "Tractor" ex Casá en 8'21"3/5 (95,024 kph); segundo Jorge Roux, 8'26"1/5; tercero Pérez 8'26"2/5.

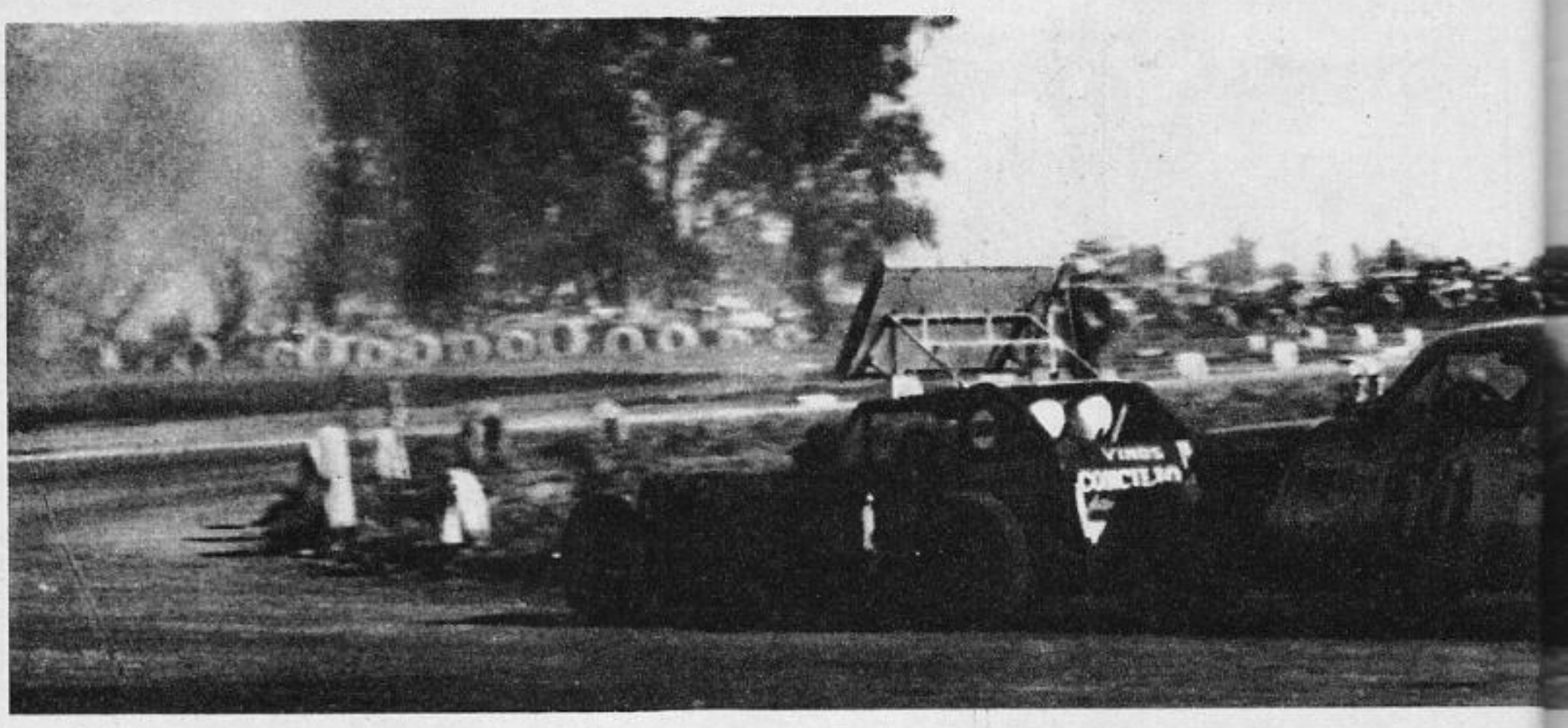


El marplatense Edgardo Vera (21) se

La segunda batería para las cafeteras mostró una vez más la superioridad de Oscar Castellano y su International; sólo Jorge Reymonte con su Chevrolet le hizo frente sin poder evitar el triunfo de Castellano, que marcó 6'43"2/5 para las 8 vueltas (94,524 kph); Reymonte 6'53"1/5; "El Gaucho" 7'6"2/5. Se hizo un repechaje para TM y S sin mayor interés donde Johny Paredi, Sydall y Quique Fernández ganaron su derecho a intervenir en la final.

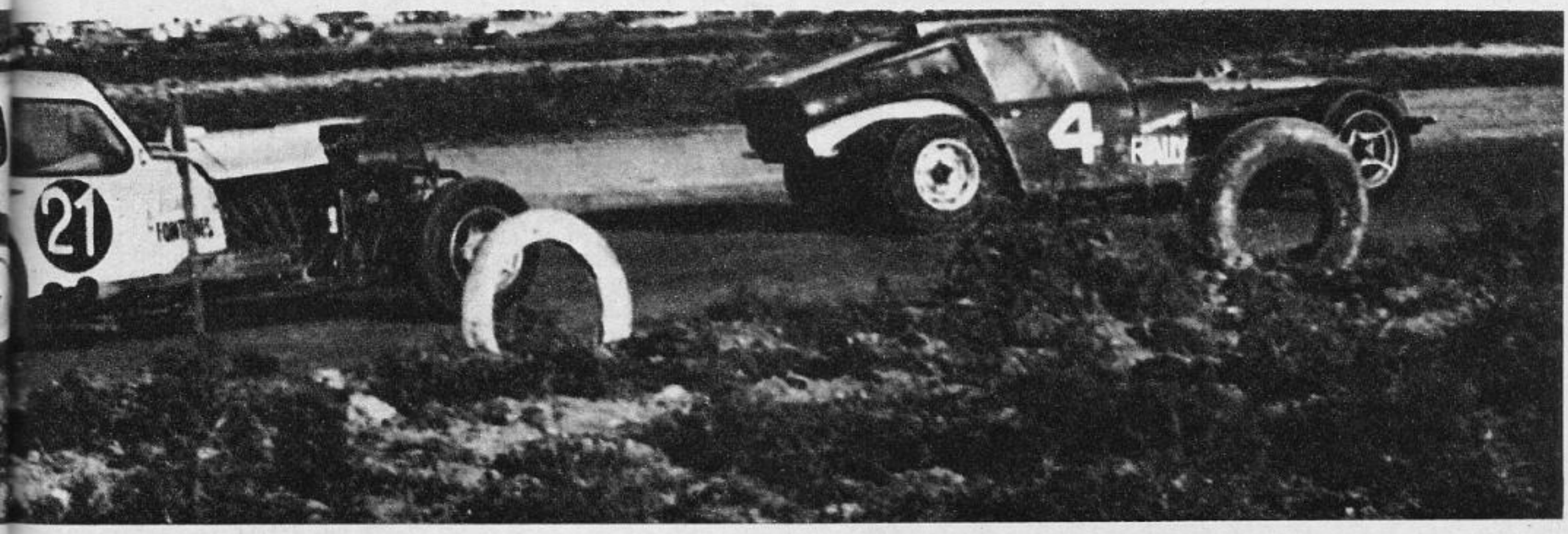
Ahora sí, las cafeteras resarcieron al público de lo poco que habían brindado; la final a 15 vueltas tuvo como puntero durante cuatro giros a José Solís, a quien Eder y Castellano no le dieron respiro. Un trompo de Eder lo dejó último y fue Castellano quien tomó la vanguardia que mantendría hasta el final. Luego la atención de la concurrencia se centró en el duelo particular que libraron Edgardo Vera y Jorge Reymonte rueda a rueda por el tercer puesto. Prevaleció el marpatense y se ubicaron así: primero Castellano, segundo Solís; tercero Vera; cuarto Reymonte.

El plato fuerte: la finalísima sobre 18 giros al circuito por los



"Toquecitos"... y no de bocina, precisamente. Oscar Erratchu (36) hostiga a Edgard Pérez en el Alumni de

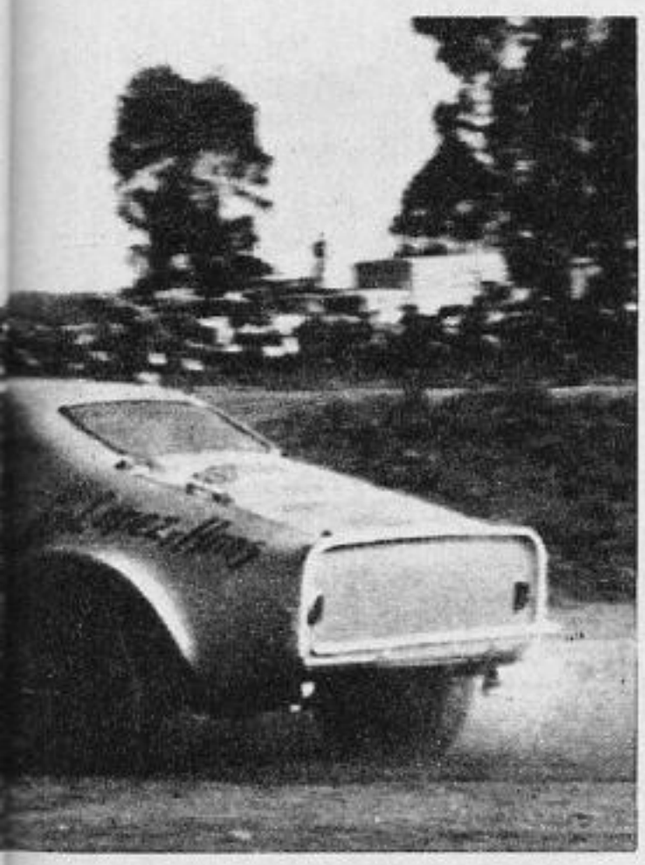
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



se dispone a superar a Jorge Reymonte (4) en la final de Cafeteras.

TM y S vio demorada su iniciación a causa del sol que estaba muy bajo sobre la recta principal y enviaba sus rayos directamente a los ojos de los pilotos; velando por su seguridad, con muy buen criterio las autoridades decidieron esperar a que se ocultara, aunque el público hizo oír su descontento en forma enérgica. Largaron, por fin, y los 12 coches de parejo rendimiento brindaron un espectáculo impresionante. Doblando todos juntos en su afán de ganar posiciones con Pérez, Gallinotti, Erratchu, Calamante y Roux al frente. Ahí no más venían Cordonier, Pascuali, Sydall y Spertino. En la segunda vuelta Gallinotti fue puntero, mientras Calamante se ubicó segundo, pisándole los talones a Erratchu y Pérez. Este, a causa de un trompo en el siguiente giro quedó rezagado, mientras se notaba el avance de Spertino desde las posiciones de retaguardia. Gallinotti comenzó a distanciarse y el duelo por el segundo puesto continuaba entre Erratchu, Calamante y Roux, en ese orden. La "Negrita" de Monte Grande no pudo soportar el violento tren y quedó a un costado, al tiempo que Calamante salió de la pista con rotura de dirección y Sydall también se se veía forzado a detenerse. Inobjetable y laborioso triunfo parara Gallinotti escoltado por Erratchu, Spertino y Pérez; quinto entró Cordonier con una vuelta menos. La organización fue muy eficiente por parte del club Alumni, especialmente la entrega de planillas al periodismo. A escasos minutos de terminada una serie teníamos frente a nuestros asombrados ojos tiempos y promedios oficiales. Felicitaciones a Pifano y colaboradores. El control de boxes estricto supo cumplir con su cometido; no podemos decir lo mismo, lamentablemente, del cuerpo de banderilleros, muchos con muy buena voluntad pero sin noción de su responsabilidad. Sugerimos instruirlos debidamente. Otro lunar fue la presencia de público indisciplinado frente a una peligrosa curva. A duras penas acataban las órdenes de alejarse (que se le hacían para su propia seguridad) y la policía no tuvo la energía necesaria.

De todos modos el balance es altamente favorable para la gente de Alumni que capitanea Oscar A. Ricci y debe estimulárselos para seguir en la organización de competencias como la que comentamos; capacidad y entusiasmo tienen de sobra.



uárez.

FELIZ CUMPLEAÑOS "BENEDO"



Como en otros tiempos: Benedicto Campos al comando de la legendaria "Betty" acompañado del presidente del club Palermo de Necochea, Carlos Sáez.

Un numeroso grupo de amigos, juntamente con muchos admiradores que aún recuerdan sus hazañas, resolvieron ofrecer a Benedicto Campos, el popular "Benedo" una cena homenajeándolo con motivo de cumplir 59 juveniles años.

EN LA CIUDAD DE NECOCHEA

La reunión tuvo emotivos ribetes que Radio Necochea, por medio de su audición "Acelerando", dirigida por el eficaz y cordial "Gordo" D'Anunzio con Muñoz, Varela, Espíndola y otros hombres tuercas, hicieron conocer al público oyente de la zona, haciendo también conexión con Radio Continental.

Muchos telegramas de adhesión de personas que les resultó imposible llegar, caso el del señor intendente de Necochea, don Alberto Percario, y también Carlos Marincovich, juntamente con un selecto grupo de corredores, entre los que, lógicamente, se contaba su sobrino, el veloz Armando J. Ríos, y delegaciones de diversos clubes tuercas de la zona, se dieron cita alrededor de una mesa que a los postres resultó chica, pues hubo cerca de 300 comensales.

Descontada la presencia de varios familiares, y presidiendo la mesa una réplica de la legendaria "BETTY" realizada en plata y que Benedicto Campos recibiera a su regreso de Europa.

Sintético discurso ofreciendo el homenaje y emotivas palabras de Benedicto que lo agradeció, destacándose que luego lo fue haciendo personalmente a la mayoría de los concurrentes.

Digno de destacar este hecho, pues Benedicto Campos fue UN SEÑOR CORREDOR, y merecedor del reconocimiento de quienes se sienten "tuercas" y vivieron los momentos de emoción que "Benedo" nos ofrecía al mando de la legendaria "BETTY", de su T. C., o cuando le cupo la responsabilidad de llevar nuestro automovilismo a Europa.

Por eso, cuando cortó la inmensa torta con las velitas indicando su edad, y sobre la misma el clásico puente colgante de Necochea-Quequén atravesado por su coche, la gente con todo corazón, exclamó: "MUCHAS FELICIDADES, BENEDICTO CAMPOS" Y A LAS QUE UNIMOS LAS NUESTRAS.

BARILOCHE

VOLVIO EL MOTOCROSS



Guillermo Carrasquedo, como en ediciones anteriores.

Luego de la habitual pausa invernal se reanudó la actividad de motocross en la zona. La Unión Motocross Bariloche dio comienzo al campeonato 1971 con una reunión que se desarrolló en el Circuito Cerro Otto, tradicional escenario de las competencias internacionales. El actual campeón, Guillermo Carrasquedo, lució sus laureles al adjudicarse las dos series de la categoría mayor y, por ende, la clasificación por suma de tiempos. Gustavo Ezquerra lo escoltó en la primera batería a sólo tres segundos de diferencia. Juan Carlos Deyurka, que había sido tercero en la serie inicial, fue encarnizado escolta de Carrasquedo en la segunda. La diferencia entre los dos fue de siete segundos. Ezquerra perdió una vuelta en la segunda serie, mientras que "El Maestro", Jean Pierre Raemdonck, luchaba con inconvenientes mecánicos en la primera parte y llegaba tercero en la segunda. La categoría juniors confirma su carácter promocional al verse integrada este año por un lote de muchachos totalmente nuevos en la actividad. Aquí hubo mucha gente con problemas, y el triunfo correspondió a Pedro Hess, que si bien fue segundo en las dos series, fue el único de los competidores que logró completar las 16 vueltas reglamentarias. Un buen inicio de temporada para una actividad que está mereciendo con creces que el público de otros lugares del país goce con la espectacularidad y emoción del motocross.

CAMPEONATO 1971 DE MOTOCROSS
ORGANIZO: UNION MOTO CROSS BARILOCHE
CIRCUITO: BARRIO BELGRANO

Categoría "Juniors"

Pos.	Piloto	Vueltas	Tiempo
1º	Pedro Hess	16	28m 10s
2º	Rodolfo Cingolani	15	28m 26s
3º	Eduardo Galindo	9	14m 22s
4º	Jorge Icare	8	13m 24s

Categoría "Senior"

Pos.	Piloto	Vueltas	Tiempo
1º	Guillermo Carrasquedo	20	30m 47s
2º	Juan Carlos Deyurka	20	30m 57s
3º	Gustavo Ezquerra	19	31m 39s
4º	Angel Zohil		
5º	Jean Pierre Raemdonck		
6º	Luis Vera		
7º	Angel Rosas		

REGULARIDAD

Una nueva competencia por el 5º Campeonato de Regularidad hizo disputar el Rally Club Bariloche. Los participantes fueron numerosos y confirmaron que la regularidad es una especialidad que está definitivamente arraigada en Bariloche. La carrera tuvo un recorrido de 120 kilómetros, uniendo Bariloche con Puerto Moreno, Cerro Catedral, Lago Gutiérrez y Villa Mascardi, lugar éste donde se neutralizó la competencia. Desde Mascardi se regresó a Bariloche por el camino de la Pampa de Huenuleo. Es de destacar que la razón del aparentemente alto número de puntos en contra de todos los participantes se debe atribuir a las condiciones de los caminos recorridos. Solamente te un 10 por ciento del total fue asfaltado, el resto de ripio y prácticamente todo el recorrido sinuoso. La clasificación, en sus primeros puestos, fue la siguiente:

1º	De Cesare y señora	213 puntos
2º	Prastalo-Borda	225 „
3º	Lürhs y señora	290 „
4º	Hinterberger-Paseggi	293 „
5º	Roa-Rechencq	361 „
6º	Elvira-Fernández	394 „
7º	Lamuniere-Lamuniere	416 „
8º	Kuhlmann-Kuhlmann	432 „
9º	Fariñeras y señora	498 „
10º	Linzer y señora	507 „

La clasificación del campeonato anual ha quedado así:

1º	Schulz-Schulz	423 puntos
2º	Glas-Esparza	404 „
3º	Lürhs y señora	360 „
4º	Mülberger-Jaeger	304 „
5º	Fariñeras y señora	254 „

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

sugerencias PARABRISAS CORSA

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

CITROEN

REPUESTOS - ACCESORIOS
HERRAMIENTAS - STOCK COMPLETO
REPUESTOS REPARADOS
CON RECAMBIO
Chasis - Traviesas - Brasos - Capotas - Radiadores - Centrífugos - Embragues - Cigüeñales - Cilindros - Estabilizadores - Asientos.
SOLICITE COTIZACION
ENVIOS AL INTERIOR
R.I.D.A.C.
AV. LA PLATA 1917 • CAP. • 923-1247

PEUGEOT

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

COLOCACION en el ACTO

Sandrini



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

VERONESI - PIANIGIANI SCA.

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

LAVE SU COCHE EN 5 MINUTOS

WASHER S.C.A.
CADA 10 LAVADOS 1 GRATIS
LAVADO de RUEDAS y GUARDA BARROS
ASPIRADO INTERIOR
Lavado al "Champú" secado a aire
Pte. Figueroa ALCORTA 6438

NEW YORK RUEDAS

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



CASA ADHERIDA A CREDITO LONDON CARD
Modelistas exclusivos

RESORTES DE SUSPENSION



M. R.
UNICOS CON GARANTIA ESCRITA
ANICETO GOMEZ Y CIA. S.C.A.
Albariño 627 - Bs. As.
Tel. 64-2907
CONSULTE NUESTRO DPTO. DE COMPETICION

"TUERCAS" PEUGEOT 404-504



Aumenten
POTENCIA... PIQUE...
Cambiando sus habituales Resortes de bujías por:
RESORTES ELECTRONICOS 8 K.
Con Aleación especial (Oro-Cadmio-Aluminio-Cobre) y adiós problemas de humedad en Encendido, adiós Rateo.

Interior envie cheque ($ 19,50)
Orden Electrónica 8 K
LAVALLE 2257 - Local 19 - Bs. As.

Recibirá un juego por encomienda Postal, como "Cientos" de "Tuercas" satisfechos. Se consigue en casas de Repuestos "Peugeot".

Representante Zona Sur: Auto Náutica Sur, Corrientes y Lavalle (Bahía Blanca).

Cabello 3363 - Viamonte 1505 - Montevideo 623 - Warnes 1102 - Herrera 890 - Juan B. Alberdi 7245 - Juan B. Alberdi 3016 - Alberti 1117 - Pichincha 1657 - Av. Los Incas 5381 H. Irigoyen 2154 - Juan B. Justo 3295 - Juan B. Justo 6513 - Reconquista 1156 - Capdevila 2927.
Av. Córdoba 5792 - Warnes 702
J. A. Cabrera 5665 - Salguero 790
Estado de Israel 4120 - Warnes 678
BOEDO 2080
Salta 1922 (M. del Plata)

ELASTICOS ANGELITO



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

ANTENAS AUTO-RADIO MAREL®



y deléitese escuchando la radio de su automóvil
PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS DE AUTOMOTORES
DARWIN 279 - Tel. 55-6548 - Bs. As.

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.

buscando a Miss CORSA 1971

¡CONTINUA LA PRESENTACION DE ASPIRANTES!...



1

Chrysler refuerza el equipo.

Tres Gracielas y una Sandra.

Austral se suma a la competencia.

Dos pequeños atelier de competición dan su ¡presente!

A CORSA hay que leerla toda.

¡Dejad que las niñas vengan a mí¡

Contrastando abiertamente con las restantes categorías del automovilismo, la que nos ocupa en estas páginas se muestra sana y fuerte. Hay muchas anotaciones —entre equipos poderosos de fábrica y teams particulares no menos jacarandosos— debido a varias causas. Hay buen parque automotriz, una inteligente promoción de los organizadores, buenos premios y primas de partenza (nos referimos a las primitas de Vicenzo Partensa, por su) y las anotaciones en pos del título cuasi ecuménico se suceden en un alarde de cantidad y calidad.

Y contrariamente a lo que sucede en SP, por ejemplo, el hecho de que una máquina sea respaldada por fábrica no le da una chance superior a las que se presentan independientemente. En este último caso están dos de las anotadas en el trascurso de la última semana.

La una está identificada por su constructor —Pulicicchio Corporation Ltd.— con las siglas G. P. Sp1, que significa ni más ni menos que Graciela Pulicicchio y que fue construida hace 19 años para participar en este evento exclusivamente. Lo que más llama la atención en G. P. es la esmerada terminación de todos sus detalles, entre los que sobresale un mechón de aproximadamente 14 lacios cabellos que le caen sobre la frente (ver foto). Tenía un concurrente celoso, pero por ese mismo motivo rompió el contrato y se presenta ahora como independiente.

Otra de las máquinas sin apoyo directo de fábrica es otra grácil Graciela: la redundancia la provoca Graciela Lupetti, que de haber concursado en 1954 se llamaría Justicialista Sedan Lupetti. Como todas las Gracielas, tiene el motor de dos tiempos, lo que le da una enorme elasticidad (se estira pero no se rompe). Además de dos tiempos tiene dos ojazos muy bien colocados y provistos de un novedoso sistema de persianas (maxipestañas) que le permiten regular desde el puesto de guía el pasaje de impulsos eléctricos. También tiene otras cositas, no menos importantes.

Chrysler-Fevre Argentina S. A. (el coloso de San Justo) refuerza su equipo oficial con la inclusión pergeñada en el apacible pueblo de Polvaredas por el ermitaño Cicaré. Por pedido expreso del "namberuán" Luis Melnik, Augusto Cicaré puso a punto al Sandra Maschio Turbo, llamada así por las pasiones turbulentas que suele despertar. Su director técnico confía en la exquisitez del chasis y sus medidas (90-60-90) que le permiten una salida en baja sensacional. Esta cualidad se pondría en evidencia si la pasarela de Bwana llega a ser de trazado bien trabado, como el bueno de Melnik espera.

Por último, la conocida empresa de aeroplanos y aerostatos, Austral Líneas Aéreas no quiso estar ausente de esta auténtica fiesta del pueblo que es el "buscando a Miss Corsa". Por suerte no nos mandó un panzudo BAC uanileven, sino a Marta Graciela (¡ y dale con las Gracielas!...) Noberasco. La escuadra roji-negro-blanca comandada por el delirante Sáiz Miramón adjunta a la boleta de inscripción de Marta Graciela sus especificaciones técnicas: carrocería en plástico reforzado con pespuntes al bies en los bolsillos y el corsage; un par de anteojos en su mano izquierda, tren de aterrizaje doble compuesto por botas blancas independientes y gargantilla de fantasía de 98 para que pase el cuellito por el medio. Además vuela alto.

Y ahora un último pedido a nuestros lectores. No sean malitos. CORSA no sólo tiene estas dos páginas. Lean el resto, que es muy interesante. Hay todas esas pavadas de las carreras, los coches y todo lo demás. ¿Para qué nos gastamos en escribir y fotografiar tanto si al fin ustedes empiezan y terminan con estas páginas?

Y mientras tanto, dejemos que CORSA repita el llamado evangélico apenas modificado: ¡Dejad que las niñas vengan a mí!...

4



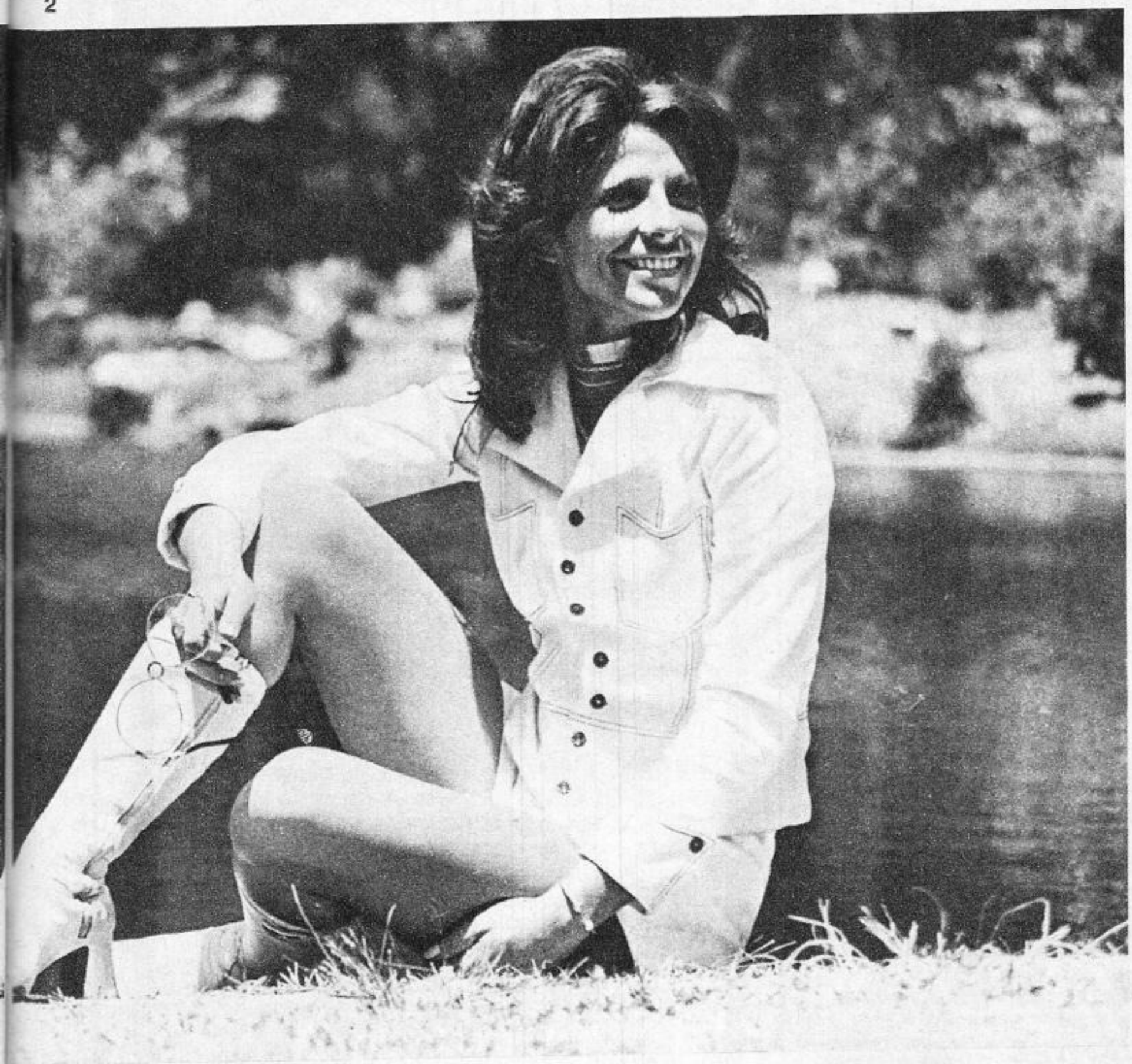
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



2



3



1 Graciela Pulicicchio, la esperanza de la Pulicicchio Corp., incorpora una novedad: mechón de catorce pelos sobre la frente. Observar el fileteado búlgaro de su carrocería y, sobre el hombro derecho, el espacio para poner el número. Puede llegar a poner el número.

2 Soluciones típicamente chapmanianas del artesanal producto de los Lupetti (de Bologna). La suspensión delantera está provista por dos tensores que toman a la altura de los hombros y tejidos en jersey a listones verdes y blancos. Observar el deflector de pelo, que ayuda a dar un no sé qué a la morada. Graciela Lupetti, 22 años, es candidata.

3 Chrysler anotó una nueva máquina: el Sandra Maschio Turbo. Se diferencia del Humberto Maschio por la conformación del rodado y por la adopción del hombro redondo. En general es un modelo más armónico que aquél. ¿No les pareceeeee? . . .

4 Completando el cuarteto de hoy, Marta Graciela Noberasco (21 años). Como los chicos por la calle le dicen Siempre "¡Sos un avión!", se consiguió el patrocinio de Austral. Como algunos de los premios de este concurso consisten en dos viajes de avión, el astuto ejecutivo Sáiz Miramón quería ir al 50 % de los premios (un pasaje) para irse con ella. No prosperó la idea de semejante articulado.

sugerencias PARABRISAS CORSA

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

AHORA FABRICADAS EN LA ARGENTINA
BALANCEADORAS BERTIN

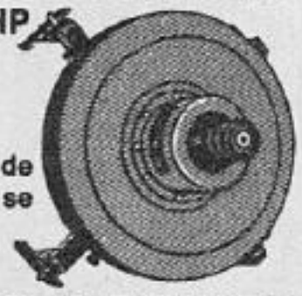


CON GIRARRUEDAS DE 3 HP

PLATO ADAPTADOR, un solo plato adaptador, para cualquier llanta.

PLATO BALANCEADOR, capaz de captar el lugar exacto donde se debe colocar el contrapeso.

TAMBIEN ELECTRONICAS



VENTAS: **SANTIAGO N. DANESI**

ALINEADORAS - BALANCEADORAS - CONTRAPESOS

SALCEDO 3586 - T. E. 921-3662 - CAPITAL



LATEX CON SILICONA HUMEDO

ALGO DISTINTO

ENVASES DE 1 y 3 UNIDADES

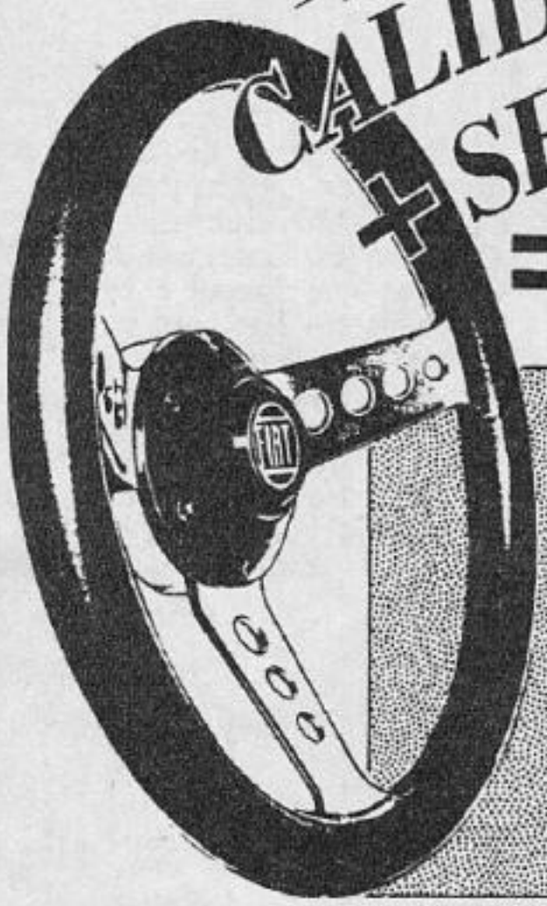
EN KIOSCOS Y FARMACIAS DE TODO EL PAIS

TREN DELANTERO

ALINEACION
OPTICA DE DIRECCIONES
BALANCEO ELECTRONICO DE RUEDAS (2 SISTEMAS).
FRENOS EN MEDIO DIA
DAMOS GARANTIA.
ADHERIDOS AL DINERS CLUB
PRECIOS
ESPECIALES PARA TALLERISTAS

AUTOSPRINT S.R.L.
BONPLAND 2052 (Esq. Soler)
Tel. 771-4616 y 773-3561

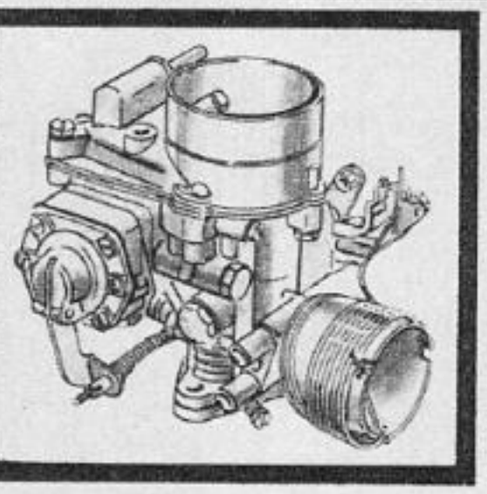
CALIDAD + SEGURIDAD = Sandrini



MODERNOS METODOS DE FABRICACION NOS PERMITEN PRESENTAR ESTA LINEA CON MENOR COSTO.

VOLANTE
F 5.000
Fábrica:
BORSAN S.C.A.

LADINES 3808 - T.E. 50-7572
ALTURA AV. SAN MARTIN AL 7100 - BS. AS.
ADQUIERALO EN CONCESIONARIOS OFICIALES Y CASAS DE ACCESORIOS



REPUESTOS PARA CARBURADORES

GRAN SURTIDO

REPUESTOS PARA TODA CLASE DE CARBURADOR

VENTAS POR MAYOR Y MENOR
ENVIOS AL INTERIOR

CANICAR S. C. A.

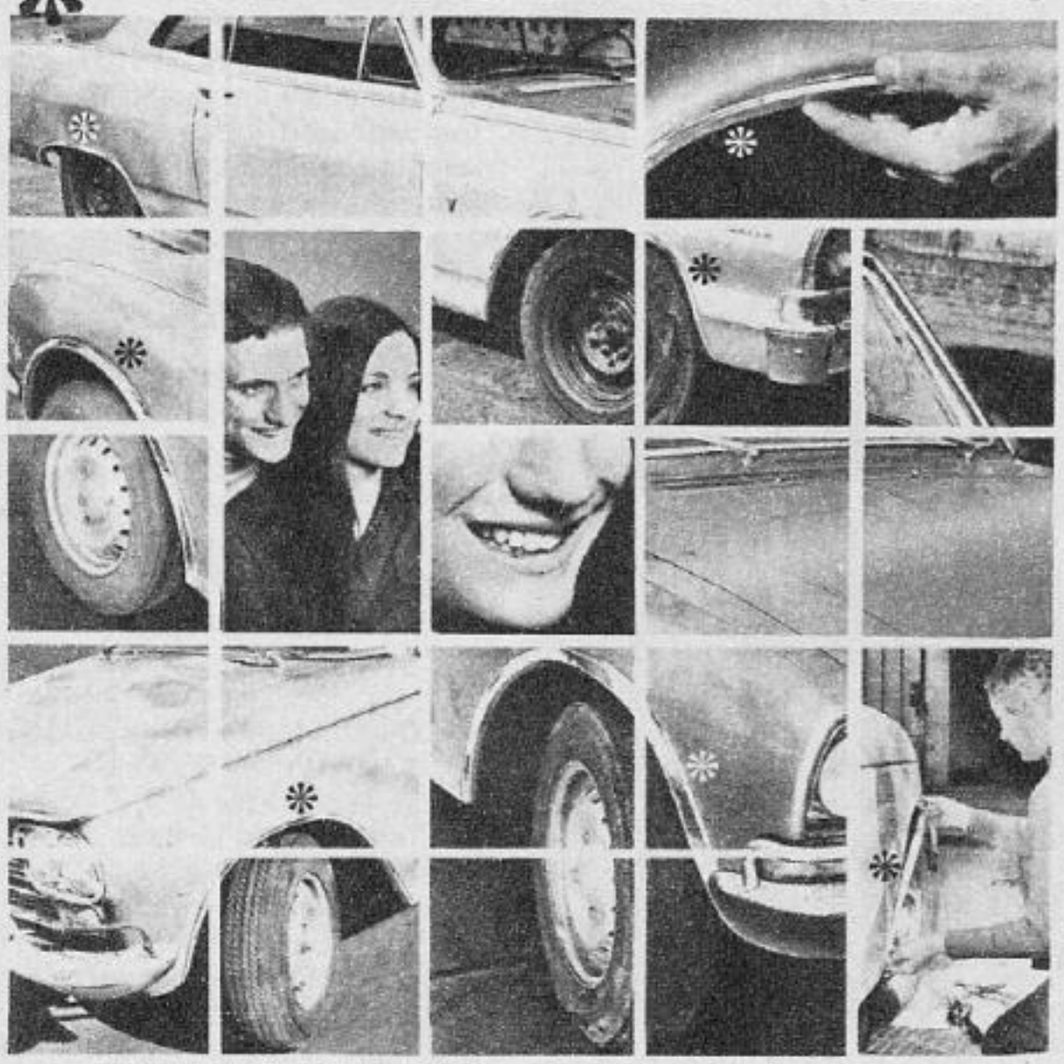
CANNING 1801/15 - CAPITAL
T. E. 71-6873

EN CRISTALES... LA SEGURIDAD ES JOSE RENTA



IMPORTADORES DE CRISTALES DE SEGURIDAD E INASTILLABLES (CURVOS Y PLANOS), PARA TODA CLASE DE AUTOMOTORES ADEMAS CERRAJERIA DEL AUTOMOVIL. ENVIOS AL INTERIOR. VENTAS Y COLOCACION: BILLINGHURST 2150 T.E. 82-2118

✻BAGUETAS DE PASARRUEDAS



APLIQUELAS USTED MISMO, DE MUY FACIL COLOCACION
PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS DE COCHES Y PICK-UPS
EN VENTA EN TODAS LAS CASAS DEL RAMO

MOBA FABRICANTES Registro Modelo Industrial Nº 10739

comunicado

UNION MOTORS

Señor propietario de vehículos D.K.W. AUTO UNION, Ud. tiene realmente un buen coche y estamos seguros que siente por él particular estima.

La técnica alemana, la nobleza de sus materiales, no puede ni debe ser reemplazada por elementos de inferior calidad, repuestos fabricados aprovechando circunstancias especiales.

Una de las piezas vitales de su unidad, es la **PRECAMARA DE ESCAPE,** por largo tiempo fue faltante en plaza, hoy UNION MOTORS S.A. lo pone nuevamente a su disposición. Obtenga **mejor rendimiento, mayor potencia en alta y baja, menor consumo, menor nivel de ruidos, utilice este repuesto original. Dele nueva vida a su D.K.W.**

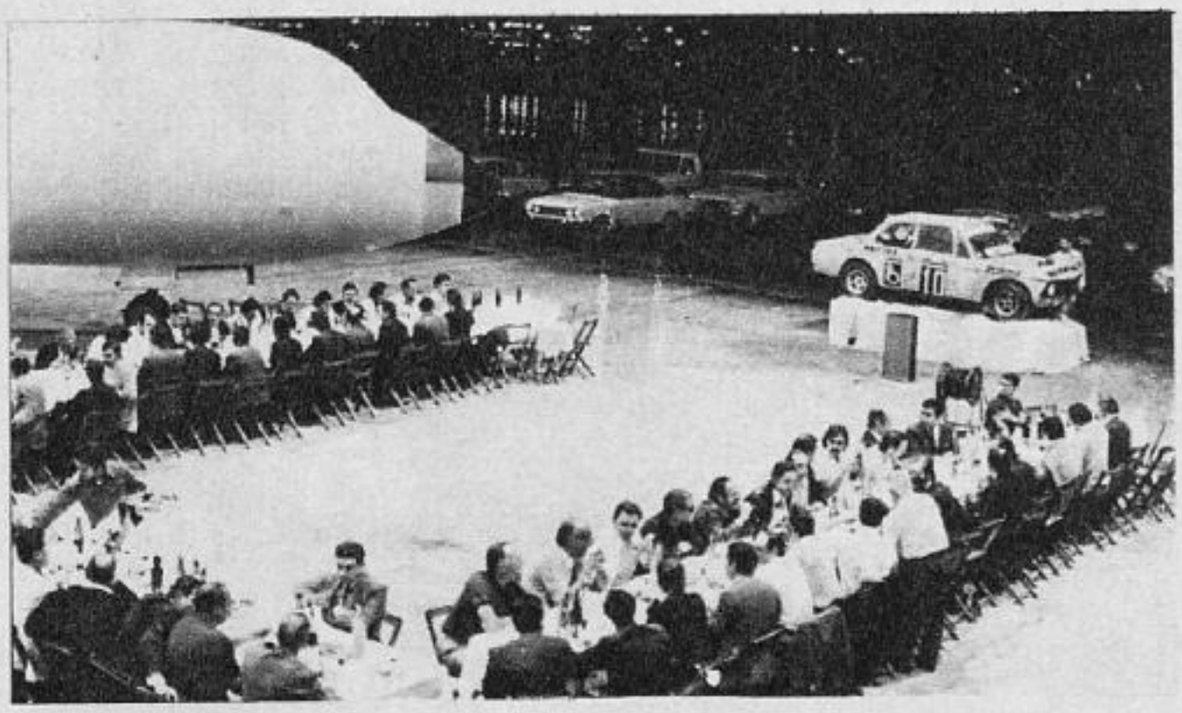
En nuestros representantes de todo el país
y también en los agentes
DISFER S.A.C.I.F.I.A.

UNION MOTORS
S. A. C. I. F.

CASTRO 2269 - BS. AS. - TEL. 922-7885/5933

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TOQUECITOS DE BOCINA



En un hangar de Aeroparque: asado, vino, autos y jet.

COMILONA DE AUSTRAL

Austral Líneas Aéreas, que se ha volcado decididamente a apoyar al automovilismo deportivo, ofreció en uno de sus hangares de Aeroparque un pantagruélico asado, para festejar el triunfo de la pareja Carlos Pairetti - Alfredo Jaegli en las 12 Horas de APAT.

Entre los concurrentes más notables a la comilona pudimos detectar la presencia de Cocho López, Paco Mayorga, Carlos Alesina y el "capo" de Austral Pedrito Sainz Miramón. La fiestacha se hizo al costado de uno de los poderosos Bac One Eleven de la empresa, y presidiendo la reunión, en un podio muy elegante, el BMW 2002 TI de Pairetti-Jaegli, "los homenajeados".

EL BOLICHE DE SIERRA

Rafa Sierra y el ingeniero Bascou inauguraron la pasada semana un nuevo boliche en Martínez que mantendrá su antiguo nombre: "Zombie". Aclaramos que el boliche en cuestión pasó a manos de los ingenieros hace poco tiempo. En el momento de la "re-inauguración" Sierra aprovechó para pasear a sus amistades por el lavadero automático que está en la planta baja de "Zombie", propiedad de la misma sociedad. ¡Señores ingenieros, parece que esto se va para arriba...!

6 HORAS DE TC

Ya han comenzado a circular por el ambiente de TC insistentes rumores que sindican como una realidad un proyecto que desde hace un año está rondando por la cabeza de uno de los máximos dirigentes de la categoría: las 6 Horas de TC.

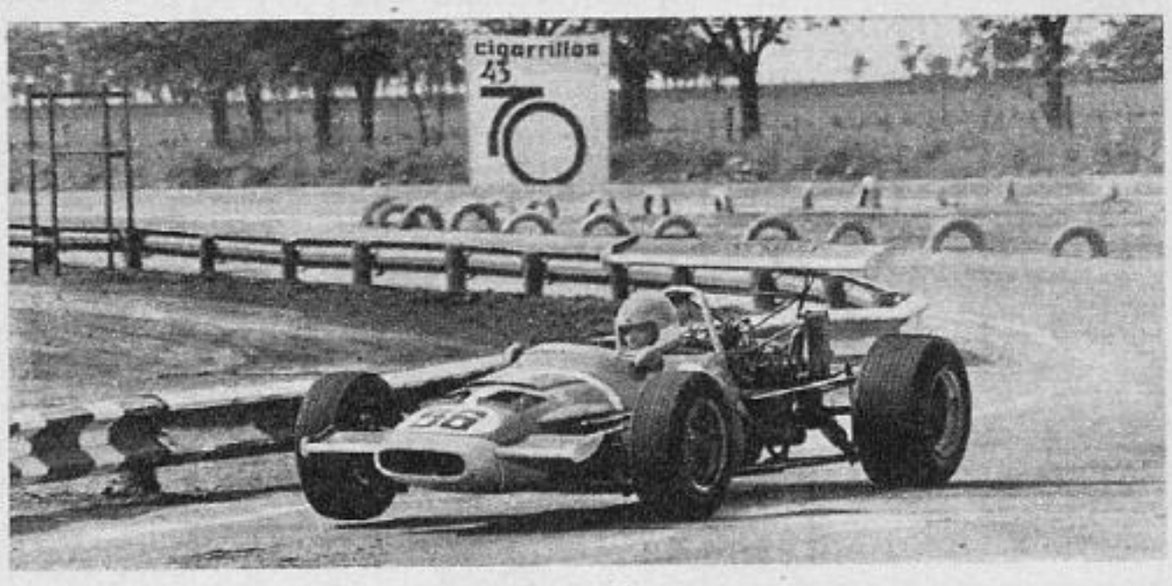
De acuerdo con lo escuchado, parecería ser que la idea ya ha tomado cuerpo y hasta se ha concretado un circuito —el de 25 de Mayo— para organizar la competencia. Indudablemente la novedad será muy bien acogida por todos aquellos que desean que el TC presente —en materia de carreras— algo nuevo, y que lo aleje un poco de las ya tradicionales "Vueltas" de cientos de kilómetros. Una buena idea.

CAMOU TIENE SU TC

Nuestro conocido H. P. Camou (fabricante de carpas y artículos de camping) está dando los últimos toques ya al Torino 4 puertas que está preparando para correr en Turismo de Carretera. Tanto el auto como el motor están siendo puestos a punto y muy posiblemente debute en el Campeonato Triangular que organizará la ACTC a fines del presente año.

F. 2: EL GRAN DESPEGUE

Los popes de Fórmula Dos y Asociados están organizando para los días 5 y 19 de diciembre una petit temporada sudamericana de la categoría. La primera carrera se llevaría a cabo en el autódromo de 9 de Julio y la segunda en el de Las Flores. Para esta serie de carreras están comprometidos ya 18 autos argentinos, 2 brasileños, 2 uruguayos y 3 chilenos. Por otra parte, Raúl Expósito está llevando a cabo interesantes contactos para llevar la categor'a a Ecuador, Paraguay y Venezuela en el mes de febrero o marzo. Buena suerte.



"F2 for export": Peripio por América del Sur.

FIESTITA DE MONOPLAZAS

Hoy se llevará a cabo en El Pinar de Rocha la fiesta anual de Fórmula Dos y Asociados. Han sido invitados para esta milonguita los pilotos de Fórmula Dos Internacional que viajaron a nuestro país para disputar la carrera de Córdoba. También —como en otras ocasiones— se elegirá la Reina de la Fórmula Dos.

PARAGUAY Y LA FORMULA CUATRO

Luis Cubas Grau, periodista y corredor paraguayo, estuvo recientemente en nuestro país para presenciar las 12 Horas de APAT y para iniciar los trámites correspondientes, tendientes a imponer la F. 4 en Paraguay. Cubas Grau ha entablado contactos con distintos propietarios y preparadores para lograr la adquisición de por lo menos diez unidades para comenzar a formar el parque de la categoría.

PAIRETTI: ¡LUZ, CAMARA, ACCION!

Carlos Pairetti inicia en estos días la filmación de una película que se llamará "Piloto de pruebas" y que lo tendrá a él como protagonista principal, director y productor. ¡Corten...!

ACTC: NUEVAS AUTORIDADES

La Asociación de Corredores de Turismo de Carretera realizó la semana pasada su elección anual de autoridades, resultando ganadora la lista encabezada por José Mario Spada y Norberto Castañón en carácter de presidente y vice, respectivamente. El resto de la lista está integrado por: Andrés M. Castelo ("Bolita"), Carlos Alesina, Roberto Sol Bría, Alberto Rodríguez Larreta ("Larry"), Carlos Marincovich ("Sandy"), Jorge Martínez Boero, Remo Ríos, Héctor Ríos, Jorge Saigós, Eduardo Volpicina ("Pino"), Eloy González, Guillermo F. Martin, Plinio A. Rosetto y Luis R. Di Palma. Esta nueva nómina de autoridades cuenta con el apoyo unánime de todos los corredores de la categoría, que le han brindado su confianza, y es altamente representativa, ya que está integrada por pilotos en actividad y gente que desde hace años viene bregando por el Turismo de Carretera. El presidente entrante, el gran amigo Spada, ha informado ya que tiene muchas novedades para el año próximo en lo que se refiere a la categoría.



Carlos Pairetti: El McQueen argentino, pero en TC.

OTRO QUE SE NOS CASA: SANDY MARINCOVICH

En un restaurante de Núñez, en las cercanías del estadio de River Plate, se realizó el miércoles pasado la despedida de soltero de Carlitos 'Sandy" Marincovich, quien se nos casa la semana que viene. Como se puede suponer de este tipo de ágapes, hubo bromas mil y luego todo el mundo se abocó a la dulce tarea de tratar de hacerle la vida imposible al pobre muchacho de Arrecifes. Todos sus amigos estuvieron en la tenida gastronómica, entre los que se hicieron notar Carlitos Pairetti, Rody Marincovich, Marito García, Cocho López (¡está en todas!), el negro Es-



José María Spada: Cabeza de la lista más lógica.

→

TOQUECITOS DE BOCINA

bert, H. P. Camou, Lupano, Bocha Fernández Pelayo, Cando y otros sátrapas.

CANDO ACLARA (II)

Volvemos sobre el tema tan meneado de la trasmisión de la carrera de Vallelunga de pasado mes de octubre y cumplimos en publicar en forma textual el texto del telegrama que nos hiciera llegar Alberto Hugo Cando para aclarar el tema: **"Automobile Club Roma, Via C. Colombo 261, Roma. Solicito derechos cotización sobre trasmisión TV para Argentina, Brasil, Uruguay y Chile carrera 10/10/71 - TF 32-6951 ALBERTO CANDO - TF 32-9667, 25 de Mayo 306 - 3er. piso, Capital Federal, República Argentina. ALBERTO CANDO".** Trascripto que fue el telex, infórmese, publíquese y archívese. Punto.

NUEVO EQUIPO PARA 1972

Hugo Garibotti ha concretado un proyecto según el cual piensa poner en carrera tres autos en la próxima temporada. El nuevo equipo de Garibotti —que posiblemente sea apoyado por los cigarrillos Colorado— se presentará en tres categorías: SP, TC y Fórmula Uno. No se conocen aún los pilotos, pero hay muchas posibilidades de que un piloto de primera línea de TC sea el "number one" del team.



Despedida de Sandy Marinoovich: Otro que se casa, y van . . .

"DEL SUR CON AMOR"

Fiat habilitó este invierno sus nuevas instalaciones para la prueba de sus vehículos, sitas en La Esperanza, a unos 150 km/ de Río Gallegos, capital de la austral provincia de Santa Cruz. Allí hay comodidades para 40 durmientes, calefacción, equipo de radio superpotente, grupo electrógeno y todos los etcéteras necesarios para que el grupo de gente que se moviliza anualmente desde Turín no sufra trastornos ambientales.

Este año llegaron 4 máquinas para inaugurar la pista de pruebas y demás: un modelo 127, otro 128, una cupé 850 y un prototipo que se nos ocurre que se ubicará en la línea de los modelos 850. Estadísticamente, 1971 fue el año en que menos modelos llegaron desde Italia para prova.

Para 1972 está prevista una petit invasión, por lo cual seguramente en 1973 veremos nuevos modelos de la casa de Turín en la calle.

NUEVO CHEVY

"Mirá, se buscó hacer una trompa que armonizara con todo el resto del auto, que se pudiera colocar con suma facilidad sin cortar chapa y utilizando los herrajes del capot original y por supuesto lograr un efecto de agresividad o, mejor dicho, de personalidad bien definido", nos decía Pedrito Campo mientras observábamos, en cuclillas, al borde del lago de Palermo, el perfil del Chevy Cupé modifié que Grandío y López ha lanzado a la venta. Podemos decir que esta nueva "vestimenta" está compuesta fundamentalmente por piezas: los dos guardabarros, el frente, capot, parrilla y paragolpes.

Construida en plástico reforzado, de inmejorable terminación, por Dicky S. A., productora, además, del Burro Buggy.

La nueva unidad Chevy se puede adquirir con una serie de accesorios opcionales, como ser: volante de diseño único forrado en napa, llantas deportivas, múltiple especial para carburador de dos bocas, neumáticos especiales para alta velocidad, etcétera.

El precio del auto con la nueva trompa, pero sin los opcionales, es el mismo que el de la Cupé Standard; como norma se entrega sin el recubrimiento de vinilo en el techo, pero puede adquirirse también con él.

En definitiva, una realización muy bien lograda sin complicar en nada la estructura básica standard del vehículo, y dada la característica de su construcción y montaje permite sin ninguna dificultad el recambio de las partes.



El 127 que Fiat prueba en el Sur argentino.

TOQUECITOS INTERNACIONALES

La Paz (Bolivia). — Mientras disputaban una competencia de Fuerza Libre en el circuito "16 de Noviembre" en la ciudad de Santa Cruz, al oriente de Bolivia y a 900 kilómetros de la capital, La Paz, fallecieron el volante William Bendek y su copiloto "Chacho" Arraya. El accidente se produjo en momentos en que el Jaguar E Type de Bendek viajaba a unos 190 km/h y sufrió el reventón de un neumático. El auto se descontroló y fue a estrellarse contra una casa de las cercanías del circuito. En el acto el Jaguar tomó fuego y explotó, pereciendo sus dos ocupantes.

William Bendek (30 años) era considerado junto a Dieter Hubner y Jorge Burgoa como uno de los mejores pilotos bolivianos de la actualidad. Bendek se había clasificado en el Railly Londres-México, junto a Jorge Burgoa, como los mejores latinoamericanos.



Nuevo producto de Grandio y López. La cupé Chevy "modifié".

París (Francia). — Michel Lerclere (26 años) se ha proclamado vencedor del Criterium Renault 1971. El campeón se adjudicó el Criterium al triunfar en la última carrera disputada en el circuito Paul Ricard, en Le Castellet, al sureste de Francia. Lerclere es considerado por el periodismo especializado de ese país, como una de las revelaciones del año y con un brillante futuro, ya que ha dominado ampliamente en todas las carreras disputadas.

Brighton (Inglaterra). — Un automóvil Mors 1901 conducido por Neil Corner ha resultado ganador del Rally Londres - Brighton que anualmente organiza el British Royal Automobile Cub, para automóvies producidos hasta 1905. De los 250 automóviles que tomaron la salida de Hyde Park (Londres) solamente 17 llegaron a a meta luego de recorrer un trazado marcado de 85 kilómetros.

Esta edición del rally ha sido dedicada a conmemorar el 75º aniversario de la carrera, celebrada por primera vez en 1896 para marcar la emancipación de los automovilistas, que en ese año fueron autorizados a circular sin llevar un hombre con una bandera roja adelante del auto.

Entre los autos que tomaron la salida en Hyde Park se contó un Daimler 1900 propiedad de la reina Isabel, un Benz 1894 que fue el primero en largar, un De Dietrich tripulado por la pareja Lord Montagu de Beaulieu-Jackie Stewart y un Panhard Levassor 1901 a cuyo comando se sentaron Pat Moss y Eric Carlsson, famosos rallystas.

París (Francia). — La Federación Internacional del Automóvil (FIA) dio a conocer el calendario mundial de Fórmula Uno y el europeo de Fórmula Dos. En lo que respecta al calendario de F. 1, se lo ha dividido en dos partes: la primera de ellas que constará de ocho carreras y de las cuales se contabilizarán sólo los siete mejores resultados. La segunda parte del Campeonato Mundial constará de ocho carreras también, pero de las cuales se tomarán los seis mejores resultados. El calendario de Fórmula Uno será el siguiente: 23 de enero, Gran Premio de la República Argentina; 4 de marzo, Gran Premio de Africa del Sur; 9 de abril, Gran Premio de Ontario; 1º de mayo, Gran Premio de España; 14 de mayo, Gran Premio de Mónaco; 4 de junio, Gran Premio de Bélgica; 18 de junio, Gran Premio de Holanda; 2 de julio, Gran Premio de Francia; 14 ó 15 de julio, Gran Premio de Inglaterra (G. P. de Europa); 30 de julio, Gran Premio de Alemania; 13 de agosto, Gran Premio de Austria; 10 de septiembre, Gran Premio de Italia; 24 de septiembre, Gran Premio de Canadá; 8 de octubre, Gran Premio de Estados Unidos, y 22 de octubre, Gran Premio de México.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El Gran Acuerdo Nacional nos brinda a los argentinos bases reales para entendernos en el terreno político.
Superando rencores. Respetando opiniones.
Escuchando razones. Pensando en el triunfo, en el futuro del país.

El acuerdo que auspicia el Gobierno es para que ganemos todos los argentinos.
Usted es protagonista.
Protagonista fundamental.
Ubíquese en su partido. Luche por sus ideas.
El Gobierno lo apoya.

gran acuerdo nacional
un partido que debemos jugarlo todos

Télam

Bajos fondos y altos promedios

Con muy poca agua recibió el lago de Palermo a los competidores, siendo ésa la causa de más de un abandono. En efecto, obstáculos que normalmente quedan demasiado abajo como para provocar choques aparecían a poca profundidad y cascos y hélices sufrían los encontronazos. También había mayor dificultad en la botadura de las embarcaciones; la Joralí fue la primera en comprobarlo al quedar enganchado su espejo de popa en la rampa y sufriendo destrozos que impidieron su posterior presentación. Quedaba así fuera de carrera un hidroplano con motor Ford F-100 que no ha llegado nunca a rendir lo que puede. Un vuelco de Daniel Soriano por la mañana, durante los entrenamientos, otro choque de un hidroplano con Fiat 1500, etc., fueron raleando los competidores para la tarde. Sin embargo, no decreció el interés del público y ante varios miles de espectadores se iniciaron las pruebas.

Las clases de Turismo se resolvían sin mayor problema; Justo Daray y Francisco Orden no tenían dificultad con sus rivales. En la XD, Daniel Canestrari venció en lo que quizá sea la última carrera de lanchas en que intervenga, ya que aseguró que dejaba este deporte. Resistió bien las acometidas de Jáuregui Lorda y dobló con justeza todas las boyas; Emilio López, por su parte, clasificado tercero, no consigue emparejar al piloto de la Melody III, quien afianza cada vez más sus virtudes conductivas.

En la XI, Germán Barbot rompió una pala de la hélice en la picada inicial, con lo que su chance desapareció prematuramente; fue una lástima, ya que la Orca GT de Jorge Di Fiore andaba muy bien y el duelo hubiera sido muy reñido. Durante las cuatro primeras vueltas punteó Morales, con la Laureana VI, pero al cumplirse la quinta pasó Fiore al frente y poco a poco se fue distanciando hasta sacar cinco segundos de ventaja.

La XJ es de Alberto Reverdito, de eso no cabe duda, pero sus duelos con Muñoz de Toro adquieren cada vez más intensidad. El del domingo pasado fue más reñido que otras veces; Muñoz de Toro estrenaba sus trombones y los nueve segundos finales de diferencia son señal evidente de lo cerca que anduvieron.

En OF, Felipe Uris se reencontró, y muy merecidamente, con un triunfo que le era esquivo; volvió a lucir el Piratín sus cualidades de velocidad, demostrando que las carreras se ganan en el agua y que hasta cruzar la línea de llegada no hay nada definitivo. Caso típico de ello fue Héctor Boniface, que no pudo hacer arrancar su hidroplano en la primera manga, quedando así sin puntaje para el campeonato.

En Mojarra, siemple igual: primero Mathessius, segundo Hombre, y a distancias siderales el resto. Lo más positivo de esta categoría es la buena cantidad de lanchas que corren (largaron siete), constituyendo uno de los platos más fuertes del espectáculo.

Llegamos a Fuerza Libre. La primera manga había sido para So-

SEGUNDA JORNADA DEL CAMPEONATO METROPOLITANO DE MOTONAUTICA

Club organizador: **Motonáutico Argentino.** ***Escenario:*** **Lago de Palermo.** ***Fecha:*** **14/XI/71**

CLASIFICACION

CLASE TURISMO ARGENTINO

Categoría TA (hasta 45 HP; mínimo, 3,60 m de eslora)

Pos.	Nº	Embarcación	Piloto	Motor	Vtas.	Tiempo
1º	11	Azote	Alberto Caldellas ..	Mercury 40 ...	7 ..	9m 39s

Categoría TB (hasta 60 HP; mínimo, 4 m de eslora)

1º	23	Alcatraz	Justo Daray	Mercury 50 ...	8 ..	8m 59s
2º	21	Tahutah	José Márquez	Mercury 50 ...	8 ..	9m 18s
3º	25	Maraño	Raúl Nollman	Mercury 50 ...	8 ..	9m 25s
4º	27	Changuita II ..	Oscar Botti	Mercury 50 ...	8 ..	9m 43s
5º	35	Cascote	Carlos G. Montes ..	Mercury 50 ...	8 ..	9m 50s

Categoría TD (hasta 105 HP; mínimo, 4,30 m de eslora)

1º	66	Roca C	Francisco Orden ..	Mercury 100 ..	8 ..	8m 09s
2º	69	Margarita	Alejandro Amadeo .	Mercury 100 ..	8 ..	8m 16s
3º	70	Je t'aime	Eduardo Tiraboschi	Mercury 100 ..	8 ..	8m 25s

CLASE GRAN TURISMO

Categoría XD (motores fuera de borda de más de 550 hasta 750 cm³)

1º	25	Toco Fondo ...	Daniel Canestrari ..	Carniti 45	8 ..	8m 09s
2º	9	Melody III	J. Jáuregui Lorda ..	Mercury 50 ...	8 ..	8m 11s
3º	80	Cadorcha	Emilio López	Mercury 50 ...	8 ..	8m 14s
4º	4	Lunga	Carlos Buchele	Mercury 50 ...	8 ..	8m 30s
5º	11	Azote	Alberto Caldellas ..	Mercury 40 ...	6 ..	8m 05s
6º	69	Miss Ciunática .	Horacio Celia	Mercury 40 ...	6 ..	8m 10s

Categoría XE (motores fuera de borda de más de 750 hasta 850 cm³)

1º	33	Galleta	Carlos Zucatti	Carniti 55	8 ..	7m 46s

Categoría XI (motores fuera de borda de más de 1350 hasta 1500 cm³)

1º	60	Orca GT	Jorge Di Fiore	Johnson 115 ..	8 ..	6m 52s
2º	4	Laureana VI ...	Lucio Morales	Johnson 115 ..	8 ..	6m 57s
3º	1	Chita XXII	Germán Barbot ...	Mercury 100 ..	8 ..	7m 27s
4º	17	.....	Carlos Felíú	Evinrude 115 .	8 ..	7m 28s

Categoría XJ (motores fuera de borda de más de 1500 hasta 1650 cm³)

1º	1	Chita XVI	Alberto Reverdito ..	Mercury 125 ..	8 ..	6m 44s
2º	17	Orión II	R. Muñoz de Toro .	Mercury 125 ..	8 ..	6m 53s
3º	14	Zakate	Aldo Ferri	Mercury 125 ..	8 ..	7m 22s
4º	12	Troncomóvil ...	Ricardo Viaggio ...	Mercury 125 ..	8 ..	7m 26s

SERIE INTERNACIONAL FUERA DE BORDA DE CARRERA

Categoría OF (para motores de más de 700 y hasta 1000 cm³)

1º	2	Piratín	Felipe Uris	Mercury 45 ...	10 ..	8m 58s

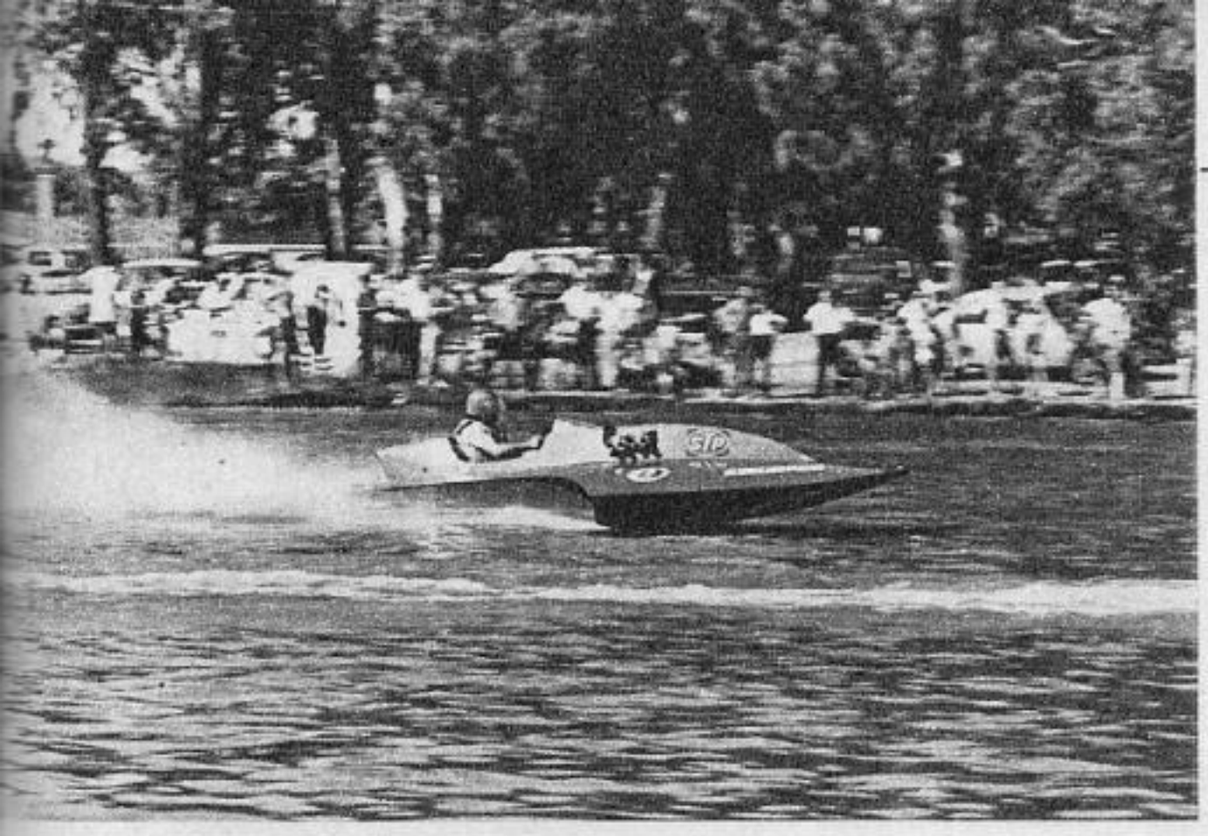
CLASE ARGENTINA MOJARRA
(hidroplanos de carrera con motor Ford 60 HP)

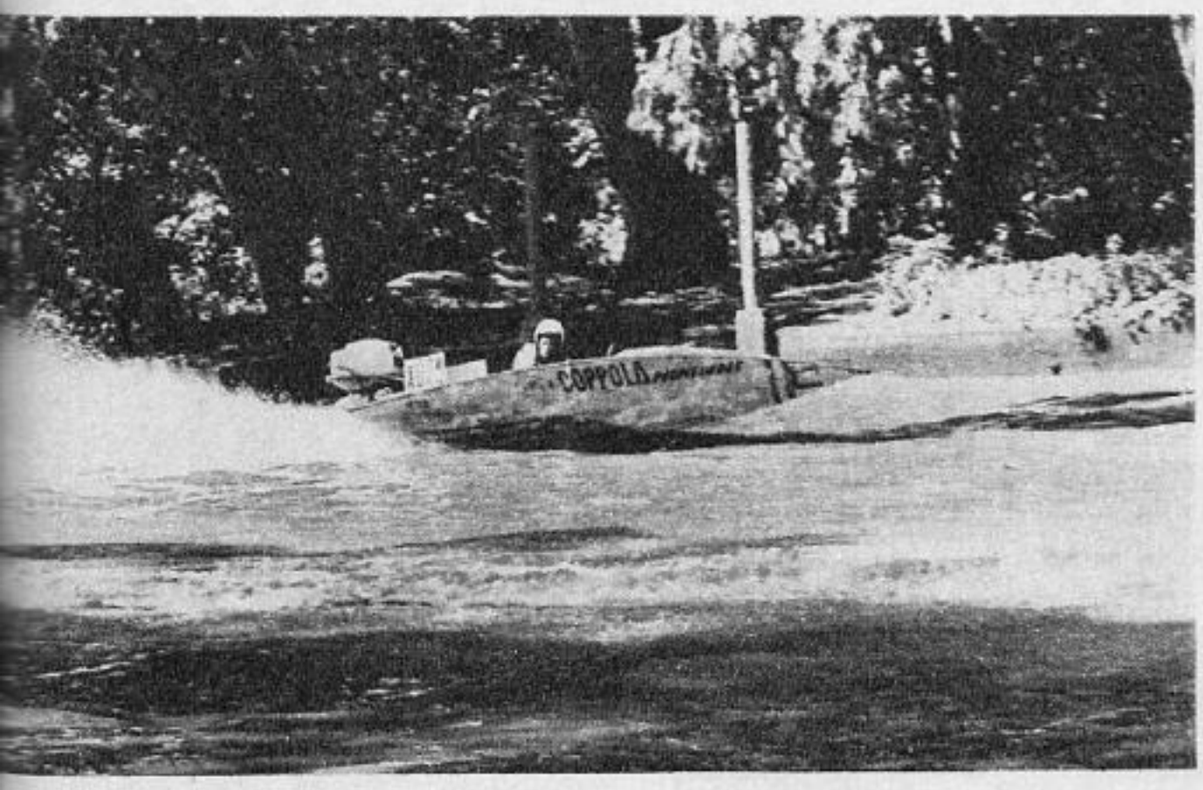
1º	8	Estrellita III ...	Alfredo Mathessius		12 ..	10m 48s
2º	31	Lunática	Rodolfo Hombre		12 ..	11m 12s
3º	49	Mojarra	Luis Galiana		12 ..	11m 43s
4º	6	Estrellita VI ...	Ernesto Piercamilll		10 ..	12m 21s

FUERZA LIBRE

1º	9	Taif	Alfredo Berghella ..	Fiat 1600 ...	12 ..	9m 04s
2º	7	Algramar	Pedro Soriano	Ford F-100 ...	12 ..	9m 11s
3º	12	Troncomóvil ...	Héctor Boniface ...	Mercury 125 ..	12 ..	10m 06s

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Alfredito Berghella, con la "Taif", ganó magníficamente en Fuerza Libre.

Daniel Canestrari, con una 505 y motor Carniti, un trinomio exitoso desde hace rato, triunfaron en la clase Turismo XD.

por NICOLAS GELORMINI

Más de 40 lanchas en la segunda jornada del Campeonato Metropolitano de Motonáutica. Buen triunfo de Di Fiore en XI y Uris en OF. Fuerza Libre sigue siendo lo mejor del campeonato: Pedro Soriano y Alfredo Berghella, los principales actores, son merecedores de todo el apoyo que puedan brindarles las fábricas respectivas

riano (hidroplano con Ford F-100), quedando segundo Alfredo Berghella (hidroplano con Fiat 1600). Largada la segunda manga, tomó la punta Berghella y luego de una conducción prolija y acertada no sólo llegó primero sino que sacó suficiente ventaja como para adjudicarse la categoría por menor suma de tiempos. El espectáculo de los dos hidroplanos fue impresionante (piénsese que se está hablando de más de 150 km/h) y puede llegar a ser mejor aún en cuanto las fábricas se den cuenta que tanto uno como otro le están dando a ellas tantos o más galardones de los que están recibiendo en tierra. Soriano ha recibido apoyo de Ford; en cuanto Fiat apoye a Berghella y éste pueda dejar de hacer los sacrificios que actualmente realiza para correr y poner un motor en condiciones, vamos a ver cosas muy buenas.

Una última palabra. La organización fue buena, pero para el futuro debería tomarse alguna precaución con el público, ya que se está andando a mucho velocidad y la gente se coloca demasiado cerca de la orilla.

Con unas pocas copias mensuales, su empresa ya está en cantidad de merecer una copiadora Xerox.

Mucha gente cree que la copiadora XEROX es para empresas que hacen muchas copias.
Es cierto. Pero también es cierto que XEROX dispone de copiadoras para satisfacer las necesidades de empresas chicas:
bastan unas pocas copias para merecer una XEROX.
Si lo duda,
pida una demostración por 30 días, sin compromiso.
Es nuestro mejor argumento. XEROX no vende máquinas, ni las alquila: usted paga sólo por las copias que realiza.
Llámenos a 31-0318.

XEROX®

L. N. Alem 619 - Buenos Aires - Tel. 31-0318

GRANT ADVERTISING

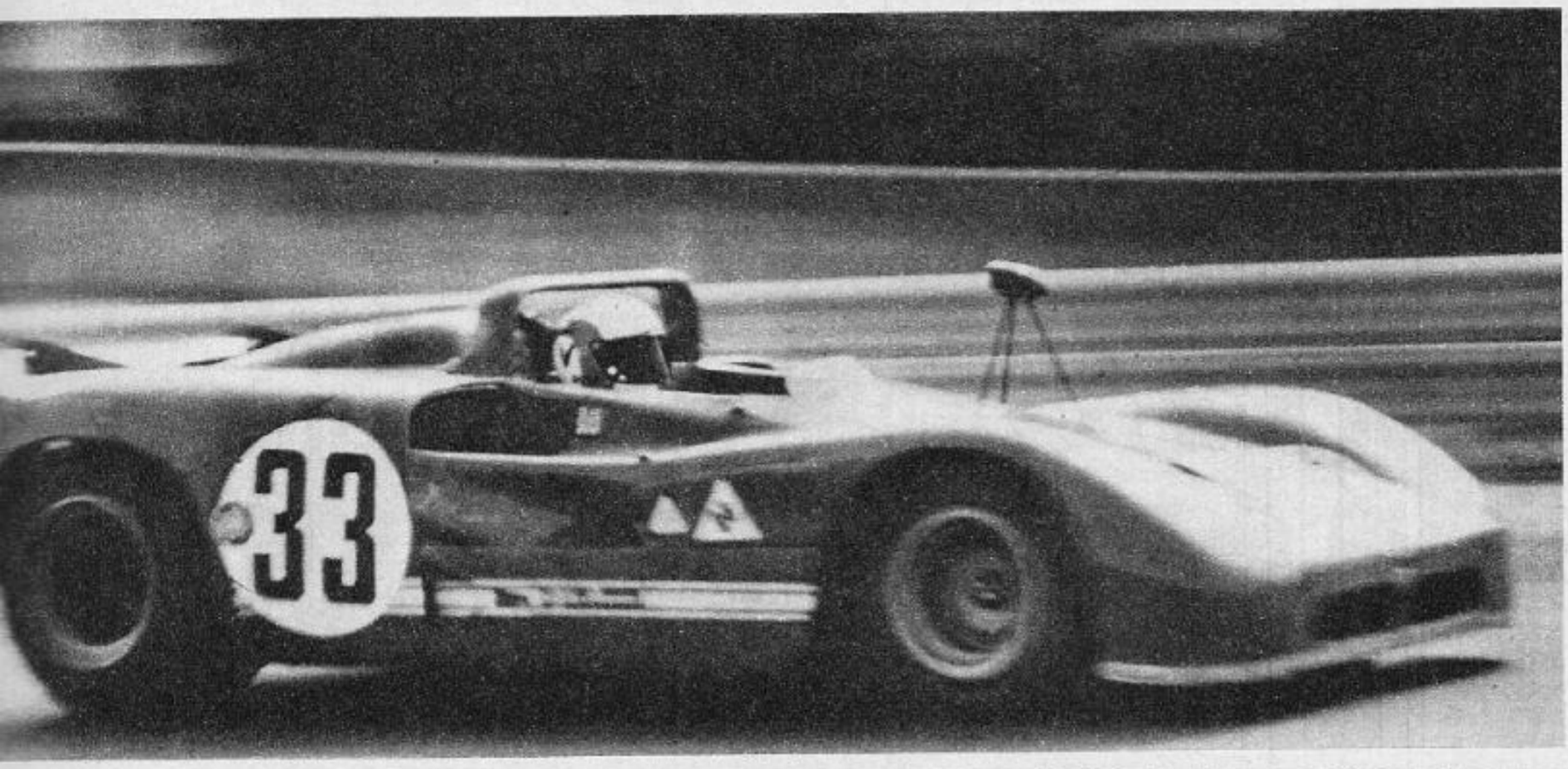
® Xerox es Marca Registrada de Xerox Corporation.

TEMPORADA INTERNAC

BOLE

Nº 2







BELTOISE CAMBIA

El piloto francés Jean Pierre Beltoise, que hasta hace unos días estaba anunciado en la lista provisional del Club YPF como tripulante de un Matra MS-120 B en el Grand Prix de la Argentina Fórmula Uno, es muy probable que no integre ese equipo a partir del 31 de diciembre de este año. El hecho es que la empresa BRM ha interesado a Beltoise para integrar su equipo de Fórmula Uno, y la Matra Sport —por intermedio de Jean Luc Lagardère—, que lo tenía contratado desde hace años ha dado el sí para que se realice el nuevo dúo Beltoise-BRM. Aunque no se conocen bien los detalles de esta negociación se supone que Matra Sports tenía previsto para 1972 un solo auto de F. 1 y confiado a su primer piloto, Chris Amon. Ante la posibilidad de dejarlo a Beltoise de a pie, Matra ha preferido que firme con BRM para poder recuperarlo en un futuro en la plenitud de sus funciones. Por otra parte, se cree que Beltoise continuará ligado a Matra para las carreras de Sport 3 litros. Lo que es cierto ya, es que el francés estará en el G. P. de la República Argentina tripulando un BRM P160 del equipo Yardley.

BOMBEROS CON AUTO NUEVO

Citroën Argentina ha presentado una variante sobre el Mehari, que será utilizado durante las dos carreras de la Temporada Argentina por el servicio de pre-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ONAL

TIN

Jean Pierre Beltoise: En el G.P. de la Argentina con B.R.M.

Abajo: Ferrari 312 PB: Debut y triunfo en las 9 Horas de Kyalami.

Centro: Equipo Jolly Gancia de Brasil: Posiblemente con un Alfa 33.3.

vención de incendios de la AAAS. El nuevo modelo ha sido equipado con todo lo necesario para la movilización rápida de los bomberos hasta el lugar del siniestro y de todo el equipo necesario para prevenir fuego de nafta. Indudablemente, esta colaboración de Citroën y la AAAS hará más completo el extenso operativo de seguridad que se montará en la Temporada.

SE PERFILAN BIEN LAS FERRARI

Dos de las Ferrari 312 PB que vendrán a correr a los 1.000 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires viajaron la semana pasada a Sudáfrica para disputar las 9 Horas de Kyalami para autos Sport hasta 3 litros. Los dos autos se ubicaron en los dos primeros puestos, tripulados por Brian Redman-Regazzoni (1os.) y Jacky Ickx-Mario Andretti (2os). En tercer lugar se clasificó el Chevron 2000 de Howden Ganley, que también viajará a Buenos Aires.

CLUB YPF: SOLICITAR MAS AUTOS

Es muy posible que en la próxima semana el Club YPF solicite al Automóvil Club Argentino (en su carácter de representante de la FIA) la ampliación del número de automóviles permitidos para los 1.000 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires. En un primer momento el ACA había dictaminado que el número máximo que podría largar sería de 26 unidades. El Club YPF, teniendo en cuenta que hay algunas anotaciones pendientes, como el caso de dos unidades brasileñas, solicitaría al ACA que se amplíe el número de autos participantes, de 26 a 28 ó 30.

EQUIPO GANCIA: ¿ALFA 33.3?

El Club YPF, por intermedio de su Comisión de Carreras, ha recibido una carta solicitando informes sobre la carrera de los 1.000 Km por parte del equipo brasileño Gancia. Esta carta refleja las intenciones del equipo de participar en la carrera, pero no aclara con qué máquina ni con qué pilotos. Debido a que Gancia es importador de Alfa Romeo en Brasil, es muy posible que se decida a presentar el Alfa Romeo 33.3 que en estos días recibe procedente de Italia y con preparación casi oficial de Autodelta.

OPERATIVO LUCHA CONTRA EL FUEGO

La empresa Tecin S. A., en combinación con el Club YPF, llevará a cabo una conferencia de prensa, con proyección de películas y demostraciones prácticas, tendientes a informar al periodismo especializado sobre el Operativo Lucha contra el Fuego que llevará a cabo durante la disputa de las 3 carreras de la temporada. La empresa Tecin S. A. será la encargada de la construcción y diseño de todos los elementos móviles y manuales que se utilizarán en la lucha contra el fuego.

Se abre una nueva vida para su motor.
Ahora hay algo nuevo para la nafta.

BARDAHL *TOP OIL*
MULTIPROPOSITO



Tecnología del mañana para combustibles de hoy.

BARDAHL TOP OIL MULTIPROPOSITO proporciona una perfecta y total combustión. Por tal motivo se obtiene:

- Extraordinario pique y potencia.
- Arranque instantáneo.
- Inhibición de la formación de carbón en las bujías.
- Limpieza absoluta del carburador, cañerías y tanque de combustible.
- Retarda la preignición.
- Inhibe la formación de hielo como así también, evita la corrosión.
- Además, lubrica el tercio superior del pistón y cilindro, evitando la formación de carbón en aros superiores, guías y asientos de válvulas.
- Puede ser usado con naftas comunes o especiales.

NO ALTERA EL OCTANAJE.

Recuérdelo al cargar nafta.

BARDAHL *es poder!*

SEMANA DE "25 de

El Club Barlovento organizó un festival de yachting en la ciudad bonaerense de 25 de Mayo; las autoridades locales, junto con el público asistente, brindaron un gran apoyo tendiente a difundir este deporte en el interior del país. Además, publicamos los resultados del campeonato argentino de la clase Dragón, donde Jorge Salas Chaves se clasificó compeón

por J. PEDRO SIEDMANN



Embarcaciones al borde de la laguna Mulita.

En su afán de promover el deporte náutico en el interior del país, el Club Barlovento organizó un festival de yachting en la ciudad bonaerense de 25 de Mayo. Ni qué hablar, por supuesto, del apoyo de autoridades y residentes del lugar, quienes no escatimaron esfuerzos hasta agotar las formas más disímiles de festejos; al parecer se trata de promover una "Semana del yachting" en esta ciudad a la manera de la Semana de Mar del Plata o San Pedro.

Este evento tuvo lugar los días 30 y 31 de octubre, en la laguna conocida como "Mulitas", situada a la entrada de la ciudad de 25 de Mayo. Contó con la participación de veinticinco embarcaciones, representes de clubes de Buenos Aires y La Plata. En esta oportunidad estuvieron presentes las clases Optimist, Cadet, Penguin, Finn y Lightning, lo que no descarta que el próximo año sean invitadas todas las clases de orza.

Este festival fue mucho más allá de ser un simple campeonato, pues la Municipalidad se encargó de instalar un sistema de altoparlantes a través del cual se trasmitían las regatas y se ilustraba a la gente acerca de lo que es el yachting. Tampoco quedó a la deriva lo que se refiere a alojamiento, que se dio en casas particulares, carpas o casitas rodantes, propiedad de la Municipalidad.

Según los proyectos de las autoridades locales, para el año próximo estarán habilitados los vestuarios, una playa de arena y una rampa para tirar los barcos al agua. Por otro lado, en vista de la poca extensión de la laguna, se prevé cortar los juncales costeros para ganar unos metros en el largo de las piernas.

En cuanto a las regatas, que fueron tres en total, no dejaron de ser entretenidas, pues el viento, de 35 km el primer día, cambió al siguiente oscilando entre 5 y 15 km, mientras que los bordes "largos" eran de 100 metros porque los borneos imperantes hacían que se apuntara constantemente para atrás.

Los señores Rodolfo Fayó y Héctor Lasalle, socios del Club Barlovento que actuaron de oficiales de día, contaron con la valiosa colaboración del Centro de Educación Física Nº 7, con asiento en 25 de Mayo, el Club de Pesca y, por supuesto, la Municipalidad.

Que fue un campeonato de yachting, asado y vino nadie puede dudarlo, a juzgar por los agasajos recibidos, y que tendrán éxito en el futuro tampoco puede descartarse, en vista del entusiasmo y esfuerzo puestos en la difusión emprendida. Cómo habrá sido la "curiosidad" de los lugareños que el periódico local de esa ciudad bonaerense estimó en cinco mil el número de personas que se aglomeró al borde de la laguna presenciando el espectáculo.

Desde ya felicitamos a los lucubradores de tan brillante idea y les deseamos mucho éxito para el futuro.

RESULTADO DE OTRAS REGATAS

El 14-11, con viento NE de 20 km, los Dragones corrieron en Dársena Norte una regata por el premio Indios, con los siguientes resultados:

1)	Juan A. Zuccoli	Tango	2h51m20s
2)	Jorge Salas Chaves	Karin	2h52m52s
—	Héctor Schenone	Calafate	Abandonó

Además se están corriendo los Campeonatos Argentinos de Soling y de Flechas, a los que nos referiremos una vez finalizados, así como también al 18º Campeonato de Distrito de la clase Star.

El 14 del corriente el Tigre Sailing Club organizó una regata para barcos matriculados en dicho club, con motivo de los festejos de su 75º aniversario. La competencia se realizó con la fórmula del Handicap Convencional, y sopló viento Este de 10 km.

Serie A: Recorrido de 17,5 millas

1)	Carlos Semería	Vahine	3h32m50s
2)	Manuel Smolar	Halcón	3h43m37s
3)	Edith M. Naef	Stardust	3h43m39s

Serie B: Recorrido de 10 millas

1)	Enrique Rodríguez	Nereo	2h09m11s
2)	Guillermo Castro	Anannkee	2h13m53s
3)	Fernando Machain	Sans Souci	2h17m11s

También finalizó el Campeonato Argentino de la Clase Polaris, al que nos referiremos con más detalle en nuestro próximo número. Aunque ya podemos adelantar que se clasificó Campeón el señor Solana, del Yacht Club Buenos Aires.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Mayo”



Los Finn de Pérez Habiaga (5), Sanjurjo (70) y de Carriquiriborde (36), en plácida competencia, bogan por la laguna.





Santiago Lange a bordo de su "Qué Sé Yo".

RESULTADOS DE LAS REGATAS

CLASE FINN:

1) Guillermo Alfonso	Amasijo II	16,1 puntos
2) Angel Vila	Bachicha	14,1 puntos
3) Jorge Sanjurjo	Condalino	11,3 puntos

CLASE LIGHTNING:

1) Héctor Rodríguez Blanco	Nyón
2) Daniel Gentile	Biguá

CLASE CADET:

1) José Asad	Nupi
2) Mario Dillon	Querandí
3) Julio Rodríguez Villegas	Midget

CLASE PENGUIN:

1) Guillermo Benchetrit	Lagartija
2) Edgardo Menzato	Campeador

CLASE OPTIMIST:

1) Santiago Lange	Qué Sé Yo
2) Sergio Ribecky	West Wind

RESULTADOS DEL CAMPEONATO ARGENTINO DE LA CLASE DRAGON

1ª Regata: Corrida el 30-10 con viento SE de 35 km.

1) Jorge Salas Chaves	Karin	1h44m29s
2) Héctor Schenone	Calafate	1h50m36s
— Juan A. Zuccoli	Tango	N/L

2ª Regata: Corrida el 31-10 con viento E de 25 km.

1) Jorge Salas Chaves	Karin	2h18m45s
2) Héctor Schenone	Calafate	2h19m44s
— Juan A. Zuccoli	Tango	N/L

3ª Regata: Corrida el 1º-11 con viento SE de 23 km.

1) Jorge Salas Chaves	Karin	2h23m15s
— Juan A. Zuccoli	Tango	Abandonó
— Héctor Schenone	Calafate	N/L

4ª Regata: Corrida el 6-11 con viento N de 25 km.

1) Héctor Schenone	Calafate	2h25m00s
2) Jorge Salas Chaves	Karin	2h25m07s
— Juan A. Zuccoli	Tango	Abandonó

5ª Regata: Corrida el 7-11 con viento E de 14 km.

1) Héctor Schenone	Calafate	3h31m19s
2) Jorge Salas Chaves	Karin	3h37m12s
3) Juan A. Zuccoli	Tango	3h45m00s

6ª Regata: Corrida el 13-11 con viento N de 18 km.

1) Jorge Salas Chaves	Karin	1h53m55s
2) Juan A. Zuccoli	Tango	1h59m05s
— Héctor Schenone	Calafate	N/L

CLASIFICACION GENERAL

1) Jorge Salas Chaves	Karin	3 puntos
2) Héctor Schenone	Calafate	11,7 "
3) Juan A. Zuccoli	Tango	23,1 "

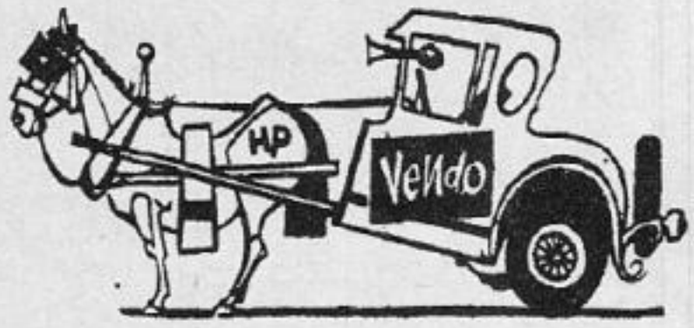
Indudablemente, tras ver estos resultados los comentarios huelgan. ¿Qué se puede decir de un campeonato argentino en el que participan sólo tres barcos y no en todas las regatas? ¡Que Jorge Salas Chaves se clasificó Campeón Argentino de la Clase Dragón en 1971!

Carlos Rodari.
De lunes a viernes, Radio Continental.
19.30

Cruz del Sur.
Cuesta del Parral. Casa de Piedra.
Valroy.



AVISOS corsificados



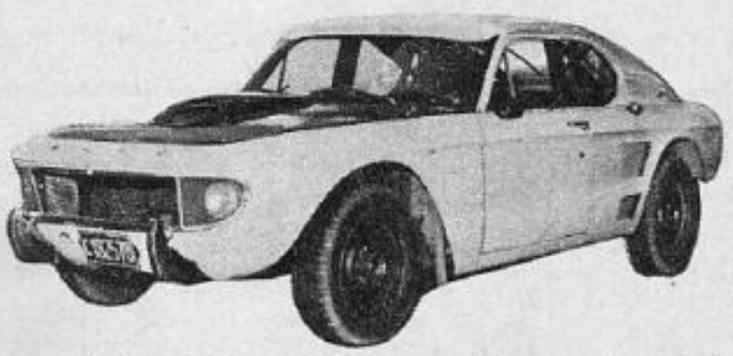
Servicio de avisos clasificados que PARABRISAS CORSA pone a disposición de sus lectores y también de aquellos pecadores que no lo sean, para vender, comprar o permutar: autos de competición, sport, clásicos; nuevos o usados. Además podrán figurar en este mercado persa accesorios, partes o componentes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

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

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

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

FORD FALCON F-100 motor standard 312 pulgadas cúbicas. 245 HP de fábrica. Frenos a disco en las 4 ruedas. Caja de 4 velocidades sincronizadas. Instrumental Stewart Warner. Cubiertas Cintoratto. Un



verdadero Gran Turismo. Fuera de serie. Pesos ley 18.188, 25.000. J. A. Cabrera 3659 - 86-4635/86-8598.

VENDO 2 CARBURADORES WEBER de 45 D.C.O.E. T.E. 290-0127/290-0619.

VENDO LANCHA: Comodín Pallatin. Motor Mercury 125 HP. Estado excelente. T. E. 290-0127/290-0619.

COMPRO AL CONTADO MG, JAGUAR, PORSCHE, TRIUMPH o similares, convertibles, desde modelo 1950. T.E. 83-7067.

NSU PRINZ 4. NACIONALIZADO 1964, con radio, barato. Liquido. Cochabamba 2830, Sr. Alberto.

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



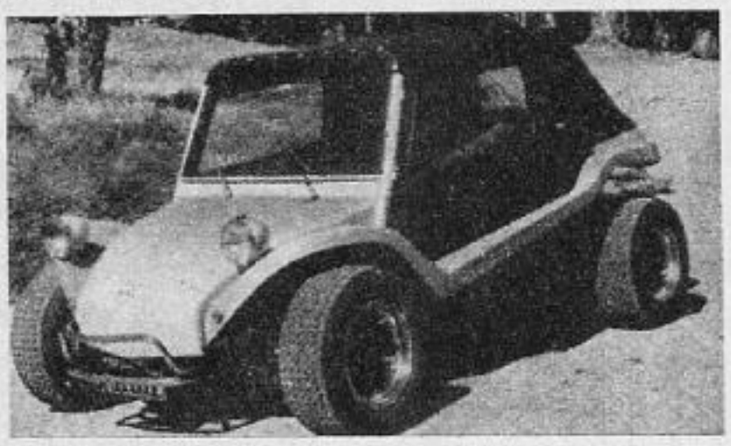
petición: Acassuso 1393, OLIVOS (Alt. Av. Maipú 3200). T.E. 795-9864 (solicité catálogos).

"TUERCAS" PEUGEOT 404, 504 y Pick-ups T 4 B, prepárense. RESORTES ELECTRONICOS 8 K DE BUJIAS (cuidado con imitaciones) dan más pique... potencia.



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

PUELCHE 1º "DUNE BUGGY" ARGENTINO. Armelo Ud. mismo o cómprelo terminado a medida. — Garbarini Vehículos



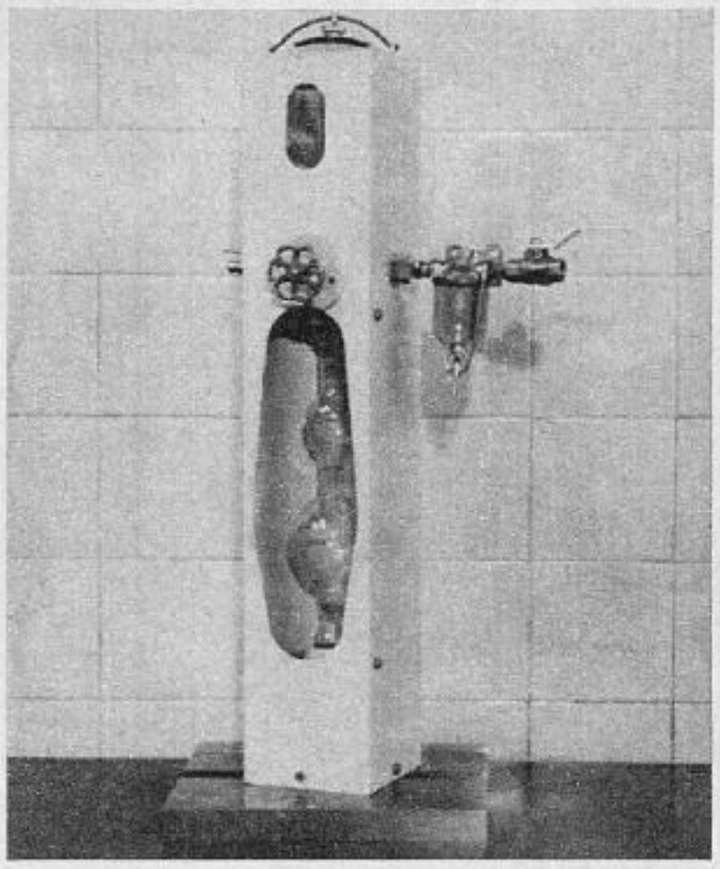
Especiales. — Calle 511 entre 11 y 12, Ringuelet, La Plata. (Ver por TV propaganda Pindapoy.)

CAVARO "BRINCO". CALIDAD PROBADA. Ganador por tres vueltas en la "Carrera



de los Médanos" disputada a diez. Mar de Ajó, 31-10-71. Categoría buggies. Adquiéralo ya, listo para rodar o en equipos para armar. Financiación 24 meses. Entrega inmediata. CAVARO S.A.I.C. y F. Rodríguez Peña 1165, Villa Lynch (San Martín), 757-5162.

FLUJOMETRO ROBI. Rápido, seguro. Indispensable para mediciones de consumo de combustible en motores nafteros o Diesel. Para fábricas o talleres que posean



banco de prueba. Informes al T.E. 70-9177, Arcos 2836, 2º, "14", Capital.

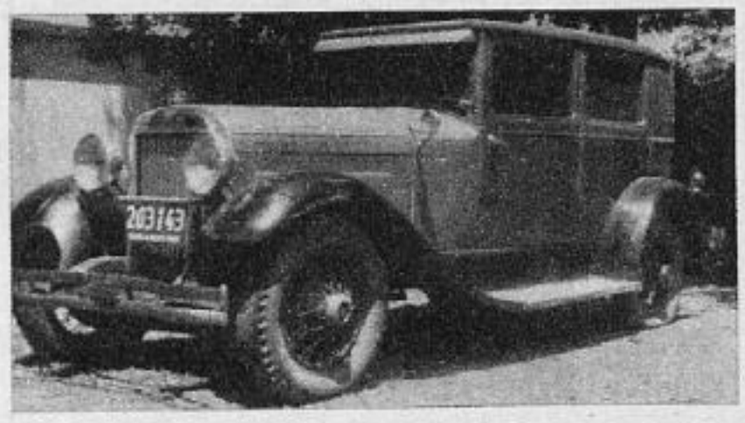
EXCELENTE OPORTUNIDAD. Remate. Yate "Caliso Porá". Eslora 12 m, manga 3,20 m, punta 1,30, 4 cuchetas, baño y cocina, en excelente estado para exigentes. Con motor Chrysler Marine 150 HP, en marcha.



Se remata el día miércoles 24 de noviembre con base de $ 20.250, en Venezuela 1318, Capital. Se exhibe en el club San Fernando. Preguntar marinero Francisco.

¡UNICA! Colección completa de la revista "Autorama" (Historia del Automóvil), nueva, 94 números, con índices y cubiertas, al costo. Total: m$n 10.000. Por carta a Sr. Héctor Magnasco. Díaz Vélez 489, La Lucila.

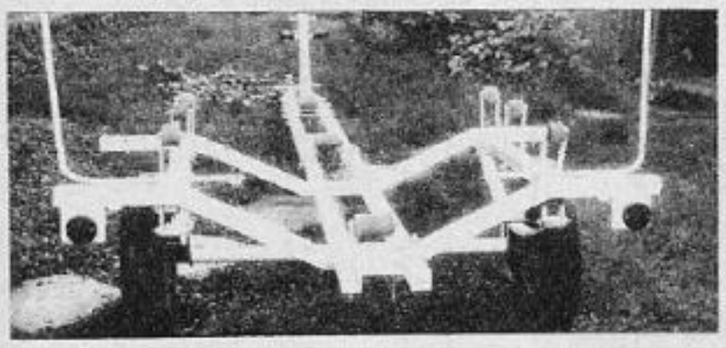
VENDO HUDSON "27" SUPER SIX. Totalmente original. Perfecto estado. Guillermo



Frers. Ascasubi 251, Acassuso. T.E. 743-3186.

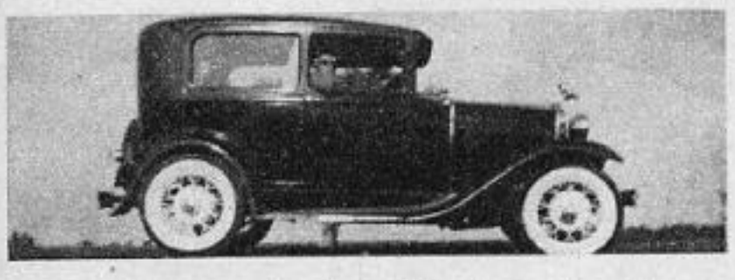
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TRASLAR TRAILERS. Capacidad 600 kg. Enganche a bolas. Bulonería galvanizada. Luces. Apoyo tipo rodillos o cama. $ 1.360.



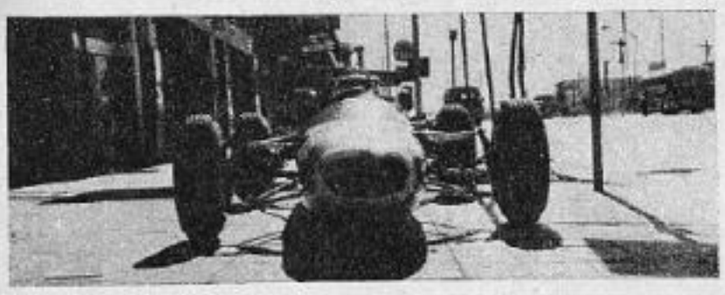
Alquileres, $ 35 por día. T.E. 743-7876. Por la mañana o después de las 20,30.

FORD 1930: única mano, original de fábrica, impecable. Recibo automotor. Gral.



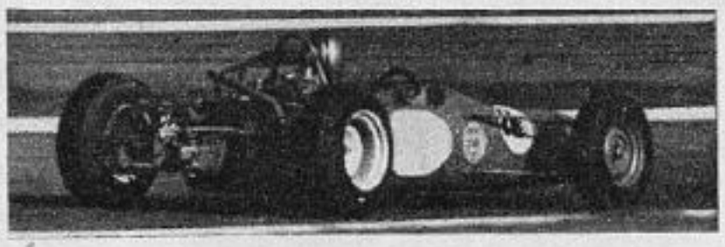
Paz 1452. Florida. Ver sábados y domingos.

FORMULA 4 CRESPI RENAULT, Casa Merigi, con trailer y repuestos. Vendo urgente al contado: $ 7.000 de los nuevos, o



permuto por auto particular. T.E. 653-4995/ 653-3856.

FORMULA 4 TULIA 6. Motor y caja Renault



Optimo estado. $ 750.000. Vendo urgente. T.E. 45-3701/80-8625.

APRENDA A DIBUJAR AUTOMOVILES. Primero y único curso en América latina creado para el dibujo e ilustración creativa del automóvil (por correspondencia). Informes y folletos a Diseño Auto Studio, Casilla de Correo 3784, Correo Central, Buenos Aires.

BLOCK Y CARBURADOR 2 BOCAS POLARA VENDO URGENTE. 45-1715; 49-6026; 40-2143. Cangallo 1952.

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



Cavallino Sport 200.
La radial de más largo aliento.

**Con profundo y seguro diseño antideslizante.
De insuperable performance.
Apóyese sobre estas radiales especiales y sentirá la diferencia.
Cuando frene. O en las curvas. Y en el rendimiento. Porque Cavallino Sport 200 es Firestone. Construcción Triple Fuerte.
Disfrute su largo aguante. Exíjala en su revendedor Firestone.**

Cavallino Sport 200 Radial
Firestone
LA GRAN DIFERENCIA A SU FAVOR

Parabrisas CORSA correo

GP DEL SUR

de Carlos Heriberto Risso, Cipolletti, Río Negro.

Señores: el no estar de acuerdo con algo no significa necesariamente erigirse en dueño exclusivo de la verdad. Como más adelante lo expreso, disiento con ustedes y doy mis razones, que considero valederas desde mi punto de vista, pero sin por ello sentirme superior o inferior a los demás. Vuestra crítica tiene el poder esencial que les da el hecho de publicarla en un órgano de gran difusión, mientras que el derecho de réplica que ejerzo en este momento queda circunscripto a esta carta y al alcance relativo de las personas que puedan leerla.

Nuestra Argentina comienza en el Norte, se extiende al Este y Oeste y termina en el Sur, de acuerdo a vuestro criterio. De acuerdo al mío, comienza en cualquier punto y termina en cualquier otro punto de su extenso territorio sin distinción geográfica. Vuestra prédica en contra del Gran Premio hacia el Sur, me permito recordarles, no comenzó como dicen ustedes en uno de los últimos números, a principios de año, sino que ya desde 1970 lo están haciendo, sustentando vuestra posición con argumentos que para quien no conoce la Patagonia pueden parecer muy valederos, pero para quienes la habitamos y disfrutamos hace reaccionar ante quienes en forma desaprensiva menosprecian esta zona.

Tenemos tan buenos y/o mejores caminos que otras zonas del país (como también tenemos tan malos y/o peores) (...) tenemos caminos de ripio que aunque llueva torrencialmente no se desmejoran y caminos de montaña excelentemente marcados; la infraestructura hotelera es suficiente para absorber en las etapas previstas a todo aquel que llegue por el GP. Y no es cierto que sea más caro el competir por los caminos del Sur, como tampoco lo es que se necesiten más auxilios, ya que 1.000 km en la Patagonia son iguales de largos a 1.000 km en cualquier lugar del mundo. Los hoteles, en sus diversas categorías, tienen tarifas similares a los de sus mismas características de todo el país, y los repuestos, cubiertas, nafta y aceite valen lo mismo aquí, en Río Gallegos o en La Quiaca. El gobierno quiere y promociona el despegue de la Patagonia, nosotros también; y ustedes, ¿qué?

El ACA —por otra parte— anunció con muchos meses de antelación la realización de este GP, prometiendo (y no cumpliendo) promocionarlo en el exterior para obtener la concurrencia de equipos y pilotos extranjeros, y sugestivamente cierra el período de inscripciones uno y dos meses antes de la iniciación de la carrera, cuando aún quedan varias competencias por realizarse y por ende los probables concurrentes no tienen la seguridad de contar con sus máquinas para presentarse. Y solicitando antirreglamentariamente la reinscripción de aquellos que lo hubieran hecho por telegrama. Lógicamente, muchos de los así inscriptos pensaron que esto era un anuncio de la suspensión y no se tomaron el trabajo de ir a Buenos Aires a ratificarla. (...) Y mientras tanto CADAD se desentiende, como ente rector, de este retierado problema y nuevamente será ciega, muda y sorda para sancionar como corresponda a una institución que con toda desaprensión vuelve a engañar al automovilismo deportivo.

Señores: el Sur merece y necesita que el GP de Turismo se realice. (...) El automovilismo fue, es y será una de las formas de promover el turismo y el conocimiento de nuestro país.

R) En realidad, para CORSA el país ni empieza ni termina en ningún lugar en especial, contra lo que usted supone que pensamos. Tampoco tenemos ninguna animadversión especial por el Sur argentino. Sería tonto. Al contrario, admiramos —puesto que la mayoría de quienes figuran en el staff de CORSA conocen la Patagonia— a esa zona que cuenta con bellezas naturales casi sin parangón. Y si usted se toma el trabajo de ver en CORSA Nº 255 el GP que proponíamos, verá que el mismo atravesaba la provincia de Neuquén de Norte a Sur, para continuar después de Bariloche hasta Comodoro Rivadavia, para seguir luego hasta San Antonio Oeste. Esta parte "patagónica" se balanceaba con otro tanto de "norte", iniciándose el GP en Chivilcoy y terminando en Azul (que para el caso podrían haber sido, respectivamente, Junín y Olavarría, o cualquier otro par de ciudades).

No se trata de menosprecio por la Patagonia tampoco. Lo que sucede es que a los participantes en general no les gusta irse hasta Río Gallegos, y eso queda palmariamente demostrado: en 1969 los inscriptos no abundaron, y en 1970 y 1971 el GP se tuvo que suspender por la misma razón. Ciertamente, y en disidencia con su opinión, resulta más caro correr en la Patagonia, ya que si bien 1.000 km son 1.000 km en cualquier parte del mundo, el rebusque para auxilios es más fácil en zonas más densamente pobladas. Por otra parte, los gastos de estadía son más crecidos en el Sur, y esto no es un secreto para nadie. En cuanto a la bondad o no de los caminos, estamos de acuerdo con su opinión.

Usted nos pregunta si queremos el despegue de la Patagonia. Sí, señor. Esa es nuestra respuesta. Pero no se va a conseguir por medio de una carrera, y que para colmo de males no se realiza por falta de interés de los propios participantes y, al parecer, del propio organizador.

BUGGY V8

de Horacio Nommi, Mendoza

Estimados amigos: les remito esta carta para felicitarlos por tan grata revista, que es sin duda el único medio para nosotros los mendocinos, de tener contacto cierto con el buen automovilismo. También quisiera molestar (que me parece muy mal) con unas preguntas, ya que ustedes son muy buenos (que me parece muy bien).

1) En el número 289 hay un artículo sobre los "buggies". Quisiera saber, ya que tengo un motor "F-100", en cuál de los autos de verano podría adaptarlo. La idea puede parecer disparatada, pero me surgió luego de ver una película americana en la cual aparece un buggy con motor V8.

R) En la revista aparecen normalmente avisos de los tres fabricantes de buggies. Diríjase directamente a ellos, que lo asesorarán al respecto. Pero todos ellos llevan mecánica Renault y es un poco demasiado pensar en un motor V8.

2) Tengo desde hace dos años un Fiat 1600 Berlina y deseo cambiarlo. Pero quisiera saber si son ciertos los rumores de que pronto aparecerá el mismo con motor 125 igual al italiano, es decir, "bialbero in testa". Acá en Mendoza estamos acostumbrados a ver los que traen los chilenos, que creo son de fabricación peruana. Si es que va a salir, ¿cuándo será?

R) Efectivamente, va a salir el 1600 con motor 125 igual al italiano. No antes de fines de 1972. Los de los chilenos son hechos en Chile





SUSCRIPCIONES DEL EXTERIOR

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

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

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

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

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Colorado lleva este escudo. Como los mejores importados.

El escudo de Philip Morris respalda los mejores cigarrillos del mundo.
En mi país lo tiene Colorado.

En mi país fumamos Colorado



King Size

Super King Size

Usted debe cerrar el círculo.

El círculo comienza cuando YPF extrae el 95% del petróleo de nuestro suelo.

Y lo transporta.

Continúa cuando lo refina en las destilerías más grandes y modernas de Sudamérica.

Las únicas que pueden garantizar la superior calidad de todas las naftas y aceites que producen.

El círculo sigue cuando YPF vende sus productos, en todo el país: aún donde no hay ganancias pero sí argentinos que necesitan servicios.

Más del 60% de los automovilistas argentinos cargan en YPF, evitando que nuestras divisas salgan del país.

Y así YPF va cerrando el círculo, mediante la reinversión de sus ganancias en obras para el futuro.

Pero, para que todo esto sea posible y para que nuestro país pueda progresar cada vez más... usted debe cerrar el círculo:
cargando en YPF.

Siempre.



Lo mejor para su coche es lo mejor para el país.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com