Peso N° 271

Parabrisas

CORSA

29 de junio al 5 de julio de 1971

SP EN EL AUTODROMO

Luis Di Palma 0.+.

1°

VINTO

ETIQA

ruedas argentinas

Las revistas de Mauro

Otra vez ganó
CINTURATO
(Equipado con Carlos Marincovich)
47° GRAN PREMIO TURISMO DE CARRETERA

Un duro recorrido, de 2.920 kilómetros, en un Torino, a 151,717km./h.de promedio. De los 14 pilotos que llegaron al final de la prueba, 10 eligieron CINTURATO. Porque en las competencias, cuando los pilotos exigen a fondo sus autos y sus motores, los neumáticos CINTURATO PIRELLI brindan en cada momento seguridad y tenida.

Lo mismo que en su coche todos los días.



67 licencias en 25 países.

CINTURATO
es sólo
PIRELLI

R. DE LUCA PUB. S. A.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 271. Del 29 de junio al 5 de julio de 1971

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

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

CORSA

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

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 39, 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 prohibe 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 955.704. 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.

EL SWEEPSTAKE DE DI PALMA

El triunfo de Luis Di Palma en el autódromo le ha venido de perillas a nuestro automovilismo justo en un momento en que sus prestigios estaban bastante alicaídos. Además de ser contundente desde el punto de vista deportivo, tuvo el mérito de ser además un triunfo técnico o mejor dicho de la técnica argentina —auto nacional— sobre un medio mecánico extranjero y calificado (Porsche 908/02), cosa que no recordamos haya sucedido antes de esta victoria.

Di Palma volvió a mostrar al gran público que es un superdotado del manejo. Mandó desde la clasificación y asombró en cuanta curva lo vimos doblar. Puso en evidencia el tremendo empuje personal y la decisión que pone en cada maniobra, lo único que se le podía reprochar —eso sí— es el exceso de vehemencia que pone en juego a veces innecesariamente.

En la segunda serie la lógica hubiera indicado un accionar expectante a la cola del brasileño Pereira Bueno. Simplemente, con tenerlo a la vista ganaba por tiempo, pero el bueno de Luisito, que no cuenta con una dirección deportiva que le aconseje lo aconsejable, se dejó llevar por su temperamento y se tiró como loco contra el Porsche pasándolo como tejo para goce y delirio de la tribuna. Tenía máquina y lógicamente calidad conductiva como para hacerlo, pero con la ventaja acumulada ¿para qué arriesgar sin necesidad? O a lo sumo podría haberse tirado a ganar la segunda serie en las últimas cinco vueltas, cuando sus probabilidades se hubieran agrandado. Pero Di Palma es así, tiene las particularidades que definen a los fuori-serie. Porque nadie pone en duda que lo es.

PORSCHE: ENESIMA VICTORIA

Pedro Rodríguez y Dick Attwood, con un tremendo Porsche 917-K y con esa manía extraña que tienen por ganar carreras para la marca alemana, hicieron suyos los 1000 km de Austria en el Osterreichring. Nuevamente la Ferrari 312-P en manos de Ickx-Regazzoni le hizo la guerra al equipo de Wyer y estuvo en punta hacia el final de la carrera, pero como le ha venido sucediendo hasta el momento, un problema mecánico lo dejó tirado al costado de la pista. Los Alfas, en cambio, menos veloces pero más cumplidores anotaron su consabido 2-3 en el marcador final. El próximo 6 de julio la cosa es en Watkins Glen y será la antepenúltima del Campeonato, allí las cosas pintan mal para los italianos, pero de todos modos harán lo posible por amargarle la vida a Porsche, pese a sus tres litros de diferencia.

G. M.

ALGUNOS NUMEROS DE CORSA SON PARES.
OTROS SON IMPARES.
EL NUMERO DE LA SEMANA QUE VIENE...

¡SERA EXTRAORDINARIO!

Porque es diferente desde la tapa.
Porque no termina en la página 68, sino en la 110.
Porque desde la tapa —desplegable y a todo color— hasta la última página extra se incluye toda la información de actualidad:
— Test del Torino 380
— Todos los SP nacionales
— Las figuras nuevas de 1971
— Plus potencia para todos los autos argentinos
— El problema actual de los autodromos
Y además, el ruido Corsa de siempre.
Carreras, pilotos, técnica, mercado, motonáutica, yachting, motociclismo...
Todo en el Nº 272 de CORSA.
Que será par.
Y EXTRAORDINARIO.

AUTODROMO SP

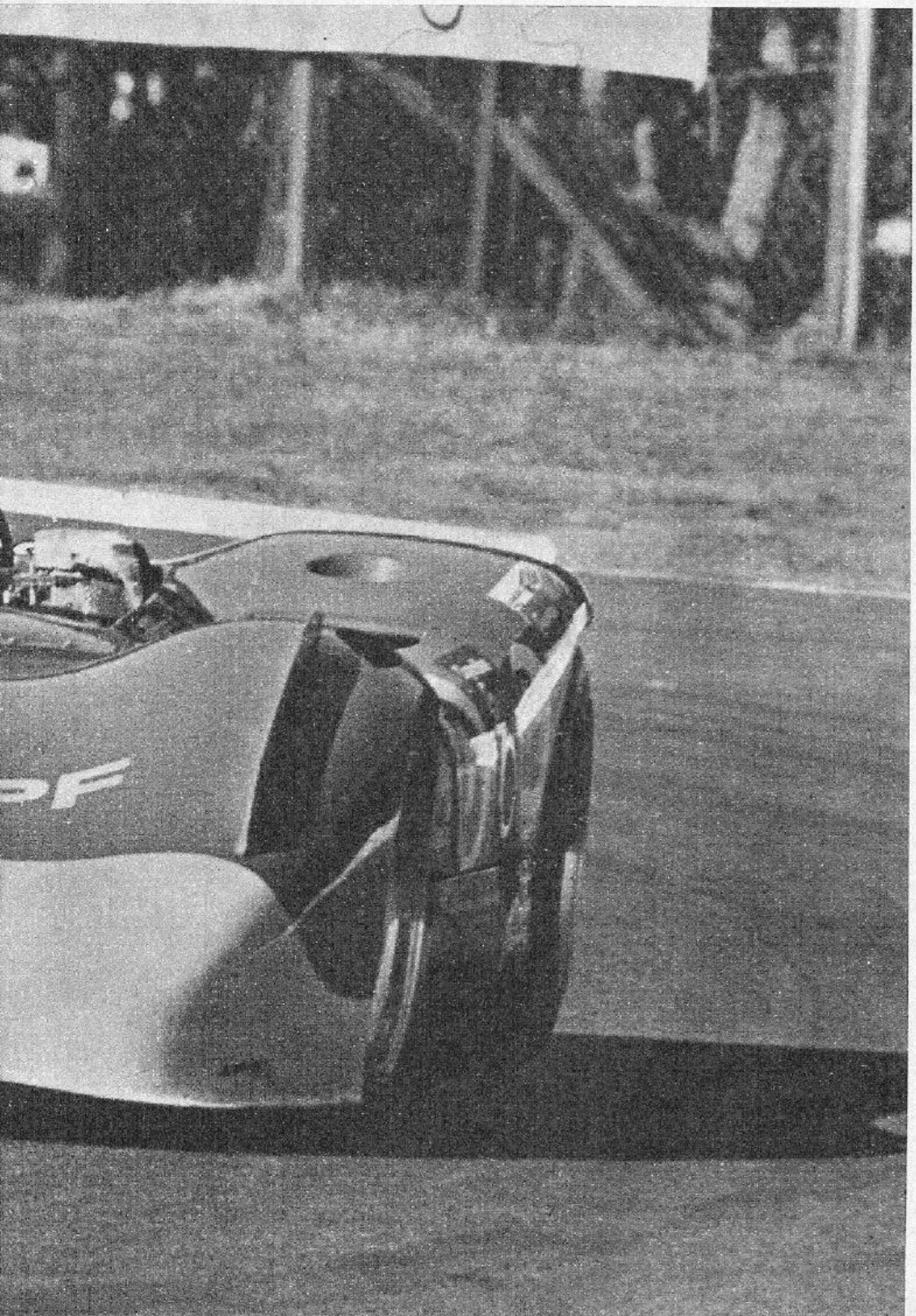
Di Palma a lo Di

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA, CARLOS F. FIGUERAS y CESAR M. SORKIN. - Fotos: CARLOS AGUSTIN, ALFREDO ALBORNOZ y MARIOLINO CASTELLAZ

Palma

El mejor resultado de la carrera del domingo en el Autódromo fué lo positivo del confrontamiento con los pilotos y las máquinas venidos de Brasil. Luis Di Palma punteó sin dar tregua con su estilo impetuoso e intachable. El brasileño Luis Pereira Bueno llevó su Porsche 908 al segundo puesto con calidad de manejo. La idea del Vicente López Automóvil Club debe repetirse e imitarse



Alguien dijo alguna vez que para declararle la guerra a los del otro barrio, había que ser fuerte en el propio. Nada más cierto, sobre todo si de automovilismo se trata. Competir. Medirse. Compararse: Esos tres aspectos son muy importantes para iniciar un vuelo de mayor envergadura, y lo que el domingo sucedió en el autódromo y se materializó después de mucho tiempo, tendría que haber ocurrido hace muchísimos meses. Ir a Brasil. Traer autos de allí a medirse con los nuestros sin temor al resultado ni a la comparación con máquinas que en teoría podrían pasarnos por arriba. Eso fue lo que tuvimos posibilidad de valorar el fin de semana pasado en el autódromo.

Si bien el único auto arribado de Brasil con posibilidades, era el Porsche 908, fue suficiente cuco como para Di Palma y Berta extremasen sus respectivas capacidades como para formar un conjunto piloto-preparador-auto

→

que estuviese a la altura del verdísimo 908 de rancia estirpe germana. Por eso es que se anduvo tan fuerte el domingo. Por eso vibró la tribuna, vibró la curva del Ombú y sus "habitués" que saltaron el "guard-rail" para aplaudir lo hecho por el "Loco" Luis, más loco que nunca y más agresivo que de costumbre. Ver el Berta conducido por Luis, buscando el agujero durante casi media docena de vueltas de la segunda serie para pasar al Porsche del prolijísimo y efectivo Pereira Bueno no es cosa común. Esas seis vueltas valieron el frío que calaba los huesos, el pasto mojado y los dedos congelados. Luego ganó la frenada en la entrada a los mixtos y poco a poco se fue distanciando. La función había concluido y sólo restaba esperar que cayera el telón veinte vueltas más tarde. Di Palma no se conformó con correr detrás del brasileño pese a los 6 segundos en su haber. Salió a buscarlo, a ablandarlo, y luego de ese período, a ganarle también la segunda serie. Sin duda no fue la medida más acertada, no fue lo más lógico ni responsable, pero ganó. Y ganar así es más saludable que hacerlo de la otra. Con la variante peligrosa de romper "algo" a mitad de serie y aguantarse el aluvión de críticas y los adjetivos de "irresponsable", "loco", "zafado", "enajenado" y otros de ese tenor. Pero como ganó había que hacer una ensalada con todos y tratar de digerirlos.

Con respecto al brasileño —honorabilísimo segundo— todo lo que se pueda decir es en su favor. Mostró un manejo impecable que condice con su Porsche 908 que es una verdadera pinturita y que goza de buena salud aunque su potencia no sea la original, ya que con los 350 HP (DIN) que marca el manual del 908 hubiese podido dar cuenta o pelear más la punta con Di Palma y su Berta LR. Pero a potencias similares Di Palma supo aprovecharla mejor porque se jugó más, y eso no indica nada en contra del brasileño que anda muy fuerte y es considerado en su país como de los mejores junto a Emerson y Wilson Fittipaldo y Carlos Pace. El Lola de Avallone no fue competitivo para este tipo de circuito y el piloto no mostró nada nuevo, lo mismo el auto de De Lamare que pese a tener un chasis bastante bueno —doblaba muy bien — pero con un motor que por no empujar nada dejaba fuera de marcador a su piloto. Los otros dos autos —los Puma/VW 2.000 cm³.— además de ser fluidos de líneas y lindos sirven para andar por la calle o hacer carreritas entre ellos pero de ninguna manera para medirse con Prototipos de 300 HP plus.

Además del Berta de Di Palma —el de Bertolini adoleció de varios problemitas hasta irse afuera en el tobogán— no hubo auto argentino en condiciones de luchar con el 908. Definitiva prueba de calidad de construcción de su chasis y la calidad de Oreste Berta para esos menesteres.

Los Mc Laren-F.100 no pudieron mostrar nada. El V8 no está hecho para trazados donde haya que enhebrar curva tras curva sino para circuitos sumamente veloces donde haga falta velocidad final. Por eso fue que tanto Pairetti como Nasif Estéfano se las tuvieron que rebuscar en el segundo pelotón, sobre todo "Il Mato" que aún no le encontró el punto justo al chasis. Y Jorge Cupeiro hizo una carrera lógica y coherente dentro de las probabilidades que se le presentaban con el ya vetusto y anticuado Baufer-Chevrolet.

El programa fue completito y divertido. Los SP hicieron la mejor carrera en lo que va del año pese a que el parque no aumentó en número ya que el domingo hubo tres autos que no podían largar y sin embargo lo hicieron. Las confrontaciones de este tipo incentivan al público y a los pilotos. Comparemos nuevamente y si salimos ganando tendremos una medida patrón como para dejar de ser exitistas y saber ver la verdad. Esta fue la primera vez que los SP brasileños pisaron nuestro autódromo y no sólo deseamos que no sea la última sino que nos gustaría volverlos a ver en un plazo muy corto. Y si no... vayamos al Brasil en patota, con cinco o seis de nuestros mejores autos de SP y sigamos analizando.

Seamos líderes en nuestro vecindario, después declarémosles la guerra a los del otro barrio.

Y LA INCOGNITA SE DEVELO...

Tal como se preveía, Di Palma tomó la punta de entrada y no la largó a través de las veinticinco vueltas. Sumando segundo tras segundo hasta totalizar unos 15 s. de ventaja sobre el 908 de Pereira Bueno que por su correctísimo manejo se ganó el respeto de todos los que lo vieron doblar, frenar y corregir a lo largo del mixto. Enseguida se definieron tres pelotones. El primero, integrado por Di Palma-Bueno-Bertolini. El segundo por Pairetti-Nasif y con Cupeiro un poco solitario más lejos. Y el tercero con la participación de Alonso-Requejo-Avallone (Lola T70-Chevy)-Plano-Ternengo.

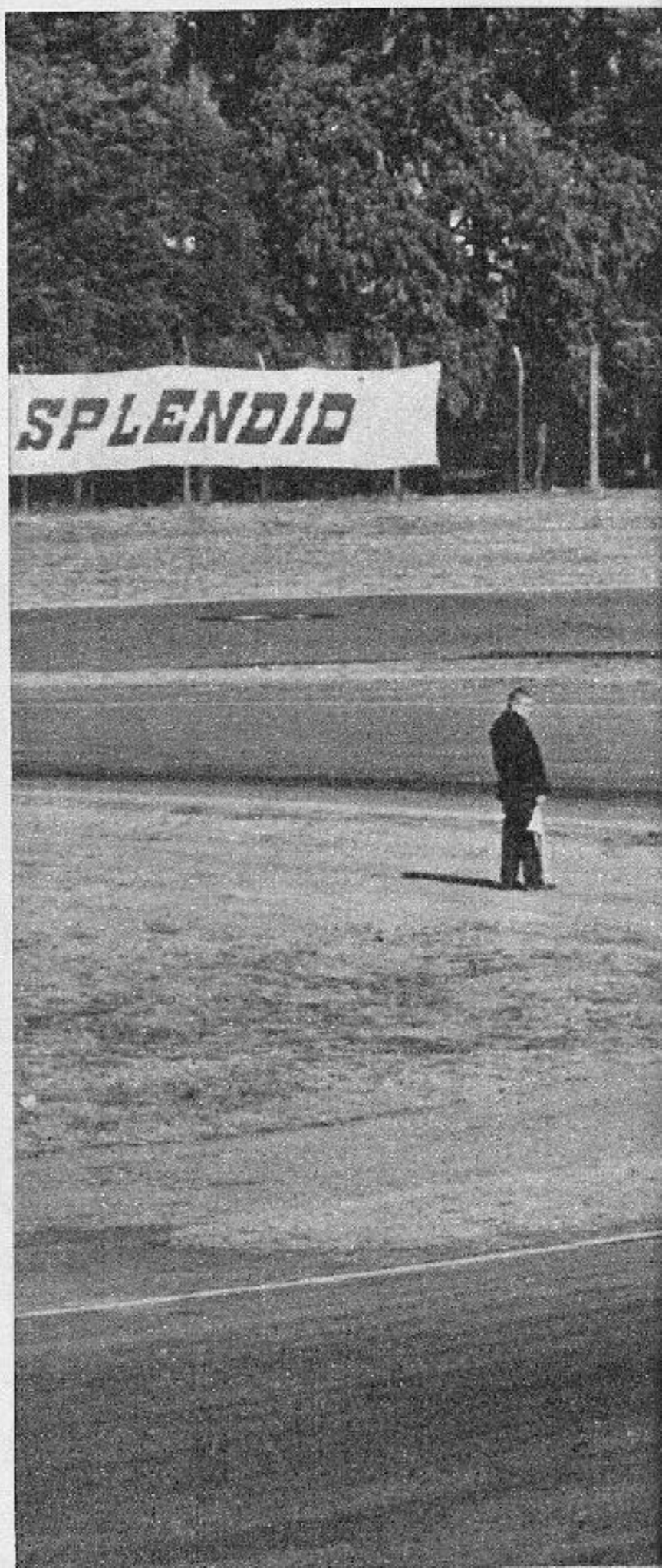
Unas vueltas después los F.100 de Pairetti y Nasif que venían dándose cambiaron de posiciones y el F-15 del equipo de Formisano dejó atrás al anaranjado Mc Laren quedando cuarto. Los cronómetros que trabajaban a destajo marcaban a esa altura 7s4/10 a favor de Luis Di Palma. Mientras tanto D'Agnilo con el Trueno (similar al Trueno Naranja de Pairetti) que en una época iba a ser destinado a Di Palma; se encargó de encerrarlo a Pairetti y Gallo con un auto espectacular —por lo absurdo— hizo lo propio con Bertolini. Ambas maniobras en el Ombú y acompañadas de silbatina.

Cupeiro con un tren de marcha regular y preciso siguió acercándose a Pairetti hasta que lo pasó y lo perdió de vista. 15s. de ventaja a la altura de la vuelta 20º para Di Palma y un final

→



Porsche 908/02; al volante el elegante Luis Pereira Bueno que manejó con soltura y corrección. Buen representante de Brasil.

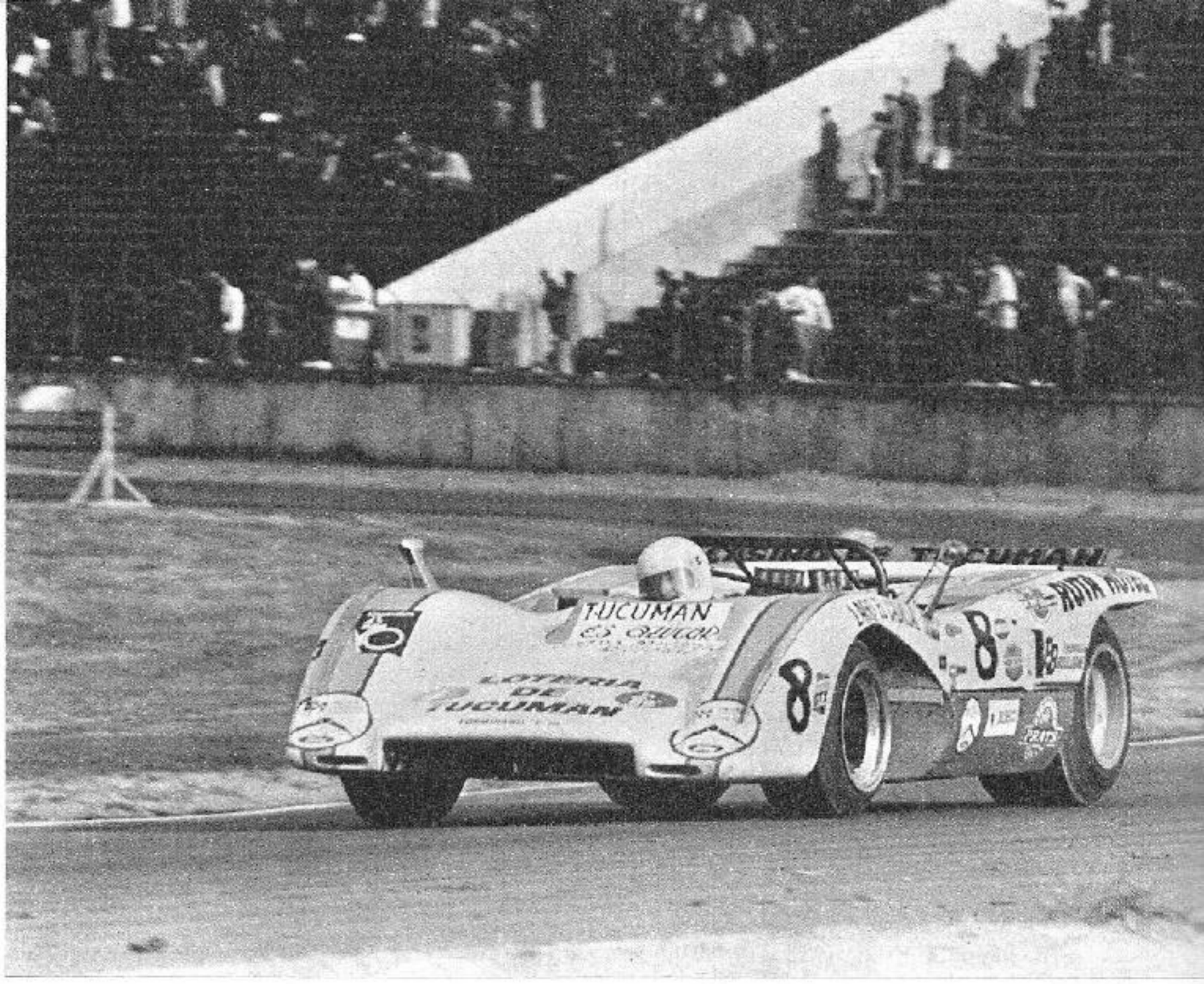


Arriba derecha: Nasif Estéfano se clasificó finalmente en tercer lugar. Los F.100 no son para estos trances donde hay que doblar seguido.

Todos ubicaditos para encarar la recta y efectuar la largada tipo Indy. Pereira Bueno ploó en punta. Fue en la segunda serie.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com




TUCUMAN
LOTERIA DE TUCUMAN
8


sup
Shell
ISAURA
YPF

angustiante para el box de Berta cuando el flujo de nafta no llegaba a los cilindros con la regularidad indicada y comenzó a ratear el Tornado. Así y todo le alcanzó para ganar por 6s. sobre Pereira Bueno.

La incógnita estaba develada. Di Palma era inalcanzable para el Porsche 908 de Pereira Bueno. Los Ford F.100 no estaban en condiciones de entrar en la conversa y el Chevy solitario de Cupeiro se colocaba cuarto delante de Pairetti y Ternengo.

DE DI PALMA, LO MEJOR

Los seis segundos que descontó Luisito al brasileño en la primera serie le permitían moverse con cierto respiro en la segunda mitad de la carrera. La tribuna había visto alarmada cómo el Berta cruzaba la llegada de la vuelta 25ª con lo suficiente como para entrar a los boxes. Se conjeturaron mil cosas, desde la rotura total del motor porqué "es lógico, andando así a lo loco..." hasta la aseveración de que el gran candidato no saldría a terminar la carrera. Pero salió, porque el problema no era más que una falla mínima de carburación que se reparó con tiempo de sobra. Y salió más a lo Di Palma que nunca. El Porsche 908 ganó en la partida y se acomodó en la punta con el arrecifeño detrás. Cualquiera hubiera especulado entonces con la ventaja descontada en la primera batería, manteniéndose pegado a la cola del paulista, intimándolo con tranquilidad hasta ablandarlo. Berta, por su parte, no puede emularlo a Dios: diseñador, constructor, probador, director técnico, director deportivo, el gran factótum... no le queda tiempo ni mucho interés como para administrar deportivamente cada carrera de su equipo. Además que le gusta que sus coches salgan y aplasten.

Durante las cinco primeras vueltas el Porsche estuvo en la punta. Luisito Di Palma lo azuzaba metiéndole la trompa por todos lados y llevando el Berta deslizándolo sobre las cuatro ruedas, maniobrando como un verdadero virtuoso absolutamente fuera de serie. Lo vimos hacer cosas dignas del conductor más dotado. Su coequiper Bertolini se quedó en la tercera vuelta, y no le pudo dar el apoyo con que lo acompañó toda la primera serie. Nasif Estéfano, brillante, lo seguía con su Mc Laren en un seguro tercer puesto.

En la sexta vuelta el grito del hormigón anunció que el argentino lo había superado al brasileño. Luisito no pudo aguantar, venía con la sangre en el ojo. El Porsche ya había sido ablandado. Y una vez que el Berta se puso al frente, allí se quedó.

Un poco más atrás el Gallego Cupeiro, cuarto detrás de Nasif, fumigaba prolijamente el circuito. El motor era evidente que fallaba y a pesar de los esfuerzos de Cupeiro a medida que pasaban las vueltas le costaba más mantener la posición. El esfuerzo era evidente y no cupo ninguna duda de que el domingo Jorge Cupeiro corrió con todas las luces prendidas.

Los tres primeros puestos se mantuvieron en las mismas manos desde la quinta vuelta hasta el final: Di Palma-Pereira Bueno-Estéfano. Pero como se podía adivinar, promediando la segunda mitad, Cupeiro vió como Ternengo primero y Pairetti después lo pasaban raudos. Detrás de ellos, el Lola T-70 buscaba su lugar entre el destacado andar de Héctor Plano quien una vez más demostró que conoce su metier moviéndose bien en todos los sectores del "9". Un caso similar al de don Ramón Requejo. Ambos escoltaron en la suma de tiempos al Lola de Avallone quien quedó quinto en la general.

Después de cumplidas las veinticinco vueltas se sumaron los tiempos y así tuvimos al Berta de Di Palma nuevamente ganador y esta vez delante de un Posche 908. Y detrás del extranjero, Nasif Estéfano puso su Mc Laren Ford como para dejar entrever que la categoría, con esta inyección de vitaminas que trajeron los brasileños, puede resurgir con todas las ganas. Despertando el interés nuevamente de la hastiada tribuna.

El domingo volvimos a vivir un espectáculo que desde hace muchos meses queríamos volver a ver.

PATIO DE BOXES

El problema de Nasif Estéfano en la primera serie: inconvenientes graves para calzar la 2ª y la 4ª en la caja Hewland del Mc-Laren. (ambas marchas saltaban). No se lo vio andar mal, pero era evidente que estaba peludeando para arreglarse solamente con las marchas impares... Además, el piso se secó lo suficientemente rápido como para hacer que las cubiertas especiales para agua resultaran —más que una ayuda— una molestia.

Marincovich, a pie, mirando la carrera desde el Ombú. Posiblemente una de las últimas que ve desde abajo, ya que parecen haber cobrado visos formales sus conversaciones con Oreste Berta para que éste lo provea de un auto similar al de Di Palma o Bertolini.

Una de F.4. Belloni, indudable animador de la categoría, sufrió las consecuencias de un trompo producido por "alguien" en la horquilla. El golpe fue absorbido por la suspensión trasera del auto de Belloni, específicamente el lado izquierdo, cosa que hizo que el conjunto se revirase lo suficiente como para que el cárter perdiera todo el aceite. No se había cumplido la segunda vuelta...

Y otra de F.4. Laskac, campeón de la categoría, paró dos veces al iniciarse la batería correspondiente a la clase, para ubicar el problema que venía restándole rendimiento. Fue fácil de encontrar, pero difícil de resolver, ya que abandonó definitivamente luego de la segunda detención: una bujía empastada.

Parte de la trasmisión interna del autódromo estuvo a cargo de una señorita no identificada que —entre otras cosas— dijo, refiriéndose a Luis Di Palma, que éste "...es una verdadera promesa para el automovilismo argentino...". Acotamos que, como "promesa", anda bastante, pero bastante bien...

Lástima el incendio del Vounta de Rubén Alonso. Afortunadamente, Alonso resultó indemne. No así el auto, con daños más que considerables en cuanto a carrocería, instrumental, tanques, etc. El incendio se originó porque saltó del tercer carburador el gicleur de baja. Por ese orificio comenzó a surgir nafta que quedó almacenada en la cámara tranquilizadora de aire de los carburadores. De ahí la nafta se filtró adentro del cockpit y se prendió con alguna chispa de esas que nunca faltan. Alonso saltó del auto con el tiempo justo, ya que no bien lo abandonó reventó uno de los tanques de nafta. Con parte de la espalda del buzo antiflama en llamas, fue auxiliado por un ocasional espectador, que echó mano a un extintor sofocando las llamas.

Respecto a este incendio, resultó destacable la inaudita carencia de elementos indispensables para combatir eventuales incendios. En ninguna de las rectas del circuito había equipo adecuado. En la horquilla, un pequeño equipo móvil y un señor con una matafuegos. Falta de movilidad y poco criterio para ubicar las unidades móviles, ya que dadas las características del suelo —barro puro, luego de la lluvia— era fácil suponer que un camión de varias toneladas ubicado en el Ombú tardaría bastante en desplazarse a cualquier otro punto. Poca agilidad por parte de los bomberos —lo cual explica la silbatina con que fueron despedidos al finalizar la reunión— y, en general, un estado de cosas en cuanto a seguridad digno de ser tomado como ejemplo para que no se repita.

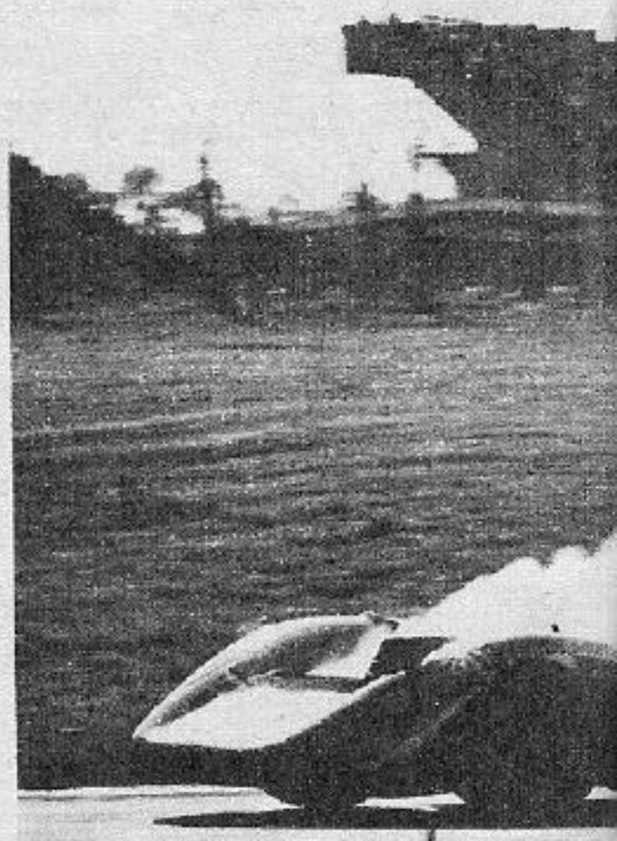
De haber quedado Alonso dentro del auto, dado el tiempo que tardaron los bomberos en llegar al sitio del siniestro, estaríamos ahora escribiendo una página trágica más.

F.2. Cocho López abandonó a causa de la perforación del cárter de aluminio. Una misera piedrita originó la debacle, que comenzó en la vuelta 11ª con el agujerito en el cárter y terminó en la 14ª con una engranada de motor de las que no se empardan.

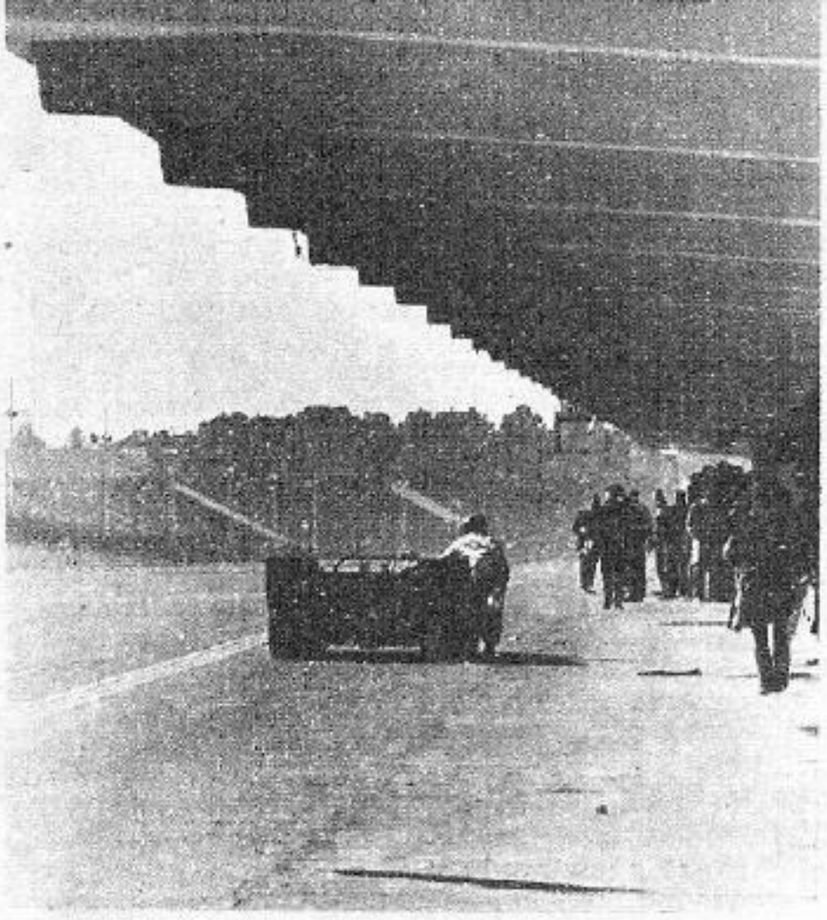
El Porsche 908 de Pereira Bueno lucía —además del color verde y blanco— unas hermosas marcas circulares causadas por las gomas de Di Palma en los costados. Luego de intentar pasarlo en tres oportunidades en la zona de mixtos, Di Palma seguramente apeló al eficaz método en la viborita que lleva al cajón, en los mixtos. De cualquier manera, cabe destacar que en las veces que Pereira







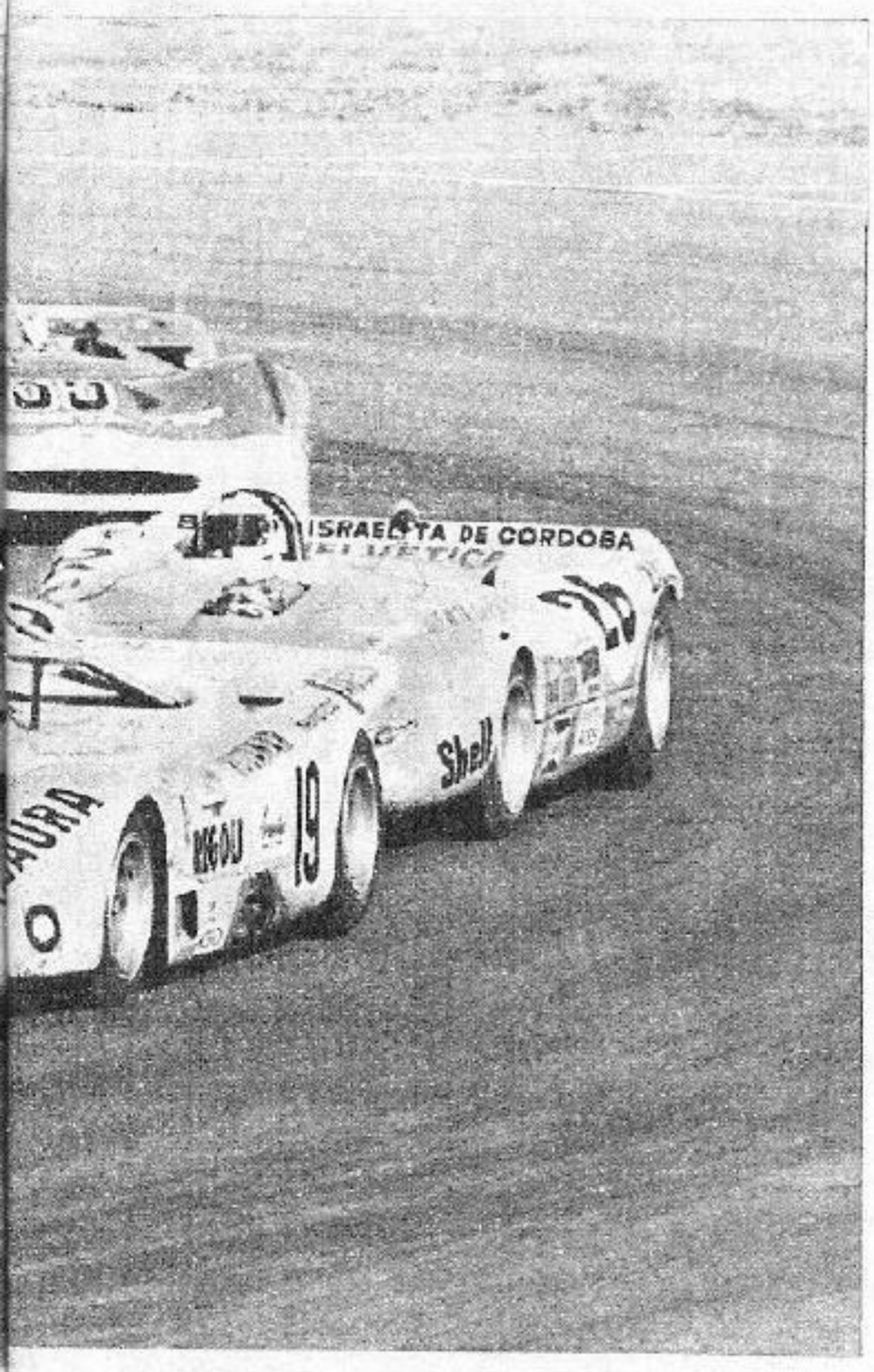




Pairetti sin nafta en la segunda serie. Extraña similitud con el famoso caso Beltoise. En la foto, por supuesto . . .



Uno de los Puma-VW de Brasil. Este es el de Chateubriand que lleva motor de 2.000 cm3. Lindo . . . nada más.

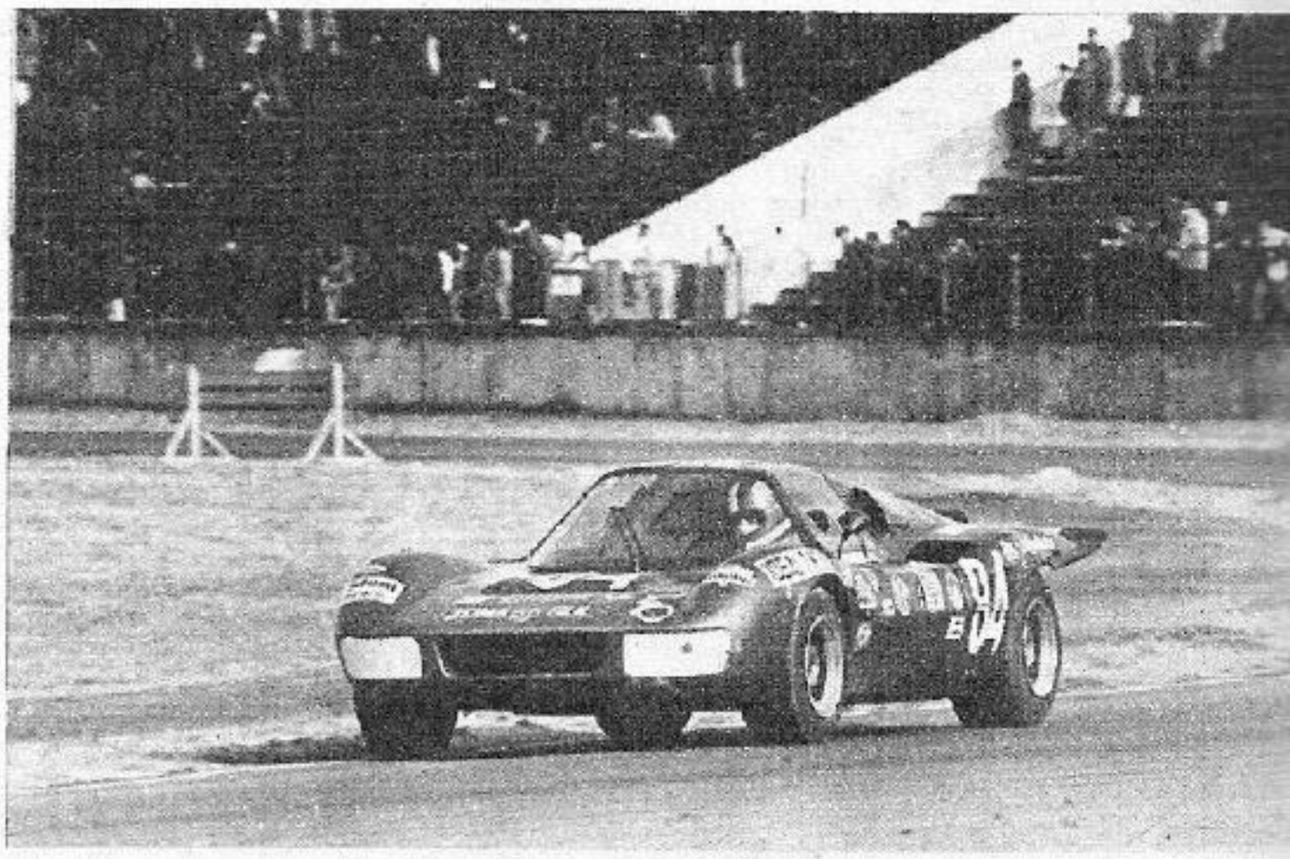


Arriba izquierda: Podio para los triunfadores. Ganador Di Palma, más abajo (segundo escalón) para Pereira Bueno y tercero Nasif Estétano.



El otro Puma de Waldimir Cosia que también tiene motor VW pero de 2,2 litros. Un poquito más lindo . . .

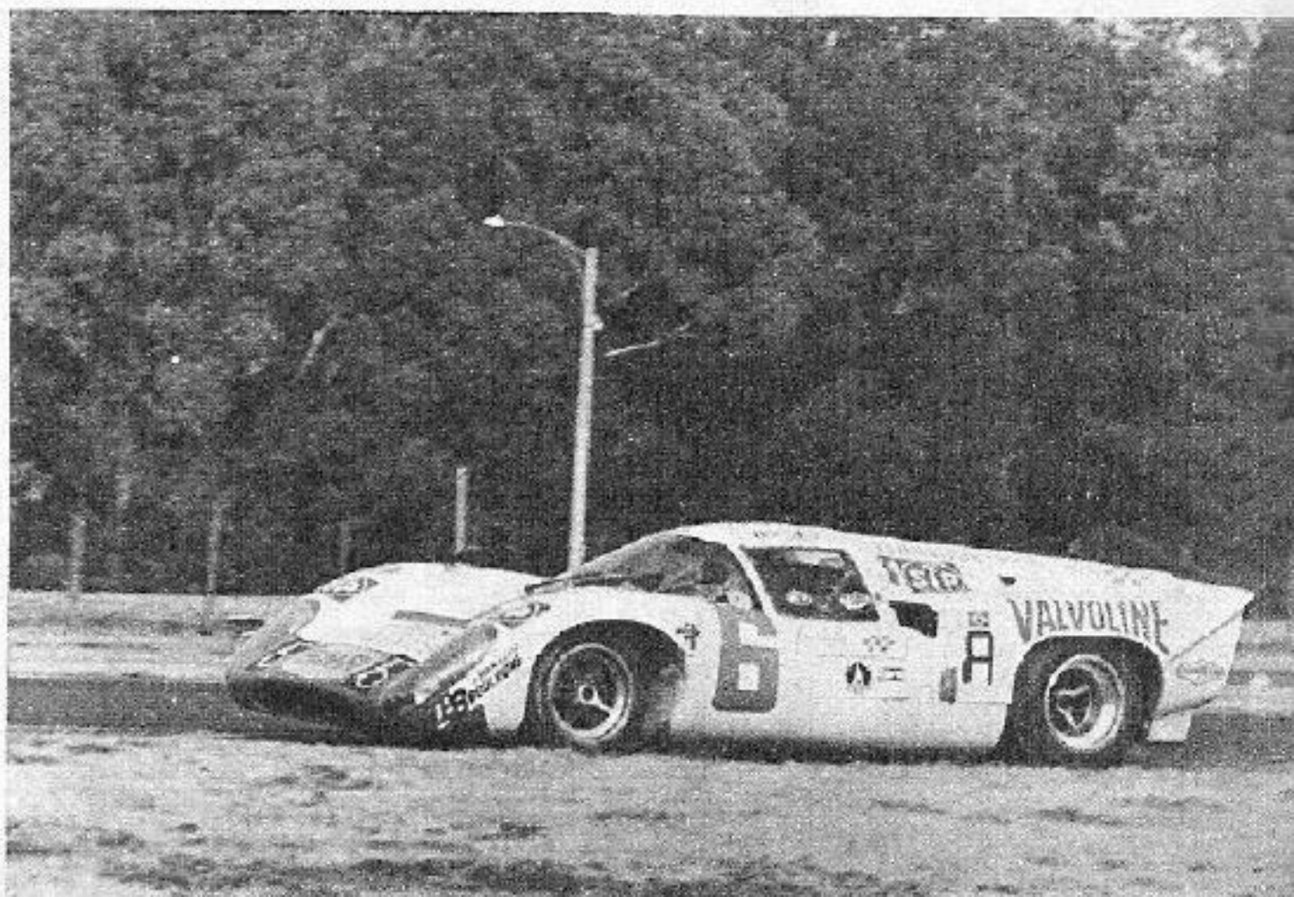
Pedro Victor De Lamare. El único prototipo verdadero originario de Brasil. No pasó nada, pero De Lamare anda bien.



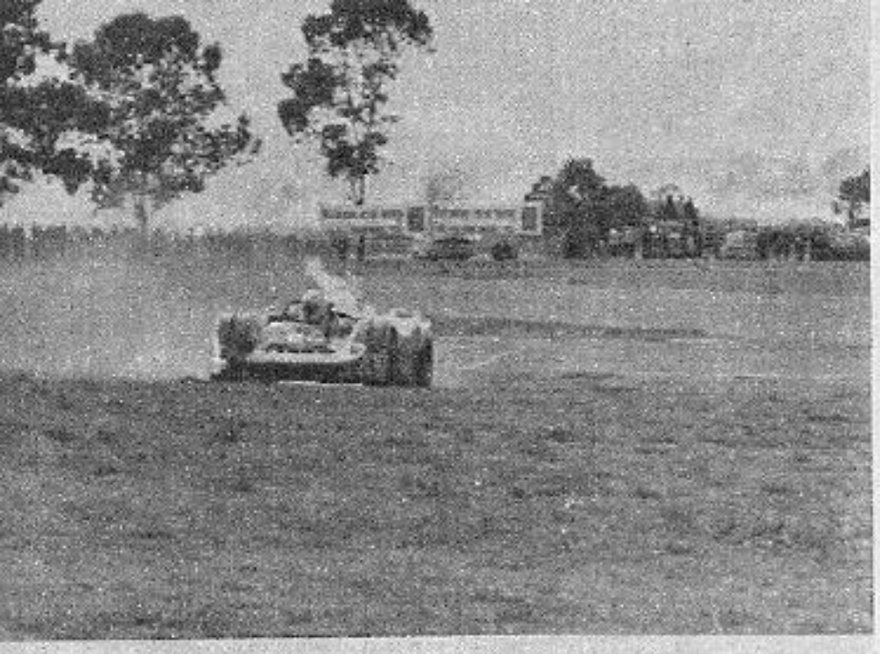
Un pelotón que anduvo prendido. Piano, Tarnengo y Bertolini en la segunda serie.

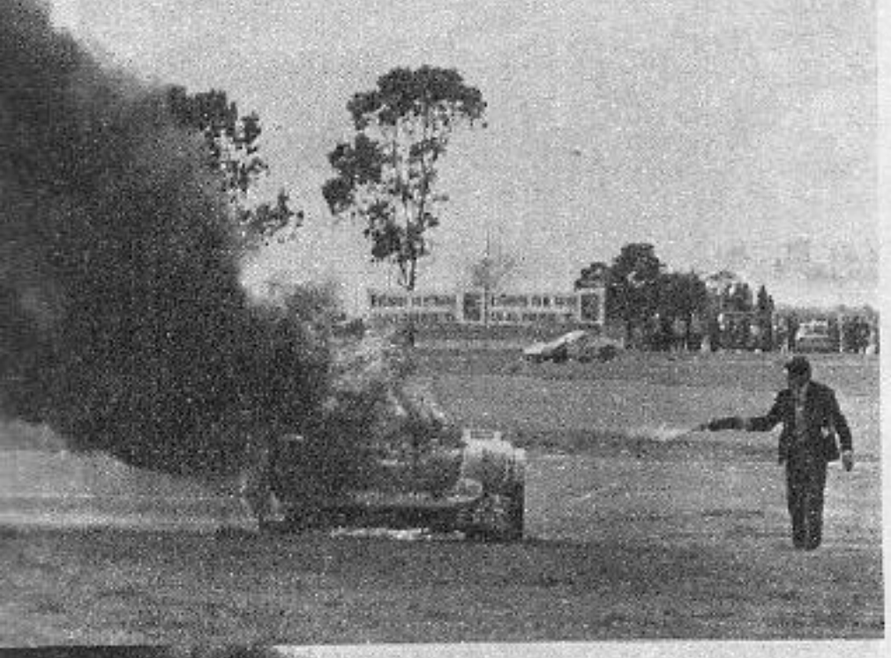
¡A usted le cabe duda que el Gallego está en el humo! Suponemos que no. Fue un problemita sin importancia, pero molesto. Aceite sobre el caño de escape.





Un ya viejo y raído Lola T70-Chevy (ex Fittipaldi, Emerson) conducido por el brasileño Avallone. No mostró nada nuevo











Ordenada secuencia del incendio del auto de Rubén Alonso. Puso en evidencia la carencia absoluta de elementos de seguridad y la lentitud de nuestros bomberos.

Bueno le impidió el paso a Di Palma no hubo ninguna maniobra que no fuera correcta y totalmente limpia.

Desgraciadamente, hay quienes usan el espejo solamente para peinarse el jopo. Tal el caso de Gallo y D'Agnilo, que con autos que de ninguna manera están a la altura del parque actual de SP taponaron constantemente a otros con posibilidades mucho mayores, ya sea porque cuentan con autos mejores o porque sencillamente manejan mucho mejor.

El primero mencionado taponó a Bertolini en dos oportunidades, y el segundo a Pairetti. A ver si nos dejamos de hacer macanas, ¿eh?...

Totalmente opuesto el caso de los pilotos brasileños que corrieron con los Puma-Volkswagen —Chateubriand y Costa— que en todas las oportunidades, conscientes de la menor potencia de sus autos, cedieron el paso y hasta hicieron señales en ese sentido a pilotos de máquinas más veloces. Muy bien 10 en cuanto a conducta deportiva.

Federico Urruti completó una vuelta a bordo del Pronello-Ford y se detuvo definitivamente. Opiniones al respecto: Urruti, pistón pinchado. Pronello: burro trabado. Conclusiones: burro pinchado; pistón trabado; pincho burrado; traba pis'ada; pista trabada; traba emburrada... o algo así.

Antonio Carlos —Jobim— Avallone necesitó, como todo el mundo, nafta. Al ir a pagar el vital fluído, quiso hacerlo con dólares o cruceiros. El expendedor de la gasolinera alegó —lógicamente— no tener cambio en esas monedas, por lo que un alma caritativa de esas que pululan le cambió dólares... a 400 pesos. Cotización oficial: 440; en mercado negro: 530. Vale la pena comprar dólares en el autódromo... (bien por quien le cambió al brasileño, es un ejemplo de decencia que favorece al país en su imagen).

En el intervalo entre serie y serie de SP, quienes trabajaban en el auto de Pozueta desconectaron una manguera —para poder trabajar— y el agua comenzó a filtrar hacia el suelo. Pozueta, indignado, gritó: "¡¡¡Guarden esa agua, que la tenemos que poner de nuevo...!!!" De entrada pensamos que se trataba de agua bendita, pero luego supimos que se había cortado el agua en todo el autódromo y que el líquido podía llegar a pagarse en oro...

Ternengo sufrió en la décima vuelta de la segunda serie la rotura de un caño conductor de líquido de freno, cosa que mermó su rendimiento, ya que según Ternengo, "...no es lo mismo andar con freno que sin freno..."

Bertolini llegó empujando el Berta-Tornado al final de la primera serie. Se quedó sin nafta sobre la llegada. En la segunda serie tuvo un trompo con detención por varios minutos. Luego continuó.

Algo de gremiales. Dentro de muy poco tiempo habrá elecciones en CADAD. Uno de los posibles candidatos será el Ing. Ricotti, miembro directivo del Club Atlético Rafaela, quien probablemente renunciará a la entidad rafaelina de sus amores para postular su candidatura. Muy bien Ricotti, a quien sabemos un hombre capaz.

Otro ejemplo de honestidad deportiva es el evidenciado por el piloto brasileño Pedro Víctor De Lamare, quien protestó el tiempo oficial de clasificación —1m24s 2/10— por considerarlo demasiado bajo, ya que en el box correspondiente le habían tomado 1m 34s y pico. Resulta más que evidente que el Furia-Chevrolet de P. V. De Lamare, a pesar de ser un muy buen auto dentro de la clase dos litros y de que dobla muy, pero muy bien, nunca podría haber obtenido ese tiempo, superando —por ejemplo— al McLaren de Pairetti. Cabe aclarar que no se le dio curso a la protesta del piloto brasileño, manteniéndose como correcto el tiempo oficial, a pesar de la aclaración de De Lamare al respecto.

El motor que utilizó Jorge Cupeiro fue provisto por J. Froilán González —Moisello— contra la provisión habitual, a cargo del Ing. Pochat.

Explosión de júbilo en las tribunas del autódromo cuando las radios de los aficionados trajeron la noticia del segundo puesto de Lole en Rouen. Lástima que fue transitorio...

Rumor. Pairetti habría dicho que, si no le entregan un motor Ford hecho por Herceg, no correría más con la marca del óvalo. Puede ser... o puede no ser.

Organización: No muy buena. Los oficiales de pista dieron un insólito concierto de silbatos y nada más. Los banderilleros no sabían hacer señales. Habiendo un cuerpo de banderilleros perfectamente organizado como el de la AAAS, no vemos por qué innovar e inventar un organismo nuevo que, para colmo, no funciona. Evidentes banderas negras que debieron haberse puesto y no se pusieron. Mil detalles más, pero... para qué insistir...

Bouvier, piloto de F-4, iba a hacer su debut en SP el domingo 27, a bordo del Trueno Naranja ex Pairetti. El sábado se fundió todo. Hasta las bisagras... Otra vez será...

Características principales del Porsche 908/02 Spyder de Pereira Bueno (más Bueno que Pereira...): caja de cinco marchas hacia adelante, made by Porsche. 350 HP-DIN a 8400 rpm., 2300 mm. de distancia entre ejes. Peso en seco: 600 kg. Relación peso/potencia: 1,72 kg/HP. Velocidad máxima: 270 km/h.

http://lastrevistasdemauro.wordpress.com

LOS BRASILEÑOS

Luis Pereira Bueno: Es uno de los mejores pilotos brasileños. Tiene una trayectoria interesante que va desde su desempeño en el equipo Willys con los Renault 1093 y Alpine en Brasil, hasta su actuación en Fórmula Tres en Europa donde hizo una campaña breve pero elogiable. Vino en una anterior oportunidad a la Argentina con un Porsche 908 que perteneciera al español Juan Fernández y que corriera en la Temporada Internacional Argentina en pareja con José María Juncadella. Este auto fue enviado a Alemania donde se le hizo una revisión y puesta a punto general para volver a Brasil. Esta carrera fue la primera del Porsche luego de su puesta a cero en Porsche Sttugart.

Antonio Carlos Avallone: Vino con su esposa y casi tienen un hijo argentino, pues su señora está esperando familia para cualquier momento. También trajo un Lola T-70 Mk. IIIB con motor Chevrolet y equipo de la firma estadounidense Traco pero que se lo vio muy superado y sobre todo pesado para enfrentarse con los nuevos SP argentinos en el circuito Nº 9 que no lo favoreció en nada.

Pedro Víctor De Lamare: Su Furia es un buen auto, dobla bien y se tiene, pero el motor Chevrolet Opala 2.500 cm3 y 4 cilindros) no lo ayuda para nada, y esto se evidencia en la zona de mixtos —sobre todo a la salida del Ombú— donde era notoria la falta de aceleración. El sábado tuvo problemas con la pesca del tanque de nafta y el domingo, en la primera serie, fundió la primera bancada en la última vuelta. Largó la segunda serie para cumplir e intentar dar algunas vueltas, pero en la primer vuelta, un inoportuno agujero en el block lo dejó fuera de carrera. El Furia ya estaba vendido a un piloto de Brasilia y De Lamare corrió en el autódromo "de prestado". Según comentó el piloto de San Pablo, sería su intención adquirir un chasis argentino para colocarle un motor Chevrolet "250" brasileño. En lo que respecta a manejo, De Lamare dio una buena exhibición en la zona de mixtos.

José Pedro Chateubriand: Joven, comenzó corriendo en Fórmula Ford luego de haber transitado por los cursos de la "Escola de Pilotagem de Pedro Víctor De Lamare" en Interlagos. Viajó a Buenos Aires con el mismo Puma-Volskwagen con que corrió en Taruma (Porto Alegre) en pareja con Fernando Esbroglio. Chateubriand es uno de los más activos pilotos de Brasil y milita en la categoria hasta 2 litros. El sábado, el Puma rompió la junta de tapa de cilindros y se fue de punto totalmente por lo que tuvieron que trabajar fuerte para poder estar el domingo en la carrera. Manejó bien y sin errores.

Waldimir Costa: Es uno de los pilotos más entusiastas del Brasil. Con sus 43 años de edad, practica el automovilismo como un verdadero pasatiempo ya que su profesión es la de piloto de jet de la empresa aérea brasileña, Varig. Es un piloto especialista en carreras de larga duración. En nuestro autódromo, giró todo el sábado y parte del domingo en "tandem" con su compañero de marca Chateubriand. Con los dos Puma se divirtieron de lo lindo y se dieron el lujo de pasar autos de 4 litros que "paseaban" por la pista.

CAMPEONATO ARGENTINO DE SP

Pos.	Piloto	Puntos
1º	Di Palma, Luis	6
2º	Estéfano, Nasif	5,50
3º	Bertolini, Emilio	5
4º	Pairetti, Carlos	3
5º	Cupeiro, Jorge	2,50
6º	Alonso, Rubén	1
6º	Navarro, Ocampo	1
6º	Plano, Héctor	1

TERCER PREMIO CIUDAD DE VICENTE LOPEZ

Vicente López Automóvil Club — Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires — Circuito Nº 9 de 3.413,66 metros. 27|6|71

SPORT PROTOTIPO

CLASIFICACION

1ª Serie:

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	5	Di Palma, Luis	Berta Tornado	36m42s5/10	25
2º	11	Pereira Bueno, Luis	Porsche 908/02	36m48s6/10	25
3º	8	Estéfano, Nasif	McLaren Ford	37m49s	25
4º	2	Cupeiro, Jorge	Baufer Chevrolet	38m08s3/10	25
5º	10	Pairetti, Carlos A.	McLaren Ford	36m52s4/10	24
6º	26	Ternengo, Jorge	Berta Tornado	37m29s2/10	24
7º	6	Avallone, Antonio	Lola T70 Mk. 3	36m53s5/10	23
8º	57	Requejo, Ramón	Requejo Chevrolet	37m02s7/10	23
9º	19	Plano, Héctor	Gentile Tornado	23m18s1/10	23
10º	84	Delamare, Pedro	Furia Chevrolet	36m50s9/10	22
11º	17	Aranzana, Evaristo	Formisano Tornado	37m51s6/10	22
12º	35	Bertolini, Emilio	Berta Tornado	31m44s7/10	21
13º	42	D'Agnilo, Jorge	Trueno Tornado	37m12s4/10	21
14º	73	Chateubriand, José	Puma 2000 VW	37m32s3/10	21
15º	66	Costa, Waldimir	Puma 2220 VW	36m51s9/10	20
16º	55	Alonso, Rubén	Vounta Tornado	31m31s7/10	19
17º	53	Pozueta, Héctor	Tornado	36m50s4/10	19
18º	56	Gallo, José	Tornado	20m50s4/10	10
19º	15	Urruti, Federico	Huayra Ford	3m22s3/10	1

PROMEDIO DEL GANADOR: 144,727 km/h
RECORD DE LA VUELTA: El 5, Luis Di Palma, en la 20ª en 1m21s a 151,718 km/h

2ª Serie:

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	5	Di Palma, Luis	Berta Tornado	35m54s5/10	25
2º	11	Pereira Bueno, Luis	Porsche 908/02	36m01s1/10	25
3º	8	Estéfano, Nasif	McLaren Ford	37m15s2/10	25
4º	6	Avallone, Antonio	Lola T70 Mk. 3	37m14s3/10	24
5º	2	Cupeiro, Jorge	Baufer Chevrolet	36m 2/10	23
6º	19	Plano, Héctor	Gentile Tornado	36m04s5/10	23
7º	57	Requejo, Ramón	Requejo Chevrolet	36m31s9/10	23
8º	26	Ternengo, Jorge	Berta Tornado	36m29s6/10	22
9º	66	Costa, Waldimir	Puma 2220 VW	37m04s5/10	21
10º	10	Pairetti, Carlos A.	McLaren Ford	37m54s5/10	21
11º	73	Chateubriand, José	Puma 2000 VW	36m04s9/10	20
12º	42	D'Agnilo, Jorge	Trueno Tornado	36m11s	19
13º	35	Bertolini, Emilio	Berta Tornado	17m30s8/10	7

PROMEDIO DEL GANADOR: 147,951 km/h
RECORD DE LA VUELTA: El 5, Luis Di Palma, en la 19ª en 1m21s a 151,718 km/h

CLASIFICACION FINAL POR SUMA DE TIEMPOS

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	5	Di Palma, Luis	Berta Tornado	1h12m37s	50
2º	11	Pereira Bueno, Luis	Porsche 908/02	1h12m49s7/10	50
3º	8	Estéfano, Nasif	McLaren Ford	1h15m04s2/10	50
4º	2	Cupeiro, Jorge	Baufer Chevrolet	1h14m08s5/10	48
5º	6	Avallone, Antonio	Lola T70 Mk. 3	1h14m07s8/10	47
6º	19	Plano, Héctor	Gentile Tornado	1h13m22s6/10	46
7º	57	Requejo, Ramón	Requejo Chevrolet	1h13m34s6/10	46
8º	26	Ternengo, Jorge	Berta Tornado	1h13m58s8/10	46
9º	10	Pairetti, Carlos A.	McLaren Ford	1h14m46s9/10	45
10º	73	Chateubriand, José	Puma 2000 VW	1h13m37s2/10	41
11º	66	Costa, Waldimir	Puma 2220 VW	1h13m56s4/10	41
12º	42	D'Agnilo, Jorge	Trueno Tornado	1h13m23s4/10	40
13º	35	Bertolini, Emilio	Berta Tornado	49m16s5/10	28
14º	84	Delamare, Pedro	Furia Chevrolet	36m50s9/10	22
15º	17	Aranzana, Evaristo	Formisano Tor'do	37m51s6/10	22
16º	55	Alonso, Rubén	Vounta Tornado	31m31s7/10	19
17º	53	Pozueta, Héctor	Tornado	36m50s4/10	19
18º	56	Gallo, José	Tornado	20m50s4/10	10

PROMEDIO DEL GANADOR: 146,322 km/h

BARDAHL es poder!

En la Nafta • En el Gas-Oil • En el Aceite

AUTODROMO F4

como antes, más que antes

Héctor De Rossi estrenó un chasis Crespi Tulia 10 con mecánica Antelo ganando en un final imprevisto. Excelente carrera. Muchos autos y gran espectáculo



Conseguir más de sesenta inscriptos en cualquier categoría de nuestro un tanto alicaído automovilismo deportivo es ya de por sí un verdadero triunfo y cuando esos sesenta autos con sus pilotos respectivos conforman uno de los grupos humanos, técnicos y mecánicos más parejos de todo el conjunto, la cosa puede ponerse muy seria. Esa es nuestra fórmula cuatro. El sábado fue necesario hacer dos series de clasificación para determinar los treinta autos que el domingo correrían la serie final de la categoría. Algo así como las preclasificaciones de Fórmula 3 y 2 en Europa. Entre los 16m59s9/10 de Carlos Ragno con el mejor tiempo para las diez vueltas clasificatorias, y los 17m58s7/10 de Lavena, es decir, en 1m55s2/10 se clasificaron luego de diez giros doce autos y entre el primero y el último la diferencia era de 1m58s. De esta forma, basándonos solamente en los números, la carrera del domingo prometía ser realmente sensacional.

Durante 1971 cinco carreras: Paraná, Maggiolo, Junín, Tucumán y ésta dieron puntos para el campeonato argentino. Cuatro ganadores diferentes e incluso la no puntable disputada en Tarumá, Brasil, también tuvo el mismo desarrollo.

Carlos Ragno con su Huarte-Renault con motor de Antelo fue el ganador de la carrera en el nuevo autódromo de Junín y el más veloz en las series del sábado. Héctor de Rossi segundo en Maggiolo y tercero en Junín hizo el segundo tiempo en las clasificaciones y estrenó el nuevo chasis recién entregado por Crespi con la misma mecánica del auto anterior. Norberto Chutrau con mucha mala suerte este año era tercero en los tiempos y Guillermo Stegman, cada vez mejor, cuarto en la clasificación defendiendo al "team" Meriggi, ya que Belloni y Laskac estaban muy abajo en los tiempos.

A las diez de la mañana del domingo se largó la final al estilo Indianápolis. Apenas dada una vuelta sólo los primeros hacían una carrera con lógica: Ragno, De Rossi y Carlos Jarque tercero, formaron la trilogía que dió el ritmo a todo el pelotón. De allí para atrás solo una palabra: Trompos. Cuando escribimos desde Brasil dijimos que no había gomas para lluvia de este rodado, y el domingo, éste fue uno de los factores determinantes. La pista en algunos lugares estaba cubierta por una capa de "barrito" y agua que hacía prácticamenlte imposible tener derecho el auto. De ahí que por ejemplo en la entrada a mixtos, los trompos decidieron posiciones que durarían una o dos vueltas para volver a cambiar. Así Guillermo Stegman perdió su cuarto puesto. Chutrau cuando casi lo tenía asegurado, igual, con el agregado de correr gran parte de la carrera con el acelerador trabado; Jarque luego de demostrar que en poco tiempo va a estar para mucho más, sufrió una salida de pista y posterior detención un tanto inexplicable ordenada por gente de la dirección de la competencia, para que quitara unos yuyos que se habían quedado agarrados en la suspensión trasera. Quizás a esta altura, la sorpresa la estaba dando Anselmo Parolo con un chasis Crespi bastante antiguo y un motor Fiat que caminaba a la perfección como para que por primera vez los Fiat estuvieran en la conversa entre el enjambre de Renaults. Corriendo tercero detrás de Ragno y De Rossi que estaban muy ocupados haciendo su propia carrera. Así como en todas las buenas carreras, el ganador se decidió en la última vuelta, cuando a la entrada a los mixtos Ragno hizo un medio trompo y De Rossi segundo hasta ese momento, llegó primero ganando así una de las carreras más lindas de la temporada.

Para meditar quede quizás el hecho que el "gordo" Antelo ha vuelto por sus fueros y sus motores Renault han pasado otra vez a ser los más caminadores de toda la categoría. Ragno lo dejó ver en Junín y ésto se confirmó el domingo con la dupla primero y segundo.

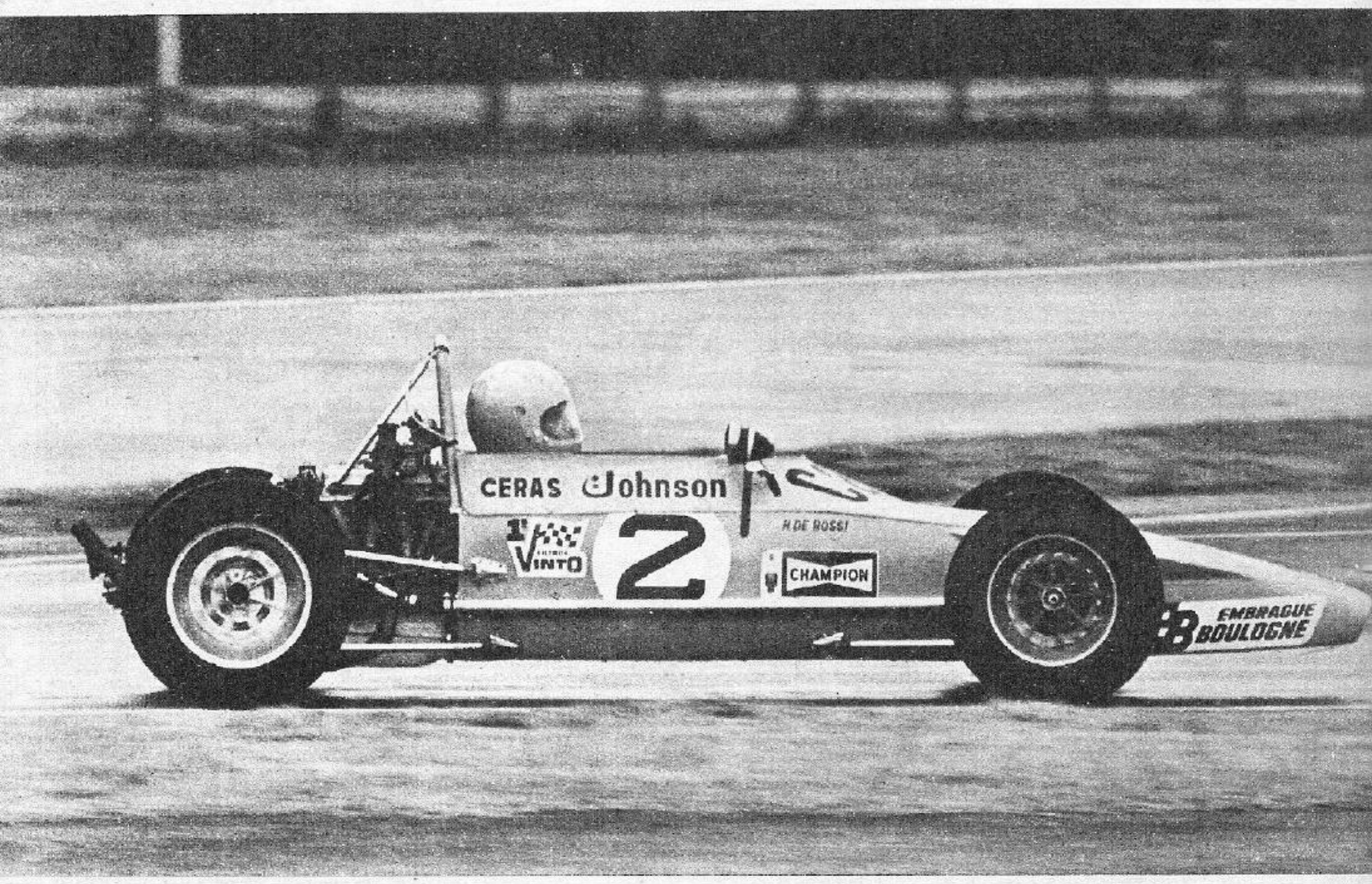
Es importante la atención que el público en general brindó a la carrera, algo que recién ahora lograron conseguir ya que antes las series de Fórmula 4 eran el momento de relax en el cual la gente comía o leía los diarios o caminaban, pensando que era algo así como una categoría de juguete. El domingo todas las tribunas estuvieron quietas viendo realmente una excelente carrera de autos.

Carlos Jarque loqueó para algunos, manejó excelentemente bien para otros, pero lo cierto es que pese a su poca experiencia cada día se muestra como uno de los más veloces y posibles candidatos a ganar apenas la suerte esté de su lado. Los abandonos por supuesto no existieron en una proporción notable algo que es norma dentro de la categoría.

Síntesis: un correcto ganador, con un segundo que debió haber sido empate. Pero como esto es muy raro, la alegría de De Rossi

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por CARLOS AGUSTIN



Héctor De Rossi fue el ganador en F-4. La última vuelta le fue propicia.

Elocuente trencito de F-4's. Y suma y sigue.

Visto el sábado: el auto de José Pascuccielio, motor Fiat 1500 llevado a 850 cm3, cuatro carburadores Dell'Orto y ¡ruedas traseras duales!

Se contagió en todo el ambiente y los muchachos se fueron felices por lo hecho y mucho más contentos porque por primera vez quizás muchos que negaron siempre esta categoría comenzaron a mirarla con mucho más respeto.

CLASIFICACION FINAL — FORMULA 4

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	2	De Rossi, Héctor	Crespi-Renault .	32m08s	15
2º	10	Ragno, Carlos	Huarte-R'nault .	32m14s7/10	15
3º	41	Parolo, Anselmo	Crespi-Fiat ...	32m31s	15
4º	109	Lago, Jorge	Crespi-Renault .	32m32s9/10	15
5º	5	Jarque, Carlos	Crespi-Renault .	32m33s2/10	15
6º	14	Chutrau, Norberto	Crespi-Renault .	32m46s4/10	15
7º	108	Tantera, Raúl	Crespi-Renault .	32m57s9/10	15
8º	118	Nardi, Rolando	Crespi-Renault .	33m27s4/10	15
9º	88	Bazzano, Pablo	Crespi-Renault .	33m43s9/10	15
10º	54	Famá, Antonio	Crespi-Renault .	33m54s	15

PROMEDIO DEL GANADOR: 101,592 km/h

RECORD DE LA VUELTA: El 5 de Carlos Jarque, en la 35, en 1m57s6/10 a un promedio de 104,500 km/h

CAMPEONATO ARGENTINO DE F-4

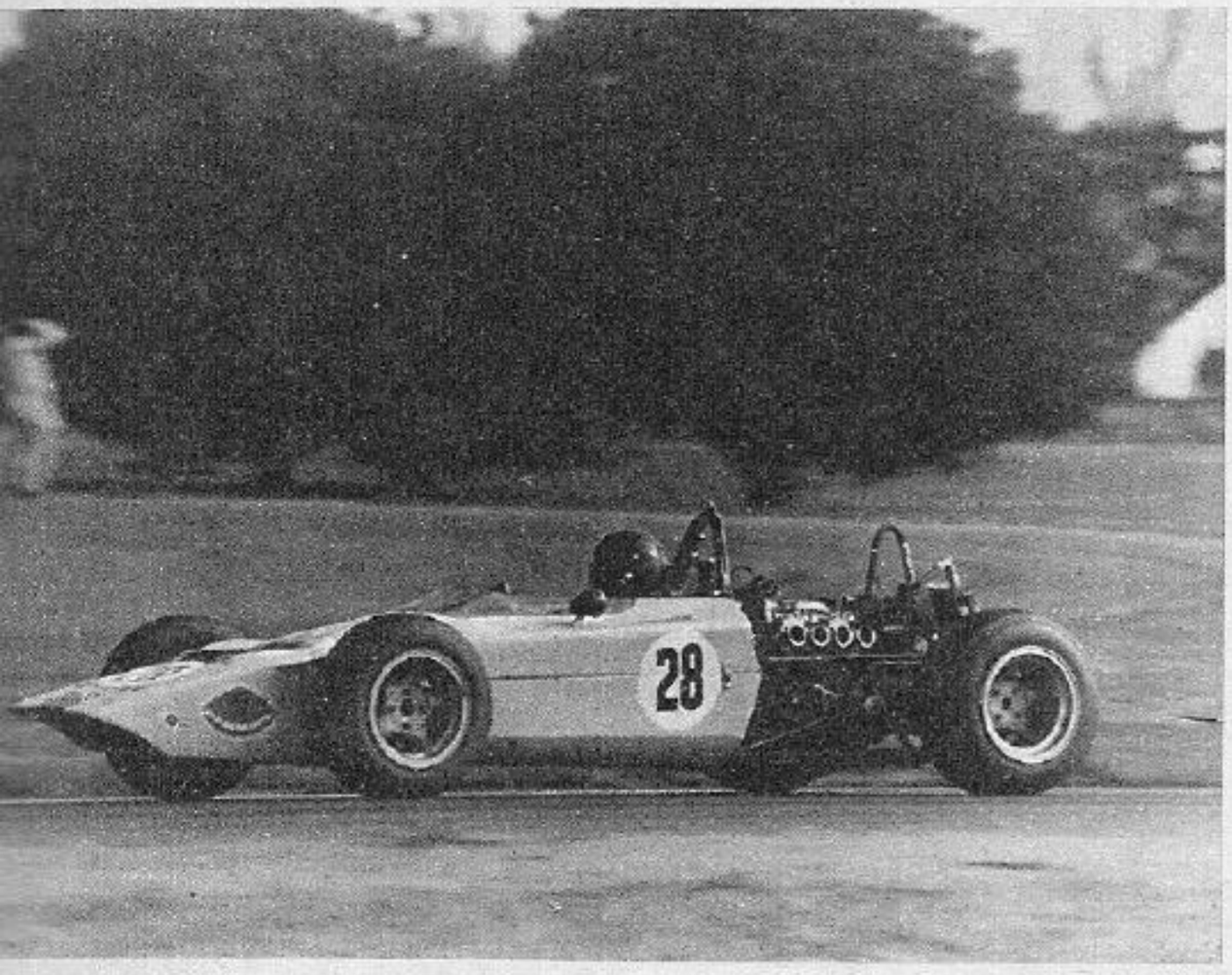
1º	Laskac, Juan	18 puntos
2º	De Rossi, Héctor	12 „
3º	Ragno, Carlos	10 „
4º	Bouvier, Eduardo	7 „
5º	Abdala, Claudio	6 „
	Jarque, Carlos	6 „
6º	Faverio, Carlos	2 „
	Parolo, Anselmo	2 „
	Vacalluzzo, Reinaldo	2 „

AUTODROMO F2

sin novedad en el frente

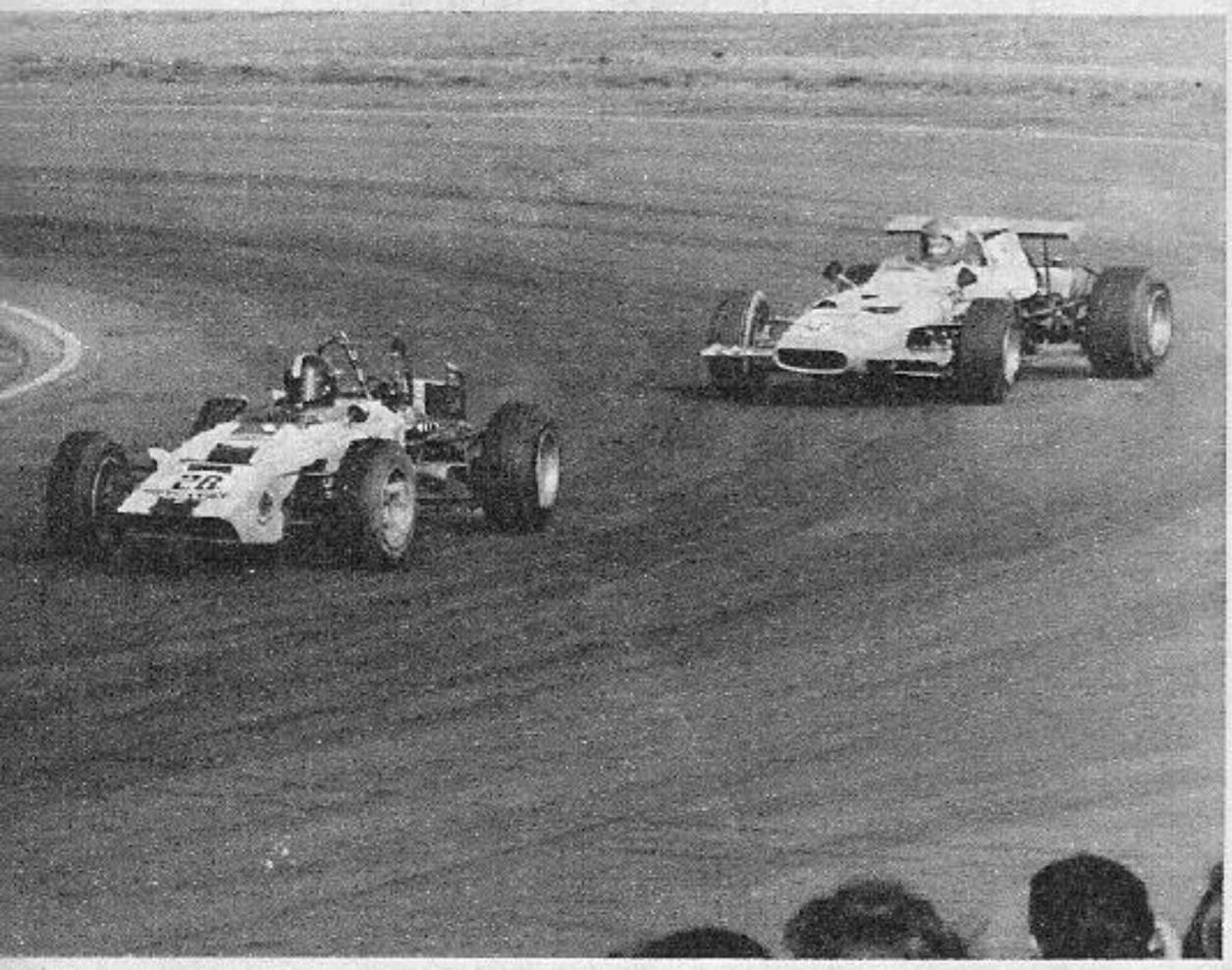
La carrera de F. 2 fue similar a la primera del año: llegaron pocos autos aunque en esta ocasión hubo algo de lucha por la primera posición

por JULIO F. PEREZ BALBI



El Lotus de Pedro Passadore fue el ganador al final de las quince vueltas. Tuvo problemas de frenos traseros. Buen chasis.

Otra vez el Lotus punteando delante de Cocho López que llegó a pasarlo en su momento. Luego se quedó. Desnutrido parque hasta ahora.



Fórmula Dos está pasando por un período aciago, época de vacas flacas, en el cual no hay silo capaz de engordarlas, por lo menos no existe piedra filosofal alguna que aporte de una vez por todas las soluciones inmediatas para la afirmación definitiva de la categoría. Nos consta que hay autos construidos, muchos más de los doce que aportaron al autódromo de Baires el domingo pasado. Además, cuando llegó la hora del banderazo de largada, tres autos de punta ya habían desertado en la vuelta de calentamiento: Chiche Caldarella, uno de ellos (estrella del día en la categoría por haberle ganado las pruebas de clasificación al equipo de ACA) rompió un pistón y dos de los tres autos del Automóvil Club estacionaron en los boxes con las respectivas cajas de velocidades rotas. Detalles éstos últimos que hacen pensar que finalmente hizo eclosión la crisis técnica con las cajas de velocidades de los autos pintados con los colores del Vaticano, las Colotti ya no están para estos trotes.

O sea que de golpe y porrazo la carrera perdió a tres de los mejores autos, los más necesarios para el buen espectáculo que la categoría necesita brindar. Pésimo presagio.

A pesar de todo esto las primeras vueltas fueron mucho más entretenidas de lo que se esperaba. Entre Passadore, Bessia y Cocho López formaron un trencito que luchó casi media carrera por la primera posición. El primero de los tres en dejar la conversa fue Osvaldo Bessia: paró en boxes por baja presión de aceite (aunque después continuó). Passadore, que por ese entonces parecía cómodo puntero, comenzó a ver por los espejitos de su Lotus (made in Argentina) cómo Cocho López se le venía encima dándole y dándole a los remos de su Martos Peugeot. El uruguayo poco podía hacer ya: corría sin frenos traseros y siguió de largo en la entrada a los mixtos apenas se vio un poco apurado por Cocho López. De ahí en más López, con responsabilidad, se dedicó a conservar la primera posición. Passadore no lo podía alcanzar de ninguna manera con los frenos de esa forma. Pero Cocho López tampoco las tuvo todas consigo: una piedra le agujereó el cárter y el motor se agarró. Out Cochou...

Passadore de ahí en más, intocable en el primer puesto.

Que la carrera podría haber sido mucho más interesante, por supuesto que sí. Pero con el panorama previo con que se contaba no se podría pedirle más peras a F-2. ¿Para cuándo ésta categoría tendrá un parque estable de 25/30 máquinas? No sabemos, quizá antes de fin de año, quizá no, con F-2 ya no nos animamos a pronosticar nada. Eso sí, de algo estamos seguros, cuando se llegue a ese lote de máquinas F-2 podrá ser una buena categoría, por ahora no. ¿Será cuestión de paciencia?...

CLASIFICACION — FORMULA DOS

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	28	Passadore, José P.	Lotus-Fiat	26m32s2/10	15
2º	65	Alvarez, Alberto	Unión-Fiat	27m05s	15
3º	68	Lustig, Carlos	Bravi-Peugeot .	s/t	14
4º	64	López, Osvaldo	Martos Peugeot	s/t	11
5º	1	Bessia, Osvaldo	Brabham-Fiat .	s/t	9
6º	69	Expósito, Raúl	Martos Peugeot	s/t	9
7º	60	Montore, Domingo	Montore-Fiat .	s/t	6

PROMEDIO DEL GANADOR: 123,618 km/h

RECORD DE LA VUELTA: Para el 28, de José Pedro Passadore (Lotus-Fiat) en la 2ª y 3ª vueltas en 1m31s3/10 a un promedio de 134,802 km/h

CAMPEONATO ARGENTINO DE FORMULA DOS

1º	Alvarez, Alberto	12 puntos
2º	Bessia, Osvaldo	11 „
3º	Pomodoro, Juan	6 „
3º	Lustig, Carlos	6 „
5º	López, Osvaldo	4 „
5º	Montore, Domingo	4 „
7º	Expósito, Raúl	2 „
8º	Bulla, Rubén	1 „

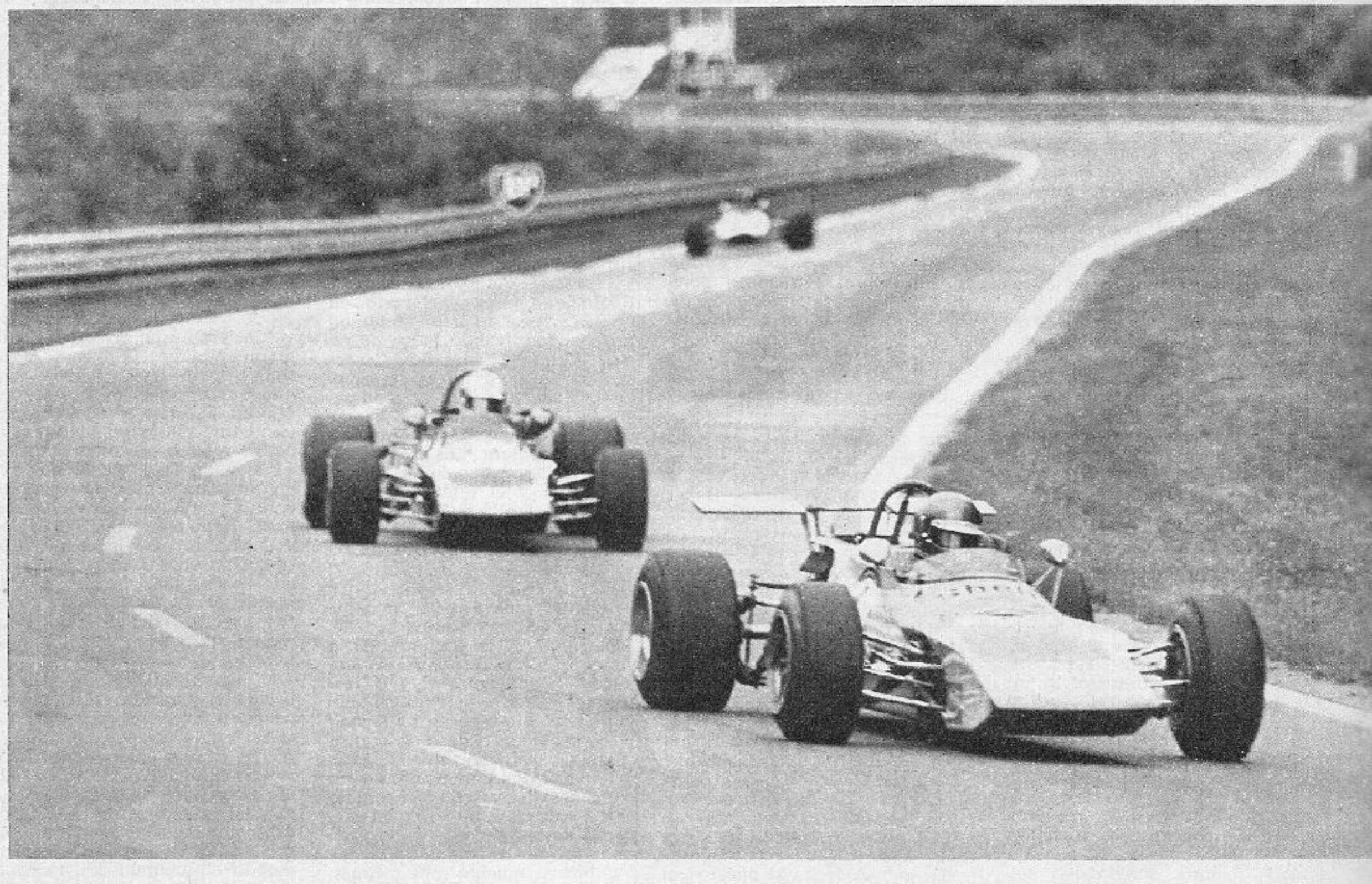
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL EQUIPO ARGENTINO EN EUROPA

¿NUEVO REY EN F2?

Ronnie Peterson fue el neto dominador de las prácticas, la clasificación, su serie y la final del Trofeo de Europa 1971 de F. 2, que se corrió en Rouen el domingo pasado, postulándose nítidamente como el más cotizado aspirante al reinado que dejó vacante Jochen Rindt. Carlos Reutemann, a su vez, se destacó junto con Cevert y en cierta inferioridad mecánica con respecto a éstos, como serio aspirante al campeonato, con una actuación que promete mucho más y a plazo sumamente corto

texto y fotos de GERMAN SOPEÑA (enviado especial a Europa)



...Y se hizo justicia. Ganó esta vez el mejor, el piloto que anduvo siempre más rápido que los demás en cualquier parte del circuito y que es en este momento el destinatorio de la admiración general, pasado aparentemente ese momento inicial del año en el que Ronnie Peterson se mostró como un piloto muy veloz pero a la vez firme candidato al yeso a muy corto plazo. El sueco de 27 años de edad se muestra ahora como un piloto increíblemente rápido en F2 y F1 y a la vez con una mayor seguridad que permite sindicarlo como uno de los futuros grandes en cuanto la experiencia aporte su cuota imprescindible.

Lo visto durante el fin de semana en Rouen fuy muy concluyente para decidir la supremacía de un hombre, que fue Ronnie Peterson, quien dominó la clasificación, su serie y la carrera con una solvencia como pocas veces se pueden ver en una categoría tan duramente peleada como la F2. Inmediatamente detrás de Peterson hay que destacar a quienes son en este momento, ya sin ninguna duda, los que lo siguen a nivel de manejo en la guerra de Fórmula Dos. Ellos son François Cevert y Carlos Reutemann. Lamentablemente, y con la tristeza que es de imaginar en todos cuantos estábamos en Rouen junto a Lole, el Brabham de éste sufrió una panne insólita y maldita que nos privó de verlo al tope del campeonato, cuando se paladeaba ya un segundo puesto que era inamovible de acuerdo a como se venía desarrollando la carrera. De la misma manera —aunque con peor suerte porque ni siquiera cosechó un punto— se debe sentir Cevert, que rompió el auto y perdió terreno en este campeonato más duro que nunca. Por eso hay que reconocer que esta vez todas las manos vinieron a pedir de Peterson, pero que el sueco a la vez, no necesita de ningún regalo para demostrar lo que es: algo realmente impresionante.

LA CLASIFICACION

De entrada nomás quedamos encantados con el circuito de Rouen. Es la perfecta definición de lo que debe ser un circuito semipermanente trazado sobre rutas de uso diario pero con todos los requisitos necesarios pa-

→

EL EQUIPO ARGENTINO EN EUROPA

ra cerrarlo y correr allí una carrera con todas las de la ley. Es largo, muy veloz, pero no de aquellos circuitos donde se viaja siempre chupado. No, en Rouen las curvas son muy veloces tremendamente difíciles y todo eso hacía presumir que Reutemann se encontraría allí en su elemento como cuando va a Hockenheim. Y fue así nomás.

Consiguió el segundo tiempo de clasificación con un registro que ni él mismo imaginaba alcanzar, dejando amplia luz a sus espaldas.

Se produjo así un caso curioso en fórmula dos. De Peterson que fue el número uno asombrando con su manejo a Reutemann, hubo justo un segundo de diferencia, de Lole al tercero nueve décimas más y recien después se agrupaba el pelotón como es habitual.

La explicación, sin embargo, es sencilla. El circuito es largo y hay muchos lugares en los cuales se van sumando las décimas de diferencia que cada uno tiene en las muñecas. Peterson y Reutemann lo demostraron fehacientemente y para explicar el segundo que hay entre ambos, si bien hay que sacarle el sombrero a Peterson, resulta que el sueco usó las gomas lisas de los circuitos muy veloces tipo Monza y esa experiencia le resultó redonda. Al día siguiente con las gomas similares a la de los demás no bajó de los tiempos que luego serían habituales. Al respecto y como buen dato ilustrativo, a igualdad de gomas el mejor registro absoluto le corresponde a Lole, con el cual ganó el lugar de privilegio para largar en la segunda serie.

El otro gran interesado del campeonato, François Cevert, quedó un poco atrás al romperse el viernes el piñón y la corona y no poder girar lo suficiente para buscar el tiempo. De todas maneras una confidencia de Gianfranco Pederzani nos permitió saber que los motores de los Tecno se pueden llevar hasta las 11.000 RPM, contra el límite de 10.0000 que tiene el resto y eso explica también las performances de Cevert.

Atrás y más o menos regularones quedaron los Brabham BT 36 oficiales y el resto de la clasificación no mostró mayores sorpresas, con lo cual, salteando el sábado —día en el que no hubo ninguna actividad— nos podemos trasladar de inmediato al domingo de la mañana repasando mentalmente la espectacular entrada a la pista de todos los monstruos juntos.

PRIMERA SERIE

En ella largaban todos los tiempos impares de la clasificación, y como en el caso de la segunda serie, se clasificaban para la final los seis mejores de la batería, más el mejor tiempo parcial de los pilotos que terminaban detrás de aquellos seis. Aclaremos: el mejor tiempo para una vuelta, para un giro al circuito.

Ronnie Peterson no dejó lugar a dudas sobre sus intenciones. Quería mandarse a mudar de entrada y preparado el coche con las mismas gomas lisas con las que había logrado el excepcional tiempo el viernes, pero a último momento, cayeron las primeras gotas de una levísima llovizna, y cambió nuevamente a las gomas normales para piso seco.

De cualquier manera tomó decididamente la punta de entrada, pero se encontró con la tenaz oposición del austríaco Nikki Lauda, que es un piloto para tener en cuenta y que no le aflojó el tren en todo el transcurso de la serie.

Incluso llegó a puntear durante dos vueltas y marcó asimismo el récord de vuelta de la serie. Peterson sin embargo, dominó con autoridad el final y se aseguró el primer puesto para la largada de la final a 25 giros.

En esas seis, realizó un trabajo descollante Jean Pierre Beltoise que llegando desde la última fila, remó hasta un brillante tercer puesto parcial. Cabe aclarar sin embargo, que él también había elegido las gomas lisas como Peterson, pero no las cambió como el sueco, y cuando se secó la pista comenzó a pasar autos.

Cuarto fue Schenken y quinto Wissell, mientras lamentablemente Wilson Fittipaldi, quedó eliminado por culpa de un motor que andaba 500 vueltas por debajo de lo habitual.

SEGUNDA SERIE

Lole en primera línea del lado de la cuerda y a su lado Graham Birrel. Atrás François Cevert como la gran amenaza. Dicho y hecho. Lole largó magníficamente como es su costumbre pero lo mismo hizo Cevert, y cuando los coches aparecieron cumpliendo la primera vuelta, ya estaba bien definida la característica de la serie: Reutemann venía delante y pegado a su cola, Cevert. El Brabham duró en punta dos vueltas y luego Cevert pasó a comandar el lote general. De allí en más, Cevert se escapó paulatinamente hasta establecer una diferencia estable de cuatro segundos y monedas, que al final se convirtieron en cinco. Usando sin embargo el cronómetro, era evidente que Lole no arriesgaba y se conformaba con el segundo puesto en la batería, prefiriendo cuidar el auto. Luego de la serie, en cambio, se podía ver al Tecno de Cevert en boxes, parado sobre uno de los laterales mientras le cambiaban los cojinetes de bielas y bancadas, gracias al sistema de cárter diseñado por los Pederzani, que permite la operación sin necesidad de sacar el motor del coche. El motor andaba 11.000 rpm, pero sin duda los metales sufren el esfuerzo.

Detrás de Cevert y Reutemann quedó Quester, que a pesar de disponer del poderoso BMW no pudo evitar perder distancia en cada vuelta. Luego Birrel —muy bien—, y detrás Graham Hill, tranquilo, en otro ritmo, pero a la postre efectivo.

LA FINAL

Como probablemente en ninguna otra carrera todas las posibilidades se brindaban para ver un espectáculo superior entre los tres mejores de F-2 y para nosotros la esperanza de una colocación final de Lole Reutemann que podía ser su gran consagración.

"Hoy para mí es un día definitivo" —reflexionó Lole minutos antes de largar y con la concentración previa al gran momento. "Voy a salir al todo o nada porque es la gran oportunidad del año para demostrar lo que puedo y lo que quiero. Y si se rompe, mala suerte pero voy a sacarle todo el jugo posible y buscar como nunca el resultado...". Conociendo la mentalidad serena y ubicada de Reutemann hay que comprender que estaba dispuesto a salir adelante con toda la fuerza que muestra en sus grandes jornadas. Esa fuerza que necesita a gritos de un resultado final importante para encontrar definitivamente el exacto término medio.

El rugido de la salida fue espeluznante y desde las primeras curvas se evidenció cómo sería la carrera. Peterson, Cevert y Reutemann y luego el resto, en otra carrera aparte. Peterson apareció punteando luego de recorrer todo el circuito, Cevert atrás y Lole en tercer término. La frenada para entrar a la segunda chicana antes del primer paso por los boxes era para asustar a cualquiera. Los tres entraron y salieron con la velocidad, la justeza y el dominio de los que saben y allá se fueron en su propia carrera mientras atrás Dieter Quester encabezaba el segundo pelotón.

El panorama no varió en las primeras vueltas pero poco a poco Peterson y Cevert se fueron alejando de Lole quien a su vez había puesto también amplia distancia entre él y el resto. La macana es que quedó sólo para su ritmo eso es lo mismo y siguió en su exigencia contra sí mismo sabiendo que se escapaban los dos punteros pero sin cometer a la vez el más mínimo error. Cevert explota, evidentemente, más potencia y Peterson es el dueño de todos y no hay que buscar muchas más razones. Sin embargo —y para explosión del público francés— Cevert pasó momentáneamente al frente pero rápidamente las cosas volvieron a su lugar. El sueco adelante y el francés detrás. Después Lole y más allá Quester, Lauda, Schenken y Hill en apretado grupo.

Así varias vueltas y de pronto una alternativa fundamental. En una veloz curva en subida a la izquierda —veloz pero que se dobla en segunda— al Tecno se le engranó por segunda vez el piñón y la corona y al bloquearse las ruedas del coche inició un trompo y golpeó violentamente contra el guard-rail destrozando las llantes y parte de la carrocería. Fin de la carrera para Cevert y apertura de una posibilidad impresionante para Reutemann. Automáticamente quedó segundo y finalizando en esa posición pasaba a ser nuevo puntero del Campeonato en esta faz decisiva. A Peterson no lo podía alcanzar y a su vez el resto estaba muy lejos de él. La carrera estaba definitivamente planteada y cabía esperar el honrosísimo final.

Pero cuando no se tiene que dar no se da y una cosa increíble postergó tantas ansias acumuladas por Reutemann.

De golpe se lo ve pasar a Reutemann con muy poco ventaja sobre el trencito que lo seguía y con una falla que se percibía auditivamente y que hacía suponer problemas de embrague. De esa manera aguantó varias vueltas el asedio de Quester y Co. hasta que en otra vuelta no se lo vió más y cuando se podía suponer que definitivamente la falla mecánica había determinado el abandono, apareció Lole tirando ya retrasado a un octavo puesto que da rabia y con un ruido que nada tenía que ver con lo habitual, interrupciones en el motor, cambios que se evidenciaban anormales y perdiendo mucho tiempo por vuelta. La carrera siguió su rumbo ya establecido con Peterson cómodo ganador y nuestra esperanza era esperar que Reutemann pudiera finalizar. A último momento, además, se quedó Tim Schenken y Lole subió un puestito y con Graham Hill como piloto graduado hasta podía recoger algunos puntitos. El ansiado final llegó, por fin, y como también había desaparecido del circuito Jean Pierre Beltoise, Reutemann pudo cosechar dos puntos casi increibles que se miran con tristeza pensando en los seis del posible segundo puesto pero que de todas maneras agregan siempre un poco más a la valiosa campaña de Lole.

Ni bien se bajó del auto, la anhelada explicación: "Lo que me pasó es increíble. Yo noté que el acelerador se ponía blando... medio raro y que ya no aceleraba como antes y fue cuando me alcanzaron Quester y los demás. Evidentemente había un problema con el comando del acelerador pero seguí así defendiendo el segundo puesto hasta que de golpe, en las cercanías de la primera chicana, cuando se viene a fondo en quinta el motor se quedó definitivamente acelerado. No podía frenar, me tragué la chicana, creo que llegué hasta la ciudad de Rouen y tuve que volver para atrás y cuando ya habían pasado todos hacía rato. Ahí me di cuenta de lo que pasó. Se rompió la fijación que mantiene el acelerador en posición normal o sea cerrado y el pedal se fue al fondo para siempre. De ahí hasta el final de la carrera tuve que manejar como podía, porque el motor estaba siempre a fondo y por lo tanto para cambiar y para frenar te-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

nía que cortar el contacto, así que el pobre quedó con una paliza bestial. Fue algo dificilísimo..."

Una falla que es realmente imprevisible. No es una pieza que necesite recambio ni soporta ningún esfuerzo desmedido. Simplemente se rompió y echó por tierra un montón de cosas juntas.

Por el Campeonato, pese a todo, Lole no perdió de ninguna manera el tren porque a la vez Cevert no registró ningún punto. Reutemann sumó dos y lo superó en una unidad al francés mientras Peterson pasó a ser puntero con un punto más que Lole de manera que los tres primeros aspirantes al Campeonato son precisamente aquellos que mostraron en Rouen cómo basan sus aspiraciones. Peterson, Reutemann, Cevert y más atrás Quester, Schenken y Lauda.

El campeonato no es fácil pero entre los tres primeros la guerra puede tener un incierto resultado.

POST-DATA

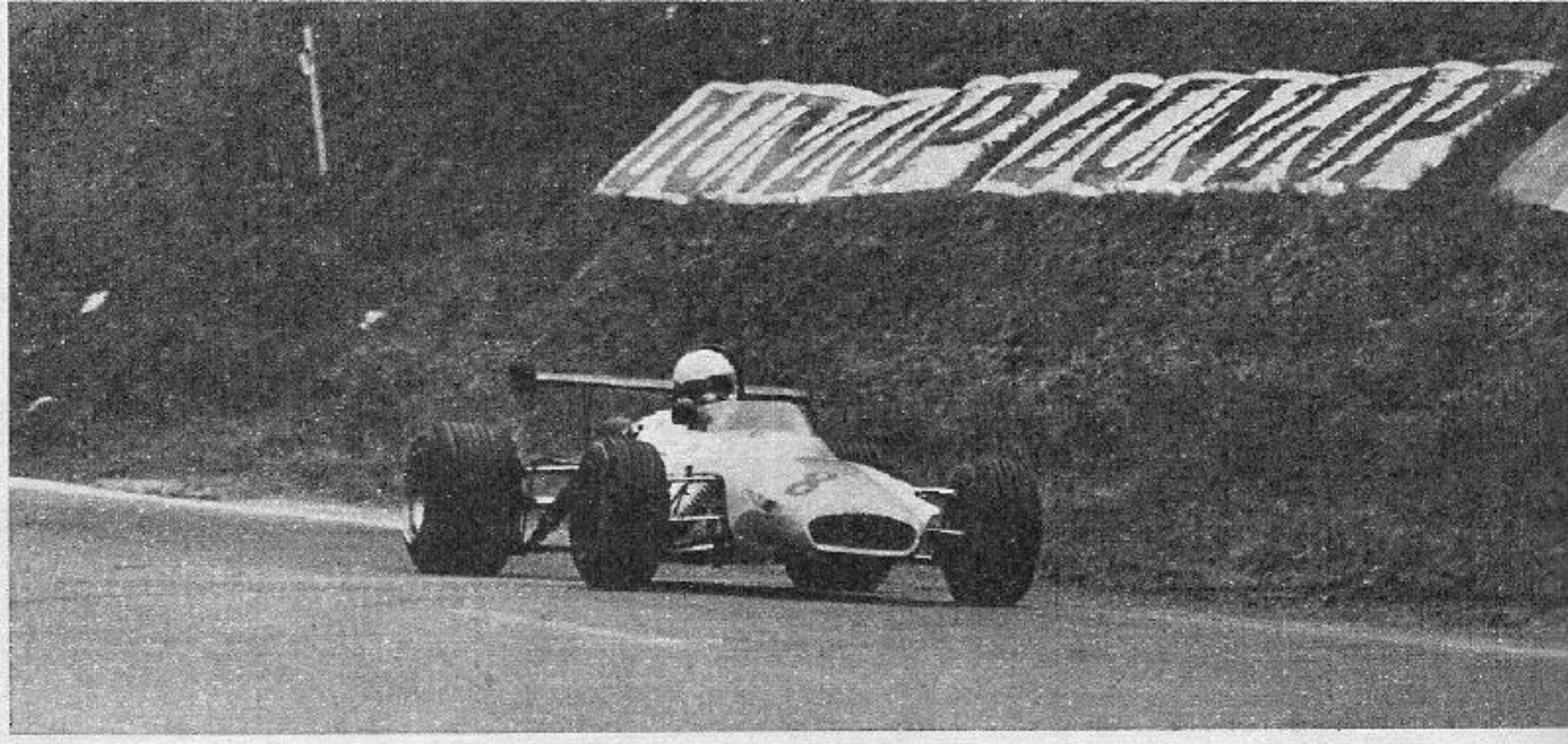
Nuevamente Lole corrió con el Brabham BT-30 porque no hubo tiempo de probar el nuevo que será definitivamente retirado el martes para ser probado el miércoles o el jueves en Goodwood.

Y por otro lado nuevamente Carlos Ruesch se quedó sin poder correr al quedar descartado en la clasificación previa. Para él la situación no es fácil porque no puede correr por falta de experiencia y conocimientos del coche y a la vez no puede adquirir la experiencia que sólo dan las carreras en sí. Este año hay más aspirantes que nunca y por eso la situación es especialmente difícil. Ruesch de todas maneras lo sabe y sólo lamenta no poder correr reconociendo que aún le falta adquirir la confianza necesaria con el auto pese a su dedicación.

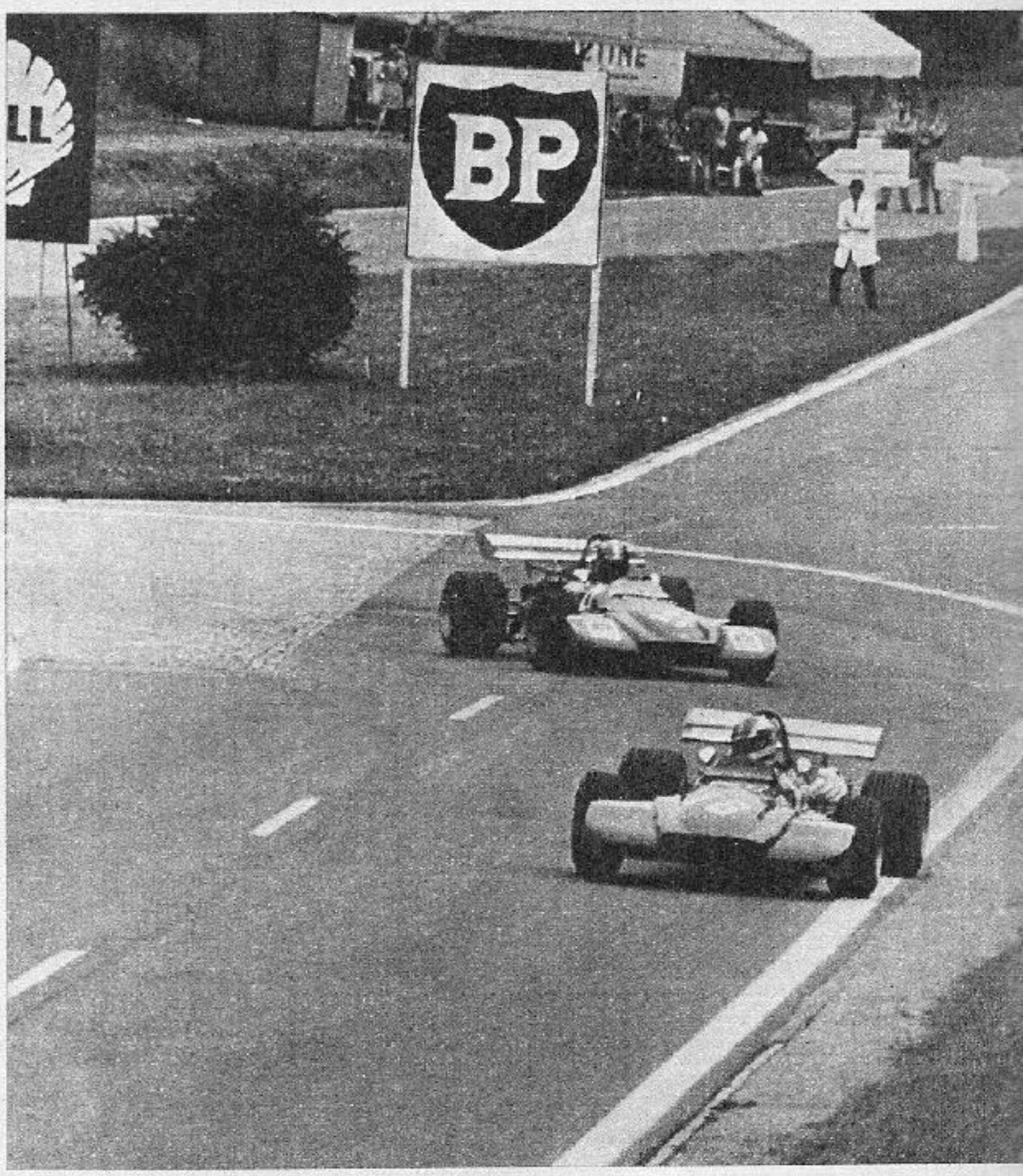
JARDIN DE BOXES

La comparación resulta inevitable. En la Argentina siempre nos quejamos por los cambios del calendario anual de carreras, pero acá si no es igual debe ser peor. Salvo F.1 y el campeonato mundial de marcas de SP el resto se va arreglando todo sobre la marcha. Ahora hay dos carreras de F.2 que están en duda y otra adonde los corredores no quieren ir porque es muy lejos. El día jueves, bajo el liderazgo indiscutible de Cevert, la plana mayor de los corredores de F.2 se reunieron para discutir si boicoteaban o no la carrera puntable de Enna (Sicilia) que debe disputarse dentro de un mes y medio más o menos. No quieren ir porque es muy lejos, hay que cruzar en ferry boat y para colmo una semana antes hay una carrera de F.2 en Suecia.

Lo que todos los corredores temen sin embargo es que se decida no ir a la carrera y después algunos rompan el compro-



Carlos Reutemann supo sacarle sustancioso jugo a su ya viejón BT30: mientras duró fue cómodo segundo, y delante de los Brabham oficiales.



Los poderosos Tecno de Cevert y Jabouille. Según lo declarado por Gianfranco Pederzani, sus motores estarían "una luca RPM" por arriba de la contra

Dieter Quester pasando a Lole con su March 712 impulsado por poderoso motor BMW, cuando el argentino ya circulaba con problemas.

EL EQUIPO ARGENTINO EN EUROPA

miso para alzarse con los puntos fácilmente. La situación no es un ejemplo de organización por cierto.

Ronnie Peterson es realmente espectacular en su andar por la pista. Trae al auto con una violencia que parece que va a salir disparado para cualquier lado. Pero no se sale de la trayectoria y luego salen los tiempos asombrosos que produce. El auto no es diferente a los otros March y su motor —armado por Brian Hart que también hace motores para varios corredores — tampoco es diferente a los demás. Pero la gran ventaja parace radicar en que Peterson — aparte de evidentes supercondiciones— conoce como nadie al March 712 como resultado de su constante práctica a bordo del mismo. Todas las semanas se pasa una buena cantidad de horas probando el auto y buscando los detalles más pequeños para lograr una eficiente puesta a punto. Y aunque rompa varios autos contra los guard rails siempre March tiene una unidad nueva a su disposición.

Hubo asombro general en Rouen ante el magnífico tiempo logrado por Gerry Birrell a bordo de su Lotus, un piloto que no es habitualmente de los más veloces. Lole sin embargo aportó como siempre un sensato elemento de juicio: "Birrell tiene desde hoy el mismo mecánico que tenía el año pasado Emerson Fittipaldi, que el año pasado en este mismo circuito anduvo notablemente bien. Eso es muy importante por los datos que puede aportar el mecánico".

El circuito de Rouen presenta varios cambios importantes con respecto al año pasado y que son originados básicamente por los dos fatales accidentes sucedidos en 1970 en la carrera de F.3. Ahora hay dos chicanas encargadas de reducir la velocidad que han bajado el promedio en más o menos 20 km/h. La primera chicana se construyó para evitar una violenta frenada después de un tramo muy veloz y la segunda chicana está poco antes de los boxes para evitar que pasen tan fuertes como antes frente a la zona de control y donde tarde o temprano se podría producir un accidente de imprevisibles consecuencias. Hay además nuevos guard rails mejor colocados y para entrar a boxes ahora hay que desviarse de la pista y pasar por detrás de la estructura de boxes creando una zona mucho más segura para trabajar. Lo notable del caso es que el encargado general de la seguridad en el circuito es un argentino que vive en Rouen, Monsieur Allemand, que es representante en Rouen del Ejército de Salvación y, aparte totalmente de esa actividad, ejerce la vicepresidencia del Automóvil Club Normando.

Para el año que viene el circuito nuevamente será distinto. La construcción de una nueva autopista obliga a cortarlo radicalmente pero ya está el plano listo para empezar las nuevas obras que lo dejarán listo para la temporada 1972.

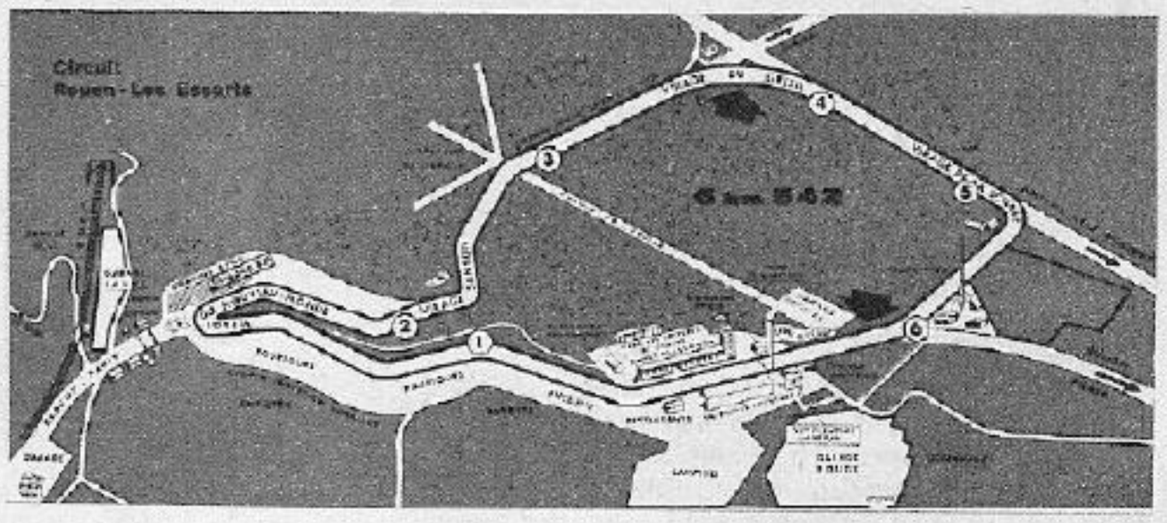
Hubo dos piñas que pudieron ser graves el día jueves. Primero fue Bob Wolleck, con un Brabham BT 36, el que se fue en la velocísima bajada hacia la horquilla de Nouveau Monde. El auto se le fue de las manos y se destrozó en gran forma contra el guard rail, después de viajar de costado a unos 200 km/h. Poco rato después Vittorio Brambilla en la misma bajada inició un trompo que parecía destinado a un final imprevisible y tuvo la enorme suerte de golpear al guard rail muy de costado por lo cual apenas rompió una llanta trasera y parte de la trompa y pese a todo siguió andando para llegar así hasta boxes.

El brasileño Carlos Pace nuevamente quedó fuera de la lista en la preselección realizada el jueves y donde Carlos Ruesch también quedó excluido. Pero Pace quedó como primer piloto de reserva y al romperse el auto de Wolleck, automáticamente entró Pace en su lugar. Este "nuevo" brasileño anda fuerte y arriesga con ganas pero se hace evidente que todavía le falta tiempo para hacer todas las maniobras correctas a la vez y todavía el auto hace un poco lo que quiere. Va a andar bien sin embargo cuando tenga un poco más de experiencia sobre la F.2.

Beltoise parace que hubiera venido a entretenerse a Rouen. Apenas dio unas pocas vueltas el viernes y cuando salía a la pista, giraba dos o tres veces y adentro otra vez. El tiempo logrado fue directamente malo y si bien el Pygmée es un auto muy lindo de afuera parece que a la hora de los papeles los resultados no se ven. Beltoise de todas maneras no parecía muy preocupado.

François Cevert en cambio giró mucho el jueves y todo lo que pudo el viernes hasta que se rompió el piñón y la corona del diferencial y tuvo que dejar el auto tirado en la horquilla de Nouveau Monde. El jueves anduvo solo y tirando junto a su compañero Jabouille durante muchas vueltas.

Wilson Fittipaldi giraba el jueves en busca del tiempo de clasificación y por un mal cálculo del box se quedó sin nafta y se detuvo a medio circuito justo donde estaba CORSA sacando fotos. Allí se quedó comentando las alternativas del día y confesó que no se sentía en un buen día para lograr tiempo: —"No sé; estoy cansado, salí a las 5 de la mañana de Suiza, vine solo todo el tirón, no comí nada y me subí directamente al auto de carrera. No se debe hacer".



Mapa de Rouen donde las flechas indican los lugares donde fueron colocadas chicanas para reducir la velocidad este año.

¡ULTIMO MOMENTO!

REUTEMANN DESCALIFICADO

A raíz del incidente relatado por Carlos Reutemann a nuestro enviado especial Germán Sopeña —.. **"no podía frenar, me tragué la chicana, creo que llegué hasta la ciudad de Rouen..."**— varios participantes denunciaron al piloto argentino "por haber cortado camino", denuncia que también recayó sobre el francés François Mazet, por motivos similares.

Evidentemente el hecho de cortar camino involuntariamente a causa de un problema insoluble no se considera pagado por el retraso de esperar que todos los que vienen detrás pasen adelante antes de reingresar a la pista, sino que, en esta verdadera guerra sin cuartel que es el Campeonato Europeo de F-2, es pretexto más que suficiente para descalificar a un competidor, sobre todo si tiene puntos que perder en favor de otros. De esta manera los dos puntos que había conseguido Reutemann se esfuman, quedando con la cifra anterior, un punto detrás de Cevert y ahora tercero en el campeonato, que desde la carrera del domingo pasa a encabezar el sueco Ronnie Peterson, con 24 puntos en total y tres de ventaja sobre Reutemann.

GRAND PRIX DE ROUEN-LES ESSARTS

Association Sportive de L'Automobile Club Normand

Trofeo de Europa y Trofeo de Francia 1971 de Fórmula Dos

Rouen, domingo 27 de junio de 1971

CLASIFICACION

Pos.	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*
1º	Ronnie Peterson	March 712-Ford ..	55m38s5/10
2º	Dieter Quester	March 712-BMW ..	55m42s8/10
3º	Graham Hill	Brabham BT 36-Ford	55m43s6/10
4º	Niki Lauda	March 712-Ford ..	56m01s1/10
5º	François Migault	Lotus 69-Ford	56m41s8/10
6º	Tim Schenken	Brabham BT 36-Ford	a tres vueltas
7º	Carlos Pace	March 712-Ford ..	a tres vueltas
8º	Jean Pierre Beltoise	Pygmée-Ford	a seis vueltas

PROMEDIO DEL GANADOR: 176,476 km/h

NOTA: Carlos Reutemann (6º) y François Mazet (12º) fueron descalificados.

CAMPEONATO EUROPEO DE FORMULA DOS

Pos.	*Piloto*	*Nación*	*Puntos*
1º	Ronnie Peterson	Suecia	24
2º	François Cevert	Francia	22
3º	Carlos Reutemann	Argentina	21
4º	Tim Schenken	Australia	15
5º	Dieter Quester	Alemania	12

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

La verdad, la verdad?

LEALA EN SEMANARIO

SUPERCAMPEON

Dirige

ENZO ARDIGO

El más brillante equipo especializado del país cubriendo toda la información deportiva. Además, confidencias exclusivas de dirigentes, jugadores y árbitros; entretelones de vestuarios; rumores de ring-sides, boxes, salas de pesaje y tribunas; la jugada discutida, polémica, el puntapié que nadie vio; la alternativa que nadie cuenta. Todo documentado con fotos espectaculares.

Todos los lunes
32 páginas

80 ctvs.

Es una publicación de
EDITORIAL ABRIL

COMPRELO

CONTAMINACION DEL AIRE

ACUS



La contaminación o polución ambiental consiste en la alteración de la delgada capa de aire próxima a la Tierra, del agua y el suelo de la Tierra que es el habitat —el bulín— del hombre y demás seres vivientes. Provocada por los adelantos tecnológicos —paradójicamente logrados por el mismo homo sapiens— se hace cada día más evidente en algunas ciudades importantes y centros de producción. El trasporte automotor, la energia nuclear, la guerra química, los insecticidas y fertilizantes, el ruido, etc., fueron creados por la sociedad moderna sin sospechar los peligros a largo plazo, que en los últimos años se manifiestan alarmantemente. El problema es muy serio y requiere una urgente solución en todos los países industriales. En consecuencia, la solución de esos inconvenientes y el logro de una sociedad próspera caracterizada por la armonía entre el progreso tecnológico y el bienestar se han constituido en el tema de actualidad. En los últimos tiempos, no ha pasado un solo día sin que los diarios publiquen noticias e informes al respecto, a la vez que va creciendo el interés público sobre el particular.

Nosotros nos referiremos al problema enfocándolo en lo que nos toca, pues el asunto es tan grave que no sólo se cuestiona el uso del automóvil en algunas ciudades sino que incluso se ha llegado a eliminarlo directamente en un futuro cercano, existiendo en este momento toda una carrera armamentista legal tendiente a fijar para los próximos años una severísima legislación de control de emisión de gases de escape. Para salvarse los fabricantes de automóviles ya han pelado el poncho y el facón.

¿Cuándo, dónde y por qué comenzó la campaña anti-polución contra los automóviles? La respuesta es en la ciudad de Los Angeles, California, en 1949. Esta zona, desde los comienzos de la historia norteamericana, ha sido afectada por una peculiar neblina o bruma, la cual es producida bajo condiciones de fuerte luz solar combinada con la carencia de vientos provenientes del Pacífico. Doscientos años atrás, los indios se referían a lo que es hoy el "pozo" de Los Angeles como el Valle de los Humos.

En 1954 las autoridades de Los Angeles culparon a la emisión de los gases de escape de los automóviles como la principal causa de **smog** lacrimógeno. Es-

ADO: EL AUTOMOVIL

El hombre comienza a sentir las consecuencias de sus propias creaciones tecnológicas. Cada día es mayor la atmósfera contaminada por la emisión de gases de escapes de automóviles en las grandes ciudades. El fenómeno de smog constituye una nueva espada de Damocles sobre el automóvil

por ENRIQUE ROBERTO CARMONA



Puente de la Libertad, en Pittsburgh, visto un día en que se producen las condiciones climatológicas y de emisión de escapes de automóviles favorables para la formación de smog.

Vista desde el mismo puente, en circunstancias en que no se dan los factores concurrentes que ocasionan smog.



1ª Nota

te es producido por la **inversión** (ver más adelante) de la temperatura atmosférica en condiciones de aire quieto, y es un fenómeno puramente local el cual actúa como la tapa de una olla a presión. La geografía del cercano Valle de la Muerte, sobre el lado oeste de las montañas de la Sierra Nevada, por hallarse a 400 m debajo del nivel del mar, causa la inversión.

Similares condiciones de smog prevalecen en Lima, Perú, debido a que los valles entre las montañas de los Andes se encuentran debajo del nivel del mar. Hay relativamente pocos automóviles en Lima, pero en su atmósfera se halla tanto smog como en aquella de Los Angeles.

SMOG

Mezcla rara de Shusheta y de Ninón, es un neologismo formado por las palabras inglesas "Smoke" —humo— y "Fog" —neblina—, algo así como la combinación de humo y neblina —"Hublina"—. Según la definición de la Asociación Médica Norteamericana, se considera como contaminación o polución del aire a toda concentración anormal en éste, de una sustancia cualquiera que afecte la salud o el bienestar del ser humano, los animales o los vegetales.

La contaminación originada por la combustión proviene tanto de instalaciones industriales y domiciliarias, fijas o móviles. Las últimas son constituidas en su mayoría por automotores. Las causas de la contaminación se reducen al incremento de los subproductos de combustión y su concentración en ciertos lugares. Los efectos nocivos de dichos subproductos dependen del lugar donde se producen, de su concentración, de la atmósfera reinante, la dispersión y dilución, como asimismo de la sedimentación de las partículas o su combinación o trasformación.

Entre los productos nocivos de la combustión se destacan dos grupos que caracterizan dos ciudades típicas: Londres y Los Angeles. En la vieja Londres —industrial desde siempre— con densa neblina durante la mayor parte del año, el humo que se eleva de numerosas chimeneas industriales o domiciliarias contiene anhídridos sulfuroso y sulfúrico, los que forman ácidos. En Los Angeles, la región californiana goza de un clima soleado que le falta a la capital del "fair-play". El smog se debe, según los capos estudiosos, a la relativa gran cantidad de ozono y su acción sobre los productos de los escapes de los automóviles.

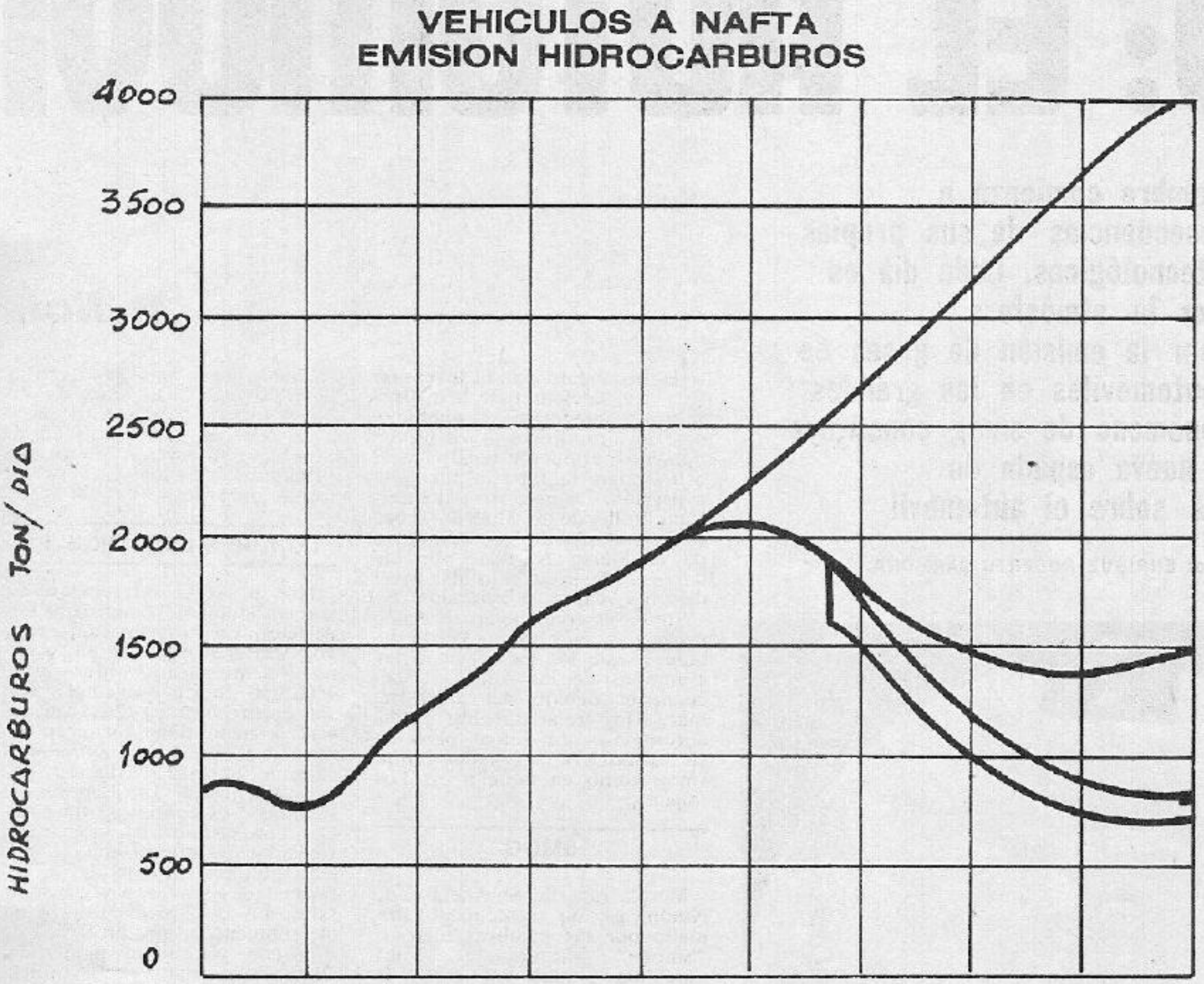
LONDRES-LOS ANGELES

Existen otras diferencias entre los smog de Londres y Los Angeles. En la primera, la mayor acción se produce en invierno, a temperaturas inferiores a 4°C, con fuerte humedad y un sol oscurecido; en Los Angeles el fenómeno tiene lugar en verano y otoño, a una temperatura superior a 24°C, tiempo seco y sol brillante. En Londres el fenómeno es continuo, día y noche, con visibilidad deficiente y toxicidad tal que produce irritación pulmonar y conduce a enfermedades graves, a veces mortales. En la ciudad californiana el fenómeno se produce sólo de día, con visibilidad moderada, irritación ocular, y sin indicación de efectos tóxicos inquietantes.

Normalmente, en lugares donde los vientos son suaves o nulos, los gases de combustión se elevan rápidamente por ser menos densos que el aire circundante. Pero, durante su elevación ceden su calor adquiriendo la temperatura del aire. Se da el caso en que se manifiesta un incremento de la temperatura atmosférica con el aumento de altura de las distintas capas de aire. Este caso, llamado de **inversión**, es de estabilidad atmosférica máxima y la difusión de los productos contaminantes es mínima. Los distintos smog varían entre los tipos londinense y californiano, y dentro de cualquier clima de acuerdo con la cantidad de fuentes de contaminación. En el caso concreto de la contaminación provocada por la emanación de gases de escape de automotores, la contaminación depende evidentemente de la cantidad de vehículos en circulación y su eficiencia de funcionamiento.

El caso de Los Angeles constituye un clásico de la contaminación por automotores. Antes de la Segunda Guerra Mundial el clima de California se consideraba como muy benigno, con su sol radiante y aire limpio. En la década del 50 el profesor de bioquímica del California Institute of Technology, Dr. Hagen-Smit, formuló la teoría del smog fotoquímico.

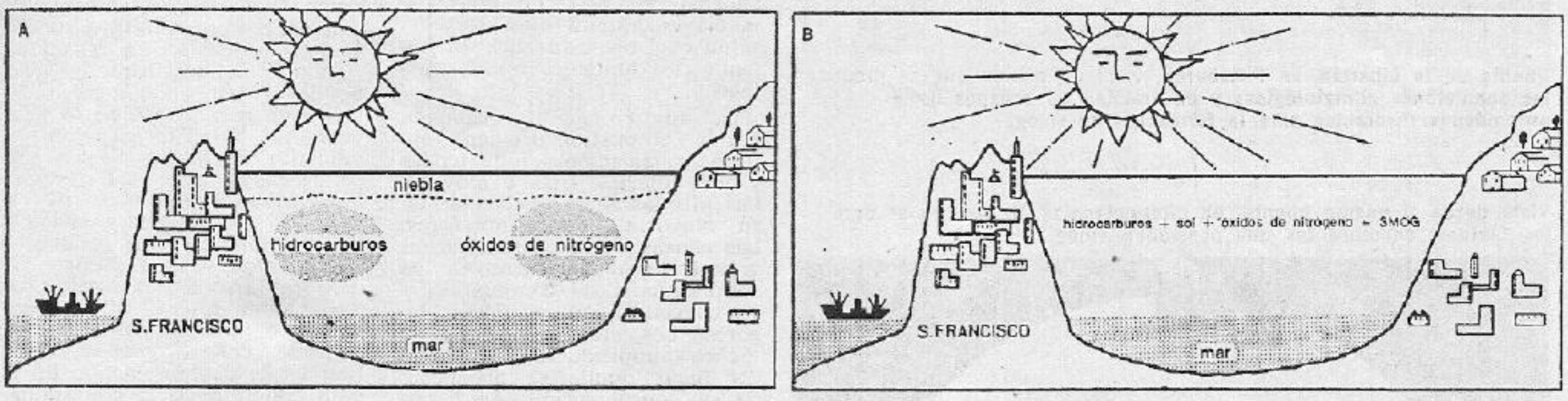
→



Izquierda:
El problema de contaminación se ha incrementado con el correr de los años, como se deduce del gráfico. A su vez, la predicción disminuye.

Derecha:
El gráfico muestra cómo la ciudad de Los Angeles, California, encabeza la tabla de emisión de smog en todo EE. UU.

Derecha, abajo:
Sistema de recuperación de gases del cárter perteneciente al motor Skoda 110. La evacuación se produce desde la caja del cigüeñal A hasta el filtro de aire C, pasando por el soporte hueco B del ventilador.

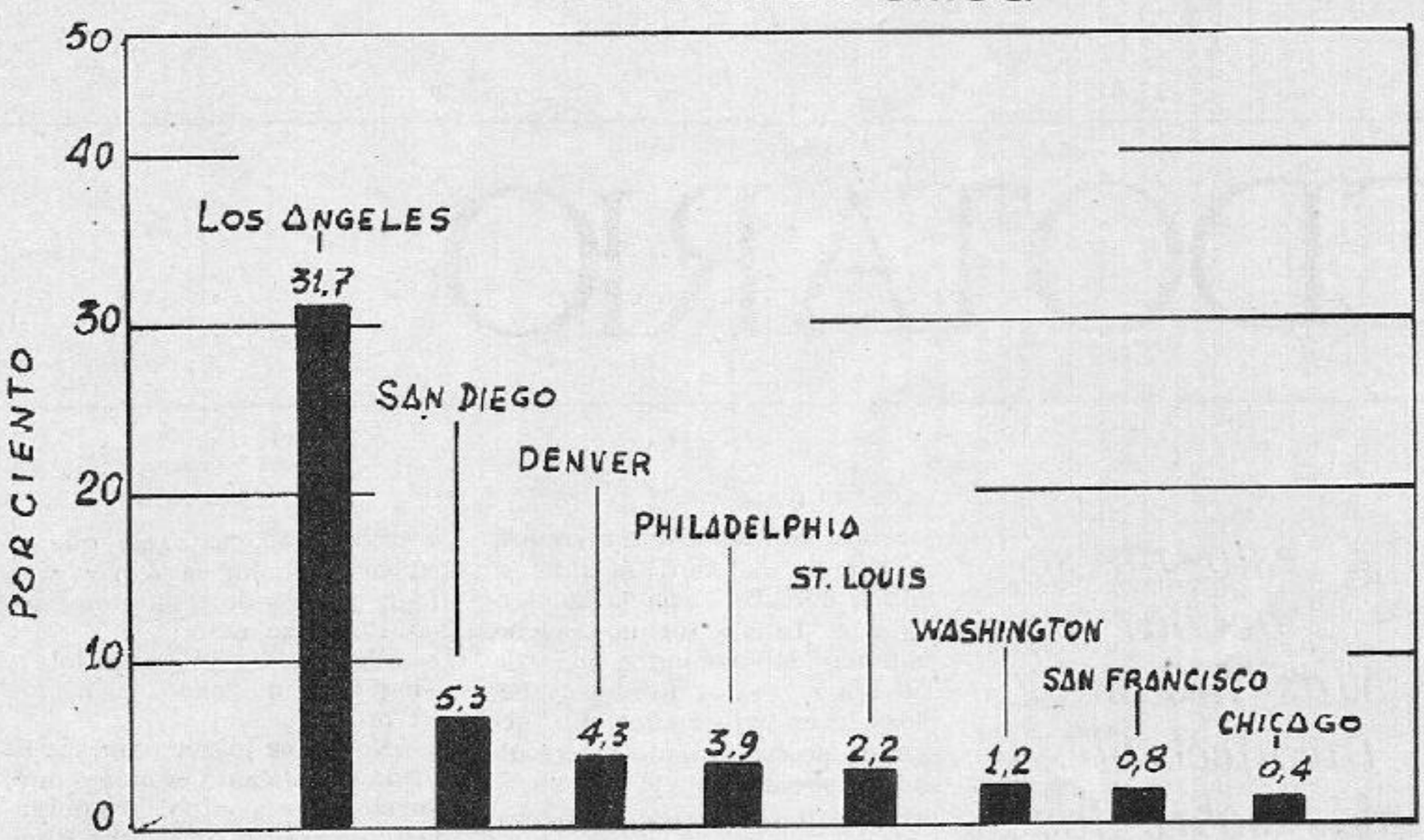


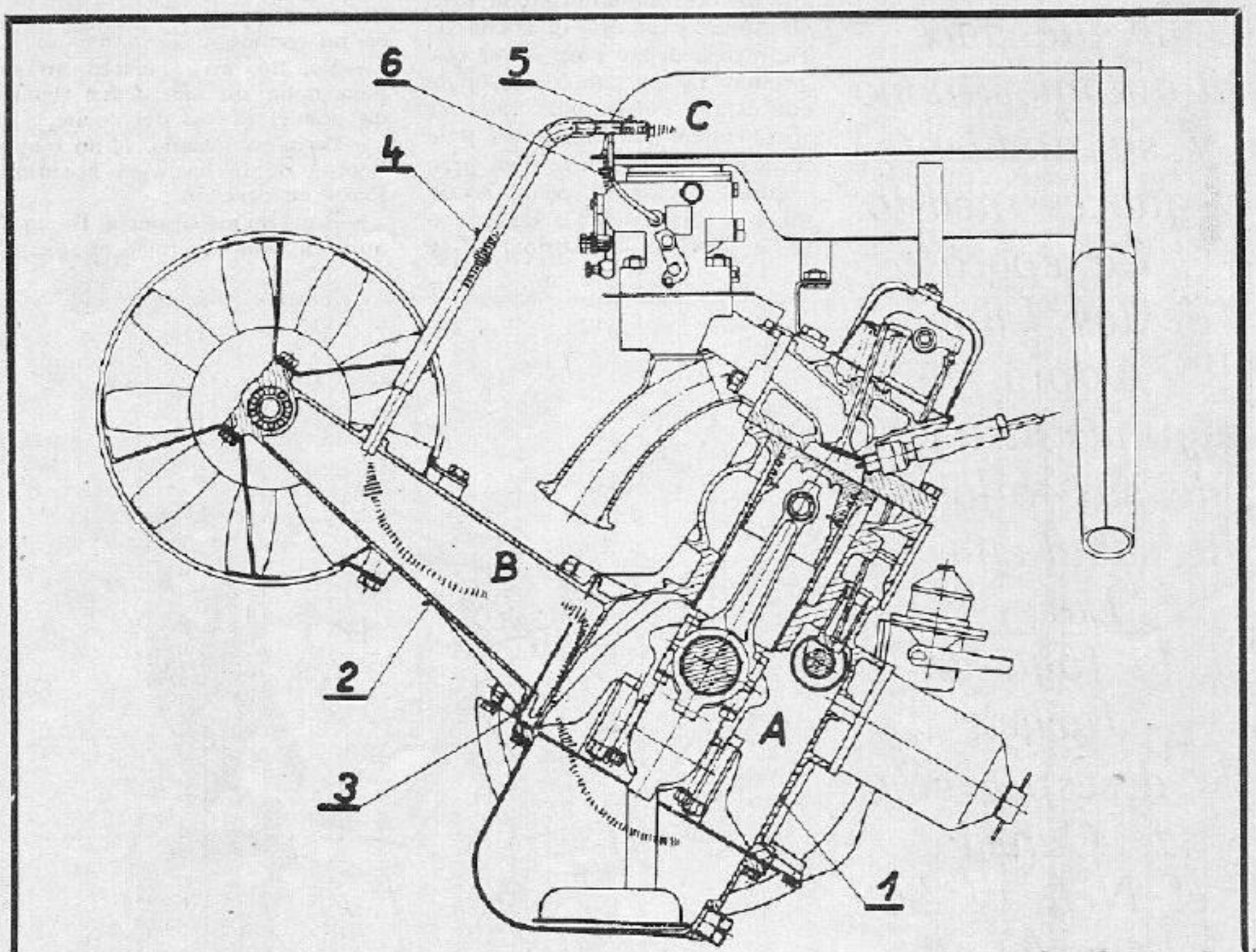
Fenómeno de smog fotoquímico en la atmósfera de la bahía de San Francisco. 1) La niebla neutraliza la reacción fotoquímica entre los hidrocarburos y los óxidos de nitrógeno. 2) A pleno sol los componentes reaccionan originando la formación de smog.

SMOG FOTOQUIMICO

La nafta está compuesta de varios hidrocarburos que se queman en los cilindros del motor. La combustión no es completa y los hidrocarburos quemados o parcialmente quemados pasan a través del sistema de escape, o por el carter, o aún se evaporan directamente desde el tanque de combustible a la atmósfera. Una pequeñísima parte del Nitrógeno se combina con el Oxígeno del aire bajo la presión y la temperatura existentes en la cámara de combustión, formando óxidos de Nitrógeno. La presencia de estos últimos favorece la formación de compuestos de Ozono e hidrocarburos bajo la acción de la luz solar, una vez que los gases son expelidos al exterior, produciendo el smog fotoquímico u oxidante. La circulación en Los Angeles de 5 millones de automotores (12 millones en toda California), unida al hecho de una **inversión** de temperatura crónica, una velocidad de viento muy pequeña y un sol radiante, hace del sitio un lugar infernal de contaminación. El problema local de Los Angeles se manifiesta en menor grado en el resto de California y asimismo en todo el territorio de los EE. UU. debido a la concentración de automotores. En primer término se tomaron medidas en Los Angeles, luego en California; hasta que el gobierno estadounidense tomó cartas en el asunto. Para 1980 las leyes sobre control de emisión serán tanto más estrictas que ciertamente animarán a los fabricantes a desarrollar una nueva raza de motores en reemplazo de los actuales alternativos ciclo Otto. Una variante podría ser el rotativo Wankel, que también funciona según el referido ciclo de 4 tiempos, a

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





pesar de que inicialmente se encuentre en desventaja respecto a la emisión, debido a su gran relación superficie/volumen de su cámara de combustión. El tiempo dirá.

PARAISO PEATONAL

Muchos han sido los países, los fabricantes y las soluciones puestas a encarar el problema de contaminación ambiental. En algunos casos se cortó por lo sano, eliminando directamente al automóvil de la circulación.

En efecto, una de las principales tareas que deberá llevar a cabo durante la década del 70 el Japón constituye una serie de medidas contra la contaminación. Algunas son similares a las ya encaradas por otros países, pero otra ha sido muy particular, muy enérgica, como se verá. En la capital, Tokio, el Departamento de Policía Metropolitana resolvió que a partir del 2 de agosto de 1970, durante los días domingo quedaría prohibido el paso de automóviles en un total de 120 calles (longitud, 14 km) de los cuatro distritos más activos de la capital nipona: Ginza, Shinjuku, Ikebukuro y Asakusa. A partir de la fecha mencionada apareció en las cuatro zonas un verdadero "paraíso de peatones", ya que los vehículos dejaron de circular en horarios desde las 13 a las 18 horas hasta de 10 a 21 en algunos lugares. En Ginza, el centro comercial más representativo del Japón por excelencia y larga data, se colocaron en el medio de la calle macetas con sauces y puestos de té. Muchas personas disfrutaron del feriado, incluyendo los ancianos ataviados con kimono informal que recordaba a la Ginza de sus años jóvenes, y familias empujando los cochecitos de sus bebés. Por otro lado, en Shinjuku, el barrio de la juventud, los enamorados paseaban a lo largo de las calles y la gente cantaba alegremente tomada del brazo.

Según los estudios del Gobierno Metropolitano japonés, la densidad del monóxido de carbono disminuyó en más de un 50 por ciento con respecto a los niveles de los domingos anteriores. Naturalmente no ocurrió ningún accidente, y el ruido de los automotores disminuyó por completo.

Liberados así completamente los riesgos ocasionados por los automóviles, los accidentes, el ruido y la contaminación del aire, los ciudadanos de Tokio pudieron gozar de una fiesta estival, recuperando un rasgo de la dignidad humana que tiende a perderse con el trajín de la vida urbana. Lógicamente la idea se difundirá con rapidez en toda la nación. Implica eliminar relativamente al automóvil, pero a nadie le gusta quedarse de a pie, así que se requerirá otro tipo de solución.

CONTRA LA EMISION AUTOMOTRIZ

La Oficina de Control de la Contaminación por Automotores fue formada en 1954 por el Estado de California. En 1950 los fabricantes de automóviles de Detroit comenzaron a fruncir el seño, y en 1957 la SAE y el API (Instituto Americano del Petrólco) se dieron por enterados del asunto. En 1961 se pusieron en vigencia las primeras leyes para control de los gases provenientes del carter, dando lugar a la fabricación de sistemas de ventilación positiva del carter mediante circuitos cerrados. Las leyes rigieron para todos los coches nuevos vendidos de 1962 en adelante. Fue el principio del asunto. Ningún coche nuevo a partir del 1º de de enero de 1970 podría ser vendido sin tener control de emisión de gases de escape. Para 1980 la cantidad de emisión admitida ha de ser aún más pequeña. Este desafío a los técnicos resulta formidable, porque a nadie se le ocurre pensar que los automovilistas del mundo aceptaran perder flexibilidad de motor y respuesta instantánea del acelerador, es decir, lo que los yanquis llaman "driveability". Bajo las condiciones existentes **driveability** es esencial para la seguridad.

Hasta aquí hemos echado una ojeada al problema de la contaminación planteado, tomando al automóvil como causal de la contaminación. En el próximo número nos referiremos a las distintas soluciones aportadas por los fabricantes.

ANECDOTARIO

Y esto no se acaba. Más historias inconcebibles, más sobre todo lo que hace al automovilismo y su ambiente y que es inédito. La época de los Lancia Appia y algunas historias de sus pilotos; la sabiduría de "Larry"; la fuga de Juchet; la desesperación de Canedo; el Nene y su poncho y muchas otras más, como la orquesta que un día formaron los muchachos de "05"

ACTEMIN

Se había trabajado hasta último momento en el auto. Como era tradicional las horas previas al Gran Premio eran las de labor más intensa, ultimar detalles, cargar las camionetas para el auxilio, sellar el auto y hacer la tiradita final para ver cuánto viajaba. **Atilio Talín** —uno de los integrantes del equipo Lancia junto con Canedo, Bonamico, Saccomano y otros— hacía dos días que casi no pegaba un ojo. La largada se realizaba en Pilar a las 2 de la mañana y la noche se hacía monótona, sobre todo en la etapa inicial que era toda derecha hasta llegar a Los Molinos. Poco antes de largar Talín comentaba su "palma" y uno de los amigos le recomendó que tomase un "Actemin".

—¡Es bárbaro! . . . te vas a sentir macanudo y vas a estar con los ojos abiertos como si tuvieses el as de espada.

Llegó el momento de la bajada de bandera y el Lancia Appia de Talín se puso en marcha. No era una barbaridad pero andaba fuerte y estaba como para durar y llegar bien ubicadito. En plena noche con los faros perforando la negrura del camino y pasando alguno que otro auto de vez en cuando todo marchaba bien, Solís . . . San Antonio de Areco . . . Arrecifes . . . todo al mango, siempre a fondo, sin levantar. Curva de Todd, Pergamino, Colón y al llegar a Hughes iban delante de Talín el Fiat 1100 de Pablo Rodríguez Larreta y el DeKa del recordado Federico "Gordo" Cook. Pasan el pueblo y al aproximarse a la curva famosa se prenden las luces de stop del "Millecento" y el AU . . . pero el Lancia siguió al mango y el acompañante no pudo menos que gritar entusiasmado . . .

—¡Macho, viejo! . . . Así se corta —mientras palmoteaba la espalda de Talín que permanecía indiferente. Pero la sonrisa de su copiloto se cortó de pronto cuando notó que Talín tenía la cabeza apoyada sobre el parante y estaba con los ojitos cerrados.

Instantes más tarde la cinta asfáltica doblaba hacia la izquierda y el Lancia seguía derecho saltando del camino a más de 150 km/h. Varios tumbos y heridas leves para ambos. El "Actemin" no había dado los resultados esperados.

Un rato más tarde pasó por allí **Saverio Bonamico** con otro de Appia y al ver el coche de Talín destrozado paró a ver qué pasaba. Le preguntó al policía que estaba de custodia cómo se encontraban los ocupantes y le contestó que bastante bien pero estaban internados en el hospital. Inmediatamente a Bonamico se le prendió la "lamparita" y le dijo al acompañante que lo ayudara a bajar la mayor cantidad posible de repuestos para pasarlos a su auto.

—¡Pero qué está haciendo! . . . —inquirió indignado el agente del orden.

—No, ¿sabe lo que pasa? . . . El dueño de este auto es amigo mío, corremos en equipo, ¿comprende? . . . entonces aprovecho y me llevo los repuestos para usarlos en mi coche . . .

—No, no, no . . . usted no se lleva nada sin una orden firmada por el dueño del coche.

—Pero, escúcheme . . . no tengo tiempo de ir hasta el hospital. Estoy en carrera.

—A mí no me importa. De aquí no saca nada —replicó el agente,



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



por CARLOS F. FIGUERAS

Abajo, izquierda: Vessuri y el mameluco entallado.

Derecha, abajo: Flaco Juchet y la fuga de Tandil.

con pocas ganas de seguir discutiendo.

Fue así cómo Saverio y su copiloto se dirigieron al hospital de Hughes para verlo a Talín. Entraron a la sala y allí estaba. Un poco magullado y con bastante susto pero sin nada como para preocuparse. Apenas lo vio entrar a Bonamico con su voz suave y pausada le agradeció su gesto:

—No te hubieses molestado, Saverio. Yo estoy bien, seguí en carrera. Nunca pensé que ibas a abandonar porque yo me accidenté. Seguí... lo mío no tiene importancia... pero de todos modos gracias, Saverio, muchas gracias. No sabés lo emocionado que estoy...

Bonamico lo miraba con cara de no entender nada y como el tiempo seguía corriendo y los autos pasando se apuró a decirle:

—No, Atilio, yo no te vine a ver a vos... lo que quiero son los repuestos de tu auto, porque hay un cana cabezadura que no me los deja sacar del coche. ¡Dale, dale, firmame el permiso y me las tomo!

Las "cosas" que Talín le dijo a Bonamico todavía retumban en la sala del hospital de Hughes.

¡NO SABES NADA, MOSCA!

Fue en el Gran Premio de 1966 que ganó "Larry" con el Fiat 1500 del equipo Maldonado. Eddie Boyadjián había roto en total tres motores debido al uso de una tapa de cilindros que según "Larry" estaba fisurada, opinión a la que pocos dieron crédito, pero evidentemente algo anormal estaba pasando. Llegó la quinta etapa y sobre el final de la misma, Leonardo Rosati mandó buscar a Buenos Aires la tapa famosa con la que Eddie había roto los motores. La causa: la de "Larry" tenía un problema reglamentario, y ante la posibilidad de que fuesen descalificados por una interpretación del mismo, prefirieron cambiarla, ya que "Larry" venía ganando su categoría con bastante holgura.

—Leonardo, ¿por qué no me ponés otra tapa?... ésa no me gusta porque estoy seguro de que está fisurada —insistió por enésima vez Larreta.

Hubo frases, palabras, cabildeos y discusiones, pero finalmente "Larry" largó la última etapa con el elemento embrujado. Como venía con bastante luz sobre el segundo se limitó a tirar 4.200 vueltas en quinta y nada más, sobre todo por el temor a romper el motor. Así llegó a Pergamino, triunfante, entre saludos del público y los abrazos de sus amigos y de Leonardo, que con amplia sonrisa le dijo:

—¿Viste?... tanto miedo, tanto miedo y al final no pasó nada. La tapa no se rompió...

"Larry" lo miró con ojos lánguidos y con su voz serena y tono tranquilo le dijo sin darle mucha importancia:

—¡Así que no se rompe! Vas a ver cómo ahora te la rompo en la caravana a Buenos Aires.

Cuando se pusieron en marcha rumbo al A.C.A., en Buenos Aires, "Larry" tiró 6.000 vueltas en tercera y se perforó un pistón, tal como lo había anticipado. Algunos dijeron que "Larry" era brujo; otros, en cambio, prefirieron aceptar que El Mosca es un capo.

¿PERRO?

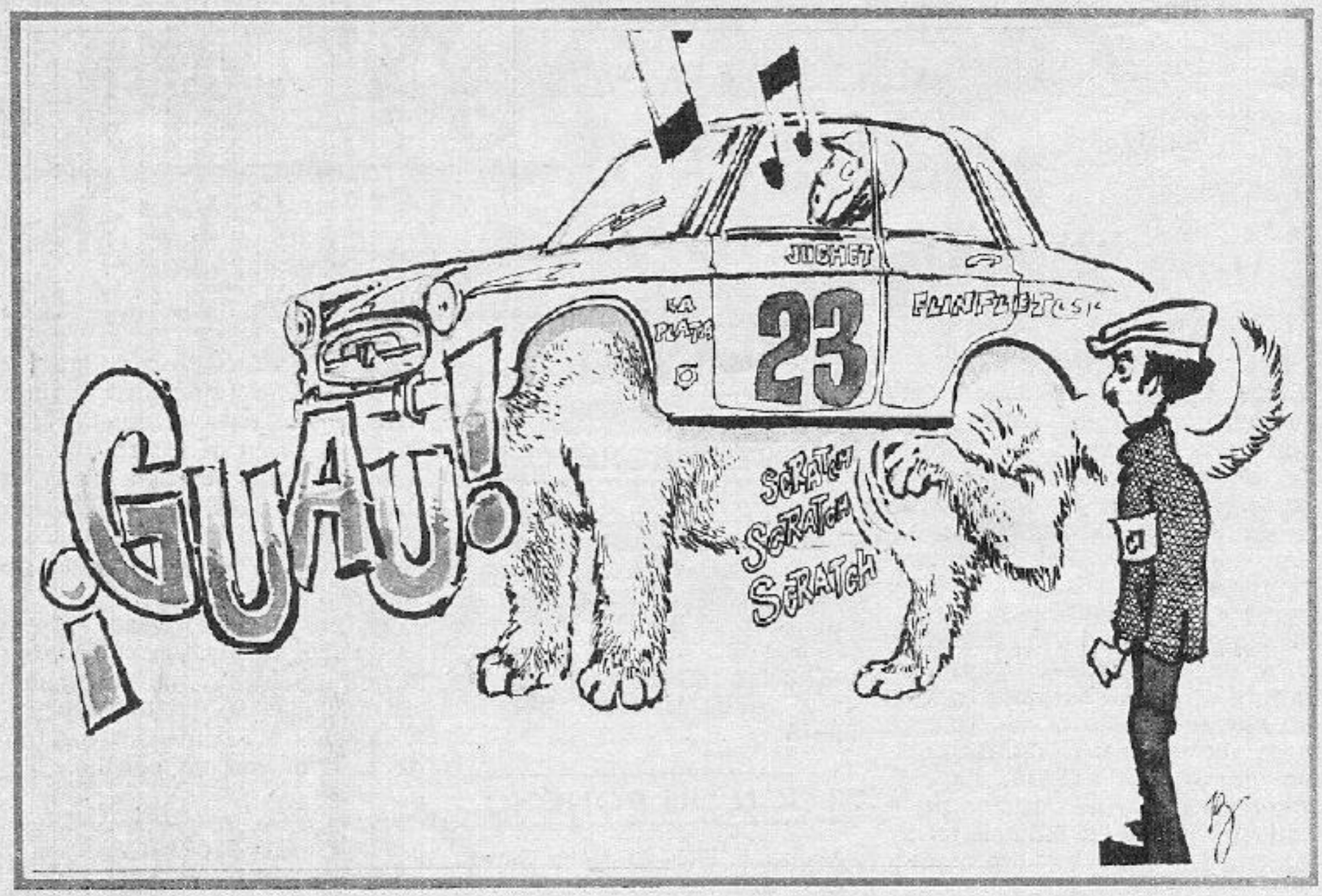
Vuelta de Tandil, año 1964. Turismo Anexo "J". El "Flaco" **Osvaldo Rolf Juchet** los mató a todos con el 403, juntándoles la cabeza a sus rivales sin mayores contras. Durante la carrera rompió el parabrisas y anduvo un rato largo chupando frío. Al llegar al parque cerrado —como era lógico— le informaron que debía sacar sus cosas del auto y dejarlo para que la Comisión Técnica lo revisara.

—No, mejor me voy. Tomé mucho frío y me siento muy mal...

Puso el Peugeot en marcha y se fue para La Plata. Dicen que al mostrarle un hueso el 4-3 movía la cola de felicidad. Pero por esos años quien más quien menos...

DESESPERACION

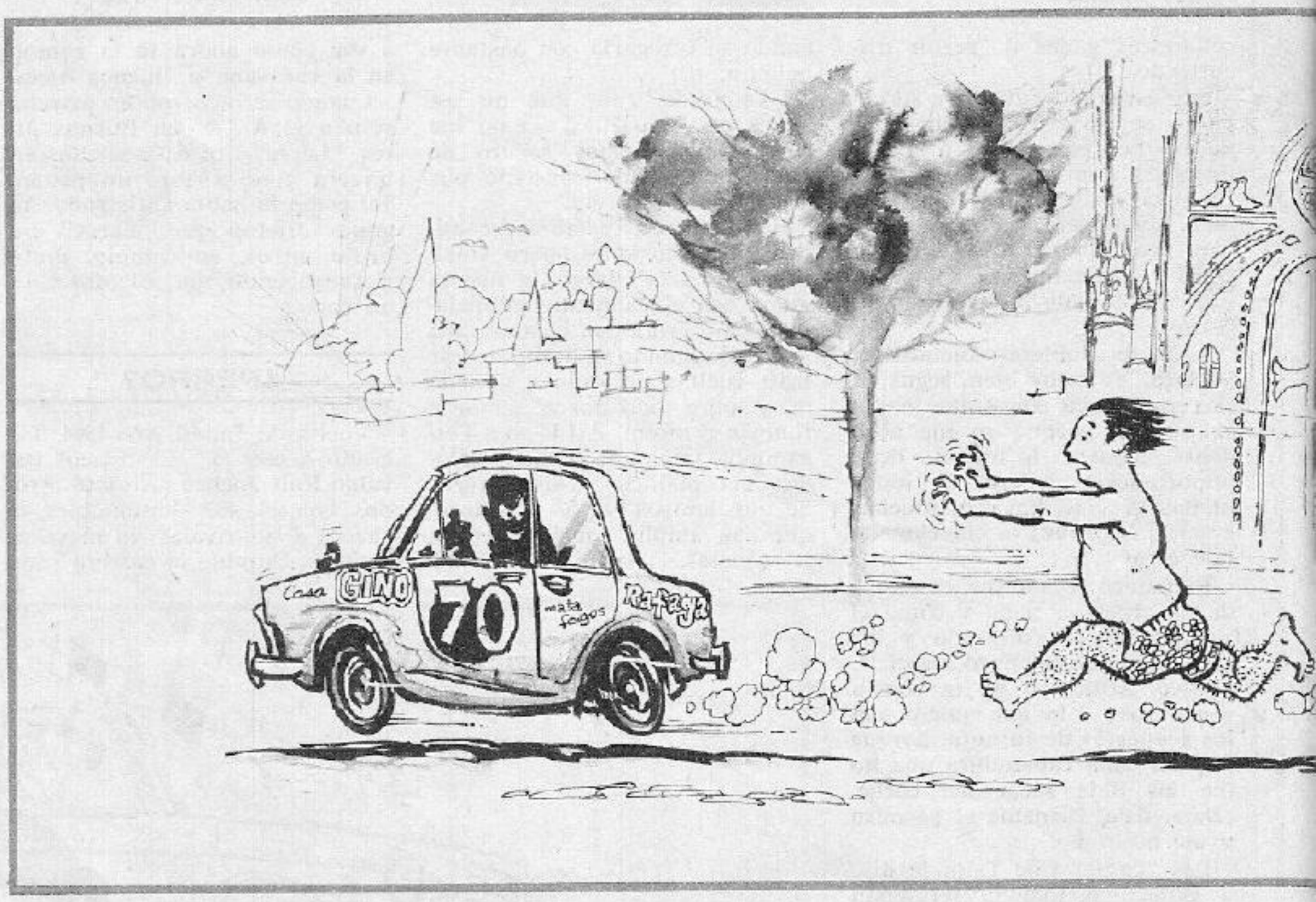
El inefable Chino Canedo había traído, allá por 1961, un Lancia Appia III serie para correr el Gran Premio. Nuevito, reluciente y codiciado por cuanto amigo lo veía. Un fin de semana, antes de la Mar y Sierras, estaba viviendo en la casa del Gordo Cóncaro, en Mar del Pla-



ta, y por la tarde se tiró a dormir la siesta dejando el auto en el garaje. En medio de las ovejitas que contaba en sus dulces sueños de adolescente sintió repentinamente el típico ronroneo del Lancia. Inmediatamente se le-

Derecha, abajo: La persecución del Lancia.

ANECDOTARIO



vantó y salió desesperado en busca del Gordo Cóncaro, que era el que trataba de fugarse con su auto. Pero.. era tarde, ya lo había sacado del garaje y se dirigía por la Peralta Ramos al centro. ¿Qué hacer? Sin razonar, empezó a correr mientras proferia gritos e insultos... así durante dos cuadras, en tanto el Gordo Cóncaro se desternillaba de risa. ¡Oh, sorpresa! De pronto el Chino, bastante agotado por su pésimo estado físico, notó que la gente lo miraba con un interés muy especial. La razón era lógica y no tardó en percatarse de que su indumentaria no era del todo elegante... ¡estaba en calzoncillos! Se olvidó del auto y del Gordo Cóncaro, pegó media vuelta y volvió sobre sus pasos, pero con tan mala suerte que se encontró con una gran cantidad de maduras feligresas que acababan de salir de misa...

Pese a su conocido descaro, es el día de hoy que Canedo, cuando recuerda la anécdota, se pone medio colorado.

AGENTE SECRETO 219

Nombre o apodo con el que se lo ubicaba al **Gordo Schiaffino** durante mucho tiempo, debido a que una vez contó en mesa de amigos en el Boliche El Parque que con una cupé De Carlo había hecho 2m19s en el circuito Nº 2. Nadie le creyó, por supuesto.

NI CON UN PONCHO...

Manzana 1969. **El Nene García Veiga** debuta en Turismo con una cupé Fiat 1500 de la Comisión de Concesionarios. En la etapa inicial entre San Martín de los Andes y Correntoso el piso estaba muy barroso y no era fácil llevar los autos derechos, mucho menos cuando había que doblar. Así fue cómo lo encontramos al Nene que había seguido de largo en una curva de las que se "enroscan" y terminó el viaje contra un tronco, donde dejó parte del tren delantero y radiador. Al ratito acertó a pasar la berlina que conducía el Gordo Galluzzi como "auxilio" y encontró a GV a pie y tiritando de frío...

—¿Qué te pasó, Nene?...

—Nada, Gordo: seguí de largo como un chico... me he mandado una macana (no fue ésa precisamente la expresión) **que no la tapo ni con un poncho.**

ESTRENO

Uno de los primeros mamelucos celestes (Dunlop) traídos al país lo usó **Mario C. Vessuri** allá por el año 1964. El mismo día del estreno, al saludar a unas empulpadísimas niñas que paseaban por los boxes, en uno de sus gráciles movimientos se le reventó en las asentaderas, dejando parte de su cuarto trasero a la intemperie.

GRACIA

En la Vuelta de la Manzana del año pasado sucedieron muchas cosas. Una de las graciosas fue cuando entraban en fila los autos de la Comisión de Concesionarios Fiat; **Paco Mayorga** se acercó al Gordo Galluzzi y mandó:

—¡Cómo andan, Ferro-Quina Bisleri...!

—¿Qué es eso de Ferro-Quina Bisleri?

—Y... ¡si ustedes son el aperitivo del León...!

¿SABIA USTED?

Hace unos años —cinco más o menos— **los muchachos de 05** en ocasión de una prueba de TC en Rojas decidieron formar una orquesta. De más está decir que

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



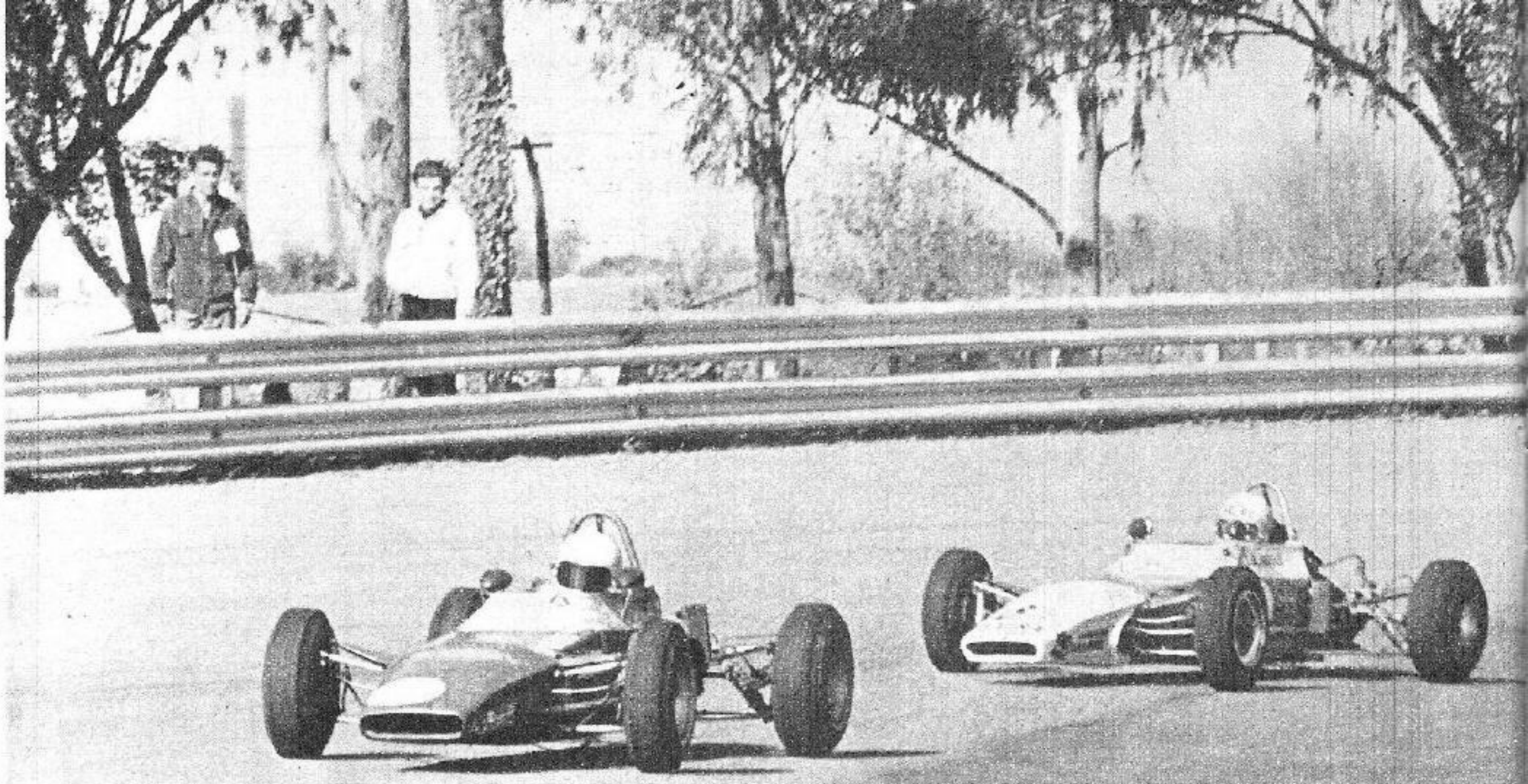
García Veiga:
"...ni con un poncho".



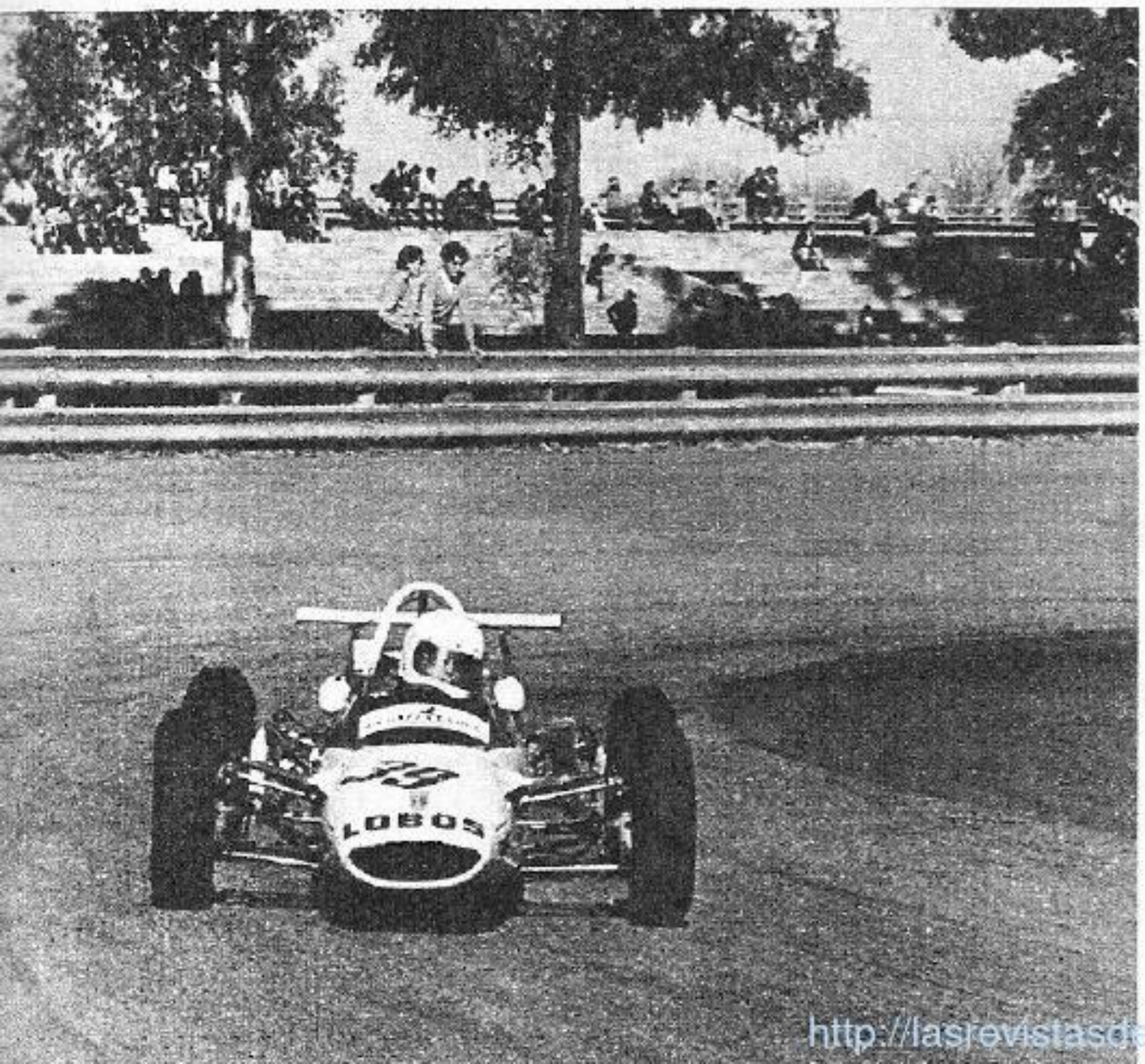
nadie tenía idea de nada, salvo honrosas excepciones. Así fue cóme debutaron en Rojas ante un millar de espectadores enardecidos, y luego al retornar a Buenos Aires reeditaron su actuación, pero esta vez haciendo juego un poco más grande. Y "Gong", de la avenida Córdoba, tuvo el honor de cobijar bajo su techo a ese gran conjunto que marcó una época dentro de la música popular y que se llamó "Los Carreteros".

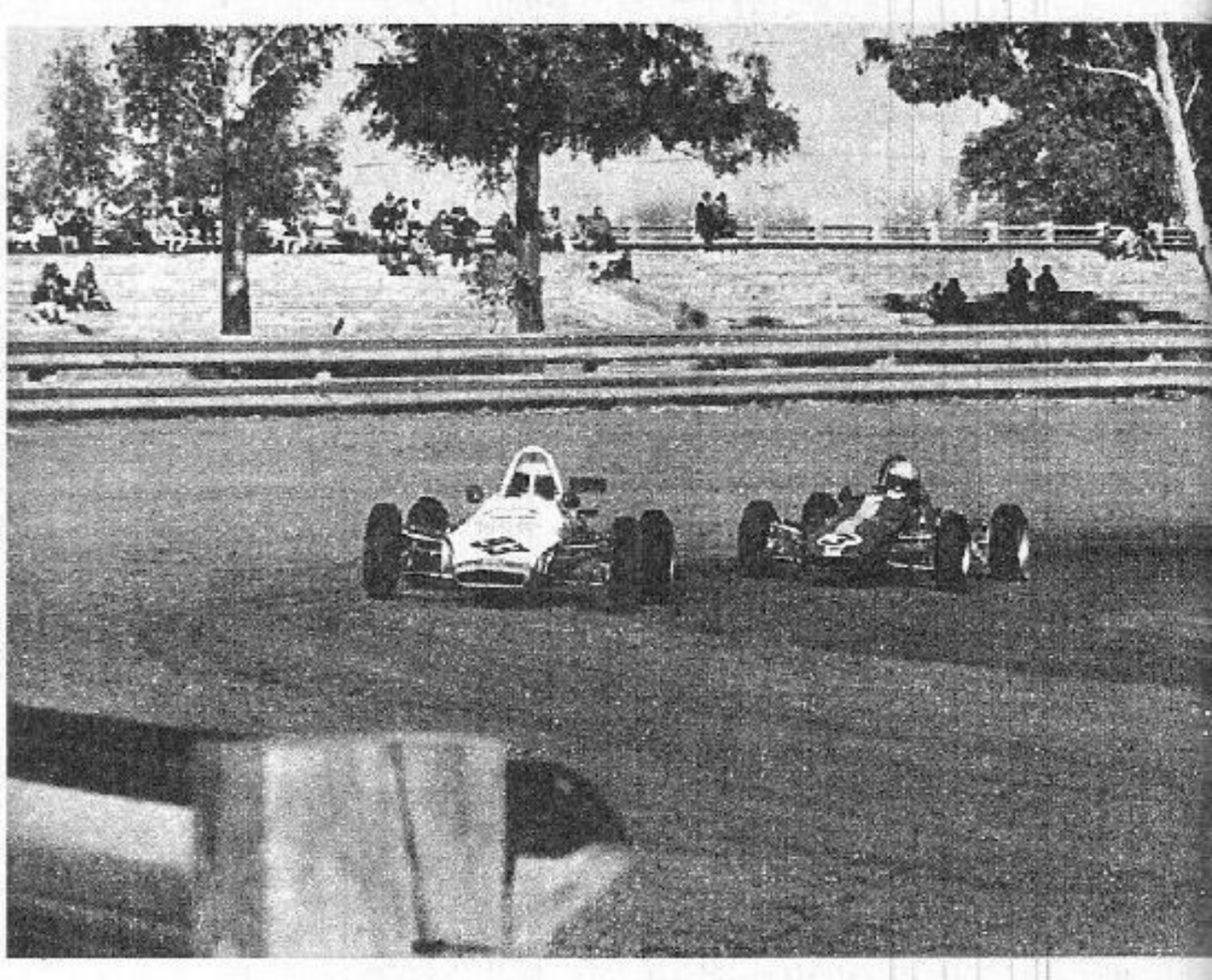
Aquí, la lista de quienes integraban la orquesta: Violín y afinación de instrumentos: **Teófilo "Toti" Bordeu;** Tuba: **Esteban "Gordo" Estrada;** Cocktelería y demás: **Rodolfo "Rolo" Alzaga;** Contrabajo: **Eduardo "Tuqui" Casá;** Batería: **Roberto "Lungo" Rivera;** Clarín: **Guillermo "Willy" Gainza Paz;** Piano: **"Acho' Manzi;** Trompeta y canto: **Jorge "Mono" Villa.** La pieza predilecta del conjunto era: **"China, por qué te hiciste comunista".** Autor: **Mono Villa.**



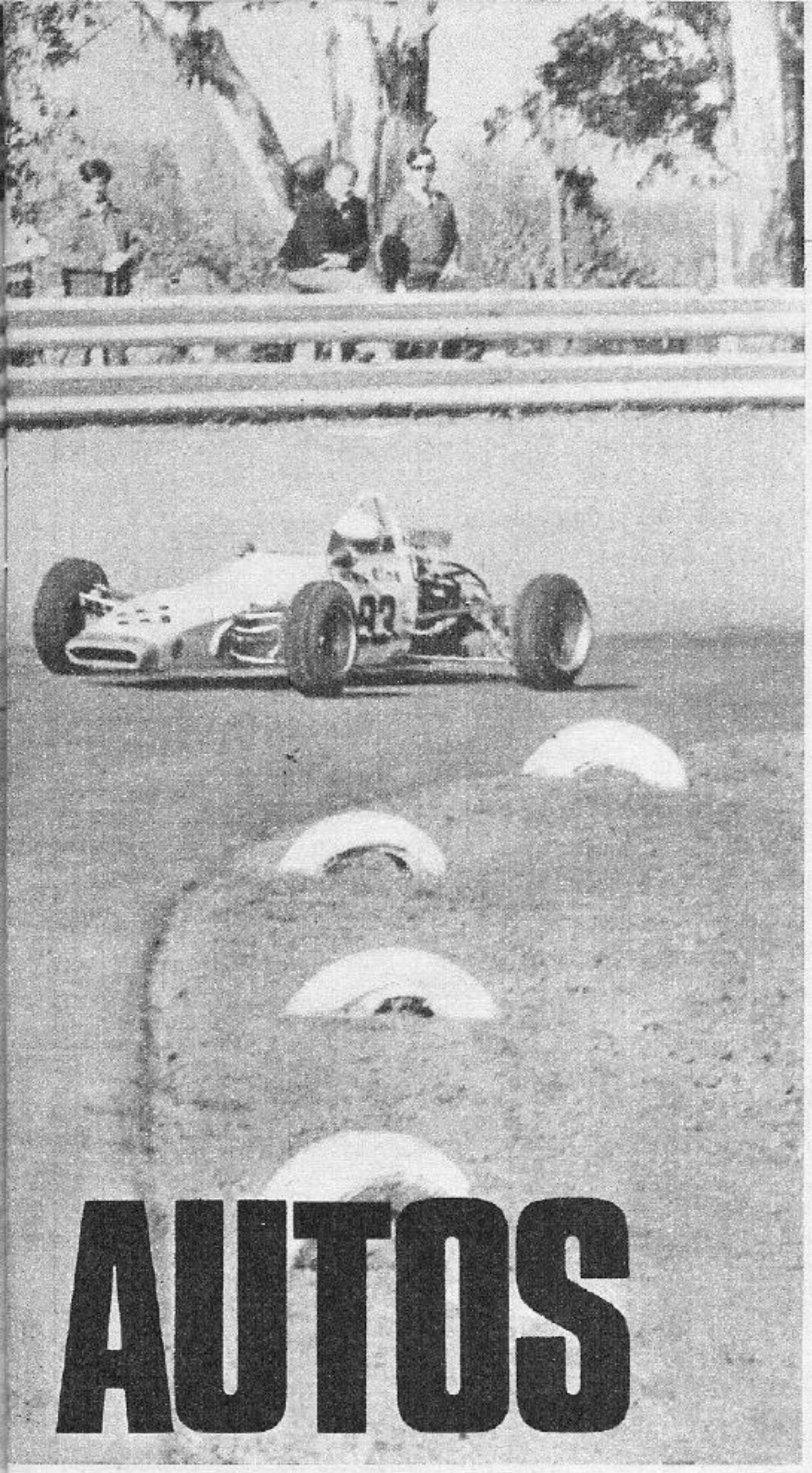


INSOLITO: POCOS





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



F4 EN TUCUMAN

Con casi veinte autos se puede hacer una buena carrera. Pero F4 tiene records de más de 60 autos inscriptos. Lamentablemente en Tucumán menos de veinte de estos monoplazas hicieron que la lista de inscriptos fuese algo desusado para la categoría. Fácil triunfo de Juan Laskac

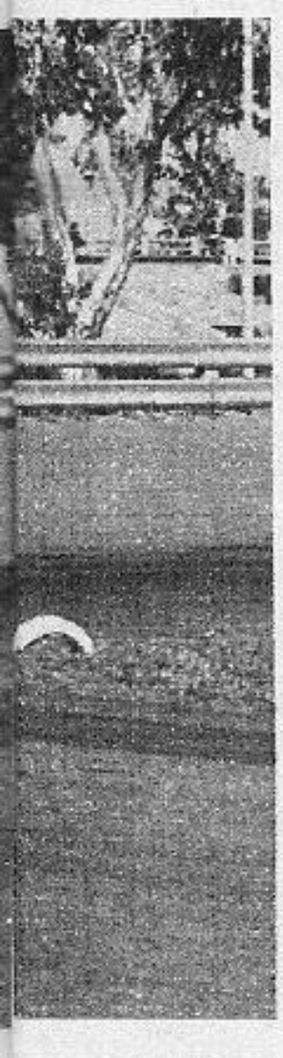
Aunque parezca mentira, la carrera de F4 del domingo 20 de junio en Tucumán padeció una explicable —lamentablemente— falta de inscriptos. Sí, falta de inscriptos, un mal que hace mucho tiempo dejó de acosar a la categoría, tan robusta ella en los últimos dos años; arañando apenas si se llegó a confeccionar una lista de inscriptos con poco menos de 20 nombres, un déficit de más del 50 % de lo prometido por la APF4. De acuerdo, estuvieron presentes casi todas las primeras figuras del elenco estable de estos monoplacitas de la Fórmula Cuatro, pero faltó casi todo el segundo y tercer pelotón tan necesarios para el espectáculo, especialmente para que en las series el grupo de autos no fuese tan escuálido.

La semana anterior a la carrera de Tucumán más de cincuenta autos fueron de la partida en Junín; en el programa se justificó plenamente la inclusión de tres series, un repechaje y la final. Al domingo siguiente, 19 autos en Tucumán, ¿por qué? Por estos dos errores. Aquí van...

CRASO ERROR I

El primer gol en contra fue de CADAD. En vez de salvaguardar los intereses del automovilismo del interior, en este caso, lo boicoteó indirectamente —queremos creerlo—. Resulta que el Vicente López Automóvil Club tenía otorgados SP y F2 (para el domingo pasado, una semana exacta después de la fecha de Tucumán para F4). Después del fracaso de F2 en la primera carrera del año pidió a CADAD el cambio de categoría, mutar F2

→

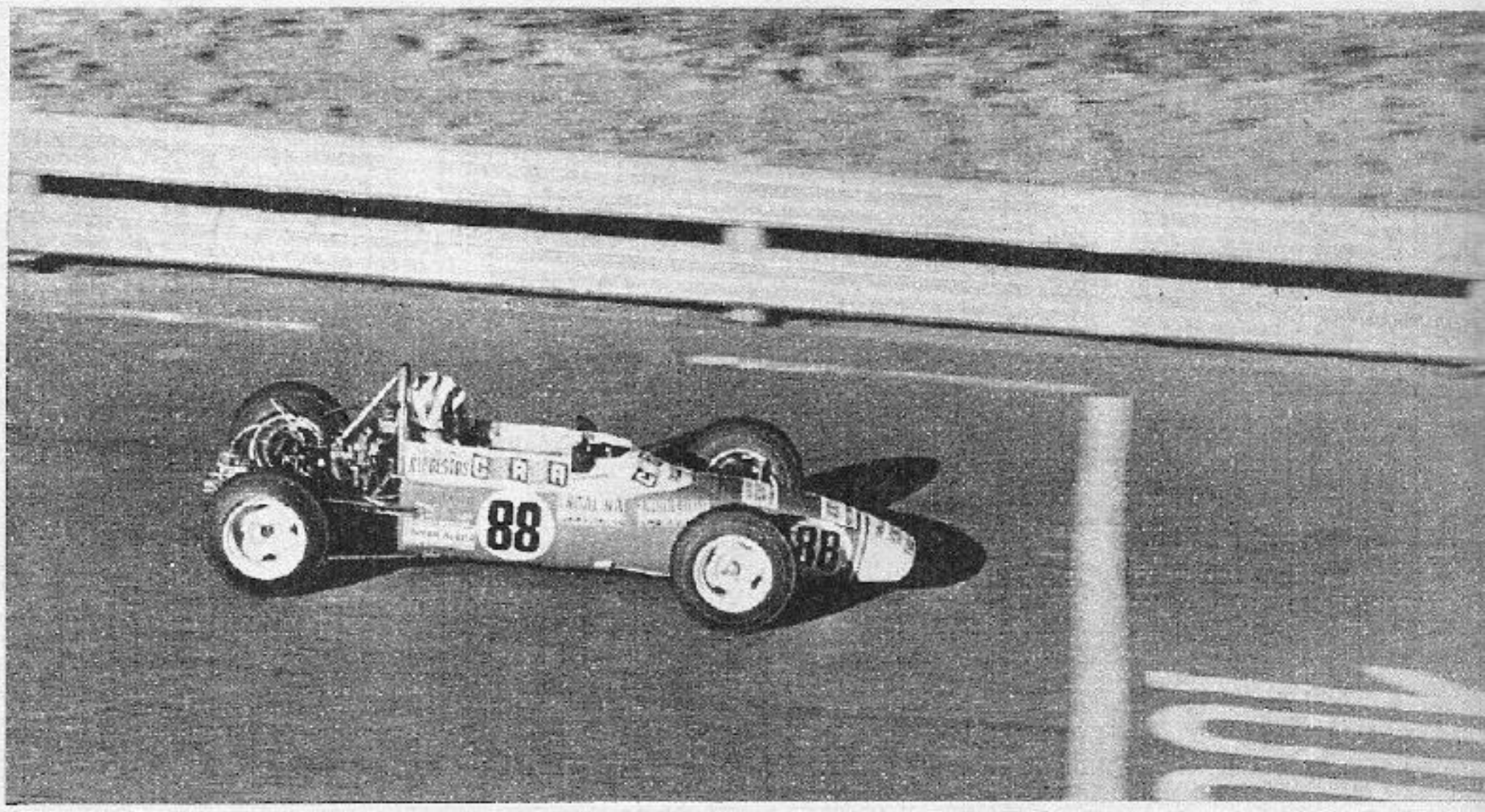


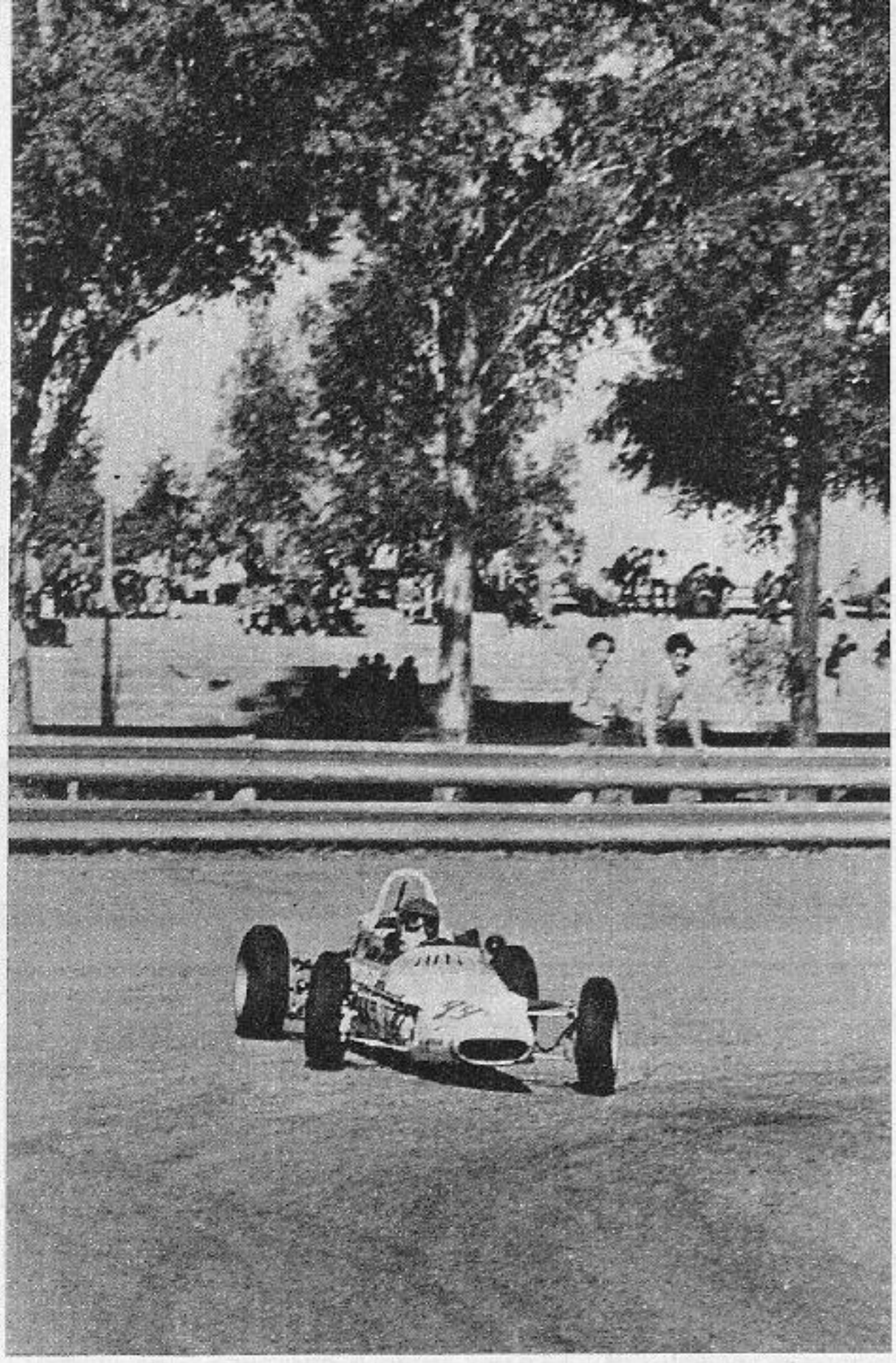
Laskac, Jarque y Vacalluzzo. Tres Tulia 10 con mecánica Renault. Lindo trencito, ¿no?

A la izquierda: Claudio Abdala, segundo. Este chico tarde o temprano gana; le falta algún burrito en el motor pero en cualquier momento da el batacazo.

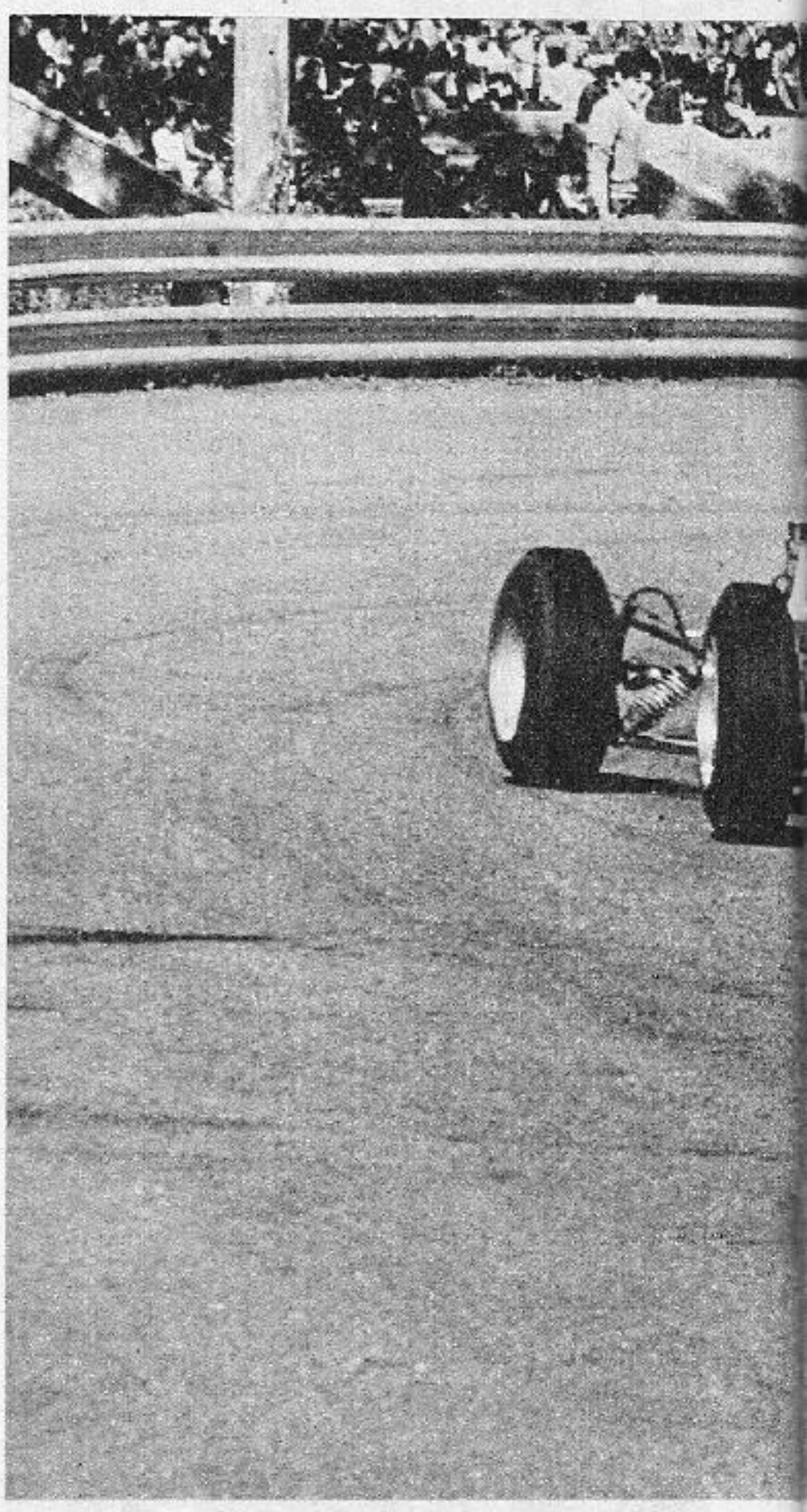
El entrerriano Reinaldo Vacalluzzo seguido por Belloni. Aquél, tercero, y el segundo, sexto en la final.

Pablo Bazzano, tucumano, debutante . . . ¿quién dijo que nadie es profeta en su tierra?





Edmundo Marcilla, sobrino del que fuera el Caballero del Camino: Eusebio Marcilla. Anda medio jugado el chico, ¿no?



Carlos Jarque. Como siempre, estuvo en punta, pero se quedó en la final por rotura de cruceta.

Carlos Faverio en primer plano; segundo en la serie, se quedó en la final. Detrás Chiche Andreeta que corrió con el legendario Crespi BMW. "El Beeme nunca muere...", aseguró un fana del dos cilindros opuestos.



por F4. CADAD (increíble, che, increíble) accedió al pedido ante la indignación de A.D.A. (Asociación de Automovilistas), entidad organizadora de la competencia de F4 tucumana, a la que una semana después de su carrera le incluían de un demagógico plumazo en el calendario deportivo una competencia de mayor importancia y en Buenos Aires haciendo de esa forma temblequear la cifra de pilotos a viajar hacia Tucumán. Tal cual sucedió.

CRASO ERROR II

Para la eficiente Asociación de Pilotos de F4. Que no supo tomar las medidas para evitar el problema (lo más democrático hubiese sido no aceptar la proposición del V.L.A.C.). Tenemos entendido que los pilotos que viajaron a Brasil a principios de mes tenían la obligación de concurrir a Tucumán. A Brasil fueron 25; a Tucumán, 19: unos cuantos se hiceron la rabona...

CONSECUENCIAS

Una carrera regular, con pocos autos en la pista, que si bien interesó al público tucumano fue por la excelente actuación del local Pablito Bazzano y nada más. No hubo lucha, los autos en la pista fueron pocos a pesar de que el circuito les resultaba ideal para montar un espectáculo inolvidable como fue el de Junín.

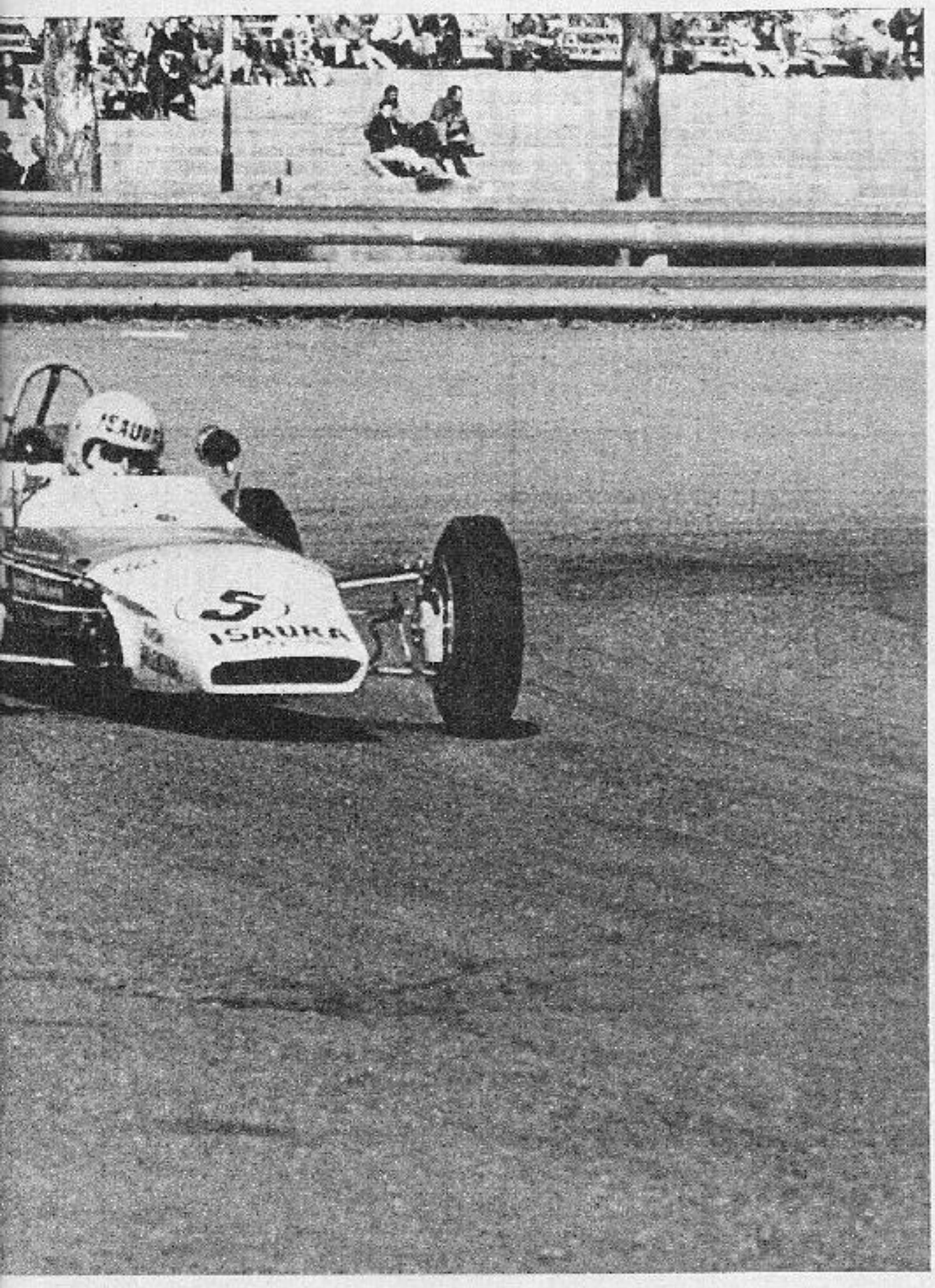
Los dirigentes de A.D.A. y sus colegas quedaron indignadísimos con la APF4 y CADAD. Una **"muy buena plaza para Fórmula Cuatro"**, tal cual lo sentenció Crespi, puede perderse.

LA CARRERA

Otro triunfo para el representante de la Polonia libre, Juancito Laskac. Ganó su serie y la final sin ningún tipo de problemas, cómodo, con holgadas diferencias sobre sus perseguidores, salvándole los papeles al equipo de Jorge Meriggi, que pasó una tarde bastante aceptable pero sin los 1-2-3 que lo caracterizaron en más de una ocasión durante la temporada pasada. Stegmann, Bazzano y Faverio abandonaron, y el 6º puesto de Belloni (bastante lento en esta ocasión, el auto era totalmente nuevo) descollaron en algunos momentos, Bazzano y Faverio por sobre todos, pero en la final, salvo Belloni, no aportaron al banderazo final.

La primera serie fue para Laskac; corrió tranquilo sin gastar el auto, pensando en la final. Seguido Faverio, coequiper oficial, una figura surgida en los últimos tiempos y al cual esta-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



100 KILOMETROS CIUDAD DE TUCUMAN

Autódromo del Parque 9 de Julio - Circuito de 2.742 m

20 de Junio de 1971

CLASIFICACION

PRIMERA SERIE:

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*	*Vtas.*
1º	1	Laskac, Juan	Crespi-Renault ...	14m09s2	10
2º	9	Faverio, Carlos	Crespi-Renault ...	14m10s6	10
3º	93	Vacalluzzo, Reinaldo	Crespi-Renault ...	14m11s	10
4º	26	Andreeta, Carlos	Crespi-BMW	14m21s3	10
5º	114	Vinuezza, Francisco	Crespi-Renault ...	14m23s	10
6º	63	Carrizo, Marcelo	Crespi-Renault ...	15m06s9	10
7º	8	Stegmann, Guillermo	Crespi-Renault ...	9m39s5	5

PROMEDIO DEL GANADOR: 115,308 km/h.

Record de vuelta: para el Nº 1 de Juan Pablo Laskac (Crespi-Renault) en 1m24s, a un promedio de 121,791 km/h, en la décima vuelta.

SEGUNDA SERIE:

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*	*Vtas.*
1º	5	Jarque, Carlos	Crespi-Renault ...	13m56s1	10
2º	88	Bazzano, Pablo	Crespi-Renault ...	13m57s	10
3º	39	Abdala, Claudio	Crespi-Renault ...	13m58s5	10
4º	2	De Rossi, Héctor	Crespi-Renault ...	13m59s3	10
5º	3	Bellone, Ricardo	Crespi-Renault ...	14m21s1	10
6º	108	Tantera, Raúl	Crespi-Renault ...	14m40s3	10
7º	16	Lavenna, Juan	Crespi-Renault ...	15m02s8	10
8º	38	Martino, Rodolfo	Salatino-Renault ..	3m21s5	2

PROMEDIO DEL GANADOR: 117,115 km/h.

Record de vuelta: el 5 en la sexta vuelta (C. A. Jarque, Crespi-Renault), en 1m21s, a un promedio de 121,988 km/h.

FINAL:

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*	*Vtas.*
1º	1	Laskac, Juan P.	Crespi-Renault ...	27m09s7	20
2º	39	Abdala, Claudio	Crespi-Renault ...	27m12s9	20
3º	93	Vacalluzzo, Reinaldo	Crespi-Renault ...	27m44s8	20
4º	26	Andreeta, Carlos	Crespi-BMW	26m00s7	20
5º	99	Marcilla, Edmundo	Crespi-Renault ...	26m08s8	20
6º	3	Bellone, Ricardo	Crespi-Renault ...	28m30s5	20
7º	63	Carrizo, Marcelo	Crespi-Renault ...	27m29s8	19
8º	108	Tantera, Raúl	Crespi-Renault ...	28m10s	19
9º	16	Lavenna, Juan	Crespi-Renault ...	28m37s	17
10º	114	Vinueza, Francisco	Crespi-Renault ...	19m59s4	14

PROMEDIO DEL GANADOR: 114,720 km/h.

mos acostumbrados a verlo siempre arriba del marcador.

La segunda serie fue para Carlos Jarque, otro que siempre discute mano a mano la primera posición con Laskac. Pero Jarque tuvo que trabajar un poco más que Juan Laskac. Es que el tucumano Bazzano, debutante en la categoría con un Crespi con mecánica Meriggi, lo tuvo a mal traer durante varias vueltas e incluso llegó a puntear la batería, para alegría de todos los tucumanos. No obstante dio la impresión de que Jarque lo tenía totalmente controlado y cuando quiso pisó un poco más y marcó el record de vuelta y ganó la primera posición hasta el final de la serie.

LA FINAL

La lucha por el primer puesto sin lugar a dudas se planteaba entre Jarque y Laskac, tal cual viene sucediendo hace rato. Así fue, pero un cachito duró no más la cosa. Jarque se quedó parado en la primera curva con una cruceta rota mientras Laskac comenzó a remar un poco para ganar diferencias sobre el lote que lo seguía. Así lo hizo y se despegó de Bazzano, Abdala y Faverio que se dieron como en la guerra en la lucha por la segunda posición. Al rato Bazzano comenzó a andar más despacio (perdía aceite por el cárter y la presión se venía abajo) y Faverio paró definitivamente en los boxes. Abdala, que estaba en la conversación y con el auto entero, ganó la segunda posición hasta que le bajaron la bandera. Tercero resultó Reinaldo Vacalluzzo, un entrerriano que tiene pocas carreras en su haber pero ya está dando mucho de bueno de que hablar.

Así, con muchas penas y sin ninguna gloria (salvo Bazzano y los puntos que se llevó Laskac a casa), pasó la carrera tucumana. A pesar de todo el trabajo la carrera no salió como debía, pero los organizadores no tuvieron culpa alguna. Falló desde arriba la cosa...

ACUMULADORES
CHAMPION
EL CAMPEON
DE LOS
ACUMULADORES





...y BUJIAS
CHAMPION
QUE PREFIEREN
LOS CAMPEONES

Si usa Champion nunca cambiará de marca

CHAMPION S. A. CORDOBA 2756 - BUENOS AIRES

TURISMO
VACACIONES
DE
INVIERNO II

EL BARILOCHE



Este invierno se viene con todo. Fiesta Nacional de la Nieve. Campeonato de Esquí. Fogones. Vino caliente y chocolate. Y... su majestad la nieve. Rutas, hoteles y cómo pasarla bien

por **NORBERTO ALVAREZ OJEA**

El segundo tema para nuestras vacaciones de invierno es muy prometedor pues este año Bariloche ofrecerá al turista las brillantes alternativas de presenciar a lo largo de julio y agosto los distintos eventos relacionados con la "Primera Fiesta Nacional de la Nieve" que tendrá por escenario diversos lugares de esa pintoresca ciudad. Los festejos darán comienzo el 9 de julio, prolongándose hasta el 5 de septiembre. Durante su trascurso se desarrollarán diversos sucesos muy "barilochenses", competencias de esquí, la tradicional "puja de los pullovers", excursiones a los cerros nevados y viajes lacustres. Como siempre, la grata presencia de gran número de turistas brasileños dará brillo a la celebración de "Brasiloche", uno de los acontecimientos de mayor importancia internacional. Habrá una serie de actos culturales y artísticos que culminarán con la elección de la "Reina Nacional de la Nieve", el impresionante espectáculo nocturno de los esquiadores descendiendo de los nevados cerros provistos de antorchas, el clásico y tradicional brindis con vino caliente, de las mejores bodegas rionegrinas y la degustación del exquisito chocolate barilochense. En recuadro aparte damos en detalle la lista de los eventos más importantes.

A su vez el influjo de Bariloche lo ha convertido en un polo de desarrollo para toda la región de lagos sureños; un índice de ello es que este año el "Campeonato Nacional de Esquí", hasta ahora muy barilochense, se realizará en el cerro "Chapelcó", próximo a Junín de los Andes. En otro recuadro damos una valiosa información al respecto que nos suministró el colega Francisco Suárez, de la revista PANORAMA, experto "hombre de las nieves".

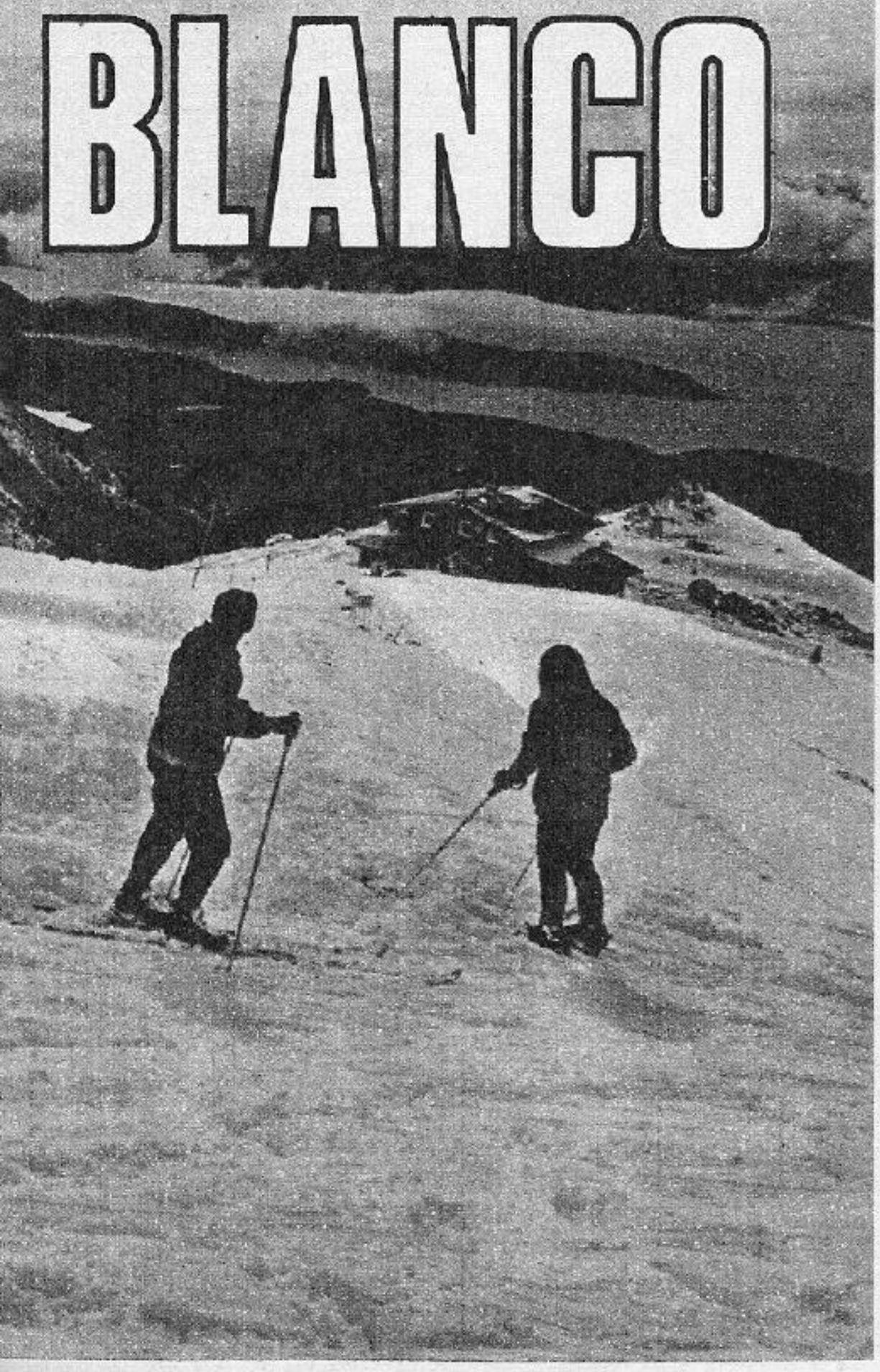
Este año también le aguarda una sorpresa agradable al automovilista, pues prácticamente se ha terminado la pavimentación del denominado "circuito grande" que, partiendo de Bariloche, recorre los principales puntos panorámicos de la región. El circuito, que reúne todas las condiciones de una obra con gran sentido turístico, justo es decirlo, se construyó con fondos entregados a ese efecto por la Dirección Nacional de Turismo, que también facilitó los fondos para construir el nuevo puerto lacustre de Bariloche.

EN LA RUTA DE LOS LAGOS

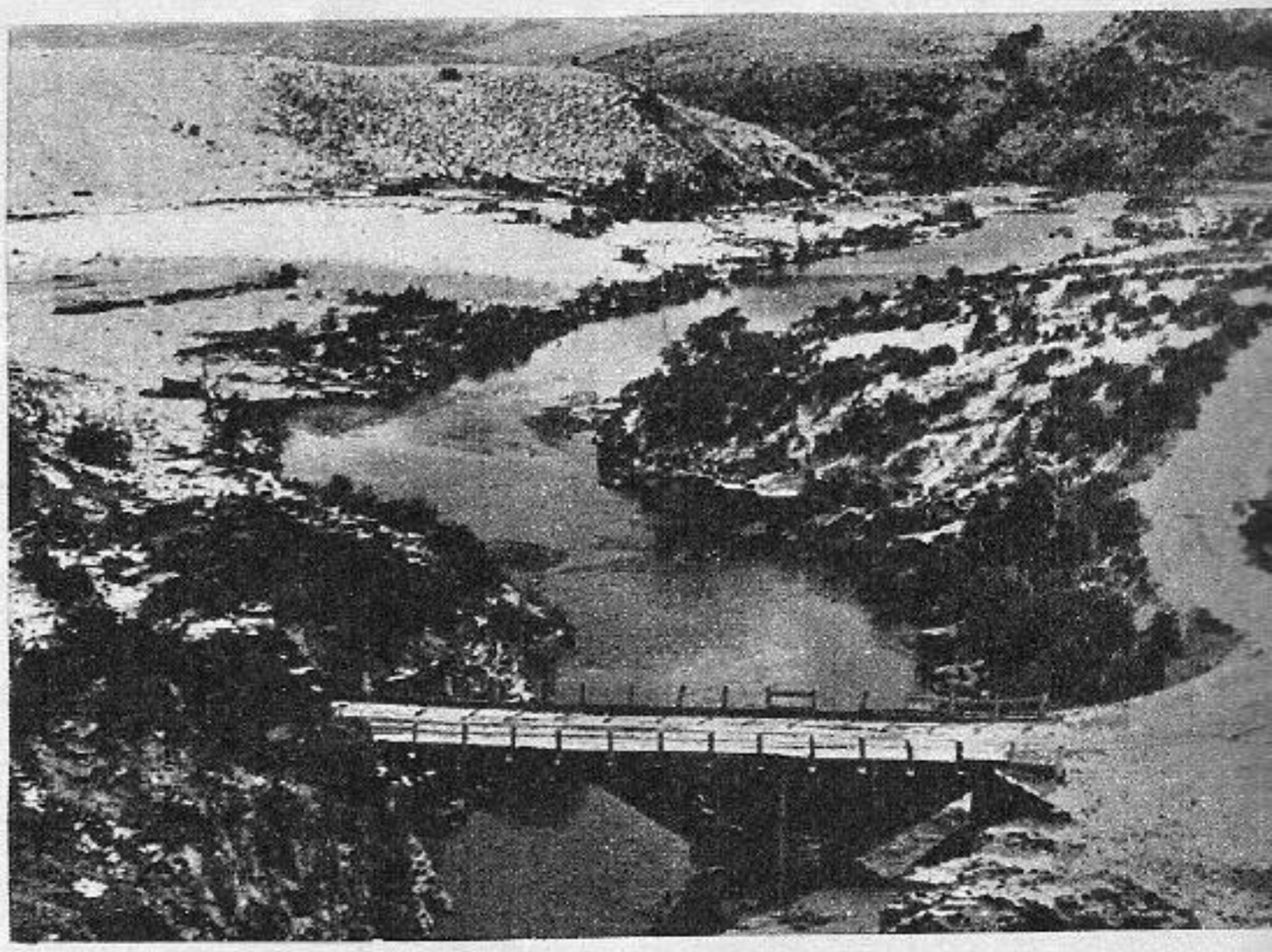
Decir que el viaje a Bariloche es un grato paseo, ya no es un eufemismo, pues se llega a la región por rutas totalmente pavimentadas. Los que salgan de Buenos Aires pueden tomar la ruta nacional 3 hacia Bahía Blanca, o hacer aún más turístico el paseo iniciando su viaje por ruta 3 hasta Azul y de allí tomando la 76 que pasa por Sierra de la Ventana. Una vez en Bahía Blanca, seguir nuevamente por la 3 hasta Río Colorado, donde nace la ruta 22 que lleva a Zapala luego de pasar por el pintoresco "Valle del Río Negro" y a través de las rutas 40 y 237 llegar a Bariloche por la "puerta grande" de sus hermosos paisajes.

También puede hacerse el viaje a la ida o a la vuelta por otro camino que pasa por Santa Rosa (La Pampa), se sale por ruta 7 hasta Luján (o por la Av. Gaona),

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







donde se toma la ruta 5, y luego se continúa por ruta 152 (ver hoja de ruta) y por esta última hasta la ruta 22, siguiendo a partir de allí idéntico itinerario indicado anteriormente. Esta alternativa tiene el inconveniente de que en la ruta 152 aún faltan unos 60 kilómetros por pavimentar o por habilitar mejor dicho, pues se trabaja en forma acelerada. Quiere decir que en la temporada invernal (los que no sean "barreros") tienen que preguntar antes el estado de ese tramo. En general ese camino es de tránsito permanente.

Una vez en Bariloche, con las limitaciones propias de las nevadas, pueden hacerse los recorridos denominados "circuitos chico y grande" y la ruta de los "Siete Lagos" que pasa por San Martín y por Junín de los Andes. Otro viaje muy turístico es hasta El Bolsón, un pintoresco pueblo sureño enclavado en plena cordillera, y ubicado sobre los límites de Río Negro con Chubut. La ruta a El Bolsón atraviesa una zona de lagos, y pasa por lugares de increíble belleza. Cerca de allí está el Lago Puelo (ya en la provincia

LA BUENA VIDA

SALONES DE TE Y CONFITERIAS

DON PEPPO	Mitre 282
SUIZA	San Martín 66
EL TRONADOR	San Martín al 100
LA ANDINITA	Mitre 56

BOITES (CLUBES NOCTURNOS)

GRISU	12 de Octubre 574
ZULU	San Martín 298
MAU MAU	Hotel Cerro Catedral

CASINO

En el HOTEL LLAO LLAO, desde las 22 horas. Todos los días menos lunes. - T. E. 8002 y 8003.

RESTAURANTES

MUNICH, Mitre y Qualglia. - LA QUERENCIA, Mitre 467. - DON SANTIAGO, Mitre y Rolando. - ASOC. ITALIANA, Beschteld 141.

COMIDAS TIPICAS E INTERNACIONALES

EL JABALI	San Martín 130
CASITA SUIZA	Qualglia 342
EL VELERO	Km. 1,5

PARRILLADAS

LA LONJA	Km. 1,3, sobre Avda. Costanera
EL FORTIN	Mitre 213, 3er. piso
LA VIZCACHA	Rolando 279
LA ROSADA	Km. 4 Melipal

RESTAURANTES (Fuera de radio urbano)

HERMITAGE	Km. 17 Camino a Llao Llao
LE PETIT	Km. 11 Camino a Llao Llao

(Se alquila autos sin chofer, Calle Mitre 288: Vermont's Travel Service.)

EXCURSIONES LACUSTRES

TURISUR S.R.L.: Qualglia 199 - Hora at., 8 a 12 y 16 a 20 - T. E. 2631.

ISLA VICTORIA, ARRAYANES

Todos los días sale a las 8.30.

PUERTO BLEST, LOS CANTAROS, LAGUNA FRIAS

Salidas: martes, jueves y sábados 8 hs.

GENOVA: Mitre 263 - At., 9 a 12 y 15 a 20.30 T. E. 2781.

ISLA VICTORIA, ARRAYANES

Salidas: martes, jueves, sábados y domingos 8.30 hs.

Regresos: 17.30 hs.

PUERTO BLEST y LOS CANTAROS

Salidas: lunes, miércoles y viernes 8.30 hs.

Precio: $ 950.

Precio total incluído Laguna Frías: $ 1.250.

BANCOS Y CASAS DE CAMBIO

BANCO DE LA PROV. DE RIO NEGRO	Mitre 517
BANCO DE LA NACION ARGENTINA	Mitre 180
BANCO ARGENTINO DE COMERCIO	Moreno 101
BANCO HIPOTECARIO NACIONAL	Villegas 371
Alun-CO - Casa de cambio	Mitre 5 T. E. 2283
Cambio GIAI	Mitre 21 T. E. 2242

BOUTIQUES

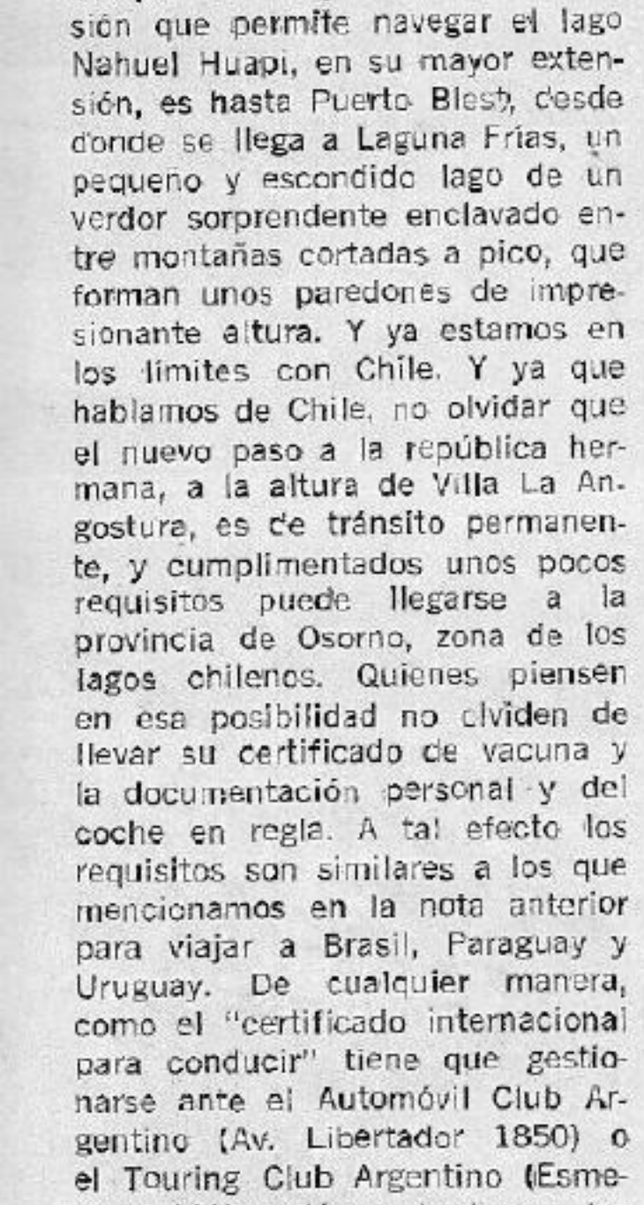
MIGUELA RE VURILOCHE	Qualglia 233
FABIOLA	Villegas 239
QUEMU QUEMU	Mitre 349
LA PETITE BOUTIQUE	Mitre 171

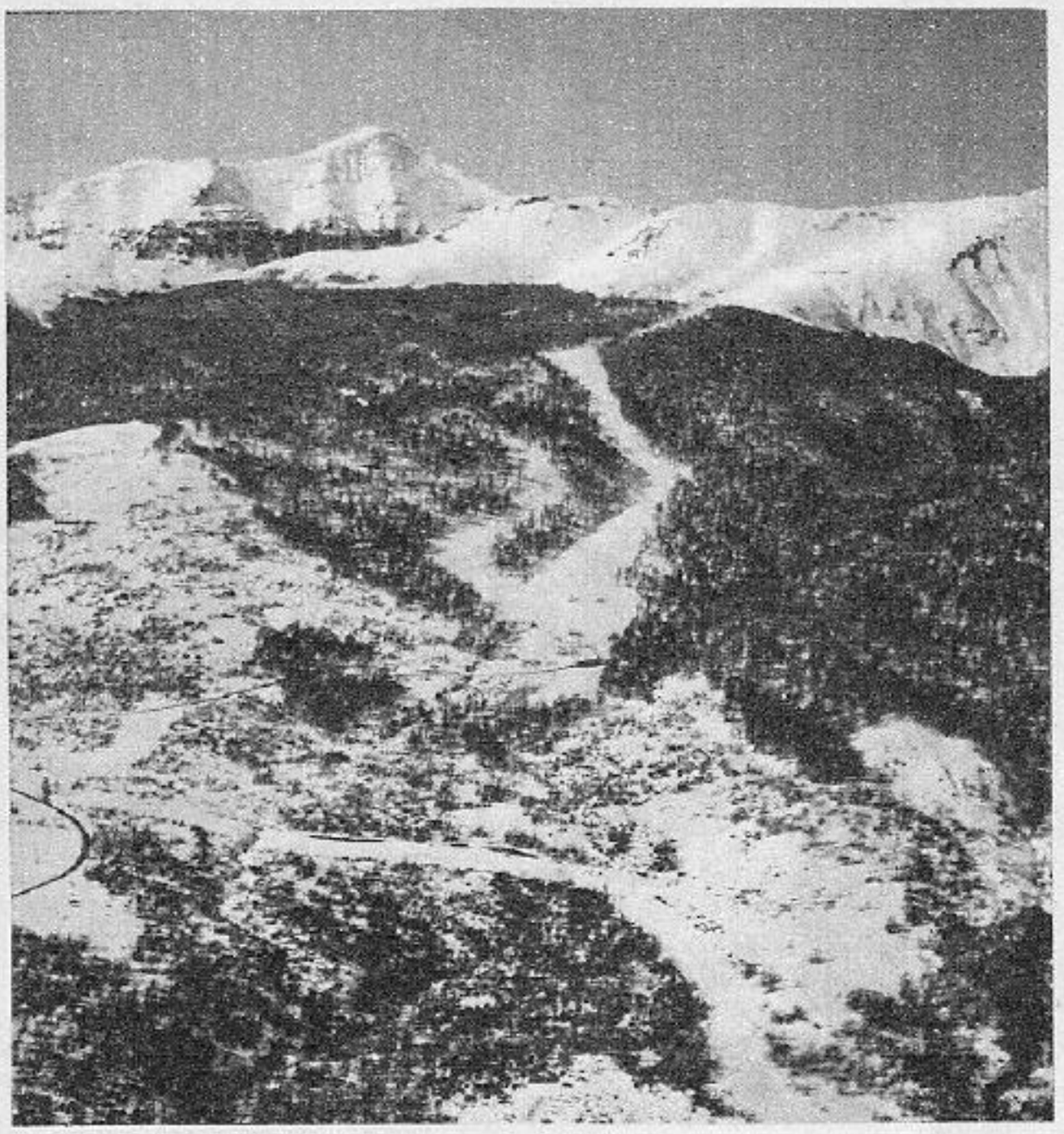
del Chubut) que aconsejamos visitar por su singular colorido.

En la Dirección Municipal de Turismo de Bariloche le darán al viajero instrucciones precisas sobre el estado de estas rutas y los atractivos que ofrecen.

Las excursiones lacustres son otro de los grandes atractivos de la región, siendo la más clásica e imprescindible la que se realiza a la isla Victoria y su estupendo bosque de Arrayanes. Otra excursión que permite navegar el lago Nahuel Huapi, en su mayor extensión, es hasta Puerto Blest, desde donde se llega a Laguna Frías, un pequeño y escondido lago de un verdor sorprendente enclavado entre montañas cortadas a pico, que forman unos paredones de impresionante altura. Y ya estamos en los límites con Chile. Y ya que hablamos de Chile, no olvidar que el nuevo paso a la república hermana, a la altura de Villa La Angostura, es de tránsito permanente, y cumplimentados unos pocos requisitos puede llegarse a la provincia de Osorno, zona de los lagos chilenos. Quienes piensen en esa posibilidad no olviden de llevar su certificado de vacuna y la documentación personal y del coche en regla. A tal efecto los requisitos son similares a los que mencionamos en la nota anterior para viajar a Brasil, Paraguay y Uruguay. De cualquier manera, como el "certificado internacional para conducir" tiene que gestionarse ante el Automóvil Club Argentino (Av. Libertador 1850) o el Touring Club Argentino (Esmeralda 601) pueden actualizarse los requisitos para el cruce de fronteras.

Y como "Coco González" (léase Jefe de Diagramación-CORSA) nos avisa que se terminó el espacio disponible, sólo nos queda decirles que el resto... lo dirá el paisaje.





ESQUI: CAMPEONATO NACIONAL EN CHAPELCO

Hace 30 años se corrió por primera vez un Campeonato Nacional de Esquí en la Argentina. Tamaño acontecimiento tuvo como sede el cerro Catedral, en las proximidades de San Carlos de Bariloche, provincia de Río Negro.

Torneo incipiente, tuvo las características de una competencia lugareña. Es que por entonces carecía de los medios de elevación más elementales. El Alambre-Carril instalado por la Dirección de Parques Nacionales recién comenzó a funcionar en 1950. Luego vinieron los paliativos menores, como un humilde ski-lift que en principio fue particular y luego adquirió el Club Andino Bariloche. La mecanización final provino en 1966 con la instalación de modernos elevadores.

Curiosamente, este año —por primera vez en la historia de sus anuales ediciones— el Campeonato Nacional del deporte blanco sale de su sede natural y casi obligada. El 5 de junio pasado, el vicepresidente de la FASA (Federación Argentina de Ski y Andinismo), Carlos Erias —un ex campeón de varias especialidades— llegó especialmente a las laderas del cerro **Chapelco** para verificar el reacondicionamiento de las pistas y el estado de los elevadores y dar el OK final.

Concluida su misión, Elras dio el sí que tanto esperaban las autoridades turísticas y deportivas de Neuquén, y aunque su palabra no es la definitiva, se puede descontar que el campeonato se realizará allí. Es que la Comisión Directiva de la FASA decidió con antelación realizar su campeonato en Chapelco ad referendum de la aprobación que diera su enviado. Es decir que se descuenta la realización del campeonato allí.

El cerro Chapelco, a 19 kilómetros (camino enripiado) de la localidad de San Martín de Los Andes, es, quizás, uno de los lugares que más pueden conformar al esquiador medio, especialmente a aquellos que no compiten y gustan de los deslizamientos flanqueados de belleza. Sucede que se diferencia de las laderas abiertas del Catedral. El Chapelco posee bosques de lenga alta que lo asimila a los centros de esquí europeos y de los Estados Unidos.

Claro que su altura no es de las mejores. 1.954 metros sobre el nivel del mar, y 1.300 metros sobre la base. Quizás allí radiquen algunas quejas esbozadas por esquiadores que deberán competir en agosto próximo, ya que objetan al cerro porque desean pistas más vertiginosas. Sin embargo, para el 14 de agosto —día en que se inaugura el Campeonato Nacional— podrán inaugurar las nuevas pista de bajada, una gran brecha ganada al bosque en buen declive y trazado de 60 metros de ancho. Los expertos señalan que dará oportunidad de simplear apenas 1 minuto y 50 segundos para recorrerla, ganando velocidades superiores a los 100 kilómetros por hora.

Si bien el campeonato tomará solamente la semana que va del 14 al 22 de agosto (se desarrollarán las pruebas de bajada, slalom especial y slalom gigante, de las categorías novicios, veteranos, y las primera y segunda categorías, ya que la categoría cadetes sí se correrá en el Catedral durante las vacaciones de invierno, especulando con el feriado escolar), las autoridades turísticas de la provincia y el municipio de San Martín de los Andes tiene un extenso programa de festejos y torneos locales que arrancan el 19 de julio con la Fiesta de la Nieve de Chapelco, y culminan con la Primavera de la Nieve. Esta última festividad (Chapelco protege sus mantos de nieve hasta octubre) coincide con el Campeonato provincial que se corre del 17 al 21 de septiembre. Es la fiesta de la juventud. Entonces los esquiadores invaden la sofisticada confitería Ko-ro-tel o cualquiera de los 3 clubes nocturnos de San Martín de los Andes y componen noches inolvidables. Cuando la fiesta culmina se elige la reina (luego de un desfile de carrozas; el año pasado ganó una hermosa morocha lugareña —Lydia Rebillego, de 18 años—) y todavía quedan más de 3 semanas para esquiar.

Esta vez Chapelco espera con una infraestructura de una aerosilla de 6.000 metros de recorrido (capacidad de trasporte de 200 pasajeros por hora, un poco lenta), además de un ski-lift de 800 metros que se completan con 3 snow-trac y un ski-lift portátil de 350 metros para los más avezados que quieran llegar hasta el filo cumbrero.

En la estación intermedia entre la aerosilla y el ski-lift se inaugurará un comedero a cargo de un viejo poblador y amante del esquí: Manolo Gómez. En la base de las canchas esperarán a los deportistas 3 snack-bar y los locales de asistencia médica, oficinas y locales de alquiler de esquí, además de otro restaurante. Claro que todas estas instalaciones no poseen emperifollados lujos, tienen un aspecto más bien rústico, pero serán lugares acogedores.

Las pistas para la carrera de bajada tendrán 2.890 metros de recorrido y un desnivel de 650 metros.

La hotelería de San Martín espera modestamente: 600 camas en condiciones de 1ra. categoría quizás no parezcan suficientes. Pero otras 500 más modestas disimularán por esta vez una falencia que estará superada para marzo próximo. Entonces se inaugurará el Gran Hotel de Turismo, que la provincia estrenará a todo lujo sobre un soberbio morro que domina tanto la ciudad como el bello lago Lacar.

Que San Martín se prepara para cosas mejores, lo dicen otros datos: 15 días atrás comenzó la construcción del camino internacional con Huam hacia Chile. También está adelantado el aeropuerto internacional de Chapelco que equidista de San Martín y Junín de Los Andes. Los 70 kilómetros que la separan del pavimento del camino a Bariloche (La Rinconada) soportan las labores de su mejoramiento para el inminente asfalto. Como si fuera poco, una escuela de esquí financiada por la provincia (estas fatigas —todas— son en parte obra del Capitán (RE) Bartolomé H. Olivieri, director provincial de turismo y termas, ex andinista y esquiador, y ex jefe de la Comisión de Auxilio del Club Andino Bariloche) funciona ya en Chapelco. Se contrató a Anselmo Weber (34), como instructor director. Weber —antes profesor en Catedral— dejó su trabajo de 6 años como director de otra escuela similar en Punta Arenas. Una curiosidad. Los chicos de San Martín pueden aprender gratis, la provincia financia desde los esquíes hasta las clases.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CONCESIONARIOS FORD
EN LA RUTA A BARILOCHE

RUTA 3	
San Justo	651-0996
Las Flores	273
Azul	3179
González Cháves	63
Tres Arroyos	107
Coronel Dorrego	244
Bahía Blanca	23725

RUTA 22	
Choele Choel	209
Villa Regina	114
Neuquén	2031
Zapala	30

RUTA 205	
Saladillo	San Martín 249

RUTA 5	
Luján	745
Mercedes	5784
Suipacha	3
Chivilcoy	2323
Alberti	18
Bragado	2406
9 de Julio	107
Carlos Casares	421
Trenque Lauquen	358
Santa Rosa	2742

RUTA 40	
Esquel	2

RUTA 237	
San Carlos de Bariloche	2743

RUTA 152	
Gral. Acha	112

RUTA PROVINCIAL D	
San Martín de los Andes	226

Mapa de ruta Bs. Aires-Bariloche y Lagos del Sur.

Una gentileza de
Ford Motor Argentina S.A.

Mapa de ruta Bs. Aires-Bariloche y Lagos del Sur.

Una gentileza de
Ford Motor Argentina S.A.





FALCON
creador de confianza.

Ford

Fairlane le da más.
Ford puede...y mejor.

Ford

OCEANO PACIFICO

CHILE

CORDILLERA DE LOS ANDES

SANTIAGO
RANCAGUA
S. FERNANDO
CURICO
TALCA
LINARES
TALCAHUANO
CONCEPCION
CHILLAN
LOS ANGELES
Ruta Panamericana
TEMUCO
VILLARRICA
LONCOCHE
VALDIVIA
Calaufquen
OSORNO
PT. MONTT
Golfo de Ancud
ANCUD
Puyehue
V. La Angostura
L. N. Huapi
EL BOLSON
Golfo Corcovado
ESQUEL
L. Puelo
L. Cholila
L. Menéndez
L. Futalaufquen

TUPUNGATO
TUNUYAN
PAREDITAS
MENDOZA
SAN RAFAEL
GRAL. ALVEAR
MALARGUE
ALGARROBO DEL AGUILA
SAN LUIS
MERCEDES
RIO CUARTO
CORDOBA
REALICO
INT. ALVEAR
GRAL. PICO
GRAL.
T. LAUQUEN
CATRILO
SANTA ROSA
LA PAMPA
GRAL. ACHA
BERNASCONI
PUELCHES
TORNQUIST
LA JAPONESA
RIO COLORADO
MEDANOS
BUTA-RANQUIL
NEUQUEN
CNIA. 25 DE MAYO
LAS LAJAS
ZAPALA
ALUMINE
Picum
LAS COLORADAS
Leufú
El Chocón
Río Limay
GRAL. ROCA
CHELFORO
CHOELE CHOEL
RIO COLORADO
PICUN LEUFU
BAJADA COLORADA
PIEDRA DEL AGUILA
JUNIN DE LOS ANDES
S. MARTIN DE LOS ANDES
COLLON CURA
Confluencia
SIERRA COLORADA
VALCHETA
SAN ANTONIO OESTE
GRAL. CONESA
Río Negro
C. DE PATAGONES
VIEDMA
Río Neuquén
CUTRAL-CO
PLAZA HUINCUL
NEUQUEN
Cipolletti
ALLEN
VILLA REGINA
Río Colorado
PILCANIYEU
MAQUINCHAO
RIO NEGRO
NORQUINCO
A. Verde
Ggolfo SAN MATIAS
Punta Norte
Pto. Pirámides
P. VALDES
Golfo Nuevo
Punta Delgada
LELEQUE
COLAN CONUHE
PAMPA DE AGNA
PASO DE INDIOS
LAS PLUMAS
PUERTO MADRYN
TRELEW
GAIMAN
RAWSON
CHUBUT
ATLA

IMPORTANTE

El mapa que ofrecemos es esencialmente turístico. Los trazos gruesos corresponden a las rutas que tienen ese carácter. La hoja de ruta invita a realizar un circuito cerrado: ida por Bahía Blanca y vuelta por La Pampa, o a la inversa. En este último caso hay que tener en cuenta que faltan todavía unos tramos de pavimento de la ruta 152. El resto de los caminos han sido neutralizados para evitar confusiones. Los logotipos Ford indican los concesionarios de esa marca, que para mayor precisión figuran al dorso con sus correspondientes direcciones. Para mayor comodidad, plegar el mapa en tres partes, en forma de folleto, quedando como tapas el Fairlane y el Falcon.

TABLA DE DISTANCIAS

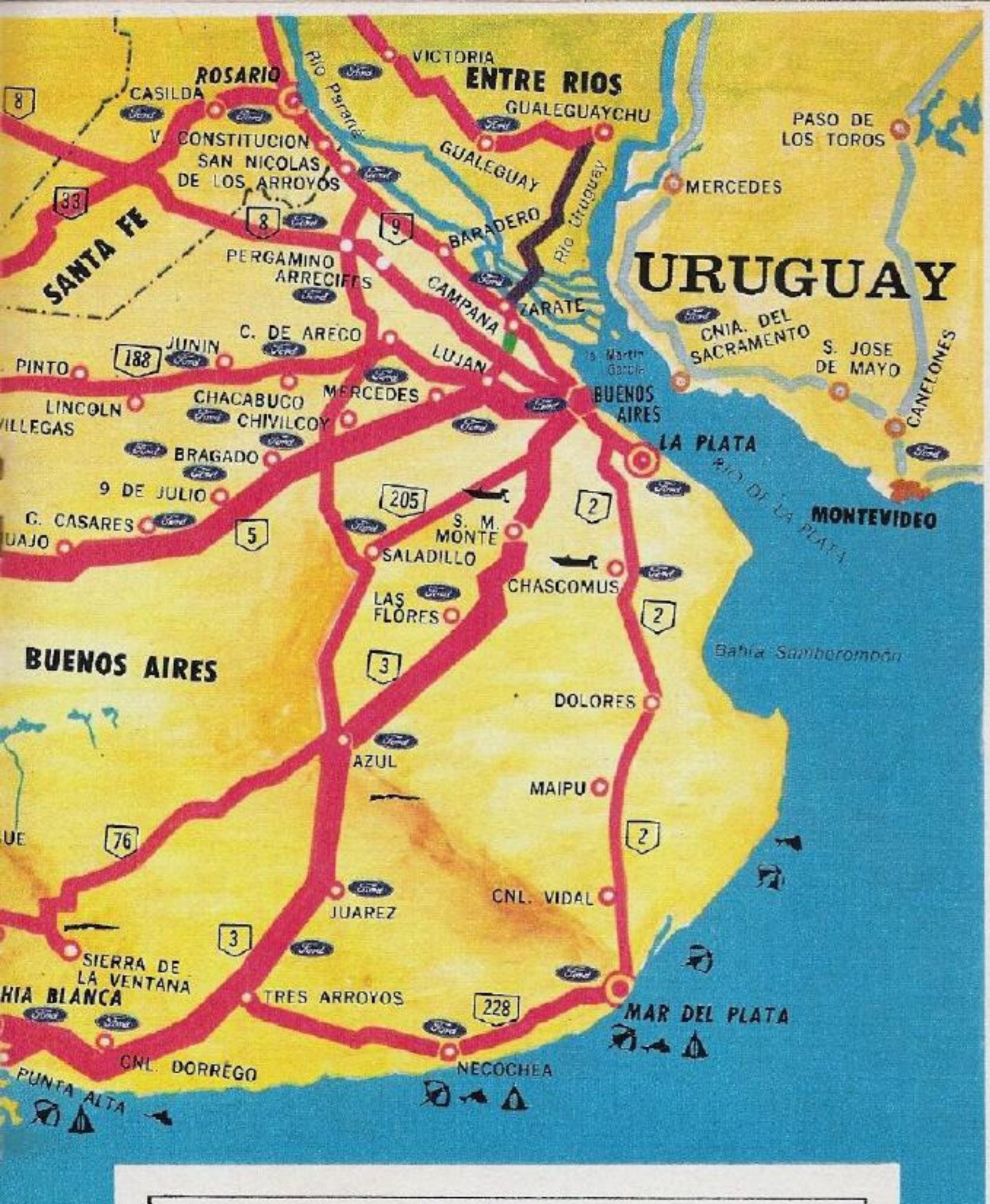
(Distancias en Kilómetros desde San Carlos de Bariloche)

El Bolsón	130
Villa Traful	106
Villa La Angostura	95
Lago Correntoso	94
Lago Hess	72
Ventisqueros Tronador	91

A PUNTOS PANORAMICOS

Lago Espejo	144
Llao-Llao	25
Bahía López	28
Puerto Arrayán	123
Puerto Pañuelo	25
Cerro Otto	10
Cerro López	25
Villa Mascardi	45

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Bariloche y Lagos del Sur

Por circuitos turísticos

GENTILEZA DE FORD MOTOR ARGENTINA S.A.

Ford

- MOTONAUTICA
- CAZA SUBMARINA
- PARQUES NACIONALES
- RUINAS HISTORICAS
- YACIMIENTOS ARQUEOLOGICOS
- ESQUI
- PLAYAS
- CAMPING
- PESCA
- CAZA

CAMINO PAVIMENTADO
CAMINO CONSOLIDADO
CAMINO DE TIERRA

DE INTERES TURISTICO

DISTANCIAS ENTRE PUERTOS
(excursiones lacustres desde S. C. de Bariloche) **En kilómetros**

Puerto Blest	46	Península Huemúl	15
Correntoso	55	Pañuelo	22
Nahuel Huapi	15	Bahía López	30
Moreno	10	Anchorena (Isla Victoria)	30
La Angostura	48	Manzano	45
		Machette	53
		El Arbolito	55
		El Rincón	60

HOJA DE RUTA

BUENOS AIRES-BARILOCHE (por ruta 3-22 Buenos Aires-Bahía Blanca-Neuquén) POR RUTAS TOTALMENTE PAVIMENTADAS.

Km. 0 PLAZA DEL CONGRESO. Se sale por Rivadavia hasta la Av. Gral. Paz, que se toma a la izquierda hasta la salida a la ruta 3 (Av. Provincias Unidas).

ESTACIONES DE SERVICIO en Km. 14,5; 22; 31,8; 118 (Monte, todos los servicios, rest., hotel); 142,5 (ACA, Las Flores t/servicios); 227; 242; 288 (ACA); 289 (Azul, t/serv.); 306; 358; 400 (Juárez, t/serv.); 460; 482 (Tres Arroyos, t/serv.); 525; 688: BAHIA BLANCA (t/serv.).

Tramo:
BAHIA-ZAPALA

(por ruta 3, unos kilómetros, y luego por ruta 22). Km. 688: BAHIA BLANCA (centro). Se sale por Zelarrayán y se dobla por Juan Molina hacia el sur, cruzando las vías se avanza unas 5 cuadras, y se dobla a la derecha hacia una barrera que NO se cruza, y se continúa por ruta nacional Nº 3. Hay carteles de Vialidad. *Atención.* Km. 694, Paso a nivel; Km. 698, Paso a nivel. ATENCION. BIFURCACION, la ruta 3 sigue a la izquierda, CONTINUAR AL FRENTE SOBRE LA DERECHA POR RUTA 22, que seguiremos hasta ZAPALA. Se trata de una ruta de trazado moderno, con curvas de alta velocidad. Pero ¡cuidado! A partir de Chelforó atraviesa la zona más representativa del ALTO VALLE de Río Negro. Largas rectas. *Estaciones de Servicio* en Km. 732 (Médanos, t/serv., motel, rest.); 767; 857 (Caleu Caleu, t/serv., ACA, motel, rest.); 857,2, Puente s/río Colorado, límite con R. Negro; 858, *POLICIA*, of. de informes de turismo, t/servicios; 1.004, Choele-Choel, t/servicios; 1.005, ACA, rest.; 1.052, Chimpay, t/servicios. En esta localidad nació CEFERINO NAMUNCURA; 1.084, CHELFORO, acá converge la ruta 152 que viene de La Pampa; 1.131, Villa Regina, t/servicios, hotel, rest.; varios est. de serv. hasta Km. 1.176, GENERAL ROCA, t/servicios, hoteles, restaurantes. Km. 1.198, Allen, t/los servicios; 1.214, Cipolletti, ACA, motel; 1.215, Puente s/río Neuquén, límite con la prov. del Neuquén; 1.217, NEUQUEN, ciudad capital, t/los serv., hoteles, rest. etcétera.

Estaciones de Servicio en Km. 1.238; 1.305; 1.326, Plaza Huincul; 1.330, Cultral-Co, ACA, rest.; 1.334, Aeródromo; 1.350, CERRO BANDERA (comienza la visión panorámica de los Andes patagónicos); 1.405, ZAPALA, t/serv., hoteles.

Tramo:
ZAPALA-BARILOCHE

(por rutas 40 y 237, pavimentadas). *Est. de Servicio* en Km. 1.488, Aguada Florencio, ACA, motel, rest.; 1.681, *ATENCION:* a partir de aquí se sigue por ruta nacional 237; 1.706, Confluencia, ACA, of. de información de turismo (empalme con ruta de los "7 lagos"). Se sigue siempre por ruta nacional 237. Km. 1.767, Aeropuerto de S. C. de Bariloche; 1.771, SAN CARLOS DE BARILOCHE, t/los serv., hoteles, rest.

POR OTRO CAMINO

Buenos Aires - Bariloche (por La Pampa, rutas 7, 5, 152 y empalme en Chelforó, con la 22). Camino casi totalmente pavimentado, se está terminando el último tramo de la 152, aprox. 60 km).

Km 0 - PLAZA DEL CONGRESO. Se sale por Rivadavia hasta la Gral. Paz, que ya es la ruta 7. Pero puede tomarse un camino nuevo; nos referimos a la Av. Gaona (continuación en la provincia de la Av. Juan B. Justo). Por ambos caminos se llega a Luján, donde nace la ruta nacional Nº 5 (hay carteles indicadores). *Estaciones de Servicio* en Km. (de ruta 5) *numeración ascendente desde Bs. As.*, 98,1; 145; 208,6; 210,1, Bragado; 262,1; 312; 363; 403; 445,5, Trenque Lauquen, t/servicios 496, ACA Pellegrini; 521, límite con La Pampa; 526,5, Catriló; 527,1; 544,8; 807,7; SANTA ROSA, todos los servicios, hoteles, rest., etcétera. Se continúa un tramo por ruta nacional Nº 35, que empalma en este lugar (sigue el mismo kilometraje): 635,7; 649,8, Ataliva Roca, t/servicios; 681,4, Empalme con ruta Nº 152, que se toma a la derecha. Seguimos con el kilometraje ascendente.

RUTA NACIONAL 152

(pavimento y un tramo de aproximadamente 25 kilómetros (entre Salinal Levalle y Lihuel Calel) consolidado y en construc- Km. 711, GRAL. ACHA, t/serv.; *Estac. de Serv.* en Km 830,7, ACA Lihuel-Calel; 874, Puelches, t/serv.; 965, La Japonesa, t/serv.; empalme c/ruta nacional 22 que se toma a la derecha. A PARTIR DE AQUI SE SIGUE LA MISMA ANTERIOR: CHELFORO (ya en ruta 22) - NEUQUEN - ZAPALA - S. C. DE BARILOCHE.

TURISMO Nº 271
29 de Junio de 1971
CORSA



AGENDA PARA TURISTAS

INFORMACION en Buenos Aires:

Casa de Río Negro: Av. Callao 575, 40-4274 y 40-7066 (sobre Bariloche y El Bolsón).

Casa de Neuquén: Cangallo 685 (sobre San Martín de los Andes, Junín de los Andes y circuitos turísticos).

Turismo Nacional: Suipacha y Av. Santa Fe (Planta Baja) (sobre toda la zona).

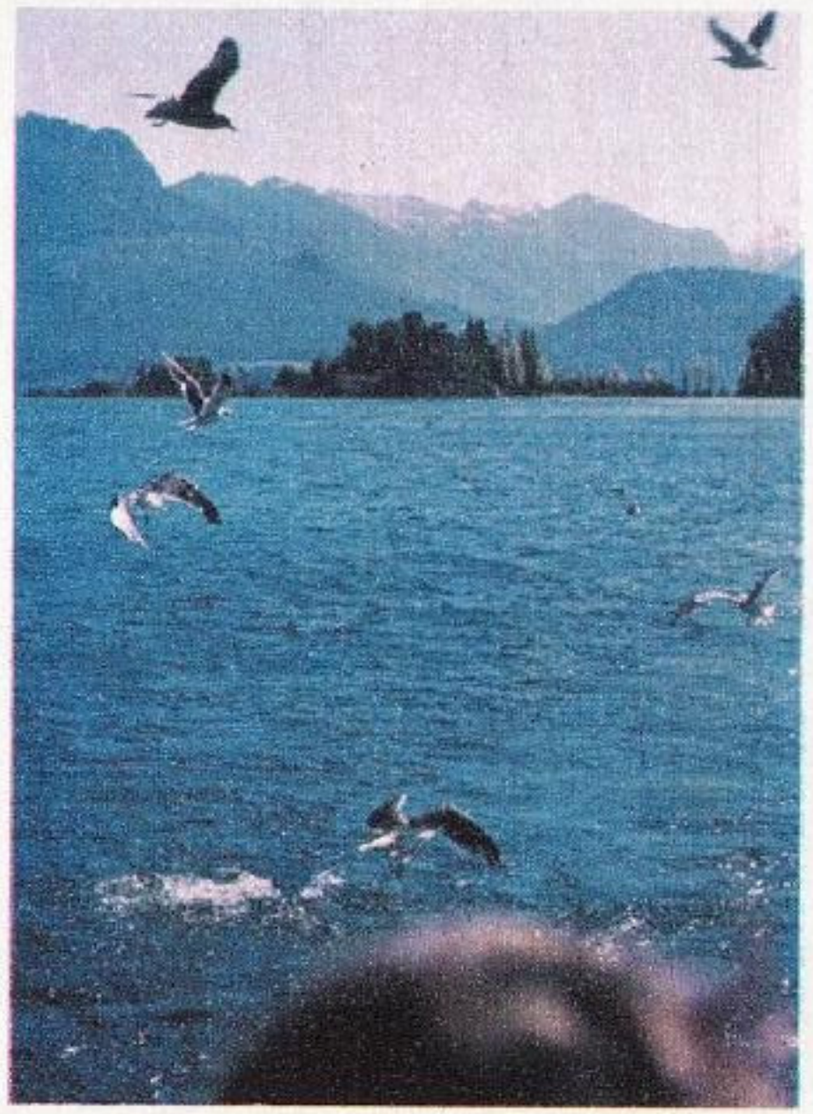
Parques Nacionales: Av. Santa Fe 690 (sobre todos los parques y circuitos.

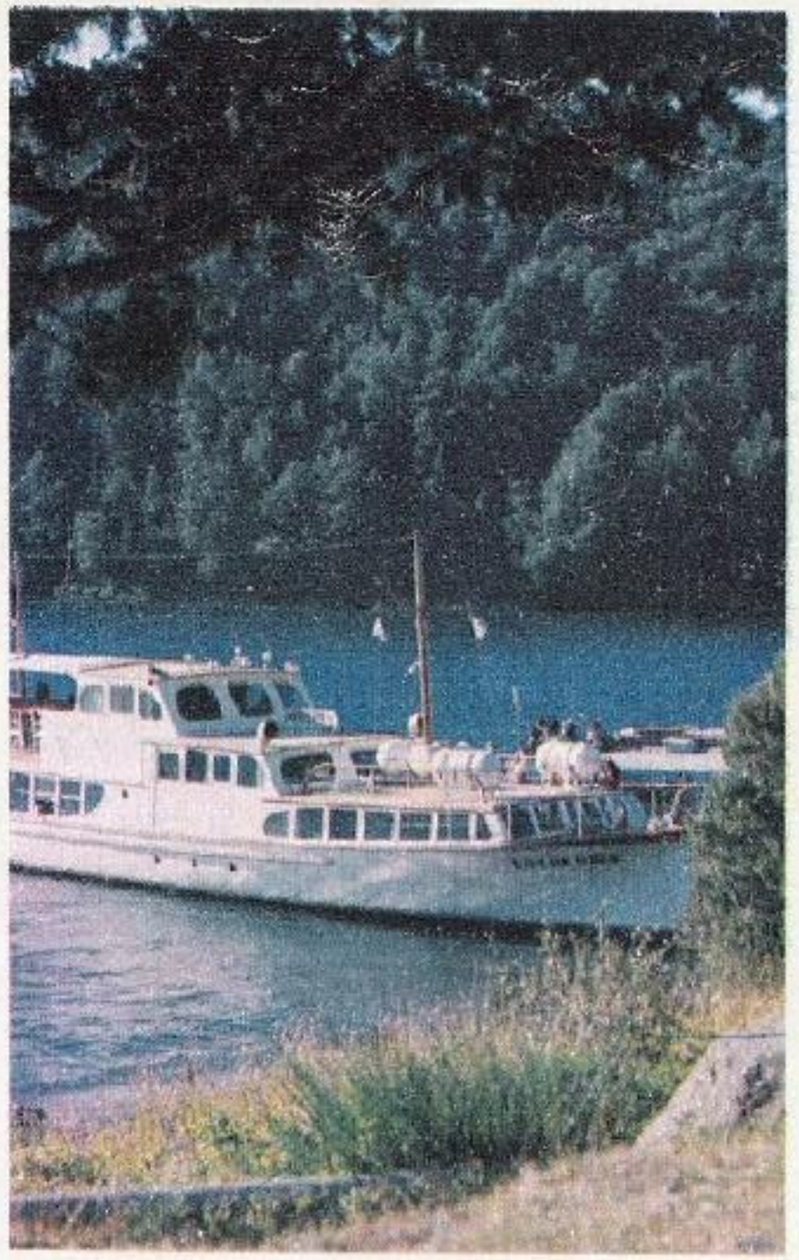
SERVICIOS MECANICOS DE EMERGENCIA:

Automóvil Club Argentino: Av. Libertador 1850, 1er. piso (toda la zona).

Automóvil Club Argentino:

AZUL, ruta 3, Km. 294, tel. 4426; H. Yrigoyen y Colón, tel. 3556.





BAHIA BLANCA, Chiclana y Fitz Roy, tel. 25050.

CAÑUELAS, Del Carmen y San Vicente, tel. 125.

EL BOLSON, Av. San Martín y Bolívar.

NEUQUEN, Bv. 25 de Mayo y Rivadavia, tel. 2131.

S. C. DE BARILOCHE, Av. Costanera y Goedeke, tel. 3000/1.

VILLA REGINA, Av. Italia y Gral. Paz, tel. 210.

ZAPALA, P. Avellaneda y Uriburu, tel. 85.

Nota: El resto de las estaciones camineras del ACA figuran en la hoja de ruta respectiva. Los servicios FORD, en el recuadro correspondiente.

INFORMACION LOCAL:

En Bariloche:

Dirección Municipal de Turismo.

Dirección Provincial de Turismo:

Mitre 213, 2° piso, tel. 3188.

Parques Nacionales:
Av. San Martín 24, tel. 3111.
Excursiones lacustres (Centro Cívico), tel. 2972.

En Neuquén (ciudad):
Turismo y Termas:
Ministro González 291, tel. 3268.

En San Martín de los Andes:
Delegación General de Turismo,
Comisión Municipal de Turismo.

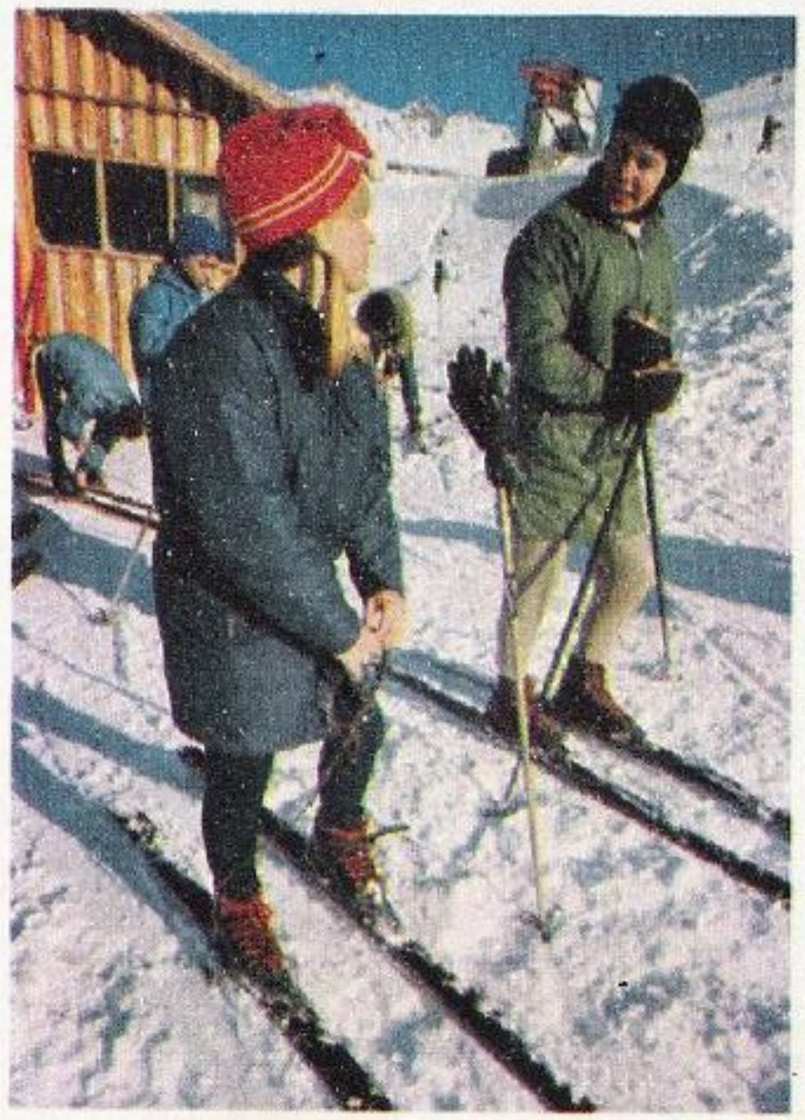
En Zapala:

Comisión Municipal de Turismo.

En Junín de los Andes:
Comisión Regional de Turismo.

En Villa La Angostura:
Comisión Municipal de Turismo.

En Copahue:
Intendencia de Copahue.



http://lasrevistasdenauro.wordpress.com

LISTA DE HOTELES, HOSTERIAS Y RESIDENCIAS SAN CARLOS DE BARILOCHE

HOTEL CATEGORIA ESPECIAL
Laudo: 23 % - Turismo: 2 %

BELLA VISTA: Sgto. Rolando 351, teléfono 2182. PC, $ 56/48; MP, $ 48/40; AS, $ 40/32.

HOTEL CATEDRAL SKY: Villa Catedral, teléfono 3222. PC, $ 44; MP, $ 35; AS, $ 23.

HOTEL EL CASCO: Km. 11 ruta Llao-Llao. TE: 2532. MP, $ 110; AS, $ 80 (con desayuno).

HOTEL LLAO-LLAO: Km. 27. Tel. 8222. Abierto del 1/12 al 15/9. PC, $ 90; MP, $ 67; AS, $ 39.

HOTEL TUNQUELEN: Km. 24 a Llao-Llao. TE: 8223. PC, $ 88; MP, $ 65; AS, $ 37.

HOTEL NAHUEL HUAPI: Perito Moreno 252. TE: 2323. PC, $ 50/46; MP, $ 42/38; AS, $ 34/30.

HOTEL TRES REYES: 12 de Octubre 135. TE: 2201. PC, $ 57,25/53,50; MP, $ 53,50/49,50.

HOTEL RESIDENCIAL CATEGORIA ESPECIAL
Laudo: 20 %

HOTEL AMANCAY: Km. 24 a Llao-Llao. TE: 8344. PC, $ 35. MP, $ 30.

HOTEL CRISTAL: Mitre 355. TE: 2442. PC, $ 55/50; MP, $ 47/42; AS, $ 35/20.

HOTEL DEL LAGO SKI: S. Martín 645. TE: 2725. PC, $ 47.

HOTEL ITALIA: Mitre 212. TE: 2507. PC, $ 52.

HOTEL LOS COIHUES: C. Correo 36. TE: 2855 (Lago Gutiérrez) (Abierto hasta el 15/4). PC, $ 42; MP, $ 32; AS, $ 22.

HOTEL PILMAYQUEN: 12 de Octubre 701. TE: 3027. PC, $ 40.

HOTEL ROMA: San Martín 102. TE: 2204 PC, $ 37/32.

HOTEL RESIDENCIAL CATEGORIA PRIMERA
Laudo: 20 %

ATLAS: Capraro 1216. TE: 2171. AS, $ 19.

AUSTRAL: San Martín 425. TE: 2178. AS, $ 23.

CAPRI: San Martín 698. TE: 2923. AS, $ 21.

CARAVELLE: Bartolomé Mitre 278. TE: 2203. AS, $ 22.

FLAMINGO: Bartolomé Mitre 24. TE: 2334. AS, $ 19,50.

HUEMUL: Km. 1 ½. C. C. 137. TE: 2983. AS, $ 27/21.

PUCON: AS, $ 24.

LAS PIEDRAS: Rolando 127. TE: 2289. PC, $ 42. AS, $ 25.

NEVADA: Rolando 250. TE: 2778. AS, $ 19

PANAMERICANO: Km. 22 ½. C. C. 23, TE: 8022. AS, $ 18.

PARQUE: San Martín 997. TE: 2513. AS, $ 21/19.

SPLENDID: Quaglia 170. TE: 2131. AS, $ 18.

HOSTERIA RESIDENCIAL CATEGORIA PRIMERA
Laudo: 21 %

ANDINO: Palacios 127. TE: 2732. AS, $ 18.

ANDURIÑO: Bartolomé Mitre 810. TE: 2700. AS, $ 18.

CASITA SUIZA: Quaglia 342. TE: 2189. PC, $ 34; MP, $ 26; AS, $ 18.

PIUKE: F. Beschedt 136. TE: 3044. AS, $ 17.

TREVI: P. Moreno 138. TE: 2044. AS, $ 22.

HOSTERIA CATEGORIA PRIMERA
Laudo: 21 %

CAMBRIA: Elflein 183. TE: 2511. PC, $ 41; MP, $ 34.

CAMPANA: Belgrano 165. TE: 2162. PC, $ 35.

EL JABALI: San Martín 130. TE: 2256. PC, $ 50; MP, $ 45.

LOS ALERCES: España 327. TE: 2369. PC, $ 36; MP, $ 29; AS, $ 20.

LOS PINOS: 20 de Febrero 640. TE: 2823. PC, $ 37.

HOSTERIA ISLA VICTORIA: Isla Victoria. PC, $ 37.

MASINETTE: Morales 534. TE: 2561. PC, $ 36.

QUEPRIHUE: O'Connor 315. TE: 2061. PC, $ 43.

QUIMELEN: Gallardo 136. TE: 2501. PC, $ 38.

VALLE DEL SOL: Valle del Sol. PC, $ 45.

HOTEL CATEGORIA SEGUNDA
Laudo: 20 %

AGUILA BLANCA: San Martín 435. TE: 2423. PC, $ 28; MP, $ 22,20; AS, $ 16.

CARVAJAL: Morales 619. TE: 2126. PC, $ 24; MP, $ 19; AS, $ 15.

TORINO: Melipal. TE: 3016. MC, $ 20; AS, $ 16.

HOSTERIA CATEGORIA SEGUNDA
Laudo: 20 %

EL ALAMO: Bartolomé Mitre 875. TE: 2802. PC, $ 30; MP, $ 25; AS, $ 17.

EL NIDO: C. C. 150. Melipal. MP, $ 23.

EL ÑIRE: O'Connor 94. TE: 3041. PC, $ 27; MP, $ 22; AS, $ 16.

EL RADAL: Tiscornia 46. TE: 2551. PC, $ 30/28.

LA MONTAÑARA: Gutiérrez 1000. TE: 2230. PC, $ 28; MP, $ 22; AS, $ 14.

PUERTO BLEST: Puerto Blest. TE: 2752. PC, $ 30.

SAN JORGE: 20 de Febrero 549. TE: 2032. PC, $ 29; AS, $ 14,50.

HOSTERIA RESIDENCIAL CATEGORIA SEGUNDA
Laudo: 20 %

AIKEN: Mitre 367. TE: 2314. AS, $ 18.

ALONDRA: Benito Reeck s/Nº. TE: 2863. AS, $ 16.

AMERICANA: Pasaje Juramento 182. TE: 2710. AS, $ 16.

ANTARTIDA: Mitre 382. TE: 3195. AS, $ 16

ANGELINA: San Martín 66. TE: 2545. AS, $ 14.

ARCO IRIS: Belgrano 127. TE: 3047. AS, $ 15.

AVENIDA: Onelli y Tiscornia. TE: 2589. AS, $ 16.

BARILOCHE: Quaglia 338. TE: 2913. AS, $ 16,50.

SAN REMO: Avda. San Martín 400. AS, $ 18.

PREMIER: Sgto. Rolando 263. TE: 2520. (Precio 2 personas con impuestos incluidos) AS, $ 44,06.

CARAM: Mitre 349. TE: 2777. AS, $ 16,50.

CERVIÑO: Ruiz Moreno 211. TE: 3053. PC, $ 32; AS, $ 15.

COSTA AZUL: Km. 3,300 ruta Llao-Llao. TE: 2778. AS, $ 19.

EL ENSUEÑO: Gutiérrez 1250. TE: 2569. AS, $ 15.

ALTA TEMPORADA

EL ESQUIADOR: Elflein 33. TE: 2152. (Baños semiprivados.) AS, $ 13,50.

LA ESTRELLA: Belgrano 240. TE: 3147. AS, $ 16.

LA SUREÑA: San Martín 430. TE: 2013. AS, $ 16.

LAS AMAPOLAS: San Martín 599. TE: 2664. AS, $ 16.

LAS MUTISIAS: 12 de Octubre 180. TE: 2842. AS, $ 16.

LOS CANTAROS: San Martín 280. TE: 2310. AS, $ 16.

MILLARAY: Libertad 195. TE: 2229. AS, $ 15.

MONT-BLANC: Pasaje Juramento 2750. AS, $ 28.

NAHUEL MALAL: Km. 12 ½ Llao-Llao. AS, $ 28/20,90.

PAINE-HUE: C. C. 27. TE: 3011. AS, $ 18.

QUILLEN: San Martín 415. TE: 2629. AS, $ 17.

QUIME-QUIPAN: P. Moreno 1103. TE: 2658. AS, $ 15.

SILVER: Mitre 709. AS, $ 13,50.

SUPAI: 12 de Octubre 855. TE: 2726. AS, $ 16,50.

SUR: Beschtedt 101. TE: 2667. AS, $ 15.

SELVA NEGRA: San Martín 555. TE: 3013. AS, $ 19.

VILLA ENCANTO: Apartado Int. 23. TE: 3130. AS, $ 16.

VENEZIA: Morales 446. TE: 2407. AS, $ 13.

ZAGREB: Quaglia 526. TE: 2022. AS, $ 11.

HOSTERIA CATEGORIA TERCERA
Laudo: 17 %

BELGRANO: Güemes 649. TE: 3164. PC, $ 21.

BLED: Km. 24 Llao-Llao. TE: 3164. PC, $ 29; MP, $ 21; AS, $ 12.

CRUZ DEL SUR: Mitre 946. TE: 2827. PC, $ 21,50; MP, $ 17; AS, $ 10.

ACLARACION DE ABREVIATURAS

AS: Alojamiento solamente (generalmente con desayuno).
MP: Media pensión (desayuno y una comida a elección).
PC: Pensión completa.
La tarifa total es el resultado de la suma del precio base (por persona en habitación para dos) más laudo y turismo.

HOTELES EN RUTA

GENERAL ROCA

AUSTRAL: Av. Viterbori y Alsina, TE: 0121.

BRISTOL: Av. Rosa 338. TE: 0003.

GRAN HOTEL, Av. Rosa esq. 9 de Julio. TE: 0203/0902.

NEUQUEN (Ciudad)

PROVINCIAL DE TURISMO CONFLUENCIA: Av. Argentina esq. Independencia. TE: 444 y 2114,

CLIMAX: Tierra del Fuego 333. TE: 2240.

RESIDENCIAL NEUQUEN: Av. Roca 109. TE: 803.

RESIDENCIAL REX: San Martín 552. TE: 2298.

RESIDENCIAL CRYSTAL: Olascoaga 268. TE: 305.

RESIDENCIAL HUEMUL: Santa Fe 350. TE: 2195.

BAHIA BLANCA

AUSTRAL: Avda. Colón 159. TE: 20241 al 45.

BELGRANO: Belgrano 44. TE: 30498 y 28007.

CENTRAL MUÑIZ: O'Higgins 23. TE: 20021/26.

ITALIA: Brown 195. TE: 20121/23.

CITY HOTEL: Chiclana 226. TE: 30176/7/8.

RIO COLORADO

ANCONA: J. B. Justo 835. TE: 55.

QUELE LEUFU: Río Colorado.

VILLA REGINA

CITY HOTEL: TE. 116.

SAN MARTIN DE LOS ANDES

LACAR: San Martín s/Nº. TE: 439.

LOS ANDES: c/Lago Lacar. TE: 252.

LOS PINOS: 2 c/Lago Lacar. TE: 207.

RESIDENCIAL CRISMALU: Roca s/Nº. TE: 283.

RONELL: Cap. Drury y Gral. Villegas. TE: 324.

JUNIN DE LOS ANDES

CHIMEHUIN: J. de los Andes.

AMANCAY: San Martín s/Nº.

VILLA LA ANGOSTURA

CORRENTOSO: Lago Correntoso. TE: 6.

ANGOSTURA HOTEL: V. Angostura. TE: 9.

EL BOLSON

AMANCAY: S. Martín y 12 de Octubre.

PILTRIQUITRON: San Martín s/Nº.

STEINER: sobre c/Lago Puelo.

ZAPALA

PEHUEN: Cnel. Vidal 72. TE: 72.

COLIQUEO: Etcheluz 159. TE: 58.

ESQUEL

RESIDENCIAL HUEMUL: 25 de Mayo y Av. Alvear.

RESIDENCIAL LA TOUR D'ARGENT: San Martín 1063.

ESQUEL PALACE: 25 de Mayo y San Martín.

RESIDENCIAL ARGENTINO: 25 de Mayo 862. TE: 37.

HOSTERIA FUTALAUFQUEN: s/lago Parque Nacional "Los Alerces".

NOTA:

A la fecha del cierre de esta nota no teníamos aún la confirmación de los precios sobre los hoteles en ruta y en circuitos; esa información puede solicitarse en Turismo Nacional, Suipacha y Av. Santa Fe, y en las casas de las provincias respectivas que figuran en el mapa desplegable.

TECNICA

¿QUE ES UN BAN

El freno dinamométrico o banco de pruebas es un dispositivo de medición que no sólo permite establecer la potencia de los motores sino brindar una enorme cantidad de datos útiles para mejorar sus performances y rendimiento



Es muy común escuchar entre gente aficionada al automovilismo hablar sobre los bancos de prueba, de la potencia que "leyeron" a tantas vueltas y montón de cosas por el estilo. Pero, en general, el aficionado y los mismos pilotos en su mayoría no saben cómo funciona, y lo que aún es más importante: para qué sirve un banco de prueba o freno dinamométrico.

Los mecánicos, técnicos, ingenieros o directores técnicos de equipos que aman la mecánica exquisita y depurada, son sus más fervientes admiradores, y lo que es más, les encanta "jugar" con el banco. Es precisamente en esas pruebitas, que a veces parecen insignificantes, que de pronto

CO DE PRUEBAS?

aparecen 1 ó 2 HP plus o de menos que uno ni esperaba encontrar o perder. Es decir, su utilidad es infinita y enumerar las posibilidades de experimentación y análisis que ofrece un banco de pruebas nos demandaría un número especial exclusivamente dedicado al tema.

LA FILOSOFIA DEL ASUNTO

Un banco de pruebas o freno dinamométrico es un dispositivo que sirve para medir la potencia desarrollada por un motor a cualquier régimen y analizar además todas las variantes del funcionamiento del motor de a una por vez. El freno dinamométrico absorbe y trasforma en trabajo de rozamiento —y consecuentemente en calor— la energía entregada por el motor.

El prototipo de los frenos dinamométricos es el Prony, que está constituido por dos mordazas de madera que pueden cerrarse o apretarse sobre la periferia de un tambor que es solidario al cigüeñal o al volante del motor. Las mordazas están provistas de un brazo que a motor detenido permanecen en posición horizontal, siendo equilibrado por un contrapeso.

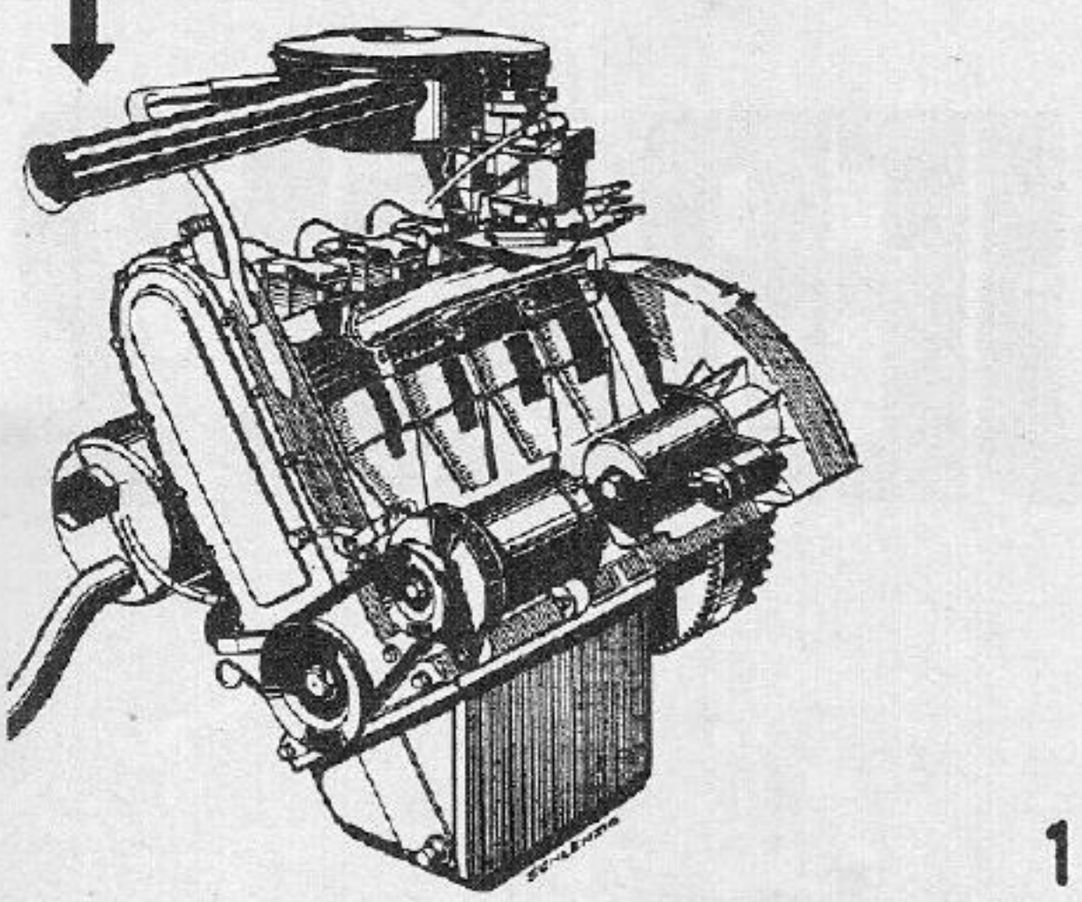
Oprimiendo las mordazas, se ejerce una presión contra el tambor y en consecuencia cuando el motor está en movimiento nace un esfuerzo tangencial de rozamiento "S", que tiende a arrastrar al freno en rotación. Si se quiere impedir la rotación del freno, es necesario aplicar en la extremidad del brazo un peso "P" tal que se satisfaga la condición de equilibrio $P \times L = S \times r$ (donde "r" es el radio del tambor).

En estas condiciones el esfuerzo tangencial "S" representa el esfuerzo periférico trasmitido por el motor a un determinado régimen y consecuentemente la potencia absorbida por el rozamiento, igual a la potencia entregada por el motor. Esta última se calcula con la fórmula:

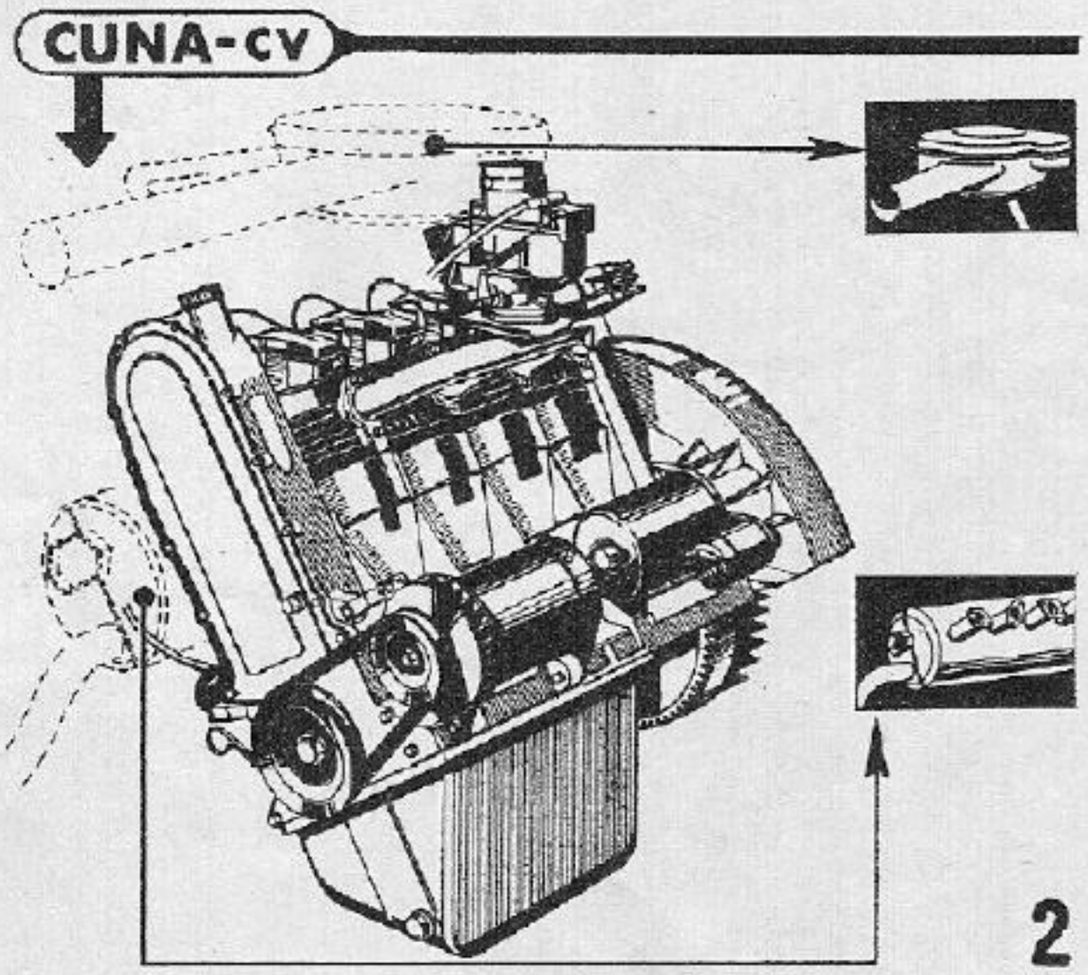
$$N = \frac{P \times L \times n}{716}$$

Expresando "P" en kilogramos, "L" en metros, "n" en r.p.m., la

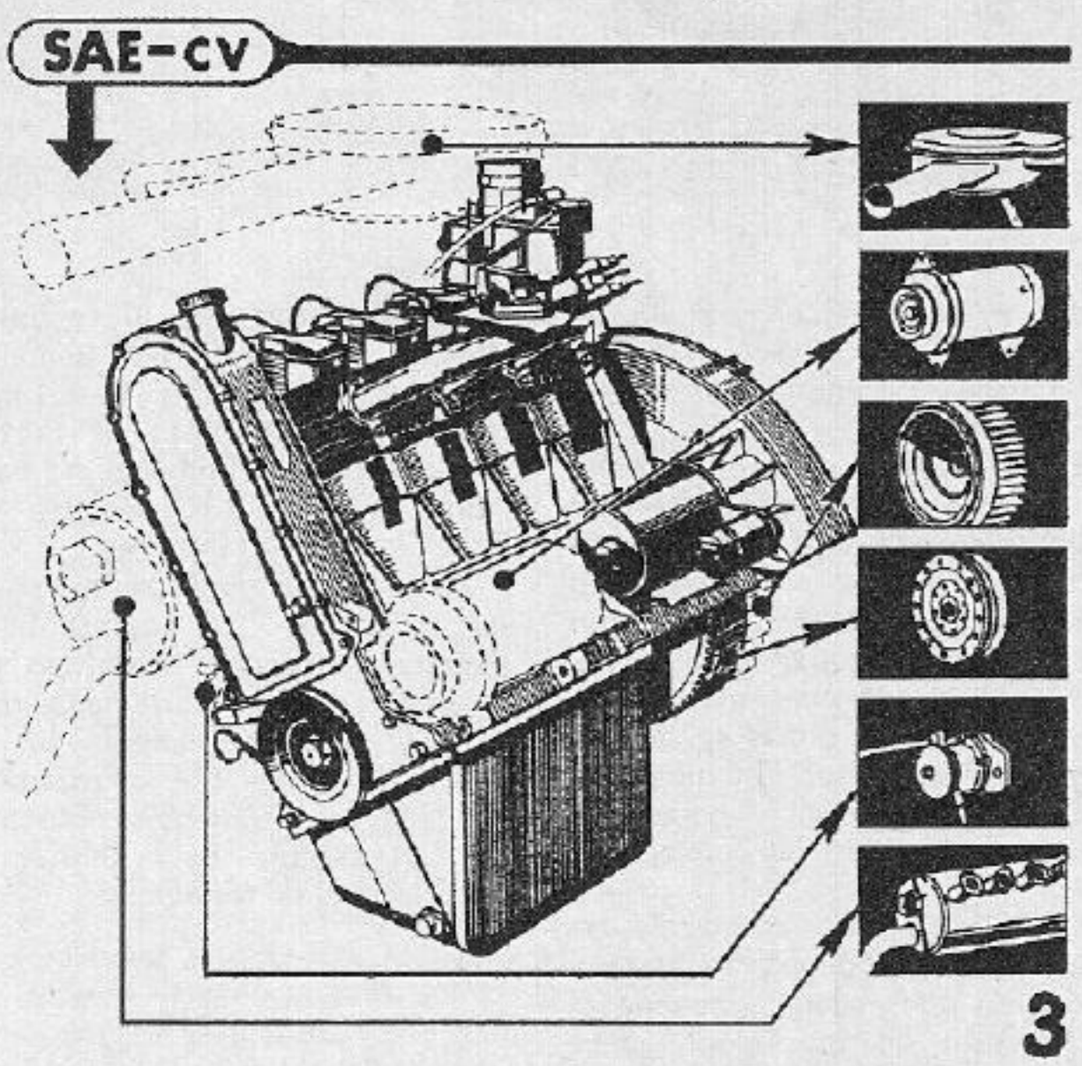
→



1



2



3

fórmula antedicha da la potencia en CV (Caballos vapor).

En la práctica, el freno de Prony no puede ser adoptado a causa de las graves dificultades para irradiar el calor y para mantener constante eficacia de la acción frenante. Se recurre entonces a frenos dinamométricos o bancos de pruebas hidráulicos, eléctricos y aerodinámicos; siendo los más utilizados los dos primeros.

LOS BANCOS ELECTRICOS

Básicamente, estos dispositivos están constituidos por una dinamo acoplada al cigüeñal del motor mediante una junta elástica. Cuando la dinamo eroga corriente se desarrollan fenómenos de reacción que se oponen a la rotación de su propio inducido, de este modo la dinamo funciona como freno del motor.

Conociendo el rendimiento de la dinamo, la potencia puede ser determinada por vía indirecta midiendo la tensión "V" con un voltímetro y la corriente "I" erogada por la dinamo con un amperímetro. La potencia estará expresada por la fórmula:

$$N = V . I . f$$

En la cual "f" es el rendimiento de la máquina eléctrica.

La determinación de la potencia por vía directa se efectúa por el sistema de la dinamo "a cuna".

El estator de la dinamo está soportado por cojinetes a bolillas colocados en un banco fijo. El árbol del inducido gira sobre cojinetes a bolillas aplicados internamente a la caja del estator. De este modo queda posibilitada la oscilación del estator respecto del inducido. Como es usual, el acoplamiento del inducido al árbol del motor se efectúa por medio de una junta elástica. El estator está provisto de un brazo equilibrado en la extremidad del cual se aplica el peso equilibrante para la determinación de la potencia.

Cuando el inducido gira y la dinamo entrega corriente, el campo de reacción del inducido tiende a arrastrar en rotación al estator, por lo cual para restablecer el equilibrio es necesario agregar un peso conveniente en la extremidad del brazo.

El cálculo de la potencia se efectúa recurriendo a fórmulas ad-hoc. La variación de la resistencia de frenaje se obtiene variando la excitación de la dinamo por medio de un reóstato, aumentando la exitación aumenta la corriente entregada, crece la reacción del inducido y consecuentemente la acción frenante por parte de la dinamo.

La corriente generada por la dinamo es absorbida por grupos de resistencias regulables, por cuya causa es posible disponer de una amplia variación de la carga en el circuito externo y consecuentemente de una vasta gama de resistencias frenantes.

BANCOS DE PRUEBA HIDRAULICOS

Mientras con el freno de Prony o freno mecánico la potencia del motor es absorbida por la resistencia del rozamiento, en un freno dinamométrico hidráulico la potencia es absorbida por la resistencia opuesta por agua a ponerse en movimiento vorticoso o turbulento.

Los frenos dinamométricos hidráulicos están constituidos básicamente por un estator o caja estanca llena de agua, dentro de la cual puede girar una rueda a paletas (turbina) conectada al motor, cuya potencia se quiere medir.

Se entiende que tanto el estator como la turbina están provistas de paletas convenientemente dispuestas unas frente a otras de modo tal de obligar al agua a ponerse en movimiento vorticoso, que es lo que absorberá la energía entregada por el motor.

El estator o elemento fijo está montado en una caja estanca soportada por cojinetes a bolillas colocados en bancadas fijas. La turbina —interna al estator— también puede girar sobre cojinetes a bolillas. Sobre dos caras de la turbina y del estator se han practicado cavidades con secciones semielípticas bordeadas éstas por paletas radiales inclinadas. La caja externa del estator está provista por un brazo, al cual se le pueden aplicar pesos equilibrantes.

Cuando se pone en marcha el motor, éste hace girar la turbina o rotor interno, el agua contenida en las cavidades es lanzada por la fuerza centrífuga hacia el exterior y penetra en esta forma desde la periferia en las cavidades del estator. Las recorre desde el exterior hacia el interior y reingresa con velocidad disminuida en las cavidades del rotor por la parte más cercana al eje del mismo.

A motor detenido, el brazo equilibrante del estator permanece horizontal, pero cuando el motor está en movimiento la acción de la corriente fluida del agua contra las cavidades del estator provoca la rotación de este último y en consecuencia, para restablecer el equilibrio hay que colocar pesos en la extremidad del brazo del estator. En condiciones de equilibrio la cupla motriz entregada por el motor (que tiende

En los tres dibujos se pueden apreciar las tres normas más importantes según las cuales se miden las potencias de los motores. En 1 vemos el método alemán DIN (motor con todos sus accesorios, tal como funciona colocado en el auto. En 2 el sistema italiano CUNA (motor sin filtro de aire ni silenciador de escape) y finalmente en 3 la popular norma norteamericana SAE (motor casi sin ningún accesorio).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

a hacer girar el estator) iguala la cupla producida por el peso equilibrante y la potencia desarrollada por el motor es absorbida por la resistencia opuesta por el agua a asumir el movimiento turbulento descripto.

La variación de la carga del motor, esto es la mayor o menor acción frenante, es obtenida por medio del movimiento de dos "semicajas", que pueden ser acercadas o alejadas dejando inactivas un número menor o mayor de cavidades y variando así la resistencia a la rotación del rotor.

COMO SE MIDE LA POTENCIA EN LA PRACTICA

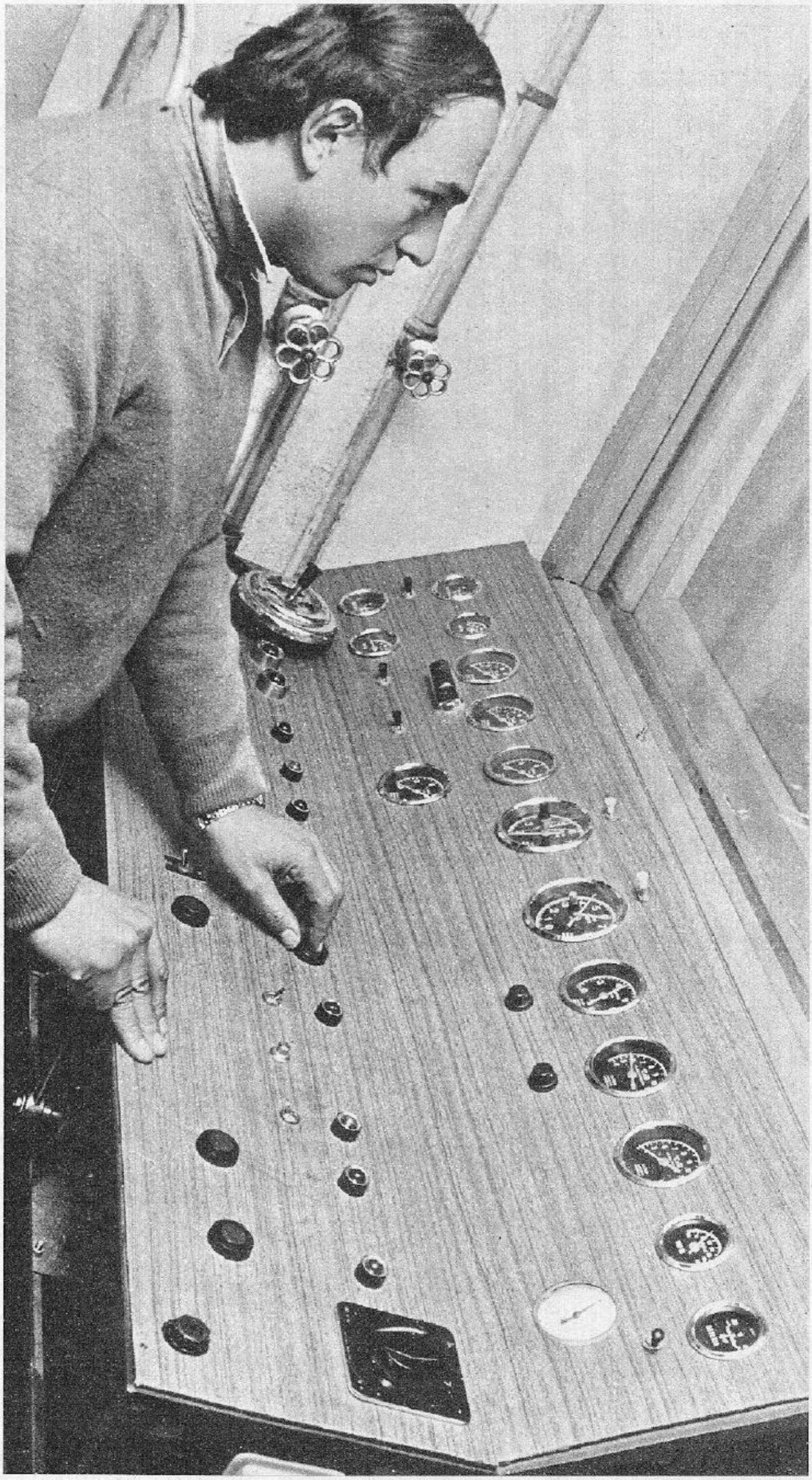
Se calcula fácilmente. Conociendo la cupla que frena el motor, conociendo la velocidad a la que gira el motor (r.p.m.) ya está hecho. Pues cupla por velocidad angular (r.p.m.) es igual a potencia.

En los bancos de prueba es usual efectuar la lectura en forma directa en lo que todos conocemos como balanza (la popular Bianchi). En su defecto, marca la carga equilibrante, y de ahí hay que hacer el cálculo, pero en general la lectura se hace en la balanza con la posibilidad de medir hasta con gramos. Ejemplo: 20 kg de balanza multiplicados por 7.000 r.p.m., da un resultado de 140 HP (20 × 7.000) sin corrección.

¿Cómo se corrige la potencia? Empecemos por especificar que hay normas básicas para llegar a la cifra de potencia, las más utilizadas son las normas DIN y SAE, además de estas dos, existen varias otras que se diferencian de las nombradas por algunos pequeños detalles.

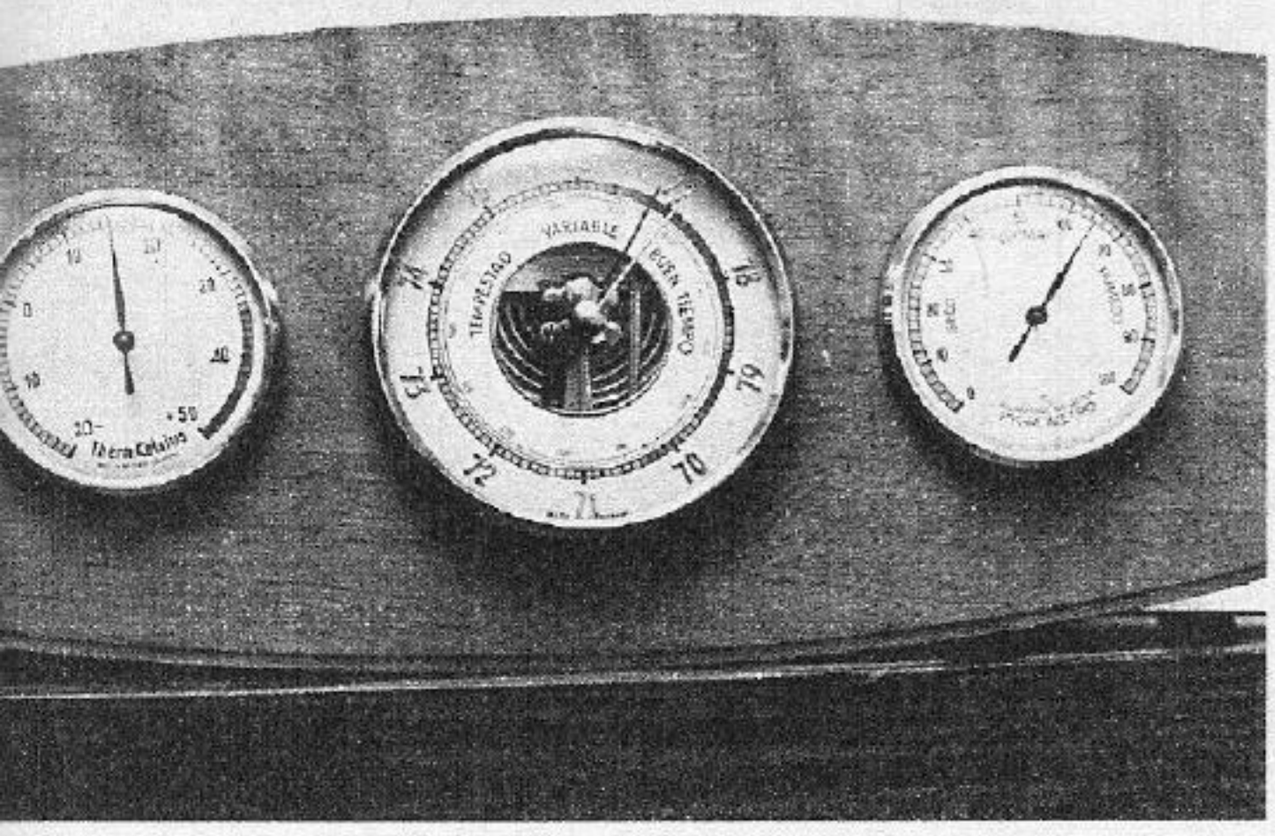
Los HP-SAE son tomados sin filtro de aire, sin ventilador, sin bomba de agua ni silenciador de escape. Elementos que restan potencia final en un 5 % aproximadamente. En tanto los HP-DIN son leídos con ventilador, con alternador, con bomba de agua, con filtro de aire, etc., o sea que son mucho más reales que los otros pues los motores puestos sobre el automóvil funcionan con todos esos elementos.

Las normas DIN (Deutsche Industrie Normen) exigen un ambiente en el recinto de pruebas que tengan 760 mm de presión atmosférica, 20°C de temperatura y 50 % de humedad relativa. En base a esto existe una tabla de corrección igual que para la potencia bajo normas SAE que en lugar de 20°C exige 15,5°C.



El equipo completo. El motor fijado a la cama, la que tiene la particularidad de regular la altura y la inclinación para poder fijar cualquier tipo de motor. Un cardán común sirve de conexión con el banco de pruebas.

Un termómetro, un barómetro y un higrómetro. Tres instrumentos indispensables para hacer las conexiones de presión, temperatura y humedad ambiente para el cálculo de la potencia corregida.



Tomemos como base estas cifras para ejemplificar este asunto de la corrección. Si logramos que a balanza nos marque 20 kg a 7.000 r.p.m. de motor, tendremos 140 HP. Pero si tenemos 760 mm de presión, 75 % de humedad y 25° de temperatura, habrá que recurrir a la tabla de corrección confeccionada a esos efectos. Ella nos marcará una diferencia de un 4 % a favor (coeficiente 1,04), lo que llevará la potencia una vez corregida a 145,6 HP. Pero también puede suceder a la inversa, que una vez consultada la tabla el coeficiente sea inferior a 1. Otro ejemplo: si tenemos 763 mm de presión, 0° de temperatura y 80 % de humedad, el factor será de 0,974 y la potencia real será de 136,3 HP en lugar de 140 HP como acusaba la báscula.

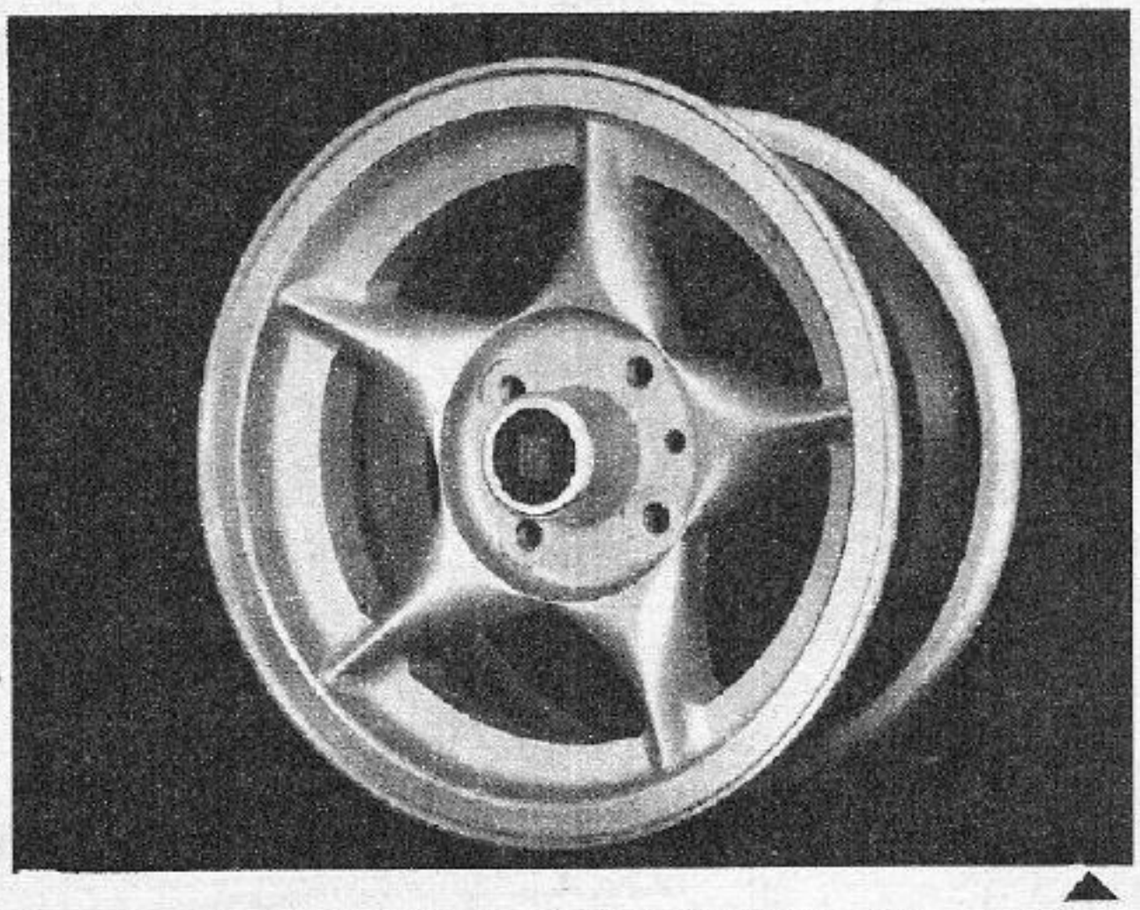
Esto se debe a que los cambios de temperatura influyen en la carburación y en la admisión en general, que depende de factores de presión, temperatura y cantidad de agua en la atmósfera, para que las cifras sean disímiles a las que se leen. Por eso es que generalmente se busca que las condiciones en los recintos donde están los bancos de prueba tengan el "ambiente" ideal que las normas SAE o DIN exigen.

¿Para qué sirven? Para un millón de cosas. Entre otras, para saber en qué régimen está la potencia máxima, y de esa manera trazar la curva y buscar las relaciones de caja ideales para aprovechar todos los HP de que el motor dispone. Para buscar la carburación ideal cambiando gicleurs y venturis hasta lograr el máximo rendimiento. Para la puesta a punto de distribución y encendido. Para probar elementos, como múltiples de admisión y escape de distinta conformación y analizar su rendimiento...

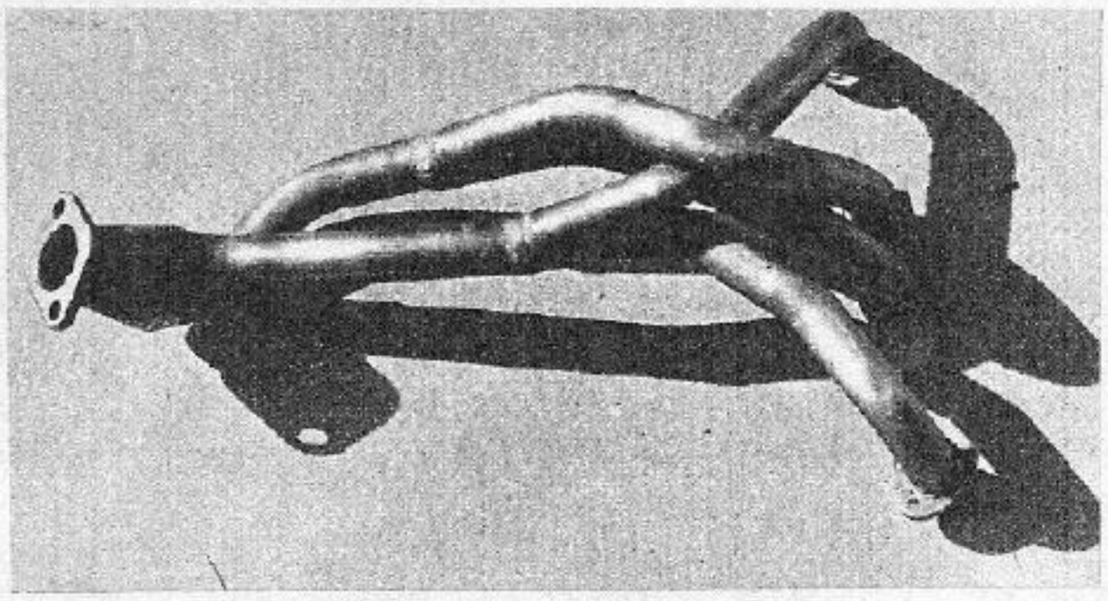
En fin, en rasgos generales suponemos que a partir de hoy usted sabrá algo más acerca de los bancos de prueba, pese a esta charla bastante informal.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

la vidriera de corsa

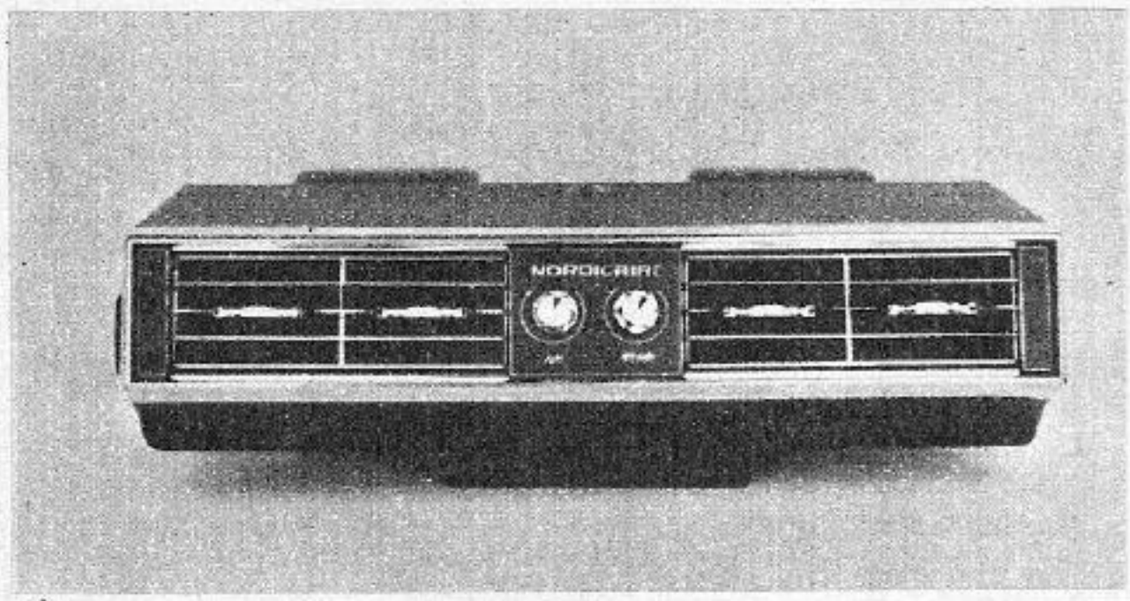


Múltiple especial para mejorar la performance en el Fiat 128. Ultima novedad en Cañossilen RG, Córdoba 5672, Capital.



Llantas de aleación liviana de 13" x 6"/6½". Fabrica y vende Ruedas Argentinas, en Juan A. García 1130, Capital.



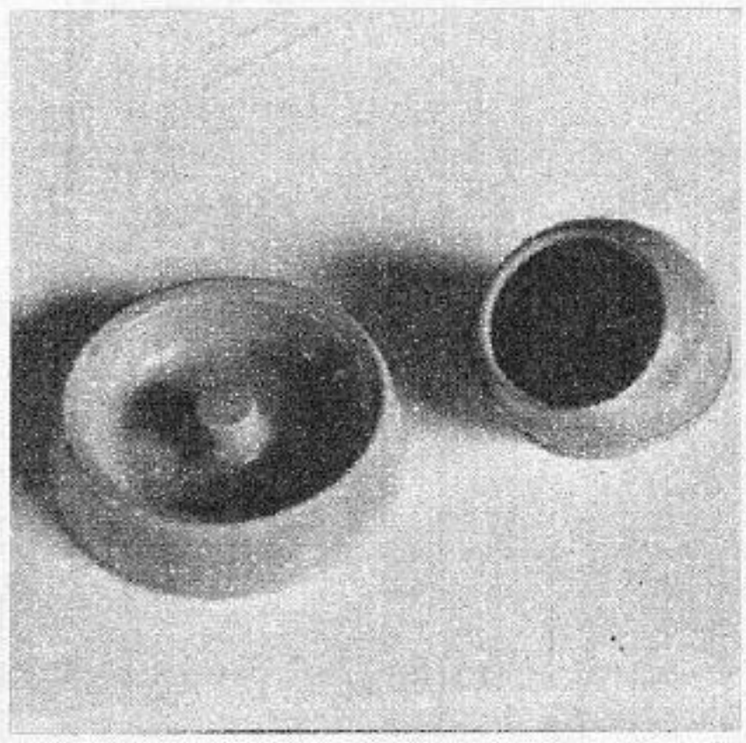


Acondicionadores de aire para automóviles Nordic, ahora con planes de invierno, en 10 cuotas incluida su colocación por el equipo de expertos de E. Martins e hijo. Importador y representante exclusivo de Lock S.A.I.C., Posadas 1209, Capital.

Buzo para competición antiflama, marca Simpson (inglés) con ropa interior, medias, capucha y guantes. Hay también de otras marcas. Andrew's Racing Parts, Avda. del Libertador 8884, Capital.

Para el autoturista y para todo viajero: Guía Hotelera y de Turismo, un tomo de casi un millar de páginas con todos los hoteles de Argentina y países limítrofes (también Perú). En los principales kioscos y en Bartolomé Mitre 1225, of. 208, Capital; Mitre 75, Paraná; Gral. Paz 120, 8º A, Córdoba; Calle 7 Nº 8875, Fisherton, Rosario, y Pje. Esteban de Luca 1872, Tucumán. El precio es de $ 15.





Ceniceros de chapa esmaltada en vistosos colores. Muy funcionales. Claudia Boutique, Paraguay 847. El esferoide vale $ 10,50 y el otro $ 8,50.

¿POR QUE NO G.2 «C»?

Con casi treinta autos y sus respectivos pilotos dispuestos a correr, la clase mayor de la categoría G.2 duerme -injustamente- el sueño de los justos, por falta de carreras. Una buena idea de Edreira en cuanto a agrupar a todos los pilotos de la clase, que necesita urgentemente carreras



La carrera de G.2 organizada por el San Isidro Automóvil Club en el Autódromo de Buenos Aires demostró que, a pesar de la ausencia del público en las tribunas, la categoría puede reunir, entre las clases "A" y "B", más de sesenta autos.

¿Y la categoría "C"? ¿Por qué no categoría "C" en autódromos? Entendemos la prohibición para los más grandes de G.2 en ruta abierta, pero no llegamos a darnos cuenta del impedimento para que los autos existentes de la categoría tengan su lugar correspondiente en las carreras de la presente temporada. Porque según el calendario, quedan nueve carreras a disputarse y —si se disputan— habría —mejor dicho hay— más de veinte autos de la categoría grande dispuestos para cualquiera de esas carreras.

Vicente Edreira estuvo con nosotros, luego de haber ganado en el "Panorámico" de San Luis su categoría —la grande, por supuesto— el domingo 13 de junio. Edreira campeón zonal de la regional 11 (1970) luego de haber ganado en Gral. Roca, Allen, Bariloche, otra vez Gral. Roca, Concordia y nuevamene Allen, ha tomado la iniciativa en cuanto a agrupar a todos los pilotos de la categoría "C" acogidos al reglamento de G.2, en el sentido de darle a la clase, o mejor dicho a los pilotos que en ella militan un verdadero carácter de asociación cuyos miembros se comprometerían a estar presentes en cada carrera futura.

Un detallado rol acumulado por Chiquito Edreira nos da los siguientes nombres: de Buenos Aires, Serafini, Russo, Mouras, D'Agnilo, Santonocito, Larry, Lizebiche, Winograd, Pagliere y Edreira reunirían sus diez autos. Entre Mendoza, San Juan y San Luis se reunirían 12 Torinos, más una cupé Dodge y un Chevrolet listos para largar en G.2.

De Entre Ríos, Gotte con Torino y el Falcon de Iglesias. De Río Negro, Laino, subcampeón zonal. Edreira conversó la posible asociación con Serafini y Palma, piloto sanjuanino, descontando la total adhesión de todos aquellos que, sumando los casi treinta autos que actualmente esperan pacientemente que tanto organizadores como los entes que dirigen nuestro automovilismo los recuerden.

Para prueba basta una carrera, porque un botón no es prueba de nada. En la disputada en el Panorámico puntano, el día de la carrera se recaudaron $ 3.500.000 de los de antes, sin contar lo recaudado en clasificación, a la que asistió la misma cantidad de público. En cuanto al aspecto económico, vale la muestra.

Espectáculo. En un segundo, cinco autos. Una carrera peleada hasta el final, en la que se superó en 12 kilómetros/hora el récord de vuelta del año anterior, y en la que el promedio general también superó por mucho al mismo récord anterior. San Luis tuvo de lo bueno el 13 de junio.

En un momento en que la mayor parte de nuestras categorías —incluso las más importantes; recordar Rafaela SP, suspendida— adolecen de un déficit de parque crítico, una subdivisión de G.2 como la clase "C" está dispuesta a presentar no menos de veinte autos, algunos de los cuales deben corregir detalles de forma para quedar encuadrados dentro del reglamento, detalles de mínima importancia factibles de solucionarse fácilmente.

Es realmente penoso que, habiendo autos, no haya carreras. Tan penoso casi como su inversa: habiendo carreras, no haya autos.

De manera que todos aquellos que —figuren o no en la lista precedente— tengan el auto y las ganas de anotarse en todas, pueden dirigirse a Vicente Edreira (Güemes 45, Avellaneda. 22-7252); a Juan Carlos Palma (Gral. Acha 308, San Juan. T. E. 2848) o a Jorge Serafini (Harosteguy 85, Las Flores) quienes informarán más ampliamente respecto a la formación de esta Agrupación de Pilotos de Turismo G.2 "C", entidad todavía en cierne pero que persigue como único fin la unidad total de la clase y la participación en el mayor número de carreras posible. Por de pronto, Marcos Pagliere, presidente del A. C. Las Flores, quiere organizar una carrera para la categoría en la última semana de Julio, prevista según el calendario pero excluyendo a la clase mayor.

La idea de Chiquito Edreira es excelente. El apoyo de Serafini y Palma, inapreciable. Pero la palabra la deben dar todos aquellos que teniendo autos y estando dispuestos a correr no tienen carreras, además de la palabra de los organizadores.

G. M. S.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

AUTO CROSS EN VILLA GESELL



Por primera vez en nuestro país se lleva a cabo una competencia "todo terreno". Se hará en Villa Gesell y ya se han inscripto 30 vehículos de los más diversos tipos

Siguiendo los dictados de la moda automovilística que indica como de gran auge en EE. UU., Inglaterra y Francia una nueva modalidad deportiva llamada "auto-cross", algunos aficionados de Villa Gesell, nucleados en la Comisión Pro Creación del Villa Gesell Automóvil Club, han decidido organizar la "Primera Carrera Médanos de Villa Gesell", reservada a cualquier tipo de vehículo ("excepto camiones y orugas y no serán aceptados híbridos e injertos") que reúna condiciones mínimas de seguridad y performance, el día 11 de julio próximo. Los competidores deberán recorrer un circuito de 25 kilómetros de extensión en tres oportunidades. El trazado incluye 3 kilómetros sobre la playa, una buena parte sobre médanos sin fijar y el resto por senderos en medio de cerrada vegetación. Uno de los atractivos que tendrá la competencia ha de ser, sin duda, la participación de los Buggy de Varela y el Burro Buggy de Máximo Aldunate, Citroën Mehari, etcétera... Hasta el momento de escriibr esta nota los organizadores habían recibido treinta solicitudes de inscripción, entre las cuales se encuentran anotados Jeep IKA, Willys, Gladiator y una Estanciera doble tracción. También se esperan las anotaciones de varios Land Rover que, a no dudarlo, se constituirán en grandes favoritos de la competencia.

El reglamento particular de la prueba especifica que "no se aceptarán automóviles sin carrocería de fábrica, y en caso de tratarse de carrocerías prototipos, deberán poseer, por lo menos, jaula interna antivuelco de tubos de acero de 1 pulgada como mínimo, techo, parabrisas de vidrio inastillable o plexiglás, luneta trasera del mismo material y puertas con cierre de seguridad. El resto de la preparación es libre".

El registro de inscripciones permanecerá abierto hasta la 0 hora del día 6 de julio de 1971 y el importe de la inscripción es de $ 20,00 (Ley 18188), recibiéndose las mismas en Avda. 3 entre 105 y 106 de Villa Gesell (Sr. Guillermo Lastra) y en Triunvirato 4199, Capital Federal (Tel. 51-5044).

La competencia se largará el domingo 11 de julio sobre la avenida 3 de Villa Gesell y el sistema a utilizar será del tipo Le Mans. La ruta estará marcada en todo su recorrido por varas de madera, y los organizadores han dispuesto un operativo de seguridad que abarca varios Land-Rover doble tracción equipados con radioteléfonos, ambulancias y bomberos, que darán la mayor seguridad y seriedad a la competencia.

Indudablemente, la carrera "Médanos de Villa Gesell" está camino de constituirse en una carrera insólita, pero que por vez primera se lleva a cabo en nuestro país.

HAMZA & CEFFAK

Ahora viaje tanto como Marco Polo.

El Clan Braniff eliminó las diferencias.

El Clan dijo: "Acabemos con esta farsa."

"Hagamos un Crediclan que incluya el avión, los hoteles, tours, alquiler de autos y hasta las comidas".

"Y que se otorgue de hoy para mañana. ¡Abajo con la burocracia!", bramó el Clan.

el Clan Braniff

El mejor trabajo del mundo o la mejor forma de ser pasajero.

Cambie ideas con su Agente de Viajes IATA.

Braniff International

121444AR ABRIL BAIRES JUNIO 1971 15.30

ULTIMAS NOTICIAS PARA ''PARABRISAS CORSA''

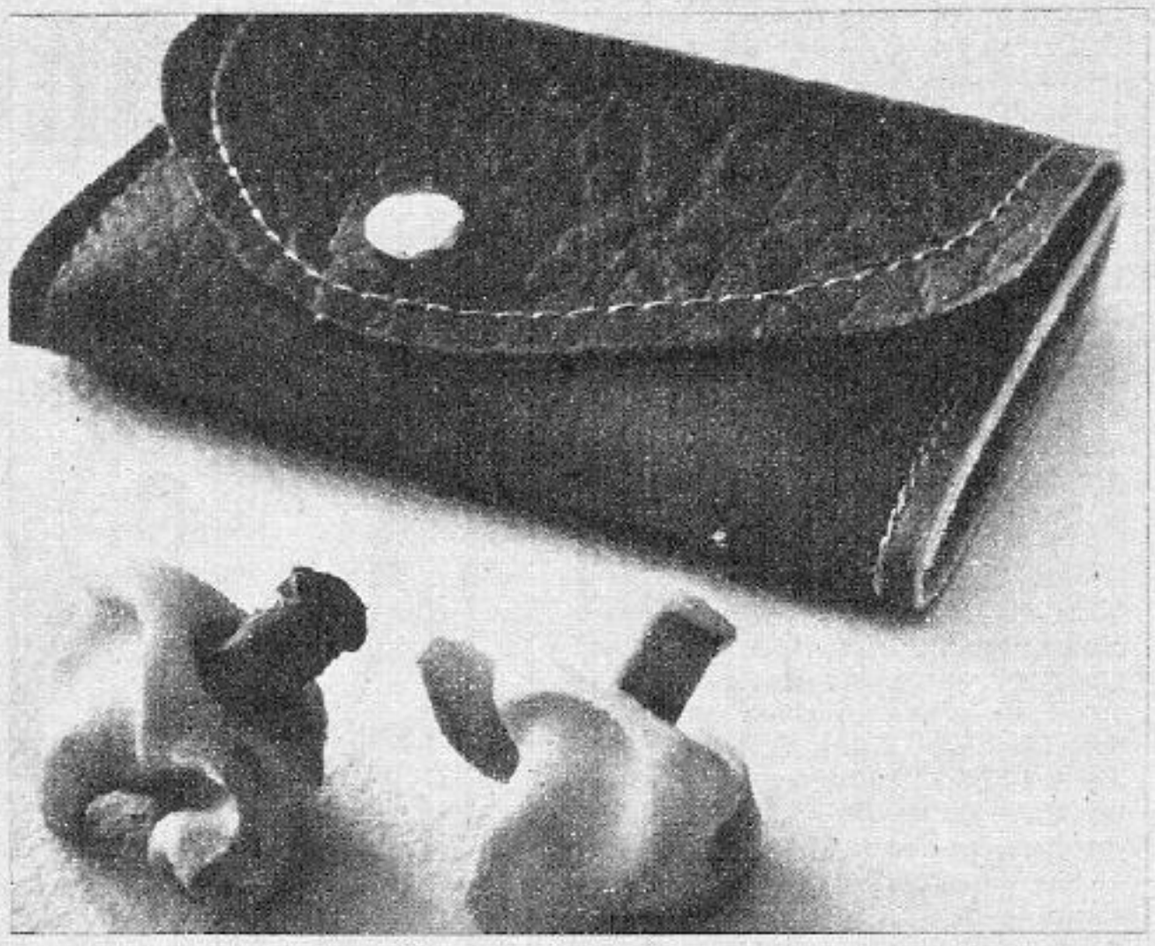
actualidad in

INGLATERRA: Acaba de salir de la línea de montaje —todavía está fresquito— el MGB número 250.000. Desde que comenzó a fabricarse la serie "B" hasta el presente, nada menos que un cuarto de millón de los populares sport ingleses ha inundado todos los mercados del mundo. Cabe destacar que el éxito acompañó desde su nacimiento a la serie "B"; U.S.A. se trasformó en uno de los principales mercados de absorción y —sin duda alguna— contribuyó indirectamente —no tan indirectamente, ¿no?— a favorecer el buen negocio de BMC. El record en la producción MG se batió durante 1970; a lo largo de ese año se construyeron 36.106 unidades, de las cuales 28.799 fueron exportadas. Del total de 250.000 autos, 171.228 resultaron ser versiones abiertas y 78.772 versiones cerradas GT.



USA: Aburrido de meterse los dedos en los oídos, algún inteligente personaje de General Electric Company inventó estos prácticos tapones para orejas a base de siliconas. La ventaja de este adminículo radica en su capacidad de adaptarse a cualquier oído, dada su permanente elasticidad. Y su uso no hace más que silenciar el ruido extremo al que se ven sometidos operarios de grandes plantas fabriles, aeropuertos y cualquier otro lugar donde el ruido supere los niveles lógicos estimados por General Electric Medical Development Operation.

Lo que nadie pensó todavía es que este ingenioso tapón evita la molestia de enjabonarse las orejas todas las mañanas, especialmente cuando hace frío...



SURTIDO FROM ENGLAND

La Associated Engineering ha negociado un acuerdo con Joseph Lucas Ltd., para que esta última le produzca el sistema eléctrico de inyección AE-Brico. La Lucas se convertira de este modo en concesionaria y se reservará el derecho de suministrar el sistema AE-Brico a los fabricantes de autos del Reino Unido. El sistema mencionado es utilizado en la actualidad sobre el motor Aston Martin 6 cilindros; se asegura que con él se consigue una reducción de hasta el 20 % en el consumo de combustible y un rendimiento mucho más satisfactorio en todas las marchas.

BRANDS HATCH organizará el 28 de agosto del año próximo la carrera automovilística más costosa jamás celebrada en Europa. Bautizada con el nombre de Rothmans 50.000, la competencia constituirá un evento único en el sentido de que en la misma podrán participar indistintamente autos con motor convencional o con turbina. La Rothmans 50.000 incorporará en su trazado más de 120 curvas, extendiéndose hasta cubrir 500 km, lo cual obligará a paradas forzosas de reabastecimiento. Durante todo el mes de junio se efectuaron las pruebas de clasificación, de las que saldrán —todavía no se conocen los nombres— los 30 pilotos más rápidos que correrán la carrera. Se estima que además del asunto pilotos, varias empresas proyectan construir vehículos especiales para la carrera. Entre ellas, McLaren, que inscribirá uno de sus CanAm más otro especial.

ROLLS ROYCE ha introducido una nueva y más potente versión de su modelo convertible dos puertas, que responde al poco británico nombre de "Corniche". Es más: intrigados por el nombre "Corniche", decidimos hacer una encuesta interna para saber qué sugería a cada uno la

http://lasrevistasdeblauro.wordpress.com

nternacional

FRANCIA: Recientemente ha sido presentada en París la nueva rural Peugeot 504, nacida en tres versiones: Familiar, Break y Comercial. Se entrega con cuatro tipos de motor: un naftero de dos litros que salió hace pocos meses en Francia para equipar las Berlinas 504 y que actualmente equipa a la Familiar y la Break; un naftero de 1.796 cm³ para la Comercial y dos motores diesel (2.112 y 1.948 cm³) para la Familiar y para la Comercial.

En todos los casos, los frenos delanteros son a disco y los traseros a tambor, comandados a través de un servofreno a depresión.

La capacidad de carga de cualquiera de las versiones oscila entre 640 y 670 kg. Las rurales Peugeot tienen una capacidad de remolque de 1.300 kg a 80 km/h y pueden arrancar con remolque venciendo una pendiente de hasta un 13 %.

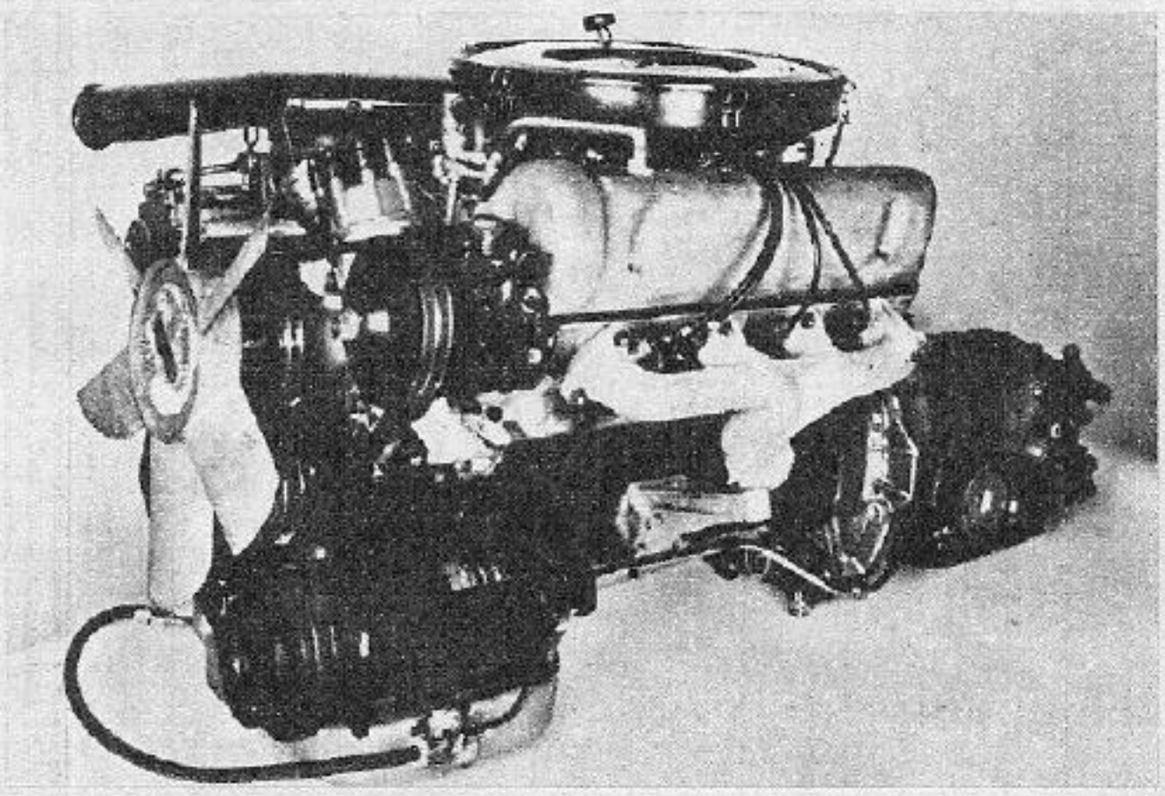
Es necesario destacar que todas las rurales Peugeot, contrariamente a otras rurales, son vehículos especialmente diseñados para cada uso. Se trata de un casco totalmente diferente del de su similar Berlina, siendo diferente la distancia entre ejes (2,90 contra 2,74 m de la Berlina) como así también la trocha trasera (1,36 contra 1,33 m). Al respecto conviene aclarar que no hay en la República Argentina planes definidos para su fabricación.



ALEMANIA: En el salón del automóvil de Amsterdam, Daimler Benz presentó su nuevo motor V-8 de 3½ litros y 200 HP que equipa a los modelos 280 SE y 280 SEL.

Las características fundamentales del motor V-8 son las siguientes:

Cantidad de cilindros	8
Disposición de válvulas ..	a la cabeza.
Arboles de levas	2 a la cabeza, uno por hilera de cilindros.
Potencia máxima	200 HP a 5.800 rpm.
Diámetro y carrera	92 x 65,8 mm.
Relación de compresión ..	9,5 : 1.
Par motor máximo	32 mkg a 4.200 rpm.
Alimentación	inyección electrónica Bosch.
Refrigeración	por agua.



palabrita. He aquí las respuestas: **Figueras:** "animal parecido a una mulita". **Pérez Balbi:** "animalito de campo, pero así de chiquito". **Sopeña:** "variante de cornudo". **Fresco:** "fruto con espinas". **Sánchez Ortega:** "monumento en Italia". **Mártire:** también "variante de cornudo". **Sorkin:** "sombrero militar exótico". **Gonzalito:** "un pájaro". **Albornoz:** no le sugiere nada. **Bergandi:** "instrumento musical parecido a la gaita". **Neira:** "un pescadito". **Dondo:** "pájaro centroamericano con plumas verdes y amarillas". **Vilma Rueda:** "cuernos". **Lema:** "un gaucho". **Giovanetti:** "una corneta" Un ocasional visitante, **Massouh**, aseguró que se trataba de "un animalito del Gran Cañón del Colorado que persigue liebres, pero como no encuentra liebres ha sido bautizado con el nombre de **Corniche**".

Claro que el legítimo Corniche no es más que un Rolls Royce que suplanta en la línea de producción al convertible Silver Shadow y al Bentley "T". El aspecto general del Corniche es bastante deportivo; será puesto en venta con la marca Rolls o Bentley, indistintamente. Aunque parezca mentira —o aunque los cráneos de CORSA crean otras cosas— el nombre "Corniche" ya fue utilizado anteriormente para un modelo especial de Bentley Mark V, construido en 1939 y destruido por una bomba —alemana, se presume— durante la guerra. Una historia casi tan triste como la de la Rombastic-cuts Motor Works.

Los autos serán realizados a nivel artesanal y carrozados por H. J. Mullinar Park Ward. Montarán un motor V-8 de 6,7 litros. Suspensiones independientes, trasmisión automática, interior climatizado y todos los chiches típicos posibles de hallar siempre en un Rolls Royce, pero nunca en un Corniche.

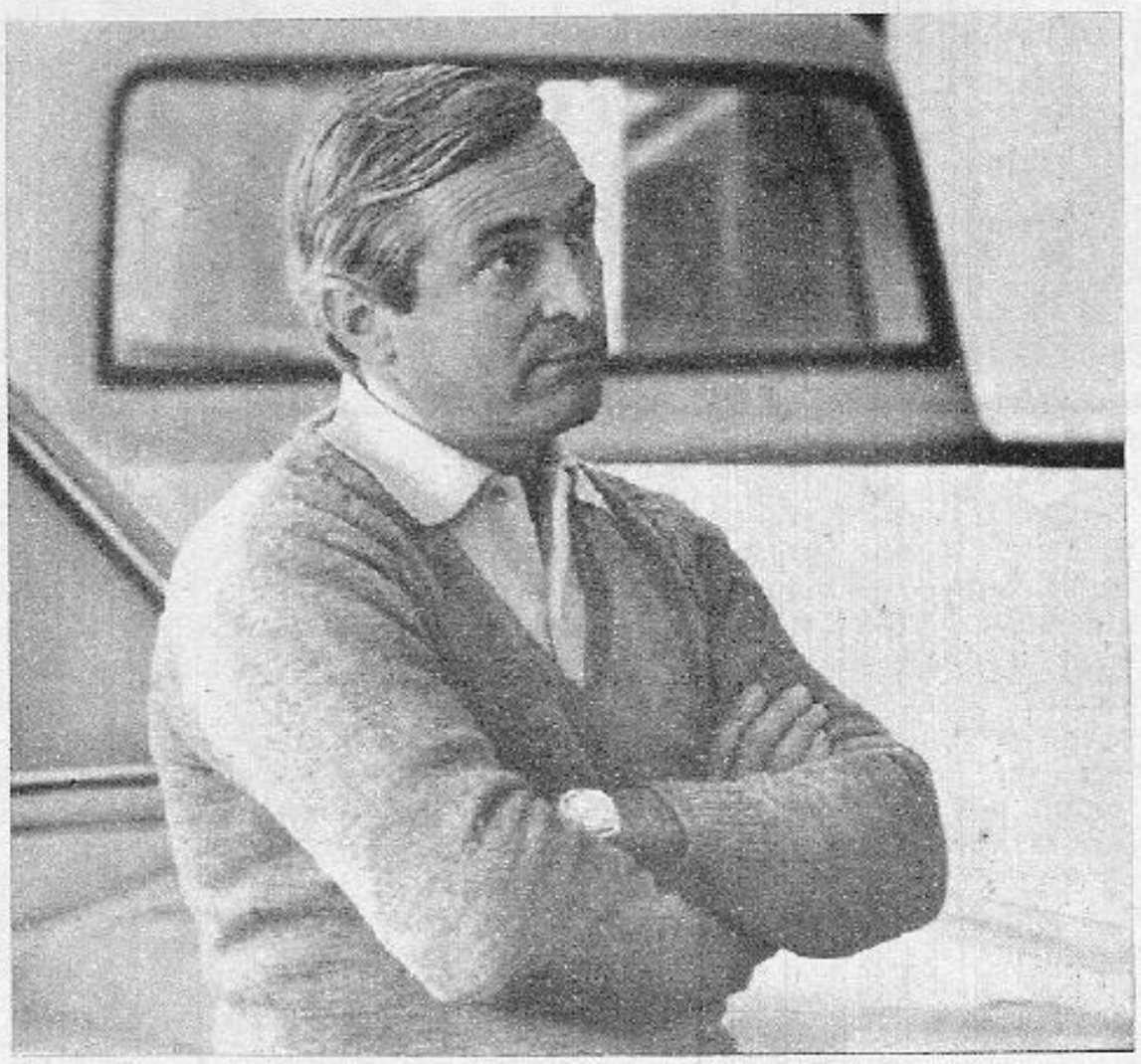
Un matrimonio de apariencia indestructible se deshace: Cacho Matías-Ford. Los argumentos de una de las partes son contundentes: falta total de apoyo, de la otra parte, a un tenaz esfuerzo



SE DIVORCIA

Mirá, lo siento mucho, pero no voy a correr nunca más una carrera hasta que no cambie la política de la Comisión de Concesionarios." Esto es lo que nos dijo Cacho Matías, apenas traspusimos el umbral de su local de Tigre. Hace muy poco tiempo él mismo nos había declarado su disconformidad con respecto al poco apoyo que la gente de la marca le prestaba; no obstante ello, siguió corriendo en todas hasta que, observando la lista de inscriptos para el Gran Premio, notamos su ausencia. Esto nos resultó muy sugestivo, ya que en este tipo de carreras es donde él tiene más chance.

—Al Gran Premio no fui, porque decidí poner punto final a una situación que a mi entender es muy injusta. Siempre fui hombre de Ford, porque soy de los que llevan la marca en el alma. En la nueva categoría fui el primero que salí a correr con un Falcon; experimentamos con el auto desde la primera hora, hasta conseguir solucionar los problemitas que se iban presentando, y lograr hacer un auto competitivo, todo esto a pulmón, porque las dos o tres publicidades que vos ves pintadas en el auto, no son pagas en dinero, sino con los productos que representan. Pero tal parece que todos los sacrificios que uno hace no tienen ningún valor para determinada gente."



—¿Cuál es el motivo específico por el cual dejás de correr con Ford?

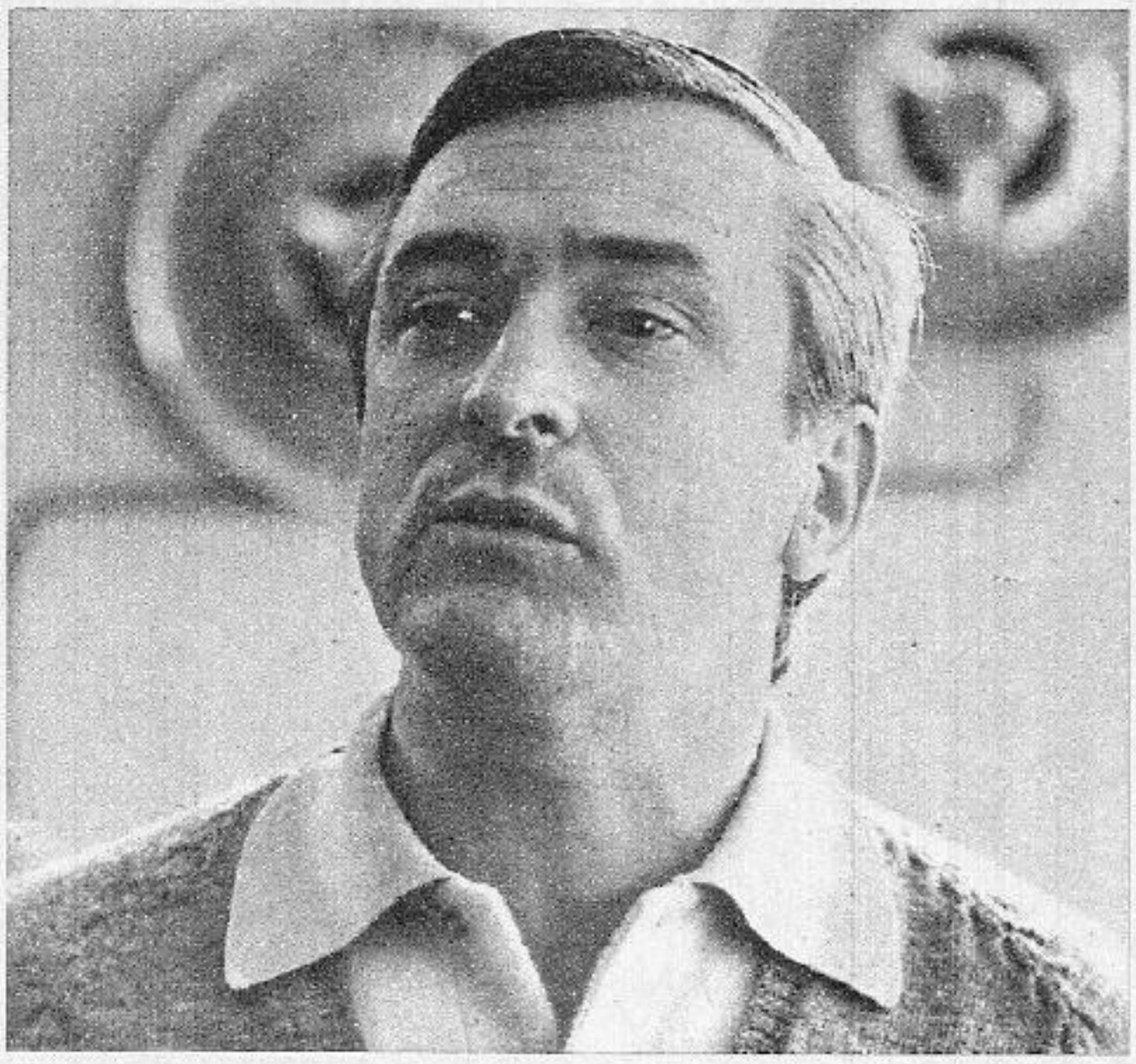
—Pocos días antes del Gran Premio fui a Pacheco, porque necesitaba que me cepillaran una tapa de cilindros. Lo vi a Meres y él me dijo que no podía hacer nada sin consultar antes con Cavallini. Hablé con él, y la respuesta fue negativa; cansado ya entonces de tanta mala voluntad, dije basta. Te imaginarás que estoy que me muero por correr, pero alguna vez tenía que terminar esto. El motivo es por una persona únicamente, porque quiero que quede bien aclarado que del resto de la gente de fábrica no tengo nada que decir. No comprendo cómo los

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





CACHO MATIAS



concesionarios no se dan cuenta; evidentemente, hay algo que no funciona, porque, como recordarán, no soy el único que tuve problemas; anteriormente, Galbato, Casá, Faccini, Dana, Feijoó, y algún otro los tuvieron también.

La separación es evidentemente una lástima. Por un lado echará por la borda todo lo experimentado por Matías, que había comenzado o tomarle la mano al siete bancadas; y por otro dejará a Ford sin uno de sus pilotos más luchadores; de esos que están en todas aunque haya que recorrer dos mil kilómetros para ir a correr un domingo.

—Lo más lamentable de esto, es que la única que se perjudica es la marca. No me cabe ninguna duda de que el Falcon es el mejor auto para la categoría. Si los que experimentamos tuviéramos el apoyo necesario, podríamos estar ganando todos los domingos. Sucede que hacer todo a pulmón te detiene, porque no hay bolsillo que aguante. Desde que yo comencé a correr con el Falcon, lo único que obtuve de la Comisión, fue que me vendieran con descuento el casco y un block. No se trata de que te regalen todo; simplemente, lo menos que podés pedir, es que reconozcan tu trabajo y tus sacrificios. Al fin y al cabo, cuando corre bien Matías, también corre bien Ford.

—¿Tenés algo pensado? ¿Pensás cambiar de marca?

—Me dolería muchísimo correr con otra marca, pero si a alguien le interesan los puntos que tengo en el Campeonato, y me da un auto para correr, lo haría. Por mi parte, si la situación con Ford no cambia, estoy decidido a no correr más; liquidaré todos los fierros, y a otra cosa.

La situación está planteada. Poco importa cuál de las dos partes tiene razón. Simplemente, cabe esperar un arreglo; ojalá los dos den un paso atrás al mismo tiempo. Así, los éxitos de Cacho Matías, seguirán siendo los éxitos de Ford.

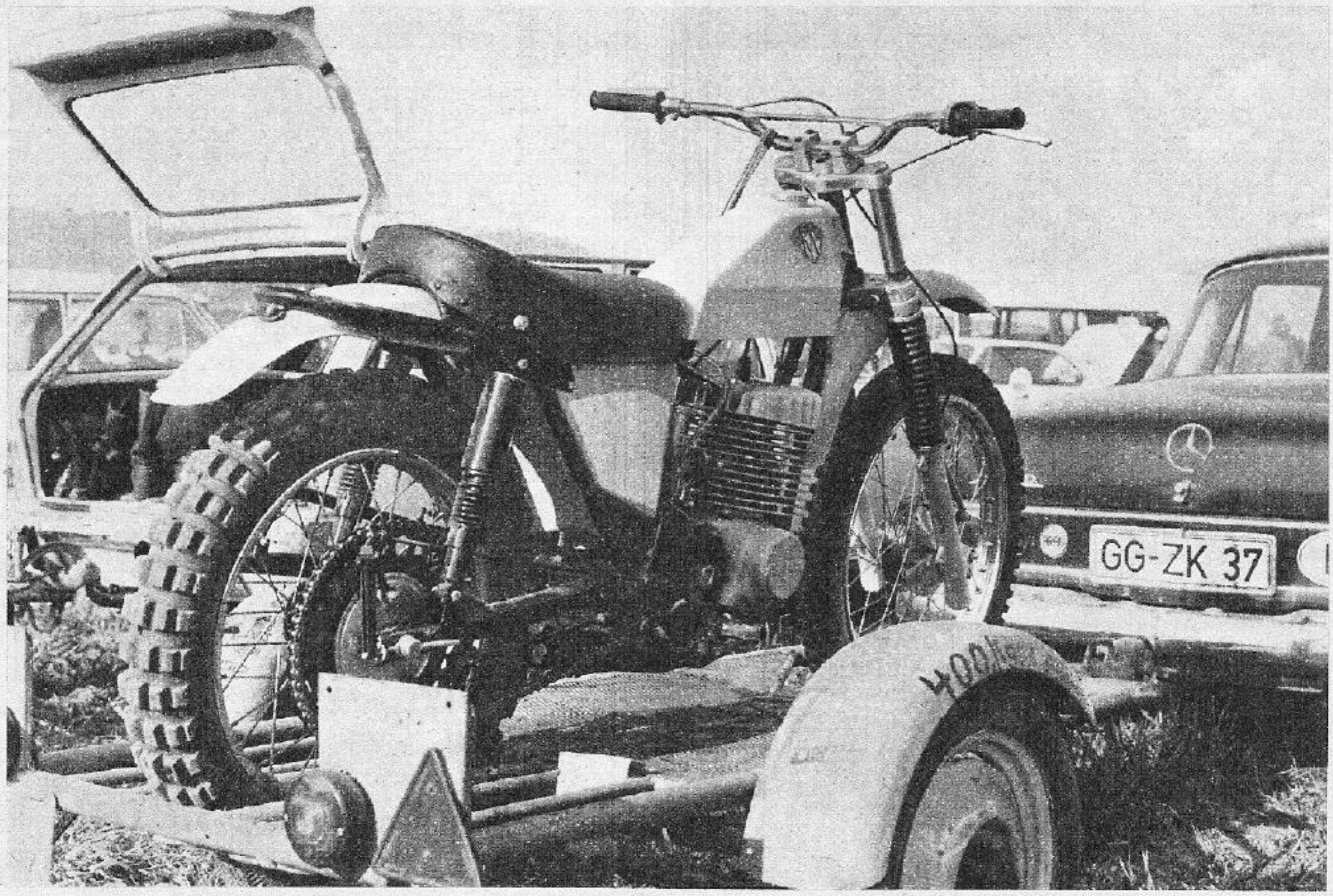


MOTO-CROSS INTERNACIONAL

LA LINEA MAICO

En Alemania la fábrica MAICO provee a los entusiastas del moto-cross una variada gama de modelos para la práctica del deporte a un precio accesible.

El interés por promocionar la categoría 125 cc. a nivel internacional

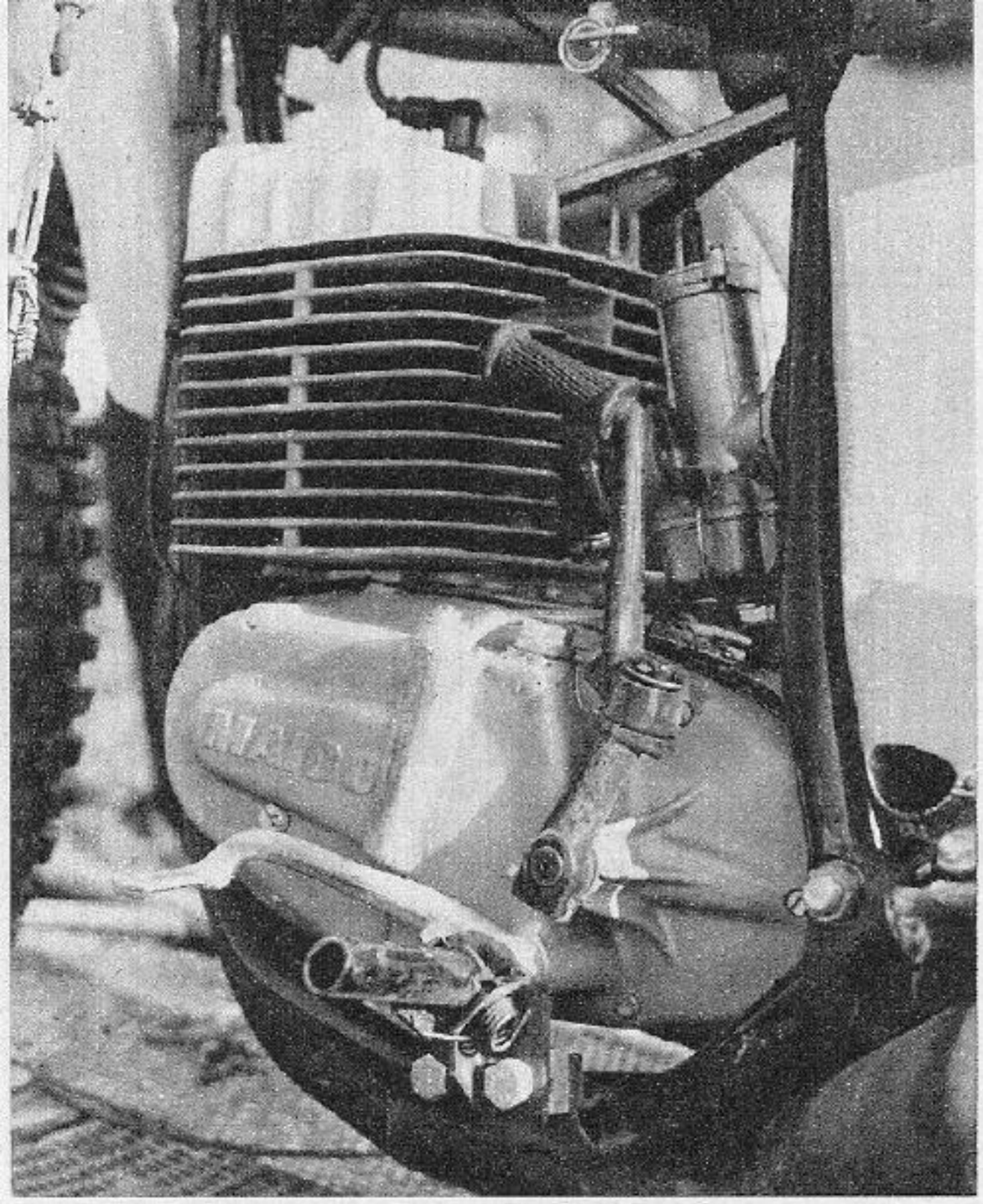


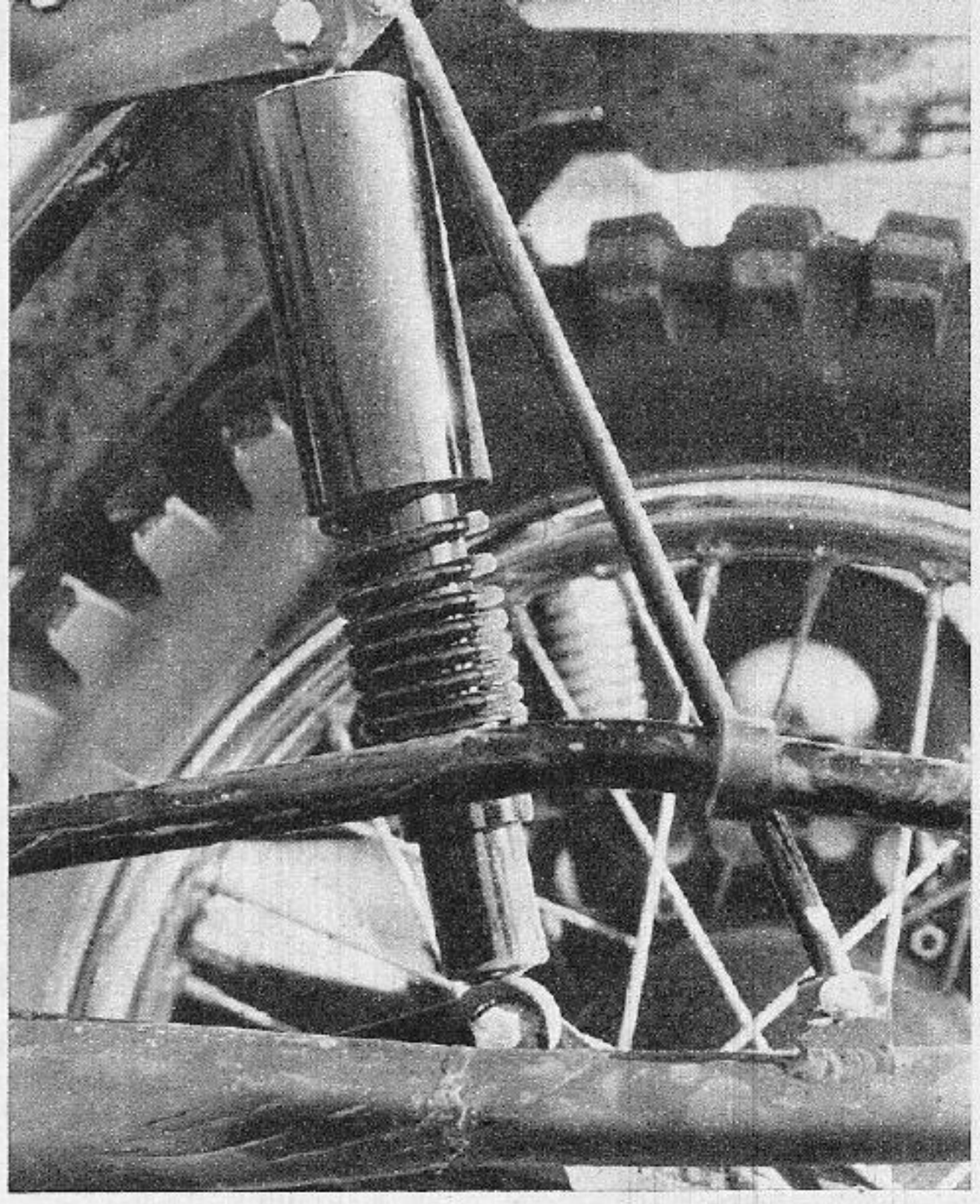
La temporada motociclística que acaba de comenzar en Europa volverá a ser una demostración de que el moto-cross acrecienta día a día su popularidad, tanto entre aquellos que participan en forma activa dentro de la actividad deportiva motociclística como también entre el público. Para esta tendencia hay diversos motivos: los circuitos de MC tienen, a diferencia de las pruebas sobre ruta, montaña o circuito, la ventaja de que el espectador puede ver desde su ubicación grandes partes del circuito de manera que puede apreciar mejor las alternativas de una carrera.

Generosa corona para obtener la desmultiplicación adecuada. Y un conjunto pensado para el moto-cross. Tanque de reducidas dimensiones y diseño original. Horquilla delantera con gran recorrido.

Además de esto, en el MC "ocurre más" sin que por ello los peligros para los pilotos sean mayores. Hay constantemente duelos intensos por las posiciones, y todo el espectáculo tiene algo del show que la gran mayoría va a buscar en este tipo de deporte. Internacionalmente hay en la

→





actualidad solo dos categorías de MC: 250 cm³ y la categoría grande de 350-500 cm³. El campeonato mundial se disputa en 12 carreras para cada una de estas categorías.

Sin embargo, el creciente interés en el MC podría llevar a una extensión de estas categorías. En carreras de carácter nacional pueden competir side-cars y además, lo que es de especial interés, se hacen carreras para motos de 125 cm³.

Si los side-cars llegan alguna vez a tener status internacional es algo que tendrá que verse. De cualquier manera la clase de 125 cm³ tiene grandes perspectivas de alcanzar nominación internacional.

En especial la fábrica Maico, en Pfäffingen, Alemania, se interesa por el futuro del MC. No solo se ha desarrollado una máquina para la clase de 250 cm³, sino también una máquina de 400 cm³ para la clase mayor de medio litro. Además se ha elaborado para redondear el programa la 125 cm³ MC, contando para ello la experiencia de la producción en serie de motos, que es la que lleva en Maico el peso del negocio.

En Pfäffingen se fabrican motos en serie para el uso diario: la MD 50, MD 125 SS, ambas con motor de un cilindro de dos tiempos y 5 marchas.

Sin embargo, visitando la fábrica, uno tiene la sensación de que Maico sólo se dedica a las competencias. Del montaje salen: para las carreras de ruta la MD 125 RS (25 HP); para el cross country los modelos GS 125, GS 250, GS 350 y GS 360 (GS: Gelände Sport) y además las mencionadas para el MC.

Los motores de Moto-Cross y de Cross-Country (pruebas de habilidad por terreno muy difícil, con penalizaciones por apoyar los pies, caerse, bajarse, etc.) son casi iguales.

Los motores Maico MC de 250 y 400 cm³ son, al igual que la mayoría de sus contrincantes, motores de dos tiempos con refrigeración a aire. El cilindro, como la tapa, es de metal fundido liviano. La 250 tiene carburador Bing, y la 400 un Amal. El encendido magnético proviene de un desarrollo común entre Maico y una firma especializada. La estructura de caños de los tres modelos es semejante. El tanque de nafta de material sintético tiene capacidad para 7 litros. En la 125 es algo más liviano. Además de Maico, participan en la clase 125 cm³, Yamaha, Zündapp, CZ, Hércules, y la máquina española Montesa.

Esta variedad permite a muchas personas darse el gusto de practicar este deporte sin que los precios (MC 125 de fábrica, aprox. 3.500 pesos ley) influyan negativamente en el entusiasmo de los interesados.

El motor de la MAICO 250 cm³. Un aleteado sobredimensionado especialmente por las bajas velocidades desarrolladas. Carburador Bing con acople elástico al motor. Buen número de nervaduras en el block aseguran rigidez al conjunto.

Amortiguador y resorte de acción progresiva de la suspensión trasera de la MAICO 250 cm³.

CARACTERISTICAS TECNICAS DE LAS MAICO

Modelos Moto-cross	MC 125	MC 250	MC 400
Cilindros	1	1	1
Motor	2 tiempos	2 tiempos	2 tiempos
Refrigeración	aire	aire	aire
Capacidad cm³	124	247	386
Potencia HP	18	28	41
A rpm	8.800	6.500	6.700
Carburador	Bing	Bing	Amal
Filtro de aire	Micronic	Micronic	Micronic
Caja	5 cambios	4 cambios	4 cambios
Encendido	magnético	magnético	magnético
Calor de bujía	280/310	280/310	280/310
Lubricación	mezcla 1:20	mezcla 1:20	mezcla 1:20
Estructura	caños	caños	caños
Horquilla (suspensión delantera)	Telescópica amortiguada con aceite en los tres modelos		
Suspensión trasera	Longitudinal con resortes amortiguados con aceite		
Frenos	aluminio	aluminio	aluminio
Diámetro delantero	127 mm	160 mm	160 mm
Diámetro trasero	127 mm	160 mm	160 mm
Ruedas delanteras	2,50-21	3.00-21	3.00-21
Ruedas traseras	3,25/3,50-18	4.00-18	4.00-18
Distancia entre ejes	1.360 mm	1.360 mm	1.360 mm
Despeje	210 mm	210 mm	210 mm
Capacidad del tanque	7 litros	7 litros	7 litros
Peso vacío de la moto	95 kg	100 kg	100 kg

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA ACTIVIDAD ZONAL

PROV. DE BUENOS AIRES

TANDIL, CON FRIO Y LLUVIA

La pertinaz lluvia que caía, un intenso frío reinante, poca cantidad de competidores y casi nada de público en horas de la mañana del domingo 6 de junio en el circuito "La Cascada" de Tandil hacían presagiar un fracaso de la jornada tuerca organizada por el Tandil Auto Club, pero llega el mediodía y un solcito que ayudado por el viento que se lleva las húmedas nubes y la llegada de muchos coches y de gran cantidad de público, hacen que se disipen los temores y nos dispongamos a vivir un día de ruido.

Es así que al iniciarse a la hora preestablecida las series nos encontramos con 28 máquinas de Turismo Nacional Clase "A", 11 de la clase "C" y 10 cafeteras, listos todos para iniciar las series que, de acuerdo a lo anunciado, comenzaron a las 14.30 horas, disputándose una tras de otra con una celeridad digna de elogio y de ser imitada por todos.

PRIMERA SERIE DE CLASE "A": Desde la salida toma el comando del lote Víctor Theill, resultando inalcanzable pese al empeño puesto por Roberto Trucco que lo escoltaba y Paco Otero en tercera posición; en definitiva: los 10 giros fueron cumplidos por Theill en 11'10", empleando Trucco 11'11" 3/5 y ubicándose a continuación Otero, Pérez Jamil, Costa, Ugolini, Escribano y Mainela.

Viene la SEGUNDA SERIE CLASE "A" y en la largada toma la punta Coco Alvarez, quedando entre los rezagados Rodolfo Mariani y Emilio Parissi, pero con el correr de las vueltas éstos se van afianzando y cuando la de cuadros baja, las posiciones son las siguientes: Rodolfo Mariani, 10'55"; Coco Alvarez, 10'59" 4/5; Emilio Parissi, 11'00" 4/5, y a continuación fueron llegando Raúl Cangaro, Capello, Loruso y Mantelli.

Para dar oportunidad a los no clasificados, se realizó un REPECHAJE DE CLASE "A" donde resultó vencedor Roberto Plenafetta y Amado De Dios en segundo lugar.

La FINAL DE CLASE "A" resultó sumamente interesante por la lucha en los puestos de vanguardia, exceptuando la primera posición que desde el vamos fue conseguida por Mariani, quien la mantuvo a lo largo de los 15 circuitos, pero Alvarez luchando por conservar el segundo lugar y Parissi, Theill y Cangaro cambiando varias veces la tercera posición, dieron emoción a esta serie media pasada por agua debido a la llovizna que había comenzado a caer.

Cuando se cumplen 17'50" 3/5 Rodolfo Mariani cruza la línea de meta, obteniendo un valioso triunfo, siendo sus escoltas José Alvarez que emplea 17'54", Emilio Parissi 17'57" 2/5, ubicándose luego Tehill, Cangaro, Costa, Plenafetta, Loruso y Capello.

En la CLASE C se reúnen para la primera serie (que debido a ser solamente 11 máquinas se realizarían dos series obteniendo el tiempo final por la suma de ambas) y pica en punta el volante local Roberto Baratucci, quien pese al empeño puesto por el marplatense Fiorda, consigue mantener el liderazgo. Desde el segundo giro Fiorda corre con la desventaja del parabrisas roto y tratando de conservar su ubicación.

Finaliza la serie y la ubicación sigue siendo la misma: Baratucci emplea 15'18" 3/5, Fiorda 15'32" 2/5, Irastorza 15'35" 4/5, llegando a continuación Gallinotti, Di Metia y Scenna.

La SEGUNDA SERIE DE CLASE C se desarrolla similarmente pero cambiando los punteros, debido a que desde la salida se adueña de la punta Héctor Fiorda que la mantiene por espacio de 13 circuitos, pero en el 14º su 504 comienza a echar humo indicando rotura de pistón y en el momento en que se hace a un lado para abandonar, Enrique Gallinotti, demostrando que, además de ser un buen conductor, es UN SEÑOR DEPORTISTA, se le coloca detrás y lo empuja a lo largo de todo el circuito hasta que faltando unos 50 metros para la llegada lo suelta y con el envión y con el motor en marcha, Fiorda se clasifica.

Las posiciones finales por suma de tiempos fueron las siguientes: Roberto Baratucci 30' 54" 1/5; Héctor Irastorza 31'13" 1/5; Enrique Gallinotti 31'53" 1/5; Héctor Fiorda 31'53" 3/5 (después de empujarlo consigue el tercer puesto por solamente 2/5); 5º Scenna y 6º Baratucci.

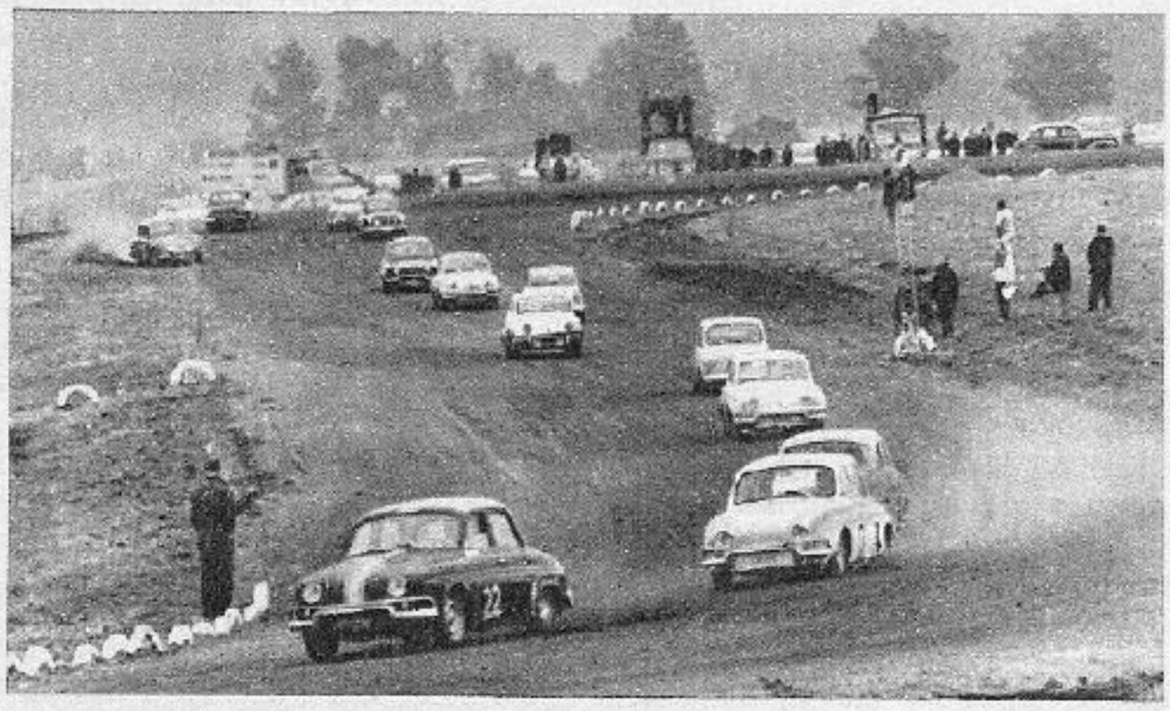
En lo referente a Cafeteras, LA PRIMERA SERIE fue un cómodo y tranquilo paseo para José Solís, quien emplea para la misma el tiempo de 7'53" 4/5, seguido por José Bazziano en 8'06" 4/5 y RO-DA-MI, Oscar Girardi y Pedro Moreau.

En la SEGUNDA SERIE DE CAFETERAS sucedió lo mismo con respecto a Sebastián Eder, quien no tuvo lucha ni inconvenientes para adjudicársela en 7'43" 2/5, aventajando a Miguel Sánchez Pouyade que empleó 8'00" 1/5 y luego llegaron Juan C. Botto y José Ardito.

Indudablemente que la falta de lucha en las series no estaría ausente en la FINAL DE CAFETERAS donde dos valores como son los ganadores de ambas series se "iban a dar con todo", y es así que a la bajada de bandera todos salen en una línea pero José "Mingo" Solís consigue adueñarse de la punta y Eder tratando de desplazarlo.

Se suceden las vueltas y sigue la lucha hasta que en el 8º giro Eder trata de pasarlo por afuera y, debido a que el circuito estaba bastante barroso por la lluvia que caía, se va de pista y queda con el tren delantero roto y fuera de competencia. Las dos vueltas que faltan son recorridas por Solís con mayor tranquilidad y consigue un nuevo triunfo, empleando para las diez vueltas 10'45", mientras que Sánchez Pouyade emplea 10'51" 4/5 y Oscar Girardi solamente recorre 9 giros, igual que Juan C. Botto, Augusto González y Blas Paredi.

En el campeonato zonal, fiscalizado por Federación Zonal 3 de CADAD, las posiciones son las siguientes:



TURISMO NACIONAL CLASE A
(4 competencias disputadas)

Pos.	*Piloto*	*Puntos*
1º	José Alvarez	6,50
2º	Francisco Otero	6
3º	Rodolfo Mariani	3
	Roberto Plenafetta	3
5º	Alberto Clero	2
	José Iglesias	2
7º	Emilio Parissi	1
	Franco Ugolini	1

TURISMO NACIONAL CLASE C
(2 competencias disputadas)

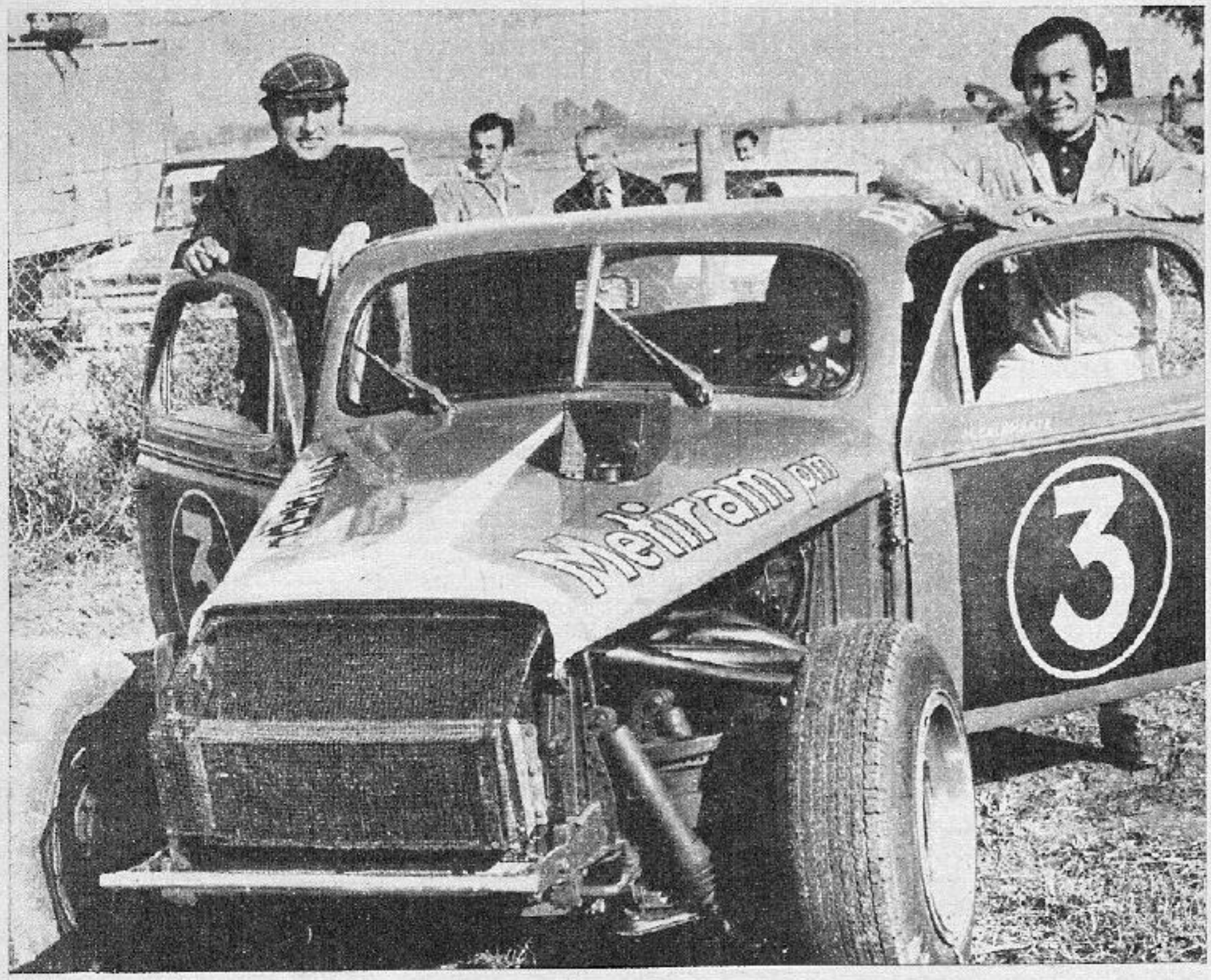
1º	Héctor Fiorda	3,50
2º	Ricardo Baratucci	3
	Héctor Irastorza	3
4º	Félix Scenna	2
5º	Enrique Gallinotti	1

CAMPEONATO DE CAFETERAS
(3 competencias disputadas)

1º	José Solís	6
2º	Sebastián Eder	3
3º	Oscar Girardi	2
	Augusto González	2
	M. Sánchez Pouyade	2
	Roberto Paredi	2
7º	José Bazziano	1
	Luis Finocchio	1
9º	Juan C. Botto	0,50

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

¿QUE ES TURISMO MAR Y SIERRAS?



1



2

En los circuitos del sudeste de la provincia de Buenos Aires cada 15 días se da cita lo que indudablemente se ha trasformado en la mayor atracción fierrera del momento: los coches Turismo Mar y Sierras. No solamente a los habitués de esta zona les ha interesado el fuerte y estrepitoso andar de estos aparatos, sino que muchas entidades del país ya se han interesado y son varias las que solicitan la participación de esta categoría en sus festivales automovilísticos.

Todo comenzó hace unos tres años cuando en los circuitos zonales se corría solamente cafeteras, y entonces se decidió completar el espectáculo con otra categoría y tímidamente fueron apareciendo algunos Fiat, Peugeot, Renault y alguna cupecita vieja con alguna participación en TC, denominándose a la categoría naciente "FUERZA LIBRE".

La cosa se fue poniendo cada vez más linda y hubo que reglamentarla, teniendo la suerte de que apareciera un hombre de nombre raro, MILO GEC, que comenzó a agruparlos y organizarlos, creando lo que luego vendría a ser la nueva categoría "TURISMO MAR Y SIERRAS", cuyo reglamento actual es el siguiente:

1º No se permitirá la participación de pick-ups, camiones, camionetas o furgones.

2º MOTOR: Block nacional, con tapa de cilindros de preparación y origen libres, válvulas y árbol de levas en posición y número original, con preparación libre y un máximo de cilindrada de 5000 cc.

3º ENCENDIDO: Libre.

4º CARBURADOR: Uno solo de cualquier tipo.

5º CHASIS: De serie, permitiéndose modificaciones.

6º FRENOS: Hidráulicos en las 4 ruedas. Obligación doble circuito.

7º TREN DELANTERO: Libre.

8º DIFERENCIAL: Libre

9º CARROCERIA: Libre, con obligatoriedad de cubrir el 90 % del chasis; obligatorio el uso de cubrevolante que debe ser acorazado; obligatorio separar el vano del motor de la cabina mediante tabiques divisorios de chapa; obligatorio el uso de paragolpes de uno o dos caños de una o dos pulgadas con un espesor de pared de 2 mm como mínimo y 3 mm como máximo. Cuando intervengan coches de serie, los paragolpes podrán ser originales de fábrica. Las butacas o asientos serán dos como mínimo, debiendo estar ubicadas en forma paralela o serán fijas abulonadas al piso. El capot deberá cubrir como mínimo la totalidad de la parte superior y deberá tener un ancho no menor a los 70 centímetros.

10º BATERIA: Cuando la batería esté colocada dentro del habitáculo, deberá estar fija y blindada en su totalidad y a 50 centímetros como mínimo del tanque de nafta.

11º CAJA DE CAMBIOS: Libre.

12º UBICACION DEL MOTOR: Delantera.

13º RODADO: Libre, quedando prohibido el uso de pantaneras, cordilleranas, pampeanas, mixtas, neveras y cortadas; en las recapadas no podrán tener un vaciado menor de 7 mm.

14º PESO DEL VEHICULO: El peso del vehículo será de acuerdo con la siguiente escala: 5000 cc: 1.100 kg; 4.000 cc: 1.000 kg; 3.000 cc: 900 kg.

15º Carburante: Nafta de uso comercial, no permitiéndose mezcla, siendo los tanques de capacidad libre.

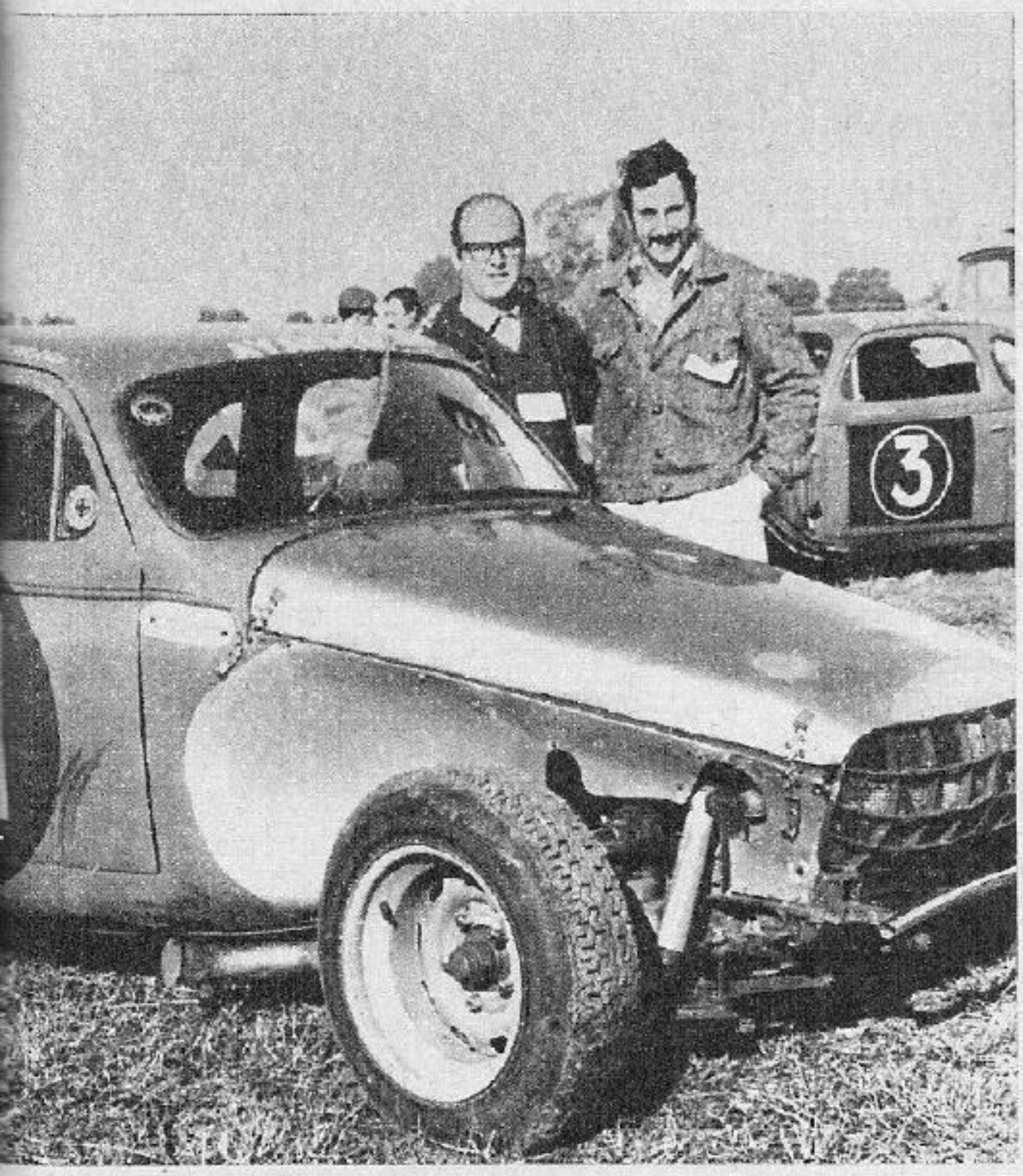
16º SEGURIDAD: Las máquinas deberán ofrecer un máximo de seguridad y son obligatorios la jaula antivuelco, matafuegos, cinturón o bandolera de seguridad, trabas en las dos o más puertas y uso de casco.

17º DESARME: Para comprobar si las máquinas están en reglamento, la comisión técnica de cada prueba revisará los coches del primer clasificado y a otro que será elegido por sorteo entre las máquinas clasificadas al final y que obtengan premios en efectivo.

18º NUMERACION: Las máquinas deberán ser numeradas de acuerdo al ranking del año anterior.

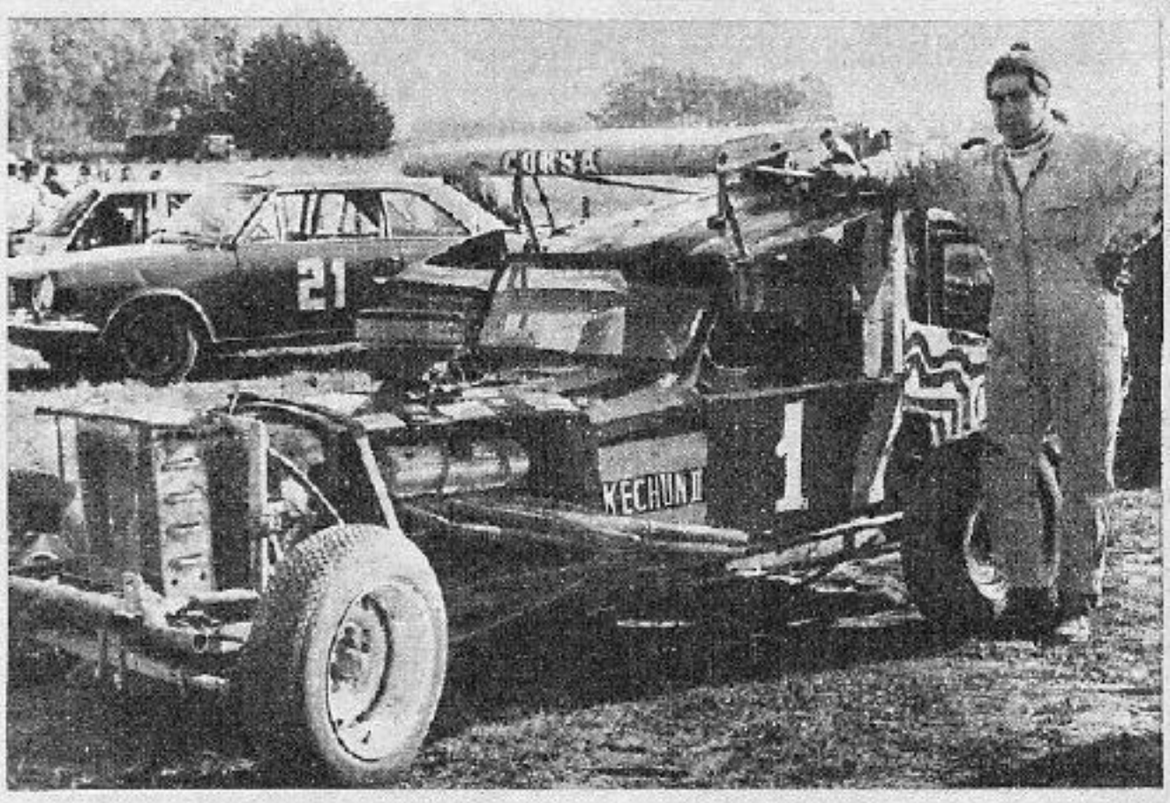
Este es el actual reglamento de la categoría Mar y Sierras y que religiosamente deben respetar los 42 asociados que actualmente cuenta la entidad, y para quienes estén interesados en obtener mayor información o deseen comuni-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





3



4

carse con la Asociación Corredores de Turismo Mar y Sierras pueden hacerlo a nombre de su secretario, señor Milo Gec, calle 59 nº 2946, Oficina 6, en Necochea.

Las actividades de esta asociación se llevan a cabo en los circuitos de Necochea, Lobería, San Cayetano, Juárez, Balcarce y Coronel Vidal, es decir a las entidades automovilísticas agrupadas en A.Z.A. (Asociación Zonal de Automovilismo), habiéndose programado para el corriente año 21 competencias en dichos circuitos.

Nos atrevemos a decir que esta categoría es lo más similar al viejo Turismo de Carretera y que no solamente cuenta con muchas de sus máquinas, sino que cuenta con el beneplácito de miles de aficionados acostumbrados a ir a las carreras y comerse el asadito a la vera del camino. Ahora el asadito junto a la familia se hace en los bien arbolados y confortables circuitos perfectamente compactados y que permiten el desarrollo de altas velocidades sin mayor riesgo para el participante y con seguridad para el público asistente.

Entre las tradicionales máquinas que compiten, están: "La Negrita" ahora conducida por Jorge Roux; "La Colorada de Calamante" ahora al comando de Alberto Calamante; "El Tractor de Casá" conducida por Oscar Erratchú; El viejo TC de Jatip al comando de José Cordonier; la cupé de Girolmini ahora en manos de J. Urdampilleta; una poderosa Liebre conducida por Artúa, y nombres como Norberto Pascuali, "Don Bildigerno" y otros vinculados al TC.

Creemos no equivocarnos al decir que rápidamente tomará gran incremento en otras zonas y que el boom de 1971 es la categoría Turismo Mar y Sierras, verdadera fiesta para los tuercas y que de complemento a la categoría cafeteras como nació, ahora se ha trasformado en PRIMERISIMA VEDETTE.

En las fotos se podrán apreciar las enormes diferencias de una máquina con otra, pero en lo que no hay diferencia es en la parte interior, pues todas tienen adentro una verdadera tropilla de fogosos caballos que relinchan con un sonido "que suena a música", como dice Cando.

1. - Piloto, Mariano Calamante (19); acompañante, Néstor Gargiuto (26. Construido sobre un chasis Chevrolet 38 con motor siete bancadas 250 pulgadas. Caja Corvette, diferencial Impala y palieres flotantes. Fue construida por Josúa Pons para Mariano Calamante padre, quien la corrió durante varios años. La preparación actual está en manos de Omar Baudo, Lupo, Zabala y Gallini. Reside en Balcarce.

2. - Piloto, José Cordonier (24); acompañante, Jorge Vázquez (26); construido sobre un chasis Meunier, actualmente tiene un motor Tornado con caja Granzella; sus más entusiastas colaboradores son su padre y su hermano Cacho. Vive en Ayacucho.

3. - Piloto, Jorge Roux (23); acompañante, Gaspar Díaz (25); de más está decir que se trata de la Negrita de Rubén Roux con su motor Chevrolet 230, caja ZF, diferencial autobloccante y palieres flotantes. La preparación está a cargo del piloto, habiendo corrido dos carreras; vive en Monte Grande.

4. - Piloto, Enrique Gallinotti (28 años); acompañante, Alberto Gómez (27). Chasis camión Ford T con motor F100, caja ZF y palieres flotantes; fue construida por Gallinotti con la colaboración de Sierra y Pfeifer; comenzó a correr en 1969. Reside en Necochea y es campeón de la especialidad en 1970.

PUNTAJE ACTUAL DEL CAMPEONATO DE T.M.Y.S.

Enrique Gallinotti	35
Edgar Pérez	31,50
Alberto Calamante	24
José Cordonier	21
Anselmo Quintanar	18
Johny Paredi	12
Oscar Erratchú	6
Hugo Franco	6
Roque Spertino	3,50
José Libo	3
Jorge Roux	3
Omar Pirola	2
Luis Boichuk	1
"Don Bildigerno"	1
Alberto Rodríguez	0,50

PROV. DE BUENOS AIRES

LUJAN: LA VUELTA DEL "GALLEGO"



1

¡Oh... Lluvia bendita que beneficias el campo sin medida... pero que anegas los circuitos y nos dejas sin carreras los domingos! ...Pero, nuevamente el motociclismo vino a ser algo asi como una tabla de salvación para nuestras empedernidas mentes corsaiolas. La cosa fue en Luján, en el circuito pavimentado del parque Udaondo, con una buena organización a cargo de los fierreros del "Gato Rojo" de Moreno, bajo la dirección de la ágil batuta del maestro Carlos De Matel... para quien no existen los problemas insolubles. Se disputó la segunda fecha por el campeonato interno que hacen disputar las autoridades del mencionado establecimiento recreativo, que contó, entre otros, con valores de la talla de Paco Darder de la ciudad de Pergamino, el regreso de Juan Carlos "Gallego" Fernández, del "Pibe" Eduardo Amoroso; Armando Damiano, de Junín. Es larga la lista de los importantes valores de tierra adentro que se dieron cita en el Udaondo para darse con "tutti" en su difícil trazado, llegaron todos o en su mayoría un tanto retrasados, podría ser a causa del tiempo no del todo definido. Esta fue una de las razones por las cuales la reunión concluyó "tarde... muy tarde".

LAS CATEGORIAS: Se disputaron competencias para las categorías 50, 125 y 175 cc y motonetas hasta 150 cc; en 50 cc una sola final; en 125 cc dos series a 8 vueltas con un repechaje a cuatro y una final a 15 vueltas. En la categoría 175 cc fueron dos series a 8 vueltas, un repechaje a cuatro y la final a 15 vueltas. En motonetas se disputó una sola final a 15 vueltas.

LA COMPETENCIA: En la categoría hasta 50 cc se disputó una sola final con un neto ganador y sin discusiones, el "Polaco" Ladislao Szalay, a un promedio de 75,634 km p/h.; segundo fue Jorge "Babero" Schwedt a dos segundos del puntero, tercero Horacio Saugart y cuarto Roberto Enlich, de Mercedes.

En motonetas: a Claudio Benedetto, como representante de Olivos, no hay quién le haga sombra; punteó la carrera desde las primeras vueltas y la reguló a su gusto y placer. Cubrió las 15 vueltas en un tiempo de 10m 19 s 3/5, a un promedio de 75,629 km p/h; segundo se clasificó Carlos Valmarrosa, tercero Angelini y cuarto Carlos Di Natale.

En la categoría Motos hasta 125 cc hizo su presentación en sociedad, después de prolongada ausencia, Juan Carlos "Gallego" Fernández, siendo muy cumplimentado por sus aláteres. Sigamos... Desde la señal de partida tomó el mando del pelotón Juan Carlos Fernández en forma decidida, seguido del local Horacio Molina. En las tres últimas vueltas Molina, en tardía reacción, acosó a Fernández y comenzaron a sacarse chispas hasta la de cuadros, a la que llega en forma triunfal Juan Carlos Fernández a un promedio de 84,150 km p/h, segundo Molina y tercero Martorelli.

En la segunda serie el triunfo fue de Jorge Kerner, destacándose además Armando Damiano de Junín y Juan Carlos Ghinassi con una máquina que no funcionaba como debía hacerlo.

Al disputarse la final desde las primeras vueltas comienzan a darse con todo Jorge Kerner y Juan C. Fernández como primero y segundo, respectivamente, hasta que en la quinta vuelta el "Gallego" tuvo que abandonar con la caja de cambios hecha puré. Ganó la carrera con justicia Jorge Kerner a un promedio de 78,806 km p/h; segundo, en gran actuación, Armando Damiano; tercero Martorelli, cuarto Rolando Nardi.

En la categoría hasta 175 cc, la primera serie fue ganada por Juan Carlos Fernández, pero tuvo que soportar el molesto acoso de Juan Carlos Ghinassi que resultó segundo, en tercer lugar se clasificó Miguel Theux y cuarto Rolando Nardi.

Nuevamente Jorge Kerner en la segunda serie demostró que se encontraba en un día realmente inspirado y puntea la competencia soportando el asedio de Paco Darder y Gerson Vega. Faltando sólo dos vueltas para culminar la serie se queda Kerner por desperfectos mecánicos. Ganó la competencia Paco Darder y fue segundo Gerson Vega como representante de La Plata, tercero Kerner y cuarto Miguel Alcaire. Tiempo del ganador Paco Darder: 80,352 km p/h.

En la final, nuevamente el "Gallego" Fernández se alzó con los puntos para el campeonato y los morlacos, no sin antes disputarse las 15 vueltas "a lo loco" con los valores de la talla de Paco Darder, Jorge Kerner, Juan Carlos Ghinassi con una moto en bajo rendimiento, al punto que ésta circulaba verde de bronca. Gerson Vega mantuvo un "tête a tête" muy aparte con Colombo, pero al parecer le erró a la multiplicación. Primero resultó Juan Carlos Fernández en un tiempo de 9m 25s a un promedio de 82,991 km p/h; segundo Jorge Kerner en un día sensacional; tercero en "un día de perros" Paco Darder, cuarto Pedro Colombo y quinto Gerson Vega de La Plata.



2

2. Juan Carlos Fernández en su regreso triunfal al motociclismo de tierra adentro. Esta vez compitiendo en la pista pavimentada del parque Udaondo, en Luján.

1. La ciudad de Junín está representada actualmente por dos grandes valores: Armando Damiano (foto) y Rolando Nardi. El primero, con más posibilidades.

Chimentos "de querusa"

El domingo los muchachos se comportaron muy bien, sólo uno desentonó saliendo a probar sin el casco protector, aceptó la señal de detención y pidió disculpas, bien.

A Gerson Vega, de La Plata, lo asiste en la faz mecánica el clan familiar... con Néstor Vega y Danial Ricardo Vega.

A Armando Damiano, de Junín, lo asiste técnicamente Daniel Salinas y lo apoyan Silva García y Cía., Vinos Citons, Rectificaciones Testa, y la agencia de Tractores Fiat Raktovich y Césari... Bien por la gente de Junín.

Ultimamente las cosas no le salen bien a Juan C. Ghinassi... su moto no anda, y los prestigios de su mecánico Eugenio "Negro" Pedroza están en decadencia.

El alegre dúo de Eduardo "Tostao" Castelau e Isidro "Macho" Ratto asisten mecánicamente las máquinas de Jorge Kerner.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PROV. DE BUENOS AIRES

"EL DESQUITE DE UN CAMPEON"

Se hicieron tres competencias en la zona: Gral. Las Heras, Merlo y S. A. de Giles, por eso la carrera en esta última ciudad estuvo bastante dudosa de llevarse a cabo, puesto que el público y participantes tenían que multiplicarse en forma harto comprensible para poder estar en todas. La varias veces postergada reunión se llevó a cabo con la cantidad justa de inscriptos y retaceada cantidad de público.

LA ORGANIZACION: Fue buena en todo sentido y la gente del Club Municipalidad, entidad organizadora y responsable de la carrera, demostró una vez más su entusiasmo y deseos de hacer las cosas bien. La pista de tierra muy bien compactada parecía un billar, tanto en su trazado Nº 1, para Cafeteras, como así también para su trazado Nº 2, para Fiat 600 y Citroen, de 1450 m y 1250 m, respectivamente.

LA COMPETENCIA: Para las tres categorías en disputa: Citroën 2 CV semipreparados, Cafeteras hasta modelo 27 y Cafeteras hasta modelo 31, se llevaron a cabo series con clasificación final por suma de tiempos. En la categoría Citroën 2 CV, el campeón 1970 Héctor Hugo Prámparo se destacó netamente del resto, acaparando los puntos y los trofeos luego de una serie de malas rachas; sumados los experimentos propios que no daban los resultados esperados, ahora tiene la verdad. Su fin de semana de rélax y retiro espiritual en Isla Verde (Córdoba) le vinieron muy bien. Su hermano Jorge Prámparo lo escoltó en todo momento; también estuvo siempre ahí no más Aldo Sumberg, hasta que la dirección de su coche dijo basta. Zerbi, Ferzola y Santamaría no desentonaron.

En la categoría Cafeteras hasta modelo 27 el parque fue decididamente pobre y perdió en la repartija el Club Municipalidad. Fue Carlos Villia, el representante de Río Tala, quien se alzó con el triunfo y los yens, pese a que en la primera serie se clasificó en el 4º lugar. Mario Cerbino fue su escolta. D'Alessandro, Calabria y Montoro dieron todo de sí por hacer las cosas de la mejor manera posible.

La categoría Cafeteras hasta modelo 31, con muy pocos inscriptos, pero de los buenos, y reforzados por algunos competidores de la categoría Cafeteras modelo 31, dieron un espectáculo aparte con un Hugo Mignaco, representando a la localidad de Ramallo, que se mostró veloz como siempre, pero que tuvo en Salvador Ranalli un segundos no le arrebató el triunfo adversario que por escasos cuatro final. Los promedios fueron altos en virtud de la puja entre los dos hombres de punta... y mucho más.

CLASIFICACION FINAL POR SUMA DE TIEMPOS PARA LAS TRES CATEGORIAS

CITROËN (Semipreparados)

Pos.	Piloto	Vueltas	Tiempo
1º	Hugo Prámparo	24	30m 21s 1|5
2º	Jorge Prámparo	24	30m 36s 2|5
3º	Horacio Ferzzola	24	33m 07s 3|5
4º	J. Santamaría	24	33m 34s
5º	José Zárate	24	33m 44s 4|5

"CAFETERAS MODELO 27"

Pos.	Piloto	Vueltas	Tiempo
1º	Carlos Villia	23	23m 34s
2º	Mario Cerbino	23	24m 23s
3º	Adolfo D'Alessandro	22	25m 36s
4º	Eduardo García	21	24m 53s
5º	Ricardo Montoro	20	24m 42s

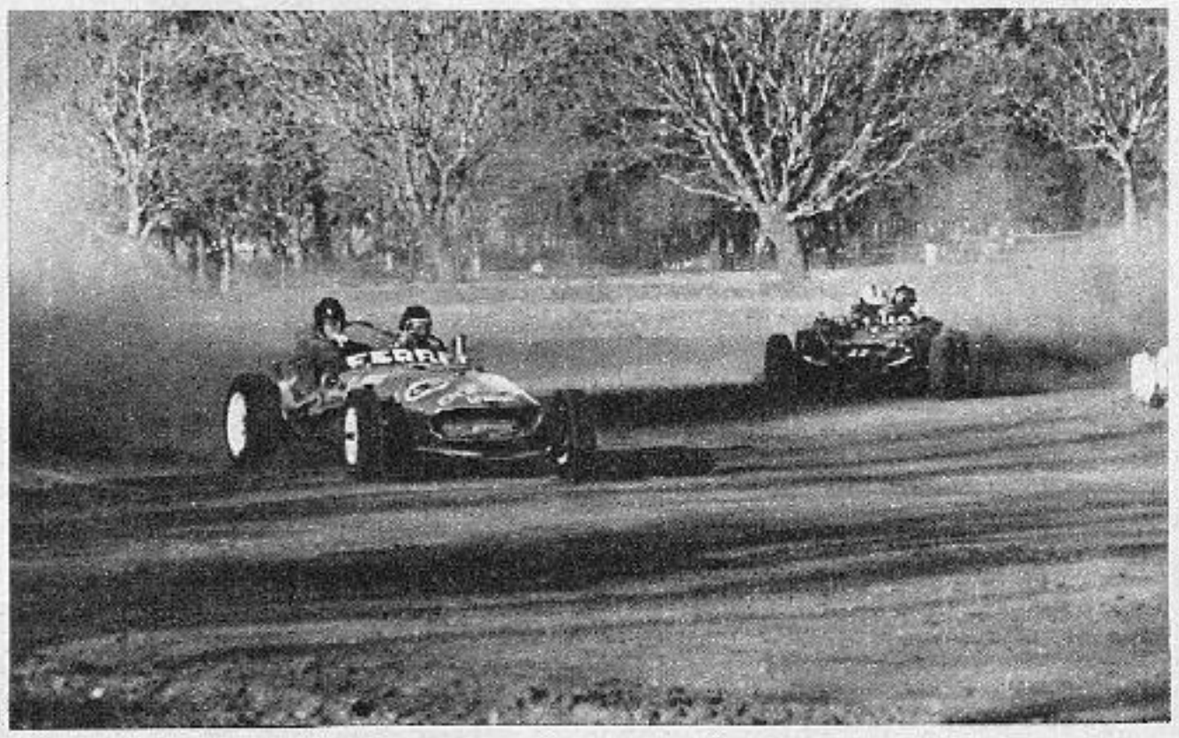
"CAFETERAS MODELO 31"

Pos.	Piloto	Vueltas	Tiempo
1º	Hugo Mignaco	25	26m 27s 2|5
2º	S. Ranalli	25	26m 31s
3º	Carlos Pochyly	24	27m 08s
4º	R. Filippini	24	27m 24s

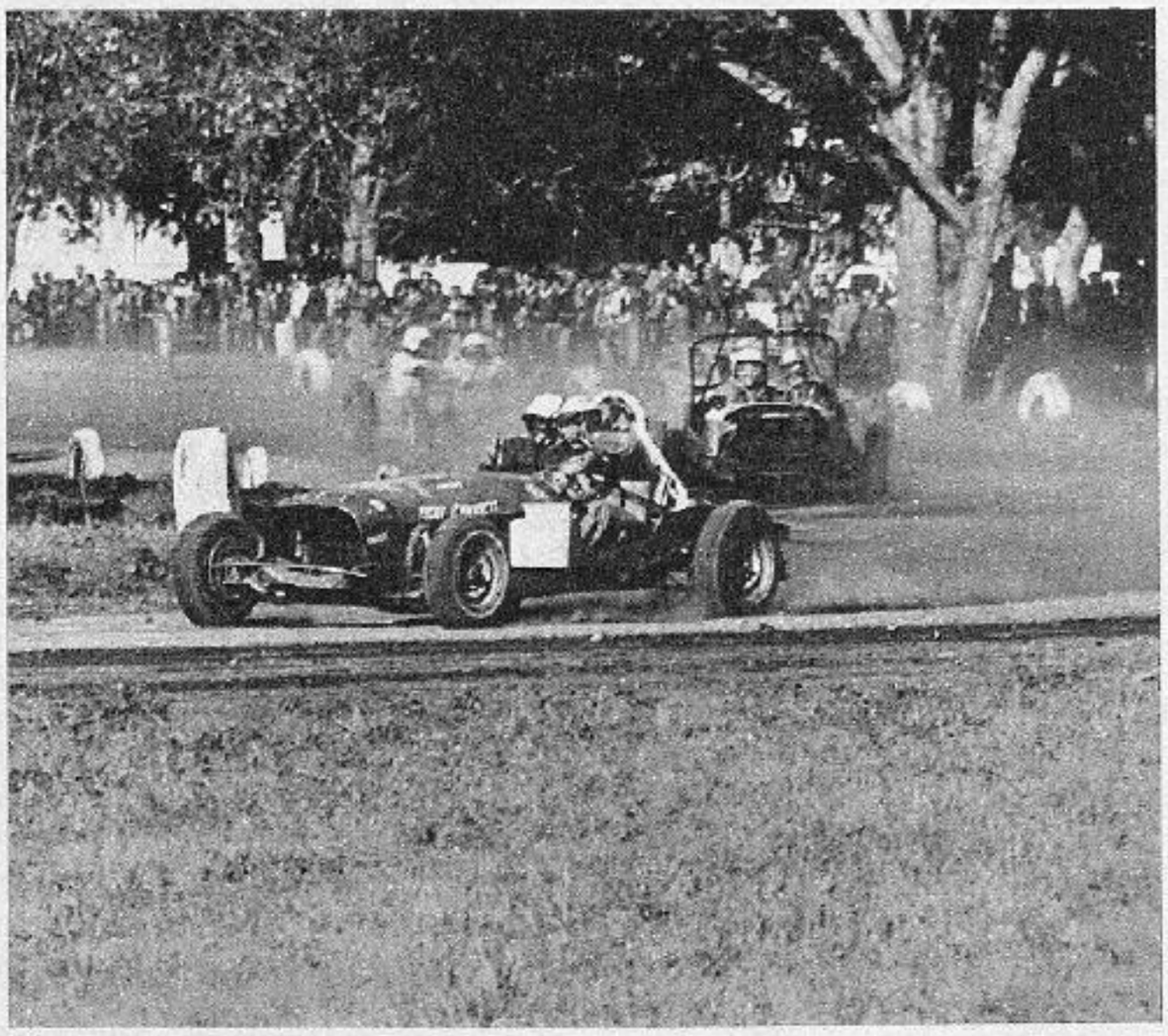
PROMEDIO DEL GANADOR: 93,162 km/h



1



3



2

1. Hugo Prámparo codeándose nuevamente con el triunfo; luego de un tiempo de vacas flacas, puntea la primera serie, seguido de su hermano Jorge.

2. La categoría Cafeteras hasta Modelo 27 tomando la primera curva al entrar al mixto, con Carlos Villia comandando el pelotón puntero.

3. Gran labor la de Salvador Ranalli en tenaz puja con Hugo Mignaco. Aquí, saliendo de un trompo que le hizo perder preciosos segundos y la clasificación final por suma de tiempos, en la categoría Cafeteras '31.

CHUCHITOS DE FRIO EN GILES

Con la sangre en el ojo salió al circuito Hugo Prámparo: con preparación propia salió a matar y mató.

Más de Hugo Prámparo... Según Pepe Souza, colaborador del campeón, éste usó como combustible nafta de 130 octanos, éter, ginebra, moscato y ají quitucho de Salta. ¡Salute!

Más que preocupación, se notaba cierta desazón en la gente del Club Municipalidad, de San A. de Giles: luego de sucesivas suspensiones por lluvia, se superponían con otras entidades similares.

Los amigos, mellizos ellos y banderilleros de la "A.A.A.S.", tuvieron la deferencia de poner a nuestra disposición su eficaz Fiat 600 para trasladarnos a Giles. Gracias, chochamus...

PROVINCIA DEL CHACO

"LOS PERROS Y EL PATITO EN EL CHACO"



El duelo en la categoría "C" entre Franco, Cerrudo y Muñoz. Ninguno de los tres se clasificaría, por descalificación. Y a otra cosa.

Lo que más hizo temer a las autoridades del Chaco Automoto Club fueron los perros y no otra cosa, que se escondían gruñendo amenazantes debajo de los capots, en la reunión automovilística llevada a cabo el pasado 30 de mayo en el circuito "El Patito Endiablado", en los aledaños de la ciudad de Resistencia. Se cumplió así la tercera fecha por el campeonato zonal. Las descalificaciones estuvieron a la orden del día, ante una comisión técnica inflexible... A los reglamentos hay que respetarlos, ch'amigo. La organización fue buena, los horarios se cumplieron en forma rigurosa, el día fue hermoso y el espectáculo estuvo acorde con lo esperado.

LA COMPETENCIA: Estuvo reservada para las categorías "A", "C" y "D", que contaron con una respetable cantidad de inscriptos. Se corrieron directamente una final en las categorías "A" y "C" a 10 y 15 vueltas, respectivamente, mientras que en la categoría "D" se disputaron dos series a 10 vueltas cada una y clasificación por suma de tiempos.

CATEGORIA "A": Con 15 inscriptos y en línea de partida se dio la orden de largada, en la cual Vicente Moncada tomó el mando del pelotón, seguido de Tomás Arce y en tercer lugar Alvarenga. Hasta el giro 4º los punteros mantienen sus posiciones, pero se nota el avance vertiginoso y decidido de Celedonio Carnicer, que de la ubicación séptima pasa a ocupar la tercera colocación. En esta misma vuelta se produce el abandono de Nicolich al romper el motor y repartir bielas a toda la concurrencia. Culminó la competencia con el notable triunfo de Vicente Moncada, en segundo lugar se ubicó Arce, 3º Celedonio Carnicer, 4º Alvarenga y 5º Corsi.

CATEGORIA "C": En esta competencia los competidores usaron como armas de combate las Cupé Fiat 1500 y Peugeot 404. Con los motores a "full" en la línea de partida y aguzando el oído se podía adivinar el rabioso gruñido de poderosos mastines ubicados en forma muy estratégica en los motores. Largada que fue la carrera, Muñoz se hizo cargo de señalar el camino a sus colegas, segundo Franco, tercero Cerrudo y cuarto Sebastiani, que se ve precisado a abandonar en el 2º giro por falencias mecánicas. En la quinta vuelta Cerrudo desplaza a Muñoz de la primera posición al mando de un 404 muy veloz (con galgos). En la octava vuelta abandona Piovano por reiteradas fallas en Cupé Fiat, quedando en competencia sólo 5 participantes. En la décima vuelta marchan 1º Cerrudo, 2º Franco, 3º Muñoz, 4º Echevarne y en la 5ª posición Felicia. No varían estas posiciones hasta la última vuelta y hasta que la comisión técnica comienza su trabajo de revisión. El 1º, Cerrudo, es descalificado por relación de diferencial antirreglamentaria; el segundo es descalificado por bielas alivianadas; el tercero por no presentar el coche a revisión y el cuarto por tener alivianado el volante del motor. En fin... sólo se salvó y salió beneficiado el 5º Felicia, que heredó el primer puesto por ser el único participante con el coche en condiciones reglamentarias.

CATEGORIA "D": En la primera serie fue ganador absoluto y con apreciable ventaja sobre el segundo Andrés Parra, joven piloto de apenas 22 abriles y en su segunda carrera. Segundo fue Enzo Belotti, quien escaló desde la sexta posición en gran labor conductiva; tercero Enrique Bionisi, cuarto Félix Echazarreta y quinto Galo Bergallo.

En la segunda serie el favorito era, sin dudas, el ganador de la primera, Andrés Parra, pero se quedó en la largada, tomó la punta sin más trámite Enzo Belotti. A medida que se suceden las vueltas continúa puntero Belotti, segundo fue Parra, tercero Dionisi, cuarto Bergallo y quinto Echazarreta. Triunfo de Enzo Belotti al concluir la serie, segundo Parra, quien resulta ganador por suma de tiempos, para ser luego descalificado por cigüeñal fuera de reglamento. Tercero se clasificó Bergallo, cuarto Echezarreta, quinto Dionisi y en sexto lugar Rabino. Es de destacar la firme actuación de la comisión técnica, que tiende de esta forma a favorecer esta categoría de fomento deportivo automovilístico, como lo es el Turismo Nacional.

http://lasrevistasdemiauro.wordpress.com

NOTICORSA

EL "NOGARO" DE CIPOLLETTI

Está actualmente en el período de decoración y amoblamiento el nuevo hotel de la cadena Nogaró que se construyó en la ciudad de Cipolletti. El establecimiento contará con servicios completos de primera categoría, habitaciones con baños privados, teléfono y aire acondicionado. Este nuevo hotel del Alto Valle del Río Negro contará con un bar y restaurante acorde con la jerarquía y el estilo de la empresa, que pugnará por convertirlo en uno de los reductos más confortables del Sur argentino.

LANZAMIENTO DEL SEMANARIO SUPERCAMPEON

Editorial Abril ha lanzado un nuevo semanario deportivo: Supercampeón, una publicación destinada a cubrir todo el mundo del fútbol, basquet, automovilismo, boxeo y otros acontecimientos del quehacer deportivo. Un staff de prestigiosos especialistas (José María Otero, Juan Carlos Pérez Loizeau, Ulises Barrera, Villita, Juan del Monte, Aldo Proietto, Néstor Ruiz y Américo Rial, con la colaboración exclusiva de José María Muñoz) será comandado por Enzo Ardigó, principal responsable de la publicación. Supercampeón mostrará lo que nadie dijo y todos esperan ver: la intimidad del vestuario, el rumor de la tribuna, el antes, durante y después del partido; confidencias exclusivas de dirigentes, jugadores y árbitros; entretelones de la AFA y Tribunal de Penas. Además brindará fotos exclusivas de los momentos más importantes de cada encuentro.

QUINCE AÑOS DE VINCULACION ENTRE IKA RENAULT Y SU CONCESIONARIA DE SAN RAFAEL, MENDOZA

La firma Agromotor, concesionaria de Ika-Renault en la ciudad de San Rafael, Mendoza, celebró el decimoquinto aniversario de su vinculación a la primera fábrica integral de automotores del país con una fiesta en la que se lanzó al mercado zonal el nuevo automóvil fabricado en Santa Isabel, Córdoba: Renault 12. Estuvieron presentes en la reunión los directivos de Ika-Renault Jules Lussier, Ing. Lucien Combes, Jacques Ramondou, Tibor Teleki, Juan C. Anxolabehere y Eduardo Copello. Ante clientes de Agromotor y representantes de las fuerzas vivas de San Rafael y General Alvear, el señor Lussier destacó la envergadura alcanzada por la concesionaria a través de 15 años de vinculación con Ika-Renault.





NUEVAS CUENTAS DE SAGARRA

Creatividad y servicio dan por resultado una constante expansión. Así, Sagarra Propaganda S.A. ha incorporado a su lista de clientes a Sudamtex, Castrol, Lubin de París, Acolchados Kavanagh, Bebenil, Van Heusen y Fijador York que integran una facturación del orden de los m$n 550.000.000, que sumados a su facturación anual totalizan ya los 1.700.000.000 m$n.

CAMINANTE... SI HAY CAMINOS...

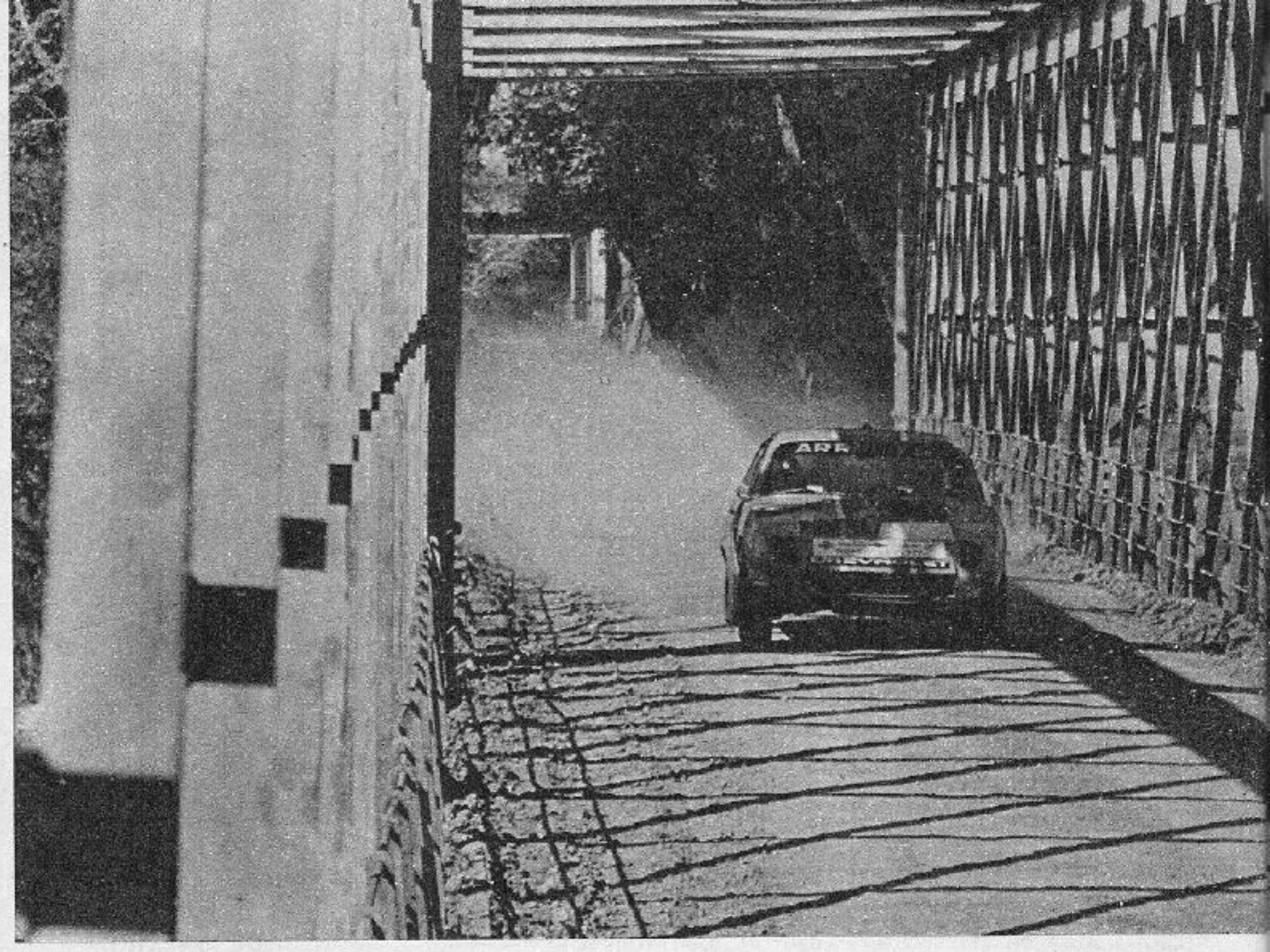
...Y HOTELES DONDE PARAR

Todas las semanas en SIETE DIAS, PANORAMA o PARABRISAS CORSA: "DE VIAJEROS Y CAMINANTES". Una sección exclusiva dedicada al lector viajero.
Los mejores hoteles argentinos (y próximamente los de paises vecinos) cuidadosamente reunidos y seleccionados para orientar al viajero más exigente



EQUIPO G.M.

Los autos de la Comisión de Concesionarios G.M. por problemas varios, no pasaron de la segunda etapa en el G.P. de TC. Marito en la primera y el Nene en la segunda quedaron fuera de carrera. Ambos motores se fundieron aunque por causas muy dispares



por JULIO PEREZ BALBI

LAS RAZONES DE LA DE

"...lástima que el Gran Premio se disputó a mitad de Temporada porque te aseguro que si hubiese sido a fin de año, para nosotros, otro hubiese sido el cantar...", así, en parte, Ricardo Joseph responsable ciento por ciento de las actuaciones de la CDCGM pretende demostrar cuáles fueron las razones del poco éxito obtenido por el equipo durante el último Gran Premio de Turismo de Carretera. Ni Marito García ni Néstor García Veiga, pudieron llegar a ver el banderazo final en Paraná. Por razones diferentes ambos quedaron tirados durante el recorrido, en términos generales la frase antedicha por Joseph fue la razón en primera instancia que provocó la debacle chevroletista oficial: la falta de experimentación que aún pesa sobre Chivo siete bancadas de tres litros. Y la falta de tiempo material por la proximidad entre una carrera y otra para probar tal o cual cosa y **"para tener por lo menos un motor de repuesto, ¡¡¡ojalá un motor!!! ni tiempo tuvimos para hacer una tapa de cilindros..."** Por esa falta de tiempo, no se pudo probar mucho sobre las modificaciones a realizar en algunos ítems que desde San Juan traen aparejados algunos dolores de cabeza como es en la actualidad el sistema de lubricación del motor; no hubo otro remedio que experimentar en carrera, en este caso le tocó al GP.

LA LUBRICACION

Desde la carrera de San Juan surgieron problemas con la lubricación de los motores. Existían bruscas —y aún existen— oscilaciones de la presión de aceite, de 90 libras, bajaba bruscamente a 60 libras. Claro está que con 60 libras no se puede fundir un motor (es la presión normal del 7b de 4 litros de SP) **"pero lo que no pude determinar si es que la inercia de la aguja del manómetro disimula un bajón aún mayor, digamos, quizá exagerando un poco, unas 30 libras más..."**

Para solucionar ese problema Joseph and Co. trabajaron días previos al GP desarrollando una nueva bomba recuperadora, modificando la válvula by pass y el volumen de los depósitos de combustible. Se probó el flamante equipo en el banco de pruebas y dio resultado archisatisfactorio. Idem con las pruebas del auto completo en el autodromo. Y después en el GP resultó que el motor de Marito García repitió los problemas de San Juan, volvieron las bruscas oscilaciones de la presión de aceite. ¿Por qué?, eso mismo le preguntamos a Ricardo Joseph. **"Lo que pasa es que las condiciones del banco y las del autodromo son muy diferentes a las del GP..."** En ruta se anda mucho tiempo a fondo, sin largar, ahí era cuando se notaban las oscilaciones de presión. Además, los motores de TC consumen bastante aceite y ésta puede ser una de las razones... **"es probable que los depósitos de aceite sean un poco chicos todavía, tendremos que rediseñar los tanquecitos seguramente, lo importante es aumentar el caudal de aceite que llega a la biela..."**

MARITO GARCIA: SUS PROBLEMAS

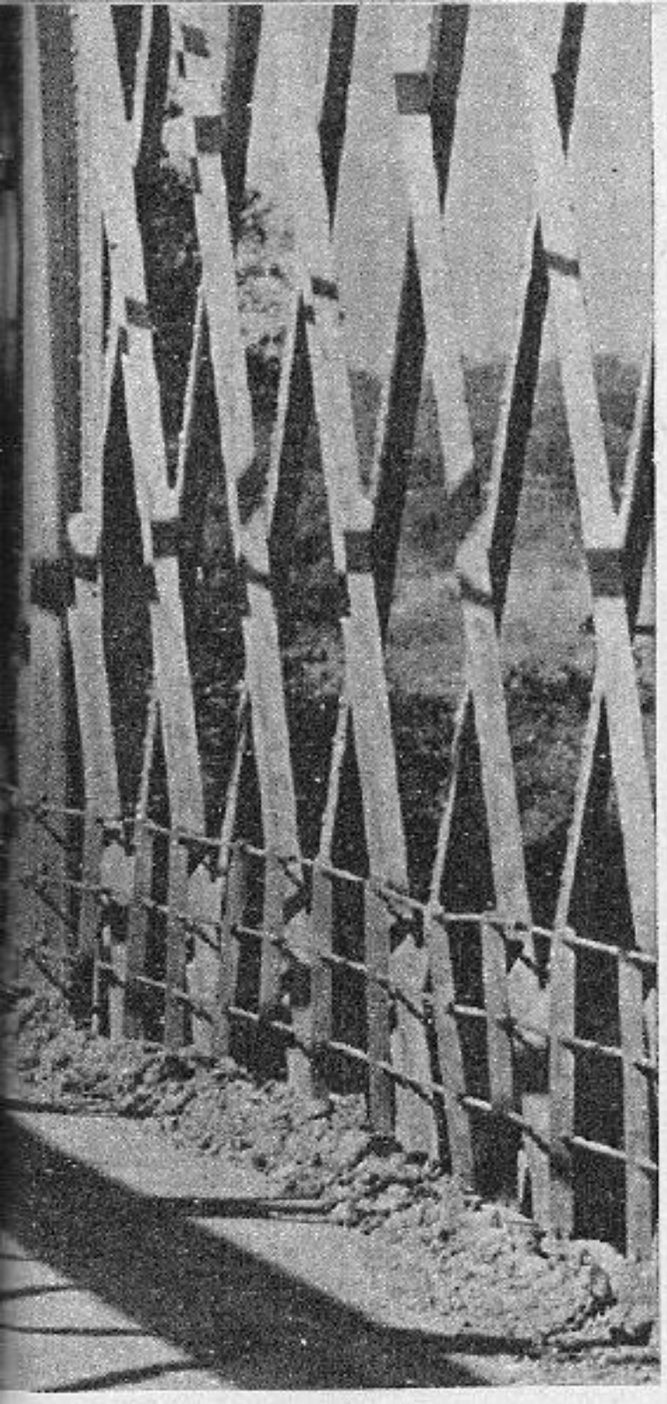
Largó la primera etapa, el auto marchó bien hasta que a mitad de camino comenzaron las malditas y bruscas oscilaciones de la aguja del manómetro de aceite. En ciertos momentos la aguja caía desde las 90 libras a 60. Llegó sin otro problema (aparte de un pequeño choque que no lo retrasó mayormente), pero a los doscientos o trescientos metros después de haber recibido el banderazo en la línea de llegada, voló una biela en el camino hacia el parque cerrado mientras marchaba a dos por hora. La biela rompió el block (no perforó ninguna cámara de agua) de forma imposible de **emparchar**. No pudo entregar a Parque Cerrado (el block reglamentariamente no se puede cambiar) y por supuesto para M. G. el cuento terminó allí.

NESTOR GARCIA VEIGA: SUS CUITAS TECNICAS

Al poco tiempo de largar desbandó una cubierta. La misma —probablemente— a medida que se fue desinflando levantó temperatura y se desflecó increíblemente. Los pedazos de neumático se metieron en diferentes partes de la suspensión. G. V. y su acompañante tuvieron que sacar el amortiguador para poder cambiar la goma.

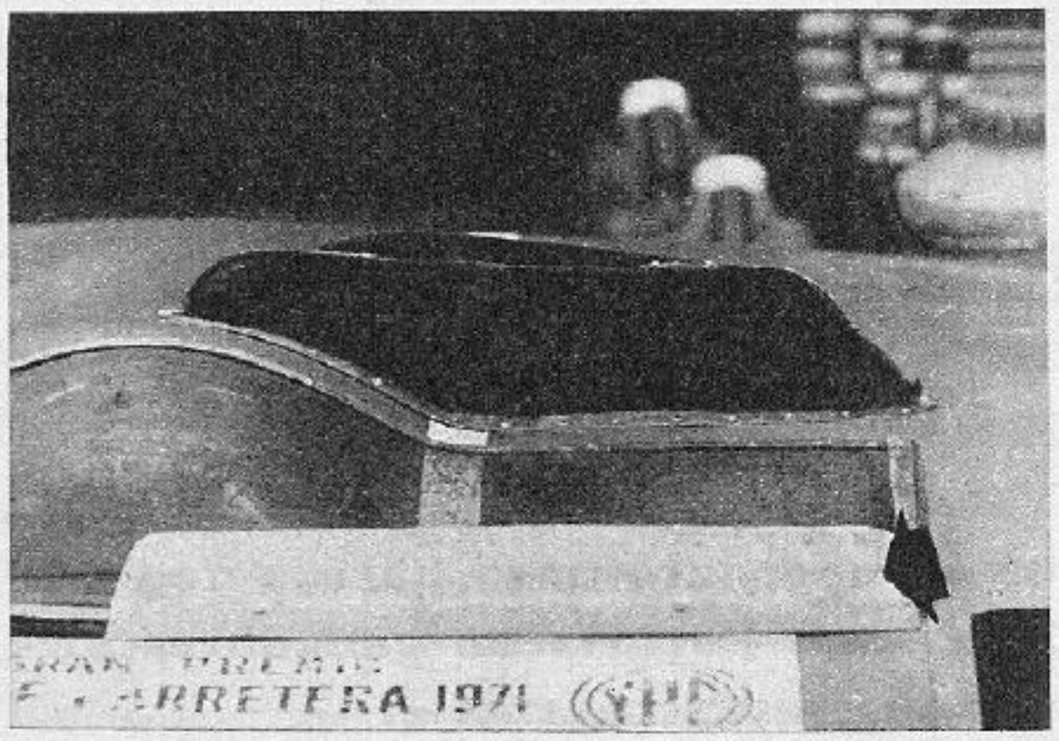
Trescientos kilómetros antes de terminar la etapa pinchó un pistón. Según Joseph **"el problema fue de carburación. seguramente. Los dos autos estaban carburados con valores idénticos. Probablemente el del Nene (que fue el único que tuvo problemas en ese sentido) se pinchó porque el deflector de bichos y piedras era más grande. Es una posibilidad que el caudal de aire que entraba por la toma fuese poco... es la única explicación que le encuentro a la rotura del**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



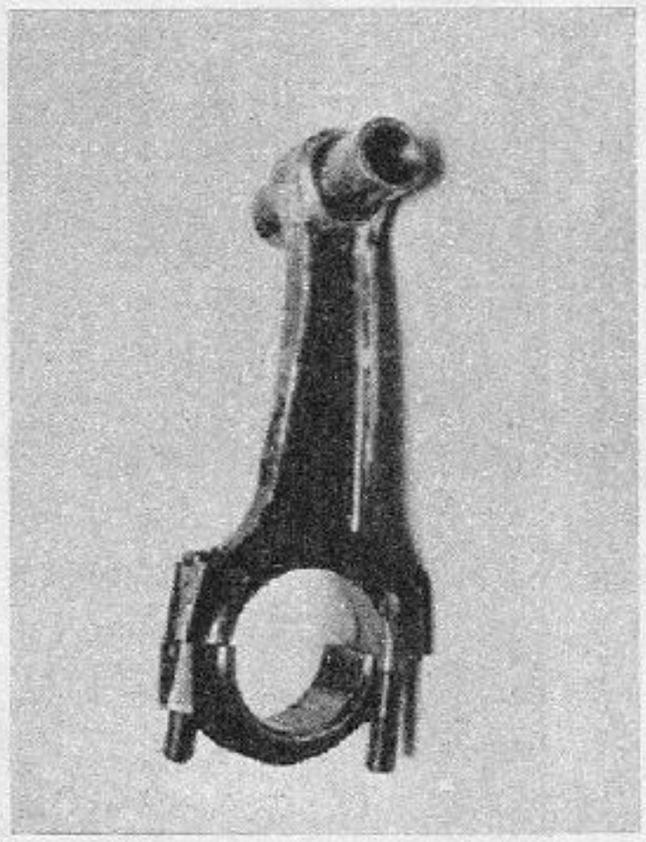


1

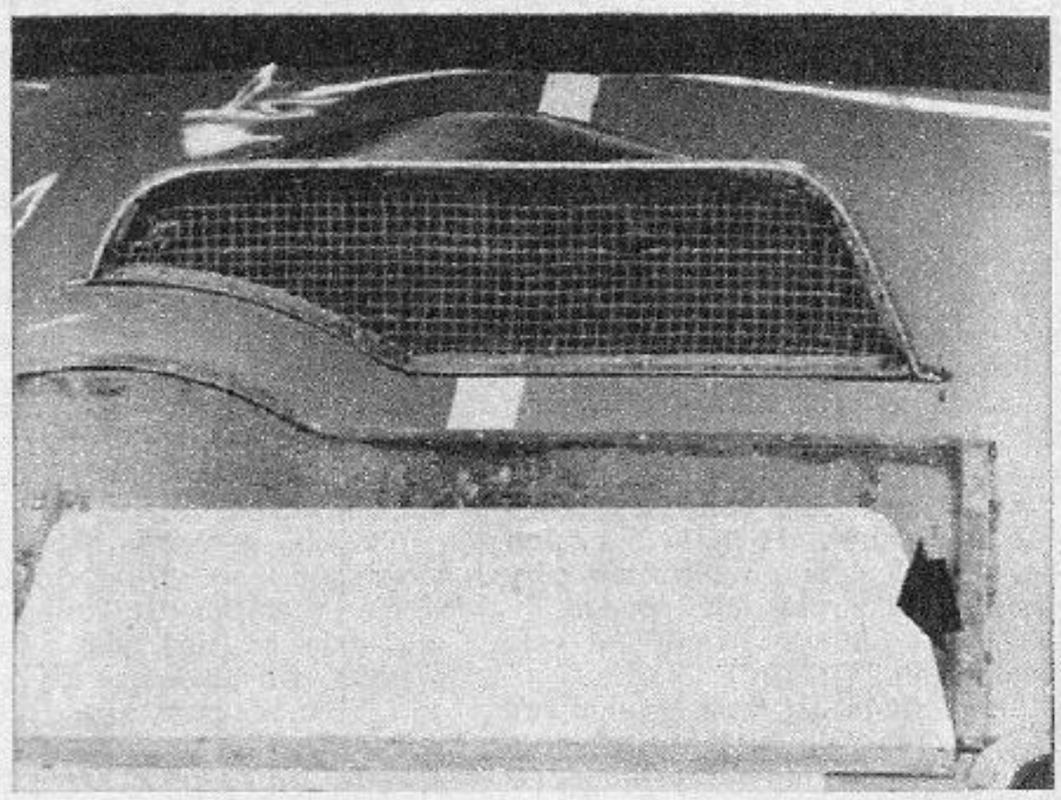


2

BACLE



3



2'

FOTO 1: El neumático que desbandó García Veiga en la primera etapa. Parte de los flecos se trabaron con la pinza de freno. Para cambiar la goma, entre otras cosas hubo que sacar el amortiguador.

FOTOS 2 y 2': El deflector grande que le quitaba 100 rpm al motor en la velocidad final solamente lo llevó el auto de G.V. para evitar en mayor medida la entrada de tierra por la toma de aire. El de Marito llevó el más chico ya que necesitaba de esas 100 rpm para pasar la interminable fila de autos que tenía delante suyo en la largada. Probablemente el deflector más grande fue el que originó la pinchadura de pistón de García Veiga ya que el caudal de aire que entra por la toma es mucho menor. Poco aire y . . . púuuuummm.

FOTO 3: Así quedó la biela que lo dejó knock-out en la segunda etapa a García Veiga. Se fundió un cojinete por culpa de algún cuerpo extraño e hizo que la biela se quedase sin caudal de lubricante.

pistón . . ." El deflector de Marito era más chico porque le quitaba unas 100 rpm de velocidad final y M. G. necesitaba de muchas rpm para pasar los mil y un autos que tenía delante (largó con el 69).

En 1h20m el equipo cambió el pistón (tuvieron que sacar motor y caja completos ya que el travesaño inferior del chasis no permitia cambiarlo desde abajo, vía cárter. Ya en la segunda etapa hizo 100 km a 4.500 rpm en marcha de ablande. Posteriormente se engranó la bomba de agua hasta que definitivamente un cojinete de biela recibió algún cuerpo extraño (probablemente del pistón pinchado en la etapa anterior) se fundió y comenzó a perder totalmente la presión del lubricante. Ello originó posteriormente problemas con la biela respectiva que quedó sin lubricante. Ahí terminó todo para la CDCGM. Los dos autos quedaron out y fue hora de volver a casa.

En estos momentos se está trabajando en el rediseño de los depósitos de aceite, la solución probable hasta el momento, la que se cree terminará definitivamente con el problema de la lubricación.

SI USARA RIV APROVECHARIA MEJOR LA FUERZA



Todo porque RIV permite un movimiento perfecto, sin desgastes, haciendo posible la transmisión exacta de todo tipo de fuerza. En la industria, en el agro, en el hogar, RIV participa asegurando el más perfecto movimiento.

RIV
rodamientos
para el progreso

Distribuye:
COMPAÑIA ARGENTINA DE RODAMIENTOS
Perú 699 esq. Chile - Bs. As. - Tel.: 34-6455/6 y 7

YACHTING por JUAN PEDRO SIEDMANN

ALGO NUEVO BAJ

Interesante iniciativa la del Yachting Club Argentino al organizar un campeonato para barcos de handicap. Resultaron ganadores de las dos primeras regatas el Juana de Jorge Benavides y el Atrevido de Armando Grandi

El Yacht Club Argentino puso en práctica una iniciativa muy interesante, con lo que logró hacer aún más completo el calendario de regatas para los barcos de fórmula. Nos estamos refiriendo al campeonato de cinco regatas, con descarte de una y puntaje olímpico, que se inició la semana pasada.

El recorrido de cada regata es variable y depende de la dirección del viento, variando entre las 20 y las 27 millas; en ellas puede intervenir cualquier barco que esté medido en la IOR.

Indudablemente, la aceptación de este torneo fue categórica: en la primera regata se inscribieron 32 barcos, cosa que se repitió en la segunda. El atractivo de esta prueba radica en el hecho de que se logra una confrontación más pareja que en las regatas sueltas, puesto que al haber más variedad de vientos y condiciones climáticas, se igualan las performances entre barcos grandes y chicos.

La primera regata se largó el sábado 19 por la mañana con viento ENE de unos 18 km, por lo que se utilizó el recorrido Nº 1, que comprende la virada de las siguientes boyas: el km 5 del canal de acceso, la boya que está frente a Quilmes, el km 14 del canal y la llegada en el mismo punto de partida, es decir en Dársena Norte, con lo que se recorrieron 28 millas.

Hasta el km 5 el rumbo fue a un descuartelar, convirtiéndose en aleta cuando los barcos enfilaron para Quilmes, como es frecuente cada vez que se va para esos lados, cuesta "un Perú" ubicar la escurridiza boya, lo que trae aparejado más de un retraso; desde esa marca hasta el km 14 el viento daba de proa e iba en aumento, por lo que varios barcos llegaron a navegar al límite de su paño, aunque no se vio ningún achique de velas, con excepción del Victory, que rifó su genoa, debiendo seguir a base de foque, con lo que perdió una excelente ubicación.

Desde la 14 hasta Dársena el borde se daba de ceñida liberal, aunque luego se puso de proa tras varios borneos del NNO y NNE, estableciéndose finalmente en el NE con poca intensidad, retrasando así la llegada de los barcos medianos y chicos, aunque estos últimos tuvieron sobre el final de la prueba un nuevo borneo, esta vez de SSE, también bastante flojito.

Con respecto a la actuación de los distintos barcos, muy buena fue la del Gitano, que se escapó a la altura del km 14, aumentando progresivamente su ventaja. El Red Rock II y el Trinidad no encontraron de primera intención el km 14, por lo que se vieron demorados al tener que corregir el rumbo; por su parte el Don Guillermo rompió el timón en una ida a la orza, aunque afortunadamente sin mayores daños, puesto que pudo intervenir en la regata del día siguiente. Un barco que anduvo bastante fue el Trotter Pandora, que merced a su bajo desplazamiento supo aprovechar muy bien las calmas para ganar posiciones.

La segunda regata se disputó el domingo 20, largándose con viento NE de 12 km, por lo que se utilizó el recorrido Nº 3, el que estaba limitado por Dársena Norte, Km 5, la boya de Quilmes, el km 22 y llegada en Dársena. La primera pierna se dio de bordejeada, logrando virar el km 5 en primer lugar el Trotter seguido por el Aitatxu y el Victory; de allí hasta Quilmes el borde fue de ceñida, aunque prácticamente directo, logrando recién en esa oportunidad pasar al frente los barcos de la serie "B".

Al virar los punteros la boya, sucedió un hecho poco común: se vino un banco de niebla tan cerrado que no se veía a 20 metros a la redonda. Como es de imaginar, encontrarla fue dificilísimo a pesar de los campanazos que daba la lancha del YCA que estaba allí fondeada para marcar dicha boya. La niebla determinó que nueve barcos tuvieran que abandonar al no poder encontrar la marca.

De Quilmes hubo un descuartelar hasta el km 22, desde donde se dio un borde directo navegando a la cuadra y por la aleta hasta Dársena Norte. Recién en esta última pierna los barcos de la "A" lograron superar a los punteros de la serie "C". La serie menor, a su vez, se notó bastante rezagada respecto de los ganadores, lo que se debió seguramente a la mayor dificultad que tuvieron éstos en localizar la boya de Quilmes, escondida en la niebla.



ASOCIACION ARGENTINA DE CADETES

Luego de una inactividad de varios años, un grupo de propietarios de embarcaciones de la Clase Cadete se reunió con el objeto de agruparse con el fin de competir en regatas entre barcos del mismo tipo.

Cumpliendo con este fin, el 12/3/71 quedó organizada la Asociación Argentina de Cadetes, cuya comisión está formada por: Comodoro: Dr. A. Roberto Bellinotto; Secretario: Dr. Claudio Toledo; Tesorero: Arq. Agustín Bianchi.

Fueron programadas varias regatas para realizarse durante la temporada en curso. De éstas, algunas son triángulo y otras regatas crucero, tratando en lo posible de no interferir en las competencias ya programadas por la F.A.Y.C.

Hasta el momento se han corrido una regata crucero y otra triángulo; en esta última se disputó el premio Armada Argentina, regata que organizó el Club Universitario Buenos Aires y que incluyó, entre las series que largaban, la clase cadete, debido al éxito obtenido y al apoyo que se le ha brindado.

Con el fin de que esta comunicación sea completa, pasamos a detallar las próximas regatas a competir:

27 de junio: 25 millas.

19 de agosto: Regata Bs. As. - Colonia (R.O.U.).

19 de septiembre: 25 millas

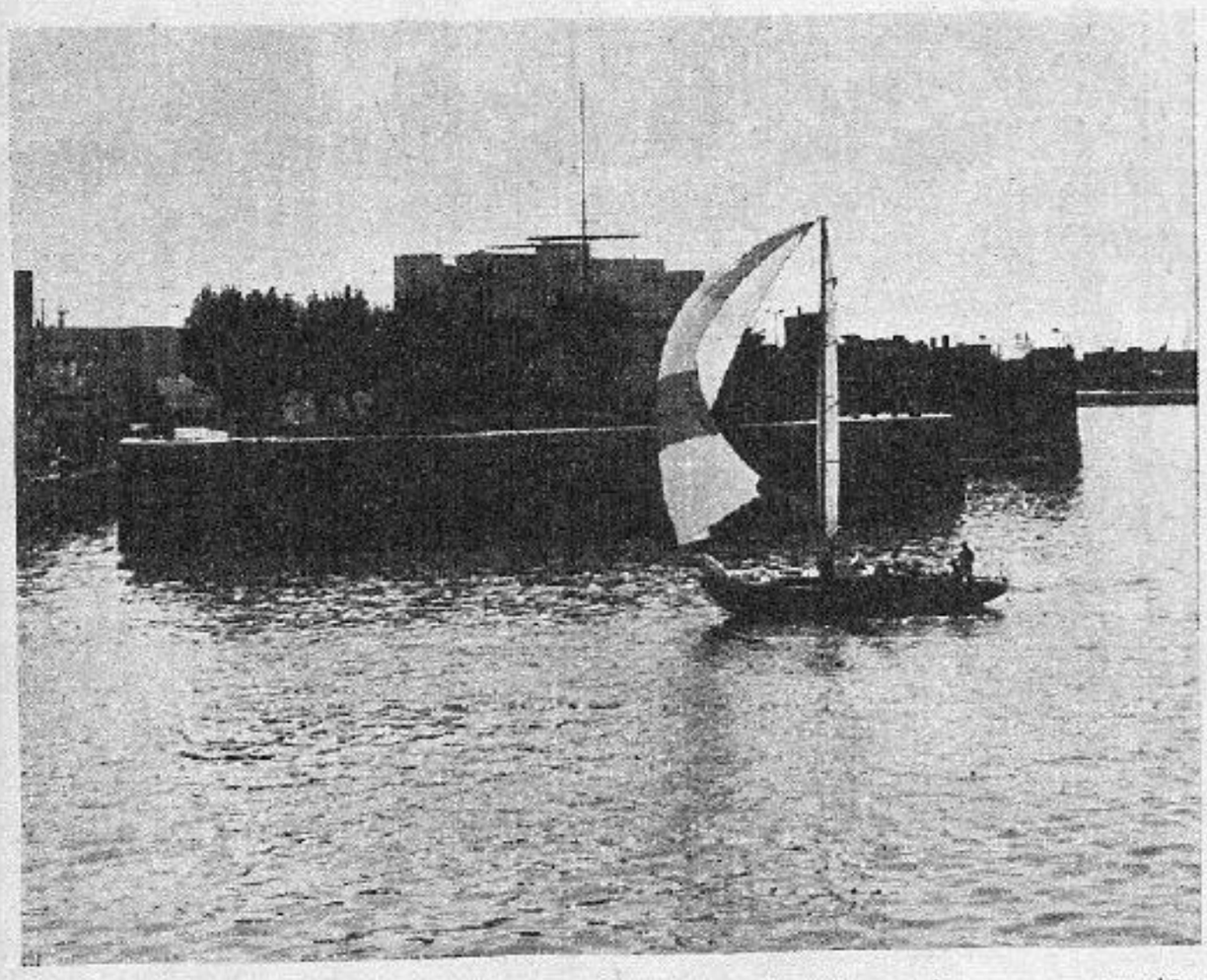
9, 10, 12 de octubre: Campeonato Clase Cadete

30 de octubre: Regata Bs. As. - Riachuelo (R.O.U.) - Riachuelo - Bs As.

Fecha a designar: Regata Bs. As. - Buceo (R.O.U.).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

O EL SOL



El Victory, de Ricardo Gattoni, entrando al antepuerto como ganador le la serie "C" en la regata del domingo.

El Gitano, de Juan C. Canzobre, que se impuso en la serie "Ci', en la primera regata.

RESULTADO DE LAS REGATAS DEL CAMPEONATO PARA LA IOR

1ª REGATA

Serie "A"

1º	Jorge Benavides	Juana	2h53m16s
2º	Francisco Galbisso	Alfard	3h12m15s
3º	Ugo Baldi	Columbia	3h13m17s

Serie "B"

1º	José Pultera	Moonlight II	2h58m 9s
2º	Ernesto Mandelbaum	Red Rock II	2h59m20s
3º	Enrique Sieburger	Sancir	3h 3m50s

Serie "C"

1º	Juan C. Canzobre	Gitano	2h59m20s
2º	José Iriarte	Burbuja	3h 8m44s
3º	Gregorio Notenson	Malabar	3h34m43s

Serie "D"

1º	Luis Martínez	Middy	4h16m14s
2º	José Amuchástegui	Tahali II	4h25m15s
3º	Wilson Pereyra	Trotter Pandora	4h52m37s

2ª REGATA

Serie "A"

1º	Ugo Baldi	Columbia	5h16m14s
2º	Jorge Benavides	Juana	5h35m40s

Serie "B"

1º	Armando Grandi	Atrevido	4h53m12s
2º	Ernesto Mandelbaum	Red Rock II	4h57m44s
3º	Carlos Chiappini	Buitre	4h58m30s

Serie "C"

1º	Ricardo Gattoni	Victory	4h57m47s
2º	Francisco de Amorrortu	Aitatxu	5h01m42s
3º	Juan C. Canzobre	Gitano	5h01m47s

Serie "D"

1º	Otto Weber	Sun Crest	5h38m40s
2º	Wilson Pereyra	Trotter Pandora	5h40m14s
3º	Roberto Russomando	Vinxi	5h50m52s

Este es el Cargador-Arrancador que usted debe tener !

Porque ahora Ud. puede arrancar los motores en forma instantánea sin necesidad de activar la batería previamente

Piensa por Ud., ya que su dispositivo electrónico protector de polaridad evita costosos daños al alternador y demás componentes eléctricos del vehículo, producidos por errores involuntarios de conexión.

Posee además, protector automático de corto circuitos brindándole así seguridad en su trabajo.

El Cargador - Arrancador Telme carga eficazmente en forma rápida o lenta, cualquier tipo de baterías, con y sin timer.

Sus innegables ventajas lo hacen un equipo imprescindible para concesionarias, flotilleros, talleres mecánicos, electricistas, playas de estacionamiento, fábricas de baterías, etc.

Obtenga más clientes satisfechos por la rapidez y seguridad de los servicios y aumentará así sus ganancias.



FABRICADO INTEGRAMENTE POR:

TELME

CALIDAD POR CONOCIDA, INDISCUTIDA

Solicite informes a nuestros representantes o directamente a INDUSTRIAS TELME S.A.I.C.F.I.

Calle 29 (ex P. Obligado) 536
Villa Maipú - San Martín
Prov. Bs. As. - Tel. 755-2811

¡CORSA EN LAS ISLAS MALVINAS!

Por primera vez en la historia se realizó un envío de revistas argentinas a las Malvinas. Le correspondió a Editorial Abril esa gran satisfacción. CORSA y sus hermanitas en las islas del sur



El día 22 de junio de 1971 quedó concretado el primer envío de revistas argentinas a las Islas Malvinas. El barco Darwin que hace el servicio desde Montevideo a dichas islas fue portador de ejemplares de las revistas de Editorial Abril: Claudia, Siete Días, Nocturno, Supernovelas, Parabrisas Corsa, Contigo, Idilicfilm, Recreo Escolar, Bolsillitos, así como también Panorama.

Este primer envío de publicaciones argentinas marca un jalón histórico en la búsqueda de acercamiento con los pobladores malvinenses y es motivo de enorme satisfacción y orgullo para Editorial Abril, primera en diversos sectores de la actividad periodística, haber podido contribuir de esta manera concreta a que los habitantes de las Islas Malvinas nos conozcan mejor.

Tomaron a su cargo este despacho el Sr. Salguero, director de exportaciones de Ryela S.A. –distribuidora de Editorial Abril– y el Sr. O'Neill de la firma distribuidora Ibana de Montevideo, quienes aparecen en la foto adjunta.

Por otra parte, le fueron entregados también a los tripulantes del barco Darwin ejemplares de las revistas arriba mencionadas.

Sin desmerecer a las demás revistas de Editorial Abril, no queremos dejar de decir que la expectativa creada ante la llegada de Corsa a las Malvinas es realmente increíble. Desde 1833, fecha en que las islas cambiaron de nombre, los habitantes malvinenses no leen Corsa. Lo que al principio fue un rumor ("Corsa no llega más..."), más tarde fue ansiedad y hoy —ante la posibilidad del regreso— largas colas se han formado frente a los kioscos, esperando Corsa.

Nuestros vecinos de las islas del sur sabrán, por fin, cómo llegar de Puerto Stanley a Río Gallegos en auto, cómo cambiarle las bujías al Darwin o cómo revisarle la compresión a los pingüinos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

G. P. DE LA MONTAÑA

¡ESTAS SON CARRERAS!

Cuando el domingo que viene se ponga en marcha el "Primer Gran Premio de la Montaña", todos los amantes del Turismo —categoría de nuestro automovilismo— y del turismo —manera de disfrutar de tiempo libre— estarán de parabienes. Los primeros porque tienen una carrera de esas que recuerdan a épocas más fructíferas de nuestro automovilismo. Los segundos porque empalmar con las vacaciones de invierno y tirarse 10 ó 15 días en Córdoba aprovechando el "saldito" de las vacaciones que quedaron pendientes en febrero es algo muy reconfortante para el espíritu.

El domingo 4 los muchachos de Grupo Uno se pondrán en marcha desde Tanti, luego de una largada simbólica en Carlos Paz, y se dirigirán rumbo a Taninga, Salsacate, La Higuera, Soto, Cruz del Eje, San Marco Sierra y Capilla del Monte enhebrando curvas veloces, caminos sinuosos con piso enripiado y algún tramo de pavimento aunque poco. Total: 256 kms y 900 metros. En Capilla podrán descansar, reponer fuerzas durante todo el día 5 de julio (lunes) y volver a la lucha el martes 6, largando de Capilla rumbo a La Cumbre, entrar para el lado de Ascochinga y salir por Santa Catalina, Ongamira, Cruz del Eje (hacen parte del camino de la etapa inicial pero en sentido contrario), Soto, Salsacate, Taninga y de allí a Mina Clavero para terminar con el segundo parcial sobre un total de 363 kms. Otra vez descanso para los fatigados gladiadores durante el día 7 de julio y el jueves 8 a "trabajar" largando de Mina Clavero y tomando por Los Pozos, Las Rosas, Villa Dolores, San Pedro, Pampa de Pocho, Cura Brochero, La Posta, El Cóndor, Copina y arribar a Carlos Paz tras recorrer a módica suma de 295,800 kms. Y al día siguiente, sin descanso, los muchachos tendrán que encaminarse rumbo a Cosquín festejando el 9 de julio. El trayecto será nuevamente por Copina, El Cóndor, Mina Clavero, Cura Brochero, San Jerónimo, Taninga, Tanti y finalmente Cosquín para sumar 288,300 kms. Y se acabó la hamacada y los chicos podrán dedicarse al libre albedrío luego de haberse agotado a través de 1.200 kilómetros que como se habrán percatado son todos de montaña como para andar doblando con las puertas y limando picaportes.

Las categorías serán las siguientes: "A"/"B" hasta 1.300 cm³ y la "C" de 1.301 a 2.000 cm³. Además una categoría que no tendrá puntaje para el Campeonato Argentino pero que estará dedicada a los coches de hasta 800 cm³ Fiat 600 y Citroën. Por supuesto la clase "A" y "B" tendrán premios aparte y el total ascenderá a la bonita cifra de 10.225.820 mangos de los jovatos. ¿A quién le debemos esta beldad de carrera? Pues nada menos que el Auto Moto Club Carlos Paz y a un grupo de auspiciantes integrado por la Comisión de Concesionarios Fiat (por medio de Fiat Argentina), Y.P.F., Terzi S.A. y Jockey Club que parece ingresar al automovilismo deportivo en forma plena. Y bien venido sea.

Realización EDDIE Pub. Tel. 32-7989 y 32-1424

sugerencias PARABRISAS CORSA

SUPER OFERTAS...

CONSOLA FIAT 600, CON ACEITE, AMPERIMETRO Y TEMPERATURA... $ 59.-
CASCOS DEPORTIVOS $ 38.- ANTENAS DE TECHO ..... $ 9,50
TACOMETROS ..... $ 85.- TABLERITO ACEITE Y AMPERIMETRO $ 15.-

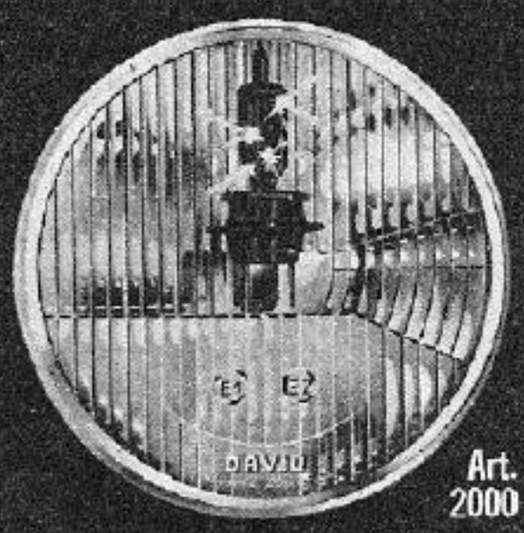
CHEQUE O GIRO A CASA CADI S.A.C.I. (FLETE $ 2.-)

CASA cadi S.A.C.I. WARNES 1055 T. E. 55-3832 54-8914 BUENOS AIRES INSTRUMENTAL Y ACCESORIOS PARA EL AUTOMOTOR ida

otro impacto DAVID®

NUEVAS OPTICAS DEL FUTURO PARA EL AÑO 2000

CON LAMPARAS DE ALTA Y BAJA DE BIODO - SODIO UNIVERSAL 7" Y PARA TODA CLASE DE AUTOMOTORES



Art. 2000

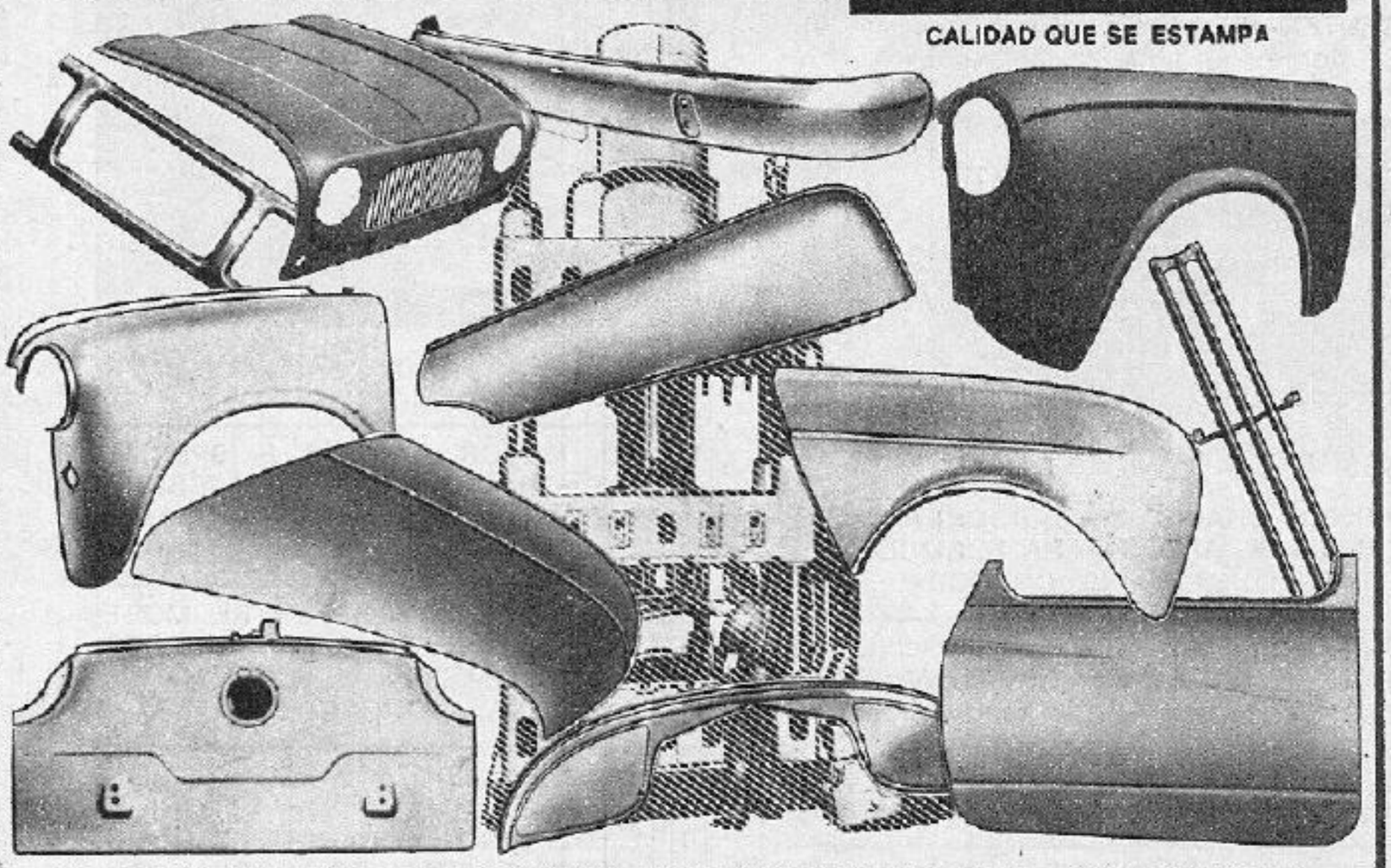
Fabrica y distribuye: CASA DAVID S. A.
Fábrica: ARREGUI 5137 - T. E. 69-9008
Ventas: WARNES 777 - T. E. 54-2671
SOLICITELAS EN LAS BUENAS CASAS DEL RAMO

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

COLOCACION en el ACTO
Sandrini
VOLANTES DEPORTIVOS
FABRICA
BORSAN S.C.A.
LADINES 3608 - 50-7572,
ALTURA AV. SAN MARTIN 7100, CAPITAL

CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES CON AUTOPARTES ESTAMPADAS

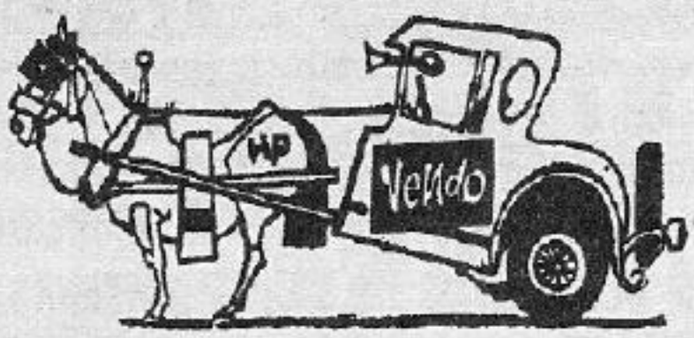
M. R. EMACA
CALIDAD QUE SE ESTAMPA



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

INDUSTRIAS METALURGICAS EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
FABRICANTES DISTRIBUIDORES GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE - 658-1175 PCIA. BUENOS AIRES ENVIOS AL INTERIOR

AVISOS corsificados



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

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

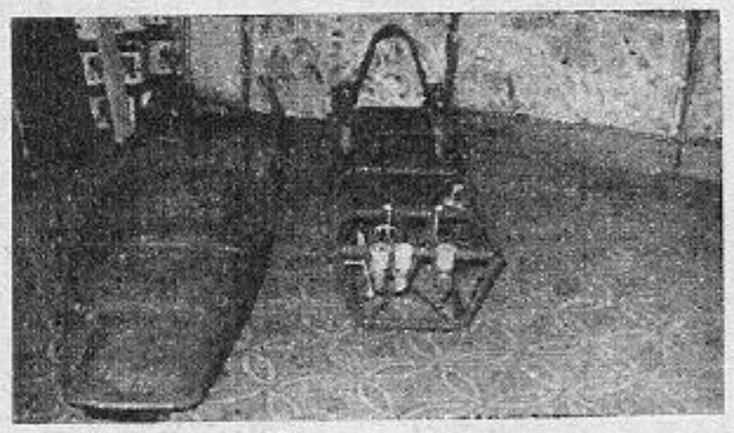
Los interesados en publicar avisos en esta sección deberán concurrir personalmente a la Redacción de PARABRISAS CORSA, L. N. Alem 896, 5º piso, Sección Avisos Corsificados, de lunes a viernes, en horario de 10 a 12 y de 14 a 17. Los avisos recibidos hasta el día jueves, inclusive, serán publicados en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

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

¿EXTRAVIO EL TITULO DEL AUTOMOVIL? Solá-Pascual se lo consigue en 30 días. Problemas con ahorro y préstamo automotor, abogados especializados. Trámites rápidos y económicos. Corrientes 745, Piso 3º y 1º. T. E. 392-2239 ó 392-0308.

RENAULT 1093 VENDO URGENTE MUY EQUIPADO. Lafinur 3250 (ESTE Y PORCEL S.A.).

AUTOMOTORES "ALMAGRO" GESTORIA INTEGRAL DEL AUTOMOTOR. FINANCIACIONES Y PERMUTAS TOMA EN CONSIGNACION AUTOS TODO TIPO MODELOS DEL 62 AL 71, OPTIMO ESTADO COMPRA CONTADO Y EN EL ACTO TAXIS Y AUTOS PARTICULARES. DIAZ VELEZ 4740, FRENTE A PARQUE CENTENARIO (8 a 12) y (14 a 20). Sr. Jorge.



VENDO CHASIS Y CARROCERIA SIN TERMINAR. APTOS PARA FORMULA 2 ó FOMENTO. SALTA 43, CORDOBA.

F.2 motor FIAT 1500, permuto por Peugeot o Fiat 1500/1600. 0 KM. Con traller. Listo para largar. Si no lo pesca ahora, larga solo... Ver en Santa Fe 4949. Inevitable consultar con Coco Rodríguez, célebre vendedor de llantas de nuestro medio.

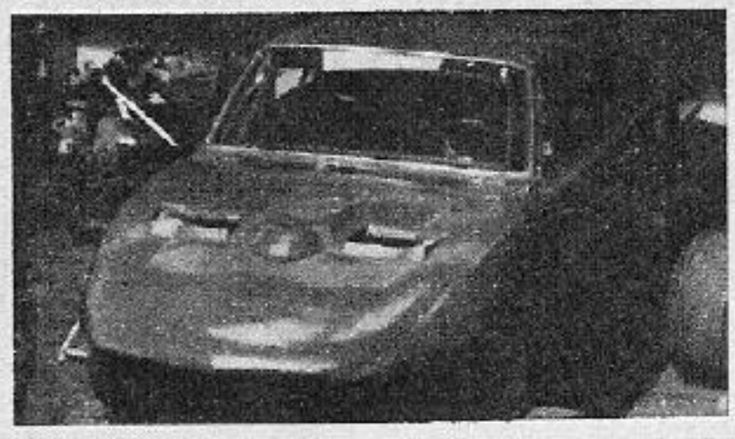
APRENDA A DIBUJAR AUTOMOVILES. Primero y único curso en América latina creado para el dibujo e ilustración creativa del automóvil (por correspondencia). Informes y folletos a: Diseño Auto Studio, Casilla de Correo 3748. Correo Central. Buenos Aires.

SU FIAT 600 envejece todas las mañanas. Evite el desgaste del arranque en frío, colóquele protectores exteriores. Tapeto. Elpidio González 3225.

VENDO URGENTE "CAFETERA" LISTA PARA LARGAR POR LAMENTABLE ESTADO ECONOMICO. TRATAR CALLE 28 Nº 990. T.E. 61-0080, MIRAMAR.

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

Vendo TURISMO DE CARRETERA. Casco Torino, completo, con o sin motor. Tra-



tar con Pablo Brea. DEMARIA 4670, te. 773-7242.

VENDO MOTOR KART R F SPECIAL. PREPARADO A NUEVO SIN CARBURADOR. OPORTUNIDAD PARA INICIARSE $ 250.— T.E.: 66-0240.

COMPRO AUTOMOVILES ENTRE MODELOS 1890, 1915. CUALQUIER MARCA, OFERTAS A CASILLA DE CORREO 209. VILLA REGINA, RIO NEGRO.

HONDA 300 VENDO. BLANCA, EXCELENTE ESTADO. ADEMAS DE VELOCIMETRO, LUZ GIRO, ARRANQUE ELECTRICO, TIENE TACOMETRO, BOCINA DOBLE, LUZ YODO. $ 2.500. T.E.: 758-2553.

VENDO TAPA FALCON 221-7B CON LEVE AVERIA: $ 100.— CIGÜEÑAL CON BIELAS Y ARBOL DE LEVAS 2CV: $ 150.— T.E.: 758-2553.

TOMAS DELANTERAS S 19. TROMPAS DEPORTIVAS 2 MODELOS S 59. CAPOTS



CON TOMAS S 79. MITRE 3350. VICTORIA. 744-0623.

PEPE VINIEGRA NECESITA DOS MECANICOS ½ OFICIALES, ANTECEDENTES, TORINO, GRAL. ENRIQUE. MARTINEZ 2360. ALT. OLAZABAL 3500.

MILES DE "TUERCAS" PEUGEOT 404-504 experimentaron la mayor potencia y pique cuando cambiaron sus habituales resortes de bujías... por los legítimos RESORTES ELECTRONICOS 8K. (Aleación ORO-CADMIO-ALUMINIO-COBRE) de gran poder de conducción que elimina problemas de humedad en encendido. Ahorren combustible. Dan más "Pique". INTERIOR envíe giro-cheque (19,50$) Orden: ELECTRONICA 8K. Lavalle 2257, Loc. 19. Bs. As. Recibirá encomienda postal. En Capital adquiéralo en: Viamonte 1505; Cabello 3363; Juan B. Alberdi 7245; Juan B. Justo 6513; Av. San Isidro 4318; Rivadavia 8981; Pedro Echagüe 2931; Pichincha 1557; Juan B. Alberdi 3016; Warnes 1102; Ugarteche 3270; Av. Los Incas 5381; Av. Pavón 787 (Avellaneda); Av. Gaona 1891 (R. Mejía); Av. Mitre 4780 (Avellaneda); Av. Constitución 1049.

CARLITOS VENDE PARA PAGAR LA LUNA DE MIEL PICK-UP F100 UNICA EN SUDAMERICA, UN AUTENTICO T.C. VER PARA CREER. OJO, SE CASA ESTE AÑO Y PARECE QUE LA REGALA. DON AMERICO ZANIN LA MUESTRA EN SU TALLER DE BOLIVIA 1129 ESQUINA REMEDIOS DE ESCALADA EN LANUS OESTE.

ADRIAN VILLEGAS vende TORINO TC F. "A". Listo para largar. Completo. Excelente estado. Condiciones de pago a convenir. Llamar al T.E. 783-5953 o al 740-1081.

Mi tío Modesto vende su Bergantín (auto) 4 cil. 130.000 km. reales. Mod. 61, por poca guita. Ver de 8 a 12 y de 14 a 20 en 25 de Mayo 208. LANUS.

TORINO S 1968 EXCELENTE $ 12.500.— VENDE DUEÑO. SANTA FE 3435. ENCARGADO 8-13 Hs.

VOLVO MODELO 122SS. Año 1961. Chocado. Mecánica en perfecto estado. T. E. 795-7459.

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CALENDARIO

COMPETENCIAS NACIONALES

PRIMER G.P. DE LA MONTAÑA

4 de julio — PRIMERA ETAPA: Carlos Paz-Capilla del Monte.
5 de julio — DESCANSO.
6 de julio — SEGUNDA ETAPA: Capilla del Monte-Mina Clavero.
7 de julio — DESCANSO.
8 de julio — TERCERA ETAPA: Mina Clavero-Carlos Paz.
9 de julio — CUARTA ETAPA: Carlos Paz-Cosquín.

La información completa con respecto a esta carrera la encontrarán en la página 67.

TURISMO DE CARRETERA

El próximo domingo se disputará la esperada Vuelta de Hughes, esperada porque todo hace prever que la lucha será a muerte, con el anticipo que se tuvo en el GP donde algunos parciales fueron realmente impresionantes.

La carrera se realizará en el circuito de Pergamino de poco más de nueve kilómetros de extensión. Tres series a 8 vueltas cada una y una final a 20 en la cual podrán participar los que obtengan los veinticinco mejores tiempos. La largada de la primera serie se ha previsto para las 9 horas.

CAFETERAS, FIAT 600 Y CITROEN

La Asociación Deportiva Automovilística organiza para el próximo domingo una reunión en la que se disputarán carreras para cuatro categorías, Cafeteras hasta modelo 1927, Cafeteras hasta modelo 1931, Fiat 600 Semipreparados y Citroën 2CV Semipreparados. En todos los casos las competencias contarán con puntaje para los respectivos campeonatos. El circuito está ubicado en la ruta 200, km 78. **A las 10 horas.**

TURISMO ZONAL

En Las Flores el Automóvil Club hará disputar el domingo próximo una carrera de Turismo Nacional Grupo Uno por el Campeonato de la Federación Regional Nº 3.

MOTOCICLISMO

Una nueva fecha por el Campeonato del Oeste Parque Udaondo se disputará en el circuito de Luján. Correrán las categorías de hasta 50, 125, 150 y 175 cm³ de motos.

TURISMO ZONAL

La Federación Regional Nº 7 hará disputar una nueva fecha con puntaje para su Campeonato. Con la organización del Automóvil Club de Misiones el domingo se correrán carreras para las cuatro clases del Turismo Nacional.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

FORMULA UNO

En el circuito de Paul Ricard se disputará el domingo el Grand Prix de Francia de F-1. Contará con puntaje para el Campeonato Mundial de Conductores.

sugerencias PARABRISAS CORSA

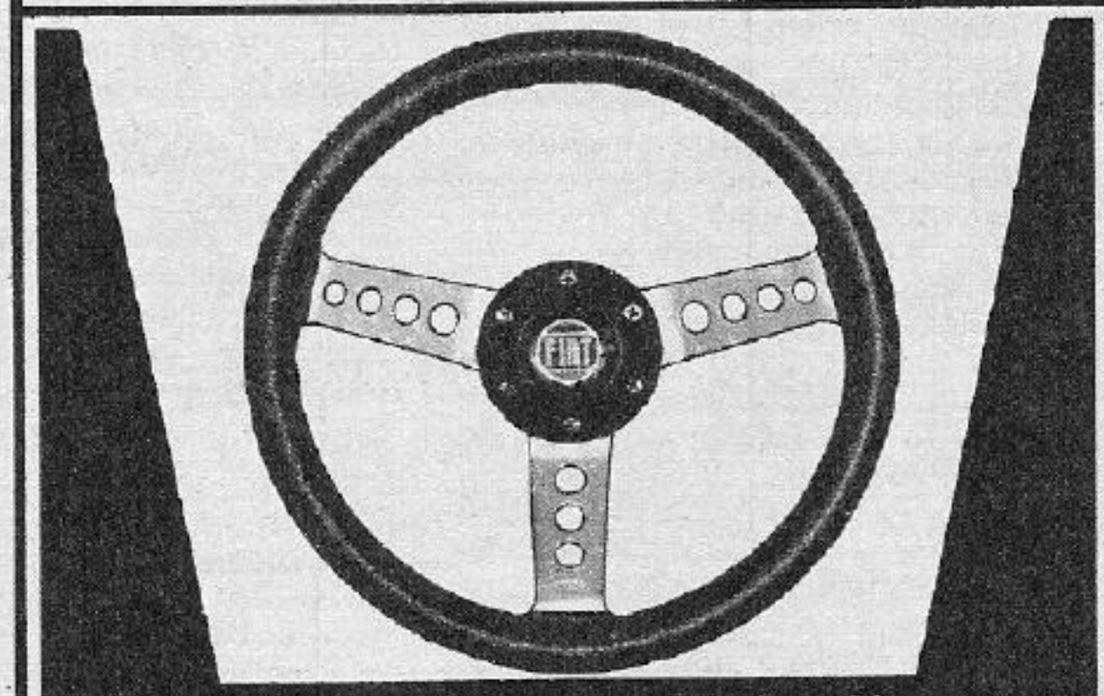


• IMPORTADORES DIRECTOS Y FABRICANTES
• VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE
• ENVIOS AL INTERIOR

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

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

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

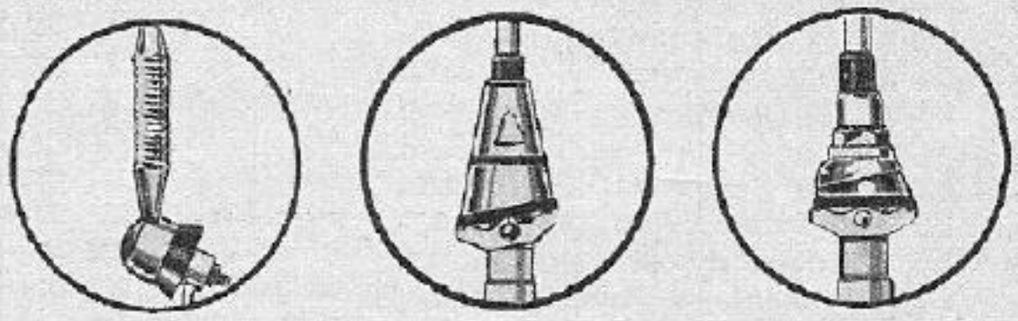


modernos métodos de fabricación nos permiten presentar esta línea con menor costo
VOLANTE F 5.000 Sandrini
Fabrica BORSAN S.C.A. LADINES 3808 - 50-7572
ALTURA AV. SAN MARTIN AL 7100 • BS. AS.
ADQUIERALO EN CONCESIONARIOS OFICIALES Y CASAS DE ACCESORIOS

INSTRUMENTAL
DISTRIBUIDOR INSTRUMENTAL G.M.G.
FLOTANTES • REPUESTOS VELOCIMETROS
RADIOS - STEREOS.
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
JUAN C. CHIAPPA
AV. CORDOBA 5792
CAPITAL
SABADOS ABIERTO MEDIO DIA

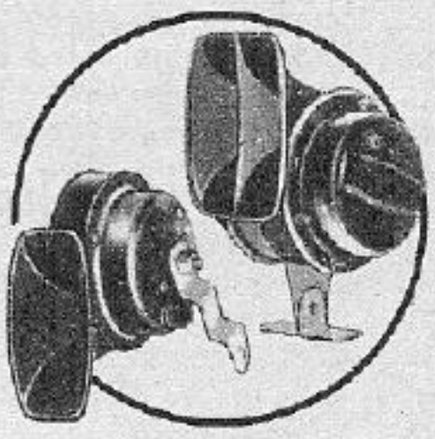
PARA SU AUTOMOTOR COMPRE UD. LO MEJOR
PRODUCTO DE UN FABRICANTE DE AMPLIA GARANTIA PROBADO EN CALIDAD

Fabricamos:
antenas auto radio "de medida"



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

Bocinas
TAMBIEN LA LINEA DE BOCINAS ELECTRICAS TIPO CARACOL PARA AUTOMOTORES Y CAMIONES



MAREL
DARWIN 279 · T. E. 55-6548
BUENOS AIRES

PRODUCTORA
ANEXO J67 ®



Av. J. B. JUSTO 4300
COLECCION de CALCOMANIAS DEPORTIVAS

PALANCA AL PISO
ESTAMPA M. R.



PARA FALCON - VALIANT - DODGE CHEVROLET - FIAT - PEUGEOT Y OTRAS MARCAS
COLOCACION EN EL ACTO
ENVIOS AL INTERIOR
ESTAMPA LTDA. S.R.L.
CARRASCO 267 - CAP. - T.E. 67-8106

Parabrisas CORSA

correo

ACLARAR QUIERO

de Roberto G. Sieburguer, Capital.

Muy señores míos: he leído con atención el artículo aparecido en la revista CORSA firmado por el señor Pedro Siedman y titulado "Un campeonato muy conversado". Como no estoy en un todo de acuerdo con algunos aspectos del mismo, me creo en la obligación de dirigirme a ustedes para aclarar diferendos, y si esto es posible servirá sin duda alguna para beneficio del deporte que practicamos. Me refiero específicamente a lo indicado en el artículo como tema candente: "La protesta".

En primer lugar, a aquella acotación con negrita atribuida al señor Gastón Brum, "Las regatas se ganan corriendo en la cancha, y no en la tierra", habría tación en negrita atribuida al secumpla con los reglamentos", ya que estando al margen de éstos sería relativamente fácil ganar. En segundo lugar, quisiera aclarar que todo yate de clase internacional es medido por la autoridad designada al efecto y dotado de un certificado de medición por la autoridad nacional, debiendo responder en todo momento a lo consignado en el mismo. Cualquier modificación o alteración producida en el yate a posteriori de la emisión de dicho certificado lo invalida automáticamente, haciendo imprescindible una nueva medición. Además, antes de la iniciación de un campeonato importante (como lo fue el Sudamericano), la comisión organizadora designa una comisión de medición para controlar los barcos y certificar que estén de acuerdo a las reglas y a su certificado, en cuyo caso les da el OK para intervenir. Entran los barcos desde ese instante en una especie de parque cerrado, quedando prohibido hacerles modificaciones hasta la terminación del campeonato.

En mi caso particular, el barco que yo navegué tenía su certificado de navegación, y en base al mismo la comisión de medición lo controló y sin hacer observación alguna lo autorizó a intervenir en las pruebas. Existen pruebas, además, de que el barco no fue modificado ni antes ni después de las regatas. El timón estaba en su estado original tal como fue fabricado y aprobado por los medidores, sorprendiéndome por lo tanto la resolución de la comisión de protestas, que, desconociendo una aprobación hecha por un organismo de ella, hace caso omiso, resolución de la cual he apelado a la autoridad nacional, encontrándose actualmente a decisión de la misma el problema.

En cuanto a velas, la clase Soling sólo permite el uso de un número limitado de las mismas por campeonato, las cuales son medidas y selladas, estando claramente entendido que una vez cumplido con este requisito ellas no deben ser alteradas o modificadas, salvo expresa autorización de la comisión de regatas en caso de avería, y entonces, una vez efectuada la reparación, la vela tiene que ser remedida. Esto se hace no sólo para evitar que sea usada una vela fuera de medida sino también para que la forma de una de ellas no sea modificada durante las pruebas.

Aun cuando esto fue una clara violación a las reglas durante este campeonato, yo no protesté contra el barco que así procedió, sino que solamente puse en conocimiento de la comisión de regatas el hecho, dándole a la comisión carta blanca para actuar o no, y lo hice dado que el timonel brasileño, enterado del problema, se quejó de que en nuestro país no se midiera a todos con la misma vara. Debemos recordar que él fue descalificado en una regata anterior por protesta de un argentino.

Creyendo haber aclarado suficientemente los puntos en discusión, me despido de ustedes con mi mayor consideración.

R) En principio, estamos bastante de acuerdo con su carta; nos corresponde la obligación de hacer algunos arreglos a la nota de referencia, que trajo aparejada alguna polémica en su punto candente, que seguramente es el párrafo en el que emitimos una apreciación personal al considerer que usted debió ser descalificado de todo el campeonato. Evidentemente, allí hubo un error, puesto que según nuestra opinión no sólo usted debía ser eliminado del evento sino que esta sanción debió aplicarse a todos los timoneles que corrieron con el barco en forma antirreglamentaria, tenga o no en su poder un certificado de medición que habilite su embarcación, en especial si después se comprueba que dicha certificación no se ajusta en un ciento por ciento a los reglamentos. El equívoco se suscitó debido a que nuestro redactor hizo diferencias en lo que hace al incremento de velocidad en el barco, con lo cual excluyó modificaciones de importancia menor como lo es la altura de una manija o la colocación de un tubo para alojar el tangón. Además, queremos hacer otra aclaración: al final de la nota dijimos algo sobre la caballerosidad deportiva; sin dudas, esto es tomable con pinzas, por ello ampliamos este concepto, ya que la idea no fue juzgar la caballerosidad de cada uno de los participantes sino poner de manifiesto que irregularidades como las que se vieron en el Primer Campeonato Sudamericano de Soling no deberían existir en un deporte amateur.

¡QUIEN LO PILLARA!...

de José Tomás, San Rafael (Mendoza).

Señores de CORSA: como colaboración espontánea y para nutrir vuestro bien provisto fichero, adjunto con mucho agrado un recorte de una revista especializada de 1935 ó 1936, donde presentaban a la ganadora de un concurso de elegancia del automóvil llevado a cabo en la ciudad de Barcelona. La elegancia de la señorita no la juzgo, pero que el Mercedes Benz es digno de tenerse en cualquier colección no cabe duda. Desearía me hicieran llegar —si es que las tienen— las características de este "quién lo pillara". Gracias.

R) Por el tamaño del coche y ciertos detalles, creemos casi con seguridad que se trata de una carrocería especial sobre chasis Mercedes 540 Roadster 1936, hecha por el carrocero Saoutchik. Las características del 540 son: motor de 8 cilindros en línea; alesaje, 88 mm; carrera, 111 mm; cilindrada total, 5.401 cm³; potencia máxima a 3.500 rpm, 115 CV (sin compresor) y 180 CV (con compresor). Tenía válvulas a la cabeza —varillero—, embrague monodisco seco, caja de cuatro marchas, encendido por bobina y distribuidor y suspensión independiente en las cuatro ruedas. Alcanzaba una velocidad máxima superior a los 170 km/h.

MOTOCICLISMO EN BRASIL

¿Y NOSOTROS?...

de Miguel A. Ciraudo, Banfield (Buenos Aires).

Señores: es en realidad digna de ser destacada la preocupación que muestran las autoridades que rigen el motociclismo en el Brasil al realizar pruebas de carácter internacional, congregando a las representaciones de diversos países, incluso obteniendo el concurso de equipos oficiales de fábricas que disputan el Campeonato Mundial de la especialidad.

A los efectos mencionados precedentemente, baste mencionar que en el mes de abril se disputaron las 6 Horas de Interlagos, donde se adjudicaron el triunfo los pilotos japoneses Akiyassu Motohasi e Hiroyuki Kawasaki, enviados oficialmente por la fábrica para esta competencia, en la que condujeron una Yamaha de 350 cm³ y recorrieron 101 vueltas a un promedio de 130,960 km/h. En segundo lugar se ubicaron los brasileños Tucano-Casaline, con Ducati Mk III; terceros sus connacionales Amato-Circilli, con Kawasaki 500; y cuartos los uruguayos Lindberg Moreyra-Sagrera con una Yamaha 350 bicilíndrica; y quintos los venezolanos Betancourt-Dalle Fusine, que hace años actuaron en nuestro medio, también con Yamaha.

Contrasta este panorama con la actividad desarrollada en las últimas temporadas del deporte de las dos ruedas en nuestro país, que se limita a pruebas de carácter local y nacional, que resultan aún más ignoradas por la falta de una adecuada difusión a pesar del interés de los aficionados por practicar este deporte.

Pienso que si tal vez los señores dirigentes de nuestra Federación de Motociclismo se decidieran a trabajar firmemente, la Argentina podría reconquistar el lugar que ocupara no hace mucho tiempo atrás en el concierto mundial de este deporte, ya que es oportuno recordar y resaltar una vez más que fuimos el único país de Latinoamérica que fuera autorizado a efectuar un Grand Prix puntable por el Campeonato del Mundo, índice de un reconocimiento de nuestra madurez organizativa y lograda representatividad del motociclismo en esta parte de América.

Sin más, y agradeciendo desde ya la consideración de la lectura de la presente nota y utilidad que ustedes estimen que le corresponda, los saludo atentamente.

R) CORSA comparte plenamente los conceptos del lector. (N. de la R.: El señor Ciraudo fue presidente de la Federación Argentina de Motociclismo y persona de capacidad reconocida y respetada en ese campo.)

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

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Para menores de 30 años



El período de vida nacional que les ha tocado a Uds. vivir no les ha ofrecido oportunidades.

En el campo político ni siquiera pudieron votar.

En el económico-social las condiciones imperantes fueron tales que estudiar y trabajar significaba un mal negocio mientras que especular o irse al extranjero prometía seguros beneficios. La intromisión del Estado en asuntos que no le conciernen y la inflación paralizaron y destruyeron los esfuerzos individuales.

Como país retrocedimos del 5º al 28º lugar en el concierto de las naciones.

Hasta ahora no pudieron Uds. hacer mucho para modificar ese estado de cosas.

Pero de aquí en adelante podrán intentarlo. No tendrán justificativo alguno si no lo hacen.

La solución no la encontrarán Uds. en el retorno a ningún pasado ni en la implantación de ningún tipo de dictadura. La vieja política, que no lo es por su antigüedad sino porque no aporta absolutamente nada nuevo, está agotada. En el fondo no promete sino más inflación y más compulsión del Estado. Que es lo mismo que decir más corrupción y desorden social y más prepotencia y servidumbre. Uds. no pueden estar en eso.

Les propongo una idea nueva: la del nacionalismo liberal, que implica exaltar lo argentino y confiar en la libertad.

Quienes se aferran a los viejos esquemas políticos no entenderán sin duda la fusión de estas dos corrientes históricas, pero Uds. sí porque no están atados a prejuicios del pasado.

No se trata de un nacionalismo socializante y estatizante que tiene miedo a fantasmas y termina con la mano tendida en el extranjero, ni de un capitalismo con monopolios y privilegios, sino de un nacionalismo fuerte y seguro de sí mismo, basado en la economía de mercado moderna que significa abundancia, independencia política y un nuevo orden social más justo y con oportunidades para todos.

La síntesis nacional-liberal es lo único nuevo y fundamentalmente distinto que puede ofrecerse al país.

Les propongo organizarla como expresión auténtica de la gente y de las mentalidades jóvenes.

Quienes estén de acuerdo háganmenlo saber. En pocas semanas estaremos en marcha.

☐ Solicito ser invitado a cursos y conferencias
☐ Recibir material didáctico y de difusión
☐ Colaborar económicamente
☐ Cooperar en tareas de organización

Nombre _____
Dirección _____
Loc. _____ Tel. _____
Estado Civil _____ Hijos _____
Ocupación _____

Secretaría del Ing. Alvaro C. Alsogaray
San Martín 50 - Buenos Aires

☐ Solicito ser invitada a cursos y conferencias
☐ Recibir material didáctico y de difusión
☐ Colaborar económicamente
☐ Cooperar en tareas de organización

Nombre _____
Dirección _____
Loc. _____ Tel. _____
Estado Civil _____ Hijos _____
Ocupación _____

Secretaría del Ing. Alvaro C. Alsogaray
San Martín 50 - Buenos Aires

Propuesta de Alsogaray a la gente joven.

LEO BURNETT NOWAS S.A.C.

TORINO 1971



Estos son los modelos Torino de este año. Tres, con cuatro puertas. Dos coupé.

Y vienen con grandes novedades.

- **Mayor potencia, mayor pique. La compresión ha sido aumentada de 7,5:1 a 8:1.**
- **Doble circuito de frenos: la seguridad llevada a su máxima expresión.**
- **Luz de control de freno en el panel de instrumentos.**
- **Lava y limpiaparabrisas combinado para que usted mantenga su vista siempre en la ruta.**
- **Dirección de potencia opcional.**

Y muchas novedades más.

Todas pensadas para el confort, la fuerza, la confiabilidad, la seguridad que configuran la particular satisfacción íntima que brinda la posesión de un Torino.

Sabemos lo que usted quiere de un coche

TORINO es un producto IKA RENAULT

La clase internacional

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com