Las revistas de Mauro

E 1967 - APARECE LOS MARTES - $ 60.-

51

grupo de revistas Parabrisa

CORSA



BERTA Y COPELLO
ALAS PARA EL TORO RAMPANTE



COPELLO: EL TROFEO QUE FALTABA

(pág: 7)

LARRY Y SU PEUGEOT: COMIERON MANZANAS

(pág. 23)

CIUDADES CORSA: VICENTE LOPEZ

(pág. 12)

para que usted viva
la «semana tuerca»
los lunes 22 horas
llega ...

TEVEDOS A TODA MARCHA

S2
Tevedos

conducción
ANDRES ROUCO
CARLOS LEGNANI

comentaristas
CARLOS INFANTE(h)
OSCAR DEROSA
ARTURO GIRARDI

especialistas
ARNOLDO LUCIUS
NORBERTO MALLO

dirección
MARIO STRUKEL

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

grupo de revistas

ABRIL

Parabrisas

Director: RONALD HANSEN.
Jefes de Redacción: EMILIO R. DEL VALLE (n) y GUILLERMO MARTIRE.
Coordinador General: NORBERTO ALVAREZ OJEA.

Edición semanal **CORSA**

Redactor Principal: CARLOS M. THIERY
Redacción: HECTOR GRANATO, PEDRO ANIBAL REVOREDO, GERMAN SOPEÑA, ENRIQUE S. SANCHEZ ORTEGA; JUAN CARLOS GOMEZ, CARLOS FIGUERAS, SERGIO CORNEJO, ENRIQUE T. MEINCKE, JULIO PEREZ BALBI.
Corresponsales: GIANNI ROGLIATTI (Europa), HANS TANNER (Philadelphia), CESAR RAMOS (Chicago), PEDRO HANDLER (Uruguay), ALBERTO COSCARELLI (Rosario), LUIS RUESJAS (Tucumán), HECTOR ACOSTA (Córdoba).
Servicios del exterior: ASSOCIATED PRESS y E. F. E.

Edición mensual **Parabrisas**

Turismo y Redacción General:
Sub-coordinador: OSCAR ALBERTO FERNANDEZ.
Asesores: Dr. ARTURO PELLET LASTRA (Legales), Ing. LAZARO MUSIH (Economía), ROBERTO D. SCOTTO (Cotizaciones), Arq. FERNANDO ALVARADO (Tránsito y Urbanismo).
Colaboradores: SANTIAGO TERENZIANI, MIGUEL CORTAZAR, JULIO CESAR GALLO, CHRISTIAN VON ZEHMEN, SIULNAS, SANTIAGO ARCOS.
Servicios del exterior: PARIS-MATCH, QUATRO RODAS.

Departamento Comercial

Publisher: ASGEL R. LOPEZ RIESCO.
Promotores: RODOLFO H. SABATINI, MARIO MAROTTA, JUAN CARLOS HIQUIS.
Tráfico: NESTOR SORRENTINO

Arte y Gráfica

Director: STEFAN STROCEN.
Coordinador: LUIS SOLER CAMINO.
Jefe Talleres: ROBERTO LEONE.
Jefe Diagramación: ROBERTO MERGOSA
Diagramadores: REMO DE MARTINO, EDUARDO C. GONZALEZ.

Departamento Fotográfico

Jefe: FRANCISCO VERA
Reporteros Gráficos: PABLO ALONSO, BERNARDO ACUÑA, CARLOS ABRAS, ISIDORO RUBINI, OSCAR BURRIEL, OSVALDO DUBINI, JORGE DIAZ, EDUARDO FRIAS, JUAN MESTICHELLI, JORGE RUBINI.

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A, Avenida L. N. Alem 896, Buenos Aires, Rep. Argentina. Todos los derechos reservados. Se prohibe la reproducción o uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogido a la protección de las convenciones internacionales y Panamericanas sobre derechos de autor. Impreso en la Argentina. Registro de la propiedad intelectual Nº 819.657. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. REDACCION: L. N. Alem 896, 3º. Bs. As., Tel. 32-6388/89. Días de cierre: Roca 4410, Florida. Tel. 740-2587/6160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, Paris 17º. En Italia: via San Damiano 2, Milan. 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: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L. Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A. Piedras 113. Capital Federal. Tel. 30-8022.

CALENDARIO



La mala suerte de Cupeiro ya es proverbial. Cuando CORSA dijo "Basta, el que es hombre, es hombre" y previa botella de whisky a la bodega, se atrevió a subir al Chevy para acompañar a Jorge en Mendoza ¡zas!, el coche que se rompe.

A medida que la mecánica automovilística fue progresando, en la misma medida los imponderables fueron surgiendo con marcada intensidad. Hubo una época que las carreras en nuestro país se hacían casi exclusivamente con coches americanos "fáciles", pero después vinieron los Bugatti, y un poco después los Delage Gran Prix con sus dos litros de cilindrada distribuidos en doce cilindritos en V. Entonces surgieron dos posibilidades para resolver el complejo mecánico tan distante del usual Chevrolet Champion. Una, volverse loco metido adentro del motor hasta ponerlo a punto a fuerza de trabajar, trabajar y trabajar; o sino agarrar el serrucho, "piantar" el motor y meter en el noble y estudiado chasis el probado motor Ford... Así se solucionaron en parte los problemas mecánicos que aterraban a nuestros especialistas.

Pero indudablemente todo ese despiole de fierros y tornillos no era capricho de un señor por atormentar a quien se atreviera a meter las uñas en aquella ferretería, sino que había un afán mucho más elevado atrás de aquel complicado diseño, en el caso de Alfa Romeo, Bugatti, etecé, etecé, había sin duda alguna, un genio llevando adelante las ideas.

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO CARRETERA

III VUELTA CIUDAD DE GENERAL PICO

Un programa bastante extenso preparó el Club Sportivo Independiente de General Pico, en La Pampa, con motivo de su carrera TC con puntaje para el Campeonato Argentino. El viernes 14, a las 24 horas, se efectuará el sorteo para determinar el orden de la prueba de clasificación para la largada del domingo. A las nueve de la mañana del 16 de abril dará comienzo la carrera, en la intersección de la ruta nacional número 143 y la calle 24 de aquella localidad.

El próximo 14, a las 18, se efectuará el cierre de las inscripciones en la C. D. A. y a las 20 horas en la sede del club.

Se distribuirán en calidad de premios 2.145.490 de pesos, además de trofeos y el sorteo de un automóvil 0 Km. para los adquirentes de una boleta especial, el día de la entrega de premios. La entidad organizadora ha dispuesto del alojamiento de los participantes y auxilios.

La prueba de clasificación se efectuará en un circuito mixto de 3.100 metros de recorrido (1.820 de pavimento y 1.280 de tierra). Se tomará el mejor tiempo de las dos vueltas que haga cada participante.

La carrera del día domingo 16 de abril se desarrollará en un circuito de 144 kilómetros a recorrerse en 4 oportunidades. Partiendo de General Pico, se pasa por las localidades de Metileo por la ruta 143 pavimentada hasta 20 kilómetros antes de llegar a esta localidad, desde allí, camino de tierra por la ruta 35 (frente acceso Eduardo Castex hasta inmediaciones de Arata, 28 kilómetros), pasando luego por Trenel para terminar en General Pico. La prueba totaliza 576 kilómetros.

Para la vuelta de clasificación se otorgarán 250.000 pesos en premios, en la carrera se otorgarán 1.070.000 pesos a los doce mejores en la general y 118.000 pesos a sus co-pilotos; por circuito se darán 100.000 pesos distribuidos entre los cuatro mejores de cada vuelta. Para el piloto que obtenga el menor tiempo en recorrer el circuito se le otorgarán 30.000 pesos, para los preparadores de los dos primeros, 30.000 pesos, lo mismo para los auxilios y para el pampeano mejor clasificado. Para los cuatro no ganadores mejor clasificados hay 125.000 pesos.

MECANICA NACIONAL

FORMULA UNO EN BAHIA BLANCA

En el autódromo que lleva el nombre de nuestro desaparecido amigo Carlos J. Martín, el Bahía Blanca Automóvil Club organiza el próximo domingo 16 esta competencia de Mecánica Nacional.

Constará de dos series preliminares sobre el circuito de 1.950 metros de recorrido pavimentado, con quince vueltas cada una. Una serie de repechaje a 10 vueltas y una final a 35 vueltas. Habrá una "prima de partenza" de 8.000 pesos, como así también un viático de 8 pesos por kilómetro recorrido desde el lugar de residencia del corredor hasta Bahía Blanca y vuelta.

Los premios han sido incrementados en un 50 por ciento con respecto al año pasado, así es como se otorgarán 79.500 pesos a los cinco primeros en cada una de las series preliminares; 22.500 pesos a los dos mejores en el repechaje y 621.000 pesos en la final, siendo de 180.000 pesos el premio al puntero. Al récord de vuelta: 15.000 pesos.

CATEGORIA FOMENTO

LIMITADA DEL 27 EN JUNIN

Prueba organizada por el Auto Moto Club Junín con puntaje para el Campeonato Argentino (zona A) en un circuito propiedad del club organizador, muy cerquita del balneario municipal de aquellos pagos, sobre un recorrido de 1.300 metros de tierra. La competencia se denomina "Junín Ciudad de Turismo".

Se dividirá en dos series, repechaje y final. Los premios a distribuir en tal ocasión son los siguientes: 5.000 pesos para los cinco primeros en las pruebas de clasificación; 35.000 para los seis mejores de cada una de las series, 10.000 para el repechaje y 166.000 para los diez mejores de la final. Como estimulante hay 49.000 pesos, a repartir entre seis, por vueltas finales dadas.

MOTOCICLISMO

MOTOS EN EL AUTODROMO DE BUENOS AIRES

¡Cinco carreras de distintas categorías todas en un mismo día! La primera será limitada a las clases de 50 cm³ Internacional y 50 cm³ sobre diez vueltas al circuito 5 (2.126, 36 metros); la segunda para clase 100 cm³ Standard Preparación Libre, sobre 12 vueltas al circuito 5. La tercera será para la clase 125 cm³ F. Internacional y 125 cm³ Standard Preparación Libre, con clasificación por separado, debiendo el piloto determinar la clase a que pertenece. La cuarta carrera para la clase 175 cm³ F. Internacional y 175 cm³ Standard Preparación Libre con clasificación por separado, debiendo el corredor determinar en qué clase interviene, sobre 20 vueltas al circuito 5. La quinta y última carrera reservada para la clase Sidecar 500 cm³ F. Internacional sobre 10 vueltas al circuito 10 (2.625,01 metros).

Las inscripciones estarán abiertas hasta el día 10 de abril en primer cierre y hasta el 14 en segundo cierre. La cuota para el primer cierre de la Categoría Standard es de 150 pesos, en el segundo de 300. La Categoría Internacional pagará 300 en el primer cierre y 450 en el segundo. Para obtener premio o puntaje para el Campeonato Argentino, el corredor deberá recorrer como mínimo el 50 por ciento del recorrido del vencedor de la prueba. El puntaje para el Campeonato Argentino será para los cinco mejores clasificados de cada categoría y será distribuido entre los corredores licenciados por la Federación Argentina de Motociclismo, considerando el puesto de llegada en orden decreciente, excluidos los corredores extranjeros.

Las pruebas de clasificación tendrán lugar el sábado 15, de 14 a 18; consistirán en dar tres vueltas a la pista computándose la mejor vuelta por tiempo.

Las horas de largada de las distintas pruebas del día domingo 16 serán las siguientes: a las 14 la primera categoría; a las 14,30 la segunda; a las 15 la tercera; a las 15,30 la cuarta y a las 16,30 los Sidecars.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

F2 y F3 en España

Entre el sábado 15 y el domingo 16 se disputará el Gran Premio de Madrid, que juntamente con el Gran Premio de Barcelona constituyen las únicas dos carreras que actualmente se disputan en España para coches de Fórmula.

Motocross

Domingo 16: Gran Premio de Austria con puntaje para el Campeonato Mundial de Motocross. Carrera reservada para motos de 500 cm³. Gran Premio de Francia, también puntable para el Campeonato Mundial de Motocross y reservada para motos de 250 cm³

Explosión de júbilo en la estación de Shantung ante la llegada del CORSA número 50 al quiosco del andén, motivo por el cuál el tren a Cantón llegó con quince horas de retraso. Nuestro corresponsal Lin-Peu-Yo, infiltrado entre las masas captó la primicia gráfica.





La mirada inquieta refleja el espíritu del joven Oreste Berta. Sus autos no lo desmienten.

BERTA - COPELLO

ALAS PARA EL TORINO

por CARLOS MARCELO THIERY

El toro rampante levantó vuelo con una rapidez inusitada en el TC. Enhorabuena.

ORESTE BERTA (28 años, casado, ojos claros, se despeina con frecuencia alarmante) y EDUARDO COPELLO (42 años, sanjuanino por nacimiento, mendocino por hábito, propietario de un lujoso night-club) son los responsables básicos del vuelo que han tomado los Torino-IKA en la historia del automovilismo argentino, confirmando una vez más que ganar carreras lícitamente es un recurso mucho más efectivo que cualquier otro, cuando se trata de vender automóviles a los sedientos de movilizarse sobre cuatro neumáticos. Preparador y piloto, piloto y preparador —aparte de amigos—, son una proporcionada mezcla de "cerebro que piensa y mano que hace", perfectamente complementada por los señores Héctor Luis Gradassi y Jorge Ternengo (hijo), restantes pilotos del equipo oficial de Industrias Káiser Argentina.

La preparación de proyectiles movidos por motores a explosión no es precisamente una novedad para el joven Berta, quien desde los balcones de su niñez en adelante, aplicó buena parte de su fervor mecánico a obtener mayores potencias específicas de cualquier cosa (hasta de sí mismo). A partir de un ruidoso y pequeño motor Cucciolo, sus ingeniosas inquietudes se pasearon por una respetable cantidad de motocicletas, automóviles y motores, obteniendo en cada caso un vibrante peldaño que lo acercó cada vez más a las tapas de las revistas especializadas y los reportajes. Una Ducati 175 cm³, preparada por Oreste Berta ganó en la Argentina justificada fama de imbatible, e incluso llegó con cierto éxito a Daytona. Sus archifamosos Renaults blancos no sólo conmovieron al país, sino que se convirtieron rápidamente en los 1.093 Anexo "J" más veloces del mundo. La rutilante aparición de los Torino ciudadanos, no sorprendió al técnico inteligente que, adelantándose al esperado nacimiento, experimentaba desde hace más de un año y medio el motor Tornado-Interceptor que los equipa, cosa que en cierta manera tradujo el debut de la marca en un triunfo estruendoso (San Pedro TC, 26/2/67, piloto Héctor Gradassi). Este repaso rápido a los hitos más importantes de la vida mecánica de Oreste Berta, certifica sin ningún tipo de confusión que conoce muy bien su oficio, que se proyecta permanentemente, que aparte de álgebra también hay cariño, vocación y amor en su obra.

Berta no necesita emerger de sus informales remeras para estar de saco y corbata cuando necesita *mandar, hacer programas deportivos, ordenar tareas* a la escasa media docena de mecánicos hábiles de que dispone para atender a las tres unidades del equipo. Hay en todo ésto una marcada importancia de saber ser jefe, pero para explicar una buena parte del éxito de los Torino, quizá sea más gráfico señalar que el mayor acierto de erta es ATENDER CON ELEMENTOS DE INGENIERO A LOS AUTOMOVILES PROYECTADOS POR INGENIEROS. El TC es particularmente original en este sentido. Hay muchos autos en actividad que fueron diseñados, calculados, proyectados o modificados por profesionales de la regla de cálculo, pero que no bien se ponen en marcha son entregados a mecánicos de criterio independiente que trabajan a ojímetro, sin programas bien pensados, sin entender el valor de las listas de chequeo tipo aeronáutico donde cada tantas horas se debe reemplazar tal pieza, SIN TENER JEFES CON ASCENDENCIA Y CONOCIMIENTOS CIENTIFICOS. Es indudable que Oreste Berta se maneja con mucha comodidad dentro de la empresa grande. Por lo tanto su agilidad y su claridad mental son mucho mayores cuando *ejecuta, dirige, manda, proyecta, soluciona y ordena* en la cúspide de su "empresa chica", así sus decisiones se refieran a cuestiones más o menos administrativas (no correr en Venado Tuerto, por ejemplo) o a problemas exclusivamente técnicos (rápida localización de un problema de frenos en Mendoza, e inmediata solución a través de cuatro deflectores que ventilaban cada unidad del sistema).

Es cierto que Berta se afirma en IKA y que "dispone de recursos", como proclaman con orgullo los corrillos del TC. Pero, paralelamente, los preparadores de las restantes marcas competidoras son apoyados con amplitud por las Comisiones de Concesionarios, y después de todo, hay unas dos docenas de automóviles TC en actividad que tienen todos los elementos que necesitan, quizá con mayor facilidad que la que puede disfrutar Berta firmando vales internos. La explicación de un éxito semejante al suyo no es generalmente tan sencilla.

Berta sabe —por ejemplo— que el Interceptor puede llegar con relativa facilidad a las 5.600 rev/min. Pero trabaja sobre una base lógica de 5.400. Berta sabe que la búsqueda de potencia es cada vez más dificultosa. Por eso su sensibilidad universitaria le abre las puertas al trabajo de los especialistas, y ensaya con una trompa aerodinámica del ingeniero Pronello, sin hacerle perder la imagen tradicional al automóvil de Copello, iniciando así otro tipo de búsqueda, abriendo otra puerta...

Berta sabe que su magistral individualismo lo ha convertido en el indiscutible preparador UNICO de una marca. Pero disuelve la curiosidad vendiendo u ofreciendo automóviles tan ganadores como los de su equipo.

Berta sabe que es atentamente observado. Sin embargo, su indiscutible seguridad le permite demoler con alegría la política del secreto —tan eficaz en alguna época del TC— y reconocer que toda la mostaza de sus motores (tanto en los Renault como en los Tornado) se localiza en la cabeza de cilindros, en la correcta sintonía de la alimentación y el desagote, en la adecuada orientación de los flujos, dándose inclusive el lujo sibarita de usar elementos stándard de los pistones para abajo.

Eso es más importante que disponer de todos los repuestos que se le ocurra. Fábricas y talleres con los pañoles atiborrados de fierros hay muchos, dentro y fuera del país. Creadores como Berta, capaces de fundar un equipo y debutar ganando, estudiosos incurables e improvisadores científicos, NO HAY DEMASIADOS.

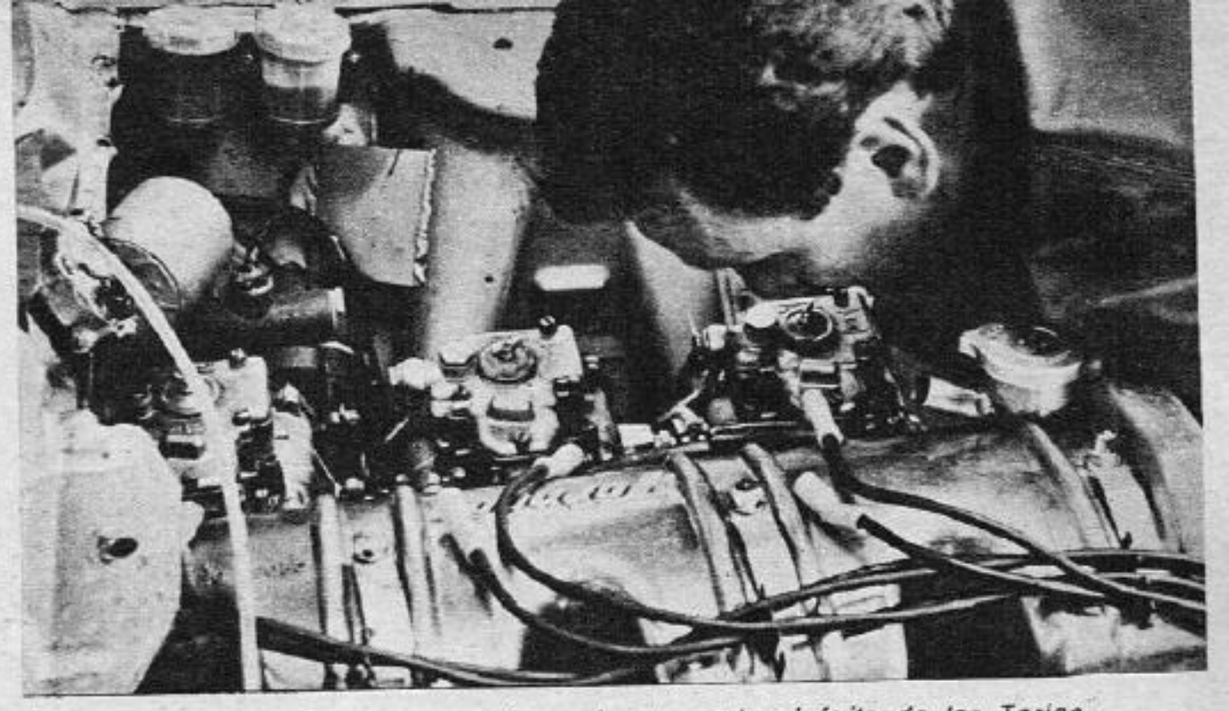
Eduardo Copello es en cierto modo la antítesis de su preparador: no sabe gran cosa de mecánica, tiene una vaga idea de la función que cumplen los carburadores, presume que si toda esa birria de cables y fierros está debajo del capot, por algo debe estar. Pero no necesita llegar más allá en sus conocimientos técnicos porque su especialidad consiste en manejar lo que Berta confecciona. Eso sí, con el mismo cociente de temperamento, el mismo toque artístico para darle espíritu al trabajo, la misma esencia. Viéndolo manejar —especialmente en curvas veloces o en virajes montañeros de poca adherencia— puede pensarse que el tiempo pasa para Copello con mayor lentitud que para cualquiera. En dos palabras, que Copello debe ver caer una bolita con la misma velocidad que advierte cualquiera que sea menos superdotado, cuando cae una hoja de papel. De otra manera es muy difícil explicar su capacidad casi extra-humana para mantener los autos al límite durante tiempo mucho mayor que la generalidad de sus competidores. Corrige cuando la deriva es prácticamente incorregible. Reinstala los trenes traseros sobre la posición normal encima mismo del trompo. Usa mejor que nadie en la Argentina, el recurso de recorrer las curvas por afuera para ampliar el radio de giro cuando se corta demasiado encima. Aparte de acopiar con toda naturalidad todas esas facultades reservadas a un puñado de elegidos, Copello es hombre de lucha, piloto definidor, conductor capaz de sacar el tiempo de un circuito casi sin recorrerlo previamente y de bajarlo cuantas veces sea necesario. Hay quienes manejan *"con la familia dentro del auto"*. Pues Copello deja la familia en casa, o en el box, o al costado de la ruta para que el auto que maneja cargue menos peso físico y psíquico, sin perder por eso su apacible aspecto de lord inglés ¿Es que algún Lord no es inglés?).

Manejó todo tipo de automóviles: desde el Cadillac 16 cilindros ex-Bucci (un verdadero rinoceronte con ruedas) hasta el Renault-Berta 1.000 cm³, capaz de llegar a los 200 km/h. Fue el primero en ganar con un Gordini en la Argentina —marzo de 1963— y el autor del 1m 57s 4/10 que derrocaron en el circuito número uno de Mendoza la hegemonía pistera del Chevy II. Corresponde a Berta en la admiración mutua que sienten uno y otro, lo que podría definirse como un ajustado trabajo de equipo. Si este momento de su perfeccionamiento hubiera sorprendido a Copello diez años antes, probablemente hubiera sido uno de nuestros mejores pilotos de exportación.

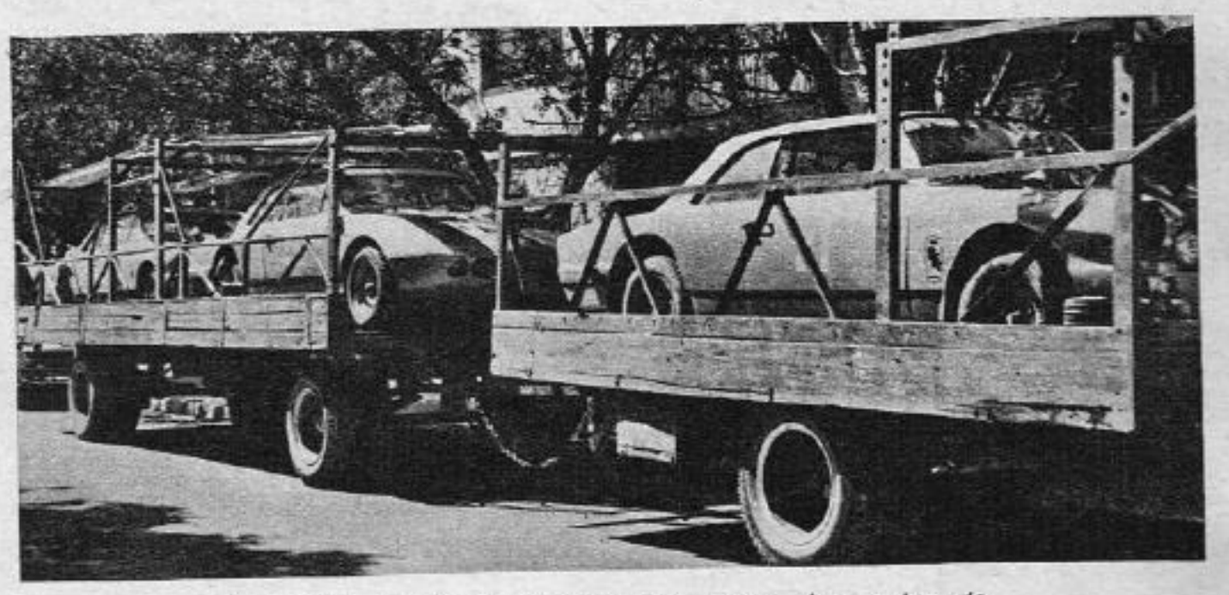
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Eduardo Copello: el complemento sobre dotado de un exitoso preparador.



El motor Tornado Interceptor, ayuda en buena parte al éxito de los Torino, pero no es todo. Los autos, doblan, frenan, ganan...



La empresa seria puede mostrarse en cualquier parte. Los autos de carrera ruedan solamente en la pista.

Héctor Luis Gradassi y Jorge Termengo (h) se hornearon en el completo motociclismo del interior. Rápidamente consiguieron sentarse con comodidad en los Torino y se convirtieron en otro par de potentes alas que se sincronizaron de inmediato con el sistema Berta-Copello, para remontar con entusiasmo nada frugal las patas delanteras del toro que simboliza a la marca. Entre los cuatro, usando como herramienta exclusiva a los Torino plateados con franja azul, consiguieron una serie nada despreciable de efectos:

1) AFIRMACION. En cuatro carreras corridas sobre cinco realizadas, los Torino pasaron a la categoría de *scratch*, después de haber sido novedad en San Pedro, sorpresa en Allen, confirmación en Necochea (Ternengo tercero con el Nº 66) y favoritos en Mendoza, pasando así por todo estilo de carreras y de topografías. Este dispositivo se complementa con el triunfo de Copello en Carlos Paz.

Este hecho se produce por primera vez en la historia del TC donde frecuentemente se tarda años en ingresar al primer plano, tanto en lo que refiere a máquinas como a pilotos.

2) INAUGURACION DE LA TERCERA POTENCIA DEL TC. Del día a la noche, las seis letras de T-O-R-I-N-O se injertaron con cierta insolencia joven en el viejo duelo Ford-Chevrolet, de quienes toman pilotos, público y fervor. La venta de escudos, calcomanías, banderines y fotografías de los Torino y sus conductores, se ha convertido en uno de los más jugosos negocios nacionales.

3) MAGNETIZACION. "Todavía no corrieron contra Pairetti y Bordeu". Esa es la única incógnita que deben despejar todavía los Torino. Es cierto en alguna medida. Pero Pairetti usó Torino para moverse en la calle. Bordeu estuvo en IKA la semana pasada. Así como Roux, Tarducci, Di Palma, Cupeiro y tantos otros, ya conocen las virtudes del auto. Esto no incide directamente en la competencia, es verdad. Sin embargo, aparte de haber aprobado el examen contra el 90 por ciento de los dueños de la categoría, la curiosidad que muestran todos ellos por intimar con el auto en la calle habla muy claro del respeto que puede infundir durante las carreras.

4) PENETRACION EN EL MERCADO DEPORTIVO. Oreste Berta ya aceptó casi medio centenar de pedidos para entregar otras tantas unidades de Torino TC. La lista de afortunados abarca desde nombres de primerísima línea, como Alzaga o Nasif Estéfano, hasta debutantes como Lochbaum o gente consagrada en otras categorías, tal el caso del cordobés Ricardo Bellitti. Por otra parte, no sólo ellos son quienes prefieren al Torino. A las oficinas de IKA, en Córdoba, llegan diariamente centenares de cartas que reclaman Torinos TC para destinarlos a los fines más insólitos o comerciales, tal el caso de las rifas. Por supuesto, tienen amplia prioridad los intentos serios.

5) IMAGEN. Desde 1941, cuando Angel Lo Valvo ganaba carreras con su cupé Ford de aspecto standard, el TC no elevaba a la gloria a automóviles igualitos al de papá. Puede haber una excepción: las tres victorias del equipo Ford en 1966, pero a la vez puede considerarse que los Falcon ganaron sin ser favoritos.

6) VENTAS. Prácticamente el 50 por ciento de la producción actual de Kaiser son Torinos, en sus diferentes versiones. La repercusión del éxito deportivo ya llegó al tranquilo modelo 300, que ahora se ofrece con butacas, palanca al piso y taquímetro (y se llama 300S).

7) PRECIO. Un Torino TC cuesta la mitad de lo que cuesta una cupé tradicional, y el auto que compra cualquiera es tan ganador como los del equipo. Al menos, así lo ofrecen.

8) CONCESIONARIOS. El Torino no despertó la necesidad de crear una Comisión de Concesionarios IKA para apoyar a los pilotos que usan la marca. El resultado es mucho más directo; los mismos concesionarios forman sus equipos, tal el caso de Lutteral y Donati, mientras que Berta queda permanentemente a cargo de los consejos logísticos.

Las alas para el Torino comenzaron a agitarse en San Pedro, pero a este ritmo nadie puede saber a ciencia cierta hasta qué altura lo van a remontar.



La trompa aerodinámica que Berta instaló en el auto de Copello es otra muestra de su inquietud por la búsqueda de soluciones científicas.



Gradassi, otra piedra fundamental detrás del volante de los Torino.

Jorge Ternengo: de la motocicleta a la MN, de la MN al toro que vuela.

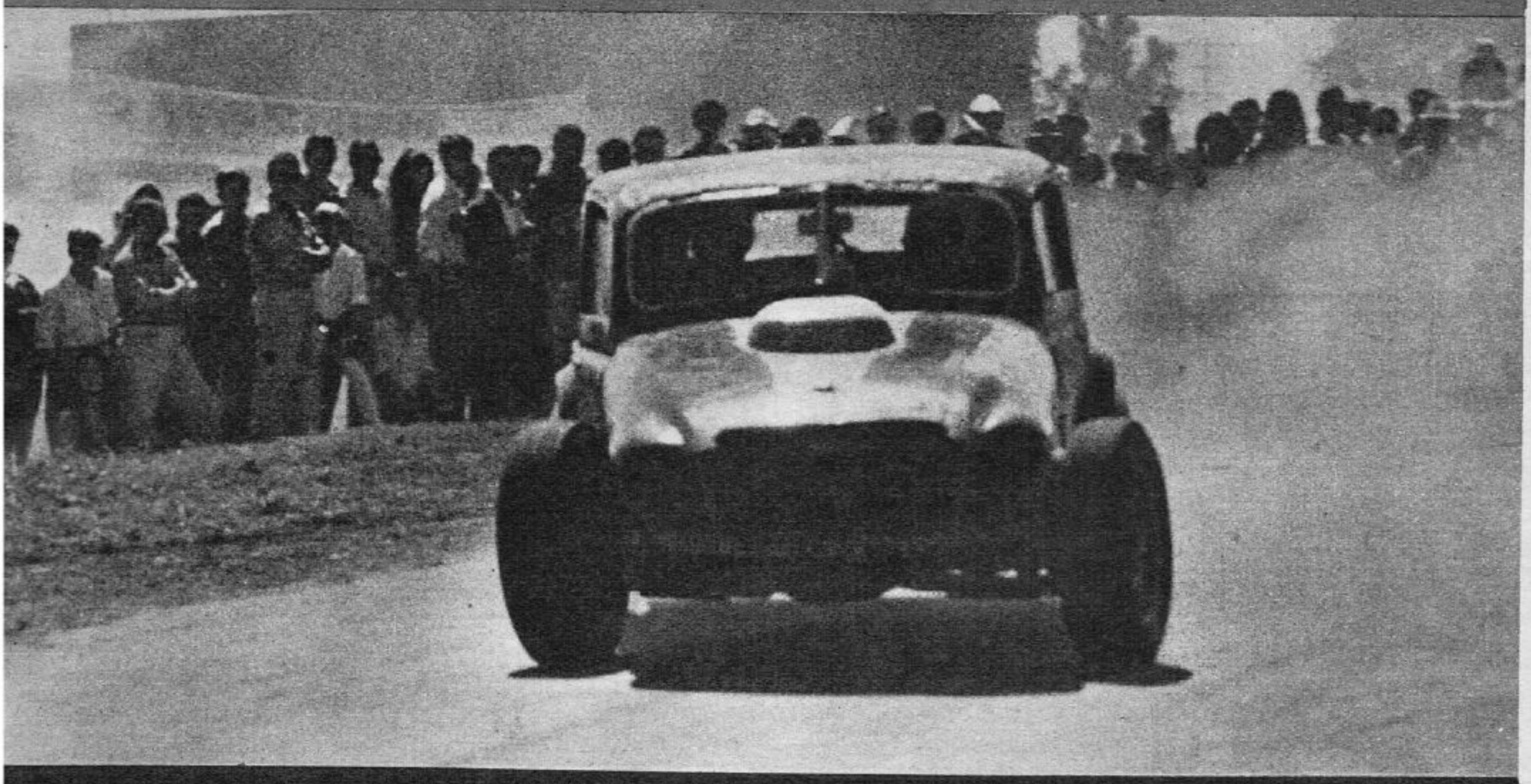


Ternengo, el tercero de la nueva generación de pilotos que se incorporan al TC.

SEA USTED EL PRIMERO

EN LA INFORMACION QUE SEGUNDO A SEGUNDO LE HARA LLEGAR EL EQUIPO MAS COMPLETO EN TRASMISIONES DE AUTOMOVILISMO...!!!

"EMOCION EN LAS RUTAS"



por RADIO LIBERTAD

y las ONDAS CORTAS DE **SARANDI DE MONTEVIDEO** en 9515 kilociclos 31 m.

MESA CENTRAL
Tito Rebagliati
Oscar Gañete Blasco
Eduardo Pérez Trigás

CALCULOS Y PLANILLAS
Luis García del Soto
Roberto Bó
Darío Rinaldi

DEPORTIVA AUTOMOVLISTA
José Antonio Calabrese

REPORTAJES
Julio Cazón

MOVILES EN RUTA
Anselmo Lamarque
Ernesto Vieta

AVION TRANSMISOR
Jorge Aliaga

SUPERVISION TECNICA
Horacio Sanguineti
Lito Winer
Enrique Iema
Jorge Randall
Daniel Navaxas

RADIO **libertad**

Primera en toda manifestación deportiva

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Se va aproximando al control el Torino Tornado 380 W de Eduardo Copello. El mendocino ganó en Carlos Paz su carrera más espectacular en el trazado más exigente del calendario TC.

COPELLO: EL TROFEO QUE FALTABA

Después de la arremetida de Pairetti, la carrera fué un monólogo de Torinos: primero Copello, segundo Perkins, Gradassi tercero y record del circuito.

por CARLOS MARCELO THIERY
fotos de JUAN A. MESTICHELLI

Gastón Perkins pasó de los "chicos" a los "grandes" demostrando una versatilidad extraordinaria. Su segundo puesto en la carrera lo confirma.



En las vitrinas de Eduardo Copello faltaba una copa ganada con un triunfo en carreras largas. Especialista en circuitos y tiradas cortas, profesor de espectacularidad, perito en pirotecnia automovilística, tenía algo así como la obligación de cancelar esa deuda sin perder los atributos de su estilo pasional. Copello ganó magistralmente en Carlos Paz y completó su colección de trofeos.

Largó con el número 14 otorgado por el ranking de la CDA, ya que las pruebas de clasificación fueron suspendidas por la abundante lluvia del sábado, y así el conductor cuyano se quedó sin posibilidades de conquistar el número 1 habitual. En realidad, todos los pilotos de Torino —sean oficiales o particulares— tuvieron que modificar su estrategia al conocer la acertada decisión del Comisario Deportivo. En este sentido, solamente Malnatti ganó plata, porque pintaron el número 4 en cada una de sus puertas, cuando difícilmente pudiera haberlo conseguido dentro del circuito. Pero aparte de que largar adelante representa una ventaja incalculable para el hombre que circula en caminos sinuosos, y de que Eduardo Casá no pudo usar esa ventaja porque la escasa velocidad de su Ford no le permitió defender la vanguardia antes de llegar a la montaña, es casi imprescindible averiguar hasta qué punto se le puede llamar casualidad a que Eduardo Copello gane su primera carrera larga de importancia, cuando por primera vez no larga este tipo de pruebas con el número 1. Ciertamente hay razones mucho más sensatas para explicar su triunfo del domingo, así esas razones se ubiquen en el espíritu del auto que maneja, en el perfecto dispositivo montado por Berta, e inclusive en su misma capacidad conductiva. Pero si a la vez no se puede discutir demasiado que el Nº 1 debe agregar el espejo retrovisor a su equipo de controles Copello nunca fue piloto de andarse con chiquitas como ésa. En cambio, largando de atrás se tienen muchas más referencias, mejores evaluaciones, más datos sobre los demás competidores, de poder tirar junto a algún otro en los tramos veloces. Atención: que esto sea una ventaja para Copello no significa que lo sea para todo el mundo.

La mística del circuito Pan de Azúcar ayuda a andar fuerte, pero a la vez contribuye a brindar demasiado. Por de pronto, los cordobeses no pueden darse el gusto de coronar algún cordobés. Esta vez iba a ser →

Gradassi quien rompiera el encanto, pero el encanto se mantuvo. Luego, y después de las primeras victorias espectaculares de los Galvez, que corrieron en Carlos Paz para dar una vuelta o ganar la carrera a más de 100 km/h de promedio, se corrió después para hacer lo mismo en una hora por vuelta o en tres en total (103 km/hora). Al poco tiempo pareció más importante bajar los parciales de Alzaga con el Alfa-Romeo (Semana de la Velocidad 1964). Este año se convirtieron en tabú las marcas de Cupeiro con el Chevy (56m28s para la vuelta) y de Alzaga con el Falcon (2h52m54s) para la carrera, establecidas en 1966. Cuando se dice "mística" se habla de algo impalpable y demasiado sutil, son contar con la evolución de los autos de la categoría, los records van a seguir cayendo en Carlos Paz porque sencillamente cada día se mejora, se rectifica, y se ensanchan los caminos pavimentados, mientras que se instalan paredones de seguridad en el Pan de Azúcar y día a día desaparecen los árboles y los obstáculos peligrosos del costado de la ruta. Esta referencia nos sirve para determinar algo muy importante: que Copello corrió para ganar la carrera y no para bajar records. O más depuradamente, el equipo oficial de IKA no sentó en los Torino a tres héroes fugaces, sino a tres candidatos a ganar, que indefectiblemente debían defender muy concientemente ese prestigio adquirido en solo cinco carreras, por primera vez en la historia del TC. Por eso el equipo IKA ganó la carrera y ahora sí, bajó todos los records.

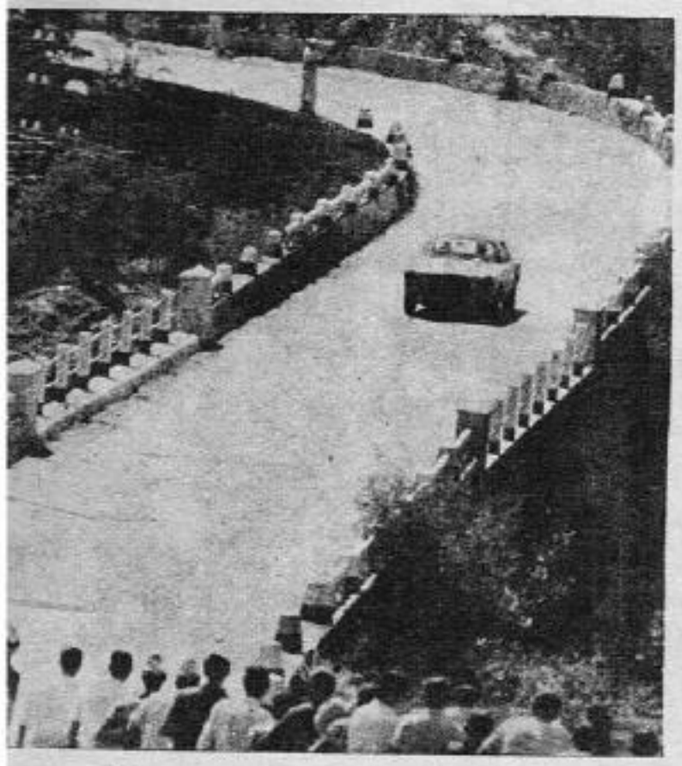
Carlos Alberto Pairetti apareció con el Nº 2 como el redentor de los Chevrolet, y así lo entendió él mismo. Puede decirse que estaba en los planes de cualquiera que Pairetti lo pase a Casá antes de entrar en las sierras, pero no figuraba en ningún programa que la tradición se efectuaría tan rápido como se efectuó. Si Pairetti se hubiera limitado simplemente a pasar a Casá, para trabajar en la montaña, hubiésemos tenido una señal inconfundible de tranquilidad, pero el arrecifeño pasó suficientemente fuerte por La Calera y Villa Allende como para ocultar que estaba armando su defensa contra el ataque de los Torino. Esa es una hermosa manera de probar aquel axioma inicial: el que va adelante sólo se puede defender atacando, por lo tanto comprometiendo su motor; el que viene de atrás, controla con mayor facilidad su ataque. De cualquier modo, Copello le ganó a Pairetti el tramo hasta el Pan de Azúcar, y sobre el pavimento, el Chevrolet se fue al frente otra vez, aprovechando la virtuosidad de su conductor sin las luchas que sostenían los Torino para sobrepasar a gente indiscutiblemente hábil como Menditeguy, Cabalén (con motor Falcon 6 cilindros), Bonanno, etc.

No habiendo prueba de clasificación, los candidatos se congregan cerca de la vanguardia y recién al cabo de la primera vuelta, aparece Gastón Perkins, con su Torino terminado en Donati, apenas un día y medio antes de la carrera. Así se arriman Copello y Gradassi (todos los Torino largaron con trompa standard por determinación técnica). Por el contrario, en esa zona fallan la puntería las cupé que no son manejadas por pilotos que no son muy rápidos como Casá, Pairetti o Menditeguy, tal el caso de Rienzi, Gimeno, y Bertolotto, cuya mecánica no compensó sus esfuerzos por no perder el ritmo de la carrera.

Mientras Pairetti ganaba la primera vuelta, escoltado por Copello a medio minuto, y en fila india por Menditeguy, Cabalén, Casá, Gastón Perkins, Malnatti, Rienzi, Héctor Luis Gradassi se detuvo diez minutos en el auxilio instalado pocos kilómetros antes del control para solucionar el mismo problema que sufriera Copello en San Pedro: aflojamiento de elementos de los platinos y lógica desaparición de la puesta a punto ideal. Berta trabajó con sus mecánicos y colocó las cosas en orden, ayudándose con una lámpara de luz estroboscópica, es decir, rápido y bien, con dignidad y conciencia, sin ojimetría, y con amplio apoyo instrumental. No sólo para explicar porqué gana carreras sino para demostrar que en el TC se acabó el auge del alambre de fardo| Así quedó Gradassi a casi 12 minutos de Pairetti, que perdió algunos segundos en el pavimento gracias al empuje del trencito Cabalén-Copello. En La Calera todavía punteaba Arrecifes: en Villa Allende; 9 kilómetros después, Mendoza manejaba la carrera. No hubo revanchas; poco antes de atacar el Pan de Azúcar Pairetti abandonó por la misma causa que lo detuvo en Venado Tuerto: fisuras en la tapa de cilindros. Cuando terminó la carrera en el parque cerrado, Menditeguy no sólo se sorprendió por los Torinos sino que se preocupó por hacer saber a quienes lo escuchaban, que las huellas de Pairetti pasaban invariablemente a pocos centímetros del precipicio. Esa fue una de las mejores referencias de la lucha.

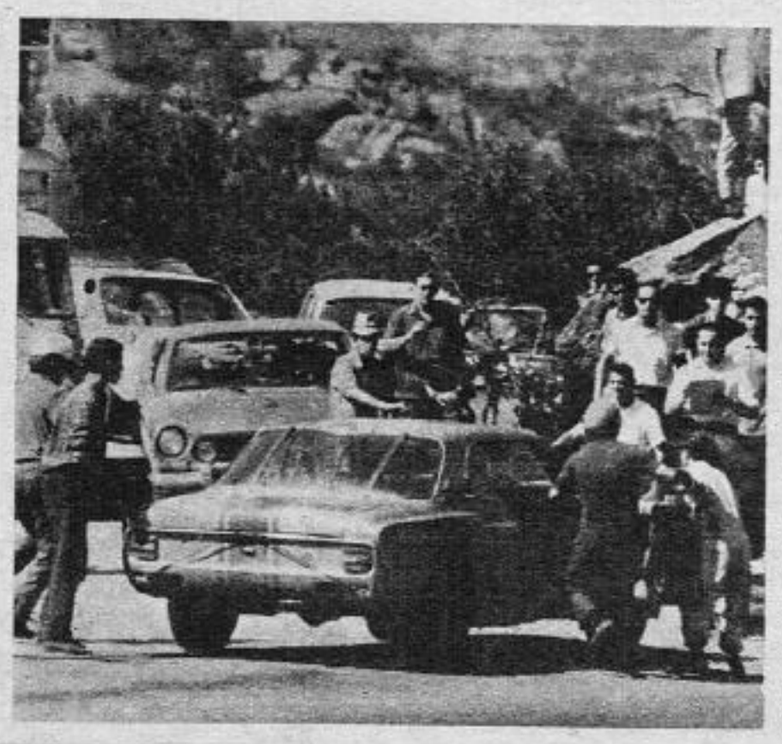
Durante la segunda vuelta, Perkins, Cabalén, Casá, Malnatti y Rienzi seguían a Copello en ese orden. Por Villa Allende, Gradassi estaba ubicado decimosegundo, y antes de llegar a Carlos Paz, pasaría nada menos que a nueve máquinas, para ganar la vuelta y establecer el récord absoluto del circuito con 53m 50s (equivalentes a 114,791 km/h para el parcial). Gradassi fue espectacular.

El entusiasmo de Menditeguy y de Casá (quien antes de largar había sido rozado peligrosamente por un ómnibus) casi lo saca del camino. El veterano polista (como no dejan de señalar algunas emisoras) chocó contra la montaña sin consecuencias personales, y entró rato después a Carlos Paz sin casco, razón por la cual fue considerado en situación de abandono y no lo clasificaron. El número 1 del ranking frenó con su neumático delantero izquierdo contra un árbol, sin arruinar nada ni raspar siquiera la carrocería. Entretanto, Cabalén circulaba sin frenos y Copello controlaba a Perkins aproximadamente por 1m30s. Al pasar por segunda vez frente a su auxilio, Copello leyó en el pizarrón la ventaja que lo separaba del segundo, y desde allí hasta el tercer tránsito por La Calera (feudo indiscutido de Emilio R. del Valle) ganó 20s más. Por su parte, Perkins viajaba a



Entra al Puente Negro Copello. En los últimos tramos de la carrera se pegó un susto de novela debido a un mal contacto en el manómetro de aceite.





SE DETIENE GRADASSI

Unos pocos kilómetros antes de trasponer el control, se detiene Héctor Luis Gradassi creando un suspenso digno de Hitchcock o mejor dicho de Chapman. La causa estuvo en los platinos o para ser más rigurosos, que la apertura de los mismos se fue de punto, ocasionándole al Torino Tornado un "achanchamiento". La gente de Berta, con Oreste a la cabeza, trabajó rápido y con pulcritud, el resultado: con atraso y todo pudo Gradassi colocarse tercero.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

la cola de Ternengo durante algunos kilómetros, lo que le instó a prometer una reproducción del match Bonavena-Hilton en el mismo parque cerrado. Sin embargo, su tradicional ecuanimidad le impidió emular a Ringo y resolvió desquitarse jugando al fútbol contra los periodistas. La tercera vuelta fue una especie de confirmación de las dos anteriores. Gradassi llegó a superar a Casá en el camino, quedando tercero. Copello —creyendo que había bajado la presión del aceite a una cifra alarmante cuando en realidad fallaba un cable de contacto en el manómetro— y Gastón, conservaban los dos primeros lugares. He aquí ahora, en apariencia, un Torino particular tiene el índice de efectividad que muestran los oficiales, pero si Perkins le opone sobriedad y eficiencia y memoria sorprendente a recordar la ruta a la espectacularidad de Copello largando uno al lado del otro, un circuito como el cordobés puede dejar muchas cosas para la historia. Casá se clasificó cuarto a casi quince minutos del ganador, habiendo equivocado la multiplicación, puesto que llevó la 3,50:1 en lugar de la 3,70. Quinto Bonanno, con su hermoso híbrido, y sexto el casi local Bertolotto cumpliendo su mejor actuación de los últimos tres años. Malnatti, Cabalén y Ternengo cerraron la lista seguido por Rienzi y Gimeno.

La carrera más linda y más difícil del calendario TC consagró definitivamente al Torino. Además, Copello guarda ahora en su vitrina copas de todas las procedencias posibles. Gracias a Dios y a Oreste.

Pese al golpe contra el árbol, Casá demostró con su cuarto puesto en la difícil competencia cordobesa que es un volante de excepción.



Carlos Pairetti fue el primero en quebrar el récord de Cupeiro en 1966. Fisuras en la tapa de cilindros hicieron desertar al arrecifeño cuando marchaba en la punta.

César Malnatti sigue firme su carrera ascendente. Su actuación en la Vuelta al Pan de Azúcar es desde todos los puntos de vista ampliamente meritoria.

LOS TRES MEJORES DE CADA TRAMO

	VILLA CARLOS PAZ VILLA ALLENDE (47,5 km)		*VILLA ALLENDE PAN DE AZUCAR (22,5 km)*		*PAN DE AZUCAR VILLA CARLOS PAZ (33 km)*	
1ª	1º Copello	21 m 06s	1º Pairetti	15m 50s	1º Pairetti	18m 02s2
	2º Gradassi . Pairetti	21m 16s	2º Menditeguy	16m 08s	2º Perkins	18m 04s2
	3º Menditeguy	21m 35s	3º Copello	16m 15s	3º Copello	18m 17s2
	Promedio: 135,071 km/h.		Promedio: 85,263 km/h.		Promedio: 109,755 km/h.	
2ª	1º Gradassi	20m 28s	1º Gradassi	15m 40s	1º Gradassi	17m 42s1
	2º Copello	20m 40s	2º Copello	16m 10s	2º Perkins	17m 54s4
	3º Perkins	20m 59s3	3º Perkins	16m 24s	3º Copello	18m 08s2
	Promedio: 139,250 km/h.		Promedio: 86,170 km/h.		Promedio: 111,643 km/h.	
3ª	1º Gradassi	20m 25s4	1º Gradassi	15m 58s	1º Gradassi	17m 41s4
	2º Copello	20m 28s3	2º Copello	16m 12s	2º Copello	17m 58s2
	3º Perkins	20m 48s1	3º Perkins	16m 33s	3º Perkins	18m 07s4
	Promedio: 139,500 km/h.		Promedio: 84,551 km/h.		Promedio: 111,885 km/h.	

LOS CUATRO MEJORES DE CADA VUELTA

	PRIMERA		*SEGUNDA*		*TERCERA*	
1º	Pairetti	55m 08s2	Gradassi	53m 50s1	Gradassi	54m 05s3
2º	Copello	55m 38s2	Copello	54m 59s	Copello	54m 39s
3º	Perkins	56m 20s2	Perkins	55m 18s2	Perkins	55m 29s
4º	Menditeguy	56m 24s1	Casá	57m 23s3	Bonanno	59m 14s
	Promedio: 112,078 km/h.		Promedio: 114,791 km/h.		Promedio: 114,247 km/h.	

APUNTES SABATINOS

Justamente cuando el equipo oficial de IKA ha llegado al cenit del TC, Horacio Steven —ex jefe del Departamento de Competición de la empresa— habría cerrado el paréntesis que abrió dirigiendo a la escudería del ACA en la Temporada, y que mantuvo dejando intuir que prepararía Renaults en forma particular. Según algunas informaciones muy serias, Steven habría aceptado a fin de la semana pasada el cargo de Director del equipo oficial de Ford Motor Argentina, con amplias e incondicionales facultades para elegir carreras, pilotos, mecánicos y personal adjunto.

Los ágiles rumores que recorrían la Ciudad de Carlos Paz aseguraban, de paso, que muy probablemente Gastón Perkins se convierta en adquisición de la marca del óvalo, a pesar de que el extenso piloto pareció extremadamente contento con su flamante Torino.

Tal es la entusiasta ola de fervor que los autos de IKA despertaron en toda Córdoba, que aún sabiendo que los Torino largarían de atrás al suspenderse las pruebas de clasificación, un joven universitario ofreció una puesta de $ 15.000 a las gomas de Copello, Gradassi o Ternengo. Aceptó un admirador de Pairetti.

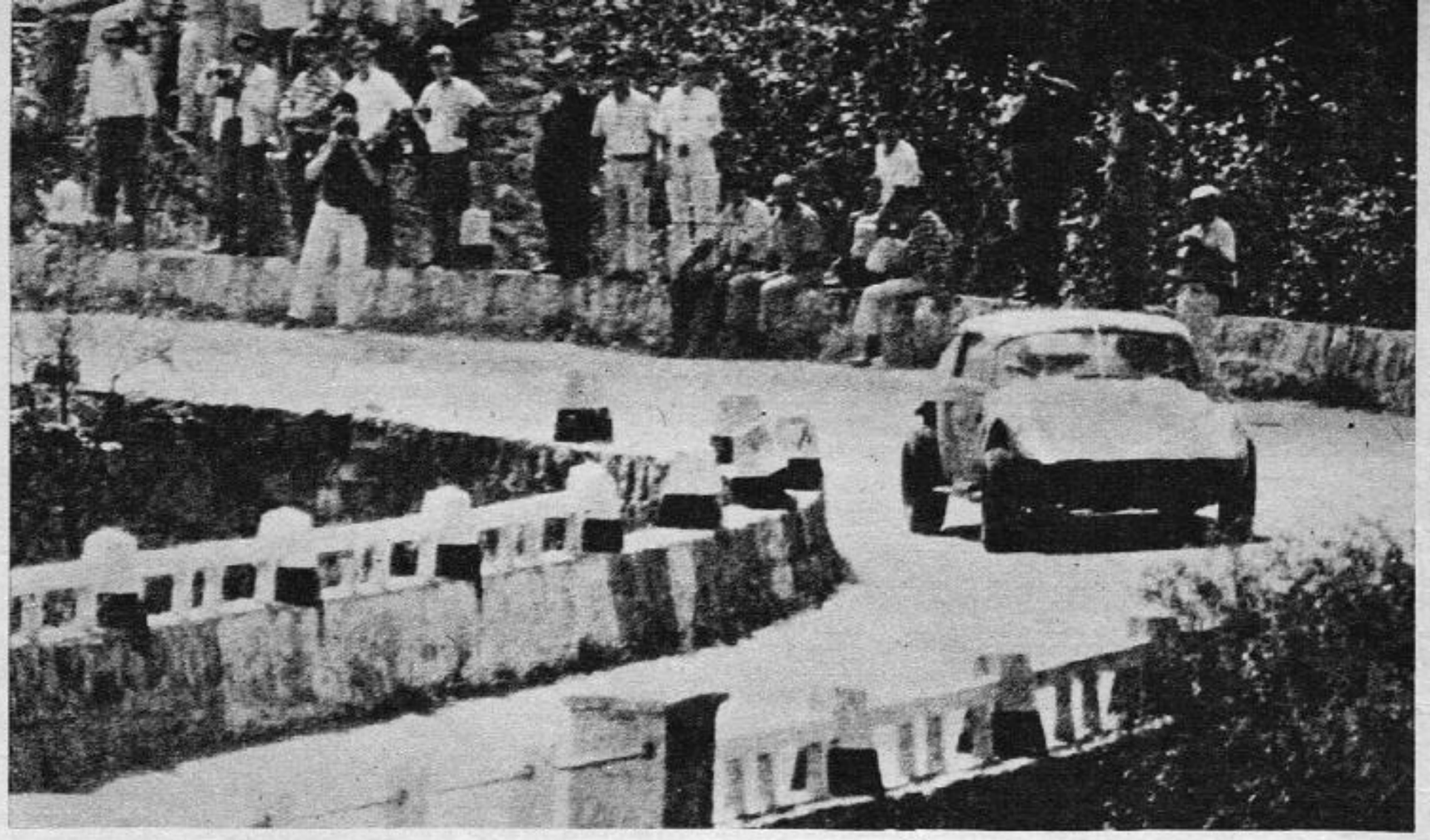
Torino blanco, raya al medio (azul). Gastón Perkins reingresó al TC con una unidad de Donati. Sufrió algunos problemas en los frenos. Mientras tanto, se aseguraba que los Torino oficiales dejarán de correr por

→

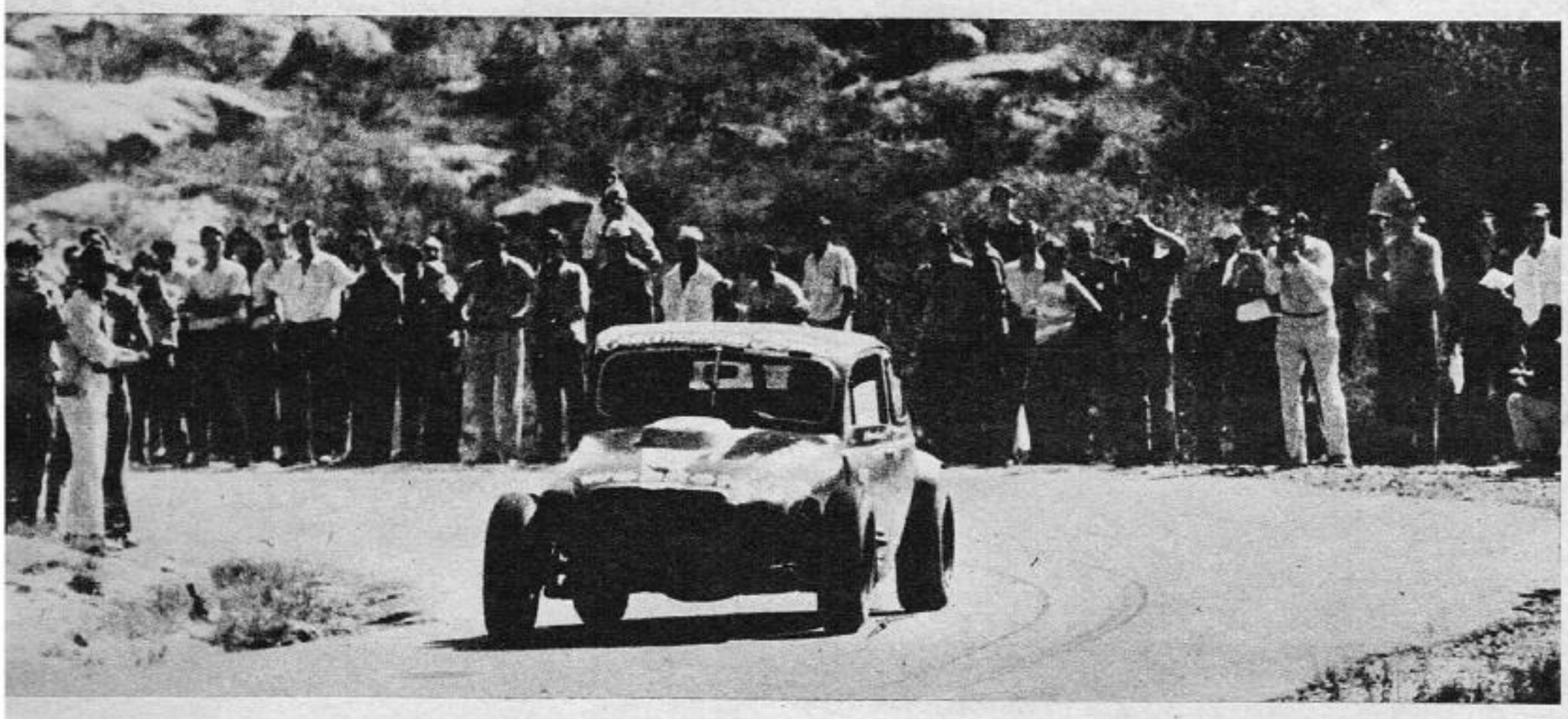
cinco carreras para ser desarmados y estudiados. Pero eso es muy difícil según los allegados a Berta.

Los circuitos trabados imponen muchos más respeto que los simplemente veloces. No sólo hubo preocupación general por repasar totalmente los automóviles, de modo que ningún detalle pueda hacer peligrar la clasificación o los huesos del piloto, sino que los corredores dedicaron especial atención a recorrer varias veces el circuito para memorizarlo. Hay que ver con qué aplicación Rienzi aseguraba: "Termino de dar la sexta vuelta".

Todos los autos que sellaron no sólo recibieron el número correspondiente, sino también la denominación de la carrera y una saludable proclama bien pintada "Lea Parabrisas CORSA".



El tradicional pero progresista Chevrolet F-100 de onanno empezó a caminar en los últimos tramos. El quinto puesto obtenido es más que satisfactorio.



A pesar de ello llegó, Menditeguy, tuvo un accidente afortunadamente sin consecuencias para él pero su Ford quedó deteriorado, aunque fue descalificado.

CAMPEONATO ARGENTINO TURISMO CARRETERA

1º	Casá, Eduardo Alfredo	25
2º	Copello, Eduardo	15
3º	Gradassi, Héctor Luis	14
4º	Rienzi,Angel Teodoro	9
5º	Rodríguez, Raúl Oscar	7
6º	Cabalén, Oscar	6
6º	Sogoló, Adolfo	6
6º	Perkins, Gastón	6
9º	Calamante, Mariano	3
9º	Ternengo, Jorge (h)	3
9º	Matías, Eduardo	3
12º	Bonanno, Ricardo José M. .	1
12º	Jaras, Raúl	1
12º	Malnatti, César Horacio	1
12º	Menditeguy, Carlos Alberto .	1
16º	Peduzzi, Ricardo	0,5

LAS MARCAS MAS EXITOSAS

1º	Ford F-100	34
2º	Torino Tornado 380 W	27
3º	Chevrolet Súper	11
4º	Falcon F-100	6
5º	Chevrolet F-100.....	1

PREMIO CORSA - BAHCO



El premio CORSA-BAHCO fue nuevamente del acompañante del piloto clasificado segundo. En la ocasión se hizo acreedor a la caja de herramientas, Juan Carlos Zurita, acompañante de Gastón Perkins, ya que Paredes (el que se sienta al lado de Copello en el Torino) ya se ganó su correspondiente. En la foto aparece entregando el premio, el sordo Thiery (quedó sin percepción auditiva después de correr como acompañante de Cupeiro en Mendoza), bajo la atenta mirada de Gastón Perkins que supervisó la entre, por las dudas si el redactor-copiloto-futbolista se hacía el distraído y se la guardaba.

VI VUELTA DEL PAN DE AZUCAR

Automoto Club Carlos Paz - 0/IV/67 - 309 km

CLASIFICACION

Pos.	*Nº*	*Conductor*	*Marca*	*Tiempo*
1º	14	Copello, Eduardo	Torino Tornado 380 W .	2h 45m 16s4
2º	20	Perkins, Gastón	Torino Tornado 380 W .	2h 47m 07s8
3º	10	Gradassi, Héctor Luis	Torino Tornado 380 W .	2h 54m 48s8
4º	1	Casá, Eduardo	Ford F-100	3h 00m 03s4
5º	15	Bonanno, Ricardo	Chevrolet F-100	3h 00m 51s2
6º	18	Bertolotto, Antonio	Ford F-100	3h 01m 07s2
7º	4	Malnatti, César Horacio	Torino Tornado 380 W .	3h 01m 37s
8º	8	Cabalén, Oscar	Mustang Falcon Seis 200	3h 01m 37s2
9º	17	Ternengo, Jorge (h)	Torino Tornado 380 W .	3h 03m 49s8
10º	5	Rienzi, Angel Teodoro	Ford F-100	3h 03m 50s6
11º	12	Gimeno, Hugo	De Soto Slant Six	3h 10m 33s2

PROMEDIO DEL GANADOR: 112,177 km/h.

RECORD DE VUELTA. Héctor Luis Gradassi, en la segunda: 53m 50s2 a una promedio de 114,791 km/h.

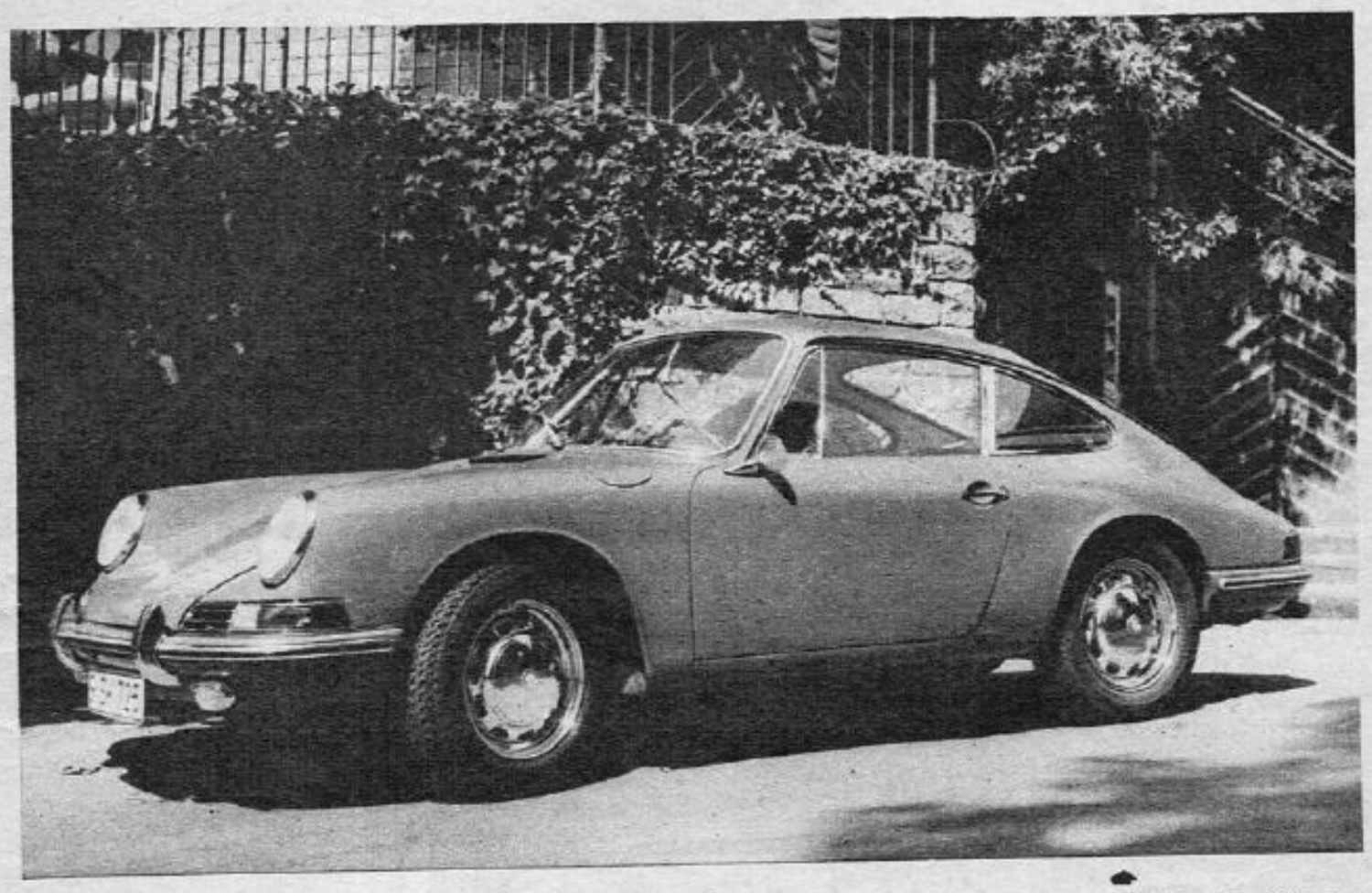
NO LARGARON: 6, Mario Tarducci; 9, Luis Di Palma; 11, Nasif Estéfano; 26, "La Matraca"; 27, "Bocho-Bielle".

ABANDONARON: 2, Carlos Pairetti; 3, Carlos Menditeguy; 7, Carmelo Galbato; 13, Eduardo Matías; 16, Oscar Cordonnier; 19, Marcial Feijóo; 21, Francisco Giordano; 22, Héctor Sales; 23, Cabrera; 24, Jorge Bellitti; 25, Borgogno.

Nota: En el planillaje de esta competencia colaboraron con nosotros los integrantes del equipo "Emoción en las Rutas", de Radio Libertad. Especialmente, Luis García del Soto, Darío Rinaldi, Tito Rebagliatti y Roberto Bó.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TURISMO GRUPO II: LUCHA DE INDUSTRIAS



El Porsche 911, ganador en las 4 Horas de Monza. Tiene un motor de 6 cilindros horizontales opuestos refrigerados por aire, desarrolla 148 CV (SAE) a 6100 rpm y puede caminar a más de 210 km/h.

El ganador de la segunda prueba del Challenge Europeo, el Alfa Romeo GTA. Tiene 1570 cm³ repartidos en cuatro cilindros en linea. A 6000 rpm alcanza 133 CV (SAE) y anda en los 190 km/h. En la foto lo vemos manejado por R. Bussinello en las pruebas de clasificación de Monza.



La primacía en el mercado de los automóviles de turismo de alta prestación, ha hecho que las fábricas Porsche y Alfa Romeo se lanzaran a combatir en un desesperado duelo en el campo agonístico-deportivo, campo que parece ser hoy más que nunca el verdadero "Sésamo ábrete" de las preferencias de la clientela y muy especialmente de esa clientela tan amplia de "conoisseurs" como es la que existe en Europa (dichosos de ellos).

El Challenge Europeo de Turismo (competencias de velocidad para máquinas de turismo de todos los grupos) que comenzó el 19 del mes pasado con las 4 Horas de Monza y que tuvo su segundo round el 2 de abril en Viena, es el escenario propicio donde las dos marcas europeas han comenzado su batalla particular en el Grupo II reconocido por la F. I. A. (Turismo - 1000 ejemplares), que hasta el momento arroja una enervante y aparente paridad de fuerzas; tanto es así que Porsche y Alfa Romeo van 1 a 1: la firma de Stuttgart se adjudicó la competencia de Monza, mientras que los alfistas de Milán ganaron el G.P. de Viena.

La primera de las pruebas se realizó en el circuito de Monza y como aperitivo no resultó muy exitoso, ya que su desarrollo fue irregular y dejó el campo "orégano" a los Porsche, que ganaron la competencia sin apremios en razón de que los italianos retiraron sus máquinas de la carrera antes de la largada, por una cuestión reglamentaria.

La escudería Autodelta —defensora extraoficial de los colores oficiales de la casa milanesa— inscribió para la carrera un selecto grupo de Alfas GTA confiadas a manos de Giunti, De Adamich, Bussinello y Zeccoli. Estos veloces coches tienen homologadas llantas de aleación liviana de 14", que pueden calzar indistintamente gomas Dunlop Racing 5.50M x 14 ó 5.50L x 14.

El ingeniero Carlo Chitti (ex proyectista del famoso ATS F.1), que ahora capitanea a la squadra Alfa de la Autodelta, eligió para la competencia las 5.50M x 14, que tienen mayor ancho de banda de rodamiento y de flancos, en razón de haber experimentado mejores resultados con estas gomas que con las 5.50L (los GTA ganaban 3 seg. por vuelta).

Pero he aquí que los comisarios deportivos verificaron que en los virajes muy cerrados del circuito de Monza los neumáticos tocaban contra la carrocería, produciendo un humito nada tranquilizador. En razón de esto le comunicaron a Chitti que esas gomas no iban y que las debían reemplazar por las 5.50L, que son unos milímetros más angostas.

Nuestro conocido Chitti pensó que sin embargo la solución podría venir modificando algo la zona de los guardabarros, para dejar más luz entre éstos y las gomas y que, por otra parte, los GTA ya anteriormente habían corrido con las gomas cuestionadas. Los comisarios dijeron: "non va" y Chitti muy napolitanamente retiró sus coches de la carrera.

En resumen, los alemanes no tuvieron ningún problema en clasificar a la pareja Mitter-Von Vendt con su Porsche 911, ganadores de la "Coppa Europea Turismo" a un promedio excelente: 161,476 km/h, habiendo recorrido en las 4 horas 645,904 km. Segundo se clasificó otro 911 con la pareja italiana Pianta-Biscaldi.

Como dijimos, el 2º round se llevó a cabo en el circuito de Aspern, en Viena, y aquí los italianos se dieron el gustazo de llevar los 133 CV metidos en 1600 cm³ de purísimo GTA Alfa Romeo al triunfo, esta vez conducidos por Gianfranco Galli alias "Nanni" sobre nuestro visitante del año pasado, el alemán Karl Von Vendt, que piloteó un Porsche 911 de 2 litros en compañía de Mitter, y que resultaron segundos.

La carrera se desarrolló bajo una lluvia y una nevada constante, y aquí prevalecieron las mejores dotes de aceleración y la mayor "liviandad" del GTA (que tiene 850 kg en seco, contra los 970 kg del Porsche, que no pudieron hacer valer los 300 cm³ más de cilindrada).

"Nanni" tomó la punta desde el vamos y no la abandonó hasta cruzar la línea, triunfador; en los últimos kilómetros hubo un duelo muy encarnizado por el tercer puesto entre el Alfa GTA de Pianta y el austríaco Peter (Porsche 911) y del cual resultó ganador Pianta).

En síntesis, la presente temporada europea de los Turismo está que arde. El grupo II parece ser el más interesante. La pregunta es ¿Alfa Romeo Porsche? Que gane el "más mejor"



DEPORTE MOTOR

PICA EN PUNTA

LAS PRIMERAS IMAGENES
DE LAS CARRERAS DE LOS DOMINGOS

LUNES A LAS 20.30

CANAL 10
TELEVISORA UNIVERSIDAD DE CORDOBA

Dos épocas y tres generaciones en la fábrica de los hermanos Bucci. El Alfa 4500 con carroceria propia biplaza y dos Fórmula Cuatro para Eduardo, un cajón lleno de mazas Roudge: pruebas elocuentes del amor a los fierros asentado y añejado.

LAS CIUDADES CORSA:

Además de su proverbial vida nocturna y sus balnearios tiene una profunda tradición automovilística y verdadero sabor Corsa.

Aunque está pegada a la Capital por una avenida de circunvalación, "la General Paz", Vicente López es nua ciudad. Más grande que Mar del Plata, como dicen orgullosamente sus habitantes, y mucho más grande de lo que cualquier porteño puede imaginar.

Aunque posea todas las características de un suburbio no lo es. Tiene vida propia, tradición y gente característica. Vida propia indiscutible, baste una recorrida por la avenida "del bajo" un sábado a la noche cuando la ola humana se traslada a la ciudad de la noche por excelencia: Olivos.

La tradición automovilística quizá se la den los hermanos Bucci, con su fábrica en la avenida Mitre y un Alfa Grand Prix 4.500 con compresor descansando en un rincón, resto de glorias pasadas. O aquellas climáticas carreras organizadas por el Vicente López Automóvil Club en la ruta Panamericana en plena construcción, o las picadas obligadas en el mismo escenario los viernes a la noche.

Y por último, la característica más destacada de Vicente López-ciudad, la da su gente. Núcleo de "locos lindos" adeptos a cuanta actividad vibrante exista. Tocados por una má-



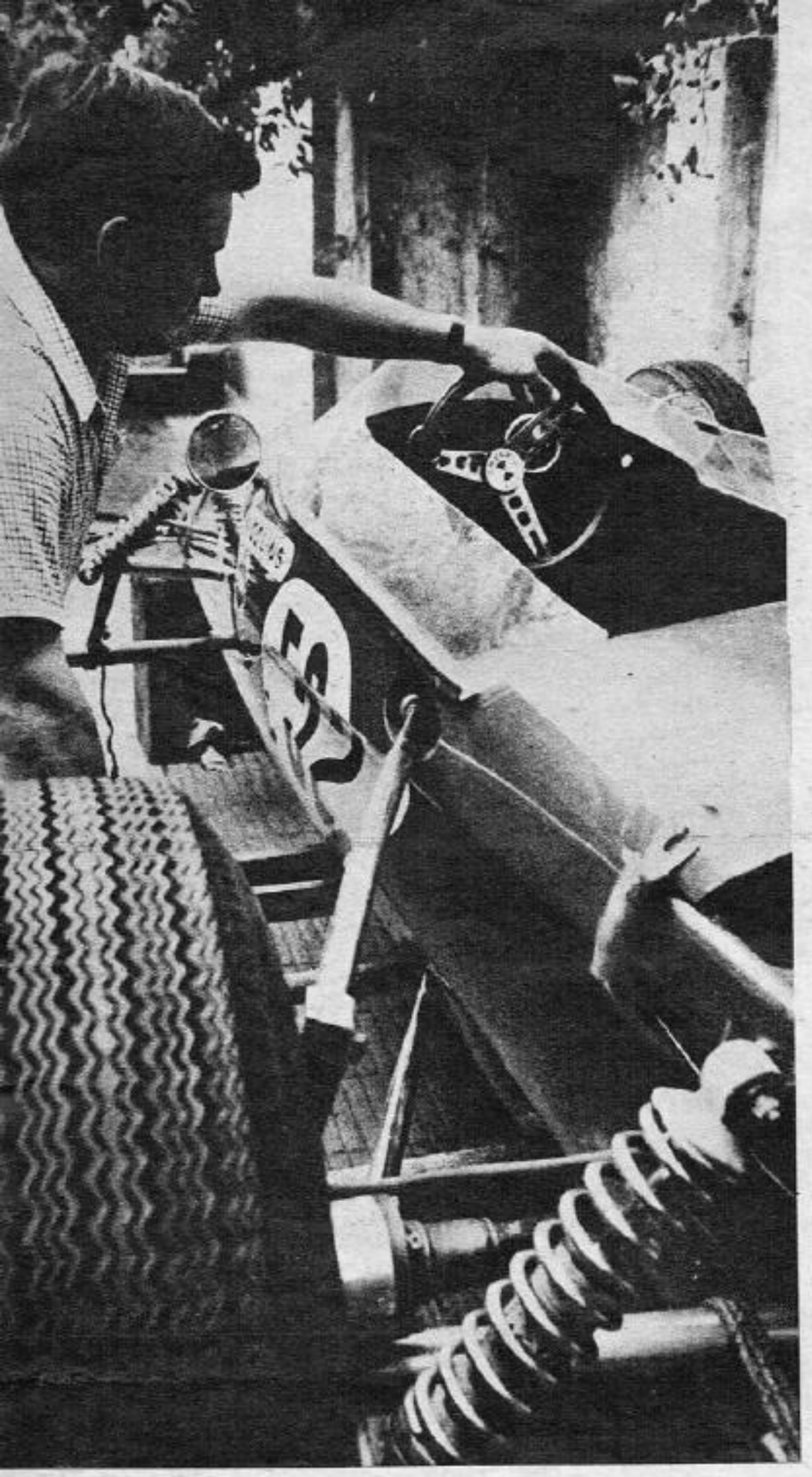
Bebe Pedelaborde. El negocio en la avenida Mitre, de Florida, y el Fiat 1500 considerado el más veloz del ambiente. Su triunfo más recordado: en Pergamino 1966 luego de una increible demostración de manejo. Un segundo puesto en el Gran Premio y muchas victorias en la lista.

Pedro Sancha, 47 años. Once de Vicente López y firme siempre en la brecha. Sus espectaculares pasadas por Libertador al frente de la categoria grande en la largada del Gran Premio, años ha, es dificil olvidarlas, como asi sus reñidas carreras en el Autódromo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

VICENTE LOPEZ

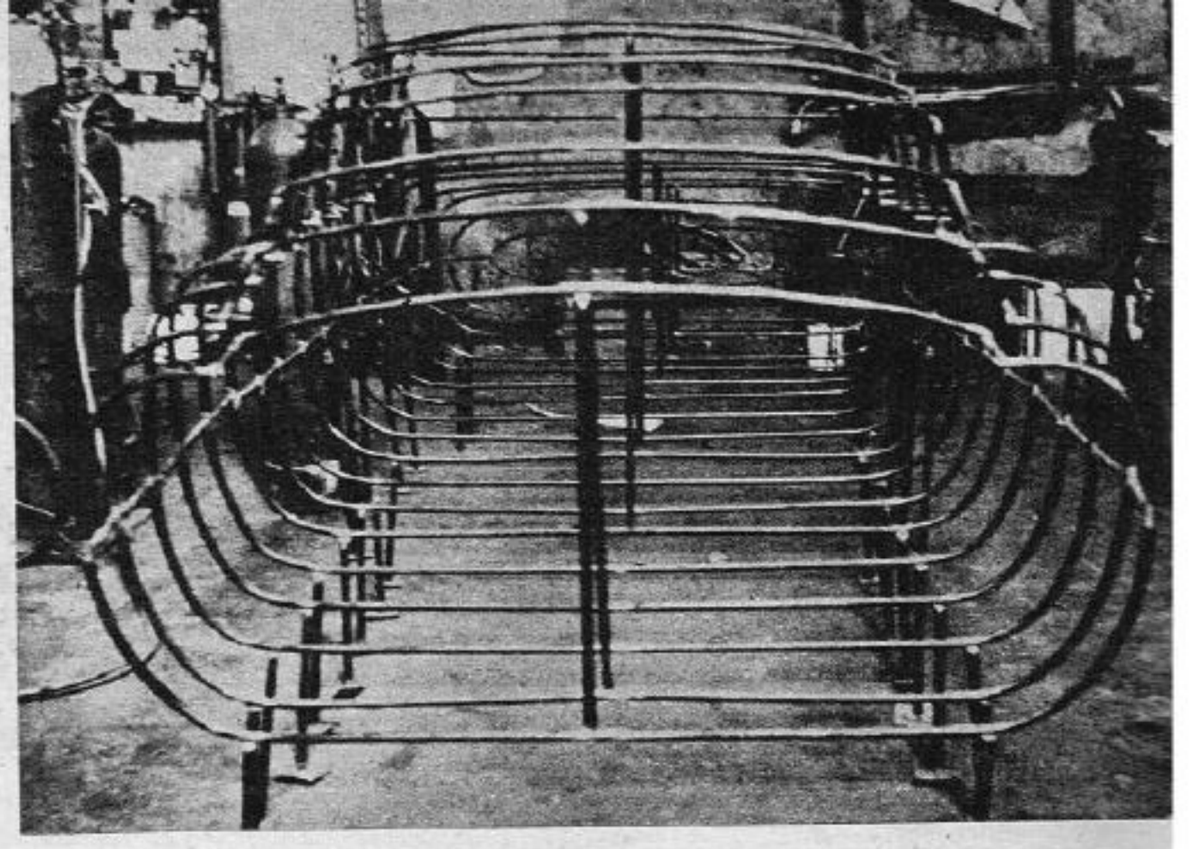
por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA y SERGIO CORNEJO

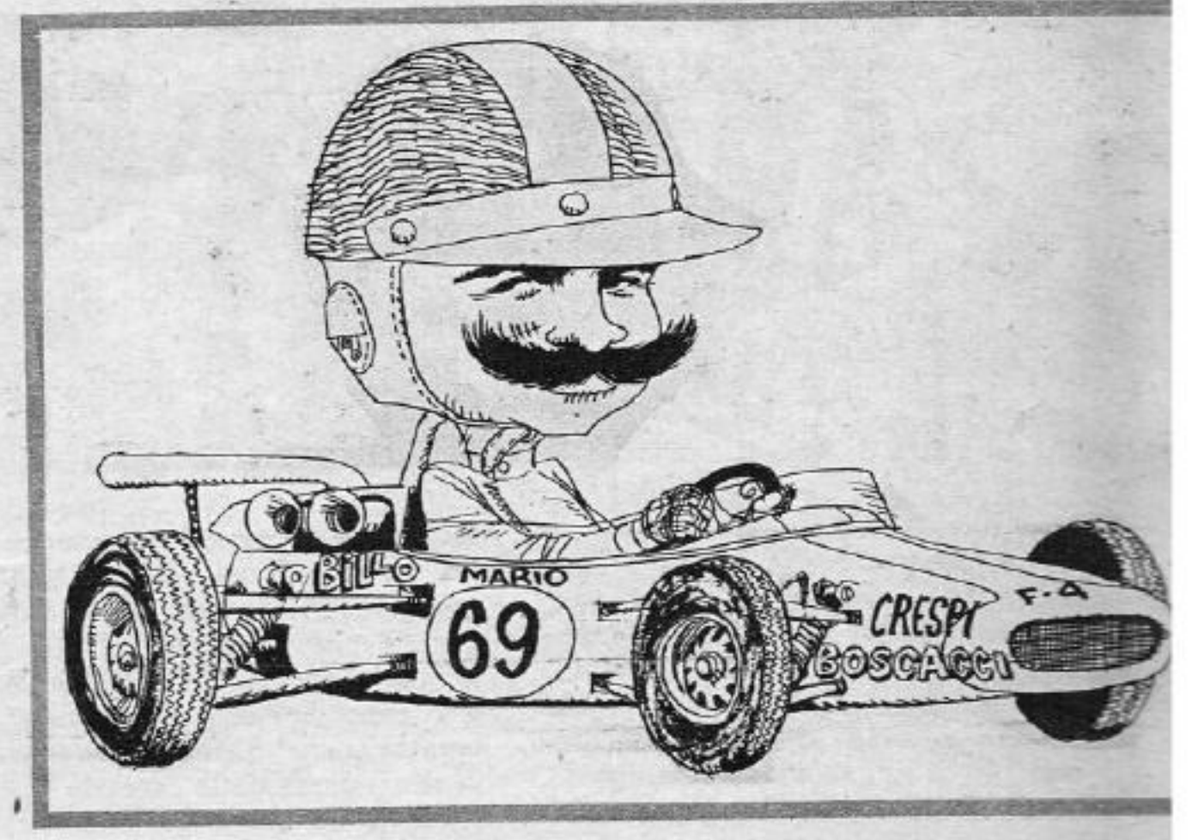


Jorge Kissling vuelve con su Fórmula Cuatro nuevamente a la batalla. Este año junto con su hermano Raúl a bordo de dos Crespi, mecánica familiar de la que toda ponderación es poca. Por su inclusión en el equipo Argentino y su Campeonato 1966 y su anterior actuación en motos resulta ser una de las figuras más destacadas de la ciudad de Vicente López.

La jaula del nuevo coche de Rodolfo de Alzaga en el taller de Angel Rienzi en la avenida Maipú, de allí tomará la forma el GT.

Atrás de los bigotes hay un hombre. Se llama Mario Bertolini y dibuja en nuestra revista. En sus largos, larguísimos ratos libres, intenta correr un Fórmula Cuatro.







gica varita, bohemios y burgueses todos reunidos en algún boliche para hablar de aviones, revoluciones, mujeres y motores. En ese ambiente nadie puede dejar de ser partícipe de la pasión por los fierros, y ese era tema obligado de café, sino trabajo obligado en algún taller hasta cualquier hora de la madrugada.

¿Cuál es la calle principal de Vicente López? La avenida Maipú. En ella está la estación Bartolomé Mitre, la estación "del alto"; a veinte metros de esta importante intersección está el taller de Angel Teodoro Rienzi. Hoy, él es el piloto más viejo en actividad y el de más actualidad luego de su triunfo 1966 en Rafaela y el récord absoluto en Necochea 1967.

La vida de Rienzi puede separarse en tres etapas. Cuando corría con el 59 AB con el cual no tuvo actuaciones sobresalientes y hasta que colocó el motor F-100 en su coupé construida íntegramente por él bajo el asesoramiento del ingeniero Arnoldo Lucius, podría ser la primera. La segunda cuando aparece con el nuevo motor y la primera victoria del F-100. Esta etapa llegaría hasta el accidente en Carmen de Areco. Después vino el período de "in pace", cuando era frecuente verlo con una pelota de goma en la mano para acelerar la readaptación de su brazo. Logrado su reestablecimiento físico, la máquina había quedado totalmente cambiada y con la fisonomía que actualmente conserva.

Con el coche nuevo, después de su primera carrera en el Autódromo, llegamos a la tercera etapa. Un coche ganador y el nuevo enfoque de su taller en Olivos donde no sólo atiende su máquina, sino que surge como carrocero al encarar la construcción del nuevo coche de Rodolfo Alzaga. Antes se había llevado a cabo la realización de los autos de su hermano Ermelindo y la coupé de Plinio A. Rossetto.

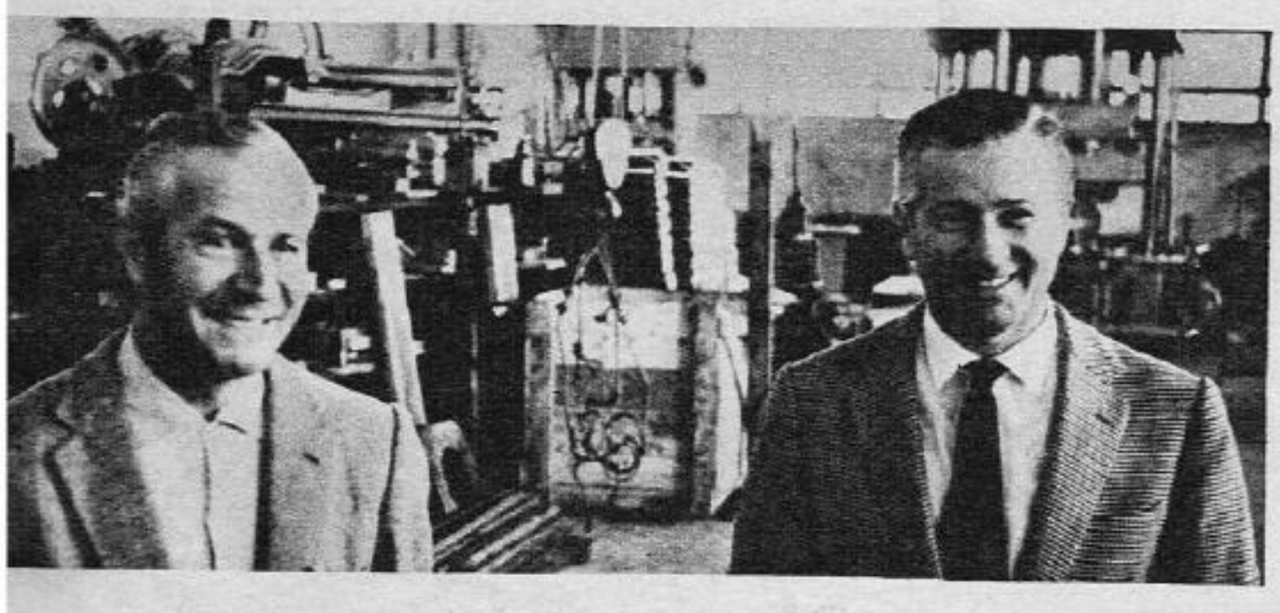
Rienzi construye en la actualidad en Vicente López su nuevo coche y un GT para Rodolfo Alzaga.

Siguiendo por la avenida Maipú nos encontramos de frente con el taller de López Oribe. Su coche después del accidente que tuvo con Di Palma en el Gran Premio 1966 ya está reparado. Su reaparición es inminente. El Falcon que fuera construido para ser corrido a medias con Menditeguy, ha pasado a ser uno de los coches más lindos del TC, tam-

→



Osvaldo Bessia "Klear", bajó su Fórmula Cuatro integro. Ahora está en pleno armado con buloneria nueva y puesto a punto. Colabora en la dirección técnica del coche Juan Filgueira, una leyenda en la zona.



Rolando a la izquierda y Clemar Bucci a la derecha, mecánico y piloto de toda una etapa de nuestro automovilismo. Carreras en Europa figuran en su historial como así los siete segundos menos que el récord de Varzi para el mismo circuito con el mismo coche...

bién tuvo su origen al costado del río un poco más allá del límite con la provincia.

Vicente López tiene pilotos "adoptados". Tal el caso de Pedro Sancha. Aunque hiciera sus primeras armas a bordo de un Ford T en Puerto Madryn, en la actualidad está definitivamente radicado en esta ciudad. ¿Su actuación más recordada? Aquel Gran Premio de Turismo cuando cruzó la meta en tres ruedas, luego de recorrer dieciséis kilómetros con la punta de eje rota. Después toda la increíble actividad en el Autódromo con su Fiat 750 que andaba como un 850 gracias a la mecánica Sancha. Después fue el hombre de los enormes coches norteamericanos en el Gran Premio de Turismo, de la tristeza por el robo de todos sus trofeos acumulados durante muchos años en su casa de Florida.

La semana pasada estaba en la Vuelta de la Manzana, a los 47 años sigue en actividad. Es el piloto que más méritos cosecha con su Chevrolet 400 en Turismo. Pero por sobre todas las cosas la mejor definición de Pedro Sancha es la que se da él mismo: "Yo soy amigo de todo el mundo".

Un poco más allá, bien en el centro de Olivos, siguiendo por Maipú, doblando unas cuadras a la izquierda, está el taller de Bamse.

Piloto de Mecánica Nacional en un principio, su plenitud en el "ambiente" llegó hace muy poco, hace casi dos años, con el sistema de inyección para los motores Ford F-100, creados por él mismo. Bamse construye en Olivos también sus cajas de velocidades de cuatro marchas no sincronizadas archiconocidas, tapas de cilindros y su motor casi íntegro. El mecánico creador superó al piloto. El impetuoso, casi el loco, se eclipsó para dar paso al genio mecánico. El coche de Carlos Destéfano, ganador en Mecánica Nacional lleva mecánica Bamse. ¿Muchos coches de TC? "Muchísimos".

Muy cerca está el taller de Kissling. El actual campeón argentino de Fórmula Cuatro y gloria de nuestro motociclismo. La categoría promocional, los ex minijuniors de Curt Delfosse que actualmente está en los Estados Unidos construyendo coches, pero también "nacidos" en Vicente López. A lo mejor por una rara transmisión, en esta ciudad quedaron las más brillantes figuras de la Fórmula Cuatro: Kissling, Guillermo Lagos, quien conducirá el más nuevo de los modelos construidos por Crespi y que está atendido por Merigi, también de Vicente López quien, a su vez, actualmente prepara un NSU 780 con miras a correrlo sobre un coche de la Fórmula Cuatro.

Nuestro Mario Bertolini, el responsable de las gansadas que pretenden poner la nota humorística en la revista, correrá la actual temporada en esta categoría un coche Crespi con motor Fiat, Luis Boscacci es el encargado de atenderle la parte mecánica, compartiendo el vehículo con nuestro dibujante. Bertolini, prototipo del vicentelopeño por sus absurdos bigotes y sus inquietudes corsas, debutó en un Fiat 750 y de allí pasó al 1500 y ahora a la Fórmula Cuatro. Esperemos que siga dibujando y no corriendo por el bien del deporte automovilístico.

Jorge Kissling es el actual campeón de la categoría. En su taller de la calle Dorrego prepara el coche de su hermano Raúl al mismo tiempo que el suyo. Los dos entrarán en la actual temporada. Jorge fue piloto en la Temporada de Fórmula Tres. Ahí también estuvo alguien de Vicente López midiéndose con los mejores. El coche no lo ayudó. Es más, lo perjudicó. Porque aunque él daba mucho más, su actuación creó una falsa imagen de su capacidad productiva. "Le tengo más fe, y me responde infinitamente más el chasis que me hizo Crespi que el muleto que me tocó correr en la temporada". El mal estado de las máquinas determinó la inferioridad de condiciones en que se encontraron frente a los pilotos europeos. "Hubo muy buena voluntad para organizar la temporada, pero la falta de experiencia y en muchos casos de conocimiento, han hecho que fuera un fracaso. "Con esto no quiero pasar por desagradecido puesto que para mí significó una gran experiencia. Pude conducir una de esas máquinas que en otras condiciones jamás podría soñar con hacerlo. En igualdad de máquinas, los pilotos argentinos podríamos haber hecho mejor papel."

En su taller se hizo el motor de Klear, Bucci, Ragno y Raúl Sardá, el campeón de speedway.

Por el hecho de haber sido elegido para integrar el equipo argentino, Jorge Kissling, piloto de Mecánica Nacional Fórmula Cuatro, ex campeón de motociclismo, puede haber sido el corredor de Vicente López que más lejos haya llegado con sus 24 años.

El Gran Premio de Turismo pasaba por la avenida del Libertador. Más de un piloto recorría todas aquellas cuadras que parten desde el puente inmediatamente después de la General Paz, haciendo sonar la estridente bocina para saludar a la gente de su ciudad: Galluzzi, Ricardo Ingénito, Luis Nayen, Arturo Cozzarin, aquél de los Volkswagen, Marcial Fojo, Juan Stessel o Germán Pesce, frente a su agencia de coches deportivos, atrás de la estación Olivos. Casi ni se escuchaba cuando pasaba con el Jaguar 3.8, pero una vez paró frente a Reviens para que monseñor Bastos, cura párroco de Olivos, bendijera su coche antes de la difícil carrera por delante.

El Isard ex Paillot, de San Isidro, se mudó a Vicente López al comprarlo Delgado. Un segundo puesto en la categoría A del Gran Premio 66 lo confirma como el Isard más veloz de la actualidad.

Luis A. Ferraris corría con Calegari, los dos de Olivos. Calegari fue el primero en hacer un TC de un Chevrolet Fleetline.

A Carlos Castagnola lo apadrina una peña de Olivos. Pertenece a la nueva generación. Es uno de los tantos y tantos jóvenes que en Vicente López tienen la gran inquietud de los fierros. Muchos de ellos hacen sus primeras armas en Fórmula Cuatro. Entre ellos Osvaldo Bessia, "Klear". Una buena actuación con la cupé BMW lo destaca como uno de los más fuertes de la categoría. Ahora el monoposto F-4. En el futuro un taller en la avenida Libertador junto con Juan Filgueira estará dedicado exclusivamente a la preparación de motores para carrera.

El mejor piloto de motos del mundo se llama Caldarella. Padre e hijo tienen su taller en la avenida Mitre, de Florida. El desempeño de Benedicto Caldarella en Europa asombró al mundo. La falta de un equipo y la frialdad europea determinaron el final de su incursión. No obstante, allí están. El dotado del motociclismo tiene su taller en Florida.

También hay un lugar adonde invariablemente un martes a la noche habrá gente Corsa. "Chickens", en la avenida Libertador sirve de estudio para que Emoción en las Rutas transmita desde allí su programa ese día. Los pollos en la canastita y un corredor a mano son motivo de atracción para quien le entusiasma la idea de una noche Corsa y la posibilidad de comer con las manos sin que miradas ceñudas lo acomplejen.

Finalizamos nuestra recorrida en la fábrica de los hermanos Bucci. Allí duermen los restos de una carrocería Alfa Romeo 4.500 Grand Prix que trajera Acchile Varzi a nuestro país y que al año siguiente en manos de Clemar Bucci, su novel propietario, bajara en siete segundos el tiempo del maestro italiano para el circuito de Palermo. Ahora el Alfa tiene una nueva carrocería, junto al guerrero en reposo, dos fórmula Cuatro de Eduardo Bucci, su sobrino. Toda una generación de pilotos y mecánicos. Los Bucci, hoy han alcanzado la tercera generación de corredores que iniciara el inolvidable "Mingo". Tradición y presente en Vicente López. Los que pasaron recuerdan, algunos no se resignan. Los más jóvenes esperan, meten las manos en los fierros, vibran. Todo eso ocurre en Vicente López, ciudad Corsa.

Asoma por una esquina la punta del chasis Ford 49 y el block F-100 del futuro coche de Alzaga. Las líneas aerodinámicas se advierten en el modelo.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Jim Clark reencontró la senda del triunfo. Esta vez fue vía Lotus Cosworth Fórmula 2 en el G. P. de Barcelona que se disputó anteayer.

EL ESCOCES Y LA FURIA GALLEGA

Quebrando la racha de Jochen Rindt, quien empero llegó segundo, Jim Clark ganó el II G.P. de Barcelona de punta a punta. Brabham, que iba segundo, abandonó.

La triunfal racha de Jochen Rindt se cortó —pero poco—. En el segundo Gran Premio Internacional de Barcelona, corrido en el tradicional Parque Montjuich, ganó Jim Clark, pero el regordete austríaco fue segundo, como para resignar gallardamente su bandera.

De todos modos, en cuanto a plantas motrices se habla, el monólogo de Ford-Cosworth continúa sin mayores variantes. No ha aparecido hasta el momento el rival que le haga frente. Aunque los franceses, justamente contentos con las excelentes actuaciones de Matra en F. 3 y F. 2, parece que ahora tienen bajo el poncho un motor fórmula 2 —sería un 6 en V—, lógicamente de 1.600 cm³, que según dicen pesa 87 kilos y es "sumamente compacto" (según la información cablegráfica). Han intervenido en su preparación no menos de 38 firmas francesas, de modo que si no anda, no será, ciertamente, por falta de apoyo logístico. Las cámaras de combustión están en el pistón (técnica derivada de los motores diesel y que está empezando a tener aceptación en motor a nafta de alta performance) y los cilindros tienen 3 válvulas cada uno, presumiblemente una grande de admisión y dos chicas de escape, o viceversa.

Los técnicos autores del proyecto, a quienes por cierto optimismo no les falta, anuncian que el motor se producirá en dos versiones —carrera, con 230 CV y Gran Turismo, con leves y desapercibidos 160 CV. Presuntamente, para que Jean-Pierre Beltoise vaya al supermercado.

Volvamos, sin embargo, a Barcelona, donde se han celebrado carreras que han definido Campeonatos Mundiales (y donde en 1951 Juan Manuel Fangio angustiosamente sacó las castañas del fuego para Alfa-Romeo, ganando la carrera que necesitaban para el Campeonato Mundial frente al arrollador avance de Ferrari).

Al bajarse la bandera Clark desembragó con un mohín escocés y se situó en la delantera del lote, pasando en la primera vuelta al mando de un pelotón cuyo "vice" era Jack Brabham; Clark maneja Louts y Brabham conduce los autos que hace él, de modo que aparte del duelo personal había que considerar también que al viejo Jack le enfada considerablemente que le ganen a sus autos con vehículos de otra marca. De modo que estuvo segundo, después Rindt lo pasó masculiando improperios en austríaco, siguieron así hasta las 10 vueltas, y en la décima vuelta Rindt entró en un viraje a 23.548 kilómetros por hora y pasó gran parte del resto de la tarde haciendo un trompo inacabable.

Pasó Brabham al segundo lugar y Rindt, con las mejillas sonrojadas, recuperó el tren de carrera colocándose cuarto, escudriñando torvamente la cola del Brabham de Dennis Hulme (obedientemente, el neozelandés se había colocado a la cola de su caposquadra Jack). Pero Rindt es un hombre serio y reconcentrado, y a las veintitantas vueltas, lo pasó a Hulme; ya estaba tercero.

Mientras tanto Brabham tenía la pata tan metida en el carburador que simbólicamente estaba marcando la mariposa con la suela de sus mocasines Les Leston. A pesar de todo ésto, Jim Clark, pensando sin duda en que de algún modo tiene que alimentar a sus ovejas, seguía punteando y punteando. Ya faltaban dos vueltas y los gallegos preparaban la retirada en masa cuando súbitamente el motor de Brabham hizo chuc chuc chuc. Después de todo, Jack ya ganó bastantes carreras.

Libre ya del australiano rampante, Jim Clark pudo levantar bastante el piecito derecho y, aun así, ganó por aproximadamente un minuto sobre Rindt, que terminó autodefiniéndose en alemán como un *gans*, un *dumkopf*, y otros aforismos surtidos. Lo que pasa es que no se pueden ganarlas todas.

Tercero llegó Hulme, confirmando que corre fuerte y no rompe autos; cuarto Alan Rees (Brabham-Cosworth) y quinto Jackie Oliver (Lotus Cosworth).

Jim Clark tardó 1h 35m 58s7 en cubrir las 50 vueltas (227 kms) a un promedio de 142,181 km/hora; Rindt tardó 1h 36m 50s3 y Hulme 1h 37m21s4. Jimmy hizo también el récord de la vuelta en 1m 34s9 a 145,34 km/hora.

Hubo también uno de esos festivales de F. 3 donde los tipos se suben a los autos y empiezan a darse con todo. Después de los usuales autazos y horrendos momentos de suspenso, ganó el francés Henri Pescarolo, con Matra en 34m 40s5, seguido por Derek Bell y John Cardwell, los dos con Lotus. En un primer momento le habían dado el segundo puesto a Cardwell, pero parece que los cronometristas le habían contado una vuelta menos a Bell; pero sus ayudantes de box agitaron hirsutos racimos de puños frente al palco oficial y entonces se dieron cuenta de su error.

Divertida, esta Fórmula 3.

Una pasada en el circuito de Montjuich - Barcelona del corredor Jackie Oliver, piloteó un Lotus Cosworth y se clasificó 5º



BOMBA ELECTRICA PARA NAFTA

INDIANAPOLIS

ELEMENTO VITAL PARA SENSACIONALES TRIUNFOS EN AUTOMOVILISMO

6 y 12 Volts



DE CONSTRUCCION "EXTRA – SEGURA"
GARANTIA ILIMITADA.

EXPERIMENTADAS..!
APROBADAS..!
y UTILIZADAS por el Depto. Desarrollo de Vehiculos Avanzados de I.K.A. en su autos TORINO!!



Distribuidores:
RONCHETTI, RAZZETTI y CIA. S.A.
COMERCIAL, INDUSTRIAL, FINANCIERA e INMOBILIARIA
ROSARIO - BUENOS AIRES - CORDOBA - S. M. DE TUCUMAN

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RADICION DE VANGUARDIA



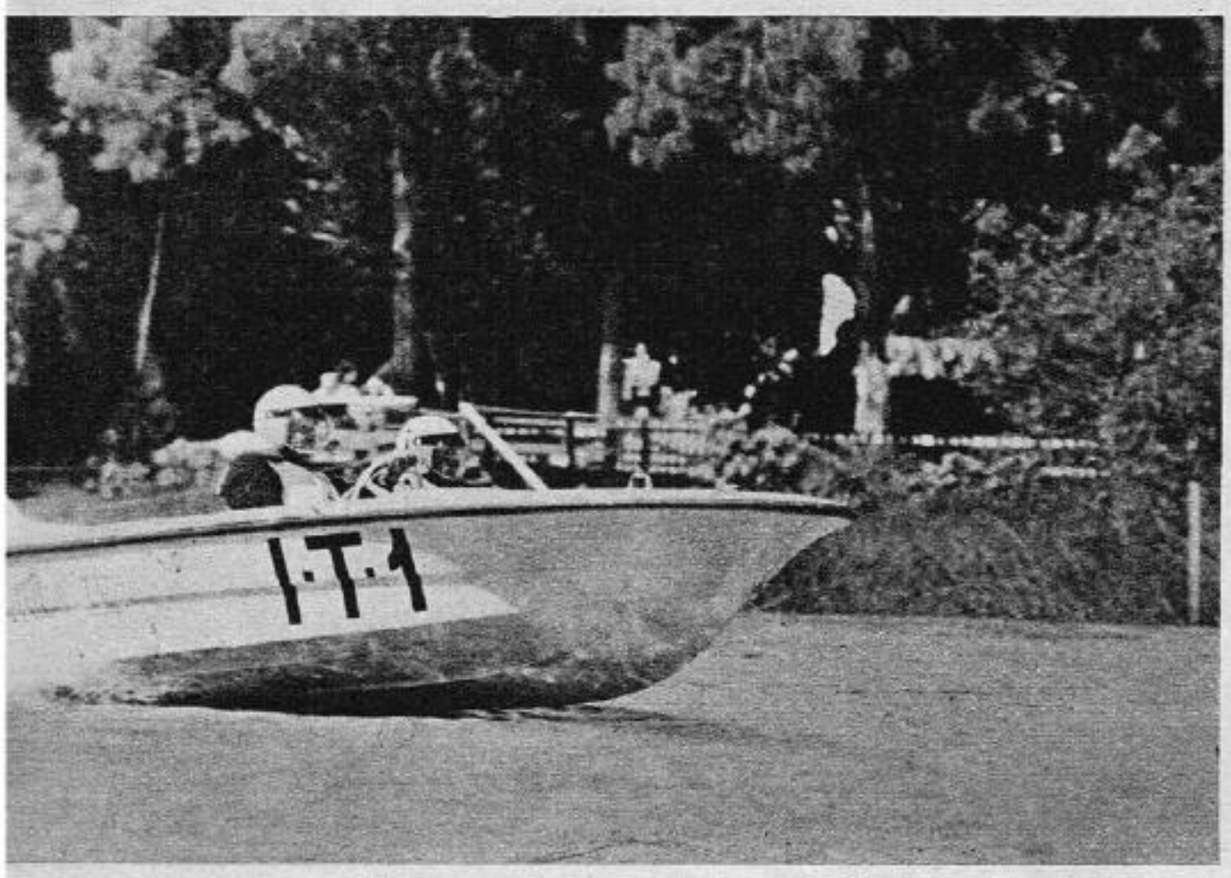
El Chevrolet F-100 de Bonnano ha demostrado ser uno de los coches mas rápidos de la presente temporada de TC. Es un auto de inspiración tradicional y soluciones modernas

¿Por qué hay tanta gente que defiende a los gritos a los Emiliozzi, o a Bordeu, a Casá o a Pairetti? Simplemente porque son exponentes de una marca y al público le resulta fácil embanderarse con el Ford o con el Chevrolet.

Desde siempre sucedió así en nuestro país. O bien porque "el viejo" siempre tuvo un Forcito, o porque los amigos corren con Chivo o por un exclusivo enamoramiento hacia cualquiera de las dos marcas. Esto también significa que si mañana Casá, por ejemplo, se pasara a las filas del Chevrolet se ganaría automáticamente el desprecio de casi todos los que hasta ese momento eran sus más acérrimos fanáticos. Aunque, por supuesto, por ahora Casá no se pasará al Chevrolet.

En cambio Ricardo Bonnano era (y sigue siendo) uno de los mejores pilotos de Turismo pero como esta categoría no aporta prácticamente nada en el aspecto ídolos, Bonnano puede correr en Peugeot, Ford, Chevrolet o cualquier cosa sin perder absolutamente a ninguno de sus simpatizantes. Cuando comenzó a incursionar en TC lo hizo con un Chevrolet, pero sin mayor suerte, y luego decidió encarar seriamente la construcción de un auto para salir a ganar. Lo notable del casa es que Bonnano eligió una rara mezcla, imposible de concebir para ciertos fanas: motor Ford en carrocería Chevrolet. Y demostró andar muy bien en las primeras carreras del año apareciendo como uno de los coches más veloces; la solución de reunir elementos tan diferentes, no parece tan alocada como algunos sugerían. Todo ha sido resuelto con extrema prolijidad y trabajando con las lógicas limitaciones reglamentarias aún existentes en nuestro país. Hay un detalle digno de ser destacado. Este auto que tiene casi dos años, se fue construyendo pausadamente en Baufer y en base al *antiguo reglamento* y no al nuevo como se podría pensar al ver sus formas externas; una lástima haberle errado al reglamento por sólo unos meses, pero es una demostración de lo que podía hacerse anteriormente con las reglas más estrictas. La carrocería fue bien elegida, una Fleetline 47 (Fletine para los despreocupados, Flitain para los sofisticados) de caída trasera tipo fastback, bastante más armoniosa que la de las tradicionales cupecitas. Una trompa aerodinámica bien lograda y una consabida cola trunca de rigurosa actualidad. Claro que todavía estamos lejos de pretender una forma externa regida por el túnel de viento, pero reconforta ver buenas intenciones y cuidadosa terminación como la del auto de Bonnano.

Torino y Ford son los actuales dominadores del TC. Los chevroletistas en cambio no parecen estar en "su temporada". Bonnano, entretanto, no se preocupa y se divierte aprendiendo y colocándose cada vez mejor.



El triple campeón Mattesius avanza en procura del Paraná de las Palmas donde los competidores encontraron una fuerte marejada que dificultó su avance.

TOQUE DE QUEDA

La temporada 1966/67 finalizó con el VIII C. P. de Turismo "Otoño"

La actividad corsística de los nautas a motor bajó la cortina de su boliche. Las aguas del Delta y las del lago de Palermo quedarán hasta la próxima primavera esperando que la muchachada de a bordo vuelva a levantar espuma en procura de la cinta azul. La Temporada Motonáutica 1966/1967 llegó a su término.

El fin de fiesta fue el VIIIº Gran Premio de Turismo "Otoño" que el Club Motonáutico Argentino hizo disputar en aguas del Delta del Paraná el pasado sábado y como broche de la Temporada podemos estimar que si bien no fue de oro, por lo menos fue de plata.

El número de inscriptos, bastante elevado: 35. La organización como es usual en el CMA fue muy buena y entusiasta (salvo algún pequeño detalle en la labor de auxilio a embarcaciones en dificultades), y finalmente el circuito elegido muy interesante y bastante exigente para las embarcaciones y para los pilotos.

En esta oportunidad el club organizador dispuso que la largada de la competencia se realizara con partida detenida y según tiempos previamente corregidos. Para ésto se realizaron "a priori" cálculos en función del índice de performance de cada una de las embarcaciones (peso en orden de partida, potencia en HP del motor y 40.000 puntos como base o denominador común para todos). Estos cálculos permitieron determinar las velocidades ideales de cada lancha y así su hora de largada.

A propósito de este sistema creemos conveniente hacer la siguiente reflexión: si bien la fórmula de hándicap que utiliza el CMA es bastante buena y se acerca bastante al ideal de equidad (lógicamente la perfección o la equidad absoluta son imposibles de lograr) resulta evidente que siempre beneficia a las embarcaciones más veloces (generalmente a las que están alrededor de los 650 kg de peso en orden de largada con piloto y acompañante a bordo y 100 HP de potencia propulsora). Estas embarcaciones que pueden desarrillar aproximadamente unos 84 o más km/h se ven favorecidas por el hándicap frente a equipos casco-motor más pequeños, que aún rindiendo excelentes performances, nunca han podido estar al tope en ninguna de las competencias hasta ahora realizadas. Creemos que sería interesante estudiar la posibilidad de introducir un coeficiente de corrección —dentro de la fórmula del hándicap— inversamente proporcional a la potencia del motor utilizado, para compensar a los motores más pequeños.

La regata del sábado pasado tuvo como vencedor a una de las figuras más repetidas (no por ello menos meritoria) de la motonáutica local: Alfredo Matthesius quien en esta oportunidad justificó el dicho de "no hay dos sin tres" ya que a sus dos campeonatos de la presente temporada (Mojarra y Fuerza Libre) agregó el de la clase argentina Turismo IT.

Este campeonato de la clase IT (motores fuera de borda, más de 1350 hasta 1500 cm³) resultó por otra parte peliagudo ya que al VIII G. P. de Turismo "Otoño", llegaron Matthesius y Aldo Vendramín empatando la primera posición, ambos con 1150 puntos, y como dejamos expresado, el piloto de la "Estrellita IV" pudo ganar el torneo, ya que además de adjudicarse la general por hándicap, ganó la referida clase, mientras que Vendramín fue tercero. (A propósito de Vendramín, debemos decir que es un buen remero además de ser correcto piloto, ya que al romper el espejo de su lancha 150 m. antes de la llegada, tuvo que cruzar la meta "remo a fondo" y con el motor colgando).

Segundo en la general fue Néstor Sarthou quien no pudo andar más fuerte —a pesar de que caminó bastante— porque empleó una hélice de mucho peso (25") que no rindió lo que correspondía debido al peso elevado del casco. Tercero y segundo en su categoría llegó otro campeón: el de la clase hidroplanos OD, Felipe Uris, quien en esta oportunidad debutó como piloto en la clase Turismo, al timón de la "vieja" Pampero ex Juan Carlos Vezzuci, y justamente llevando como acompañante a Grecia Vezzuci (padre de Juan Carlos y Jorge Vezzuci) con sus joviales 66 años a bordo. Cuarto resultó Alberto Reverdito quien llegó a estar primero en el Paraná de las Palmas en el tramo de regreso, siendo aventajado a la altura del Río Capitán, por Matthesius quien desde entonces no fue pasado por ningún rival adjudicándose el hándicap.

La clase CT fue ganada por el veterato Manuel Schuster, al mando de la "Bambi", su victoria fue una exitosa despedida de su actividad en esa categoría ya que la próxima temporada lo verá al timón de una embarcación de 65 HP.

La DT la ganó su acostumbrado patrón Santiago Bretón (con rima y ritmo) que no tuvo ningún problema ya que la superioridad sobre sus ocasionales rivales fue muy grande. La clase más numerosa como de costumbre fue la ET y aquí volvió a ganar Teodoro Kundig con un casco Delta Marine Universal propulsado por un veloz Mercury 50 HP.

Rodolfo Laffranchi llevó a la victoria a su "Marsopa" en la clase HT sin sobresaltos ni apuros, con enorme ventaja sobre Oscar Guembe, lamentablemente su coequiper Invernizzi no pudo darse el gusto de ser de la partida ya que apenas recibió la orden de largada tuvo que desertar por problemas en el motor de su lancha.

La clase especial tuvo un ganador que a la vez era debutante: Guillermo Bordiga que al mando de una Avan 400 V impulsada por un Carniti 50 HP dio muestras de una extraordinaria velocidad: lo prueba su tiempo de 1h 50m 04s sólo 15m superior al del ganador de la cinta azul.

La categoría fuerza libre batió el récord: cuatro inscriptos, dos largaron (Enrique Landini con la "Yeya" y Hugo López con la "Yogui") y ninguno arribó al término de la competencia.

VIII GRAN PREMIO DE TURISMO "OTOÑO"
Club Motonáutico Argentino - 8/IV/67 - Circuito de 125 Km.

CLASIFICACION

INDICE DE PERFORMANCE

Pos.	*Nº*	*Timonel*	*Embarcación*	*Hora de arribo*
1º	IT-1	Matthesius, Alfredo	Estrellita IV	16h 27m 20s
2º	IT-9	Sarthou, Néstor	Comodín 187	16h 28m 46s
3º	IT-4	Uris, Felipe	Pampero	16h 30m 03s
4º	FT-11	Reverdito, Alberto	Miss Delta Marine ...	16h 30m 14s
5º	JT-2	Pazdera, Raúl	Maryle	16h 31m 15s
6º	HT-8	Laffranchi, Rodolfo	Marsopa	16h 33m 19s
7º	ET-9	Morales, Lucio	Laureana III	16h 34m 35s
8º	ET-5	Zucati, Carlos	Cascabel	16h 35m 24s
9º	ET-14	De Armas, Héctor	Ño Jhonny II	16h 37m 02s
10º	ET-6	Kuyndig, Teodoro	Miss Delta Marine 32	16h 38m 09s

CINTA AZUL

Ganador: Pazdera, Raúl, con "Maryle" en 1h 34m 09s a un promedio de 79,660 Kilómetros por hora.

CLASE BT (fuera de borda, más de 250 cm³ hasta 400 cm³)

Pos.	*Nº*	*Timonel*	*Embarcación*	*Tpo. empleado*
1º	BT-4	Galiana, Luis A.	Corina	2h 36m 10s

CLASE CT (fuera de borda, más de 400 cm³ hasta 500 cm³)

1º	CT-2	Schuster, Manuel	Bambi	2h 26m 35s
2º	CT-3	Corrales, Juan Carlos ...	Miss Delta Marine ...	2h 27m 23s

CLASE DT (fuera de borda, más de 500 cm³ hasta 700 cm³)

1º	DT-3	Bretón, Santiago	Miss Delta Marine II .	2h 16m 01s
2º	DT-4	Barri, Carlos	Miss Bermuda	2h 39m 05s
3º	DT-7	Mazzini, Luis A.	Ñaembucu	2h 54m 33s

CLASE ET (fuera de borda, más de 700 cm³ hasta 850 cm³)

1º	ET-6	Kundig, Teodoro E.	Miss Delta Marine 32	1h 56m 11s
2º	ET-5	Zucati, Carlos D.	Cascabel	1h 56m 54s
3º	ET-9	Morales, Lucio	Laureana III	1h 59m 19s
4º	ET-14	De Armas, Héctor	Ño Jhonny II	2h 02m 30s
5º	ET-16	Chiappero, Guillermo ...	Milano II	2h 04m 26s

CLASE FT (fuera de borda, más de 850 cm³ hasta 1000 cm³)

1º	FT-11	Reverdito, Alfredo	Miss Delta Marine ...	1h 49m 31s

CLASE HT (fuera de borda, más de 1150 cm³ hasta 1350 cm³)

1º	HT-8	Laffranchi, Rodolfo	Marsopa	1h 56m 33s
2º	HT-7	Guembe, Oscar	Recluta II	2h 17m 09s
3º	HT-6	Lorenzino, Gerardo	Kalium I	2h 27m 34s

CLASE IT (fuera de borda, más de 1350 cm³ hasta 1500 cm³)

1º	IT-1	Matthesius, Alfredo	Estrellita IV	1h 35m 29s
2º	IT-4	Uris, Floro F.	Pampero	1h 38m 12s
3º	IT-6	Vendramín, Aldo	Sandro II	1h 39m 19s
4º	IT-9	Sarthou, Néstor	Comodín 187	1h 40m 03s
5º	IT-10	Bordiga, Carlos	Tres Ositos	1h 56m 21s

CLASE JT (fuera de borda, más de 1500 cm³ hasta 1650 cm³)

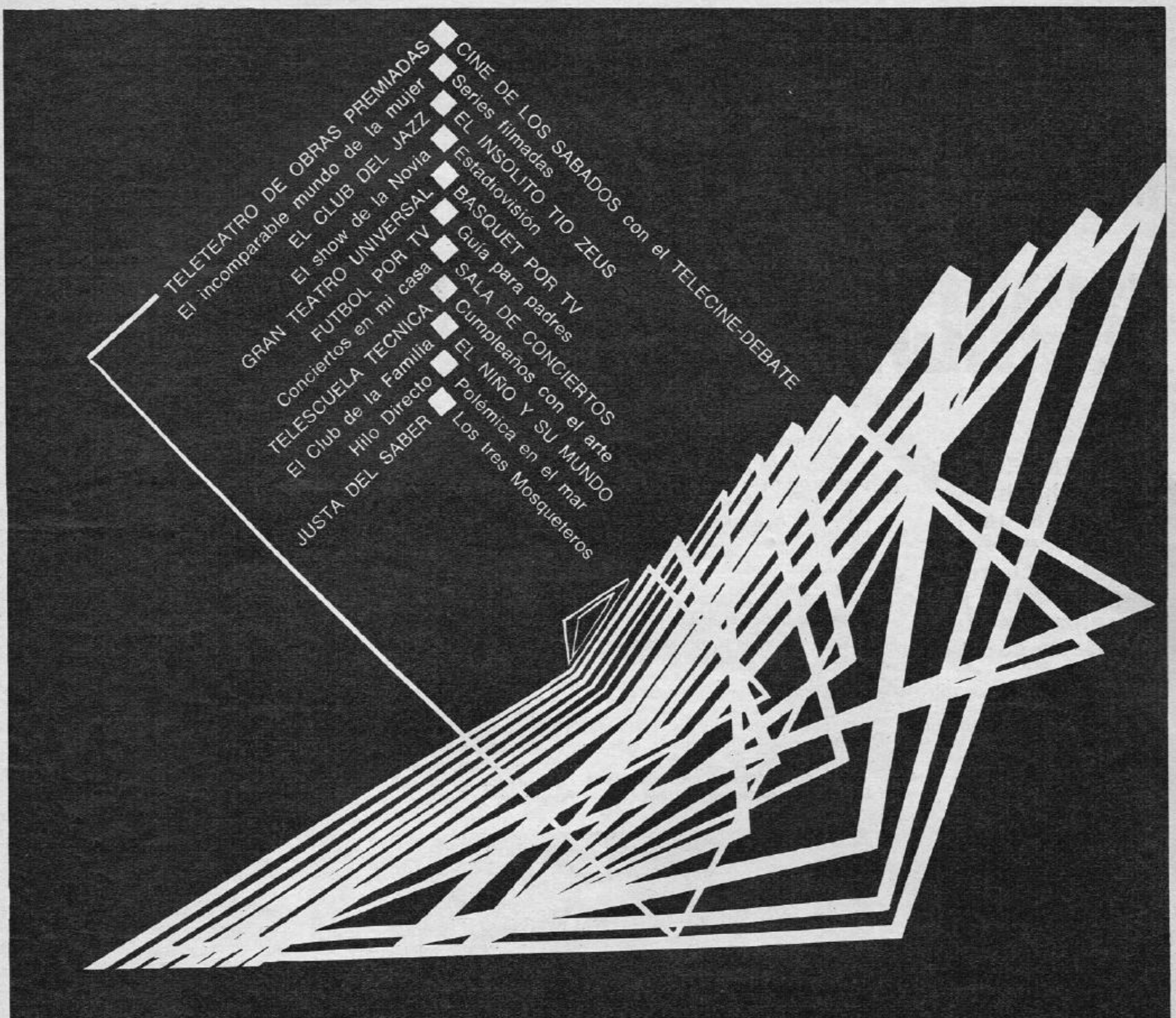
1º	JT-2	Pazdera, Raúl	Maryle	1h 34m 09s

CLASE ESPECIAL

1º	7T-2	Bordiga, Guillermo	Lobo	1h 50m 04s
2º	7T-3	Canestrari, José	¡A papá!	1h 52m 58s
3º	7T-1	Frogley, Roberto	Bravona	2h 07m 35s
4º	7T-5	Fecchino, Carlos	Barracuda	2h 36m 48s

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

abril en los programas de CANAL 7 y su red de repetidoras argentinas



PARA OLVIDAR EL SELECTOR...

Si Ud. (o la familia) encuentran en el televisor la suma de los programas de mayor jerarquía e interés... deportes en vivo... noticias al minuto... lo que interesa a la dueña del hogar... y lo que gusta a los chicos, con seguridad se quedan en el 7. Esto ocurrirá en Abril cuando CANAL 7 y su RED DE REPETIDORAS ARGENTINAS llegue a su casa, de Lunes a Sábado desde las 13 y los Domingos a partir de las 10, con la programación más optimista y agradable de la TV argentina.

canal 7 y su red de repetidoras argentinas

UD. SE QUEDARA EN EL 7 PORQUE CANAL 7 TRANSMITE PARA UD.



Parece un aparto de otra galaxia, pero es de Banfield. Parece pesado, pero es liviano y teóricamente debe tener una rigidez muy interesante. Los tensores traseros tienen puntos de anclaje distintos y ángulo diferente. Los agujeros del chasis fueron matrizados juntamente con los obligados rebordes que imperan cuando se agujerea la chapa. Hay soldaduras de punto y remaches.

MECANICA NACIONAL

TECNICA DE AVANZADA

por JULIO PEREZ BALBI
fotos de OSVALDO BARBETTI

Un MN F. 1 de chasis racionalmente concebido y soluciones vanguardistas viene a engrosar las filas de la categoría

Distinto. Por el chasis o el sistema de suspensión delantera adoptado o por lo que sea, es un aparato diferente, circunstancia que es una virtud en una época de positiva transición por la que está pasando la categoría.

Después del **grito de Rosario**, lo positivo del reglamento de MN alumbró muchas cabezotas y cabecitas sobre el tema a seguir: lanzarse decididamente al motor en popa a chasis y suspensiones racionalmente concebidas, pensadas con esa cosa redonda que tenemos entre los hombres y no preocuparse por sacarle solamente burros al motor.

Tener en cuenta el comportamiento total de un automóvil en el circuito, acordarse que dobla, que tiene que frenar para poder doblar y que ofrece resistencia al aire. Hasta hace poco tiempo todo era cuestión de torque. Ahora casi todos usan esa cosa redonda...

Este nuevo MN F.1 propiedad de Cañaz de la ciudad de Banfield (Sotro anda cerca) tiene soluciones técnicas realmente excelentes y lo que es más importante se hicieron la mayor cantidad de matrices posibles, para encarar decididamente la fabricación en serie de estos monopostos, previa experimentación en el prototipo que desde marzo está ocupando unos cuantos metros cuadrados en el taller de Cañaz Hermanos.

El motor será un Falcon con los tres litros ni más ni menos, porque con esa cilindrada se ve beneficiado por el reglamento en lo que respecta a peso mínimo exigido de acuerdo a la cilindrada, mientras que un aumento de 300 cm³ —mas es peligroso para este motor de la Ford— traería aparejado un obligado lastre por reglamento por lo cual se perdería más potencia de la que se gana en el aumento de la cilindrada.

El chasis es muy simple. Consta de dos cajones laterales, hechos en acero Siemens-Martin 1.040 de 1,6 milímetro de espesor con unos agujerazos laterales para disminuir el peso, los agujeros fueron hechos con matrices, también pensando en la fabricación en serie.

Las traviesas prácticamente son dos. La delantera que resiste los esfuerzos de la suspensión y pedalera (además sostiene la del grupo de dirección y el radiador). El contexto de esta traviesa está hecho con dos chapas de acero debidamente unidas entre sí. La trasera es completamente distinta. La estructura es similar a la del chasis, es decir, bajo el sistema cajón, mucho más resistente que la delantera, ya que tiene que soportar parte del peso de la caja y todas las solicitaciones del tren trasero.

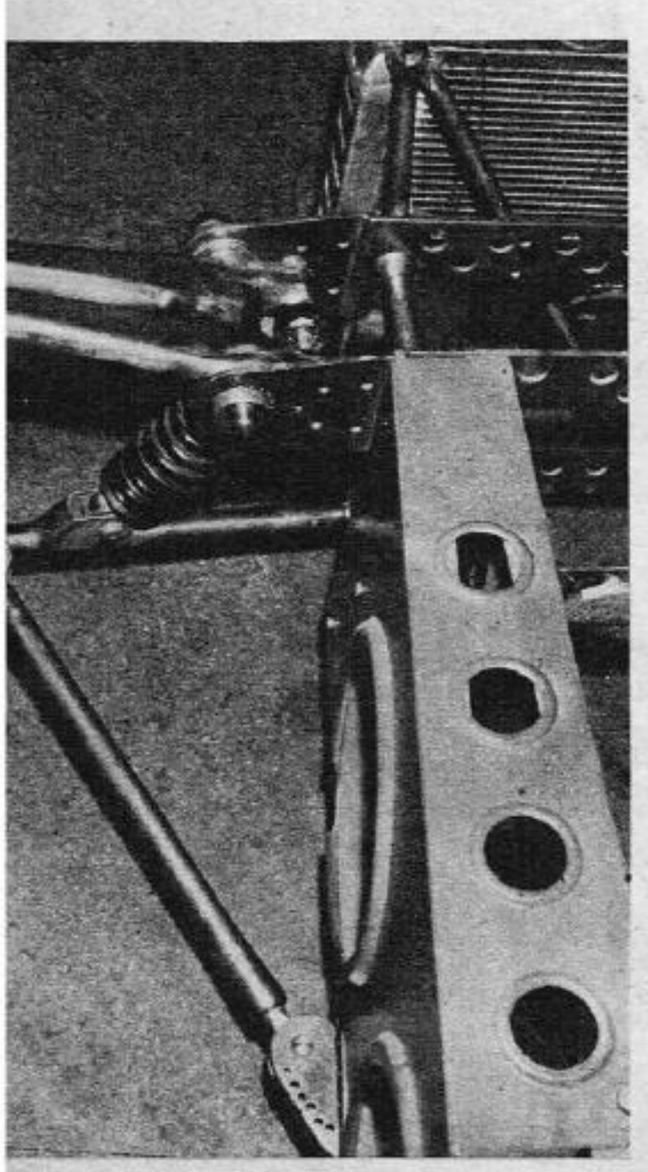
Todo constructor siempre tiene una idea fija (¡¡por favor no confundir!!), un punto en qué poner la mayor atención, el mayor empeño en solucionarlo genialmente si es posible. Ese factor puede ser mano de obra barata para una posterior venta al alcance del más famélico bolsillo, caso Crespi; un chasis sumamente rígido, caso Matra y en el del constructor que hoy entrevistamos, todo estuvo centralizado en acercar al máximo la masa no suspendida al chasis y tratar que ese peso sea el mínimo necesario.

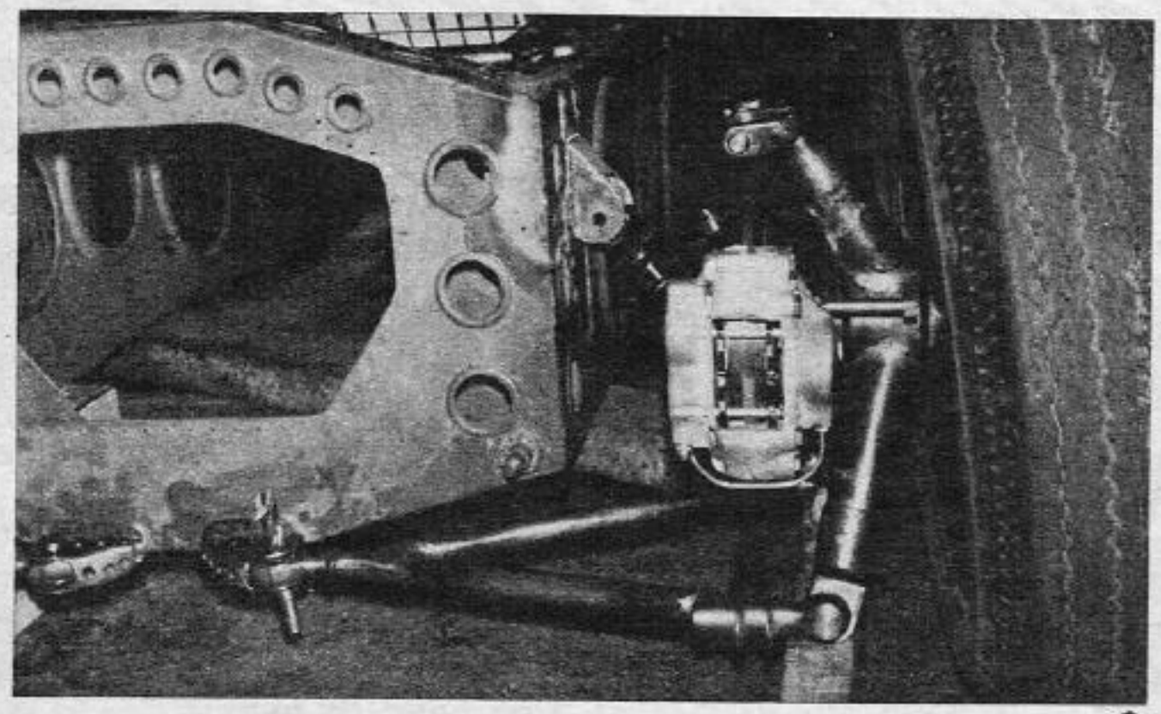
Por eso las pinzas de frenos fueron forjadas en aluminio compactado, precisamente el de las hélices de avión, material que tiene una resistencia increible con respecto a las demás variedades de aluminio, pero hay que mecanizarlo para darle la forma requerida ya que al calentarlo pierde todas sus cualidades.

Con este sistema salvó aceptablemente el problema que está haciendo sudar tinta a los constructores de monopostos, los que usan esa cosa redonda: el excesivo peso de las pinzas de los frenos a disco.

Volvamos al chasis. Ya dijimos que tiene solamente dos traviesas, una adelante y otra atrás, las ideales segunda y tercera han sido reemplazadas por los puntos de apoyo de la chapa de acero del asiento, por la barra antivuelco (muy resistente ella) y por el mismísimo motor. O sea que el block por intermedio de sus patas de motor, soportará aunque en pequeña medida, tensiones y torsiones a las que se verá obligado a atender. Cuando el motor desempeña otra función... Una solución muy interesante fue la que se adoptó para evitar dificultades en caso de que haya que sacar el grupo motor-caja, antes de la carrera y en el menor tiempo posible. Para eso en la parte del chasis en que está alojado el motor los largueros están cortados y unidos por un sistema de tornillos, por lo cual, si se desea sacar el grupo motor-transmisión, se aflojan los tornillos y se saca todo el sistema motopropulsor de la misma manera que se abre un cajón.

Es un auto racional, con soluciones muy particulares y lo que es más importante es un auténtico prototipo por ser el aparato en que se experimentará para una posterior fabricación en serie. Lo más difícil ya fue hecho: las matrices. Ahora queda lo más interesante: probarlo y lo más lindo: correrlo.





Los portamazas, tanto los delanteros como los traseros, son de chapa soldada. También están hechas las matrices.

La suspensión delantera es completamente distinta a todo lo conocido hasta el momento, es a amortiguador flotante y la resistencia de éste tiene que ser muy grande, ya que no tiene un punto fijo. Cuando el soporte superior baja, el inferior sube. La convergencia la da el tornillo excéntrico que actúa como pivote del brazo superior, girando este tornillo la convergencia aumenta o disminuye. El ángulo del perno está dado por la variación de la longitud del tensor.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NOTICORSA

Aquí tomamos el pulso de ese pequeño gran mundo que es el ambiente de los autos. Aquí, la noticia tranquila. . . además la noticia picante la encontrará en "confidencial".

REGULARIDAD

El Club Argentino de Regularidad hará disputar, como en años anteriores, el Campeonato Porteño de la especialidad. Podrán tomar parte de él, regularistas de 1a., 2a., y 3a. categoría.

Nueve serán las pruebas puntables de las cuales los participantes estarán obligados a no intervenir en una de ellas a fin de colaborar en la fiscalización de la misma. De las ocho restantes, se computarán las cinco mejores clasificaciones.

La primera de estas pruebas se realizará el 16 de abril entre Lomas de Zamora, Gral. Paz (Ranchos) y Monte, continuando la disputa en las siguientes fechas: mayo 7; junio 4 y 25; julio 23; agosto 6; setiembre 3 y 24, y octubre 29.

El Club Argentino de Reguaridad realizará también, el próximo 25 de Mayo una prueba de regularidad entre esta Capital y Embalse de Río Tercero, Córdoba, en la que podrán intervenir pilotos de 1a., 2a. y 3a. categoría. Los participantes tendrán a su disposición hospedaje a precios especiales en hoteles de la dirección Nacional de Turismo, pudiendo también tomar parte en el programa de festejos especialmente programados, que culminarán el día 29.

Para mayores informes e inscripciones, dirigirse a la sede del C.A.R. Alberti 338, Capital, de 19 a 21 hs.

o O o

Probablemente el 20 de junio tengamos otro Rally. Será de doce horas de marcha consecutiva y quizá se llame "Rally Invierno".

Será fiscalizado por el Club Argentino de Regularidad, que ya tiene decidido comenzar con el curso para pilotos y navegantes de rally. Además también será para directores, o aspirantes a directores u organizadores de rallys.

SILENCIADORES CORSA

Unos muchachos muy corsas han puesto una pequeña industria para satisfacer las necesidades de los corsas y de los no corsas, en materia de automovilismo (lógicamente).

Esta industria, establecida en la vecina localidad de San Miguel, lleva un nombre que nos resulta muy simpático: Silenciadores CORSA (¿adivinen por qué?). En su local de la Avenida Mitre 510 fabrican silenciadores standard y especiales para elevar las prestaciones de cualquier tipo de automóvil. Además tienen una amplia provisión de múltiples de admisión y de escape corsaiolos como para satisfacer las necesidades desde un Renault 1093 hasta un Valiat IV sin despreciar a nadie.

Esperamos que los lectores de CORSA se acuerden del nombre, que a nosotros nos resulta bastante familiar.

EL PATO SECO

En la populosa ciudad de Avellaneda y con iniciativa de un grupo de entusiastas Corsas se ha creado la Escudería "El Pato Seco". La citada escudería promocionará la intervención en toda la temporada de TC 1967 al piloto Julio H. De Dios, volante de gran arraigo entre los avellanedenses y bien conocido entre los seguidores al TC.

Preside la escuedería Obdulio Tallon, siendo el secretario Néstor Aimaretti. Estos Corsas serán los encargados de regir el destino de la escudería en el corriente año.

MENDOZA INFORMA

En nuestra reciente visita a Mendoza, tuvimos oportunidad de charlar con la gente del Mendoza Automóvil Club. En un nota que publicaremos el próximo número, nuestros lectores se enterarán de los proyectos que tienen los cuyanos para este año. Pero a modo de adelanto, podemos decir lo siguiente: La carrera de Mecánica Nacional F. 1 se hace. La suspensión se debió a que la fecha coincidía con los festejos de la fiesta de la Vendimia. Se está tratando de conseguir una fecha intermedia, donde no haya otras carreras para que tenga toda la promoción posible y adquiera mayor importancia. Está en carpeta también —y Norberto Grass, presidente del Mendoza Automóvil Club, nos lo aseguró— que se hará una carrera de Mecánica Nacional F. 4 (ex minijuniors). Esta última se haría para fines de setiembre. Como vemos los mendocinos no se duermen sobre los laureles, y este año el circuito del parque San Martín será escenario para la presentación de nuevas máquinas que se están construyendo para nuestra Mecánica Nacional.

o O o

Los Corsas del Aero Club General Alvear de Mendoza, hicieron disputar el pasado 26 de marzo, una jornada para Turismo Anexo "J". La brillante jornada se cumplió con toda felicidad y hubo una gran afluencia de público. Los resultados fueron éstos:

Clase A (700 cm³) — 12 vueltas
1º Fornavallo, Italo.
2º Vera, Antonio.
3º Fougere, Lucas.

El ganador condujo un De Carlo, representó a Mendoza y su promedio fue de 78,750 km/h.

Clase B (1150 cm³) — 15 vueltas
1º Manzano, Carlos.
2º Castellani, Julio C.
3º López Gaido, Héctor.

El ganador condujo un Renault 1093, representó a San Juan y su promedio fue de 84,520 km/h.

Clase C (1650 cm³) — 15 vueltas
1º Castellani, Julio C.
2º Manzano, Carlos.
3º Martín, Luis.

El ganador condujo un Auto Union, representó a Mendoza y su promedio fue de 81,860 km/h.

Clase D (Cilindrada libre) - 20 vueltas
1º Manzano, Alfredo.
2º Castellani, Julio C.
3º Diedrich, Carlos.

El ganador condujo un Chevrolet Super, representó a Gral. Alvear y su promedio fue de 82,030 km/h.

Lo reñido de las pruebas hizo que el público vibrara de entusiasmo y siguiera las distintas competencias con mucho interés. La recaudación superó holgadamente el millón de pesos. Felicitamos a los Corsas de Gral. Alvear por la magnífica jornada vivida.

1000 Km. DE FRANCORCHAMPS

El 1º de mayo próximo se disputarán los Mil Kilómetros de Francorchamps. El Royale Automobile Club de Spa, ente organizador de la competencia recibió la notificación para la inscripción de un Chaparral último modelo que será piloteado por el equipo Anglo-Americano integrado por Phill Hill y Mike Spence. El nuevo modelo hizo su debut con discreta performance en las últimas 24 horas de Daytona. El vehículo está provisto de una aleta ("spoiler") que le da una característica singular, además está equipado con la caja automática de dos marchas que experimentó General Motors y que está derivada de la transmisión Power-Glide. La potencia de su motor Chevrolet de 7 litros y el escaso peso del auto, serán las armas con que Chaparral enfrentará a sus rivales más enconados, que como de costumbre serán Ferrari, Ford y Aston Martin, también con sus nuevas versiones.

SEIS FRENOS PARA FERRARI

Ferrari está alistando su nueva monoposto de F. 1 para el G. P. de Mónaco. Si bien ya la máquina hizo su aparición en la carrera de Brands-Hatch (sin puntos para el campeonato y verdadera carrera de "prueba" pará los nuevos modelos F. 1) recién ahora se están completando los trabajos de puesta a punto de la misma.

La Ferrari F.1 llevará nada menos que seis frenos, sí, leyeron bien, seis frenos. Cuatro frenos a disco se han dispuesto sobre el tren trasero, dos inmediatamente pegados a la salida de la transmisión y los otros dos en los dos extremos de los semiejes (palieres).

A propósito de esta sistematización hubo una pequeña discusión entre el piloto de pruebas Lorenzo Bandini y el ing. Forghieri (director técnico de la escudería SEFAC Ferrari) sobre la conveniencia de la adopción de los frenos exteriores sobre los semiejes por el problema del incremento de las masas no suspendidas. Bandini sostuvo firmemente la tesis del mejor frenaje con los cuatro discos traseros, mientras que Forghieri era partidario de aguantarse con los frenos centrales. Parecería ser que pruebas realizadas en el circuito de Vallelunga le dieron la razón al "ingegnere" y si bien el coche frenaba mejor con los cuatro frenos traseros se perdía "tenuta" a causa del incremento de las masas no suspendidas. En resumen no se sabe si irán los seis frenos o sólo los cuatro tradicionales.

DEPORTE MOTOR

HECTOR ACOSTA

EDUARDO MORELLO

EDUARDO JONES OTERO

MARTES Y JUEVES 19.35

SABADOS 19.05

LW1

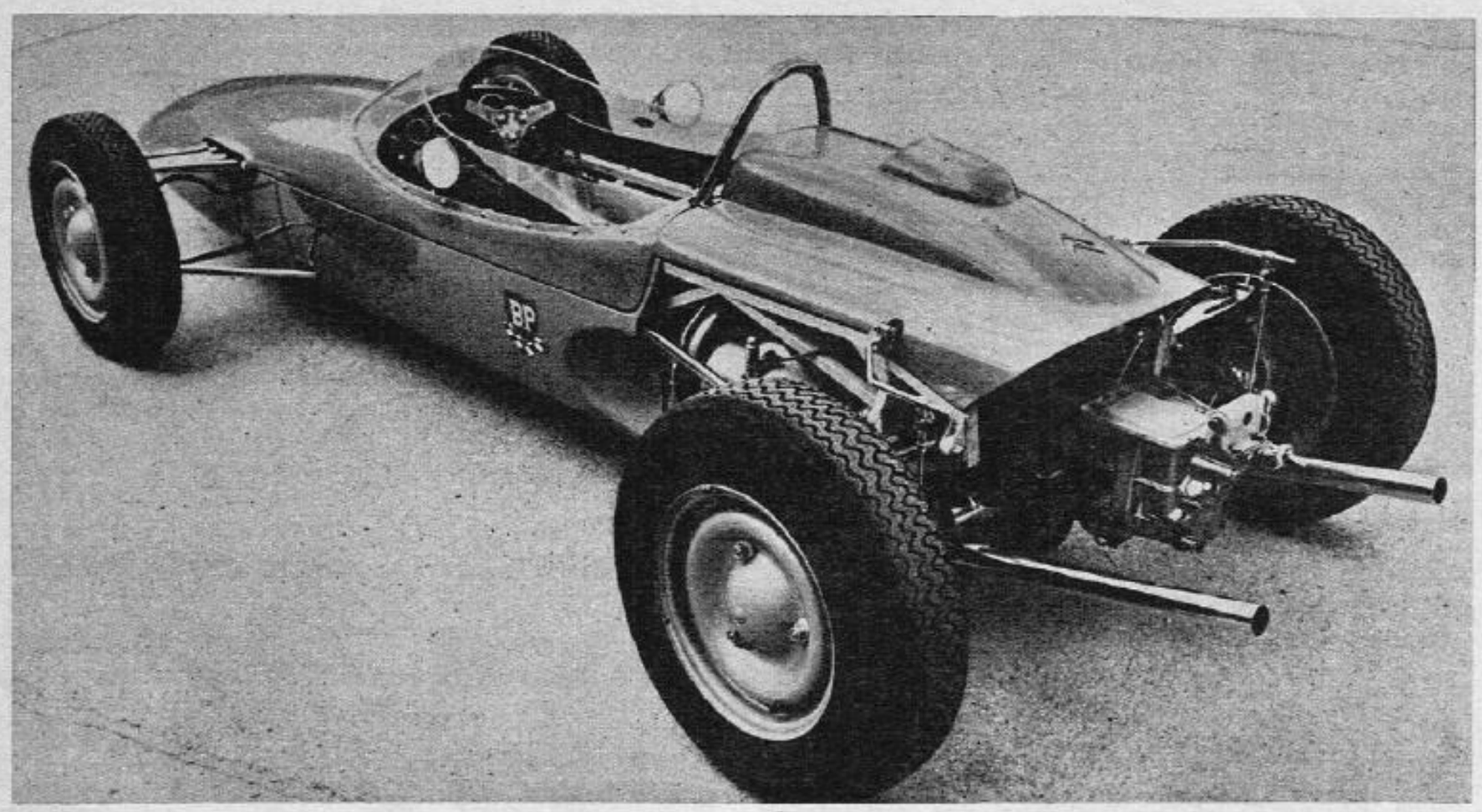
RADIO UNIVERSIDAD

580 KLCS

SAN MARTIN 119 OF. 24 TE. 36451

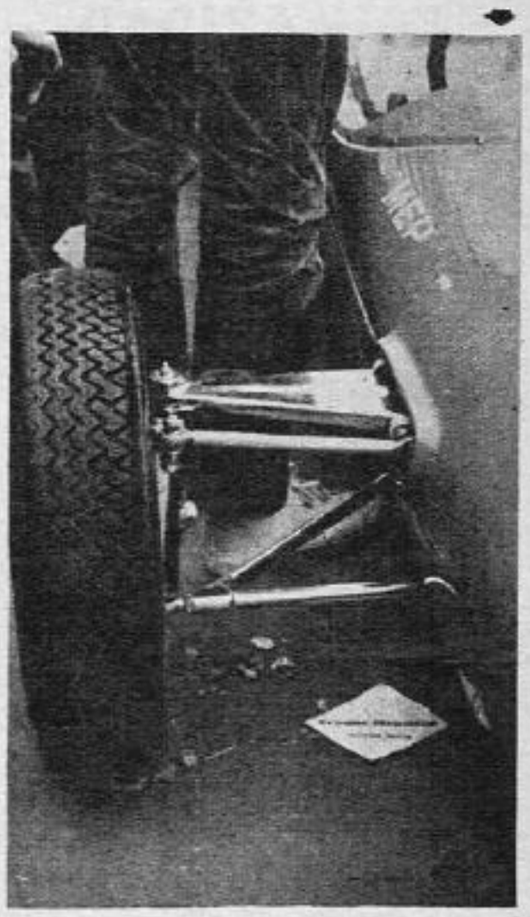
CORDOBA

UNA FORMULA NACIONAL FRANCESA

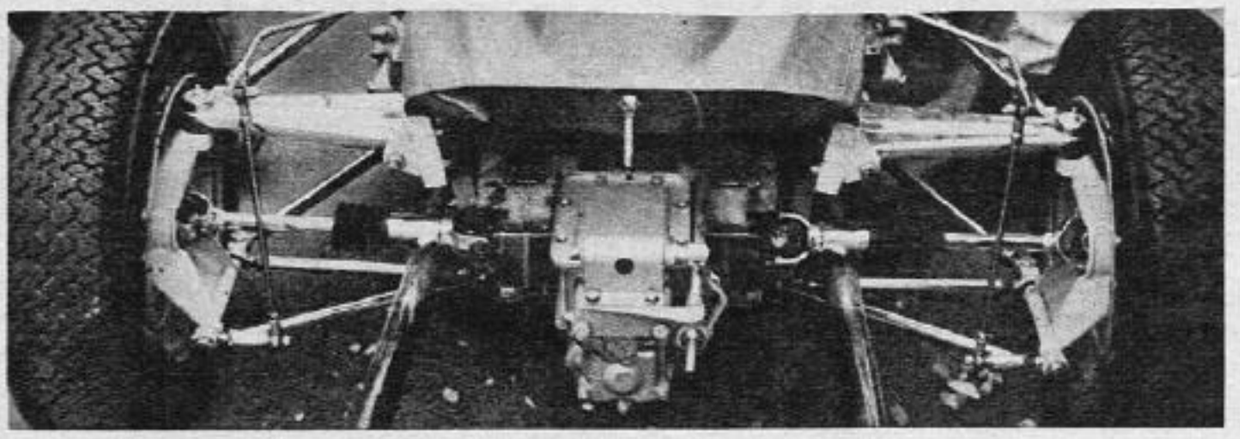


Quizá resulte chocante ver las clásicas ruedas de serie francesa en un monoposto, y la sección cuadrada tubular. De cualquier forma, el coche pasa con 10 puntos.

Los resortes de suspensión y los amortiguadores están incorporados dentro del casco, logrando así una mejor aerodinámica.



Soluciones bien logradas y prolijas. Un escudo como para que no quedan dudas sobre la procedencia mecánica y los frenos a la salida de la caja de velocidades, en una vista trasera del MEP.



La iniciativa de construir un coche de Fórmula en serie, nació en Francia. Alguna vez se había hecho, pero eran otras épocas, cuando no era un sueño quimérico la posibilidad de comprar un Gran Prix exactamente igual al que corría Louis Chiron alrededor de Mónaco. Pero en la actualidad, tomemos por ejemplo el caso de nuestra Mecánica Nacional, un coche ganador de la Fórmula más chica está ligeramente por encima del medio millón de pesos.

Esto demuestra positivamente que hace falta una verdadera Fórmula de iniciación. Que posea las características de un coche de Fórmula de los "mayores", y que seleccione pilotos, pero que a la vez los adapte al coche que tendrán que manejar como siguiente paso.

El MEP X2, proyecto llevado adelante por la fábrica Citroën conjuntamente con la BP (British Petroleum), es una verdadera máquina de iniciación y entrenamiento. Al mismo tiempo selecciona jóvenes pilotos. Veinte unidades de este coche fueron encargadas, idea original del proyecto, por el representante Citroën de Albi. Se fabricaron veinte y se llevará adelante la producción en serie de este Mecánica Nacional Francés, para ofrecerlo a los clubes automovilísticos de aquel país, o para la venta particular.

El hecho de que la fábrica haya decidido financiar una obra de este tipo es más que interesante para nosotros dada la etapa industrial y deportiva por la que está pasando nuestro país.

La Fórmula Cuatro de nuestra Mecánica Nacional encuadra perfectamente dentro de las características de este vehículo. Pero dos diferencias escenciales colocan a una como una Fórmula con proyección; la otra, por lo menos en lo que respecta al reglamento, está lamentablemente llamada a desaparecer por la falta de motores de industria nacional. La falta de proyección en nuestros ex-Minijuniors es evidente. Se habló de la muerte de la Categoría "A" de Turismo. Ya no se fabrican motores de 780 cm³ en nuestro país como para satisfacer las necesidades de un mercado deportivo.

La otra diferencia con respecto al modelo francés está determinada por el precio, o mejor, por la posibilidad adquisitiva de una Fórmula para la juventud. Las inquietudes deportivas de los pilotos en potencia de nuestro país, piden a gritos una *verdadera* Fórmula promocional barata. Si una fábrica encarara el proyecto y construcción de un monoposto de este tipo, las carreras estarían al alcance de los principiantes. Obtener repuestos en esta clase que sería elementalmente "rompecoches", dejaría de ser un calvario tal cual es conseguirlos para un Fórmula Cuatro actual, para convertirse en una simple ida hasta el mercadito de la vuelta. Eso es lo que en verdad debiera ser el acondicionamiento de un coche de Fórmula de iniciación. Algo, sin embargo, puede considerarse como un tímido intento de esta temática en nuestro país: los monopostos de 175 cm³, pero lamentablemente ni las eventuales prestaciones de estos autitos ni el potencial industrial de los ocasionales constructores, han dado hasta ahora pruebas concretas de lo bueno de la idea.

Realizado con elementos mecánicos Citroën, el MEP-X2 es un monoplaza de chasis tubular. La carrocería fue hecha en polyester, caja de velocidades Ami 6, frenos de disco en las cuatro ruedas y una velocidad máxima de 190 kilómetros a la hora. La parte motriz es Panhard, el 24 CT de 848 m³ y dos cilindros opuestos. Lo que lo acerca más a las posibilidades mecánicas al alcance de nuestras manos. Motores con esa capacidad cilíndrica se construyen más de uno en la Argentina. Además, es obvio que el nivel técnico de cualquier fábrica podría llevar adelante el diseño y construcción de un automóvil de este tipo.

32 MEP construidos en lo que podríamos llamar la primera serie habían del éxito que podría tener hoy, aquí en la Argentina un automóvil que estuviera al alcance de un debutante, y que no dejaría de ser sumamente promocional para cualquier fábrica, aparte de que fuera o no la encargada de organizar las competencias.

La creación de este Fórmula Nacional Francés fue recibido con optimismo, pues de esta forma abre las puertas a las grandes casas para que produzcan monoplazas de bajo precio para competencias entre futuros y posibles dotados del volante.

CARACTERISTICAS TECNICAS DEL MEP X2

Motor: Panhard 24 CT – 2 cilindros horizontales 84,85 mm x 75 mm de diámetro-carrera. 848 cm³ – 60 CV SAE a 5750 revoluciones por minuto. Carburador Zenith invertido de doble cuerpo y 38 de boca. Compresión 8:1.

Transmisión: Tracción trasera – Motor central – Embrague monodisco seco de comando hidráulico. Caja Citroën Ami 6 (4 velocidades sincronizadas). Cupla cónica 8:29 (0 9:29 y 10:20 opcional).

Chasis: Tubular, perfilados en frío de sección cuadrada. 4 ruedas independientes, 4 brazos de suspensión. Resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos hidráulicos regulares combinados el amortiguador-resorte. Trabajan verticualmente en el interior del chasis. Barras estabilizadoras atrás y adelante, regulables atrás. Tanque de combustible de 17 litros. Asientos y pedalera regulables.

Carrocería: de polyester moldeado, en 4 elementos desmontables.

Dirección: A cremallera Citroën AMI 6, simétrica, montada sobre el eje del vehículo.

Frenos: de discos en las cuatro ruedas (Girling) adelante en las ruedas y atrás a la salida de la caja de velocidades. Circuitos para adelante y atrás independientes.

Rodado: Michelin X Asimétrico 135 x 330 adelante, y 165 x 330 atrás.

Dimensiones. Distancia entre ejes: 2,24 metros. Trocha delantera: 1,235 m. Trocha trasera: 1,232 metros. Peso total: 337 kilos.

Velocidad: 190 a 200 km/hora.

Consumo: 8 a 9 litros cada 100 kilómetros.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LARRY, EL COMEDOR DE MANZANAS

Resultó favorable el cambio a la escuadra del león: con su Peugeot 404, Rodríguez Larreta se impuso cómodamente en la Vuelta de la Manzana

por ANIBAL REVOREDO
fotos de CARLOS ABRAS



Institucionalmente, este Primer Premio de la Manzana ofreció nuevas redes para el automovilismo argentino. Por la cantidad de premios establecidos (tres millones y medio) y por los puntos que otorga para el campeonato argentino (9-1 a cada uno de los ganadores) se convierte automáticamente en la cuarta carrera en importancia de la Argentina. Pero lo más importante es ser la cuarta luego del Gran Premio Internacional de Turismo, del GP de TC y Rafaela, es decir las tres tradicionales competencias más esperadas año a año. Los corredores que estuvieron presentes se sorprendieron rápidamente y no tardaron en asegurarle un futuro éxito y encasillarla muy pronto entre las competencias tradicionales junto a su parecida rival, la Vuelta del Noroeste. Claro que ellos saben que siempre le ganarán al norte ofreciendo más premios, cosa que resulta lógica si comparamos la diferencias de riqueza entre Río Negro y Neuquén comparándolo con Tucumán, Salta, Jujuy, Catamarca o Santiago del Estero.

Cuando en la Argentina se disputan campeonatos de ajedrez, sólo dos o tres grandes maestros están dispuestos a perder veinte días de trabajo para participar en un evento. Algo así ocurrió en este Primer Premio de la Manzana: en la lista de candidatos al triunfo sólo figuraban dos o tres por Clase y eran exactamente los mejores ajedrecistas y más estudiosos corredores. Naturalmente la lista comenzaba con Scaramella, Bonamici, Marín y el equipo Peugeot. De los ochenta y tres inscriptos muchos eran locales y el sur de la Provincia de Buenos Aires alistaba su mayor personal encabezados por Mar del Plata (¡También en TM! Parece que está dispuesta a convertirse en la primera fábrica de corredores del país), Tres Arroyos y Bahía Blanca. Como es costumbre entre todos los corredores, el 95 por ciento no lee el reglamento, sino probablemente hubiera habido muchos más inscriptos. Entre muchos de los que participaron no sabían los jugosos premios que había y se sorprendieron cuando le dijimos la cantidad. Por ello, el Primer Premio de la Manzana será llorado por muchos que se quedaron en sus casas sin saber cómo era la cosa.

La carrera se desarrolló por la región más trabada del último GP de TC, incluso tuvo una sensacional segunda etapa por el denominado "camino de los Siete Lagos" que resultó el verdadero manjar de la competencia por lo difícil del recorrido. Realmente la zona de Bariloche - San Martín de los Andes merecería tener una carrera en el calendario de la CDA, y si es posible entremezclada con algún feriado para facilitarle el traslado de los vehículos a los corredores. Una carrera hace entrar el suficiente dinero a Bariloche como para entregar grandes montos de premios. Es algo que la gente de Bariloche ya debería pensarlo. Roca y el Alto Valle ya entraron en la trenza con el pie derecho. . .

PEDRO ANIBAL REVOREDO



Alberto Rodriguez Larreta "Larry", se subió al Peugeot 404 y ganó matando. La calidad conductiva de este piloto es de excepción y en este caso se vio apoyada por una magnifica organización de equipo.

Otro gran piloto de la categoría Turismo: "Cacho" Carranza, ganó en forma brillante la categoría "D" al mando de su 1500 de la "squadra" Fiat Quilmes.

Para qué hablar. Rogelio Scaramella y su cupé De Carlo arrasaron con la clase "A" ganando por más de una hora a su más más inmediato seguidor. El piloto de Bragado es la figura más relevante en los 700 cm³ y un verdadero deportista.



Vamos ahora a la carrera. Evidentemente, la clase A podía tener, y tuvo, un solo dueño: Rogelio Scaramella, que tiene mucho más de corredor que de lindo. Mucho más. En una categoría en la cual a la postre quedaron tres, Scaramella le sacó una hora y veinte minutos al segundo, Heriberto Estébanez, con otra cupé De Carlo, con José Bardini tercero (NSU Sportprinz). Para muchos, el 60 % de tiempo con el cual contaban de más sobre el tiempo del vencedor de etapa, resultaba insuficiente, tal era la acción de Scaramella. Que será un gran tipo después de la carrera, pero hasta recibir la bandera a cuadros todos los demás de la clase de los chiquitines esperan ansiosamente que Scaramella rompa algo, cualquier cosa, de su auto. Circunstancia que casi nunca ocurre. ¿No estará el bragadense a punto para subir de categoría?

En la A participaron también Isard y Citroën 2 CV, entre ellos nuestro inefable gordo Pedro Aníbal Revoredo, quien fundió antes de →

la primera etapa, después rompió la dirección y por último chocó con un jeep mal estacionado dentro de una nube de tierra. Con lo cual Revoredo se retiró considerándose satisfecho por ahora.

En la B/C, Danilo Bonamici demostró la misma demoledora eficiencia que en el Gran Premio. Su 1093 siempre estuvo en la punta malgrado esfuerzos variados cuán infructuosos de Parisi y César Cáneva; este montañés de Mendoza llevó eficazmente el aullido de su Auto Unión por los valles y quebradas de la zona sureña; fue segundo en la tercera etapa, y tercero en la segunda; si no hubiera perdido tanto tiempo en la primera, probablemente habría salido segundo en la general. De todos modos fue muy meritorio el desempeño de Emilio Parisi, segundo en definitiva. Tercero fue el dificilmente pronunciable Juan Queheolle, con Auto Unión.

La categoría de los 1500, todo Fiat, ofreció, a pesar de existir solamente una marca, una lucha brillante, porque Alfonso Marín y Ricardo Carranza estuvieron derrapando a escasos centímetros uno del otro durante prácticamente toda la competencia, aunque en la segunda etapa Séptimo Romeo anduvo mejor y ganó. En la primera etapa Carranza le sacó a Marín un minuto y medio, en la segunda 23 segundos más, y en la tercera otros 27 segundos; como se ve, Marín se pasó toda la carrera respirándole en la nuca al anteojudo bioquímico de Caballito. De todos modos, al final fue Carranza; hace tres meses que estaba soñando con la Vuelta de la Manzana. Si bien es porteño, conoce la zona perfectamente desde sus días de regularista y porque, cuando puede, se hace una tirada a Bariloche. Y a pesar de los denodados esfuerzos de Marín, tuvo que quedar en un honrosísimo segundo puesto.

Lamentablemente en esta clase hubo un accidente fatal de características poco comunes: prendido con Carranza y Marín, el auto de Zubiri se desbarrancó y cayó unos setenta metros hasta el Río Limay. Con los golpes, se abrió la puerta del conductor, el que se desató y, a pesar de estar en una orilla, se fue nadando hasta la otra, tal era su confusión; pero el acompañante, probablemente desvanecido por algún golpe, no pudo salir del auto, ahogándose en la que fue la única contingencia grave de la carrera. Luego la concesionaria Lucio V. López retiraría sus otros coches en señal de duelo.



Danilo Bonamicci con su Renault 1093 repitió su relevante actuación del último G. P. Internacional de Turismo ganando la clase BC de punta a punta.

En la clase D todos los ojos estaban puestos en Remigio Caldara y su bufante Mustang. En efecto, ganó la primera etapa, por dificiles caminos, a casi 130 de promedio, pero "Larry" estaba solamente a un minuto y a partir de ese momento, ante reiterados y complicadísimos inconvenientes del poderoso V8, pasó a la punta y desde entonces los demás solo atinaron a ver el baúl de su Peougeot 404. O no. En esa primera etapa anduvo bien otro auto grande, el Chevrolet de Julio Spatocco; pero de la segunda en adelante, todo quedó en manos del equipo Peugeot 404 capitaneado por Raúl Fernández Aguirre.

Prácticamente la duda quedaba cuál de los Peugeot iba a entrar segundo, tal era la eficiencia de "Larry". Esa situación se la disputaron Norberto Castañón, Máximo Boubée y José Migliore; finalmente fue Castañón el mejor de los que venían detrás de Larry. Caldara llegó, pero bastante atrás, y otro cuya actuación no fue particularmente brillante fue la combinación Ballbé - BMW; terminó octavo, a tres cuartos de hora de "Larry". En realidad no es tanto tiempo en doce horas, pero esa categoría fue la más peleada.

Opinión general: hay que dar más vueltas a la manzana. ¿1968?

Nadie podrá discutir que Pepe Migli ori corre con 404 (para más pruebas los remitimos a la fotografía). Luego de algunos altibajos resultó 4º entre la manada de Peugeots que hicieron tabla rasa en la categoia superior.



PRIMER PREMIO DE LA MANZANA

Asociación de Volantes Gral. Roca - 6/8/9/IV/67

CLASIFICACION

PRIMERA ETAPA: VILLA REGINA – BARILOCHE

CLASE A (hasta 700 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	101	Scaramella, Rogelio	De Carlo Cupé	7h 20m 20s
2º	116	Berdini, José	NSU Sport Prinz ...	7h 48m 58s
3º	118	Estebanez, Horacio	De Carlo Cupé	8h 07m 33s
4º	114	Ventura, Genaro	NSU Sport Prinz ...	8h 38m 51s
5º	112	Baldoni, Andrés Víctor	De Carlo Cupé	9h 16m 15s
6º	117	Saint Germes, Luis	Isard 700	9h 33m 21s
7º	113	Dellegrazie, Jorge	Citroën 2 CV	9h 38m 47s
8º	115	"Novoa-Piñeyro"	De Carlo Cupé	10h 10m 33s
9º	107	Revoredo, Pedro Aníbal	Citroën 2 CV	10h 41m 45s
10º	119	Cratzmar, Mario	NSU Sport Prinz ...	11h 03m 57s

Promedio del ganador: 97,396 km/h.

CLASE BC (701 a 1150 cm³)

1º	201	Bonamici, Danilo	Renault 1093	6h 32m 30s
2º	214	Albisu, Jorge A.	Renault 1093	7h 23m 56s
3º	202	Parisi, Emilio O.	Renault 1093	7h 34m 52s
4º	207	Fumusso, Antonio	Renault 1093	8h 01m 42s
5º	205	Queheolle, Juan	Auto Union	8h 02m 39s
6º	211	Papadopulos, Leónidas	Auto Union	9h 17m 54s
7º	206	Caneva, César	Auto Uunion	10h 01m 02s
8º	212	Fantaguzzi, Adán	Renault 1093	10h 21m 21s

Promedio del ganador: 112,356 km/h.

CLASE D (1150 a 1600 cm³)

1º	303	Carranza, Ricardo	Fiat 1500	6h 22m 22s
2º	301	Marin, Alfonso	Fiat 1500	6h 23m 50s
3º	318	Kan, Guillermo	Fiat 1500	6h 44m 56s
4º	315	Fernández, Agustín	Fiat 1500	6h 51m 03s
5º	304	Luther, Eduardo	Fiat 1500	6h 58m 09s
6º	313	Estebanez, Marcelino	Fiat 1550	6h 58m 32s
7º	307	García, Oscar	Fiat 1500	7h 05m 45s
8º	311	"Errecalde-Litera"	Fiat 1500	7h 31m 29s
9º	312	"Nico-Loli"	Fiat 1500	7h 36m 05s
10º	316	Dinezzio, Angel	Fiat 1500	7h 37m 14s
11º	309	Yezzi, Luis	Fiat 1500	10h 01m 12s
12º	317	Romeo, Séptimo	Fiat 1500	10h 26m 04s

Promedio del ganador: 115,300 km/h.

CLASE E (más de 1600 cm³)

1º	421	Caldara, Remigio	Ford Mustang	5h 55m 24s
2º	424	"Larry"	Peugeot 404	5h 56m 33s
3º	411	Spatoco, Julio	Chevrolet Súper	6h 07m 00s
4º	410	Boubee, Máximo	Peugeot 404	6h 09m 24s
5º	427	Castañón, Norberto	Peugeot 404	6h 15m 46s
6º	404	Migliore, José	Peugeot 404	6h 18m 26s
7º	403	Turturro, Angel J.	Peugeot 404	6h 40m 51s
8º	401	Gandini, Alberto	Valiant III	6h 41m 25s
9º	409	Huerta, Mariano	Valiant III	6h 51m 19s
10º	422	Mariani, Guillermo	Peugeot 404	7h 06m 17s
11º	429	Querol, Alfredo	Valiant III	7h 18m 45s
12º	420	Donzino, Leo	Peugeot 404	7h 28m 47s

Promedio del ganador: 128,314 km/h.

SEGUNDA ETAPA
SAN CARLOS DE BARILOCHE — SAN MARTIN DE LOS ANDES

CLASE A (hasta 700 cm³)

1º	101	Scaramella, Rogelio	De Carlo Cupé	3h 27m 33s
2º	118	Estebanez, Heriberto	De Carlo Cupé	3h 35m 41s
3º	116	Berdini, José	NSU Sport Prinz ...	3h 39m 26s
4º	114	Ventura, Genaro	NSU Sport Prinz ...	3h 50m 24s
5º	117	Saint Germes, Luis	Isard 700	4h 19m 9s

CLASE BC (de 701 a 1150 cm³)

1º	201	Bonamici, Danilo	Renault 1093	3h 02m 05s
2º	202	Parisi, Emilio O.	Renault 1093	3h 28m 25s

(sigue en pág. 31)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Y SE VA LA PRIMERA

Una correcta organización, muchos pesos en premios, un público muy numeroso y un circuito de pocas alternativas dieron marco a la apertura de la temporada de MN.

No cabe ninguna duda que un circuito como el de la avenida de Circunvalación de Rosario no favorece a los coches de baja cilindrada con motor en popa.

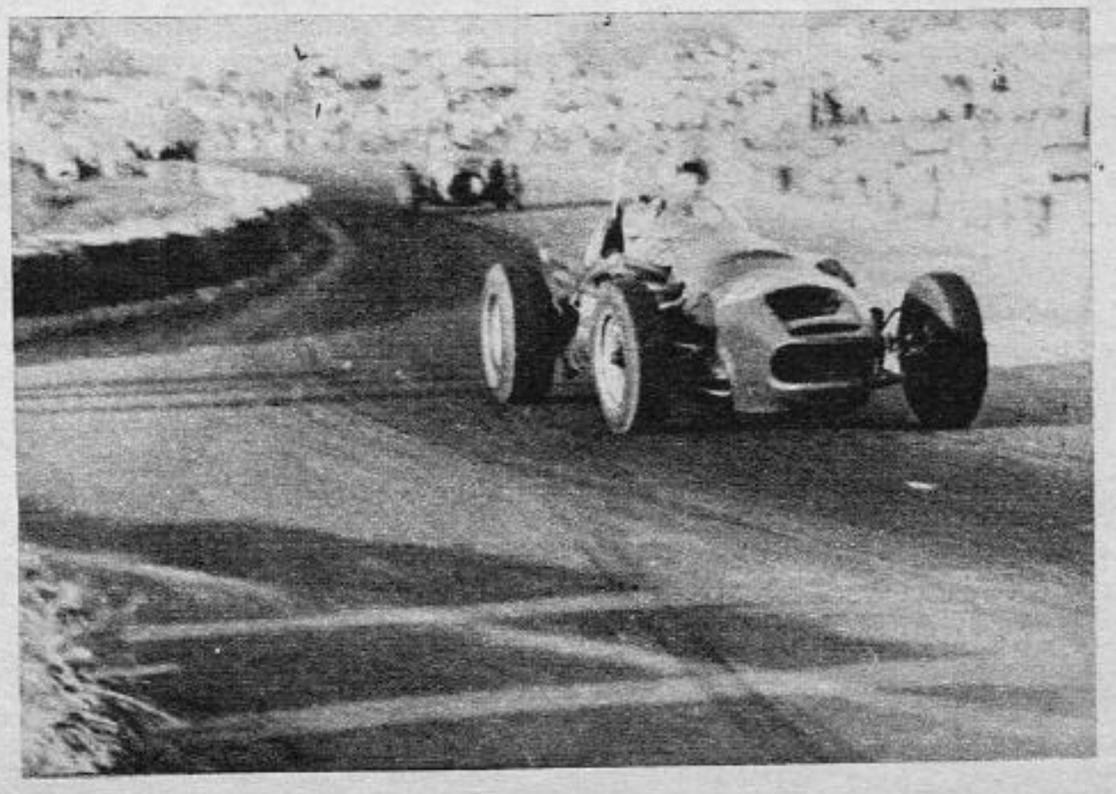
El triunfo del Tornado, en esta ocasión también preparado por Berta (es el mismo que corrió Copello en Rafaela clasificándose segundo) sobre un chasis Maserati; y el segundo puesto en manos del Studebaker de Orlando Sotro, terminan por confirmar lo que decíamos.

Carlos Reutemann se impuso en una serie con el Fiat 1500, pero su suerte hubiera sido otra, si al auto del enloquecido Di Santo no se le hubiera ocurrido perder aceinte por atrás cuando ya tenía la tercera serie en su casa. La ventaja ganada en carrera entre él y Reutemann en ese momento era muy grande.

Se presentaron seis coches entre treinta y tres con el motor colocado detrás del piloto, y con ventaja a favor de los baja cilindrada. No todos venían acompañados de soluciones felices, ni exquisiteces mecánicas. Pero las ideas están tiradas sobre la mesa.

Omar Almeida fue el ganador del domingo, y por lo tanto, el primer ganador del Campeonato. Indudablemente el 67 es el año del Tornado, no-hay-vuelta-que-darle. Su coche andaba bien mecánicamente hablando, y mal estéticamente hablando. Su tiempo de clasificación el sábado había sido ligeramente superior al Chevrolet 660 kilos motor atrás de Ramón Requejo. El piloto de Villa Ballester se pintaba como gran favorito, pero decepcionó a la platea con un modesto noveno puesto en su serie, luego de tan sólo una vueltita al circuito.

El ganador del domingo en Rosario. Motor Tornado Berta y chasis Maserati. Serenidad y la primer carrera del Campeonato ganada.

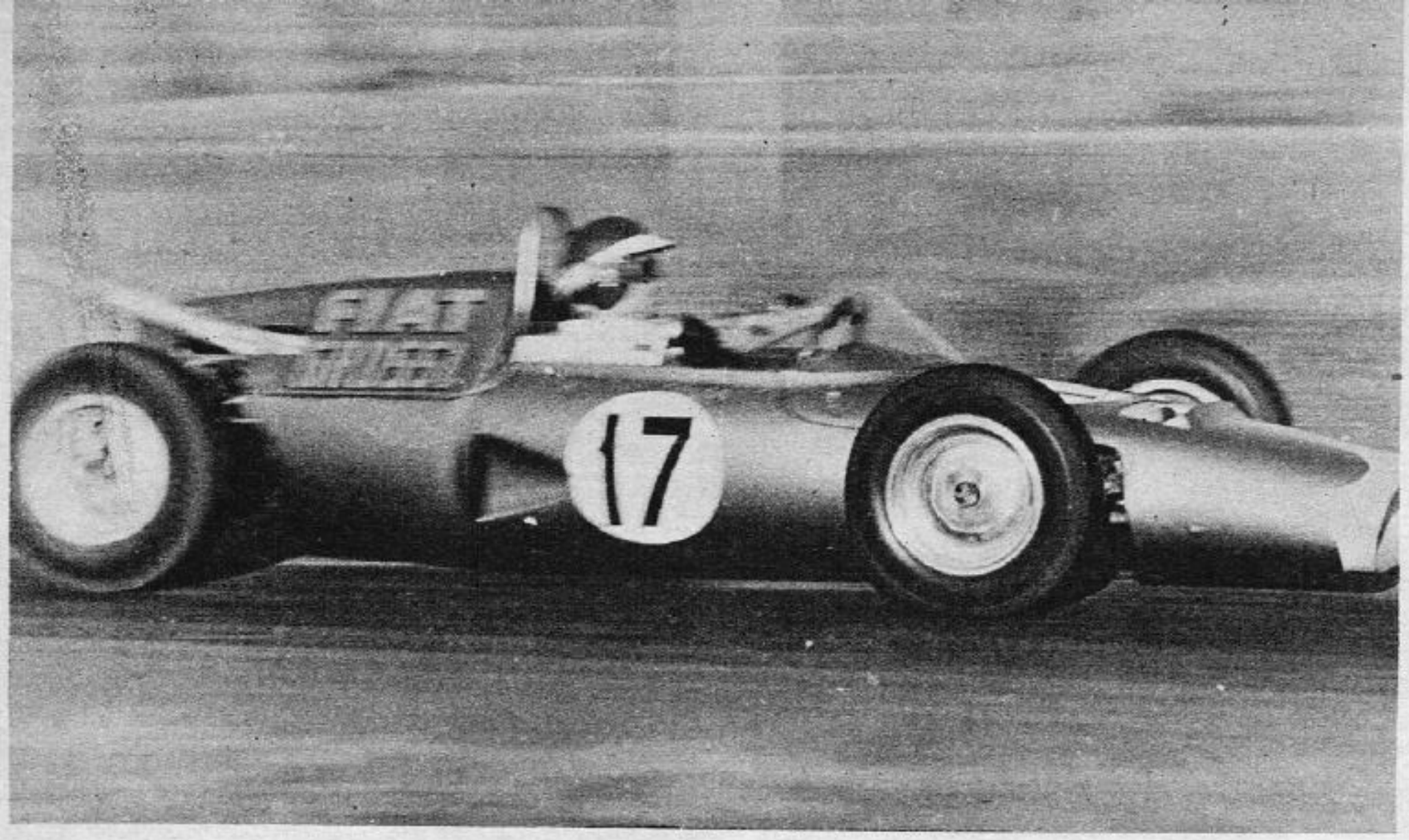


El ganador de la tarde procede de Rafaela, por si eso sirve como tarjeta de presentación. La tranquilidad con que se desempeñó a través de las 15 vueltas de la primera serie, y la desenvoltura con que dominó el violento ataque inicial de un piloto de la calidad de Reutemann ponen de relieve a un buen piloto.

Su coche fue de los más neutrales doblando. Quizá uno de los de mejor tenida de todos los propulsados por una unidad motriz de tamaño monstruo colocada "avant".

El circuito, en cuanto un coche "pistero" fue creado para doblar, frenar, acelerar; frenar, doblar, acelerar repetido hasta el infinito, no tenía nada que ver con nada lógico. Está muy bien apoyar la teoría de que el TC es una categoría gaucha y nuestra| Como tal, debe ser dura por nacimiento y barrera (de barro) por excelencia. Sin embargo pretender aplicar esto a una categoría supuestamente tendiente a la suavidad del manejo, exquisita en su sutileza de virajes y por sobre todo estable, es absurdo totalmente. Si decimos que los circuitos de tierra deben desaparecer del mapa de la Mecánica Nacional, es casi intentar una utopía. En cuaqluier mente lógica esta conclusión provocaría carcajadas de sólo pensar en la existencia de tales circuitos. Hay en nuestro país circuitos muy lindos, donde gana sin ir muy lejos "el más meior"

→



Tanto piloto como máquina. Pero ¿en qué medida se puede apreciar la calidad de manejo de un hombre o la búsqueda del perfeccionamiento mecánico en dos largas rectas paralelas de más de un kilómetro, unidas por un par de angostas curvas de poco radio? No es inventar un Nürgburgring argentino lo que pensamos, pero tampoco es posible seguir corriendo en circuitos para carreras cuadreras.

La primera serie, ¡Oh sorpresa! se largó a las trece horas como estaba previsto. La largada estaba ubicada al fondo de la recta de los boxes, a unos 800 metros del palco de control, donde tenía su lugar la línea de llegada, o sea, la meta. Al pasar por este lugar ya Destéfano venía separado al frente del pelotón, perseguido por Almeida y Ramón Requejo. El extraño relegamiento al cuarto puesto de Destéfano y el abandono en la primera vuelta de Requejo, lo pusieron a Almeida, que ya para entonces se había relajado, en medio de una carrera tranquila y pareja sin mayores sorpresas.

Inmediatamente, así, "redepente", ya estaban los once coches de la segunda serie en el fondo de la recta esperando la orden de partida. En el paseo preliminar gustó Crespi con el coche de su fabricación y que corriera Martín el año pasado. Así fue como le pusimos unos cuantos ganadores a favor de sus ruedas.

Rugiendo desde allá lejos vienen prendidos en el pelotón de vanguardia Víctor Risatti, Daniel Ravre, algún otro y Tulio Crespi. Llegan al cartel de los 200 metros antes de la curva y los monstruos empiezan a clavar los frenos... ¡un solo coche sigue acelerando, pasa el cartel de los cien metros, los pasa a todos los demás corredores y sigue metiendo pie! ¡Cómo frena, cómo dobla!, —pensamos— tiene la curva encima y todavía no larg..., ¡PUM! El coche de Crespi sigue derechito contra el cordón, los fardos de pasto, todo el tren delantero vino a parar a la altura de la barra antivuelvo. Con eso Risatti quedó no muy cómodo al frente, con un Favre pegado a la cola vuelta tras vuelta. Pero por fin lo logró, y Risatti se llevó la serie.

La tercera y última lo vio salir a Reutemann en segundo lugar detrás de Domingo Di Santo. Lo que más o menos significaba que tenía su segundo puesto asegurado. El hombre de Río Cuarto es un verdadero protosuicida. Solamente de ver los cordones daban miedo, por su altura y su consistencia granítica. "Yo tenía que cuidar al auto que no es mío. En el Autódramo es otra cosa. Podés loquear porque a lo sumo se te va el coche al pasto y chau" nos decía después Reutemann. Pero Di Santo salió a matar. Y de pronto, al equipo de Río Cuarto se le acabó la carrera, la máquina dijo basta. Carlos Reutemann ganó su serie.

Para la final prepararon el coche de Crespi en una obra maestra de reparación en boxes, pero el comisario por unos minutos de más no le permitió integrar la final. Un favorito quedaba fuera de competencia. Otro luchador fuerte como Destéfano también sufría los males del aceite fugitivo. Di Santo tampoco seguiría en carrera. Vicente Cipolatti sólo había alcanzado a dar una vuelta al circuito en su serie. El candidato estaba a ojos vista: Reutemann. Inexplicablemente el Fiat 1500 se empezó a quedar en el transcurso de la carrera, dejando que Almeida y Víctor Risatti aumentaran distancia. El problema de varillaje de cambios, similar al sufrido por "Jerry Bravy" parece que estuvo de moda. La carrera fue para Almeida nomás. Fueron muchos kilómetros de exigir a fondo. Sin ninguna clase de compensación en cuanto lograr el equilibrio entre calidad de manejo y máquina. Por eso no sería muy arriesgado decir que el domingo en Rosario ganó el que tuvo más motor.

Carlos Reutemann ganó su serie en lucha con. Domingo Di Santo quien rompió su máquina. Problemas en la caja le impidieron hacer algo mejor en la final.

El enorme motor Studebaker que impulsa el coche de Orlando Sotro lo puso en el segundo puesto de la final.

1er PREMIO "MONUMENTO A LA BANDERA"

Club Newell's Old Boys de Rosario - 9/IV/67 - Circuito de 2,471 Lm.

CLASIFICACION

1ª SERIE

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas
1	22	Almeida, Omar	Tornado	18m 15s	15
2	32	Sotro, Orlando	Studebaker	19m 07s8	15
3	5	Sotro, Rolando	Ford Falcon	19m 13s9	15
4	35	Destéfano, Carlos	Ford	19m 31s4	15
5	25	Taberna, Anselmo	Chevrolet	18m 44s9	14
6	64	"Santiaguito"	Ford	19m 32s1	12
7	61	Kuriger, Desiderio	Chevrolet	18m 41s8	11
8	41	Cervera, Juan	Plymouth	8m 08s1	5
9	33	Requejo, Ramón	Chevrolet	1m 25s7	1
10	65	Roberi, Eduardo	D. K. W.	No dio paso	

RECORD DE VUELTA. Carlos Destéfano en la 5ª: 1m 09s1 a un promedio de 128,726 km/h.
PROMEDIO DEL GANADOR: 121,802 km/h.

2ª SERIE

1	34	Risatti, Víctor	Chevrolet	19m 10s5	15
2	44	Favre, Daniel	Chevrolet	19m 53s2	15
3	56	Llaser, Gonzalo	Chevrolet	19m 20s9	14
4	47	"Jerry Bravy"	Auto Union	19m 37s2	14
5	55	Turillo, Roberto	Chevrolet	10m 27s1	14
6	36	Ternengo, Carlos	Chevrolet	6m 33s9	5

RECORD DE VUELTA. Víctor Risatti en la 2ª: en 1m 11s7 a 124,069 km/h.
NO LARGARON: 50, Ricardo Bonacci; 62, Enzo Guarnieri; 43, Amado Allovero.
ABANDONARON: 1, Vicente Cipolatti y 38 Tulio Crespi, en la 1ª vuelta.
PROMEDIO DEL GANADOR: 115,978 km/h.

3ª SERIE

1	17	Reutemann, Carlos	Chevrolet	18m 51s1	15
2	37	Kuriger, Raúl	Chevrolet	18m 53s6	14
3	18	Rodríguez, Ramón	Chevrolet	19m 27s5	14
4	40	Toneatto, Juan	Chevrolet	19m 36s8	13
5	2	Di Santo, Domingo	Chevrolet	12m 12s3	10
6	51	Reinhardt, Segundo	Chevrolet	18m 51s4	8
7	60	Favergiotti, Fernando	Auto Union	No registró paso	

RECORD DE VUELTA. Domingo Di Santo en la 4ª: en 1m 08s8 a 129,296 km/h.
NO LARGARON: 19, José Varisco; 49, Norberto Bretón; 63, Mario Torneatto y 52, Nicolás Caiazza.
PROMEDIO DEL GANADOR: 117,967 km/h.

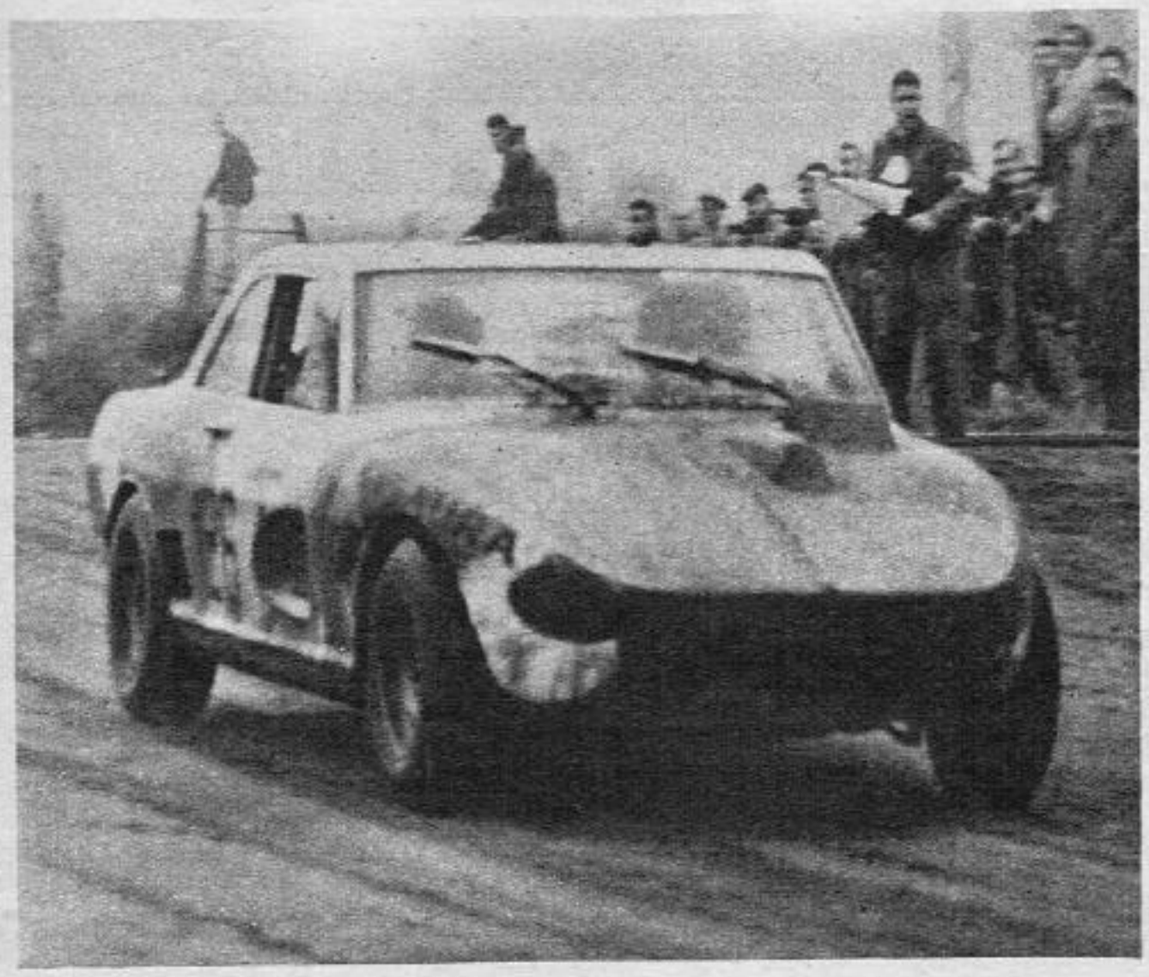
FINAL

1	22	Almeida, Omar	Tornado	36m 47s5	30
2	32	Sotro, Orlando	Studebaker	37m 10s7	30
3	44	Favre, Daniel	Chevrolet	37m 09s3	29
4	37	Kuriger, Raúl	Chevrolet	37m 44s1	28
5	40	Toneatto, Juan	Chevrolet	37m 03s1	25
6	47	"Jerry Bravy"	Auto Union	36m 59s3	24
7	17	Reutemann, Carlos	Fiat 1500	26m 59s9	22
8	64	"Sanitaguito'	Ford	38m 22s4	21

RECORD DE VUELTA. Víctor Risatti en la 2ª: en 1m 07s9 a 131,007 km/h.
NO LARGARON: 2, Domingo Di Santo; 35, Carlos Destéfano; 55, Roberto Turillo
ABANDONARON: 5, Rolando Sotro en la 15ª; 18, Ramón Rodríguez en la 7ª 25, Anselmo Taberna en la 14ª; 34, Víctor Risatti en la 5ª; 56, Gonzalo Llaser en la 14ª y 65, Robevi en la 11ª
PROMEDIO DEL GANADOR: 129,002 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

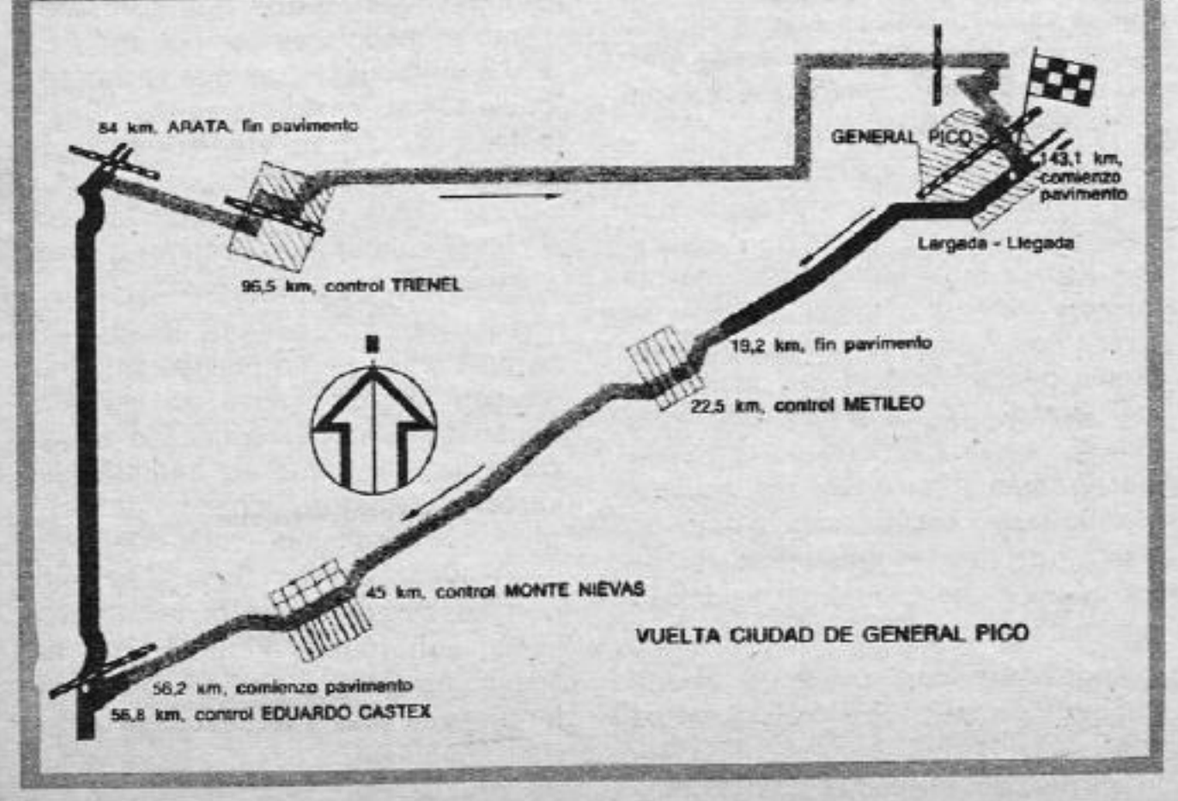
TC Y TIERRA SUELTA



El ganador de las dos ediciones de la Vuelta de General Pico: Jorge Cupeiro, con su Chevy.

Circuito típicamente de Turismo carretera el de General Pico. Mixto: 96 km. de tierra y 48 km. de buen pavimento. Buena cantidad de inscriptos, todo hace preveer que será una muy atractiva carrera. Resultará interesante el hecho de poder analizar la performance de los nuevos compactos en la tierra. Recordemos que en las dos ediciones disputadas hasta la fecha se impuso Jorge Cupeiro con el Chevy II. En la primera en 1965 empleó 3h 30m 55s 4 alcanzando un promedio horario de 163,851 km/h. Al año siguiente el mismo volante triunfó mejorando notablemente el promedio al emplear 3h 21m 56s 6 a una media de 171 kilómetros 337 metros horario. Otra vez el ranking de partida de la Comisión Deportiva quedará relegado. El orden de partida se establecerá por una prueba de clasificación que se llevará a cabo en un circuito mixto de 3.100 metros de recorrido. Entre otras cosas el reglamento establece que los reabastecimientos se tendrán que efectuar con máquina y motor detenido y en la zona que para tal efecto se disponga.

El estado de las rutas es satisfactorio. El tramo de pavimento tiene un ancho de 6.50 metros, por su parte el de tierra está siendo repasado convenientemente a los efectos de presentarlo en perfectas condiciones el día de la carrera. Tiene un ancho de diez metros.



GUIA CORSA

REALIZACION EDDIE PUBLICITARIA 32-1424/7989

MECANICA - SERVICE - REPUESTOS - ACCESORIOS

LAMBERT HNOS.

SERVICIO INTEGRAL DE ELECTRICIDAD Y CARBURACION DEL AUTOMOVIL

TRABAJOS GARANTIZADOS

Mecánica Ligera

HORARIO
Abierto las 24 hs. del día incluso
SABADOS Y DOMINGOS

ASAMBLEA 506 - 512
TEL. 921-4514



Presentamos el **moderno taller especializado en electricidad del automóvil** que la firma **Alfonso Vega** posee en la calle **Teodoro García 2378/82** (casi esq. Cabildo al 900), **Capital, T. E. 772 - 0685/7138**, dotado del instrumental más completo, con personal técnicamente capacitado. Visítelo y logre máximo rendimiento, más pique y velocidad aplicando **levas especiales** para competición y standard. Además **cuenta - revoluciones, tableros especiales y cinturones de seguridad**

TURBI DIESEL S.R.L.

LA CLINICA DEL DI TELLA 1500

Service mecánico completo
MORRIS - RILEY - MG

Casa adherida
crédito Parque Patricios

MAZA 2065
TEL. 92-9532

LERDA & ENSUNZA

RECTIFICACION DE MOTORES

Especialista en FIAT y línea IKA

Distribuidores Aros **"Arosa"** y Juntas **"Pampa"**
Equipos especiales para **FIAT y PEUGEOT**

Av. Maipú 3546,
OLIVOS, T. E. 795-4969

REPUESTOS para CITROEN





MIGUEL DEVOTO e Hijos

FABRICA y VENTA
RIO de JANEIRO 781/793
. 88-6145/7224
Bs. As.
Sucursal La Plata
Calle 60 Nº 1830 Tel. 59598



La firma
ROLLPAR S.R.L.
de **AV. CABILDO 1577**
TEL. 73-8470.
es fabricante y proveedora exclusiva de los **volante deportivos forrados en madera.** Solicítelos en las buenas casas del ramo.

CAÑOS DE ESCAPE SILENCIADORES

COLOCACION EN EL ACTO



ROJAS 2246 CAPITAL

T. E. 58-5585

EL NEGRO

LA CASA MAS IMPORTANTE DE LA ZONA OESTE

MASCAMBRUNI S.A.

IMPORTADORES Nº 40.830

Le ofrece:

- Repuestos legítimos, importados y de fabricación nacional para toda clase de automóviles, camiones y colectivos.
- DISTRIBUIDORES AUTORIZADOS DE GENERAL MOTORS (toda la línea)
- Disponemos de repuestos FORD T, CHEV. 25-28, RUGBY, WIPPET y otros
- Precios especiales a talleristas contra reembolsos, envíos en el día.

RIVADAVIA 15650 HAEDO T. E. 658-2092

REMIR SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPES

AUMENTE LA POTENCIA DE SU AUTO
EVITE CALENTAMIENTO Y CONSUMO
Somos especialistas en ABARTH
por orden de encendido



COLOCACION EN EL ACTO

AZCUENAGA 1857/59 - TEL. 84-5373

SERVICIO

DONATO MARIO M. ORABONA
FINANCIAMOS LAS REPARACIONES
IBERA 1581
Tel. 701-5287 - Capital
Alt. Av. Lib. Gral. San Martín 6900

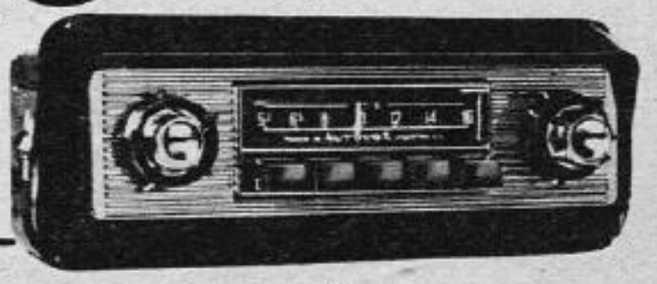
Gran cantina "LA GAVIOTA" lo espera en Necochea 1254. Reserve su mesa por teléfono a: 28-4378 y recuerde: Carreras hay todo el año... pero la cantina del año es "LA GAVIOTA".



Busque lo mejor en AUTO RADIO

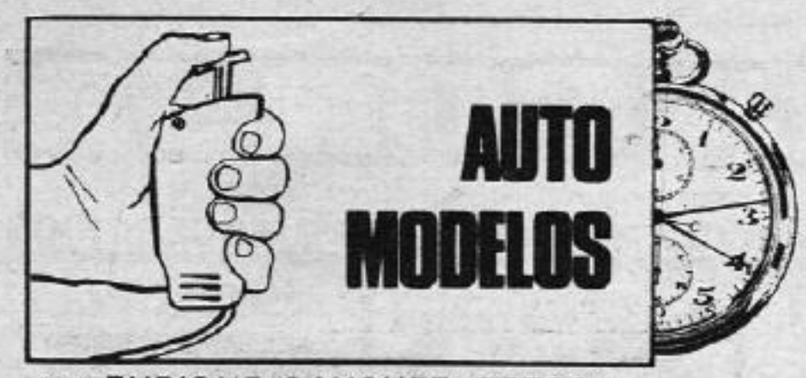
AUTOVOX ARGENTINA S.A.

CALIDAD ASEGURADA
AGENTE OFICIAL
"SERVICE"



AUTO RADIO
LA TOUR

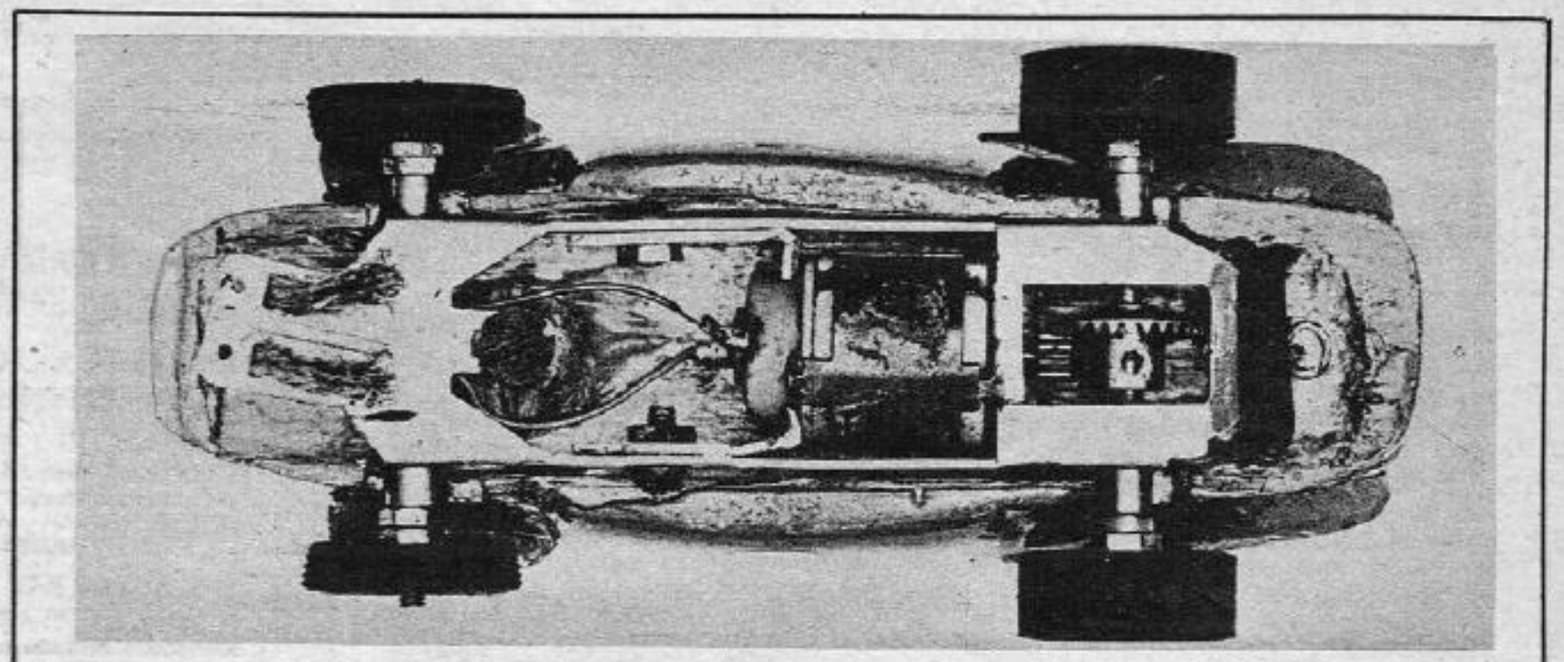
J. A. P. de MELO 2193
T. E. 85-0678 - Bs. AIRES

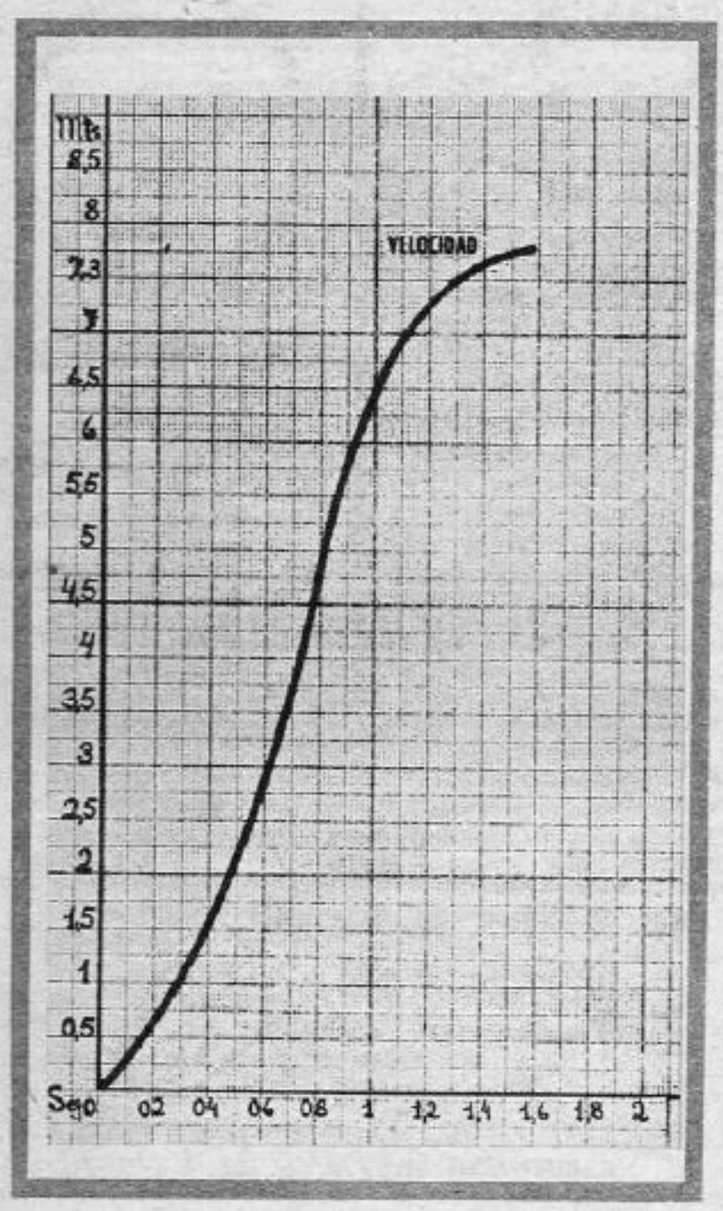


por *ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA*

ROAD TEST DE UN TC







CONSTRUCTOR: Equipo Los Robles (Olivos).
CHASIS: Miami.
MOTOR: Milipern.
MODELO: TC.
ESCALA: 1:32.
DIMENSIONES DEL MODELO: Distancia entre ejes 7,5 cmts. Trocha delantera 4,5 cmts. Trocha trasera 5,5 cmts. Largo total 13 cmts. Ancho máximo 4,5 cmts. Altura máxima desde el suelo 3,5 cmts. Altura de las puertas 3 cmts.
DIAMETRO CUBIERTAS: Adelante 22 mm. Atrás 23 mm.
LLANTAS: Adelante Miami. Atrás importadas de magnesio de 1 cm. de ancho.
RELACION UTILIZADA: 9:28.
TIEMPO EN CUBRIR CINCO METROS: 8 décimas de segundo a velocidad lanzada.
VELOCIDAD MAXIMA DE ACUERDO A LA ESCALA: 648,800 km/hora.
PROMEDIO EMPLEADO EN RECORRER EL CIRCUITO DEL TEST: 1,50 metros por segundo.

Hemos recibido un montón de cartas que prometemos publicar o contestar a la brevedad, cuando nos liberemos un poco del yugo del espacio al que estamos esclavizados. Mientras tanto, muchas gracias por ellas.

Pero he aquí, que entre carta y carta nos llegó un señor con su automodelo en mano para que lo probáramos a través de la revista. Lo vimos: por una cantidad de cosas nos pareció que cumplía con lo necesario para merecer ser publicado. Lápiz y papel en mano lo llevamos a la pista. Es necesario antes que nada aclarar que el modelo, construido en escala 1:32 no fue pensado para rendir altas perfomances, sino para competir domésticamente en una categoría creada por el equipo Los Robles, de Olivos. Esta peña fue creada para competir con un Isard 700 en el Gran Premio de Turismo. Recientemente han adquirido un 1204 cumpliendo con el necesario proceso de evolución. La categoría creada por ellos para competir con automodelos, limita las medidas de carrocería, (largo y alto), longitud del chasis, distancia entre ejes, trocha delantera y trasera, rodado y por sobre todo, únicamente permite el empleo del motor Milipern, de industria alemana pero importado a nuestro país en gran escala. Estupenda medida que permite a todos estar en igualdad de condiciones, pues aunque permite libertad de preparación, no gana el que tenga un marinero amigo que le pueda bajar un motor en el bolsillo.

Estéticamente esta "cupecita" tradicionalota nos impresionó bien, tiene detalles de construcciones bastante bien solucionados, con inspiración quizá Galbato, quizá ninguno. Pero para nosotros, es Ford. Terminada en esmalte colorado, tras sucesivas manos de tapaporos, la carrocería tiene un acabado relativamente prolijo. Es un TC: verlo andar y responder al pulsador es como ver desempeñarse cualquier coupé de la vieja ola. Es necesario largar mucho antes de la curva que con cualquier modelo de plástico, esto debido al peso de su carrocería. Lo que llegó a sacarnos en muchos casos, la guía del riel, por entrar demasiado fuerte a una curva. El chasis Miami, de fabricación nacional adolece de una pobre "tenuta di strada", pero el reglamento de esta gente estipula que la carrocería debe estar montada sobre un chasis de serie de esa marca, o uno de fabricación casera copia de cualquier otra.

Las primeras vueltas las dimos con el rodado Miami standard; aunque generalmente atrás van colocadas llantas más anchas, usamos las mismas angostas para adelante y atrás. Por su mayor diámetro alcanzamos buenas velocidades máximas, así cuando le calzamos las "patonas" atrás. Entonces teníamos mucho más agarre en las curvas, aunque no lo mejoró sensiblemente. Más pique, por el menor rodado de las gomas, pero menos velocidad máxima.

Anduvimos con piñón y corona standard Miami, de dientes rectos 9:30 de relación. La guía era Cox de un modelo antiguo, y nos dio más de un disgusto en las curvas cuando no lograba mantener en su curso al modelo, pasadito de peso él.

El motor no había sido abierto, estaba completamente standard. Por último digamos que nos sorprendió cómo el modelo se comportaba igual a sus imitados. Había que entrar despacio a la curva largando mucho antes para que no siguiera de largo, comenzar a acelerar por la mitad para sacar la cola, levantar un poco y con la cola afuera, acelerar a fondo y sacarlo a base de fuerza.

Las conclusiones de Road Test: es un coche que no puede compararse con los fabricados en serie. El abuso de material empleado en su construcción, como así también las características del chasis lo hacen muy poco sensible como de poca estabilidad. En las curvas se comportaba pesado, y en la aceleración inicial con rodado grande, algo así como una locomotora. De cualquier forma, una idea fue llevada a cabo. Que también fue positivo para nuestra prueba.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Confidencial

"Ful a cerrar un trámite a IKA y lo vi bajar del ascensor. No puedo confundirme, era el mismisimo Bordeu. Yo no sé si está arreglando algo para pasarse al Torino o no, pero hay quienes lo dan como seguro corriendo un auto de Berta" (de un alto ejecutivo que visita con frecuencia el Autódromo).

●

"Los dos Brabham, el lotus, el de Sanctis y el BWA están estacionados juntando tierra en el tercer piso del ACA. No los dejan ver ni tocar. Incluso prohibieron su exhibición a estudiantes interesados en diseño y todavia nadie sabe si se van del pais o se quedan. Por supuesto, esos autos van a morir sin cumplir ningún fin útil." (Se puso el sombrero y se fue indignado, pero el portazo fue suave.)

●

"Se lo aseguro. Si midiéramos la trocha del auto de Rienzi comprobaria que es menor que la exigida por el reglamento. Imagine usted . . . menos trocha, menos sección maestra. Angel es un gran tipo, quizá no se haya dado cuenta, pero. . ."

●

De un famoso competidor de TC: "Solamente en Mendoza se realizó una revisión médica efectiva a todos los pilotos. En otras carreras firman el certificado de aptitud por la cara o la popularidad de los pilotos. Estoy en condiciones de jurar que muchas veces corrió gente con 21 de presión. . . Y no hablemos de los que se mandan medio litro antes de largar para darse ánimos. . ."

A PARTIR DEL PROXIMO NUMERO

Ud. encontrará en CORSA

PLANILLAS DE PRECIOS DE AUTOS
USADOS Y 0 KM.
ACTUALIZADOS

SEMANA POR SEMANA

desde el martes que viene

PLANILLAS DE PRECIOS AUTOS USADOS Y 0 KM.

Aventúrese...



...corra el riesgo de encontrar mujeres piratas
...vuele con las memorias de Antonov,
el inventor de aviones
...enfrente a las abejas asesinas
...use la estrategia del color
...acérquese con cuidado
a los gatos y a las mujeres



Aventúrese...

Es un desafío para gentilhombres Lea

ADAN

de abril. Estrictamente masculina



CORSA ⊙ 29

CORREO CORSA

Las cartas de esta sección deben dirigirse a CORREO CORSA, Avda. L. N. Alem 896, Cap. Federal. Contestaremos las consultas que se nos hagan con claridad, dando preferencia a aquellas que tengan interés general.

ACLAREMOS, SEÑORES

de "Piki" Ravera, Rafaela - SF.

En CORSA Nº 48, página 23, en el artículo titulado "CARLOS PAZ FUE DE LOS CORDOBESES" hay un pequeño error puesto que tildan al volante Daniel M. Arnoldt como cordobés y yo puedo afirmar que esto es absurdo porque es oriundo de la ciudad de Rafaela.

Además, el piloto Carlos W. Loeffel no es de Villa María sino de Gral. Roca, Provincia de Santa Fe y reside actualmente en Marcos Juárez (Provincia de Córdoba).

R.: Y Copello figura como mendocino y nació en San Juan y Casá es conocido como volante de Balcarce y nació en la Capital Federal. O el caso de Cabalén que, siendo santafecino, corre como cordobés. Y tantos otros. Lo que ocurre es que, en general, los personajes que adquieren notoriedad se asimilan más al lugar donde actúan que a su pueblo natal. ¡Ah! General Roca queda en la provincia de Córdoba (la que Ud. se refiere).

DEMASIADO TIBIOS

de Marta M. de Crespi, Capital.

No sé si ésta mi carta llegará a Uds. o si se tomarán el trabajo de leerla, pero necesito hacerlo (creo que es justicia) pues, en este sentido, han estado muy "tibios" en sus notas.

Y me dirijo a esa revista, a causa del hermoso artículo publicado ante la muerte de Carlos Martín.

Creo que es allí donde lo han sentido realmente, hondamente, en toda su dimensión, donde me comprenderán.

Carlos era un muchacho macanudo (¡qué difícil este "era"!) pero lamentablemente no tenía un nombre como Cupeiro, Nasif o Bordeu, que hubiera otorgado al asunto una magnitud de tragedia nacional (¿o no?) y hasta se hubiera logrado erradicar a caducos dirigentes del automovilismo para dar paso a la sangre nueva, a la nueva manera de encarar las cosas sin compromisos de años, sin avaricia de "negocios propios". Prevalecería sólo el deporte y el beneficio para el deportista y el espectador.

Dirán que ya se habló mucho sobre el tema y es cierto. Pero lo que no se dijo es esto: el ACA actuó con Martín como cuando un chico comete una travesura y trata por todos los medios de "taparla" para evadir responsabilidades: ignorándolo por completo.

Comenzando porque en su entierro no hubo ni un solo representante del ACA y siguiendo por la falta de un homenaje, como un simple minuto de silencio antes de largar la carrera de Córdoba o aún después.

¿Sabían Uds. que sólo Kissling corrió con una cinta negra en su equipo? de motu proprio, naturalmente. ¿Saben que aún no se arreglaron las cuentas pendientes (económicas)?

Yo recuerdo que, durante el último Gran Premio TC, al accidentarse el piloto del coche "muletto" del equipo Ford, el equipo íntegro se retiró de la competencia. Algo drástico pero . . . ¿no lo vale una vida?

Es posible que Uds. no sepan (y que Martín y Kissling, tan felices con el nombramiento, nunca lo hubieran imaginado) que en el equipo del ACA hubo una EVIDENTE SEGREGACION. Se los trataba en este orden: Nasif, Cupeiro, Copello, Martín y Kissling, con marcada actitud sobradora hacia los dos últimos. Daba lástima e indignación verlo. O estoy equivocada o un equipo es una unidad, algo que va a luchar en conjunto, a ganar algo entre todos. ¿O no?

En Córdoba fui testigo de que se dispuso poner, en las trompas de los autos, alambre tejido por los insectos. Había tres autos (¿o el señor Steven no sabe contar?) y al de Nasif se le puso doble malla instalando la restante en el coche de Copello. A último momento, el padre de Kissling consiguió permiso para buscar y poner el protector ya que al auto del hijo ni se molestaban en prepararlo.

El sábado de la clasificación, Kissling fue hasta la ciudad de Córdoba a buscar un repuesto y al regresar estuvo casi una hora peleando en la puerta de entrada para que lo dejaran pasar; no se convencieron hasta que mostró la cédula. De más está decir que ni siquiera tenía la credencial que lo habilitaba como corredor.

Estos son pequeños detalles entre los miles que hubo, algunos más importantes. ¿No es indignante?

¿Quieren creer que a los organizadores de Córdoba, el ACA dijo que la fórmula 4 no querría ir a correr a Córdoba, cuando en verdad habían pedido participar en una preliminar?

Doy fe que los de la F 4 mendigaron casi vergozosamente una carrera donde quisiera el ACA. Y a Uds. les consta que, por lo general, hacen sus carreras en el interior.

Creo en el Juicio Final pero me falta paciencia para esperarlo. Cuando se ven tantas maldades impunes y se cree que, con un poco de buena voluntad el mundo podría ser tan lindo, ¿no les parece a Uds. que es inútil guardar tanta amargura? Es mejor compartirla con quienes pueden y deben hacer lo posible para que estas cosas dejen de suceder.

R.: Cumplimos en publicar su carta, aunque debemos excusarnos por la demora en hacerlo. No queremos que interprete mal nuestra actitud ya que la gran cantidad de material pendiente de publicación nos obligó a posponerla por simples y complicadas razones de programación.

Compartimos el sentimiento de todos cuantos se han visto defraudados en algún sentido por las fallas organizativas evidenciadas por los responsables de esta Temporada última. Cuanto más, cuando se ha fallado en el sentido de los sentimientos básicos, de los valores humanos, de todo aquello que debe prevalecer en toda actividad humana y especialmente, en un equipo donde quien más quien menos, está arriesgando el pellejo y el prestigio en cada acción.

Publicamos su carta y agradecemos la confianza que Ud. dispensa al periodismo especializado del que sólo somos parte y ellos nos honra. No podemos dar testimonio de todas sus aseveraciones y Ud. comprenderá por qué; pero creemos que su palabra tendrá la fuerza necesaria para disipar dudas. No estamos de acuerdo con Ud. en eso de la "tibieza". Nuestras notas reflejaron en su momento, el sentir de la gente de CORSA y no estaban las cosas "tibias" precisamente.

¡OH, LA DUDA!

de María A. Zapiola, Capital.

Desearía saber si el señor Anteo Pichetta es un nombre inventado o si por el contrario, es un ser real de carne y hueso. Mi pedido tiene su lógica razón, pues si es una persona y no un invento tuerca de ustedes, les agradecería me dieran la dirección de él pues me daría una gran satisfacción y alegría encontrarlo después de tanto tiempo de separación.

Les ruego atiendan mi pedido (aunque no sea de interés general) puesto que, tiempo atrás, me unían a él muchos sentimientos que aún recuerdo con cariño y a la vez colaborarán Uds. a un bello reencuentro.

Esperando su contestación y desde ya enteramente agradecida . . .

R.: ¿Qué ven nuestros oídos? ¡María, por fin aparece Ud.! No podíamos estar tan equivocados. Anteo tenía un gran amor y ese gran amor era María. Lo cual confirma que EL UNICO es el autor del tango y que, en estos momentos, tenemos bajo nuestras fauces entreabiertas por el asombro una carta de puño y letra de la-más-de-él-la-lejana (¿se acuerdan?).

Y si prestan atención, la carta es un emocionante documento de espontaneidad. Comienza preguntando, displicente ella, si Anteo es o no es, si existe o lo inventamos y (¡atrevida!) si es una persona. ¿Qué esperaría que fuera? Pero luego, impaciente, mujer al fin, ante la hermosa posibilidad de volver a reunirse con EL RECIO no puede ya con su corazón y admite conocerlo. Fíjense en la frase "volver a encontrarlo después de tanto tiempo de separación". Después de eso, ya no hay nada que ocultar. No se puede volver atrás, ni desandar lo andado. La confesión conmueve: ". . . me unían a él muchos sentimientos . . ." y no podemos leer ya más. Las lágrimas nos nublan la vista. Nos secamos los ojos pero nuestra vista sigue nublada, casi no vemos ya. Nos fijamos mejor y en nuestros ojos no había lágrimas. Sin embargo todo sigue nublado. Pedimos al jefe de redacción (con muy buen modo) que, por favor, apague la pipa; abrimos una ventana. Bueno, ya está mejor. Y leemos de nuevo: "recuerdo con cariño" y "bello reencuentro".

Señorita, respetamos sus sentimientos desde lo más recóndito de nuestro corazón y nos gustaría que Ud. volviera una mañana por las calles del hola-como-te-va a reunirse con Anteo. Pero estamos plenamente convencidos que, para eso al menos, no necesita Ud. de nosotros ya que EL UNICO no se ha mudado desde que le dijo "esperame que voy a comprar un atado de cigarrillos americanos al kiosko". Claro que (hombre de pocas palabras él) omitió el detalle casi intrascendente de que el kiosko donde se surtió toda su vida de humo empaquetado, queda en la Quinta Avenida y la 42ª (conocida esquina neoyorquina) y que luego se distrajo un par de semestres mirando vidrieras y comprando chucherías en California para su nuevo auto de TC (en ese entonces preparaba una cupeshita de locura. ¡No! ¿Qué cedida por el clero? Ud. no leyó bien, dijimos locura así, todo junto).

Entonces, María, vaya al pequeño bulín-mansión de Núñez que allí la estará esperando EL INEFABLE (que ya habrá leído esto antes), no sabemos si con los brazos abiertos que estarán casi muertos sin Ud. pero sí creemos que preparará algo para agasajarla como, sin duda Ud. merece. Y no sabe el alegrón que nos dio su carta.

A VAPOOOOOR...

de M. A. Basbús, Capital.

Estando en una reunión de amigos "bulones", escuché que en el año 1920 hubo un automóvil de vapor que viajó nada menos que a 300 km/h. Quisiera me dieran los más amplios detalles posibles.

R.: Bueno, algo de eso hay pero la época está mal ubicada. En 1906, en las arenas de Daytona, Fred Mariot alcanzó 204 km/h. en un vehículo singular, el "Stanley Steamer". Tenía cuatro ruedas de rayos tipo bicicleta (con gran diámetro y poca sección) y carrocería totalmente carenada y perfilada con forma de bote de regatas. En PARABRISAS Nº 68, página 74 hay un grabado del "Stanley" pero tenga cuidado pues el epígrafe correspondiente fue ubicado, por error en la foto superior de la página 73. Al año siguiente, intentando batir su propia marca, el "Stanley Steamer" inició un vuelo impresionante cuando alcanzaba los 300 km/h. Nunca más se supo.



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

Correo Argentino Central — TARIFA REDUCIDA — Concesión Nº 7970

Registro de la propiedad intelectual Nº 891657

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

(viene de la pág. 24)

3º	206	Caneva, César	Auto Union	3h 38m 09s
4º	205	Queheolle, Juan	Auto Union	3h 51m 25s
5º	212	Fantaguzzi, Adán	Renault 1093	4h 07m 06s
6º	207	Fumusso, Antonio	Renault 1093	4h 11m 35s

Promedio del ganador: 76,968 km/h.

CLASE D (de 1150 a 1600 cm³)

1º	317	Romeo, Séptimo	Fiat 1500	3h 00m 43s
2º	303	Carranza, Ricardo	Fiat 1500	3h 01m 35s
3º	301	Marin, Alfonso	Fiat 1500	3h 01m 58s
4º	318	Kan, Guillermo	Fiat 1500	3h 10m 17s
5º	304	Luther, Eduardo	Fiat 1500	3h 10m 48s
6º	313	Estebanez, Marcelino	Fiat 1500	3h 10m 53s
7º	307	García, Oscar	Fiat 1500	3h 19m 23s

Promedio del ganador: 79,668 km/h.

CLASE E (más de 1600 cm³)

[illegible]	424	"Larry"	Peugeot 404	2h 44m 57s
[illegible]	404	Migliore, José	Peugeot 404	2h 51m 43s
[illegible]	410	Boubee, Máximo	Peugeot 404	2h 55m 57s
4º	427	Castañón, Norberto	Peugeot 404	3h 01m 25s
5º	422	Mariani, Guillermo	Peugeot 404	3h 33m 22s
6º	403	Turturro, Angel	Peugeot 404	3h 08m 40s
7º	419	Ballbé, Carlos A.	BMW TISA 1800	3h 10m 30s

Promedio del ganador: 87,264 km/h.

TERCERA ETAPA — SAN MARTIN DE LOS ANDES—GENERAL ROCA

CLASE A (hasta 700 cm³)

1º	101	Sacaramella, Rogelio	De Carlo Cupé	4h 48m 10s
2º	118	Estevanez, Heriberto	De Carlo Cupé	5h 14m 14s
3º	116	Berdini, José	NSU Sport Prinz	5h 30m 12s

Promedio del ganador: 111,393 km/h.

CLASE BC (de 701 a 1150 cm³)

1º	201	Bonamici, Danilo	Renault 1093	4h 32m 36s
2º	206	Caneva, César	Auto Union	4h 44m 14s
3º	202	Parisi, Emilio O.	Renault 1093	4h 52m 57s
4º	205	Queheolle, Juan	Auto Union	5h 11m 21s

Promedio del ganador: 117,754 km/h.

CLASE D (de 1150 a 1600 cm³)

1º	303	Carranza, Ricardo	Fiat 1500	4h 10m 16s
2º	301	Marín, Alfonso	Fiat 1500	4h 10m 43s
3º	307	García, Oscar	Fiat 1500	4h 20m 38s
4º	313	Estebanez, Marcelino	Fiat 1500	4h 21m 17s
5º	318	Kan, Guillermo	Fiat 1500	4h 29m 40s
6º	312	"Nico-Loli"	Fiat 1500	5h 06m 50s
7º	315	Fernández, Agustín	Fiat 1500	5h 19m 43s

Promedio del ganador: 128,262 km/h.

CLASE E (más de 1600 cm³)

1º	424	"Larry"	Peugeot 404	3h 50m 34s
2º	427	Castañón, Norberto	Peugeot 404	4h 08m 11s
3º	402	Gandini, Alberto	Valiant III	4h 08m 49s
4º	403	Turturro, Angel	Peugeot 404	4h 17m 05s
5º	429	Querol, Alfredo	Valiant III	4h 23m 27s
6º	420	Donzino, Leo	Peugeot 404	4h 26m 54s
7º	404	Migliore, José	Peugeot 404	4h 36m 41s
8º	419	Ballbé, Carlos A.	BMW TISA 1800	4h 38m 00s
9º	422	Mariani, Guillermo	Peugeot 404	4h 38m 22s

Promedio del ganador: 139,222 km/h.

CLASIFICACION GENERAL - 1.515 Km.

CLASE A (hasta 700 cm³)

1º	101	Scaramella, Rogelio	De Carlo Cupé	15h 36m 11s
2º	118	Estebanez, Heriberto	De Carlo Cupé	16h 57m 28s
3º	116	Berdini, José	NSU Sport Prinz	16h 57m 36s

Promedio del ganador: 96,775 km/h.

CLASE BC (de 701 a 1150 cm³)

1º	201	Bonamici, Danilo	Renault 1093	14h 12m 11s
2º	202	Parisi, Emilio O.	Renault 1093	15h 56m 14s
[illegible]	205	Queheolle, Juan	Auto Union	17h 05m 29s
4º	206	Cáneva, César	Auto Union	18h 16m 25s

Promedio del ganador: 103,022 km/h.

CLASE D (de 1150 a 1600 cm³)

[illegible]º	303	Carranza, Ricardo	Fiat 1500	13h 34m 13s
2º	301	Marín, Alfonso	Fiat 1500	13h 36m 31s
3º	318	Kan, Guillermo	Fiat 1500	14h 24m 53s
4º	313	Estebanez, Marcelino	Fiat 1500	14h 30m 42s
5º	307	García, Oscar	Fiat 1500	14h 45m 40s
6º	315	Fernández, Agustín	Fiat 1500	15h 44m 31s
7º	312	"Lico-Loli"	Fiat 1500	16h 13m 48s

Promedio del ganador: 111,272 km/h.

CLASE E (más de 1600 [illegible]

				12h 32m 04s
				13h 25m 22s
				13h 43m 21s
				13h 46m 50s
				[illegible]h 06m 36s
				[illegible]15m 13s
				[illegible]m 55s

CORSA BAHCO

Este año hay un cambio en la distribución de las cajas BAHCO para premiar a los acompañantes de TC. En cada carrera después de la primera, el premio corresponderá al mejor clasificado de los acompañantes que no haya ganado una caja Bahco este año. Si una carrera, el acompañante del ganador ya hubiera obtenido previamente una caja Bahco como premio, le tocará al acompañante del segundo, o en caso necesario el tercero, el cuarto, etc. Pero el premio es al acompañante, de modo que si un corredor cambia de acompañante y gana otra vez, el nuevo acompañante también podrá ganar una caja Bahco.



los sentimientos básicos, ojos pero nuestra vista sigue nublada,
va. Nos fijamos mejor
había lágrimas.
blado. Pe-
muy
la

Parabrisas

se trae algo bajo el capot...

Una nueva sección de gran potencia y arrastre:

Apartado especial

en la que encontrará, éste y todos los meses,
temas diferentes de alto octanaje.
El tema que inaugura esta sección está dedicado
a presentar todos los automóviles argentinos 1967,
con un extraordinario despliegue fotográfico
y con los datos más completos de cada unidad.
Además, "Parabrisas" presenta:
los modelos Oldsmobile 1967.
le pregunta: ¿Cuánto cuesta su auto por kilómetro?
Y en su consagrada sección turística,
le informa sobre Santa Cruz, la de los lagos.

Frene en la esquina de su quiosco habitual y compre

"Parabrisas"
Está en venta!



Correo Argentino Central B
TARIFA REDUCIDA
Concesión Nº 7970

Registro de la pro piedad intelectual Nº 891657

IMPRESO EN ED FLORID

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com