m$n 80 $ 0,80 Nº 207

Parabrisas CORSA

el 7 al 13 de abril de 1970



FERRARI 512 S, NUEVOS BRIOS

¿QUE TAL ES EL TC "A"?

Las revistas de Mauro

YA SOY MECANICO



Gracias a que en mis ratos libres estudié un Curso por Correo con todas las garantías, poseo los conocimientos técnicos para completar la práctica. Ahora soy el encargado. Mis compañeros me consultan cuando tienen una duda Gano mucho más, vivo mejor y todos me aprecian y acuden a mí.

¡DIGA LO MISMO!

Usted obtendrá un

* TITULO TECNICO

estudiando alguno de estos acreditados Cursos que le ofrece

ceac

RIGLOS 119/BUENOS AIRES (S. 24)

**** Maestro Ajustador***
**** Maestro Tornero***
**** Maestro Fresador***
**** Maestro Soldador***

Enseñanza, textos, correcciones y material. Honorarios mensuales $ 9.-

solicítenos folletos explicativos en colores, sin ningún compromiso para Vd.

GRATIS

ESTOS SON NUESTROS CURSOS

- Delineante Mecánico - Delineante en Construcción Delineante General
- Instalador Electricista - Montador Electricista - Maestro Electricista - Técnico Electricista
- Técnico en Motores - Mecánico de Automóviles - Mecánico Diesel - Electricidad del Automóvil
- Técnico Mecánico - Maestro Tornero - Maestro Fresador - Técnico en Soldadura - Maestro Soldador - Encargado Mecánico - Maestro Ajustador
- Decoración General - Decoración del Hogar
- Dibujo General
- Técnico en Construcción - Maestro Albañil

UNA SIMPLE ESTAMPILLA DE CORREO y este cupón puede ser el principio de una vida mejor para Ud. y para los suyos. Mándelo HOY MISMO, pues a nada se compromete:

Me interesan folletos de los Cursos de: _____ *MEC 34*

NOMBRE _____

DIRECCION _____

LOCALIDAD _____

RIGLOS 119/DPTO. 39J /BUENOS AIRES (S24)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 207 del 7 al 13
de abril de 1970

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

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

SECRETARIO GENERAL EJECUTIVO
Adolfo A. I. Baisi

GERENTE EDITORIAL
Raúl H. Burzaco

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

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

SECRETARIA
Vilma E. Rueda

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

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

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

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

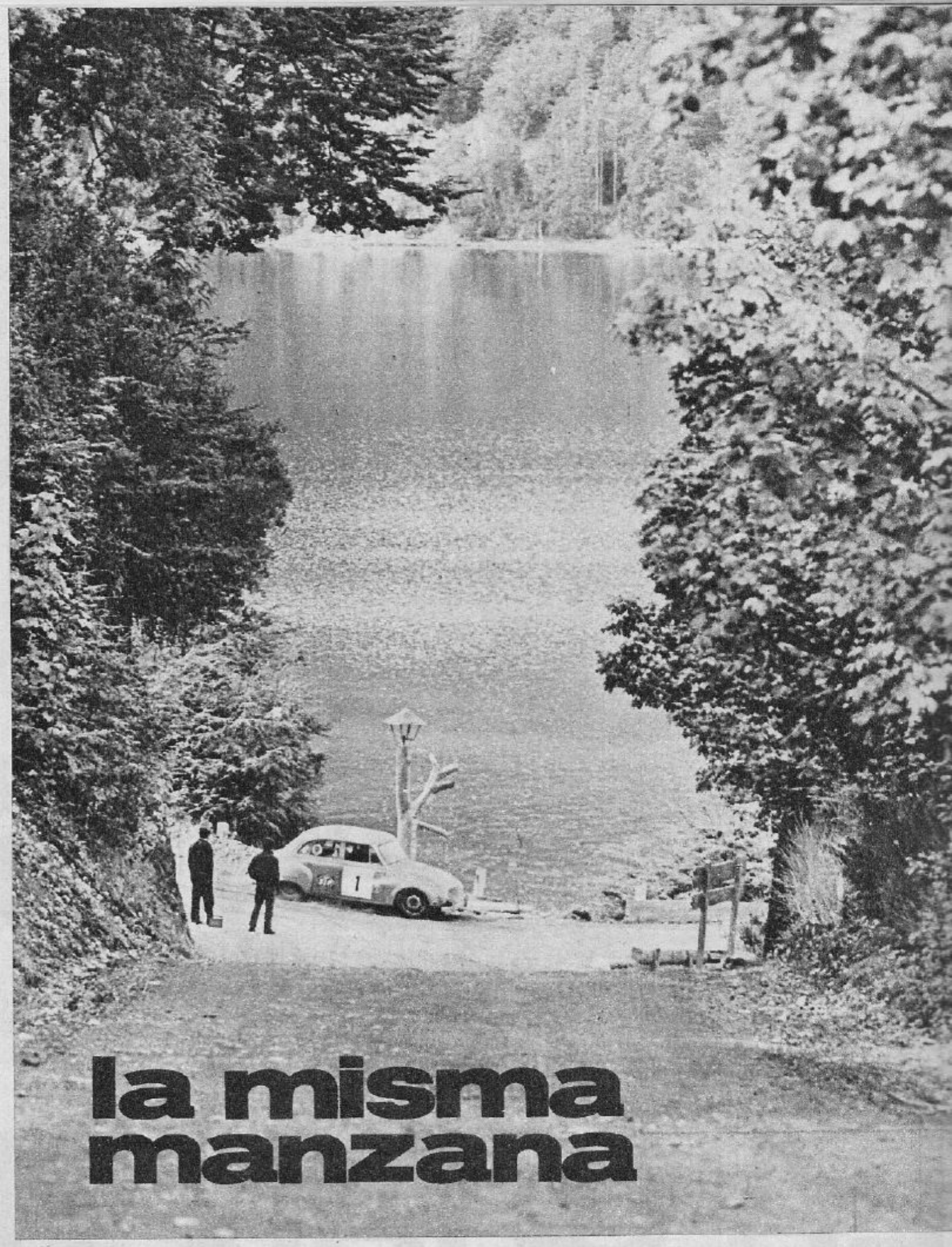
DIAGRAMACION
Eduardo César González (Jefe), Enrique J. Giovannetti, Carlos A. Romanó y Helvecia Nessi Lavisse.

FOTOGRAFIA
Hugo Pérez Campos y Mariolino Castellazzo.

DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director de Publicidad: Alberto Pazos.
Promotores: Juan Carlos Hiquis, Juan Carlos Morel, Laura Benvenuto
Tráfico: Mabel Sánchez

ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 3º, Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32-6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP) y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intel. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed., Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A Paraguay 540, Capital Federal, Tel 32-6010/29



EDITORIAL

Para Eduardo Rodríguez Canedo la Vuelta de la Manzana siguió siendo en la edición 70 el mismo viaje desalentador, volver a casa sin fruta y sin laureles, dos años consecutivos. La misma manzana que tuvo para él idéntico sabor en el 68 y en el 69.

Luego de una primera etapa brillante en la que el "Chino" logró sacar las castañas del fuego para Fiat y en la que acumuló una ventaja más que holgada, vino el contundente retraso del segundo tramo, que tuvo paralelamente la virtud de convertir la aparente debacle de Peugeot en un dominio casi total de la marca del león en la tabla de posiciones.

La Vuelta de la Manzana recientemente finalizada con su enorme lista de abandonos, roturas, retrasos y avances de los regularistas demostró otra vez que en general los responsables técnico-tácticos de los equipos de carrera no encaran correctamente la preparación mecánica de los coches. Privó el criterio de hacer autos super veloces para matar en los tramos de asfalto de elevado promedio que había en la primera etapa, en detrimento de la robustez y confiabilidad que otorgaría una preparación más conservadora, la que hubiera permitido encarar con más chance los trayectos aplanadores de la segunda etapa.

Excelente la actuación de Pepe Migliore —piloto de notable sensibilidad mecánica y llegador por excelencia— que nuevamente elaboró un plan de carrera cerebral que le permitió ganar, pese a haber perdido casi 50 minutos en la primera etapa (Rodríguez Canedo aparte). Es que a la Manzana, para disfrutarla, hay que comerla sin prisa pero sin pausa.

G. M.

TIEMPO Y LUGAR

Abril 12 — Sport Prototipo y F. 1 en Córdoba.
12 — Trofeo de Alemania para F. 2.
12 — 1000 Kilómetros de Brands Hatch.

COMER LA MANZANA

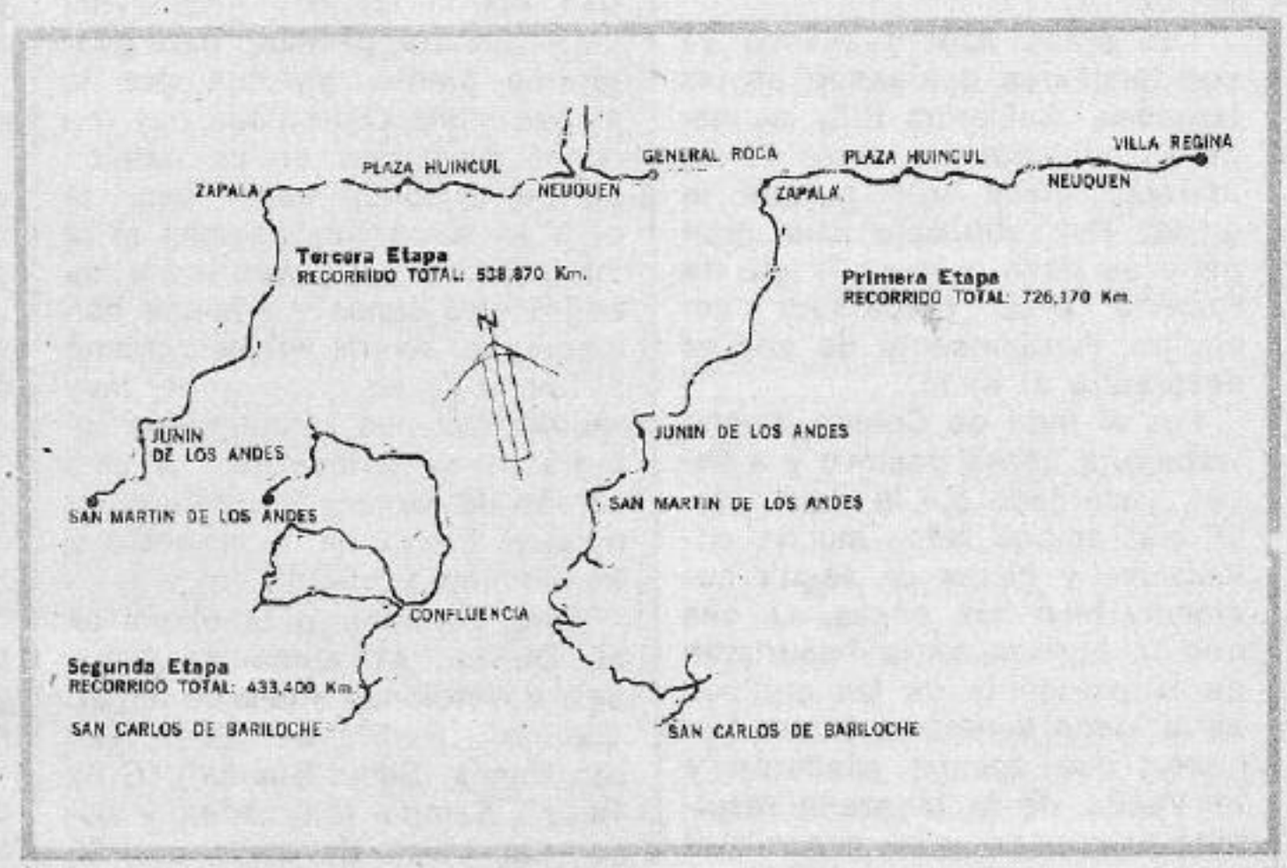
LA GRAN TENT



Rosmaldo Visintini, el Interminaaaaaable. Dos carreras corridas en 1970 ambas ganadas, por lo tanto a esta altura del partido —recién comenzada la temporada— ya tiene muchísimas posibilidades de llevarse el Campeonato.

Rubén Alonso se dio el gran gusto de terminar bien clasificado una carrera larga, lo sigue en probabilidades a Visintini en sus aspiraciones al Campeonato. Antelo por supuesto, muy contento.

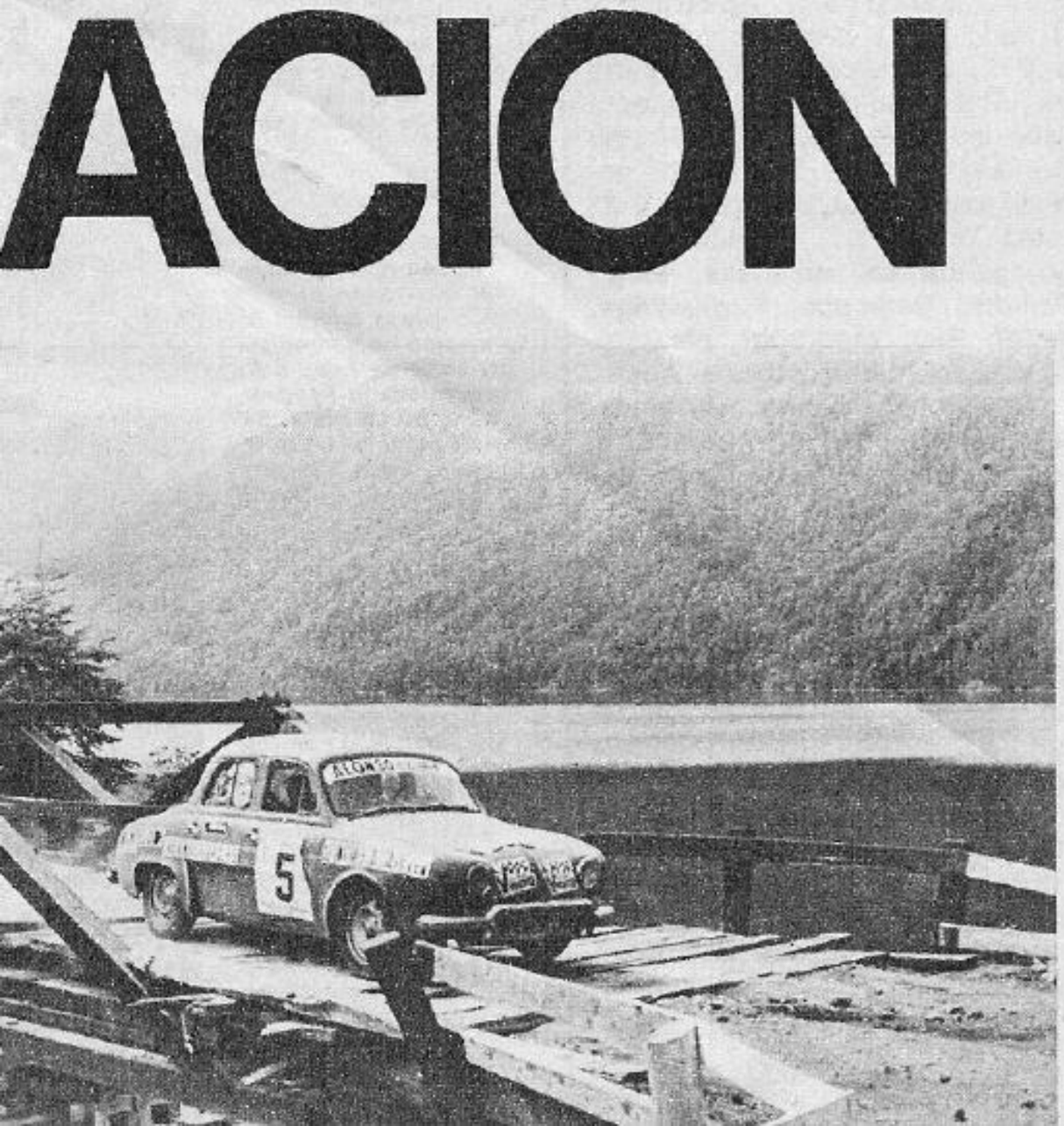
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Una nueva edición de la Vuelta de la Manzana culmina. Nuevamente ganador Migliore. Nuevamente marcha triunfal Peugeot. Y nuevamente postergadas las aspiraciones del ganador de 2 etapas. Rodríguez Canedo

por GUILLERMO MARTIRE y CESAR MARIO SORKIN
fotografías de HUGO PEREZ CAMPOS

ACION



La Vuelta de la Manzana concita año a año la atención de lo que fuera anexo "J" y hoy se llama "Grupo 2". "Ya no sos más Margarita, ahora te llaman Margot". De Grupo 2, poco y nada. Porque no se homologan ciertos elementos, porque se prefiere trabajar sobre lo conocido, o por causas ignotas y ocultas, de Grupo 2 hubo poco que ver en esta Vuelta de la Manzana. Dos Weber duales 40/40 en el auto de Castañón y en el de Mayorga reemplazados por el tradicional doble boca antes de largar, Inyección Indirecta "by Bamse" en el auto de Ledesma (Fiat 1500 Cupé), algún buche de guardabarros recortado, y nada más. Honrosas excepciones, sí señor...

Asunto B): Este año la cuarta edición de la carrera no contó con la participación de la clase superior (léase Torino). Se alega que un Torino 380 W, Grupo 2, anda tanto como un TC en ruta abierta y las carreras de TC en ruta abierta están prohibidas. Esteee... ¿están prohibidas? Entonces... TC fórmula "A", ¿no existe? En fin...

Los caminos que ofrece la Vuelta de la Manzana son similares a los que puede ofrecer una carrera de trepada, con la ventaja de lo poco concurridas que son las rutas del suroeste argentino, y más habiendo finalizado la temporada turística. El riesgo de despeñarse con un Torino 380 W es el mismo que el de despeñarse con un 504. Y ese riesgo lo asumen los responsables. Nosotros hicimos todo el recorrido de la carrera y aseguramos a pie juntillas, que en el tramo entre San Martín de los Andes y La Rinconada por ejemplo, vimos dos personas: una era una señora alta y gordita y la otra un señor con poncho azul y franjitas verdes.

Asunto C): Lucha de equipos. Uno perfectamente organizado, la Escudería de Concesionarios Fiat y por otro lado los dos equipos de Peugeot (Billy y Coehlo); todavía no sabemos por qué Peugeot no organiza algo parecido a una escudería de concesionarios de la marca. Todo queda limitado al albedrío y criterio personal de estos dos concesionarios. Por el lado de

→

Billy, siempre resultados positivos.

Los autos azul y blanco ya son familiares punteando en las largadas, Guillermo Billy no necesita publicidad a través de las carreras. Hace esto porque le gusta. Por supuesto que gran parte se debe a la sapiencia de Roberto Díaz, preparador del equipo. Posiblemente de ahí se desprenda el éxito.

Por el lado de Coehlo mucho trabajo, a veces positivo y a veces postergado por la mala suerte; por ambos lados mucho entusiasmo y ganas de seguir haciendo bien las cosas. O sea que la consecuencia importante de la presencia de los equipos es la lucha generada. Roces hubieron que ánimos exaltaron y la Vuelta de la Manzana resultaba en tiempo y en espacio el terreno apto para dirimir situaciones suscitadas. Un tercero, el único que se mantuvo al margen de la cuestión, decidió salomónicamente: ganó la carrera y a otra cosa..

Asunto D): Organización de la carrera. Por parte del club Asociación de Volantes de General Roca, lo humanamente por hacer las cosas bien. Los mismas causas antes enunciadas —nos referimos obviamente a la San Juan-Coquimbo obligaron a los organizadores a extremar medidas. La descalificación de Vallasciani, Grimaud y Hugo Sala es el ejemplo. Si el reglamento exige la presencia de la ficha de homologación y la homologación no está, nada valen constancias provisorias, telegramas y otros elementos de índole similar. Se aplicó el reglamento tal cual está escrito. Lo que sí se puede asegurar es que no hubo ninguna clase de mala fe por parte de los descalificados. Lo primero que declararon a la comisión técnica, fue la presencia de las tapas cuestionadas. Los dejaron largar —tal —vez por error— para descalificarlos luego del esfuerzo.

Ningún valor tuvo la proposición de Vallasciani de seguir en carrera con la clasificación, puntaje y premios en suspenso hasta que la CADAD se expidiera al respecto. El comisario deportivo, José M. Spada, actuó tal cual lo indicaba la situación. La elasticidad del fallo es cuestión aparte, la corrección es indiscutible.

Así se inició y terminó la Vuelta de la Manzana. Nuevamente ganada por Migliore. O nuevamente perdida por Rodríguez Canedo.

PRIMERA ETAPA

Más de 700 km separan la largada en Gral. Roca con la llegada en Bariloche .En el interin, características absolutamente disímiles, ya que del asfalto recto de pata a fondo se pasa a zonas de manejo trabado pero veloz —ejemplo: salliendo de Zapala—; luego el tramo San Martín de los Andes-Villa La Angostura, pensado para gente que piensa, ya que por lo menos hasta Correntoso hay millones de curvas en un camino de tierra donde saber usar la caja se torna fundamental si la intención es llegar con todos los engranajes sanos y además con embrague. Ayuda en este tramo el hecho de no poder andar muy rápido. Quienes lo intentaron integraron el hermosísimo paisaje sureño de manera bastante compulsiva. Preguntar al respecto a Fernandino y Miotti.

Pero vayamos a la etapa en sí. De los 41 autos anotados, seis deserciones antes de largar: Galluzzi, Rodríguez (Gral. Roca), Palma (Bahía Blanca), "Grey Rock", Sampol (Mercedes) y Sosa (San Luis). Es decir, con 35 presentes se inició la etapa a las 8 de la mañana en lugar de las siete, y con veinte segundos entre auto y auto en lugar de diez como está previsto originariamente.

Los 84,300 km que median entre Roca y la rotonda de entrada a la ciudad de Cipolletti fueron cubiertos por el primero en largar y hasta el momento puntero Castañón en 24m 30s, lo que isgnifica un promedio de 170 y monedas. Lo seguían en el camino Canedo, que ya había adelantado tres puestos, Mayorga, Fernandino, Miotti, Cocho López y Zunino. Tal el orden en el camino, ya que por tiempos netos se ubicaba primero Zunino y luego Fernandino, Canedo, Castañón, Vallasciani, Cocho López, Mayorga y Pedelaborde. El promedio de Zunino clavado en 173,940 km/h., record en ese tramo para la categoría.

El crédito local, Joaquín Ledesma, con la cupé 1500 a inyección Bamse, sería la primera deserción importante; una larga detención fue el prólogo de la deblacle: un pistón pinchado y no más carrera para Ledesma. Ipso facto, la segunda detención, también definitiva; Norberto Castañón, con dos pistones pinchados. Roberto Díaz explica en líneas aparte el por qué del abandono. A todo esto, la categoría "A", a poco de iniciada la carrera presentaba el siguiente orden; Alonso puntero en Neuquén a 151,770 de promedio. Detrás Melli, Diego Pérez, Paglialunga, Parisi, Angel Monguzzi, Defilippo, Visintini, Carranza y Rey.

Segundo punto importante del trayecto: Zapala. Posiciones en el camino de los primeros en llegar de la clase "B" a 1 h 32 m de carrera; Canedo, Mayorga, Miotti, Zunino, Vallasciani, Pedelaborde, Nathan. Observar y notar lo siguiente: casi casi un Fiat y un Peugeot intercalados. Por tiempo, punteaba Zunino, segundo Canedo, tercero Miotti y empatando el cuarto puesto Mayorga y Pedelaborde. A todo esto, Rubén Alonso, puntero de la "A", ya había pasado once (11) autos de la categoría mayor, cumpliendo un tiempo realmente excepcional, producto de una actuación también excepcional.

En La Rinconada, a 445 km del punto de largada, continuaba puntero Zunino, Canedo segundo y Miotti, el mejor Peugeot hasta el momento, tercero. Mayorga, perdiendo tiempo y puestos a causa de un problema de paso de nafta obstruido.

Al pasar el puente de La Rinconada, se detuvo Canedo a cambiar una goma. Una vez finalizada la ruda faena, dijo: "Tarea cumplida", agitando una cam panita que llevó al efecto y siguió en carrera para llegar primero a San Martín de los Andes, donde la carrera se neutralizaría por media hora. Mientras tanto, punteaba Zunino, con 1m 24s de ventaja sobre el Chino. La posterior detención de Zunino por problemas de temperatura —una columna blanca de vapor se elevaba hacia los cielos saliendo del capot de la 1500— a solo 15 km de San Martín de los Andes significó el último obstáculo por vencer para Rodríguez Canedo, que llegó primero a tres años luz a la neutralización.

La ausencia de noticias con respecto a Cocho López resultaba sorpresiva, ya que si bien no venía haciendo la mejor carrera —puestos perdidos— por lo menos estaba en el asunto. La confirmación llegó al conocerse su despiste cerca de Junín de los Andes. Auto que se va de costado, se va... se va... y golpea. Afortunadamente los daños fueron sólo para el auto. Cocho, más dolorido por no seguir que por el porrazo.

El promedio de Canedo "Chino" Rodríguez Eduardo hasta SM de los Andes: 159.453 km/h. Llegado a 3h45m de haber largado. Seguido por Vallasciani, Miotti, Santangelo, Apkarian y el resto de la cría. En cuanto a la "A", el mejor lugar ocupado por Alonso, quien no solamente ganó la pelea con Visintini, sino que se intercaló 16º en la general extraoficial, relegando a 23 autos de la "B". "Epsilon" 19º y segundo en su clase, luego Visintini, Defelippo, Paglialunga, Raddi, Rey, Monguzzi, etc.

De San Martín de Los Andes a Bariloche, Pocas variantes. Salvo el despiste de Fernandino que le significó no seguir en carrera, sucedido poco antes de Correntoso, y del singular problema de Miotti, más afortunado, ya que solamente perdió el segundo puesto luego de haberlo elaborado usando el mate (dixit Cabera), las posiicones se mantuvieron con alguna pequeña variante, para lo cual solicitamos tengan a bien consultar la clasificación adjunta.

Primero entonces Canedo en la "B" y Alonso en la "A". Primeros mordisquitos a una manzana dura de pelar. 63 autos lar-



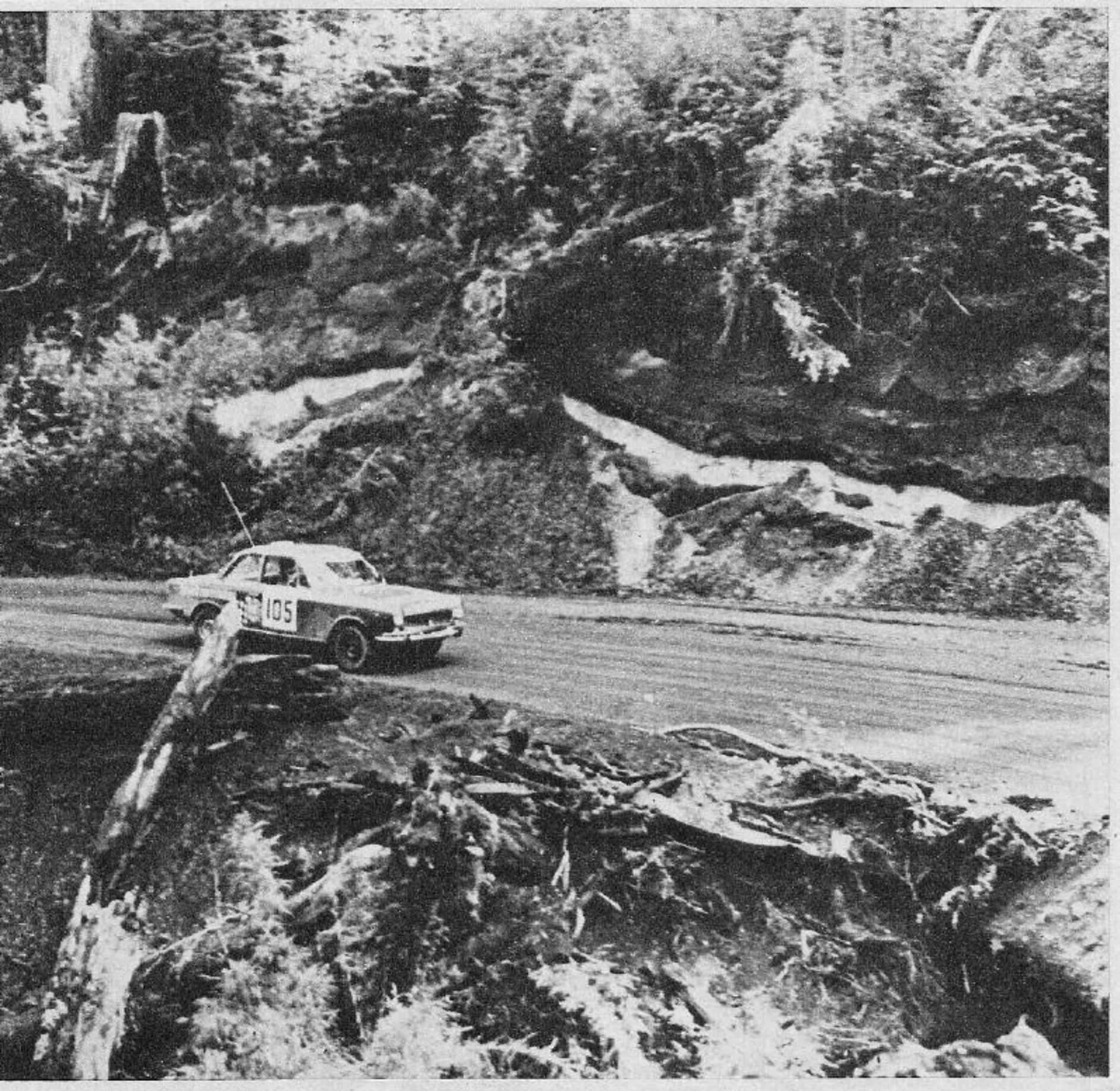
Eduardo Rodriguez Canedo repitió las actuaciones de los años anteriores. Punteó a cada rato pero no ganó.

David Parvis segundo y primer 404 clasificado. Una actuación extremadamente regular a lo largo de toda la carrera, siempre entre los de punta, nada de pescar ¿eh?

Rubén Miotti obtuvo un cuarto puesto que puede originar la formación de un equipo por parte de Arles S.A. concesionaria Peugeot en La Plata. Su cosquilper sería el zepelínico "Gordo" Di Lorenzo.

Jorge Nathan, otro hombre del equipo Billy, usó un 404, tercero en su mejor actuación en los últimos tiempos.

José Migliore ganador de todo, plata, puntos; un buen aperitivo para la London-México.











gados, sólo 45 llegados. El sábado seguimos la charla. Nos despedimos no sin mandarles el besito de las buenas noches...

SEGUNDA ETAPA

Sábado 4 de Abril. Tal como lo prometimos, reiniciamos la narración interrumpida el jueves. Aprovechamos el viernes para conversar con la caterva de piantados que participan en esta edición de la Vuelta de la Manzana, recolectando información hasta pasado el mediodía, y nos largamos luego rumbo a San aMrtín de los Andes por la ruta de la carrera. Vuelta de la Manzana aparte, cabe reconocer que vivimos luego rumbo a San Martín que a bellezas naturales se refiere y en muchas otras que no viene al caso mencionar. Un camino que, por un lado invitaba a la "guida da corsa" con "dopietta" y todo, pero que por el otro lado frenaba los ímpetus naturales para obligarnos a admirar todo lo maravilloso que brinda la pródiga naturaleza en el suroeste argentino.

Pero vayamos a la segunda etapa, que para eso están leyendo CORSA.

El frío tremend ode Bariloche hizo que en la largada estuvieran solamente los estrictamente necesarios: es decir pilotos, copilotos y uno para que bajara la bandera. Así que la bandera hubo bajado, todos los arribados en la primera etapa, menos Vallasciani y "El Gitano" (Hugo Sala), pusieron proa a San Martín de los Andes. Y decimos "menos Vallasciani y "El Gitano", porque ambos fueron desclasificados. Temà que tocaremos aparte, porque merece ser tocado aparte.

Confluencia Traful, todo pavimentado con curvas veloces y primer punto importante del recorrido, ya que la carrera pasa dos veces por el mismo sitio. Aclaramos: a 63.800 km de Bariloche se entra por Confluencia hasta Villa Traful, El Portezuelo, Lago Hermoso, puente sobre el río Meliquina, y Paso Córdoba, para volver a pasar por Confluencia y tomar, ya sí, rumbo a San Martín de los Andes. En el primer paso por Confluencia las posiciones eran las siguientes: primero Rodríguez Canedo que cubrió el tramo en 24m 30s, a un promedio de 156,244 km/hora, seguido por Pedelaborde, Apkarián y Paco Mayorga. Algo más atrás Parvis, Migliore, Santángelo, Nathan y Oliva. Ir prestando atención a los punteros en los sucesivos tramos, tanto en la general parcial como en la etapa. Para sorpresas estamos en este mundo...

Mientras tanto en la "A" Visintini aprovechaba los problemas que en la largada tuvo Alonso para adueñarse de la vanguardia. Para cubrir el mismo tramo, es decir Bariloche-Confluencia, Visintini empleó 29m 5s a un promedio de 131,625 km/hora gracias al cual había superado en el camino a cinco autos de la clase mayor. Segundo se ubicaba

Paglialunga, corredor local de Gral. Roca, que cumplió con todos los que confiaron en él, gracias a su actuación y pese a su posterior abandono, y tras él, Alonso, Raddi, Defelippo, "Epsilon" y Monguzzi. Claro que ésta era la ubicación en el camino, ya que Monguzzi era primero por tiempo neto, posición que no mantuvo al sumársele los puntos recargados en parque cerrado. Entonces Visintini era primero.

Primera variante importante en la "B": Canedo detenido al pasar Confluencia, oportunidad no desechada por Apkarián, quien cerca de Portezuelo tomó la delantera en el camino. En total 31 autos traspusieron esa localidad, notándose ya el evidente retraso de Canedo y Mayorga. Queremos aclarar que el camino que une o vuelve a cerrar Confluencia, no es de juguete. Lo quebrado y trabado limita las posibilidades de los autos; bajan los promedios, se estrechan las diferencias, y en definitiva, no pinta el que tiene ganas, sino el que sabe pintar. Al quedarse Apkarián, hasta entonces puntero y relegado ahora al tercer puesto, la primera ubicación —muy codiciada por cierto— quedó en manos de Migliore, con Parvis de escolta. Monólogo de Peugeot como puede verse, con Apkarián (Fiat) emparedado entre los vanguardistas y la manada de leones rugiendo atrás. El parcial de etapa mostraba a Migliore primero, pero quinto en la general, también parcial.

En la clase chica, la rotura del cigüeñal en la máquina de Paglialunga, dejaría a Visintini primero hasta el fin de la etapa. En esta clase dos destacados: Napoleón Beveraggi (hombre de Bariloche) y Monguzzi, segundo y tercero, respectivamente.

Y así llegaron a la Rinconada. Lindo lugar con una difícil curva, contracurva y puente como para darse un lindo porrazo. La cosa en este punto (360 km de la largada) estaba planteada así: en la etapa, categoría "B", 1º Migliore y tras suyo Parvis, Miotti y Nathan. Sorprendente la habilidad de Migliore para escalar puestos en la general. Al pasar por Junín de los Andes se colocaba tercero en la general. De los veintitantos minutos de diferencia que le llevaba Parvis al iniciar la etapa, solo nueve minutos separaban a ambos al pasar por Junín. Ya desaparecido Apkarián del escenario, la danza de Peugeot se tornó alevosa.

Al culminar la etapa en San Martín de los Andes, ganada por Pepe Migliore, tres Peugeot le sucedieron en el camino: Parvis, Miotti y Nathan. El mejor Fiat, la Berlina de Ranno colocada en el quinto lugar, y el sexto en el camino, ¡oh, sorpresa! Visintini, eterno representante de Auto Unión, que a pesar de carecer de cualquier tipo de apoyo oficial, se las ingenia para ganar cuanta carrera de este tipo se le ponga a tiro. Detrás del cordobés, al culminar la etapa, Beveraggi, Monguzzi y Primavera.

En síntesis: una etapa más corta, pero más dura que la primera. Cuatro punteros en la "B" y uno solo en la "A". Labor más destacada: indudablemente la de "Pepe" Migliore, que ya se perfila como ganador de esta Vuelta de la Manzana: 1º en la etapa y segundo en la general.

TERCERA ETAPA

El domingo, 25 autos iniciaban la tercera y última etapa de la Vuelta de la Manzana. Si consideramos que en la largada de la primera etapa sesenta y cuatro de los setenta y cinco inscriptos comenzaron la carrera, apreciamos que el filtro fue realmente implacable. La largada la encabezó Pepe Migliore, ganador del tramo anterior, y se sucedió normalmente hasta el último participante, salvo en el caso de Santángelo que no bien largado paró en el taller del ACA para reparar.

La etapa venía jugada así: Migliore, queda postergado en la general por David Parvis, por seis minutos y fracción. O sea que la posible especulación residía por parte del piloto de Billy en darle pata y jugarse a sí o sí; de esta manera se barajaba la cuestión. Una vez largados en San Martín de los Andes el primer paso importante se registraba en Junín de los Idem. Migliore empleó para cubrir el tramo de cuarenta kilómetros totalmente trabados y enriplados, 20 minutos 17 segundos, mientras que Parvis para la misma distancia empleó 21m 25s (ventaja a favor de Pepe: 1m 08s)..

Eventualidad importante: abandono de Paco Mayorga por un nuevo fuori pista que acabó con el tren delantero. Las posibilidades de Paco, de cualquier manera, eran remotísimas. Pero como siempre, de acuerdo a su temperamento, antes de abandonar había superado a diez máquinas en el camino.

Segundo punto importante: La Rinconada. Aumento de diferencia de Pepe Migliore con respecto a Parvis 2m 40s independientemente de esta lucha particular, el Chino Canedo ya en La Rinconada era puntero de la categoría en la etapa, habiendo largado en último lugar. A todo esto, la categoría menor ofrecía el liderazgo de Visintini seguido tenazmente por Napoleón Beveraggi, Alonso que viajaba fuerte y parejo, y Monguzzi que viajaba muy despacio, Santamaría, Primavera y Defelippo. El paso por Catan-Lil alteró las posiciones: inmediatamente después de este punto se detuvo Migliore con acelerador atascado, detención que si bien fue breve, significó retornar a su situación anterior, es decir con ventaja cero sobre Parvis. Los doce segundos que le llevaba al pasar por Aguada Florencia, no servían para anular la diferencia a favor de Parvis. Mientras esto sucedía, Canedo prescindente de todo lo que le rodeaba se comía la etapa de punta a punta tal cual hiciera con la primera.

La clase "A" comenzaba a insinuar el empuje de Alonso. Visintini seguro ganador de la general gracias a la ventaja acumulada, a la media hora no se preocupó en ofrecer mayor lucha ya que teniendo la general cuasi ganada viajaba a no más de 145 km/h.

El clasificador de la "B" mostraba después de Parvis y Migliore a Nathan, Pedelaborde, Montelpare, Ranno y Miotti. En la "A" detrás de Alonso y Visintini, Beveraggi, Monguzzi, Defelippo y Santamaría. El promedio hasta el momento de Visintini en la etapa: 105,791 km/h.

Y así llegaron a Zapala. Pocos kilómetros antes de ésta se quedó Pedelaborde a causa de un golpe contra un guard-rail en El Manzano, muy fuerte pero sin consecuencias personales. Los cinco primeros puestos en la general: Parvis, Migliore, Nathan, Miotti (todos Peugeot) y Ranno con Fiat Berlina. En la etapa: Canedo, Parvis, Migliore, Nathan y Montelpare. En la "A", Alonso puntero y Defelippo segundo tras haber peleado con todo. De Zapala a General Roca cuando nada indicaba cambio, el auto de Parvis que arrastraba un problema de embrague y palanca de cambios trabada desde La Rinconada, empezó a perder terreno. Mientras tanto Migliore mantenía un tren de marcha fuerte y regular, llevaba su promedio a 150,774 en Neuquén y su ventaja a 7m 10s sobre Parvis.

Y así terminó la Vuelta de la Manzana. Canedo, ganador de dos etapas, con la carrera nuevamente negada. Migliore, ganador del año anterior, nuevamente ganador. Parvis con la carrera casi ganada, hizo todo el mérito para ganar, desde la preparación hasta la conducción, pero no pudo ganar. Nathan, revelación, llevando al tercer puesto un auto de Guillermo Billy, el equipo más productivo porque es Guillermo Billy el hombre que sabe más sobre cuál es el verdadero sentido de una carrera de autos. Visintini, el ganador de la general en su clase. Alonso con ganas de serlo.

El año que viene se ofrece una posibilidad más de disputar la Manzana. A pensar en ello. En la gran tentación.

EL GUSANO DE LA MANZANA

El Gordo Galluzzi no fue de la partida junto a las cupés coloradas de la comisión de concesionarios. Cuando llegó la hora de los bifes, Galluzzi observó que su licencia estaba vencida con fecha 30 de Marzo. Realmente inoportuno, como todos los vencimientos. Cuando quiso volver a Baires para renovar la licencia el avión que salía de Neuquén no podía aterrizar en Aeroparque por razones climáticas. Y así se quedó sin correr. Para la próxima edición, el Gordo piensa olvidarse de traer el auto. Cabecita de novio...

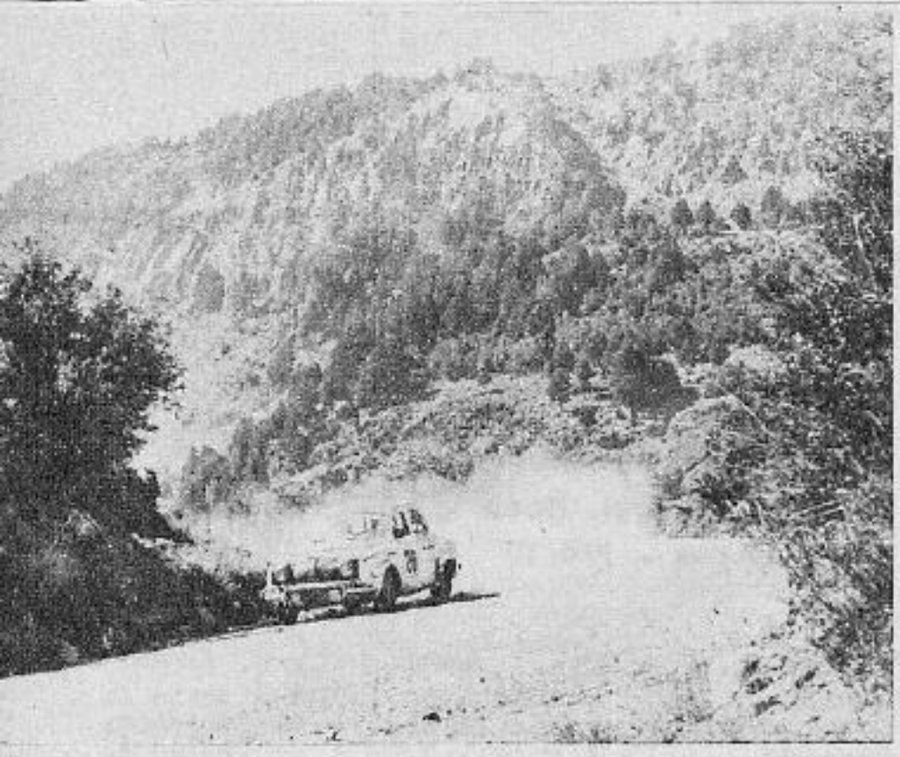
Uno de los requisitos a llenar por los autos era mantener el nivel sonoro de escape por debajo de los 83 decibeles. Para constatar que no excedieran tal cifra, se utilizó —obviamente— un decibelímetro. Claro que la comprobación se efectuaba en un galpón cerrado en el que funcionaba un compresor y un equipo de soldadura eléctrica, con lo cual la cifra acusada debió ser mayor, ya que tales ruidos se sumaban al ruido del auto. La próxima situación similar se llevará a cabo al lado de un catarata, mientras una orquesta percusiva ejecuta ritmos tropicales.

El Peugeot 504 de Paco Mayorga pinchó pistón el martes, mientras venía rodando hacia Gral. Roca. El percance sucedió en Tapalqué, provincia de Buenos Aires, a las 4 de la mañana. Remolcado hasta un taller, esperó la llegada de Paco con un mecánico, que salieron de Roca a las 8 de la noche del martes. Ellos llevaban los fierros necesarios para reparar el motor. Reparado que hubo sido, volvieron hacia Gral. Roca. El Peugeot/Coelho de Mayorga era el único del equipo que montaba dos carburadores Weber 40/40, pero antes de la largada se optó por utilizar un solo carburador.

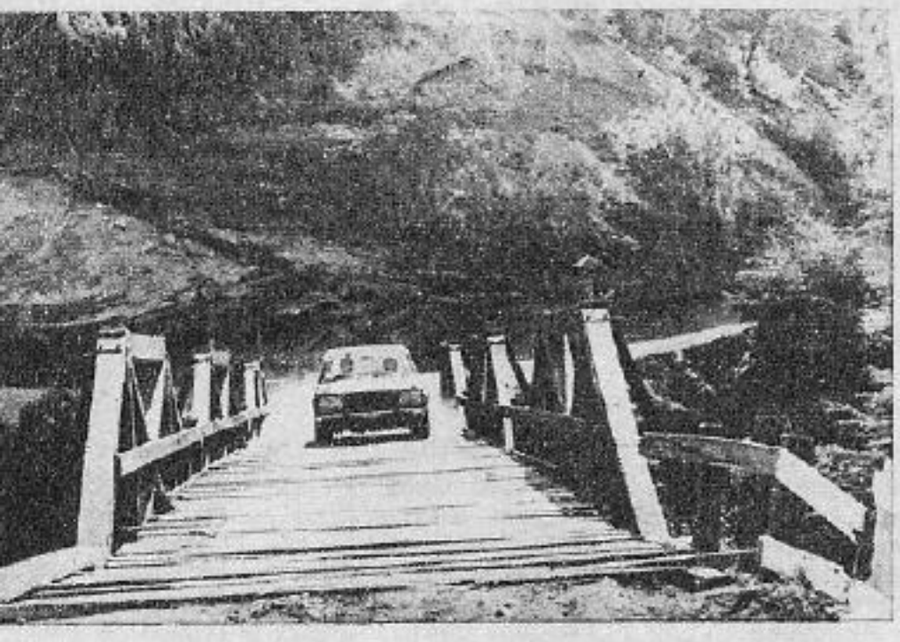
Características someras de la cupé de Rodríguez Canedo: gomas Michelin 165 x 15; diferencial 9/40 de Multicarga; caja de velocidades con 5ª larga 0,85. Cae de 4ª a 5ª aproximadamente 1050 rpm. Régimen máximo: 6.5/6.600 rpm, lo cual traducido significa algo así como 193 km/h. Características de Rodríguez Canedo: ojos rasgados, tipo oriental; mirada soñadora. Medidas: 90-90-90. Habla inglés y dialectos de Cantón. Orejas limpias. Pies de salón. Características del acompañante: mejor corramos un velo piadoso...

Durante el sellado de los autos de la clase "B", sucedió algo realmente insólito. Cuando le tocó sellar a Rodríguez Canedo, el caballero que marcaba los blocks con pintura verde tuvo la desgracia de volcar el contenido íntegro del tacho de pintura sobre el motor de la cupé. Parte de esa pintura se coló por la boca del carburador, de manera tal que hubo que agenciarse un camión cargado de tinner para proceder a la limpieza. Al ser inquirido Canedo sobre lo sucedido con la pintura, dijo: *"No me gusta el color..."*

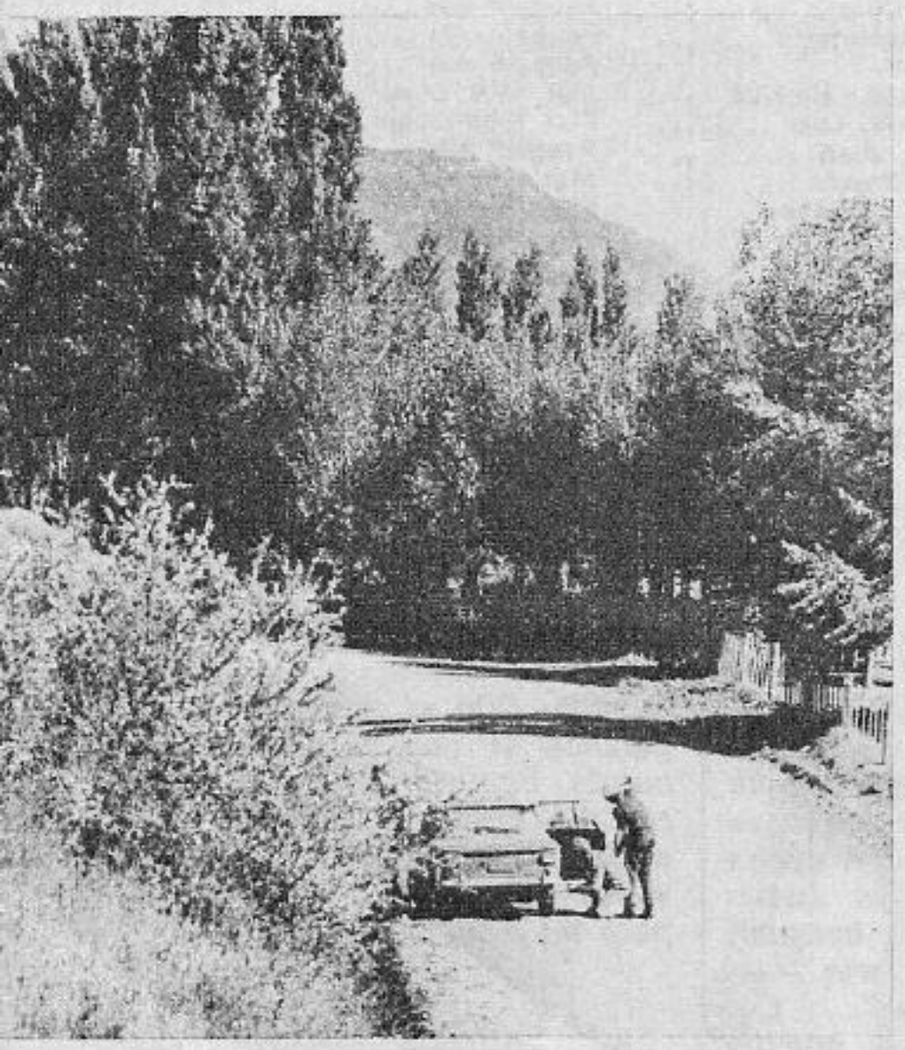
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Napoleón Beveraggi, tercero en la categoría A, hombre de Bariloche hizo valer su ventaja de conocedor de la zona.



Paco Mayorga, salvo actuaciones parciales no pudo hacer mucho. Para colmo no había nieve ni le suspendieron la carrera . . .



Ernesto Ranno: una Berlina, quinto puesto, el mejor Fiat clasificado, también pincha cubiertas.

Causa de algunos abandonos importantes: Ledesma, crédito de Gral. Roca, cuya cupé Fiat 1500 tenía la particularidad de ser alimentada a inyección indirecta made by Bamse, sufrió la pinchadura de un pistón. Según Bamse, con el equipo de inyección se obtiene mayor rendimiento al mejorarse el llenado de las cámaras de combustión, con la ventaja de trabajar el sistema con menor cantidad de piezas que un carburador. La pinchadura relegó a un auto que anda mucho.

Otro abandono importante fue el de Norberto Castañón. El hombre del equipo Billy corría el único Peugeot con dos carburadores Weber 40/40 duales. Sincronizar la carburación de dos carburadores es siempre más difícil que hacerlo sobre uno solo. Según Roberto Díaz, preparador de Billy, cuando se trabaja para una carrera de las características de ésta, no es lo mismo que cuando se carbura para un autódromo. "Cuando se trabaja para un autódromo, se puede obtener la carburación justa para el momento justo. En cambio, cuando la altimetría varía de tal manera —diferencias de presión, temperatura, humedad ambiente, en tramos relativamente cortos— es totalmente imposible acertar con la riqueza justa de la mezcla. La lógica indicaría que habría que cubrir riesgos enriqueciendo más allá del punto exacto, pero esto va en detrimento de la potencia y de las RPM. Y además, como a todo el mundo le gusta arriesgar a fin de obtener el resultado, se realiza la experiencia, y se dice: "Que sea lo que Dio quiera y que gane el ma mejor . . ." Lo que pasó fue simple: se pincharon dos pistones. El día anterior a la largada, probando en la recta que une Plottier con Senillosa —apenas pasando Neuquén— el auto tiró 7.200 rpm bajando y con viento a favor, y 6800 rpm con viento en contra. Promedio: 7.000 rpm, lo cual significa 200 km/h.

Y ya que estamos con Peugeot/Billy, contemos lo que le pasó al bueno del señor Migliore. Antes de Gral. Roca se rompió el soporte del cable del acelerador que está en el carburador. Con Caminos —su acompañante— sentado en el guardabarro con el capot abierto mientras aceleraba con la mano, llegaron a Roca donde perdieron casi media hora soldando la pieza. Luego, después de Cutral-Co, volvieron a romper la misma pieza y algo más adelante tuvieron que quitar el filtro de nafta que se les había tapado. Antes de Junín de los Andes Migliore paró para levantar a Cocho López que había volcado kilómetros antes y había sido recogido por Fernandino. Detenido éste por una falla mecánica, pasó el bueno de Pepe y lo levantó dejándolo en una ambulancia en el regimiento de Junín de los Andes. Hasta ahí las peripecias; luego no tuvo más paradas hasta trasponer la meta en Bariloche.

Suerte y no suerte. El negro Monguzzi entró al parque cerrado en Bariloche con el embrague patinado, pero entró. En cambio, Napoleón Beveraggi no tuvo más remedio que quedarse a metros de la puerta, ya que el motor se engranó justo en ese lugar, y no quiso saber de nada. Como dijera Ben Hur: "Carreras son carreras" . . .

Paco Mayorga asegura que los pilotos de Fiat son "Ferro Quina Bisleri: el aperitivo del león . . ."

Carlos Figueras, nuestro compañerito, acompañante en esta carrera y además novio oficial del Chino Canedo, se llevó un solo calzoncillo para los seis días de duración de la prueba. Tal negligencia en el aseo personal demuestra a las claras qué clase de individuo es el mentado Figueras. El Chino dijo al respecto: "es simpático, pero muy sucio . . ."

Encuentro emotivo entre Coelho y Rosatti: con apretón de manos y todo . . .

LAS SOLUCIONES DE **PEPE** LEGITIMO

Repuestos Chevrolet primeros en calidad!





"Che, Cóndor, ¿dónde estaba el atajo que yo ni lo vi?"

A LOS QUE DAN UNA MANO

Escribir este recuadro es siempre una tarea grata, ya que demuestra una vez más el maravilloso calor humano y sentido solidario que impera en la gente de nuestro bendito país. Aunque sea simplemente para ayudarnos a cubrir en forma periodística una carrera de autos.

En primer lugar —y sin que esto signifique una prioridad calificativa— agradecemos a Chrysler Fevre Argentina que por intermedio de nuestro gran amigo García Navarro nos facilitó un Dodge GT con el cual nos movilizamos metiendo pata y pata en todo el desarrollo de las tres etapas, amén del viaje de ida y vuelta. Agradecemos la gentileza de la concesionaria Chrysir de Gral. Roca, Tamburini S.A.I.A y G., a su director gerente Carlos R. Carmellino y al Sr. Eduardo Cayo. Le damos las gracias a Héctor López y su compinche "Pantera" que nos apoyaron cuando estábamos perdidos como turco en la neblina. Y finalmente, a nuestros colegas del diario Río Negro de Gral. Roca en cuya redacción escribimos esta nota.

IV PREMIO VUELTA DE LA MANZANA

PREMIO BODAS DE ORO BANCO DE RIO NEGRO Y NEUQUEN

CLASIFICACION

PRIMERA ETAPA (V. Regina-Bariloche, 726,170 km)
Asociación de Volantes de Gral. Roca - 1.689,107 km -
3 etapas - 2/4/70

Clase A (hasta 1.150 cm3)

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*
1º	5	Alonso, Rubén A.	Renault 1.093	6h12m 5s
2º	7	"Epsilon"	Renault 1.093	6h18m38s
3º	1	Visintini, Rosmaldo	Auto Unión 1.000 S ..	6h19m26s
4º	30	Paglialunga, Jorge	Renault 1.093	6h24m42s
5º	20	Raddi, Guido	Renault 1.093	6h28m27s
6º	2	Defelippo, Félix	Renault 1.093	6h29m 8s
7º	8	Rey, Alberto	Renault 1.093	6h35m51s
8º	4	Monguzzi, Angel	Renault 1.093	6h42m58s
9º	28	Santamaría, Raúl	Auto Unión 1.000 S ..	6h50m55s
10:	18	Primavera, Nicolás	Renault 1.093	6h55m34s
11º	26	Beveraggi, Napoleón	Renault 1.093	6h58m37s
12º	27	Castagnola, Enrique	Renault 1.093	7h 2m 3s
13º	19	Jaureguiberry, Jorge	Renault 1.093	7h 2m29s
14º	14	Melli, Armando	Renault 1.093	7h22m16s
15º	32	Rosa, Armando	Renault 1.093	7h39m17s

PROMEDIO DEL GANADOR: 117,097 km.h.

Clase B (de 1.150 cm3 a 2.000 cm3)

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*
1º	105	Rodríguez Canedo, E. ...	Fiat 1500 Cupé	5h26m54s
2º	112	Vallasciani, Juan A.	Peugeot 404	5h35m25s
3º	118	Pedelaborde, Roberto ...	Fiat 1500 Cupé	5h49m39s
4º	117	Apkarian, Abby	Fiat 1500 Cupé	5h50m18s
5º	120	Parvis, David	Peugeot 404	5h54m 4s
6º	103	Mayorga, Francisco	Peugeot 504	5h55m14s
7º	107	Miotti, Rubén	Peugeot 504	5h57m42s
8º	115	Nathan, Jurgen	Peugeot 404	6h 1m11s
9º	119	Oliva, Roberto	Peugeot 404	6h 7m33s
10º	140	"El Gitano"	Peugeot 404	6h 8m20s
11º	122	Santángelo, Horacio ...	Fiat 1500 Cupé	6h 8m29s
12º	136	Montelpare, Luis	Fiat 1500 Cupé	6h 9m53s
13º	102	Migliore, José	Peugeot 504	6h15m27s
14º	110	Ranno, Ernesto	Fiat 1500 C	6h16m13s
15º	128	Moroder, Gunther	Fiat 1500 Cupé	6h18m33s
16º	129	Mabellini, Félix	Peugeot 404	6h24m11s
17º	114	Fernández Criado, A. ...	Fiat 1500 Cupé	6h35m37s
18º	134	Borla, Rubén	Fiat 1500 C	6h36m16s

El tanque de nafta del auto de Pedelaborde se partió en dos partes en San Martín de los Andes. Reemplazado que hubo sido, continuó en carrera reconquistando los puestos perdidos. El motor de la cupé 1500 está armado con fierros de la comisión de concesionarios Fiat. El trabajo de mantenimiento lo realiza Maldonado, organización en la que Rosatti tiene bastante que ver...

Ruben Alonso no se despertó a tiempo para largar. Paglialunga, al no verlo en la largada, se corrió hasta el hotel y sacó a Rubencito de la cama. Sobre la hora, y cuando ya Visintini se disponía a ponerse en marcha ante su ausencia, apareció el bueno de Alonso. Largó primero y se detuvo a dos metros para reponer el filtro de aceite (reventado) y una cubierta pinchada (¿?).

La comisión técnica decidió descalificar a Vallasciani y a Sala por utilizar tapas de "504" en el "404". Si bien la homologación es un hecho, falta aún el telegrama de la F.I.A. confirmando la medida. Dos errores entonces: permitir a ambos largar en esas condiciones (pensar que Vallasciani se clasificó segundo en el tramo inicial). El segundo error: utilizar tapas de 504, en situación dudosa, cuando con las libertades que ofrece la actual reglamentación del grupo 2, una tapa de 404 modificada hubiera resultado similar a la de 504 en cuanto a performance, con la ventaja de no estar en off side...

Al cruzar un puente en Lago Hermoso, Roberto Oliva (Peugeot 404, Nº 119), entró más fuerte de lo que indica la prudencia, aun en carrera, y se dio el golpe. La mala fortuna hizo que el auto quedara atravesado en see paso obligado y sostenido por la punta de la baranda. Hubo pienes se tuvieron que tirar al río para pasar. Ejemplo: Monguzzi, que perdió casi 10 minutos en la maniobra.

Canedo se detuvo por largo rato (dos horas y media) antes de Portezuelo al romperse el diferencial Isotorque. Pudo reparar, pero perdió por supuesto el primer lugar y unos cuantos más todavía. Para colmo, al retomar la ruta de la carrera, con la ruta casi abierta, se topó de frente con un etéreo camión de Vialidad. Lo evitó como pudo pero no se salvó de abollar la cola de la cupé contra la montaña. Entró a parque cerrado con espantosa cara de mufa (no es para menos) y con un neumático trasero en llanta. Su acompañante, Figueras, siguió dando pruebas de total inutilidad ante las circunstancias. Pero, eso sí, vistiendo un mameluco Nomex antiflama de lo más elegante...

Pepe Migliore utiliza en el auto un instrumento de medición usado en rallies denominado "Twin-Master". Se sirve de él para marcar los accidentes del camino, ya que funciona como un odómetro super exacto. En una planilla vuelca todas las características del camino, relevado con ayuda del aparatito. A voz en cuello afirmaba en el parque cerrado: "Hay que correr con Twin Master, cómprelo en Mejor"... Casualmente, Mejor es el bolliche propiedad de Pepe.

Apenas salido de Bariloche, Paco Mayorga se fue del camino. Se rompió un elemento de suspensión que fue reemplazado en el mismo lugar. Luego una fuga total de aceite, a causa de la caída de la tapa cubreválvulas. Sin aceite y con mucho tiempo perdido, siguió en carrera. Pero se detuvo para ayudar al Chino Canedo a reemplazar el diferencial y siguieron luego en carrera. Tal actitud no hace más que hablar bien de Paco. Además de ser un piloto de primera línea, se manifestó en la oportunidad como un caballero de primera. Lo sorprendente es que el auto de Paco dejó de consumir aceite, y cuando Mayorga se decidió a darle hasta que se rompiera, ya perdida toda posibilidad, el auto no se rompió y llegó hasta San Martín. Misterios...

TERCERA ETAPA

El problema de Parvis fue quedarse sin embrague en La Rinconada. Con el agregado de la palanca de cambios trabada en cuarta. Imposible meter cambios rápidos y utilizar la caja como corresponde. En Parque Cerrado vimos a David Parvis triste, sí, pero muy digno.

Ruben Alonso habla de irregularidades en los Parques Cerrados. En la primera etapa asegura que le aflojaron el filtro de aceite y le sacaron el tapón del cárter. En la tercera etapa contaba que le aflojaron el extremo de dirección y que además se quedó con el volante en la mano, presuntamente aflojado en forma intencional. Además asegura que lo persiguen los enanos verdes del planeta Kripton.

Leonardo Rosatti: "No ganamos ésta, Chino, pero te aseguro que no vamos a perder muchas. Ya se sabe lo qué es el auto y cómo anda. Te aseguro que comparando los tiempos y escuchando los comentarios de los pilotos del avión que seguía la carrera, andabas en algunos tramos por sobre los 205 km/h".

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

19º	131	Mendoza, Narciso	Fiat 1500 Cupé	6h39m14s
20º	138	Mesineo, Heriberto	Fiat 1500 Cupé	6h41m 3s
21º	116	Romero, Septimio	Fiat 1500 Cupé	6h51m55s
22º	123	Simari, Mario	Fiat 1500 Cupé	7h13m11s

PROMEDIO DEL GANADOR: 134,203 km|h.

SEGUNDA ETAPA (Bariloche-S. Martín de los Andes, 433,4 km)

CLASIFICACION

Clase A (hasta 1.150 cm3)

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*
1º	1	Visintini, Rosmaldo	Auto Unión 1.000 S ..	4h46m 7s
2º	28	Beveraggi, Napoleón	Renault 1.093	4h55m23s
3º	4	Monguzzi, Angel	Renault 1.093	4h58m 8s
4º	18	Primavera, Nicolás	Renault 1.093	5h 4m25s
5º	5	Alonso, Ruben	Renault 1.093	5h21m59s
6º	23	Santamaría, Raúl	Auto Unión 1.000 S ..	5h24m39s
7º	19	Jaureguiberry, Jorge	Renault 1.093	5h29m32s
8º	2	Defelippo, Félix	Renault 1.093	6h 4m24s

PROMEDIO DEL GANADOR: 90,885 km|h.

Clase B (de 1.151 a 2.000 cm3)

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*
1º	102	Migliore, José	Peugeot 504	4h13m56s
2º	120	Parvis, David	Peugeot 404	4h28m28s
3º	107	Miotti, Rubén	Peugeot 404	4h31m45s
4º	115	Jurguen, Nathan	Peugeot 404	4h32m45s
5º	110	Ranno, Ernesto	Fiat 1500 C	4h45m45s
6º	136	Montalpare, Luis	Fiat 1500 Coupé	5h 3m 4s
7º	126	Gagliardi, Oscar	Peugeot 404	5h 6m
8º	118	Pedelaborde, Roberto ...	Fiat 1500 Cupé	5h 7m43s
9º	122	Santángelo, Horacio	Fiat 1500 Cupé	5h10m19s
10º	114	Fernández Criado, A. ...	Fiat 1500 Cupé	5h15m 6s
11º	134	Borda, Rubén	Fiat 1500 C	5h17m10s
12º	119	Oliva, Roberto	Peugeot 404	5h25m50s
13º	116	Romeo, Septimio	Fiat 1500 Cupé	5h30m29s
14º	128	Moroder, Ghunter	Fiat 1500 Cupé	5h51m 8s
15º	103	Mayorga, Francisco	Peugeot 504	6h14m
16º	105	Rodríguez Canedo, E. ...	Fiat 1500 Cupé	6h33m44s

PROMEDIO DEL GANADOR: 103,060 km|h.

TERCERA ETAPA (S. Martín de los Andes-Gral. Roca, 538,870 km)

CLASIFICACION

Clase A (hasta 1.150 cm3)

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*
1º	5	Alonso, Rubén	Renault 1.093	3h59m43s
2º	2	Defelippo, Félix	Renault 1.093	4h 4m46s
3º	1	Visintini, Rosmaldo	Auto Unión 1.000 S ..	4h14m59s
4º	23	Santamaría, Raúl	Auto Unión 1.000 S ..	4h15m45s
5º	28	Beveraggi, Napoleón	Renault 1.093	4h35m16s
6º	4	Monguzzi, Angel	Renault 1.093	5h51m30s

PROMEDIO DEL GANADOR: 132,748 km|h.

Clase B (de 1.150 cm3 hasta 2.000 cm3)

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*
1º	105	Rodríguez Canedo, E. ...	Fiat 1500 Cupé	3h24m 1s
2º	102	Migliore, José	Peugeot 504	3h27m51s
3º	115	Nathan, Jorge	Peugeot 404	3h34m56s
4º	120	Parvis, David	Peugeot 404	3h36m38s
5º	107	Miotti, Rubén	Peugeot 504	3h44m28s
6º	119	Oliva, Roberto	Peugeot 404	3h45m45s
7º	110	Ranno, Ernesto	Fiat 1500 Berlina ...	3h48m 1s
8º	126	Gagliardi, Oscar	Peugeot 404	3h49m30s
9º	114	Fernández Criado, A. ..	Peugeot 404	3h50m58s
10º	116	Romeo, Septimio	Fiat 1500 Cupé	3h50m58s
11º	128	Gunther Moloder	Fiat 1500 Cupé	3h54m44s

PROMEDIO DEL GANADOR: 155,978 km|h.

CLASIFICACION GENERAL ABSOLUTA

Clase A (hasta 1.150 cm3)

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*
1º	1	Visintini, Rosmaldo	Auto Unin 1.000 S ..	15h20m32s
2º	5	Alonso, Rubén	Renault 1.093	15h33m47s
3º	28	Beveraggi, Napoleón	Renault 1.093	16h29m16s
4º	23	Santamaría, Raúl	Auto Unión 1.000 S ..	16h31m19s
5º	2	Defelippo, Félix	Renault 1.093	16h35m16s
6º	4	Monguzzi, Angel	Renault 1.093	17h39m25s

El número 18 fue descalificado por acortar camino.
PROMEDIO DEL GANADOR: 110,113 km|h.

Clase B (de 1.150 cm3 hasta 2.000 cm3)

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*
1º	105	Migliore, José	Peugeot 504	13h57m14s
2º	120	Parvis, David	Peugeot 404	13h59m10s
3º	115	Nathan, Jorge	Peugeot 404	14h 8m58s
4º	107	Miotti, Rubén	Peugeot 404	14h13m55s
5º	110	Ranno, Ernesto	Fiat 1600 Berlina ...	14h49m59s
6º	119	Oliva, Roberto	Peugeot 404	15h19m 8s
7º	105	Rodríguez Canedo, E. ..	Fiat 1500 Cupé	15h23m39s
8º	114	Fernández Criado, E. ...	Peugeot 404	15h41m15s
9º	128	Moroder, Gunther	Fiat 1500	16h 4m25s
10º	116	Romero, Juan Carlos ...	Fiat 1500	16h53m 4s
11º	126	Gagliardi, Oscar	Peugeot 404	17h 8m27s

PROMEDIO DEL GANADOR: 121,049 km|h.

7up®

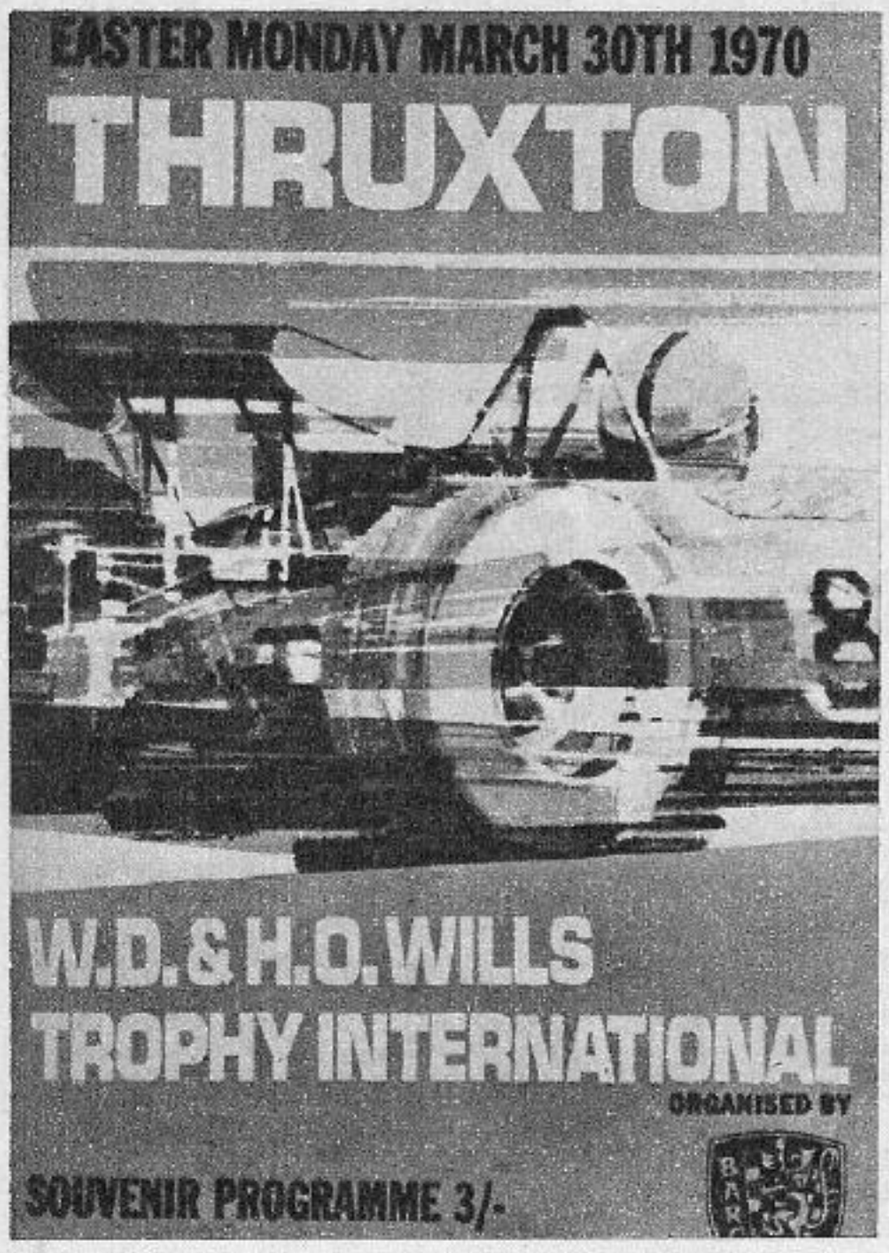
fresca...

pura...

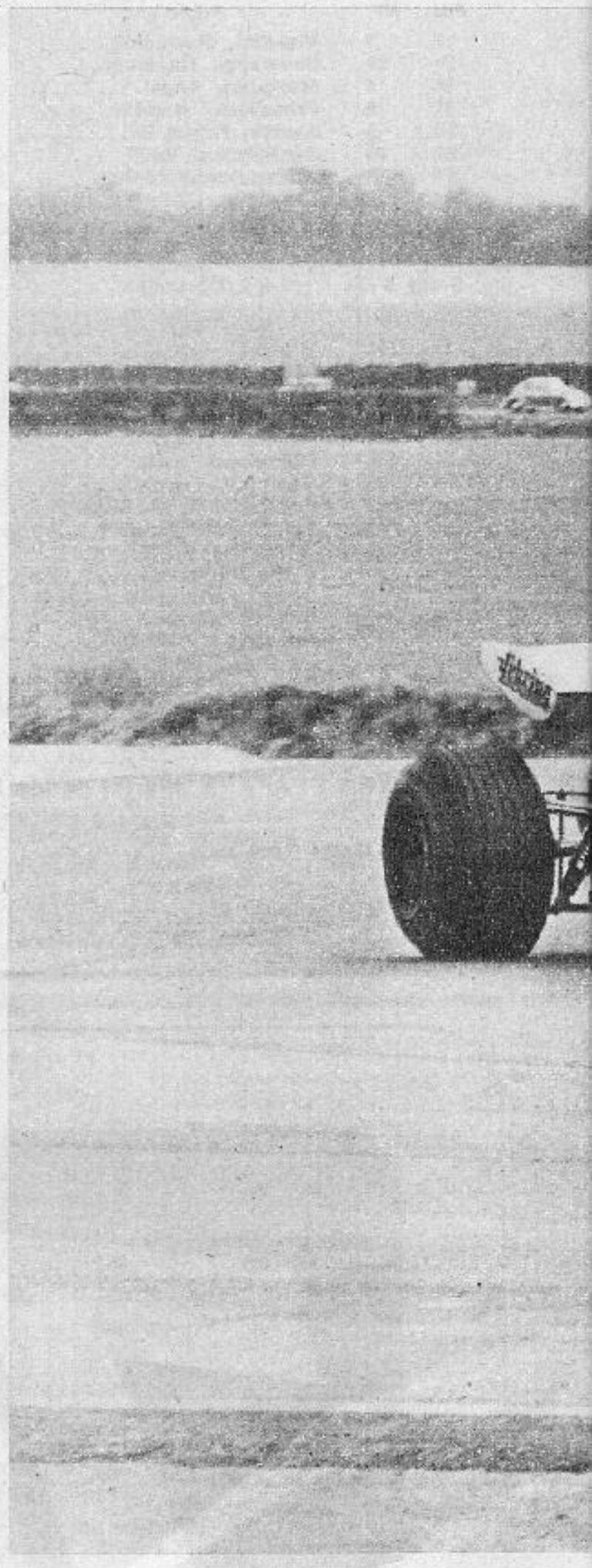
sabrosa

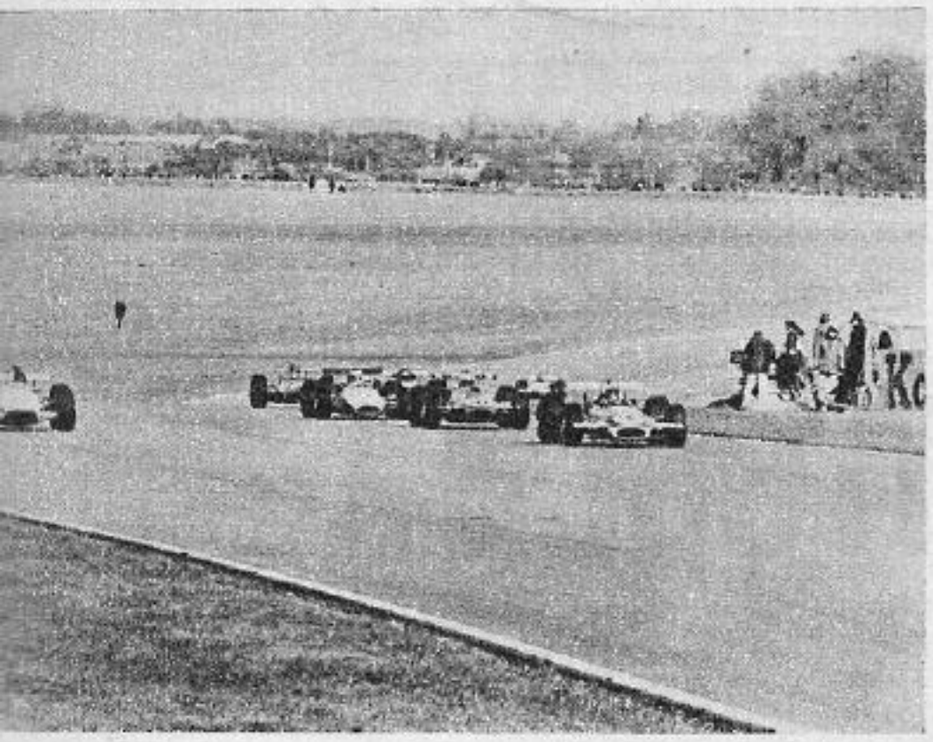
Guión

"LA VERDAD



Evidentemente la F-2 internacional tiene dueño: Jochen Rindt. En Thruxton demostró conocer a fondo la categoría y darle una buena paliza al campeón mundial. Puntos importantes que deberá cumplir el equipo del ACA para un buen desempeño







La Fórmula Terrible en acción. Westbury, Bell, Schenken, Mazet, Seppi, Siffert y Wissell en la fragorosa lucha inicial por el tercer puesto.

Un centímetro de ventaja no se recupera más. De ahí la lucha cerrada, áspera por el "agujero" de la cuerda, con las gomas sobre el guard-rail. Nuestros muchachos deberán acostumbrarse a este tipo de trenzadas.



Un elegante e ilustre espectador. El increíble Graham Hill, el más "in" entre sus pares, dos veces Campeón Mundial, y un ejemplo de recuperación y fe en sí mismo.

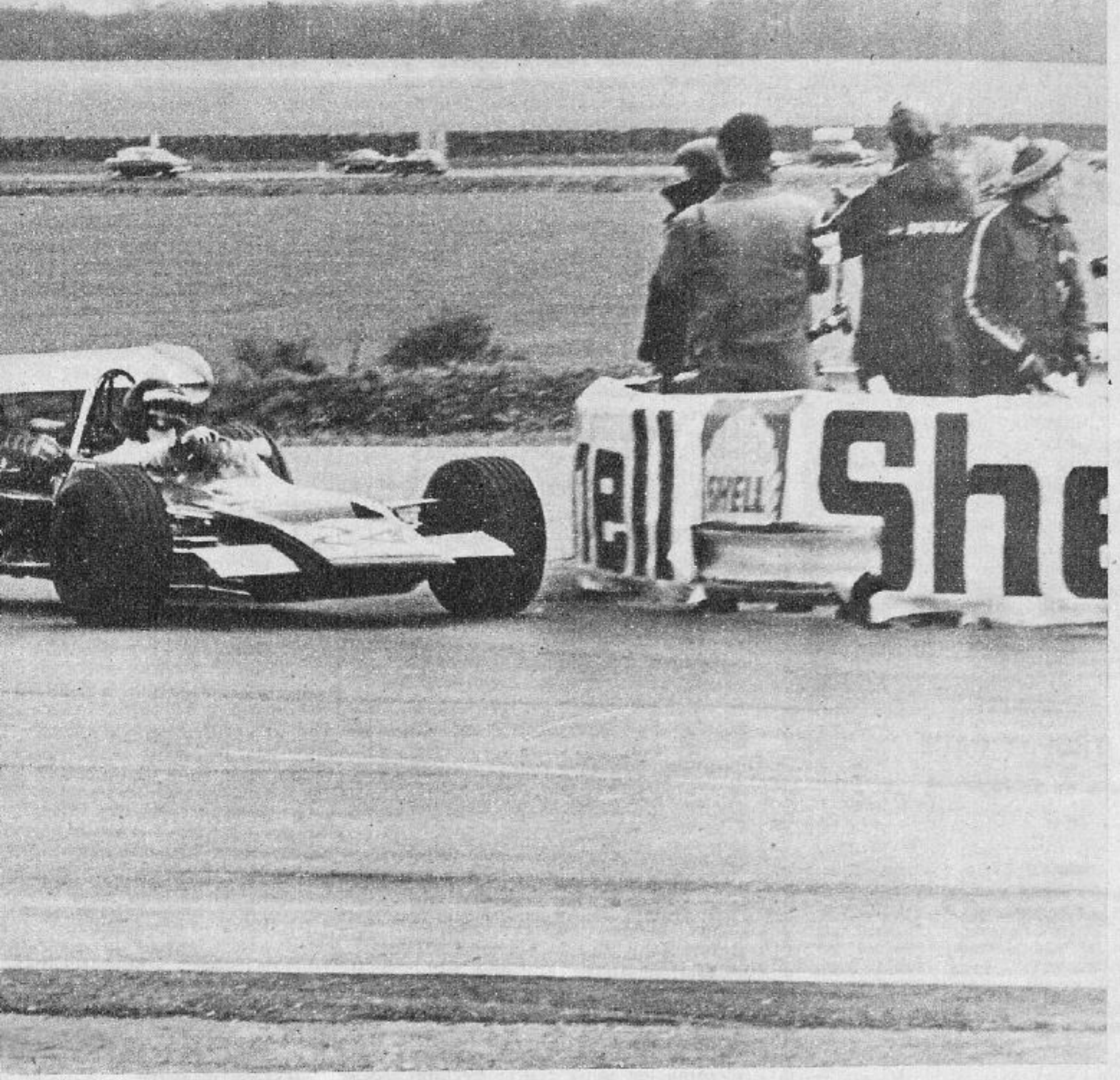
Caminando por todo el circuito y observando detenidamente a los autos en cada parte de la pista, el equipo argentino vio asombrado cómo Rindt lo revolcó a Stewart durante las 46 vueltas de la final en Thruxton. Ya que no se había podido correr, porque los autos no estaban listos, el lunes 30 Staffa, los pilotos y los mecánicos fueron dispuestos a ver de afuera ese medio que desde Hockenheim en adelante compartirán por todo el resto del año. Y tanto ellos como todos los que vimos la carrera de Thruxton obtuvimos una conclusión primaria y excluyente, amén del resto de cosas que hay para contar; esa verdad es que sin ninguna duda Rindt y Stewart están muy lejos delante del resto de sus rivales. Razón por la cual ambos terminaron con una vuelta de ventaja sobre todos sin que la carrera hubiera tenido un trámite irregular.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SOY YO"

Texto y fotos: GERMAN SOPENA (Enviado especial a Londres)







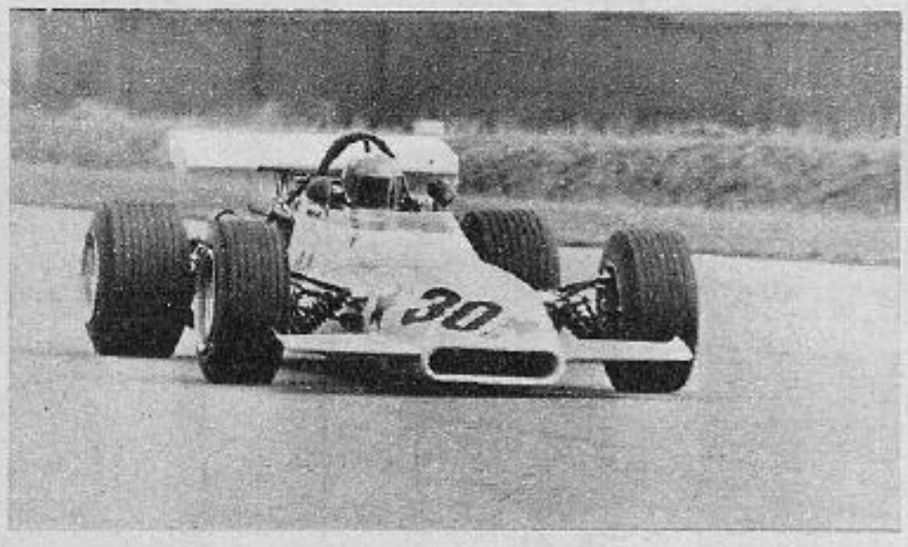
Pero más vale empezar por el principio y entonces corresponde señalar que en Inglaterra se le da muy poca importancia a las carreras de autos. Eso al menos se desprende de lo que se ve en los diarios donde apenas si pudimos leer el domingo, en un recuadrito escondido, que Jackie Stewart había ganado el sábado la clasificación de una carrera de Fórmula 2 que se disputaría el lunes en Thruxton. Viendo tan poco eco periodístico, pensando a la vez que el circuito está a 140 km de Londres y que el clima imperante era el más inapropiado para ver una carrera de autos, lo lógico era suponer una concurrencia bastante escasa a esta primera carrera por el trofeo europeo de Fórmula 2.

Eso parecía lo lógico. Pero para nosotros. En Inglaterra donde la carrera empieza a las 12 y 25 y no a las doce o a las doce y media, donde la gente circula por la izquierda y una libra vale veinte chelines y éstos a su vez doce peniques, lo lógico hubiera sido suponer cualquier cosa. En efecto, la primera serie de F. 2 empezaba a las 12 y 25 del lunes —día feriado por lo demás— y a las diez de la mañana el embotellamiento de tránsito era tal, frente al circuito, que la autopista de cuatro manos padecía un nudo infernal de casi cinco km de extensión. Peor que en la carrera más concurrida que hayamos visto en nuestro país, en cualquier lado. Claro que —típicamente inglés— el circuito tiene una sola entrada de apenas una mano de ida y otra de vuelta. Menos mal que —también típicamente inglés— la gente se lo tomó con una paciencia increíble porque si no todo el mundo hubiera llegado a la histeria colectiva. Pero el asunto es que en el circuito había fácilmente unas 30.000 personas.

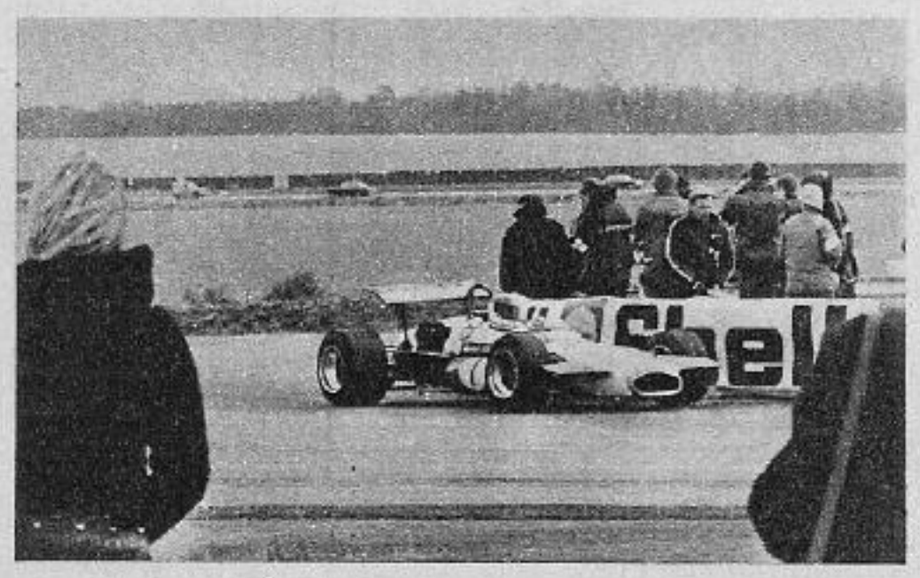
Bien: una vez que, junto a Rutemann, Caldarella y Staffa, pudimos tirar el auto por ahí y buscar un lugar por el circuito, ya la primera serie estaba por empezar. Producto de la clasificación del sábado anterior Jackie Stewart encabezaba la primera línea, flanqueado por el australiano Tim Schenken y por Derek Bell. Los tres sobre sendos Brabham BT 30/2, último modelo de la marca y similares a los que usará el equipo del ACA. Pero si bien compartían la primera línea, la jornada de clasificación había establecido una clara diferencia entre ellos. Stewart dio la mejor vuelta al circuito girando en 1m 13s 6/10, tiempo inferior en cuatro décimas al record de vuelta que poseía Rindt desde el año anterior. Bell (1m 15s 4/10) y Schenken (1m 15 6/10) estaban por lo tanto prácticamente a dos segundos de diferencia por vuelta. Lo cual es mucho decir.

Claro que en la serie también competían otros nombres fuertes que había que tener en cuenta. Se trataba de Siffert, Fittipaldi, Westbury, Regazzoni y Quester quienes, de mantenerse en el pelotón puntero disponían casi de idénticas posibilidades.

Pero la incógnita duró apenas 200 metros. Los 200 iniciales en los cuales Stewart se retrasó un poco y Schenken le ganó la largada. En medio del ruido infernal de motores que cambian a las 9.500 vueltas, Stewart en seguida se acercó al joven australiano —un piloto de acciones en alza— luego de dos curvas la punta perteneció definitivamente al campeón mundial. El dominio de Stewart fue tan amplio que destruyó toda posibilidad de lucha por el primer puesto. Si observamos que la serie era a veinte vueltas y que Stewart ganó por 23 sgundos de diferencia sobre el segundo, Schenken, el cálculo simple indica que



Jacky Ickx completa el team BMW con Dieter Quester, Rubert Hahne y Jo Siffert. Fue el más efectivo de los cuatro, y un espectáculo aparte.



El Campeón Mundial en su despacho. A pesar de ser un especialista en monopostos y de lucir con mucha propiedad su corona, debe resignarse cada vez que enfrenta a Rindt en F2.

EL HECHO REPROBABLE

En la profusa información de prensa que se provee en el circuito los periodistas retiran a cada rato las hojas donde aparecen tiempos, record de vuelta, clasificaciones, órdenes de largada, etc. En dos de esas hojas donde figuraban las respectivas clasificaciones de cada serie, se detallaba al final la lista de los corredores que no habían largado y la razón por la cual no lo habían hecho.

Donde decía Carlos Reutemann (primera serie) y donde figuraba B. Caldarella (segunda serie) se exponía la misma, idéntica razón. **No larga por tiempo insuficiente en las prácticas.** El error, absurdo e ilógico, fue advertido por Staffa a Graham White, administrador de Thruxton quien se comprometió a distribuir un comunicado de prensa rectificando el error. De todas maneras el mismo se cometió y tonto o no no tendría por qué haber existido.

W. D. & H. O. WILLS TROPHY RACE

Thruxton, Inglaterra - B.A.R.C. - Circuito de 3.769,600 m - 30/3/70

CLASIFICACION

PRIMERA SERIE:

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	1	Stewart, Jackie	Brabham BT 30|2-Cosworth	25m30s8	20
2º	3	Schenken, Tom	Brabham BT 30|2-Cosworth	25m54s	20
3º	7	Bell, Derek	Brabham BT 30|2-Cosworth	25m58s6	20
4º	5	Westbury, Peter	Brabham BT 30|2-Cosworth	26m 0s6	20
5º	23	Fittipaldi, Emerson ...	Lotus 69-Cosworth	26m 1s	20
6º	35	Regazzoni, Clay	Tecno 70-Cosworth	26m 6s2	20

RECORD DE VUELTA: para el nº 1, de Jackie Stewart (Brabham BT 30|2-Cosworth) en 1m15s2 a un promedio de 181,520 km|h.
PROMEDIO DEL GANADOR: 178,330 km|h.

SEGUNDA SERIE;

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	24	Rindt, Jochen	Lotus 69-Cosworth	25m20s6	26
2º	30	Ickx, Jacky	BMW	25m27s6	20
3º	10	Watson, John	Brabham BT 30|2-Cosworth	25m47s2	20
4º	2	Mazet, François	Brabham BT 30|2-Cosworth	26m 2s6	20
5º	6	Widdows, Robin	Brabham BT 30|2-Cosworth	26m 3s2	20
6º	34	Stommelen, Rolf	March 702-Cosworth	26m 6s8	20

RECORD DE VUELTA: para el 24 de Jochen Rindt (Lotus 69-Cosworth) en 1m14s8 a un promedio de 182,480 km|h.
1m14s a un promedio de 184,460 km|h.

FINAL;

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	24	Rindt, Jochen	Lotus 69-Cosworth	57m41s	46
2º	1	Stewart, Jackie	Brabham BT 30|2-Cosworth	57m53s4	46
3º	7	Bell, Derek	Brabham BT 30|2-Cosworth	57m43s6	45
4º	6	Widdows, Robin	Brabham BT 30|2-Cosworth	58m11s8	45
5º	47	Walker, Alistair	Brabham BT 23|C-Coswort	58m33s	45
6º	30	Ickx, Jacky	BMW	57m44s8	44

RECORD DE VUELTA: para el nº 24 de Jochen Rindt (Lotus 69-Cosworth) en 1m14s a un promedio de 184,460km|h.
PROMEDIO DEL GANADOR: 181,420 km|h.

Stewart obtuvo más de un segundo de ventaja en cada vuelta. Giró rítmicamente en los alrededores del minuto y quince segundos y no tuvo necesidad de apelar al tiempo de clasificación. Le bastó con hacer todas las vueltas lo mismo. Para Schenken, Westbury, Bell o Fittipaldi mantener un ritmo siempre similar equivalía a 1m 16s por vuelta y ese segundo de diferencia probablemente esté en la mano de Stewart aunque también su auto pueda ser un poquito más eficaz. (Cosa difícil en una categoría terriblemente pareja). Regazzoni realizó una tarea muy pareja sobre un Tecno que parece más rendidor que los anteriores modelos y Siffert, en cambio, no pareció muy cómodo sobre el BMW. El auto no doblaba como debería hacerlo y dos o tres veces salió por donde quiso con la consecuente pérdida de tiempo. Diferencias que se notan en seguida si se observa el andar veloz, controlado y siempre igual del Brabham de Stewart que parecía (valga la comparación una vez más) andar sobre rieles con una trayectoria perfectamente definida

Así como en la primera serie "tenía" que ganar Stewart, en la segunda "tenía" que ganar Rindt. Esta lógica suele darse mucho en las carreras de Fórmula 2, a pesar del ritmo sostenido de la competencia, los autos se rompen muy poco. Perseguido por Jackie Ickx (BMW) y por el promisorio irlandés John Watson sobre otro Brabham BT 30 Rindt picó en punta desde el principio para dominar la carrera con autoridad, de acuerdo a su reconocido título de "dueño de la Fórmula 2".

Sin embargo tuvo más oposición que Stewart en la serie anterior ya que este niño Ickx es de los qu no se asustan cuando el auto se cruza un poco y anda todo el día con el auto de acá para allá, pero siempre con el acelerador pisado a fondo y por lo tanto ni aun llamándose Rindt hay que descuidarse un instante. En consecuencia el ritmo de la serie fue superior y se anduvo más fuerte desde el principio al fin tras lo cual Rindt sólo pudo capitalizar a su favor siete segundos de ventaja sobre Ickx. Ambos, en su carrera por el primer puesto, dejaron bastante atrás a John Watson que con destacable seguridad conservó el liderazgo del pelotón integrado por él mismo, Mazet, Widdows, Stommelen y Gaydon. Watson se alcanzó a despegar sobre el final mientras los otros cuatro llegaron juntos com habían estado toda la carrera.

FINAL:
EL DUELO OBLIGADO

En este momento la rivalidad existente entre Rindt y Stewart se asemeja a la que en su época mantuvieron Fangio y Moss por ejemplo, y si bien Stewart es el campeón del mundo, Rindt es —reconocidamente— el as de la fórmula dos. Pero además Rindt conoce como nadie el circuito de Thruxton y es más difícil ganarle allí que en ninguna otra parte. Es fácil imaginar por lo tanto cuáles y cómo serían las ganas de ganar de cada uno de los dos. Prácticamente los demás quedaban de lado frente a esta lucha aparte.

El entusiasmado Reutemann —que miró cada serie con ojo crítico— se inclinaba a pensar que Stewart tenía más auto por el tiempo de clasificación y por el dominio de la serie que ganó. "Yo creo que Stewart tiene que matar de entrada" —afirmó en un momento. Caldarella, embutido en un anorak y pálido de frío, prefería ver qué iba a pasar. Junto a ellos dos nos ubicamos en la frenada al mixto más lento de todo el circuito para no perder ni un detalle de esa trenzada impresionante. La carrera quedó casi circunscripta a Rindt y Stewart como si el resto de los pilotos que estaban detrás —Ickx, Bell, Schenken, Siffert, Amon y Cía.— no pudiesen hacer absolutamente nada. Y la verdad es que no tuvieron nada que hacer ante los dos monstruos. Una superioridad innegable los separó desde la primera vuelta para acentuarse sin pausa en cada giro que transrrió.

Rindt, Ickx y Stewart en la primera línea de largada resulta prácticamente lo mismo que una carrera de Fórmula 1 pero la lucha estaba declarada entre Jochen y Jackie y como si todo el resto de los pilotos respetase inconscientemente ese duelo aparte, cuando la señal de largada liberó a treinta y tantos autos rugientes, Rindt y Stewart se fueron adelante colocando de inmediato una invisible barrera entre ellos y los demás.

Girando a lo largo del circuito durante la primera vuelta Rindt se ubicó primero y Stewart pegado a no más de diez metros de diferencia. Los autos llegan a la frenada casi juntos, bajan de quinta a segunda en cien metros y con el motor siempre girando cerca de las diez mil vueltas, recorren el mixto con las ruedas a punto de despegarse y se van a cumplir otra vuelta manteniendo exactamente esa pequeña diferencia de metros que ganó Rindt en la largada. Detrás un pelotón impresionante también hace lo suyo. Schenken, Bell, Ickx y Westbury nos demuestran cómo se anda en fórmula dos sin regalar ni un centímetro a la vez que se trata de ganar aunque sea un poquito de terreno.

Dos, tres, cuatro, pasan cinco vueltas y la diferencia entre Rindt y Stewart se mantiene casi igual aunque el resto se quedó atrás. Lo asombroso es que los dos andan rapidísimamente —1m14s8/10, 1m14s6/10...— exigiéndose a fondo todo el tiempo pero no cometen un solo error. Viéndose tan cerca uno de otro podrían entusiasmarse y tratar de ganar los metros imposibles pero no lo intentan nunca. Frenan en el mismo lugar, cambian de marcha y doblan exactamente en el mismo lugar que la vez anterior y que la vuelta próxima.

¿Pero es Rindt el que lo controla a Stewart o por el contrario el campeón prefiere viajar sin dejarlo escapar y guardando un poco de auto para el final? La duda sería casi imposible de dilucidar si la diferencia se mantuviese siempre igual por cuanto nadie puede saber exactamente si un auto anda un poco más que el otro. Pero luego de seis o siete vueltas se comenzó a apreciar que Jackie Stewart perdía inexorablemente unos

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

metros de terreno y cuando esa diferencia se repite vuelta a vuelta, entonces no cabe duda que Rindt está ganando la carrera a pesar de todos los esfuerzos de Stewart; es sensacional observar que el ritmo violento que los dos están empleando no decae ni una vuelta y por eso se estira la diferencia con los demás que a las diez vueltas de carrera ya estaban a, por lo menos, 500 metros de distancia de Jackie Stewart.

De todas maneras, ese pelotón en el cual se alternaba el tercer puesto era lo mismo una cosa seria. Westbury, Schenken, Watson, Widdows, Ickx y Siffert se perseguían sin tregua sin aflojar ni un metro y el espectáculo fue bárbaro durante muchas vueltas hasta que la cosa se desgranó un poco porque Ickx paró una vuelta, Siffert se detuvo con el motor listo, Watson lo mismo y Schenken perdió unos cuantos caballos por el camino.

La carrera es larga (46 vueltas, 174 km en total) y lo notable es que Rindt y Stewart mantuvieron ese ritmo durante todo el tiempo. De donde surge el record de vuelta conseguido en el giro número 24 cuando generalmente se produce en las primeras vultas. Lóegicamente, andando así empezaron a sacarle una vuelta a todos los rezagados, pero nadie esperaba que les descontaran una vuelta a todos, absolutamente todos. El último en sucumbir fue Derek Bell —que anduvo muy fuerte y bien— que ni siquiera pudo aguantar 100 metros a la cola de Rindt cuando éste lo pasó a la salida de una curva. Los que habían perdido una vuelta se abrían ante el paso de Rindt y Stewart como si fueran los bomberos en la calle y allá se iban el Lotus y el Brabham, inalcanzables.

Faltando unas dos o tres vultas a Rindt se le cayó la barra estabilizadora del tren trasero, pero fue como si no le importara en absoluto. Siguió a fondo, se mantuvo la diferencia ya grande entre su auto y el de Stewart y llegó a la bandera a cuadros haciendo ganar al debutante Lotus 69 después de vapulear —esa es la palabra— al propio campeón mundial.

ANALISIS Y ALGUNAS CONCLUSIONES

Después de ver esta primera carrera no cabe duda que la Fórmula 2 no será algo fácil para el equipo del ACA. Pero partiendo de la base de que los dos Brabham y los dos pilotos pueden alcanzar un nivel comparativo eficaz después de varias carreras surge como conclusión inmediata que lo más importante de todo ahora es el **acostumbramiento.** Al auto, a los rivales y a la manera de correr.

Por eso es una lástima que no se haya podido correr en Thruxton. Allí estuvieron todos los importantes y ni Reutemann ni Caldarella pueden saber realmente cómo andan hasta el día que se sienten sobre el auto, salgan a la pista y luego de hacer el tiempo, comparen cuanto les falta para igualar a Stewart, Rindt o quien fuese. El circuito de Thruxton —ya lo dijimos— era ideal por lo seguro. Allí se podía experimentar con los límites del auto sin temor a excesos peligrosos. De todas maneras el proceso se retardó y recién empezará en Hockenheim.

De lo visto en Thruxton y pensando que ésta es la categoría en la cual se desenvolverán Reutemann y Caldarella, el análisis inmediato extrae estos puntos:

• No es importante andar fuerte una vuelta sino toda la carrera. Thruxton eran nada menos que 46 vueltas, todas las cuales furon recorridas en los alrededores del record de vuelta. Quien pretendiera ganarle a Rindt tendría que haber girado no sólo más fuerte que él sino aguantar además el posible resto que aún guardase Jochen. Esto indica que evidentemente el estado físico y el acostumbramiento a tantas vueltas a fondo es una condición sine qua non para correr con aspiraciones.

• No se puede perder ni dos metros con respecto al auto puntero. Cuando el que va adelante se despegó resulta muy difícil volver a agarrarlo y se corre el riesgo de jugar con el límite más de la cuenta con el consiguiente desparramo que se puede producir. El propio campeón mundial le perdió la cola a Rindt y se aguantó estoicamente la "humillación" continuando la carrera al máximo de sus posibilidades pero sin frenar más cerca o intentar locuras.

• Es muy importante largar bien. También esto es cuestión de práctica y tanto Lole como Chiche Caldarella se preguntan constantemente cómo convendrá largar mejor. Si haciendo patinar mucho el embrague, si moviendo levemente el auto antes de que baje la bandera de largada, o pisando a fondo en el momento mismo de largar. Sólo la experiencia lo puede dictaminar.

• Stewart y Rindt son definitivamente los dos mejores. Puede ser que tengan los mejores autos pero siempre los mejores pilotos dispusieron del mejor auto, el mejor motor y las mejores gomas. Es mérito de ellos lograrlos. Por otro lado los autos de Rindt y Stewart doblan como ningunos y ello habla del trabajo desarrollado para poner el auto a punto.

En teoría, de andar bien, los argentinos se deberían entremezclar con el pelotón que en la carrera disputaba del tercer puesto para atrás y que era integrado por Schenken, Watson, Westbury, Widdows, Bell, Ickx y Siffert. O sea que salvo Ickx y Siffert todos eran pilotos con aspiración a graduarse en Fórmula 1. Es importante que Reutemann y Caldarella pudieran tomar el ritmo que ellos usaron para andar toda la carrera porque allí se aprenderán todos los recursos, trucos y triquiñuelas que se desarrollan en la lucha de pelotón. Allí es muy difícil pasarse, nadie le cede la cuerda a nadie y más importante que el radio ideal o el manejo pulido importa no perder jamás el lugar adquirido. Desde ya que no será fácil adaptarse y sólo hacen falta carreras.

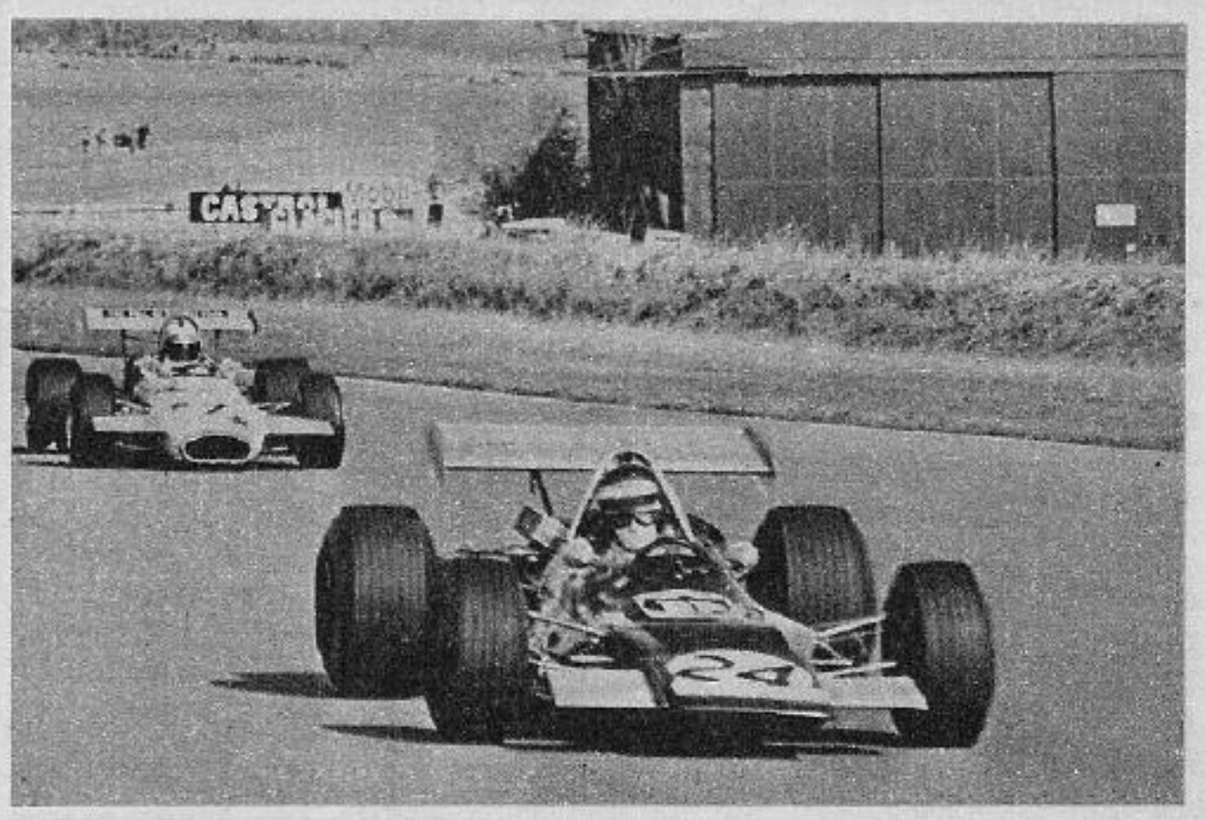
Thruxton sirvió de mucho. Claro que correr hubiera sido infinitamente más valioso pero como primera experiencia sirvió y tras el asombro provocado por Rindt y Stewart quedó la impresión de que no es tan, tan difícil el asunto. Ahora hace falta girar y girar en los autos y correr. Esa es la única realidad y a mitad de temporada recién se podrá comprobar cual es el estado real de cosas.

ASI VEO EUROPA

Después de Thruxton, un breve análisis de las principales figuras de la Fórmula 2. Detalles constructivos y los preparativos de Stewart antes de largar

Texto y fotos de
CARLOS ALBERTO REUTEMANN





. . . ¡Cómo maneja este Jochen! Palabra que es impresionante. Siguió andando toda la carrera "a la manija" cuando ya los tenía cocinados a todos. Acá Jackie Stewart trata de que no se le vaya. (Se le fue.)

Y ya tuvimos la oportunidad de ver en acción a los equipos de Fórmula 2 que van a ser nuestros rivales en el corriente año; todo esto para ver cómo se desenvuelven tanto en el aspecto conductivo como así también su desempeño organizativo.

Se corrió la primera carrera, como todos saben, en Thruxton, un circuito que está ubicado a 100 millas de Londres y al cual se llega atravesando toda la serpenteante campiña inglesa por carreteras magníficas. Thruxton fue en épocas anteriores un aeródromo y tiene en la parte media las pistas de aterrizaje que a uno lo hacen imaginar aviones cazas despegando en plena guerra; además, en un rincón, se organizan cursos para manejar sobre hielo.

La lista de inscriptos mostraba a mucha gente, pero no toda estuvo en la clasifica ya que al igual que nosotros no tienen los coches listos; tal el caso de nuestro conocido Andrea de Adamich al cual no le entregaron su Brabham BT/30/2 con el cual va a correr toda la temporada representando a una escudería italiana que comanda Gianfranco Bielli.

La clasificación la ganó Jackie Stewart aventajando a Jochen **King** Rindt por algo así como 8 décimas de segundo, cosa comprensible en el austríaco ya que el Lotus 69 lo trajo a la pista el sábado a las 10 de la matina y apenas lo pudo poner a punto.

Después de las dos vedettes como son Rindt y Stewart se clasificaron Ickx (que está respaldado por una poderosa organización que tiene BMW), Schenken, que tiene apoyo oficial de OLD JACK con la presencia de Ron Tauranac para asesorarlo al australiano en la puesta a punto de su BT/30 y muchísima gente que al fin y al cabo van a ser nuestros rivales. Luego de ver la carrera, un análisis de todos ellos es bastante importante.

Jochen Rindt

Indudablemente que su apodo de Rey de la F2 está muy bien aplicado a su persona y para esto lo veo basarse en lo si-

→

guiente; 1) Dispone en estos momentos de la última creación de Colin Chapman, el Lotus 69, en el que se ve han buscado un índice de penetración muy pequeño ya que es una cuña perfecta, aparte de unos detalles de terminación de suspensión impecables. 2) Es indudable que su motor debe tener algo diferente de los demás ya que el tubo de salida de escapes es totalmente distinto de los otros; aparte, el propio Keith Duckworth estuvo en Thruxton observando su motor. 3) Tiene un equipo formado muy grande con gente muy experta en este tipo de competencias, como lo es Roy Winkelmann, cosa que comprobé personalmente al hacerle una visita. 4) Y por último, las condiciones demostradas como piloto por Rindt, que en esta carrera fueron increíbles, dejando en la mente de todo el mundo que la única forma aparente de ganarle sería correrle una vuelta, los dos a pie. Es un hombre que corre contra sí mismo y el hecho lo demuestra que en esta carrera le sacó al tercero un circuito y nunca bajó del minuto quince para la vuelta sin tener necesidad de hacerlo.

J. Stewart

Yo no tendría por qué poner el nombre del campeón del mundo en lo que estimo es un análisis, pero observándolo creo que no ha llegado a lo que es por pura casualidad.

Es un hombre muy estudioso de todas las cosas y detalles que giran alrededor suyo; muchos se preguntan por qué corre en F2 teniendo en cuenta que le pueden ganar; pero le gusta mucho el automovilismo como él mismo lo dijera. A diferencia de Rindt, parece ser más sereno pero se prepara para las carreras sin dejar un detalle al azar; por ejemplo lo observé acomodarse en el F2 y estuvo media hora acomodando la pedalera y la posición de manejo a su gusto para ser más preciso en todos los movimientos. Una cosa que me llamó la atención fue que siempre lleva con cinta adhesiva una llave con la medida de los bulones del volante para poder sacarlo en caso de accidente, cosa que le sucedió en una ocasión en el cual estuvo empapado con nafta durante 20 minutos y el volante le impidió la salida.

El F2 se lo atienden los mecánicos que trabajan en Brabham y puede haber tenido una pérdida de potencia sobre el final de la carrera por los restos de aceite en el depósito de la caja.

Derek Bell

Fue el tercero clasificado y la gente que está en este metier no lo podrá olvidar ya que integró el equipo oficial Ferrari de hace dos años. Al comienzo anduvo en el segundo pelotón pero. luego se desprendió con facilidad para mantener su tercer puesto; cuando le avisaron que se la acercaba Ickx empezó a apurar y anduvo muy cruzado y bien. Cuenta con un equipo fuerte ya que también corre en F1 con un BT26.

Jacky Ickx

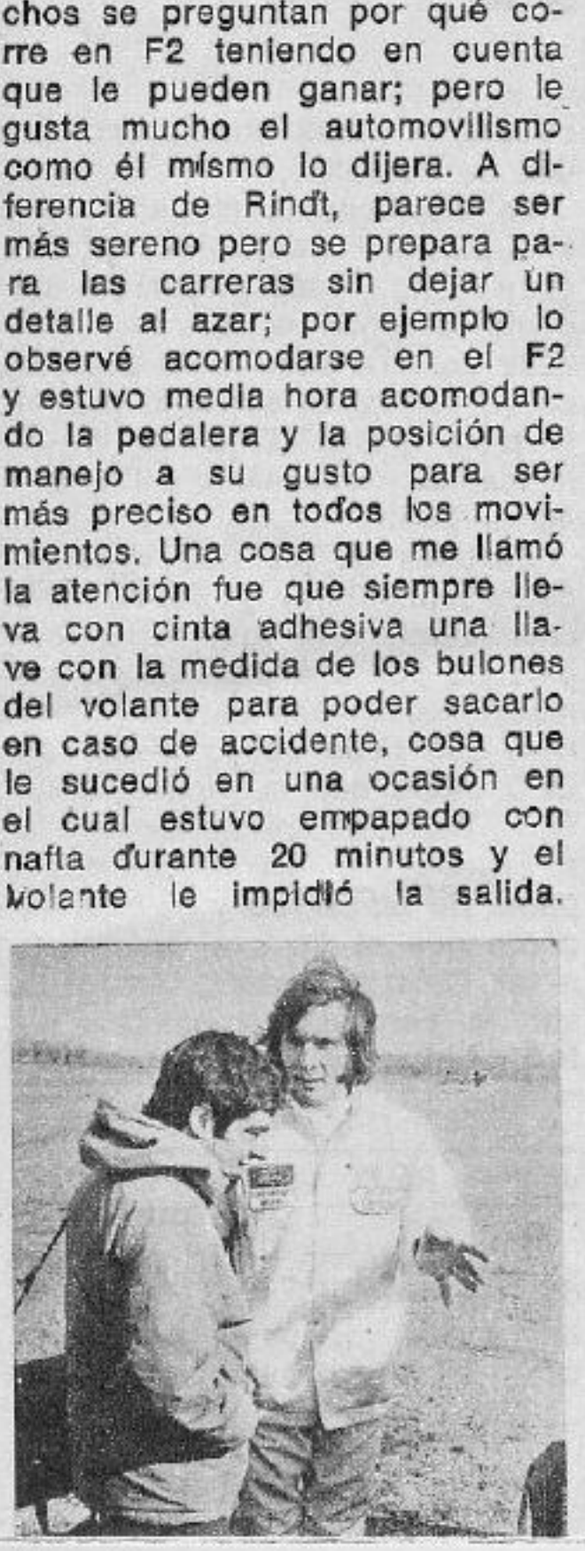
Además de sus condiciones de vehemente volante cuenta con un despliegue de fuerzas de la BMW muy grande y al parecer este año le va a dar sus frutos ya que los motores suenan mucho. Son compañeros de equipo Sifert (que corrió en la intermedia con el 917 de Piper y anduvo más en tres ruedas que en cuatro ya que Redman lo traía a mal traer con un Chevro), Quester y Hahne. En lo que respecta a Ickx anda muy fuerte y tiene que ser el único piloto que le puede disputar el liderazgo a Rindt o Stewart.

Schenken y Mazet

Integran el equipo semioficial Brabham apoyado por una empresa de neumáticos y petróleo; al primero se lo pronostica como fuera de serie y en esta carrera tuvo algún problema, igual que Mazet.

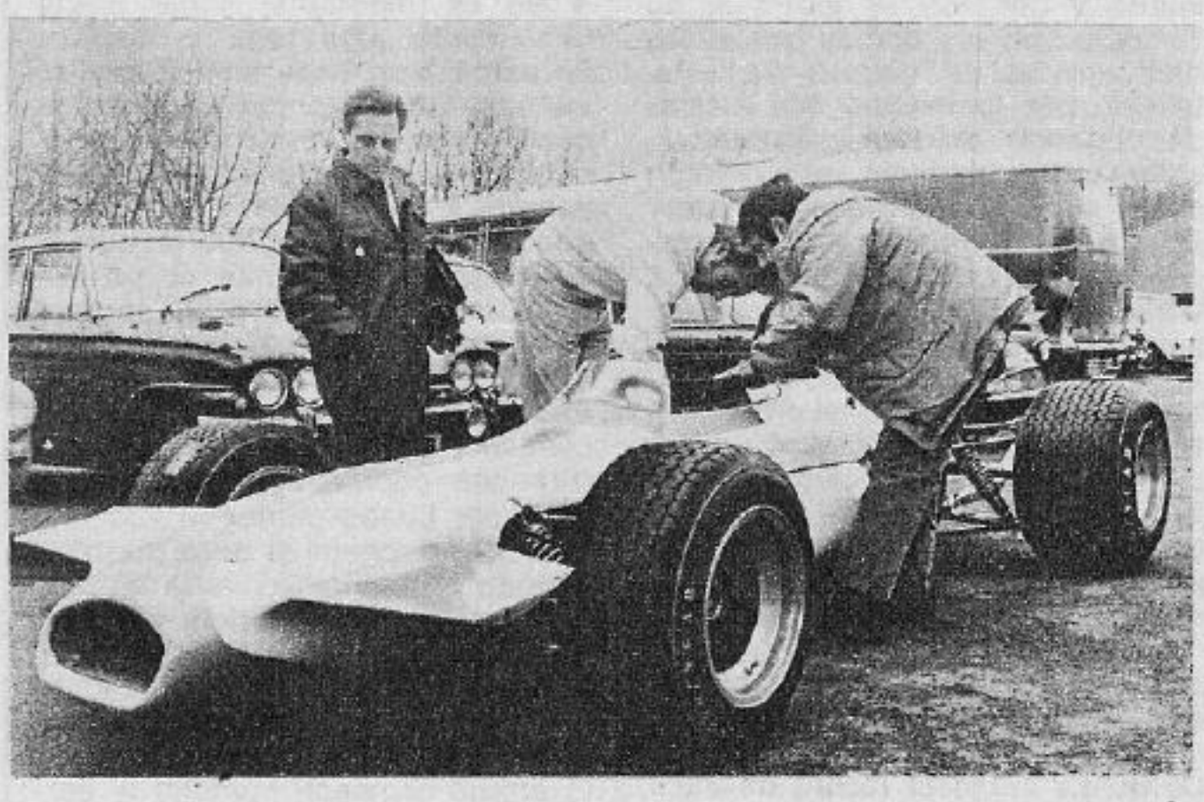
Los demás

Fittipaldi, Wissel, Stomelenn, Westbury, Widows, Gaydon, Watson, Regazzoni andan muy rápido y creo que éste debe ser nuestro punto de mira futuro ya que son jóvenes y andan en el segundo pelotón contando además con apoyo de fuertes equipos particulares que los quieren llevar a la fama. Creo que nuestra misión debe durar mucho tiempo y proseguir con valores que se vayan agregando ya que en Europa nuestro gran fantasma se llama EXPERIENCIA.



El grandote Caldarella hace como que está "falando" con Emerson Fittipaldi, mientras éste en realidad le hace señas para que se "las tome". Fittipaldi corrió en F2 por primera vez en Thruxton y anduvo bien.

¡AHORA



"Ya que no tenemos los autos podríamos entrenarnos dando vueltas por Hyde Park a la noche con este coche", reflexionaba Reutemann el miércoles pasado mientras hacía derrapar a un Ford Cortina alquilado sobre la calle mojada de un Londres que desconociendo a la primavera insiste con lluvia y nieve. Ese Cortina, pobre, se debe haber aprendido de memoria lo que significa punta y taco, patinar sobre lo mojado, zapateo de las ruedas traseras y esas cosas por el estilo que sirvieron a manera de desahogo por tanto esperar. Pero era lógico. Días y días esperando que se terminen los autos para poder empezar realmente a trabajar provoca un desaliento difícil de combatir. Es terrible ir a Brabham diariamente para enterarse que los autos no estarán listos mañana sino pasado por la tarde y luego al día siguiente al mediodía.

Se suponía que el día siguiente a la carrera de Thruxton —martes— los autos estarían por fin terminados. Ya en la carrera uno de los mecánicos de Brabham arriesgó que era difícil que los pudieran retirar el martes y en efecto, el martes 31, se **aseguró** que los autos iban a estar para el jueves. Finalmente hubo otro cambio más y quedó en que por fin estarían listos el viernes a las cuatro de la tarde.

Por eso nadie podía creer realmente, el viernes a las nueve de la noche, que todos pudieran ir a comer dejando en la puerta del hotel al flamante camión cargado con los dos autos, las 36 llantas, cuatro motores Cosworth y todo el stock de repuestos. Por fin todo preparado para que el equipo comience a funcionar, cosa que parecía dilatarse cada vez más.

A los autos les faltan cosas todavía, los mecánicos no saben aún cómo se ponen en marcha los motores, hay que conectar algunos instrumentos del tablero, soportes del caño de escape, etc., pero por lo menos ahora ya se tienen todos los elementos juntos; el sábado —CORSA junto a ellos— nos embarcamos todos en el ferry boat en Dover para cruzar a Calais en Francia y de allí seguir rumbo a Bélgica y Alemania y poder ya estar probando el mismo martes en Hockeiheim. Tenía que ser la tercera carrera del equipo en el esquema previsto y sin embargo parece increíble poder correr la prime- el mismo martes en Hockenheim.

La semana que pasó fue indudablemente la más fructífera de todas porque después de días y días de llamar por teléfono, arreglar papeles, ir y volver de la embajada a cada rato, se comenzaron a recoger todas las cosas que se habían encargado y pagado tiempo antes.

El **martes**, propiamente, fue un día perdido porque se suponía que los autos estarían listos y había que terminar todo el asunto con Brabham. Luego se demoró más de lo ya atrasado y por lo tanto lo único que se pudo realizar fue la compra de 100 bujías Autolite (unos treinta mil pesos viejos el total), además de los trámites legales-administrativos que continúan engrosando el portafolios de Staffa.

El día miércoles, en la rural Fiat 124, una recorrida por varios lados permitió ir a buscar el aceite para toda la temporada, la alineadora Dunlop de dirección y el nivel para medir la inclinación de los alerones. Todo se llevó al hotel, donde Stäffa había alquilado una pieza más, exclusivamente para ir guardando los repuestos, que no podían ubicarse en ningún lado hasta tanto no se entregara el camión que de ahora en adelante es la casa rodante donde se lleva todo. El camión, ya terminado, se estaba pintando para

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SI!

Despues de tantos días se pudieron retirar por fin los dos Brabham F. 2 y de inmediato el equipo del ACA partió hacia Alemania para comenzar a entrenarse en el circuito de Hockenheim donde el próximo domingo se concretará el postergado debut

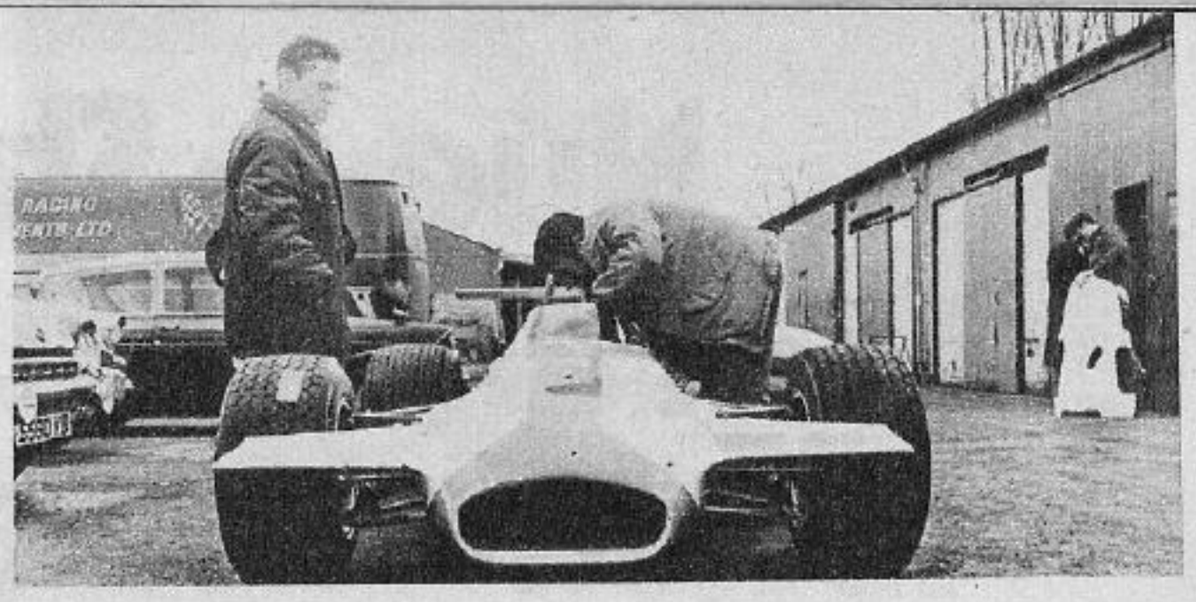


Staffa, Reutemann y Caldarella y sus primeros contactos con los flamantes F2 adquiridos.

Staffa pasa delante del sensacional camión del Equipo Argentino.

Caldarella: "Lole, ¿dónde estás?"

Reutemann se prueba el BT 30|2, ya comienza el aprendizaje.





que recién se retirase del taller donde lo reconstruyeron el mismo día que los Brabham estuviesen listos. O sea el viernes pasado.

Durante el **jueves** los mecánicos Quaglia y Pilotto siguieron recolectando repuestos varios y Reutemann y Caldarella se dedicaron a buscar los flamantes cascos integrales que habían llegado ese día de Estados Unidos (habían sido encargados tiempo atrás). El distribuidor local es la organización Roy Winkelman, la misma que patrocinaba antes a Rindt en F2 y que se dedica a todo tipo de negocios relacionados con el automovilismo deportivo.

Y finalmente llegó el ansiado **viernes** que todos esperaban pero sin que nadie tuviese la real seguridad de ir a buscar los autos y que realmente se pudieran retirar. El programa era el siguiente: ir a buscar el camión a las doce del mediodía y de allí dirigirse directamente a Brabham donde teóricamente a las cuatro de la tarde los dos autos se podrían cargar en el camión.

En vez de buscar el camión al mediodía se fue un poco más tarde porque Caldarella y Reutemann tenían que buscar mamelucos, ropa interior antiflama y guantes para completar sus equipos pero a las cuatro de la tarde en punto todo el mundo estaba en la puerta de Brabham para el momento crucial.

Allí estaban Staffa, el mecánico Quaglia y los dos pilotos acompañados también por el Dr. Von der Becke, de la embajada argentina, dedicado oficialmente a realizar junto a Staffa todas las operaciones necesarias. Y junto a ellos el camión casa que es algo extraordinario. Sobre un chasis de ómnibus grande, una carrocería totalmente rectangular sirve para llevar cuatro autos con todos sus repuestos y sobra lugar todavía para una cabina equipada con calefacción, dos asientos de avión y una cama (además del asiento del conductor) en la cual pueden viajar tranquilos siete u ocho personas. Con decir que Staffa estaba más contento casi con el camión que con los autos... Seguramente en carreras de camiones ganaría fácil.

Y era cierto nomás. Los autos estaban listos o por lo menos casi, casi. Apenas faltaban unos 45 minutos de trabajo en el de Caldarella para terminar de acomodar la pedalera pero, mientras, de las puertas del garaje salió rodando por primera vez el auto de Carlos Reutemann. Pintado de blanco con una raya amarilla, impecable, dotado de ese esplendor que tiene un auto de carrera nuevo, nadie pudo dejar de emocionarse un poco. Lole se subió, se quitó la campera a pesar del frío reinante, y se dedicó a tomar conciencia de los pedales, el volante, el tablero, cinturón de seguridad y todos los elementos que lo rodean.

Todos mirándolo y compartiendo con él ese inefable momento. En cambio, los ingleses, absolutamente indiferentes a la importancia que el auto puede tener para un piloto o para un equipo no lo tomaron más que como la entrega de un objeto por el cual recibieron una estipulada cantidad de dinero. Vender autos es un negocio y el trámite es para ellos similar al de vender pan, si en vez de ser constructores fuesen panaderos.

Mientras los demás mecánicos terminaban los detalles del auto de Caldarella, uno de ellos comenzó a explicar los detalles generales del auto como ponerlo en marcha, ajustar el cinturón de seguridad, regular el alerón y los deflectores delanteros, medición de los instrumentos, etc. Por supuesto, todos queríamos oír el motor Cosworth en marcha pero el mecánico se limitó a explicar cómo ponerlo en marcha y se excusó tranquilamente de hacerlo porque "lleva mucho tiempo calentarlo y el proceso es complicado. Hay que mantener el acelerador pisado hasta la mitad cuando se aprieta el botón de arranque, al mismo tiempo que inyectar nafta con una 'aceitera' en las bocas laterales y reptir varias veces la operación porque se para por el frío. Todo eso lleva como media hora". Y bueno...

En el camión se comenzaron a acumular las llantas, los repuestos y los dos motores Cosworth sueltos (faltaban otros dos que se fueron a buscar el sábado a la mañana) y entretanto Staffa junto al Dr. Von der Becke se fueron a la oficina del administrador para terminar la operación económica. En el lapso sacaron al patio el coche de Caldarella y a las siete de la tarde por fin se pudieron cerrar las puertas del camión con todas las cosas adentro.

Claro que a los dos coches les faltan bastantes cosas todavía para estar totalmente listos. No están absolutamente alineadas las direcciones, faltan fijarse los alerones, conectar en el auto de Caldarella el marcador de temperatura y el de presión de aceite, instalar definitivamente el sistema contra incendio y detalles por el estilo. Todo eso lo realizarán ya los dos mecánicos en Alemania donde en escasos dos o tres días tendrán que tomarle la mano a los autos para conocerlos más o menos antes de la primera carrera, el domingo en Hockenheim; el lunes mismo, ya en Alemania, se puede empezar a trabajar sobre los impecables Brabham y los pilotos tienen que tratar de dar la mayor cantidad de vueltas posibles, no sólo por el hecho de acostumbrarse al coche sino para ir asentando las gomas, las pastillas de frenos y poner a punto las suspensiones para tratar que el auto doble como debe hacerlo, como lo hacen por ejemplo los autos de Rindt o Stewart y que, sin duda, no se logrará el primer día que salgan a girar.

Con los elementos en la mano recién ahora el equipo comenzará a trabajar en su función específica y en el difícil momento de empezar la responsabilidad máxima no recae sobre los pilotos sino sobre el director y los mecánicos que deben colocar en la pista dos coches que estén en igualdad de condiciones a los rivales. Staffa está más entusiasmado que nunca y los dos pilotos, prudentemente, prefieren esperar los primeros resultados antes de arriesgar cualquier opinión, pero la gran responsabilidad que ambos trasuntan inconscientemente es el mejor argumento para tener confianza en el éxito. Que no significa ganar carreras ni mucho menos sino aprender simplemente lo que la comparación diaria puede enseñar. Lo cual es muchísimo.

ENTRE SEMANA

El jueves a la tarde, Reutemann y Caldarella fueron a buscar a Slough, en las afueras de Londres, los dos cascos Bell integrales. Ambos eran totalmente blancos, pero allí mismo Lole compró pintura en spray y a la noche del mismo jueves su casco ya era negro brillante como el casco viejo que también trajo a Europa. Caldarella en cambio, lo dejará blanco aunque piensa ponerle el nombre o una marca identificatoria.

Opinión unánime de todo el equipo del ACA: "Lo más lindo que tienen las inglesas son las piernas. Por algo inventaron la minifalda en Inglaterra. El "rating" se las mujeres inglsas. El "rating" se viene abajo en el aspecto caras. Allí no hay tanta calidad.

Nuevo Shell Super: el único que protege totalmente entre cambio y cambio de aceite.

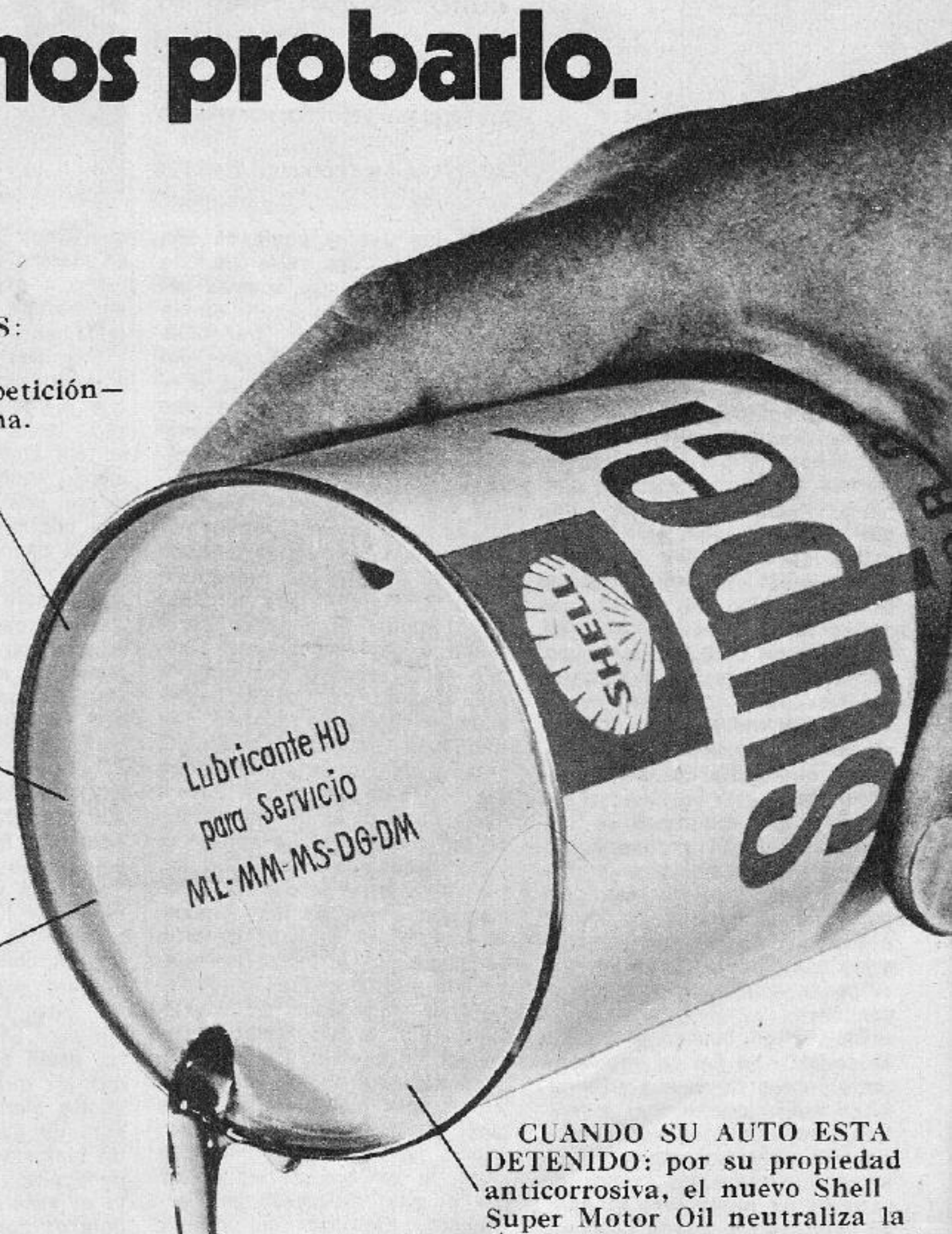
Podemos probarlo.



PROTECCION BAJO CONDICIONES EXTREMAS: probado por José Migliore —del Equipo Shell de Competición— en la Vuelta de la Manzana.

PROTECCION DESDE EL ARRANQUE: el nuevo Shell Super Motor Oil fluye rápidamente evitando la fricción inicial. Y gracias al polímero irrompible, es el único que no pierde su cuerpo, asegurando protección total entre cambio y cambio de aceite.

EN MARCHA EXIGIDA: piques, subidas, marcha discontinua. Cuando el árbol de levas y los botadores sufren más fricción, más protege el nuevo Shell Super Motor Oil. Por su propiedad antidesgaste, asegura la lubricación necesaria para momentos críticos.



CUANDO SU AUTO ESTA DETENIDO: por su propiedad anticorrosiva, el nuevo Shell Super Motor Oil neutraliza la acción del agua condensada y los ácidos. Para que usted y su auto duerman tranquilos.

Un solo aceite para toda clase de motores nafteros.

Nuevo Shell Super Motor Oil
El protector

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Un Shelton?
Lo estaba esperando, gracias.



Valoran los hallazgos felices.
Saben que una cinta y un papel sofisticado
aumentan el placer de una compra.
Conocen dónde descubrir el Burdeos
de la cosecha justa...
Fuman Shelton.
Shelton: tabaco de gran "bouquet"
Aroma y sabor de feliz sabiduría.

Shelton, para entendidos.

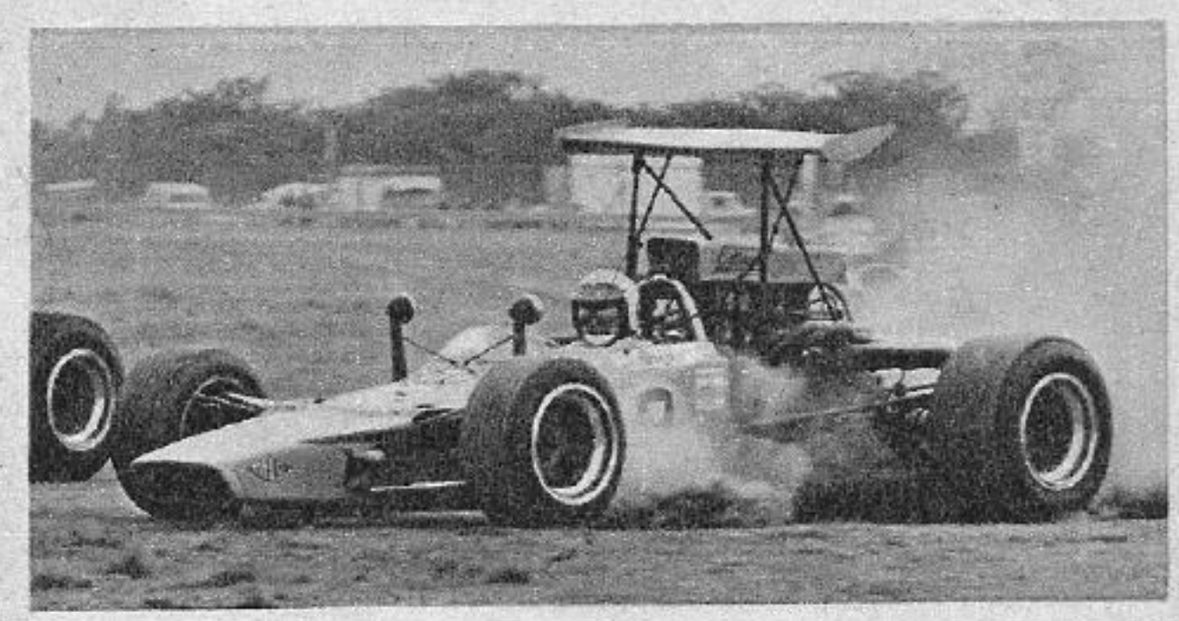
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Gerardo Albizu

EL INGENIOSO INGENIERO PICHI

A tres años de su debut en Fórmula Uno, el equipo del ingeniero Gerardo Albizu consiguió su primer triunfo. Cómo empezó, qué hace y qué proyecta para el futuro. Planes de debut en Sport-Prototipos

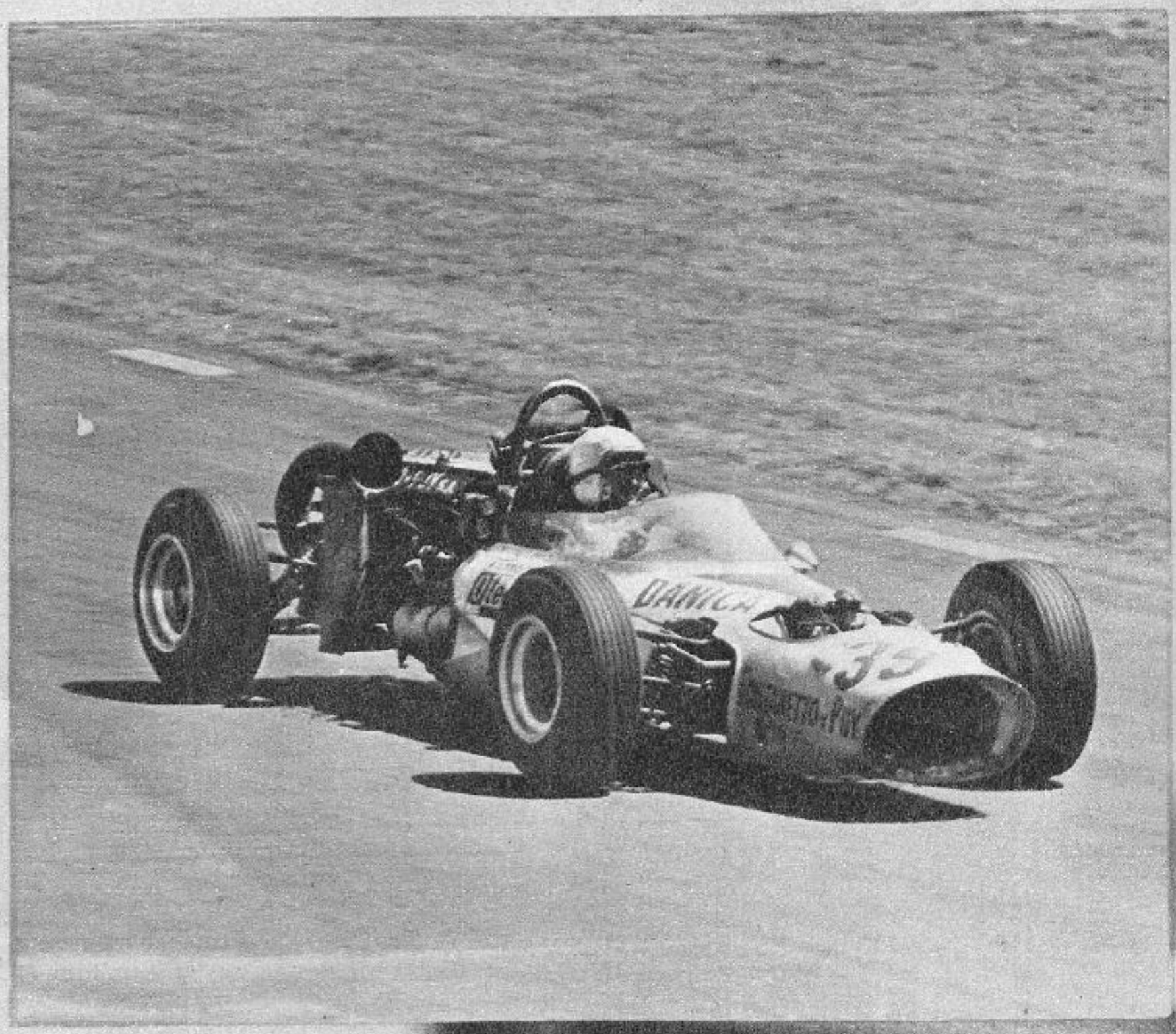
Por HECTOR L. BERGANDI



A bordo del Dodge GT color tabaco la charla refrescante hace olvidar el calor de la siesta porteña. Mientras buscamos un carrito con sombra en la Costanera, Gerardo Albizu, el ingeniero Pichi, festeja con recuerdos su éxito en la carrera de F. 1 del Autódromo. El sábado siguiente sería el día del festejo grande, allá en el Club de Planeadores de Rafaela, donde la vaquillona que iban a asar en honor del equipo seguramente sería escasa para la euforia masticatoria que desata este tipo de satisfacciones. Pero ahora, con mucho por hacer durante la tarde y ocupada la boca por una catarata de anécdotas, unas mollejitas y un poco de vino rosado parecían demasiado.

"...¿Te acordás?... Si a la vista de todos éramos "¡los pobrecitos"!... Más de uno se debe haber reído cuando aparecimos por primera vez con el auto. El aparato estaba en la categoría de "Batata" porque todo el mundo decía que no viraba nada. Hasta el mismo Ríos nos decía eso antes de vendérnoslo —¡qué gran tipo este Armando Ríos!—. Sin embargo, estábamos engolosinados y ter-

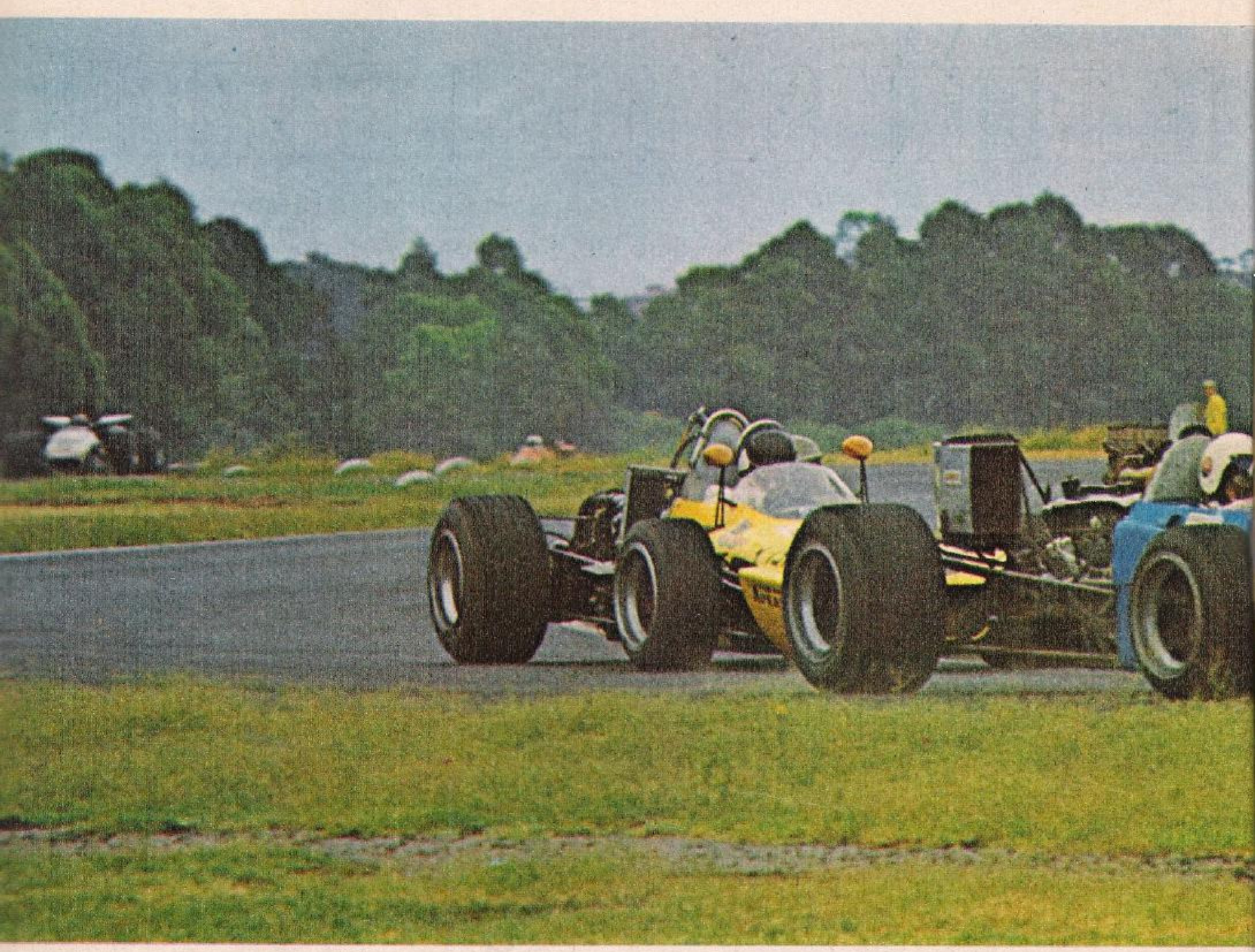
→



Omar Mura Cuvertino fue el encargado de domar la cuña de Avante. La máquina era muy indócil y hubo que trabajar mucho en suspensiones. Ahora es una de las que mejor doblan y se tienen en la categoría.

Así comenzó todo. Con un auto desahuciado, el ex-Ríos, un motor imposible, el Valiant, y un piloto que nunca había corrido antes en "autos de verdad", Víctor Nescier. Resultado: ¡¡¡Una aplanadora!!!...

EL INGENIOSO INGENIERO PICHI







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







...y por fin el triunfo. En una carrera muy peleada, Cuvertino se adelanta a Bordeu para ganar la primera carrera del equipo Albizu.

Omar Mura Cuvertino con la flamante cuña de Avante. Todavía no había comenzado a quitarle las mañas.

El primer auto en su estado inicial con Salatino al volante.

La nueva carrocería del "Viejito" fue un hallazgo de funcionalidad y belleza. Aquí con Salatino en Rafaela.

minamos comprándoselo en 300.000 pesos. Mirá, contarte las piruetas que tuvimos que hacer para que ese auto ande llevaría una semana... Nos hizo volver locos pero al final terminó funcionando por lo menos cuanto nosotros queríamos. Pero no sabíamos qué íbamos a poder hacer cuando nos enfrentáramos a todos los tipos importantes. Para colmo nosotros —una manga de embalados— queríamos entrar no más a las 500 Millas sin haber corrido nunca una carrera. Bueno, vos te acordarás lo que fue eso. No pegamos un ojo en toda la semana previa. El auto tenía agrandada la trompa pero sin ninguna terminación y se veían todas las imperfecciones; le habíamos abierto una toma tipo Broadley —...¡jah!, si nos agarra Broadley nos mata— y le pusimos la bomba de freno a la salida. Le fabricamos un conducto (un cacho de manguera con un embudo) para refrigerar la caja, un radiador de aceite que iba parado a la derecha sosteniendo la manguera y una tapa de motor que creo que la hicieron a mordiscones los muchachos a último momento, porque yo no me acuerdo de haberla visto hasta que estábamos ne la pista. Para colmo el auto no estaba ni pintado y el piloto era un tipo que nosotros sí sabíamos que podía llegar a andar pero cuando alguien te venía a preguntar quién era Nescier y le decíamos que hasta ahora sólo había corrido en karting te entraban a mirar, saludaban y se iban hablando bajito. Mirá qué panorama."

Paréntesis para tomar un sorbito de vino, comprobar que hace falta más hielo, pedirlo y encargar un par de ensaladas de fruta.

"Sin embargo te aseguro que hasta nosotros mismos nos asombramos cuando Víctor hizo el segundo mejor tiempo. No es que no le tuviéramos fe, pero es que nos dejó con la boca abierta. Pensá que ninguno de nosotros tenía una experiencia previa, habíamos preparado un auto a medio terminar y él había sido capaz de llevarlo delante de toda la Mecánica Nacional —porque el Cooper no lo vamos a contar...— en su primera presentación. Era como para enloquecerse. Por eso también es lógico que se nos haya creado una obligación de ganar. No te niego que en los últimos tiempos ya era cuestión de ganar de una vez, sí o sí, pero al principio queríamos comernos los chicos crudos cuando todavía había mucho por hacer..."

La clasificación de Víctor Nescier en el atardecer de aquella tarde de septiembre de 1967 fue un espectáculo impresionante. El auto plateado —**por la chapa pelada**— con un número 39 negro pintado de apuro sobre un círculo amarillo salió a clasificar cuando todas las posiciones en el starting grid eran ya cosa decidida y llegaba la hora del cierre del circuito. Fue entonces cuando el "gringo" salió a demostrar todo lo que él sabía hacer sobre un auto de carrera. Y vaya si sabía... Exigido a fondo sobre las largas rectas el

→



Valiant parecía pronto a estallar en cualquier momento, brindándose entero como si en vez de pistones tuviera un corazón. Los segundos sumaban muy rápido en esos tramos de rectilíneo pero empezaban a alargarse y a parecer menos cuando Nescier se zambullía en las curvas como una bomba. Allí se notaba de dónde salió aquel segundo puesto de antología. Nescier fue el primer hombre que transitó Rafaela como lo que es, un "speedway" de alta velocidad. El fue el primero en encontrar una huella en el peralte, una trayectoria "derecha" para salir disparado hacia la otra recta. Si Víctor Nescier no se hubiera retirado, el perfeccionamiento de esa técnica podría haberlo hecho un gran especialista en Rafaela.

En la carrera debió abandonar en la vuelta 85 después de una serie de inconvenientes con la caja que le restó toda chance.

"Cuando el 'gringo' decidió no correr más, tuvimos que salir a la búsqueda de otro piloto. El puesto fue para Juan Carlos Salatino. Vos sabés que a mí siempre me gusto la gente joven y Juanca era un muchacho que prometía mucho. El se adaptó pronto al auto, lástima que cuando creíamos tenerlo más o menos presentable, ustedes nos cayeron con un palo que me decidió hacerlo todo a nuevo. Fue en el Apertura del '68, ¿te acordás? Decía en CORSA: '...el desprolijo auto del ingeniero Albizu...' ¡Qué desgraciados..."

Sin embargo, el ingeniero **Pichi** no podrá decir que la muestra no fue crítica constructiva. Cuando presentó su auto "pasado en limpio", con una trompa aguzada, líneas fluidísimas, parabrisas a la Lotus, espejitos elevados y una brillante pintura turquesa **"el desprolijo auto del ingeniero Albizu"** pasó a ser el aparato más lindo de la categoría. Intacto, flamante y listo para largar con el antecedente de haber comandado las últimas "500" en manos de Salatino mientras no tuvo inconvenientes, ese aparato está en Rafaela esperando que alguien se interese por él.

"Me va a resultar difícil desprenderme del "viejito". Imaginate que ese auto es un poco la imagen de lo que yo hice en automovilismo. Pero no puedo mantenerlo más. Tengo que dedicarme a una sola máquina y lógicamente ésta debe ser la más nueva, la cuña que ganó el otro día."

ALBIZU 70

—¿Estás contento con Cuvertino?

"Eeeh... ¡Imaginate! No sólo porque haya ganado la primera carrera para mi equipo sino porque es un tipo sensacional. Mirá, no hablemos de F1 porque vos sabés que para mí el Coco es una cosa seria. Pero en el caso que se le presentara la oportunidad de correr en una categoría popular, él, que para la mayoría de la gente es casi un desconocido, sería un 'boom'. Lo que pasa es que Coco no tiene pasta para ídolo pero es capaz de colocarse en los primeros planos a fuerza de resultados. Además con Cuvertino se vino a mi equipo Víctor Boscarol y ése es otro tipo que vale oro."

—¿Qué cargo tiene Boscarol en tu equipo?

"El 'Flaco' es el preparador y algo así como el jefe de mecánicos. Sabe mucho; ¿viste cómo anda ese motor?; y es el mismo desde hace cinco o seis carreras ni sé, sólo él se debe acordar."

...¿Y Pocho Sara?

"Pocho viene a ser lo que era Pipo Rossi en la cancha de fútbol. Tiene un temperamento especial. El y Gerardo, el hermano, están conmigo desde el principio y están cada vez más entusiasmados."

—¿Quién más está en tu equipo?

"Carlitos Rossini, Víctor Nescier, que siempre ayuda y es un enloquecido por todo lo que sea innovaciones; Rojas, un muchacho que es una locura trabajando en madera" —paréntesis para levantarnos en peso por la foto de la tapa del tres litros que le robamos en Rafaela— **"el loco Pignata, también abocado a trabajos especiales cuando los hay, especialista en asados y vías ferroviarias (!), y Edison Valsagna, que nos ayuda siempre."**

—¿Cómo ves tu panorama para 1970 en F1?

"Con un entusiasmo bárbaro. Vos sabés que cuando uno gana una vez, se olvida de todos los fracasos. Pero después del momento de euforia creo no haberme mareado y sin embargo me tengo una fe enorme. El auto ahora ca-

95 PREGUNTAS A GERARDO ALBIZU

Un libro: *"Demian" de Herman Hesse.*
Un auto: *Jaguar.*
Una película: *"Lo mejor de nuestra vida"*
Una bebida: *Vinos.*
Una moto: *Norton.*
Una serie de TV: *"Los bribones".*
Un lugar de veraneo: *Villa Los Altos, en Córdoba.*
Un lugar de reunión: *Cualquiera, con amigos.*
Un ritmo para bailar: *Bailo poco.*
Un amigo: *Pirucho Dentesano* (casualmente, es primo de Berta .
Un amigo en el automovilismo: *Alan Lloyd.*
Un enemigo: *...perdonar es divino.*
Un deseo: *Ser FELIZ.*
Una superstición: *Las rachas.*
Una cábala: *Ninguna.*
Una carrera: *La que ganamos en el Autódromo.*
Una categoría: *F1.*
Un piloto: *Coco Cuvertino.*
Un jefe de equipo: *Alfred Neubauer.*
Un mecánico: *Víctor Boscarol.*
Un constructor: *Jack Brabham.*
Un personaje: *Albert Schweitzer.*
Algo antipático: *La falsedad.*
Un gusto: *¡¡¡Ganar!!!...*
Una comida: *Bacalao a la vizcaína.*
Un restaurante: *Vario según lo que quiera comer.*
Un boliche: *No es mi tema.*
Un deporte: *Vuelo a vela.*
Un acompañante: *Mi viejo (de "Mingo" Bucci).*
Un juego de azar: *El póquer.*
Un prócer: *Mariano Moreno.*
Un cómico: *Gila, Verdaguer.*
Un actor: *Enrique Guitart en "Las manos de Euridice" (teatro).*
Una actriz: *Graciela Borges.*
Un cigarrillo: *Colorado de Oro.*
Una mujer: *Miseñoramimadreymihermana.*
Un país: *la Argentina.*
Una ciudad: *Rafaela y Córdoba.*
Un hombre: *Mi padre.*
Un error: *...uuuuuh, qué sé yo, tantos..*
Un trauma: *No ser falluto.*
Un miedo: *Ninguno.*
Una alegría: *Haber salido de perdedor en el Apertura.*
Una pegada: *Haber elegido el motor Dodge.*
Una bronca: *...¡Haber elegido el motor Dodge!...*
Un reloj: *No uso, soy un tipo contento...*
Un accidente que te impactó: *El de Italo Bissio en Rafaela.*
Una muerte: *La de Juan Gálvez.*
Una revista: *Primera Plana.*
Una revista de automovilismo: *¡¡Eeeh... cheee!!*
Una pelea: *Aprobar la última materia.*
Un boxeador: *Nicolino Locche.*
Una forma de vestir: *Cómodo.*
Un disco: *"No, mi amor" por Edmundo Rivero.*
Un conjunto musical: *El de Piazzolla.*
Un vino: *Suter blanco, etiqueta marrón.*
Una gaseosa: *No me gustan.*
Una persona que te gustaría conocer: *Enzo Ferrari, Charles Chaplin.*
Un diario: *La Razón.*
Un medio de trasporte: *Menos el colectivo, cualquiera.*
Una golosina: *Los dátiles.*
Un arma: *Las odio, soy pacifista. "Flower Power", che...*
Un animal: *El perro.*
Una fiera: *El león.*
Una obra de arte: *La Naturaleza.*
Un artista: *Leonardo Da Vinci, porque era un creador completo.*
Un equipo de fútbol: *¡¡¡Independiente!!...*
Un jugador: *Pelé.*
Un equipo de rugby: *CUBA.*
Un color: *Verde.*
Un color mufa: *Ninguno.*
Un número: *El tres.*
Un número mufa: *Ninguno.*
Una virtud: *La autenticidad.*
Un defecto: *Oír hablar mal de las mujeres.*
Una manía: *Levantarme constantemente los pantalones con el dorso de la mano.*
Un escritor: *Herman Hesse.*
Un escritor argentino: *José Ingenieros, Almafuerte*
Una escritora: *Agatha Christie.*
Un director de cine: *No estoy en eso, voy poco al cine.*
Un aviso: *"La extraña de las botas rosas" de Coca Cola.*
Una admiración: *A Ferdinand Porsche.*
Un político: *Frondizi.*
Un ministro: *Ninguno... Pinedo por lo negativo*
Un militar: *San Martín.*
Una pick-up: *Dodge con motor Perkins.*
Un camión: *Dodge con motor Perkins.*
Un tractor: *Deutz.*
Una fruta: *Frutilla.*
Un postre: *Frutillas con crema natural.*
Un piloto joven: *Pocho Pascualini.*
Una profesión: *La mía.*
Un piloto internacional: *Jochen Rindt, Seppi Siffert.*
Un auto de F1: *Lotus.*
Un piloto como hombre: *Juan Manuel Bordeu.*

A Gerardo Albizu le encanta hacer pinta con las chicas sacando pecho a lo Tarzán en el borde de la pileta, jugar con avioncitos, toma Sprite y es hincha furibundo de Pairetti. Aclaremos que es Gerardo Albizu hijo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

mina mucho, los problemas que teníamos en un principio con la tenida ya no están más porque le hicimos una cantidad de reformas al auto hasta que anduvo todo lo que nosotros queríamos. El motor no se rompe más, toco madera" ¡Soltame la cabeza! "y si de una vez por todas se acabó la racha de roturas insignificantes creo que vamos a empezar a llegar mucho más seguido. Y con el Coco arriba, si el auto llega, es fija nacional que arrima o gana. Mirá, yo tengo un optimismo a prueba de balas. No sé si ganaremos las 500 Millas —vos sabés muy bien que es mi mayor ambición en la categoría—, eso ya no depende de todo lo que vos te puedas esforzar. En una carrera tan larga casi siempre se dan imprevistos. Vamos a hacer lo imposible para estar en las mejores condiciones posibles y ponernos a punto para ganar. Apoyo no nos va a faltar. Si la Comisión de Carreras de los concesionarios me sigue apoyando como hasta ahora hasta me animo a decirte que podemos luchar y muy fuerte por el campeonato."

—¿Quiere decir que vas a correr exclusivamente en F1?

"Sí. Fundamntalmente porque es la categoría que más nos gusta y por supuesto porque ahora que sabemos que el auto, el motor y el piloto son francamente ganadores, nos vamos a largar con todo. Pensamos seguir trabajando en la cuña hasta dejarla hecha una pintura, un auténtico monoposto acorde a la época. Po principio estamos probando un túnel para el radiador de aceite —el que pusimos para la carrera del Autódromo— le vamos a retocar la trompa en cuanto sepamos qué caudal de aire es necesario para el de agua porque ahora creo que es un poco grande, y de paso la vamos a requintar para que no tenga los bordes tan vivos; tenemos pensado ponerle una tapa al motor y eliminar la "pajarera" que tapaba los carburadores —habrás notado que la última carrera la corrimos sin "los canarios"— y estudiar una toma dinámica bien dimensionada y que realmente sirva. En fin, hay que lograr que todo lo que se haga en el auto no altere el ritmo de mejora continua del mismo y que no sea superfluo, que es en lo que muchas veces se cae si uno se va por las ramas al divino botón."

—¿Y en SP no pensás meterte? ¿O esperás a tener la tapa del tres litros?

"...Uuuuuh, para eso falta todavía. Dejémoslo para cuando sea el momento ¿querés? En cuanto a Sport Prototipos actual, sinceramente, no sé qué decirte. A mí siempre me tentó la categoría pero es muy bravo planean un auto, ponerse a trabajar y cuando empezás a hacerlo andar te hacen un reglamento nuevo según el cual todo tu esfuerzo no sirve más para nada. Acá va a haber que ponerse de acuerdo de una vez y redactar un reglamento que, lógico o como salga, se respete durante un lapso razonable de tiempo. Si no vamos a seguir navegando en la vertiginosa de soldar, emparchar y serruchar los mismos artefactos de siempre para que hoy sean TC, mañana SP y pasado Can Am. No, no pienso hacer nada por el momento, a menos que tuviera un auto ya hecho al cual ponerle el motor de F1 y prepararlo al pelo, pero eso ya dependería de que la comisión estuviera interesada en algo así..."

—¿Y hay alguna posibilidad?

"...Que yo sepa... ¿Querés café, o nos vamos a tomarlo a otro lado?"

La actividad del ingeniero Pichi es continua de manera que hay que seguirle el tren si se quiere hablar un rato con él. Sin embargo, la charla es siempre amena y matizada con anécdotas de modo que podríamos seguir por horas. Gerardo Albizu festeja con trabajo ininterrumpido el primer triunfo de su equipo y pretende que no sea una victoria aislada sino el comienzo de una larga serie. Lo puede lograr, sin lugar a dudas. Su gente es unida, su piloto es una bomba, su auto progresa día a día, tiene apoyo, está organizado y está tan rematadamente loco por lo que hace que con ese entusiasmo puede llegar a mucho más de lo que él se imagina.

ME GUSTAN LOS AUTOS DESAHUCIADOS

—Hola, Pichi, ¿cómo te va?

—Hola, viejo, ¿qué tal los muchachos?

—Acá todos bien, y allá todos locos de la vida con el Fissanotti, me imagino...

—Pero chee... ¿cómo te enteraste? ¿¿¿ ¿Quién fue el "alcachofa"?

—Pero viejo, vos no sabés que CORSA tiene parientes, amigos, espías, mercenarios, francotiradores, paracaidistas, batilanas y bocinas para tirar para arriba. ¡Dale, dale, contá que la llamada sale cara, querido!

"¡Bueeeh! En fin. Resulta que la Comisión de Concesionarios me ofreció un SP a elegir entre los que tenían en fábrica, para ponerle mi motor de F1, y yo preferí el Fissanotti. Por supuesto que no fue una cosa así de rápida. Hubo que hablar un poco y llegar a un acuerdo, porque yo no quería descuidar mi equipo de F1, pero en cuanto nos entendimos me mandaron el auto en seguida."

—¿Y van a correr toda la temporada?

"No, no. Primero tenemos que trabajar mucho en el auto, ponerle una caja Sáenz, poner a punto las suspensiones, que sé yo, un montón de cosas más. Y después probarlo. En cuanto ande convenientemente correremos en algunas carreras que no coincidan con las fechas de F1, y si el auto responde, entonces planearemos una nueva etapa.

—El piloto, por supuesto, va a ser Coco...

"Imaginate. Qué otro si no él. Tiene un entusiasmo bárbaro, no ve la hora de probarlo..."

—¿Por qué el Fissanotti?

"Porque para mí, concpetualmente, es el mejor bastidor que se hizo en el país, lejos. Nunca me pude convencer de que ese auto no andaba y ahora me voy a sacar todas las dudas. Vos sabés que a mí me gustan los autos desahuciados. Cuando debutamos ocn el "Viejito" nadie daba cinco guitas por nosotros, decían que el auto no iba a doblar y mil macanas más... Vamos a ver qué pasa con éste.."

MAS ESCUELAS iade



NUEVOS CURSOS*
en clases personales
o por correspondencia

ESTUDIE
MECANICA AUTOMOTRIZ
Carburación - Electricidad
ELECTRONICA
RADIO y TV
Transistores

INSCRIBASE y resuelva su problema económico

ESCUELAS TECNICAS iade
Clases personales, infórmese en:

CABALLITO: Av. Parral 1082 - **ONCE:** Rivadavia 2465 - **CENTRO:** Av. de Mayo 1385 - **CONSTITUCION:** Pasaje Ciudadela 1218 (Alt. Salta 1650) **POMPEYA:** Av. Sáenz 1443 - **LOMAS DE ZAMORA:** H. Yrigoyen 8951 **AVELLANEDA:** Av. Mitre 60 - **SAN MARTIN:** Moreno 15 - **RAMOS MEJIA:** Ardoino 140 - **SAN ISIDRO:** Av. Santa Fe 30 - **NUÑEZ-BELGRANO:** Cabildo 3161 - **QUILMES:** H. Yrigoyen 95 - **LA PLATA:** 55 N° 657 - **ROSARIO:** Rioja 1459.

Cupón para cursos por correspondencia 13
Escuelas Técnicas IADE
Casilla Correo 14 Suc. Ramos Mejía (Bs. As.)
Nombre .....
Apellido .....
Dirección .....
Localidad .....

LIPZER Y ASOCIADOS S.A.

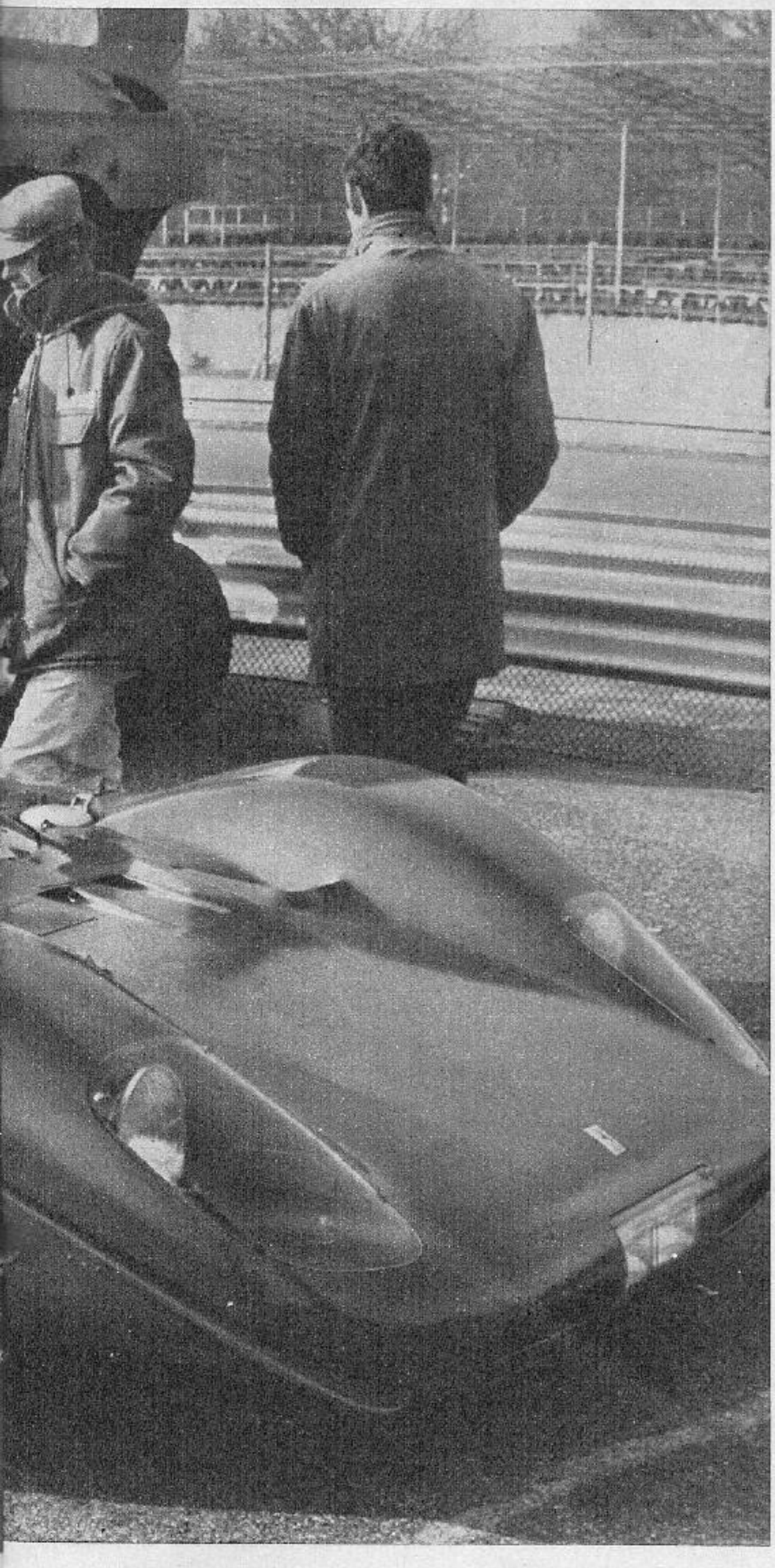
FERRARI 512

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

S SPYDER

Ferrari sigue trabajando a todo pulmón con cuatro de sus pilotos para poner en su punto óptimo a la 512S. Las últimas pruebas en Monza fueron efectuadas con una nueva versión spyder del monstruo de casi 600 HP, y aquí están las primeras imágenes del potente aparato

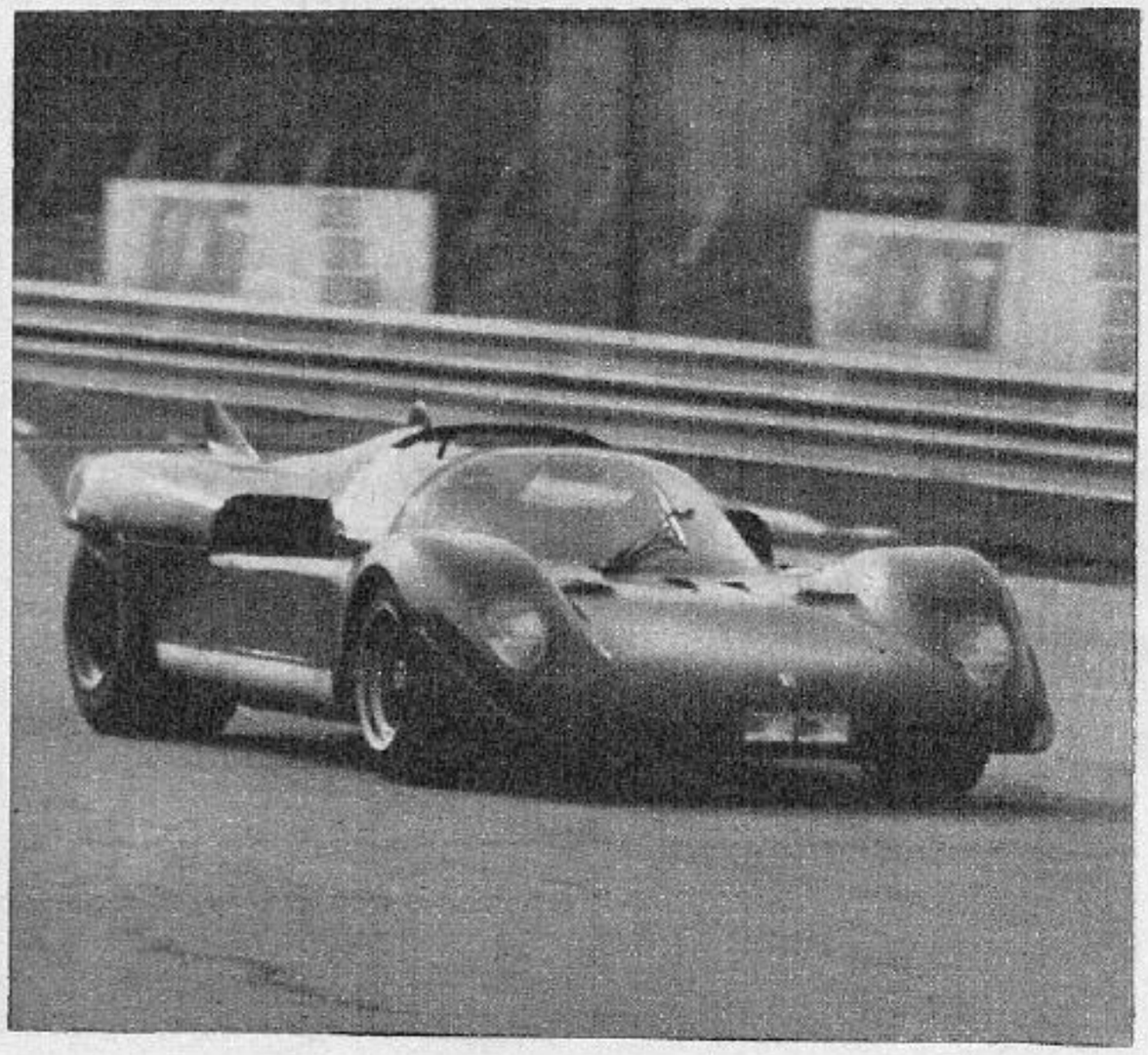
fotos exclusivas de FRANCO LINI

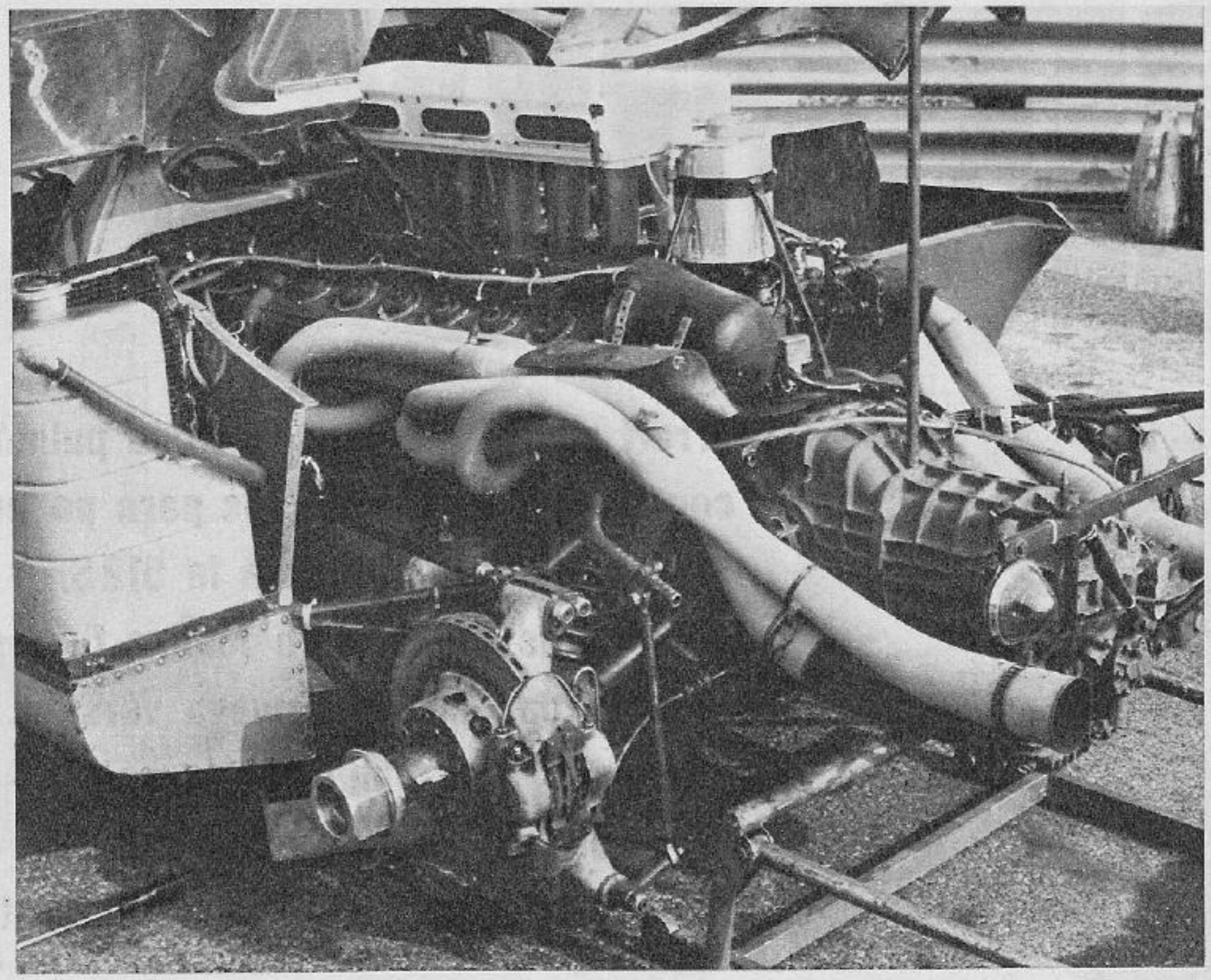


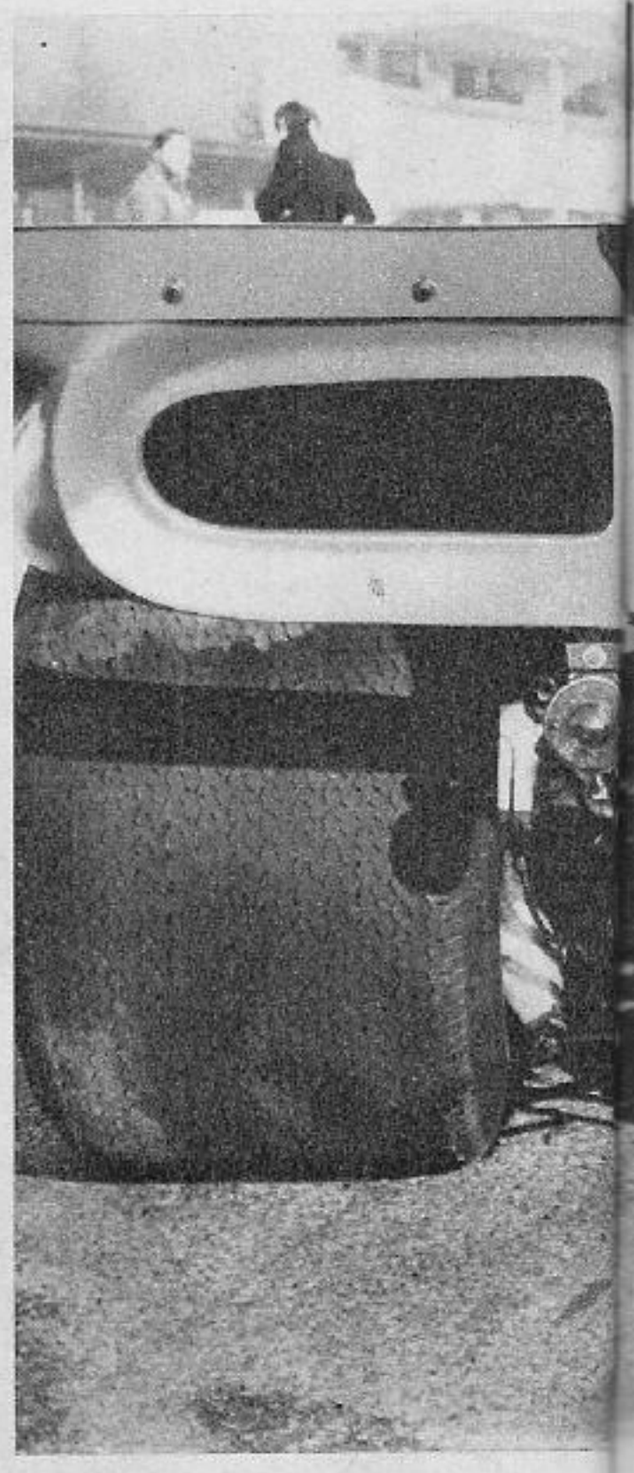
Esta es la nueva Ferrari 512S spyder, y todo el mundo parece encontrar en ella algo que señalar. El hombre del casco es Peter Schetty, el más veloz y seguro de los testers, y el de la gorrita absurda es Arturito Merzario.

La 512S spyder lanzada en la recta de los boxes en Monza, con Schetty al volante. Todos los pilotos anduvieron más rápido que el record de Rodríguez del año pasado, y el suizo fue el más veloz de los cuatro.

Sebring parece ser el lugar indicado para la presentación de los spyders de todas las marcas. El calor, que recién comienza en el mes de marzo su avanzada sobre los estados del norte de USA, ya es tórrido y húmedo en la Florida, y se hace prácticamente imposible correr doce horas sin un poco de ventilación. Alfa Romeo desde su reaparición en Sport-Prototipos siempre se presentó en las 12 Horas de Sebring con modelos abiertos. Lo mismo hizo Porsche en 1969, presentando un 908



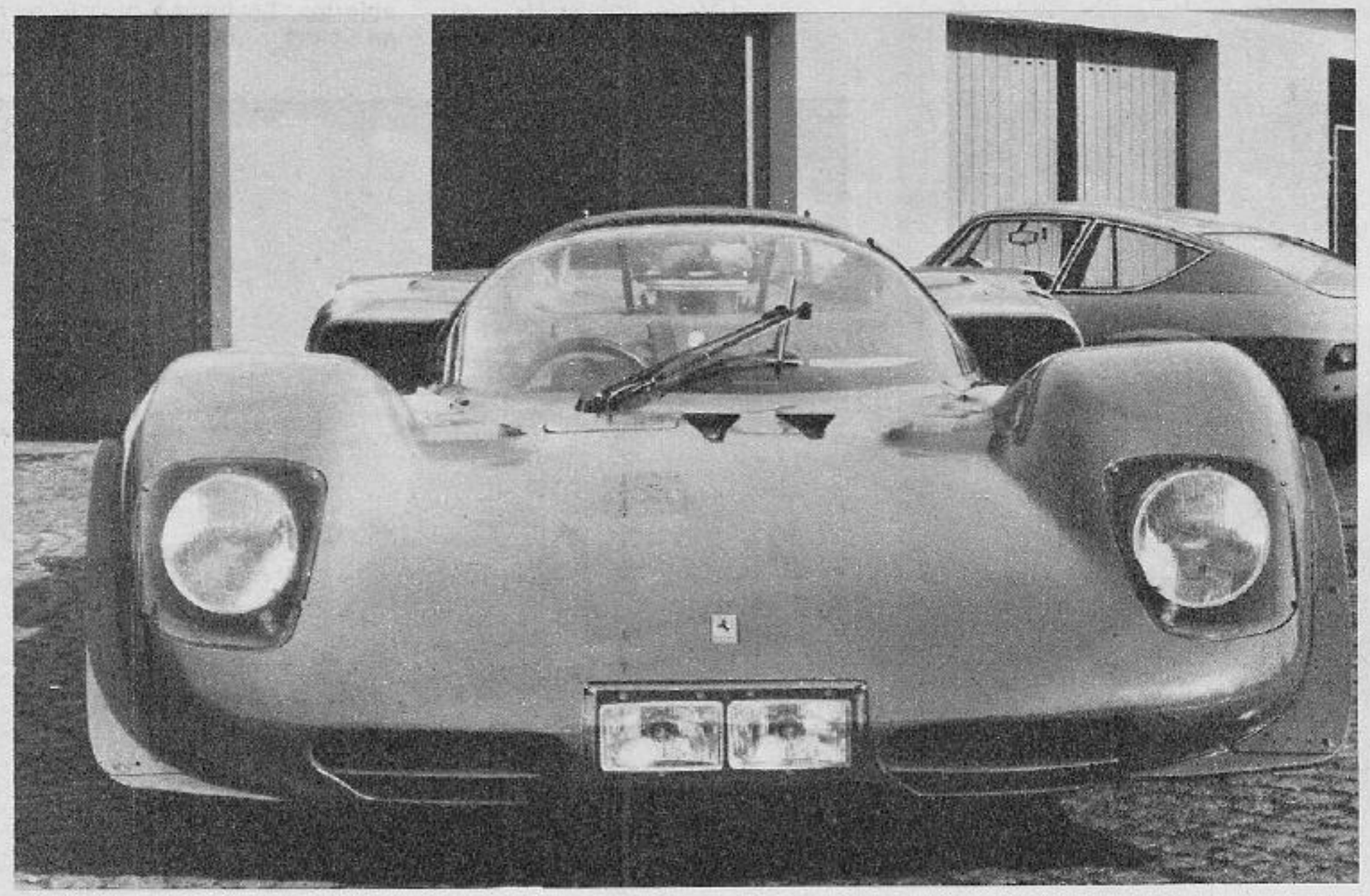




spider que fue bautizado precisamente "Sebring" y que nosotros pudimos conocer en nuestra Temporada Internacional, a la que no concurrió ningún 908 cercado. Ahora la que se pliega a la moda de abrir los autos para participar en la vieja base aérea de la Florida es Ferrari, y aquí están las primeras fotos de los nuevos spiders rojos de Maranello haciendo sus primeras pruebas en manos de Peter Schetty, Nino Vaccarella, Arturo Merzario e Ignazio Giunti, tomadas para CORSA por Franco Lini en el autódromo de Monza.

Al revés de Porsche, que con el 908 Sebring creó un nuevo modelo, distinto totalmente en su aspecto del 908 original, Ferrari optó por seguir con su viejo estilo de dejar el auto intacto, quitándole únicamente la porción de techo que cubre la cabeza del piloto, y dejando el arco posterior que cubre la barra protectora. Si bien no se pueden hacer comparaciones con la 512S coupé por no haber probado nunca en Monza, la versión spyder parece ser muy veloz —no olvidemos que ya estamos a varias semanas de las 24 Horas de Daytona, y hubo tiempo de hacer mejoras—.

Peter Schetty bajó el tiempo que tenía Pedro Rodríguez con la 312P en los 1000 Kilómetros de Monza del '69; éste era de 2m48s1/10 mientras que Schetty consiguió 2m44s4 a casi 220 km/h para la vuelta. Con respecto a los pilotos, parece que en Ferrari se lee CORSA, porque se hicieron eco de nuestra crítica cambiando la composición de las parejas. Andretti correrá ahora con Ickx, Merzario pasa a acompañar a Schetty, y Giunti sigue con Vacarella. Buona fortuna, ragazzi!...



Sólo la claridad interior del cockpit nos permite darnos cuenta que éste es el spider. Las formas de frente son idénticas al modelo cerrado.

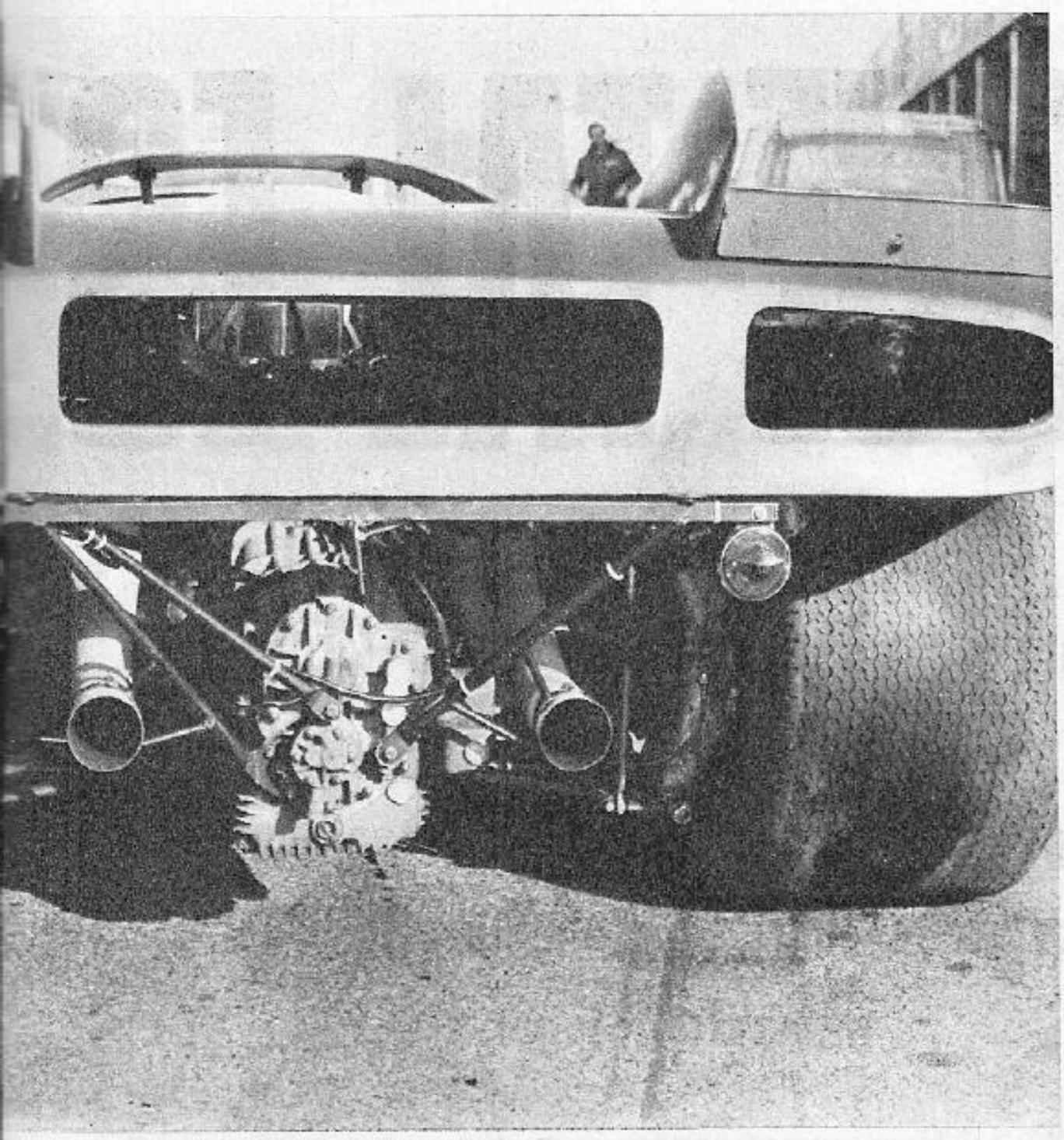
Ferrari sigue preparándose a fondo como si el fracaso de Daytona fuera sólo una práctica que salió mal. Hay mucha fe en el bólido de cinco litros para su objetivo: Le Mans.

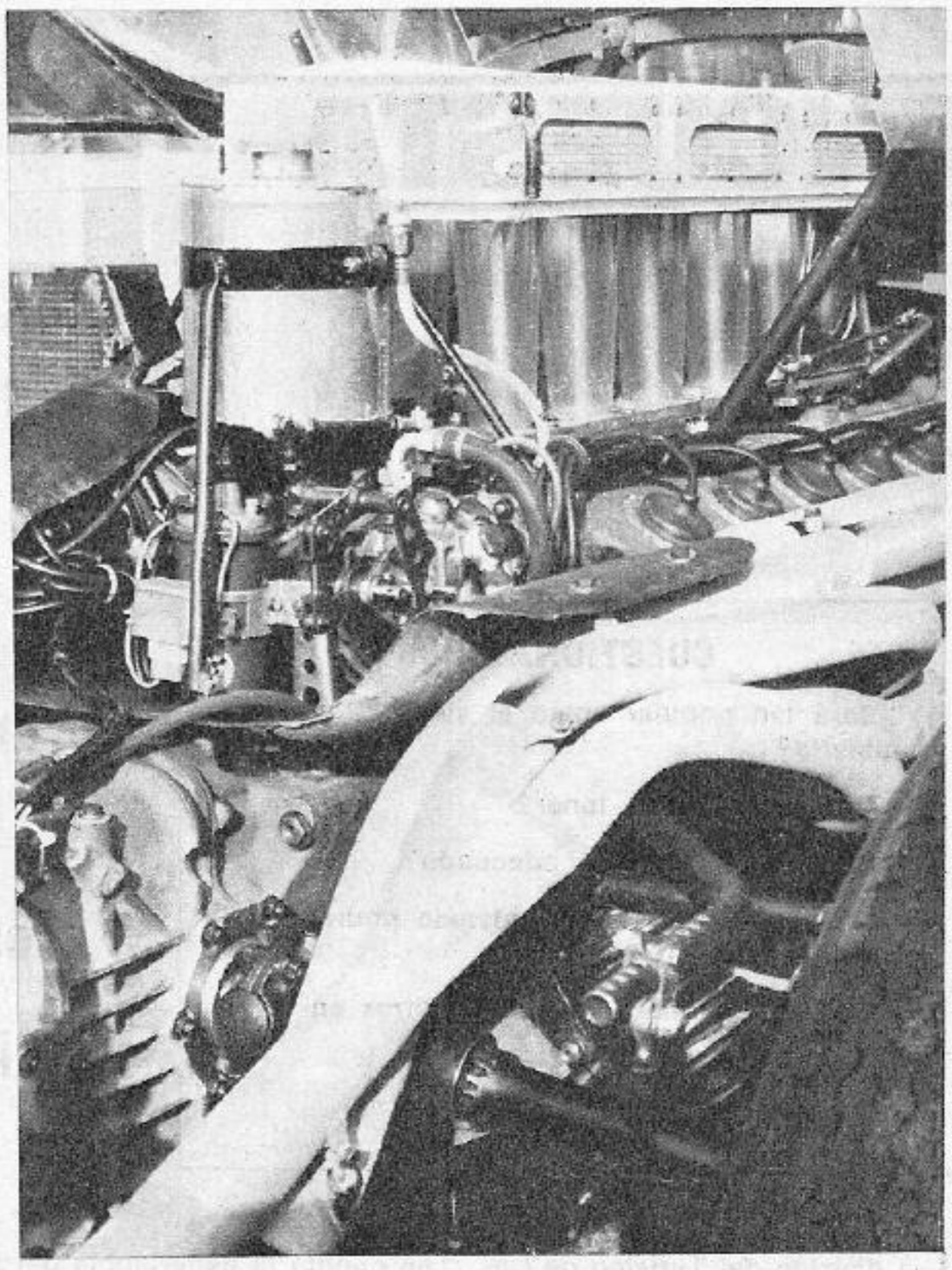
En esta fotografía se pueden apreciar en todo su esplendor las intimidades de la vedette italiana. En primer plano el sistema de freno a discos ventilados.

La cola responde al criterio impuesto por el 908 de Porsche, con una pseudo-cobertura de la cola, el más puro estilo CanAm. Habría que revisar los reglamentos para ver si esta solución es lícita para un proto.

La admisión del motor 512 es muy parecida a la del Porsche 917, con todos los tubos y las tapas realizados en plástico.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







ENCUESTA

¿QUE TAL ES

CUESTIONARIO

1) ¿Será tan popular como el viejo TC de ruta abierta?
2) ¿Qué futuro podrá tener?
3) ¿Cuál es el auto más adecuado?
4) ¿Qué velocidad y qué potencia podrán desarrollar?
5) ¿Con esta fórmula se puede correr en ruta?
6) ¿Qué defecto tiene la categoría?
7) ¿Cuánto costará un TC F. A.?.

A pocos días del debut del TC fórmula "A" en ruta, un cuestionario de siete preguntas y sus correspondientes respuestas ofrece una serie de opiniones importantes sobre el probable futuro de la flamante categoría

La división del Turismo de Carretera para el presente año trajo como consecuencia la aparición de una nueva fórmula, la "A". Que no es ni más ni menos que el propósito que perseguía la Asociación de Corredores de Turismo de Carretera cuando los conflictos del año '68.

Básicamente el espíritu de esta nueva fórmula es el de poner al alcance de los particulares la posibilidad de participar con chance en una categoría popular. Para ello lógicamente se buscó lo más económico posible dentro de los lineamientos generales que fueron los de crear una fórmula rutera. De estos dos ítems fundamentales surgieron las características madres del TC Fórmula "A": carrocería original de fábrica con trompa modificada y motor de tres litros.

La primera de las imposiciones responde a la necesidad de poner freno a la constante renovación. No por estar en contra de ella sino por lo que económicamente representa para los corredores. La trompa libre permitirá que cada automóvil, mediante el ingenio y la habilidad de sus constructores, mantenga una fisonomía propia.

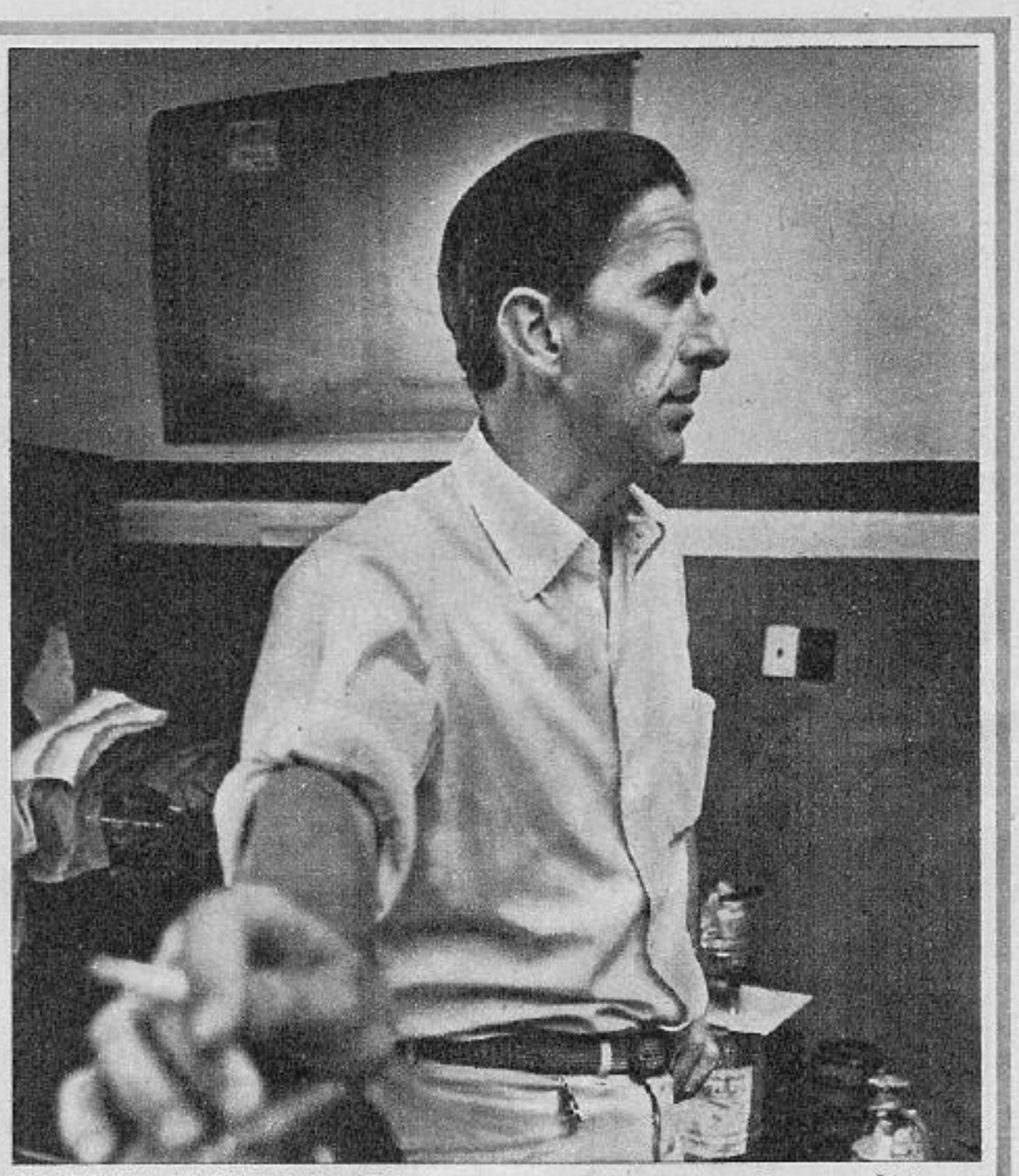
La otra, la de los motores de tres litros, responde a una necesidad de seguridad. La Fórmula "A" fue creada exclusivamente para correr en ruta abierta, por lo cual se hacía imprescindible limitar las velocidades de las máquinas. Al tomarse en cuenta la experiencia del año pasado respecto de la limitación del número de carburadores y observar que de nada había servido se buscó la solución por el lado de la cilindrada. La medida resultó justa para todos, ya que las cuatro marcas que participan en Turismo de Carretera cuentan con motores de esa capacidad cúbica.

Ahora bien, como resultado de esto se puede decir que se produce el resurgimiento del TC. Y lo que es más importante, sin disidentes, ya que la comisión que tuvo a cargo la redacción del reglamento al parecer puso todo su empeño para que esto ocurriera.

Lógicamente que si nos ponemos a hacer un frío análisis técnico llegaremos a la conclusión que no es una categoría técnicamente ideal. Pero fundamentalmente cabe hacer un balanceo de razones en el cual debe primar el factor pesos.

De manera que entiéndase bien que no afirmamos que TC "A" es el "summum". Simplemente creemos que está destinada a cubrir un amplísimo sector del automovilismo que se hallaba perdido como turco en la neblina.

Para contar con opiniones de los que "la ven de adentro" confeccionamos este cuestionario que, en líneas generales, nos demuestra lo que muchos interesados piensan antes del debut de la categoría en Venado Tuerto.

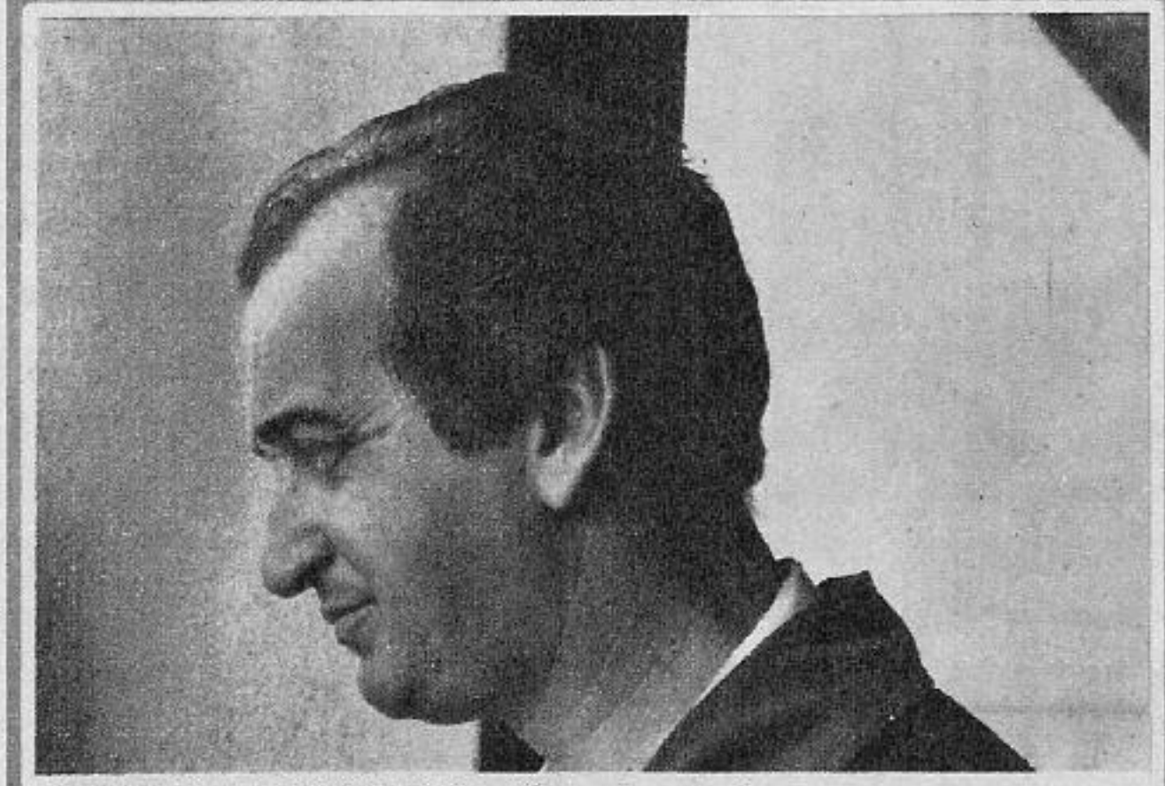


GASTON PERKINS ***(Piloto y concurrente)***

1) No. Faltará lo que el público aprecia más, que son las figuras y la velocidad.
2) Nada bueno. Las carreras no darán espectáculo.
3) Creo que todos. Particularmente me gusta el Torino.
4) 215 km/h. 220 HP.
5) Creo que correr en ruta con las mismas condiciones de seguridad es lo mismo a 210 que a 240 km/h. De manera que no creo que la velocidad sea el factor decisivo del problema. Con buenas medidas de seguridad se puede correr Fórmula "B" también.
6) Todavía no sé. Habrá que esperar que comiencen a correr.
7) No sé, pero creo que no hay mucha diferencia con un TC "B" o un SP.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL TC FORMULA "A"?



VICENTE FORMISANO *(Constructor)*

1) Sí; indudablemente y además estará al alcance de todo el mundo.
2) Dividirá al G2 internacional.
3) Torino.
4) Ni idea.
5) Ideal.
6) Ninguno, pues todavía no nació.
7) No sé, pero supongo que es la categoría grande más barata.



ALAIN BAUDENA *(Constructor)*

1) Pienso que no. Antes la gente se identificaba con un auto determinado, existían diferencias fundamentales entre uno y otro. Además los nombres de los pilotos de primera línea era lo que atraía mucho a la gente.
2) Creo que tiene un buen futuro. Se va a constituir en la categoría de promoción.
3) Dando una opinión adelantada diría que me gusta el Valiant I ó II, y el Chevy, aunque este último todavía no puede correr.
4) La potencia estará alrededor de los 250 HP y la velocidad máxima en 210/15 km/h.
5) Sí. Lógicamente que con las debidas medidas de seguridad apropiadas. Además la reducción de velocidad que se producirá la hará más segura. También contribuirá a esto el hecho de que los coches van a caminar poco más fuerte de lo que en realidad andan cuando salen de fábrica.
6) Ninguna. Creo que el reglamento pone en igualdad de condiciones a todos. El único defecto que le encuentro es que casi se superpone con el Turismo Grupo 2.
7) En lo que respecta a la carrocería, que es lo que yo estoy al tanto, creo que más o menos con 1.000.000 se pueden hacer todos los trabajos. Tanques, jaula, butacas, trompa, etcétera...



BELLAVIGNA HNOS. *(Preparadores y constructores)*

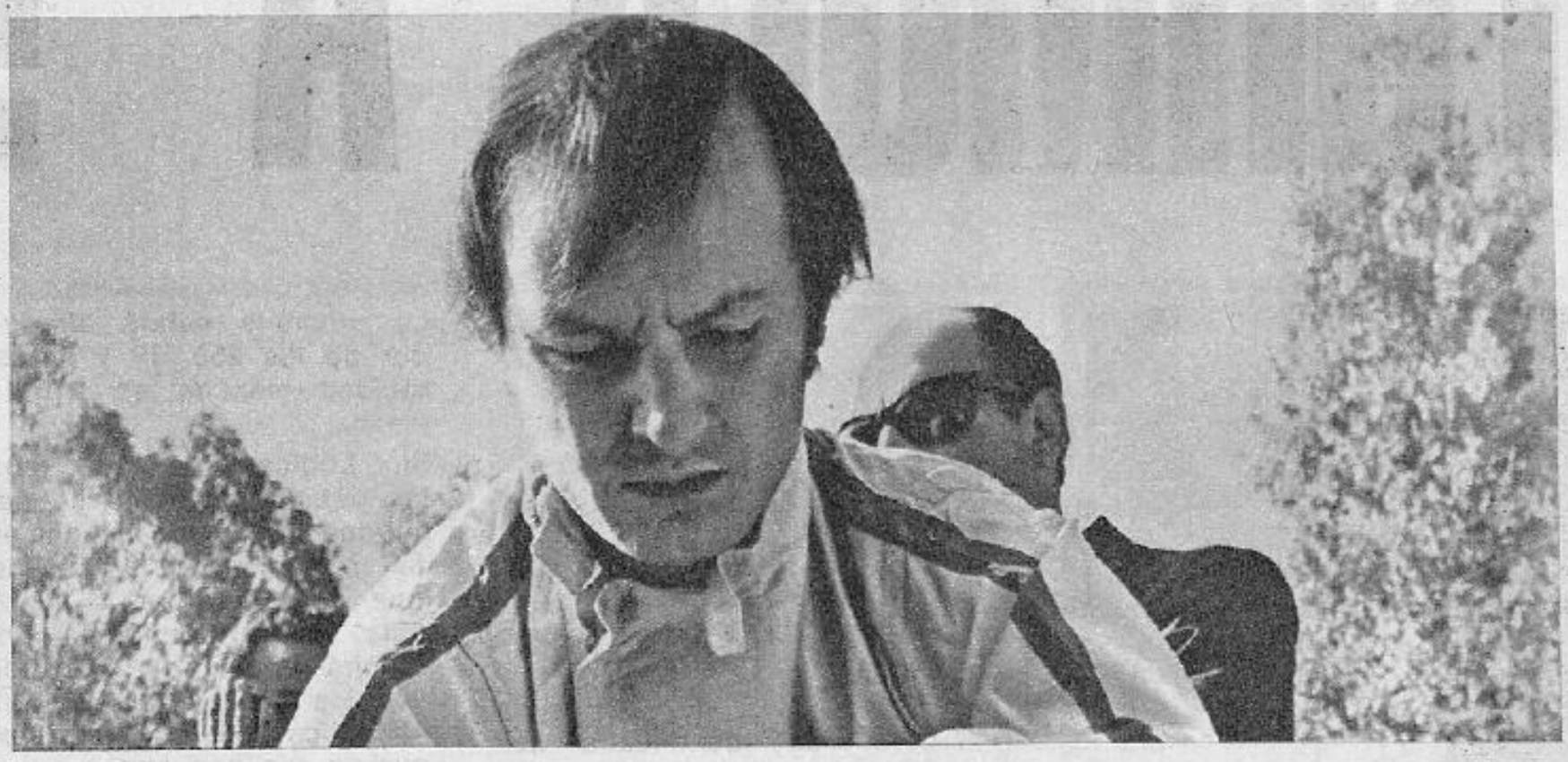
1) Creemos que sí. Será una categoría que estará al alcance de todos. Se volverá al TC original.
2) Desde ya que promisorio. Se correrá con unidades modernas.
3) Al Dodge le vemos muy buenas posibilidades, pero en general creemos que va a estar muy parejo con todos.
4) La velocidad estará en los 210 km y la potencia en 180 HP.
5) Creemos que sí. Con la disminución de la velocidad y con los autos que se va a correr las posibilidades de accidente disminuirán.
6) Así, a simple vista, creemos que ninguno. Es muy parejo para todos.
7) Partiendo de un auto 0 km hay que pensar en 3.000.000 de pesos viejos. Ahora, si se parte de un auto usado los costos se pueden reducir a 2.300.000 pesos.

BAMSE *(Preparador)*

1) Creo que sí, habrá muchos autos porque será una fórmula para el tallerista... los premios estarán de acuerdo con los gastos; creo que será la única categoría en el país que tendrá esa virtud.
2) Estoy seguro que tendrá un futuro muy amplio, eso sí, nadie es adivino, ¿no?
3) Me parece que el Torino será el auto con más posibilidades.
4) Las potencias orillarán los 240 HP, así que creo que las velocidades máximas estarán en el orden de los 220 kilómetros por hora más o menos.
5) Sí, se podrá correr en ruta con esa fórmula, los problemas comienzan recién a los 230 km/h; cuando se pasa esa cifra ya los neumáticos corren peligro de desbandarse, los reflejos humanos en ciertos casos no alcanzan, el público tiene que estar muy alejado, en fin, todos los problemas que se hablaban hace unos años. Como los TC "A" no pasarán los 230 creo que no tendrán problemas más de ningún tipo para correr en ruta abierta.
6) Todavía no la he estudiado muy a fondo pero creo que no tiene mayores errores.
7) Más o menos unos 20.000 pesos Ley 18.188, ¿vieron? ya me acostumbré.



¿QUE TAL ES EL TC FORMULA "A"?



VIANINI *(piloto)*

1) Sí. Le dará a la gente lo mismo que le daba el TC. Un fin de semana con asadito al costado de la ruta, que es lo que más le interesa a la gente que ve una carrera de ruta.
2) Creo que va a tener éxito dentro de ese núcleo.
3) No tengo idea. Vos sabés que de mecánica, cero al as.
4) Ni idea. Por decirte algo, 220 HP y 210 km/h.
5) Depende de las condiciones de seguridad.
6) No te puedo decir porque no he leído a fondo el reglamento.
7) No sé.



JORGE CAVALLINI *(gerente de la comisión de concesionarios Ford)*

1) Puede ser. Por lo menos están dadas las condiciones para que así suceda.
2) Pienso que es muy amplio por la cantidad de gente que está involucrada en la categoría y por el costo relativamente bajo de los autos.
3) Bueno, el Falcon es un gran auto. De la competencia no podría opinar porque no estoy al tanto.
4) Yo calculo unos 210 km/h de máxima y cerca de 200 HP.
5) Yo creo que se puede correr en ruta con cualquier auto si la ruta es adecuada. Y no se puede correr con ningún auto si la ruta no es adecuada. En montaña, por ejemplo, puede correr cualquier TC sin límites de HP o velocidad. En algunas rutas actuales pueden correr los TC fórmula A. En otras no.
6) Es poco constructivo buscarle defectos a una categoría que recién nace. En general es muy lógica, aunque nuestra marca en particular no sea la más favorecida.
7) Relativamente bajo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FRANCISCO MARTOS
(constructor)

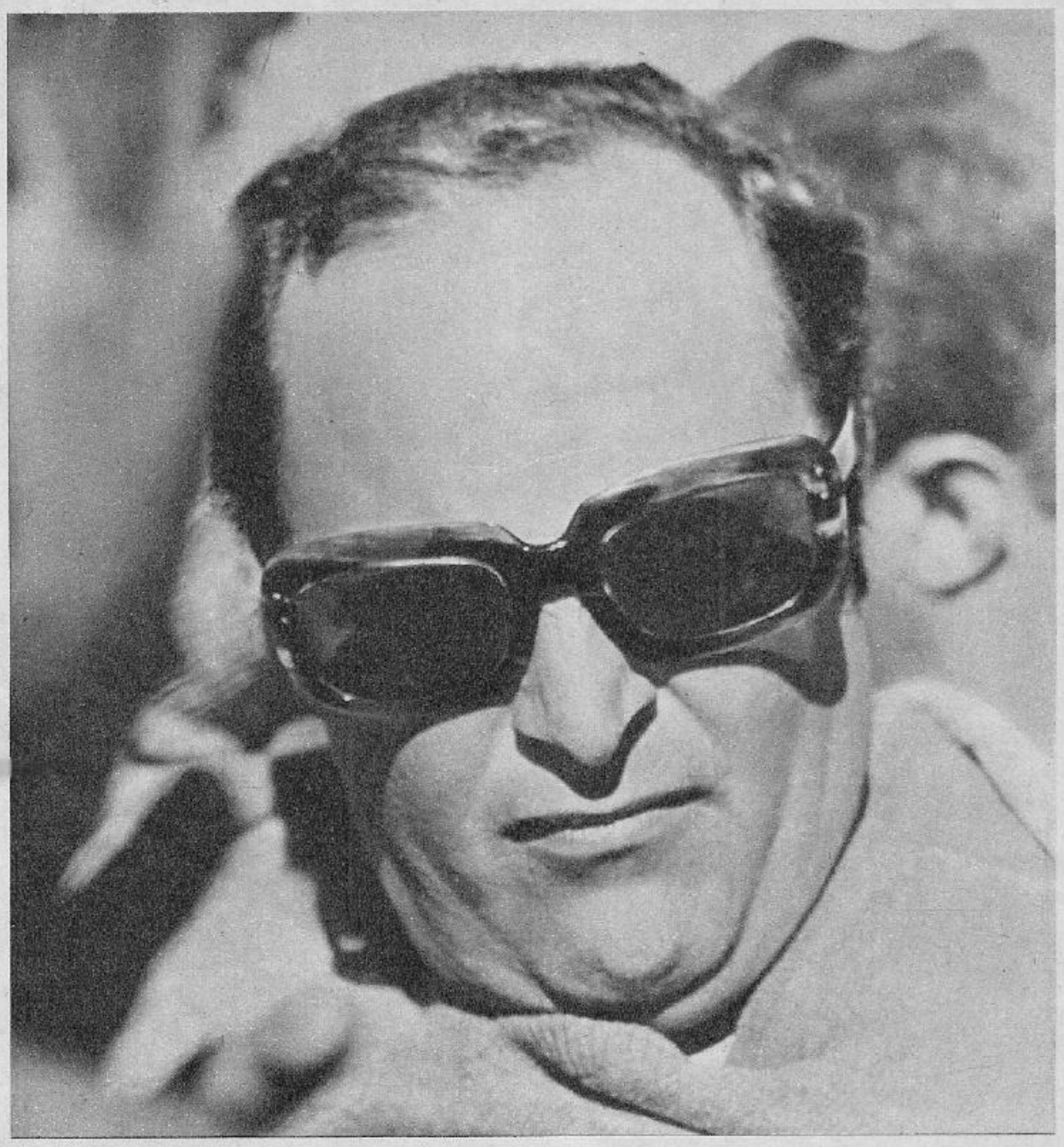
1) Creo que nunca llegará a tener la popularidad del TC de antes.
2) No le veo gran futuro porque no será una categoría de grandes figuras. Además ya la gente se interesó por los SP y apuntan hacia esa categoría todas las preferencias.
3) El Torino; el motor 3 litros tiene muchísimas posibilidades.
4) Calculo 200 HP y 200 km/h.
5) Se podrá correr en ruta con esas velocidades.
6) Existiendo Grupo Dos no tiene sentido el TC "A"... todavía no entiendo las razones de la CADAD para sancionar este reglamento...
7) No han abaratado mucho, no se podrá hacer nada con menos de cuatro millones de pesos de los viejos.





RAUL PELLEGRINO
(gerente de la comisión de concesionarios GM)

1) Noooo, nunca.
2) El porvenir se lo veo bastante escaso, que querés que te diga.
3) No tengo ni la menor idea.
4) Calculo que tendrán 200 HP y otro tanto en kilómetros por hora de velocidad máxima. Dudo muchísimo que puedan pasarlos.
5) Ante todo considero que no se puede correr en ruta.
6) El defecto grande es no tener razón de ser. ¿Me decís para qué existe si ya habían nacido los nuevos Grupo Dos que son más veloces y económicos y con los cuales hay más seguridad para correr en ruta?... Los TC "A" no son autos de carrera ni nada; ni siquiera autos de serie porque tiene la cara modificada...
7) No te lo puedo calcular, pero te aseguro que no va a ser una fórmula tan barata como creen muchos...



CARLOS PAIRETTI ***(piloto)***

1) Este año no, después sí.
2) Mucho, porque es la más económica ya la que tendrá más gente.
3) Creo, Torino.
4) De técnica no sé nada.
5) Con las medidas de seguridad actuales se podría correr hasta con cuatro litros de cilindrada.
6) Por la gente con que he hablado y que sabe más que yo sobre aspectos técnicos, hay autos que quedan sin chance; un ejemplo: Ford.
7) No hice cálculos.

Las marcas y modelos con que se puede participar

Chevrolet Especial
Chevrolet 469
Chevrolet Super
Chevrolet Super de Luxe
Chevrolet Super Sport
Dodge Coronado
Dodge Gran Turismo
Dodge Polara
Falcon Standard
Falcon Taxi
Falcon De Luxe
Falcon Futura
Fairlane 500 - 8 cilindros
Fairlane LTD - 8 cilindros
Fairlane De Luxe - 8 cilindros
Fairlane De Luxe - 6 cilindros
Fairlane LTD - 6 cilindros
Rambler Classic Lujo
Rambler Classic Custom
Rambler Ambassador
Torino 300
Torino 300-S
Torino 380
Torino 380-S
Valiant I
Valiant II
Valiant III
Valiant IV
Valiant IV Coronado

En esta lista no figuran todavía el Chevy, el Fiat 1600 y el Peugeot 504, ya que hasta el momento no han cubierto el año de fabricación establecido por el reglamento.

Coches de 1450 a 2500 cm³

Bergantin V-4 (4 cilindros)
Di Tella 1500 standard
Di Tella Magnette
Fiat 1500 Berlina
Fiat 1500 cupé
Morris 1650 BM 612
Peugeot 403
Peugeot 404
Riley BM 611

CORSA



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ABRIL 1970

D	L	M	M	J	V	S
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

3/5 — Vuelta de la Manzana, TG 2, en Río Negro.
5. — Gran Premio de Pau, F-2, en Francia (equipo ACA) (sin puntaje).
12. — En el Oscar Cabalén, F-1 y SP, Córdoba.
12. — En Junín, F-4, Circuito.
12. — 1.000 Km de Brands Hatch, SP-S-GT-T, en Inglaterra.
12. — Trofeo de Alemania, F-2, en Hockenhein, Alemania (Equipo ACA).
18. — Comienzo del Rally Londres-México.
19. — Concepción F1, Entre Ríos.
19. — Allen Automoto Club TC "A" en circuito.
19. — 6 Horas Internacionales de TG2 en el Autódromo Municipal (AAAS).
19. — Gran Premio de España, F1 en Jarama (Equipo ACA).
25. — 1.000 Km. de Monza, SP-S-T-GT en Italia.
26. — Bs. Aires Moto Club, SP y F4 en el Autódromo Municipal.
26. — Automóvil Club Villa Mercedes GT2 en autódromo.
26. — Gran Premio de Barcelona para F2 en España (Equipo ACA) (Sin puntaje).
26. — Carrera de los Campeones en Silverstone, Inglaterra, para F1. (Sin puntaje).

EXCESO DE PODER



La nueva ley de tránsito de la provincia de Buenos Aires aumenta las multas y convierte a los funcionarios policiales en jueces de falta. Un decreto netamente inconstitucional

por el Dr. ARTURO PELLET LASTRA

No cabe duda. Los "corsas" estamos de mala este año. En la semana de Reyes casi nos aplasta la cabeza un regalo no por esperado menos amargo: el nuevo impuesto al parque automotor.

Diez días después los diarios anunciaron como primicia el proyecto del nuevo régimen para la industria automotriz, que de aplicarse tal como se proyecta nos enfrentará dentro de pocos meses con una crisis de proyecciones insospechables.

Ahora, desde La Plata, nos llega la tercera primicia del año: el nuevo Código de Tránsito de la provincia, que acuña nuevos tipos de trasgresiones, aumenta los topes máximos de las multas y consagra una práctica administrativa claramente inconstitucional: el castigo de las faltas de tránsito por parte de los funcionarios policiales, que son así juez y parte en la tarea de corregir los abusos de los automovilistas.

Sólo Dios sabe cuánto hemos deseado que llegaran a nuestra mesa de redacción buenas noticias, de ésas que hacen agradable la tarea de escribir sobre lo que acontece en el mundo del automóvil. Pero, repetimos, seguimos sin suerte, recibiendo sobre nuestras cabezotas mazazo tras mazazo, sin solución de continuidad.

EL NUEVO CODIGO BONAERENSE

Es así que el gobierno de la provincia ha modificado 226 artículos reglamentarios del Código de Tránsito, incrementando el monto de las multas, que ahora oscilan entre 20 y 1.000 pesos ley 18.188 y son aplicadas directamente por funcionarios policiales, actuando en calidad de jueces de faltas.

Entre otras infracciones se ha acuñado como falta, penada con multa de 40 a 500 pesos nuevos, al conductor de un trasporte de explosivos o inflamables que fume dentro de la cabina del camión o cerca de ella.

Esta medida tan poco común es, sin embargo, lógica, cosa que no ocurre con el castigo con que se amenaza al conductor que sea sorprendido desatento en el manejo, y al que no utiliza ambas manos en el volante.

La técnica legislativa empleada en estos dos casos es, por cierto, errónea: se está acuñando una sanción para quien no ha cometido ninguna infracción de tránsito ponderable ni ocasionado daños en la persona o el automóvil de otro. Simplemente se lo castiga porque se aprecia que está desatento o que el hecho de conducir con una sola mano crea un peligro potencial a otros conductores. Es fácil advertir en estos casos que la sanción dependerá de la apreciación subjetiva del agente de tránsito, quien sin conocer nuestras aptitudes para el manejo ni tampoco nuestra modalidad psicofísica (que puede hacernos parecer distraídos por un equívoco juego de músculos faciales, cuando en realidad estamos atentos a cuanto ocurre en la ruta), podrá estropearnos la tarde con una boleta, que rematará en multa.

Estas nuevas sanciones crean además una sensación de inseguridad en el que maneja, que sabe que aun cuando no viola las normas típicas de tránsito puede castigársele por crear un hipotético peligro en la ruta.

Lo que debe apreciarse, y así lo ha hecho saber sin contradicciones la jurisprudencia civil y penal, es la capacidad de dominio que tiene un automovilista sobre su máquina.

Las demás infracciones previstas son las habituales en los códigos de tránsito y no las cues-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



tionamos en sí, ya que muchas son correctas y muchas veces eficaces. Adolecen, sin embargo, de dos fallas: excesivo monto de las multas y juzgamiento de las mismas por funcionarios policiales.

FUNCIONARIOS QUE SON JUEZ Y PARTE

No cabe duda que el atribuir a los funcionarios policiales la calidad de juzgar las infracciones de tránsito es práctica y expeditiva pero lamentablemente tenemos que señalar su inconstitucionalidad.

El nuevo texto del Código de Tránsito ordena que las multas hasta 60 pesos serán aplicadas por el encargado del destacamento policial; hasta 150 pesos por el jefe de comisaría, subcomisaría o cuerpo de camineros y por jefes de unidades regionales las que lleguen a 300 pesos. Las multas de más de 300 pesos y hasta 1.000 estarán a cargo del director de Seguridad y, finalmente, en los casos de arresto o inhabilitación temporaria o definitiva actuará el jefe de Policía.

Debemos confesar que estamos francamente asombrados. Hace apenas dos años, y después de una larga lucha, anunciamos en el número 104 (abril de 1968) que "se había ganado una batalla por los derechos del automovilista". No era para menos: la Corte Suprema de Justicia de la provincia de Buenos Aires, poco antes, había fallado que "al impedirse al imputado (un automovilista litigante) recurrir ante los jueces de derecho se vulneraban las garantías del debido proceso (arts. 9, 15, y 44 de la Constitución provincial)".

Es uno de los principios fundamentales de nuestro derecho que ningún habitante puede ser juzgado por comisiones especiales o sacado de los jueces designados por la ley (art. 18 C.N.). Y los jueces naturales en las causas de tránsito son los jueces de Faltas, que van a apreciar con las garantías procesales ordinarias, las infracciones anotadas por los inspectores de tránsito. Por ello, desde que se dictó la ley Nº 48 y concordantes que organizaron el poder judicial, se determinó que desde los peores delitos hasta las faltas más leves (excepto las contravenciones policiales) debían ser juzgadas por jueces integrantes del mismo, que así controlarían los actos administrativos de los funcionarios del poder ejecutivo, garantizando el cumplimiento de la ley y la preservación de las garantías expresamente reconocidas por la Constitución Nacional.

Se pensó, entonces, que no sería conveniente reunir en la persona de un funcionario la doble función de mandar a sus subordinados y juzgar las faltas por ellos comprobadas.

De ocurrir ello, es obvio que estaría reuniendo en su persona la calidad de juez y parte. Y decimos que es parte porque, lógicamente, es responsable, de acuerdo con la ley penal, administrativa y civil, por los actos y omisiones de sus subordinados.

Por lo demás, este decreto es inconstitucional, por aplicación del artículo 31 de la Constitución Nacional, ya que está parcialmente en contradicción con la ley 13.893, todavía vigente, conforme con la cual la única facultad que tiene la policía de tránsito es la de labrar actas de comprobación, testimonio que debe ser evaluado por autoridad competente en oportunidad de juzgarse la infracción.

LOS NUEVOS TOPES MAXIMOS EN LAS MULTAS

Como señalamos en ocasión de fijarse en esta Capital, topes máximos similares a los de la nueva ley provincial, éstos son inconstitucionales por dos razones:

1) Contradicen los límites previstos para las multas en la ley 13.893 que regla el tránsito en toda la República y establece como monto máximo la suma de m$n 100 (art. 101).

Si es cierto que esta cifra está desactualizada, no es menos cierto que sirve a nuestro argumento jurídico por cuanto aún está vigente. Constitucionalmente no es aceptable que un decreto provincial ordene penas más severas que las que ha fijado como tope el gobierno nacional para ser aplicadas en los caminos nacionales en todo el ámbito de la República.

2) Los nuevos montos máximos aparecen sumamente gravosos, con lo que de suyo las infracciones están invadiendo el campo delictual.

En efecto, si una sanción es de hasta 1.000 pesos nuevos, con accesoria de inhabilitación permanente o se trasforma en arresto, podría ubicársela como delito a la infracción que la motiva y por lo tanto su dictado escaparía a la legislación provincial, convirtiéndise en materia de legislación nacional (art. 67 C.N.).

LO QUE PEDIMOS

Pero como no estamos dando palos a ciegas para crear dudas o levantar quejas, sino en ejercicio del derecho de opinar, buscando un camino de luz que nos haga sonreír y no sufrir cada vez que nos cruzamos con un agente de tránsito, creemos que son premisas fundamentales de una solución de fondo del problema las siguientes: 1) Es preferible educar que reprimir. Por eso, antes que sancionar con multas de montos inflacionarios debería desarrollarse una campaña gigantesca de educación vial, utilizando todos los medios de comunicación y en especial el cine y la televisión (como hemos visto recientemente en Estados Unidos y hace tres años en Holanda).

2) Debe procurarse a los que manejan en las rutas y calles del Gran Buenos Aires los medios para circular sin cuello de botellas, sin baches ni calles cortadas y con las comodidades mínimas que retribuyan el extraordinario aporte que hacen los propietarios de vehículos al pagar patentes, impuestos, etcétera.

Por eso creemos que antes de estructurar un sistema de penas cuyos montos son afligentes debería ofrecerse una infraestructura que nos permita desplazarnos y estacionar con comodidad. En este sentido, un buen ejemplo a seguir es el nuevo cruce a varios niveles de Libertador y Av. Gral. Paz, en el límite norte de la Capital.

3) El juzgamiento de faltas debe estar exclusivamente a cargo de magistrados del poder judicial, retomándose así una práctica que es la mínima garantía que se le puede ofrecer al infractor acusado.

No dudamos de la honorabilidad de los funcionarios. Pero como nuestro sistema jurídico ha creado normas inviolables que aseguran la división de poderes y el contralor de la gestión administrativa, es justo que no se las modifique o soslaye.

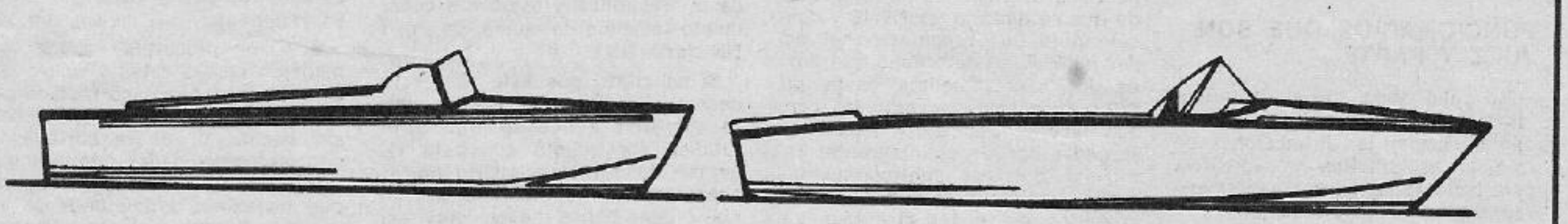
Por cierto que la batalla por los derechos del automovilista continúa en Buenos Aires y en todo el país. Ustedes desde el volante y nosotros desde estas columnas, nos sentimos protagonistas, y por cierto no podemos renunciar a su defensa.

MOTONAUTICA

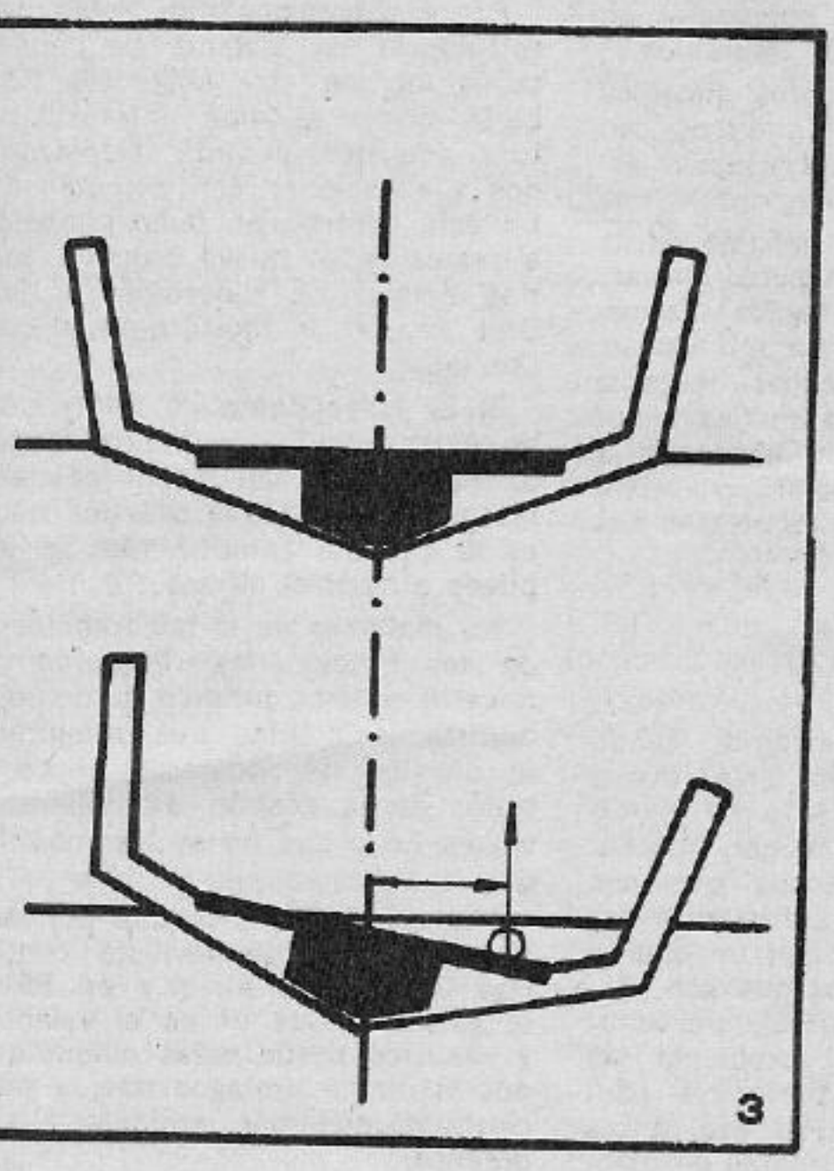
UNA BUEN

La idea de construir algo uno mismo no sólo se basa en obtener una economía importante del producto sino en llegar a conocer mucho mejor aquello que se hace. La construcción "casera" de embarcaciones pequeñas es algo perfectamente factible siempre, claro está, que se posean planos correctos a los que se deberá seguir fielmente. Interpretando ese anhelo de muchas personas una firma italiana sacó, no hace mucho, a la venta, el conjunto de planos de una lancha de paseo cuya carena respondía al esquema de la figura 1. La acogida fue tan extraordinaria que muy poco tiempo después modificaba el diseño adoptando una carena mucho más veloz y de características netamente deportivas. El prototipo fue recibido con mucho interés por cuanto estaba construido en madera compensada y surgía la incógnita de su comportamiento frente a los esfuerzos estructurales que le significaría la velocidad a obtener con la propulsión elegida. La gama de potencias para la cual se diseñó el casco era de 25 a 75 caballos.

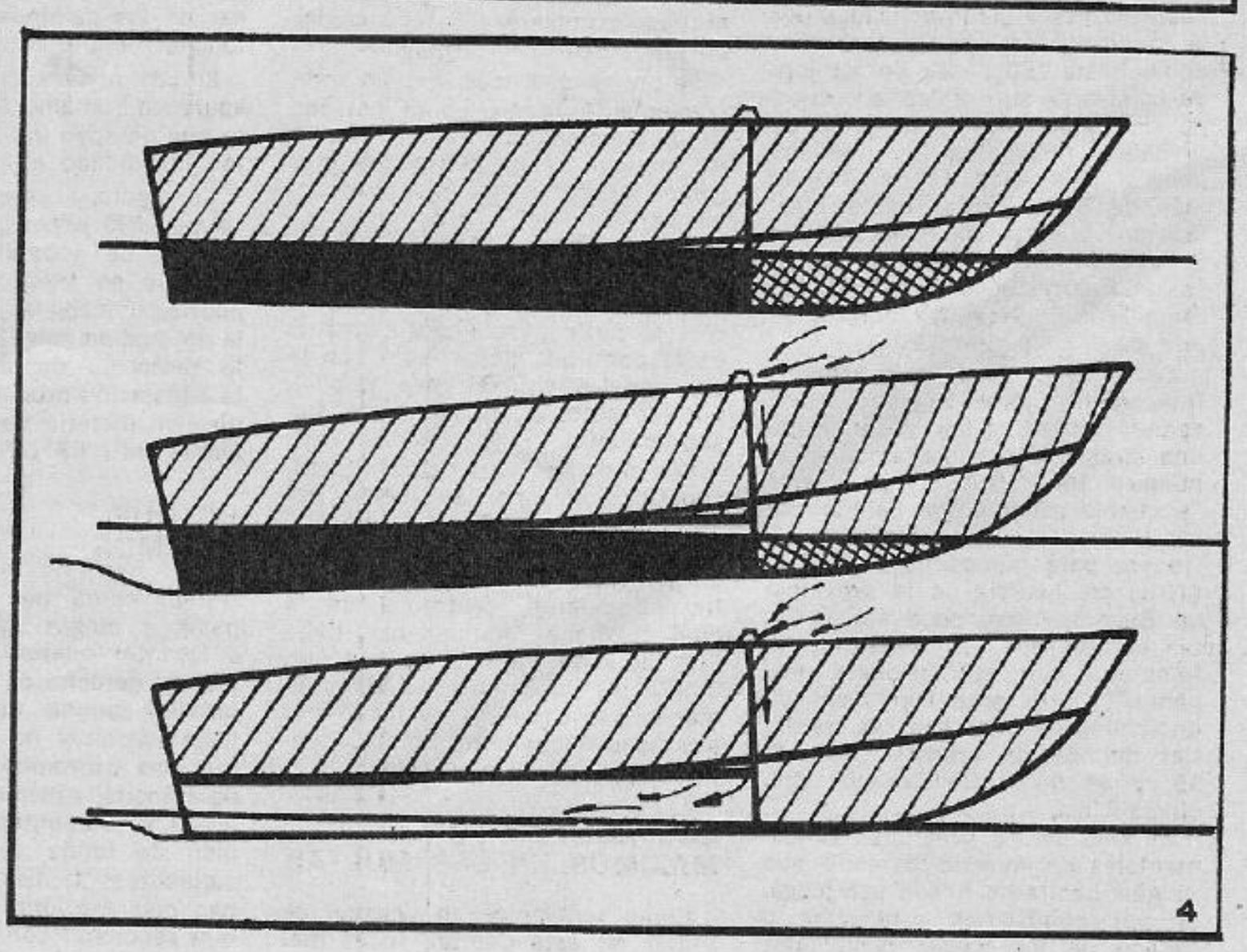
Los resultados fueron satisfactorios, pero por el tipo de personas a quienes estaba destinada esta lancha (se partía de la base que eran principiantes) y por el hecho de que la construcción iba a estar en manos no expertas, surgieron las nunca olvidadas controversias sobre el comportamiento de los cascos de V muy profunda. Se sabe que los cascos de diseño moderno, navegando por arriba de la velocidad de planeo, son suaves y con un andar armonioso, pero por el hecho de deber gran parte de su estabilidad al movimiento, pierden parte de ella al estar detenidos. En dichas circunstancias, las carnas de tipo monoédrico son superiores a las "planeantes". En efecto, la mayor inmersión de la zona central del casco representa un empuje poco estable y el movimiento trasversal de una persona a bordo es capaz de producir un buen escoramiento (ver figura 2). Es decir, la obtención de mayores virtudes para andar ligero había hecho necesario sacrificar otras cualidades. ¿Convenía largar ese tipo de diseño? Antes de decidirse se hicieron algunas tentativas de mejorar el comportamiento. Una idea que se llevó a la práctica fue la de lastrar con agua la embarcación, de forma tal de compensar ese empuje excesivo que se mostraba tan molesto para la estabilidad estática (ver figura 3). ¿Cómo se hizo? Casi exactamente como se hace en los tres puntos de carrera: una abertura en popa que daba directamente al tanque de lastre, permitía la entrada del flujo de agua "por inundación". El agua sería expulsada simplemente por inercia en cuanto la lancha alcanzara una velocidad de unos 5 a 10 km/hora (ver figura 4). Todo anduvo bien, pero la estructura resultaba demasiado pesada para cumplir satisfactoriamente como se hace en los tres puntos de carrera: una abertura en popa que daba directamente al tanque de lastre, permitía la entrada del flujo de agua "por inundación". El agua sería expulsada simplemente por inercia en cuanto la lancha alcanzara una velocidad de unos 5 a 10 km/hora (ver figur 4). Todo anduvo bien, pero la estructura resultaba demasiado pesada para cumolir satisfactoriamente su cometido. A todo esto se había perdido bastante tiempo y se optó por lo que se sabía desde el principio: la carena que mejor se adaptaba era la Hunt. Las primeras pruebas dieron una velocidad de casi 60 ki-



1



3



4

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA IDEA

Un casco especialmente proyectado para ser construido por su futuro dueño. Carena Hunt íntegramente en madera. Sus ventajas e inconvenientes. Posibilidades de construcción "casera"

lómetros por hora con un 45 HP y se pusieron a la venta los planos.

LA CONSTRUCCION

Se procede de la manera clásica: el casco se construye en forma invertida fijando primeramente las cinco cuadernas, los travesaños y longitudinales que constituyen la estructura fundamental. El rectángulo base debe estar horizontal y perfectamente nivelado (ver figura 5). Paralelamente a dicha tarea puede iniciarse el ensamblamiento, recorte y presentación de las cuadernas. La primera que se coloca es la número uno (contando de popa) adosada al espejo de popa y se une este conjunto a la quilla (ver figura 6). Un consejo que dan los proyectistas es que cada vez que se prepare algún elemento fuera del esqueleto base se lo "presente" a la estructura fundamental cada vez que haya una duda y también aunque no haya ninguna. Es triste descubrir que algo "no va" cuando está terminado; preferible descubrirlo a medio hacer.

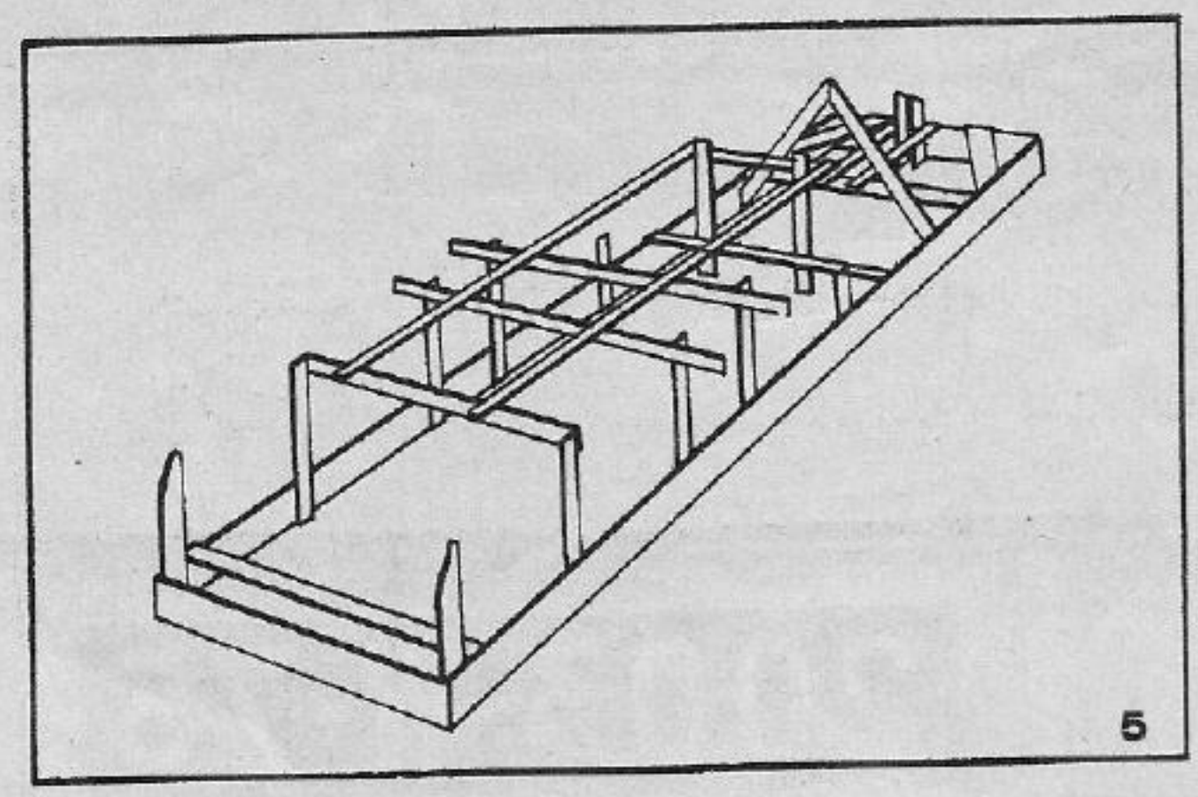
De aquí en más se trabaja sobre el esqueleto. Se termina la ubicación de las cuadernas y se comienza la colocación de los longitudinales. Conviene siempre recordar que el comportamiento final de la embarcación ha de depender de su geometría y, quizá más importante, de la simetría de su casco. La explicación es obvia, no puede esperarse comportamiento parejo de un casco que a partir de crujía se abre en distintos ángulos para cada banda. Con respecto al fondo, digamos que allí también es muy importante el concepto de tolerancia, y diferencias aún no superiores a 3 milímetros pueden traducirse en comportamientos anormales por arriba de los 60 ó 70 km/hora. Y eso ocurre con una carena bien "llena", ni qué decir lo que pasa con una típica V en que las tolerancias deben ser menores.

Otro concepto muy importante a tener en cuenta es que para poder mantener el peso de la embarcación dentro de valores moderados, los escantillones se reducen bastante. No al mínimo, es cierto, pero ya no se aplican los criterios de "150 % de seguridad", etc. Por esa razón el que construye su propia lancha (y ya se ahorra la mano de obra), que no quiera ahorrarse también los materiales ya sea cambiándolos o disminuyendo las medidas. Una de las precauciones especiales en que hacen hincapié los proyectistas de la lancha comentada es en la temperatura para el encolamiento. Saben, por experiencia, que la gente no le da mucha importancia, pero también saben que cuando la temperatura es inferior a 18°C, la cola no agarra perfectamente. Por eso recomiendan trabajar en verano. El lugar donde menos debe escatimarse material es el espejo de popa, el que normalmente se prevé para la máxima potencia.

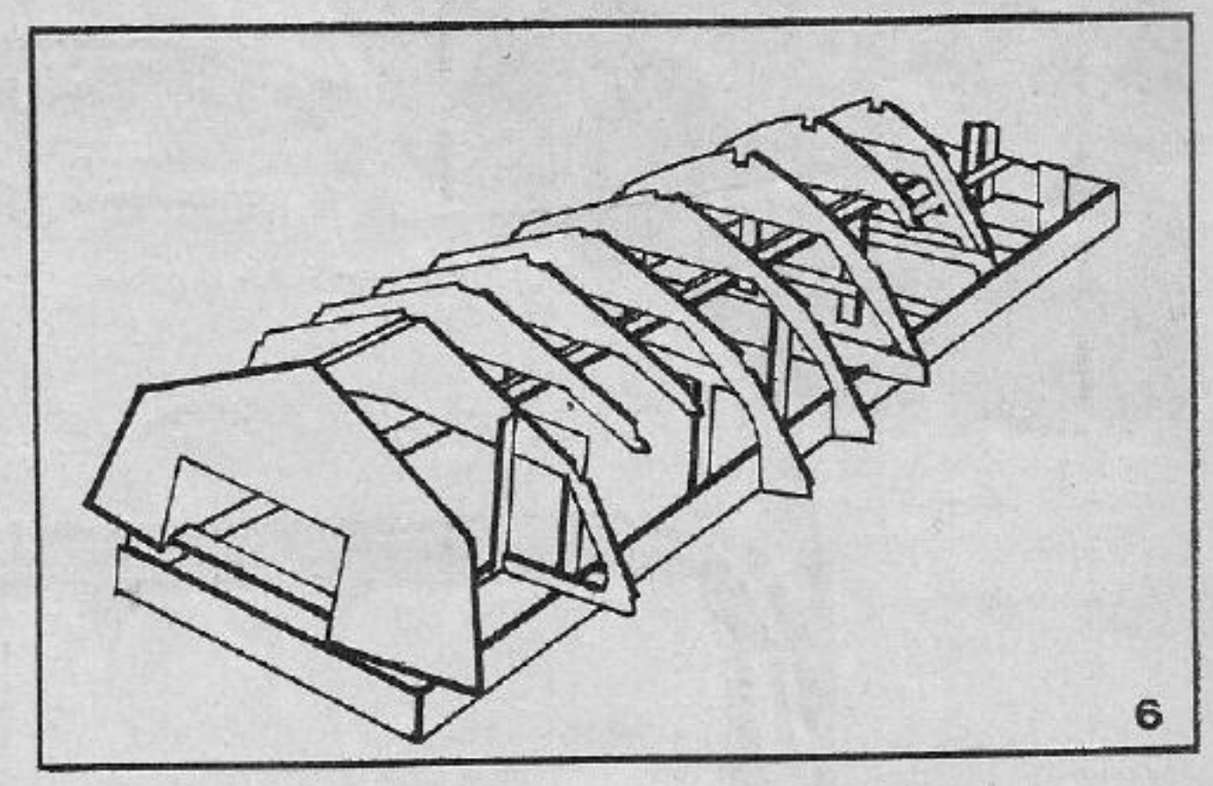
CONCLUSIONES

Un éxito rotundo tuvo la lancha. Muchos se dieron el lujo de tener "una Hunt fatta in casa". Desde el punto de vista del usuario se disminuye el costo, se hacen las inversiones a medida que se puede y con toda seguridad que al estar terminada se la critica menos que a una comprada.

Entre nosotros no está desarrollada todavía la teoría de "hágalo Ud. mismo", pero quizá no estaría mal empezar con una lancha pequeña (digamos para un 18 o un 25) sobre la base de unos planos bien pensados.



5



6

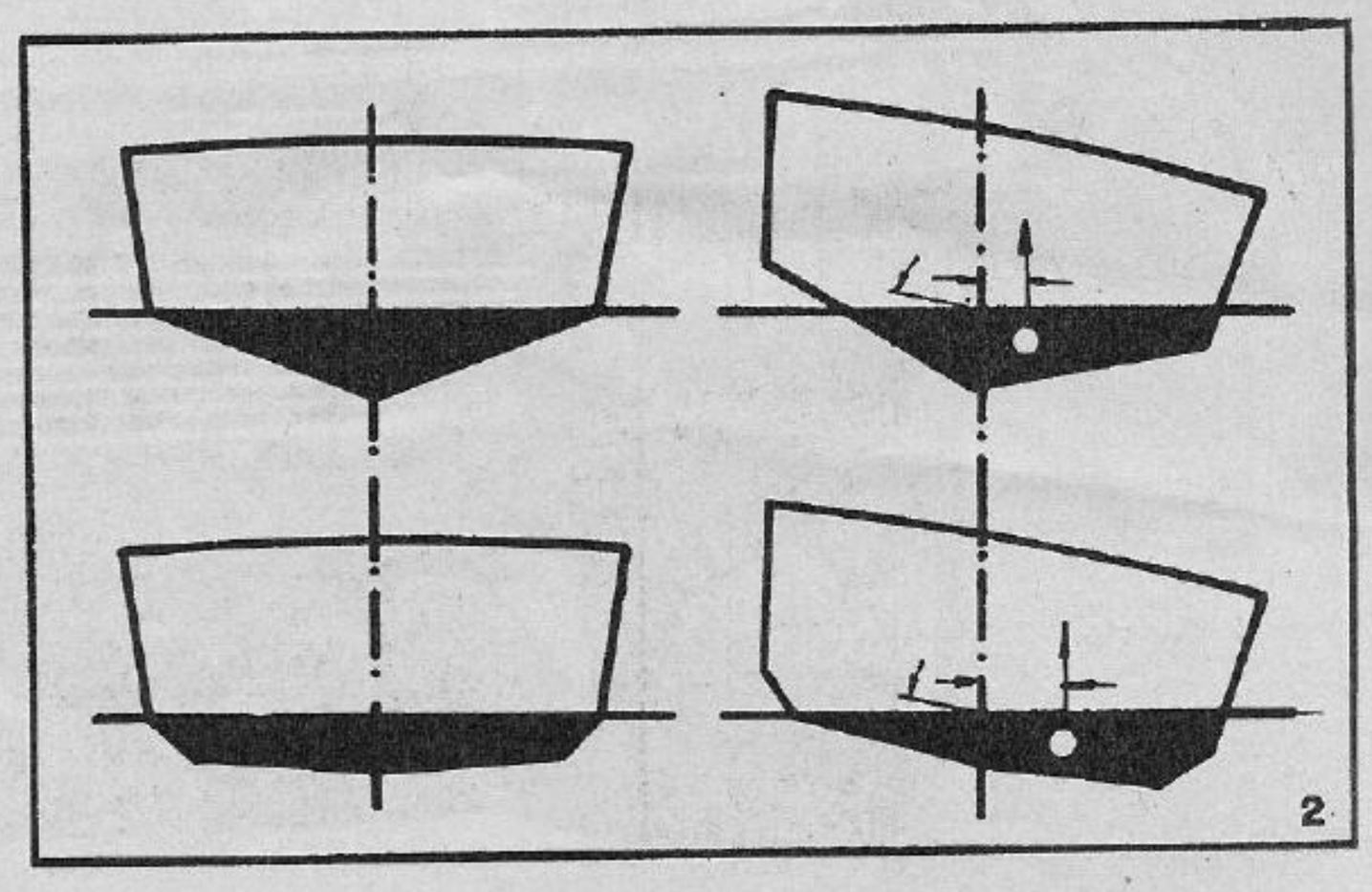
Arriba, izquierda: A la izquierda una lancha con carena llena y a la derecha la Hunt, que fue la definitivamente adoptada para los planos finales.

Abajo, derecha: Comparación esquemática entre el comportamiento de dos tipos de carena equivalentes. En las de la izquierda, adrizadas; en las de la derecha se ve el diferente tamaño del brazo adrizante.

Abajo, centro: Con el tanque de lastre lleno, el casco se comporta prácticamente como un catamarán un poco más estrecho que los normales. Para el mismo ángulo de inclinación se ve cómo el brazo adrizante es mucho mayor que el de los cascos de la figura anterior.

El principio que se pensaba aplicar y que diera buen resultado para expulsar el aire del tanque de lastre. El inconveniente fue el excesivo peso estructural.

El "esqueleto fundamental", estructura que permite el montaje de cuadernas y longitudinales que han de conformar el casco.



2

BELLA MEZ



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CLA...

...de diosa y pantera

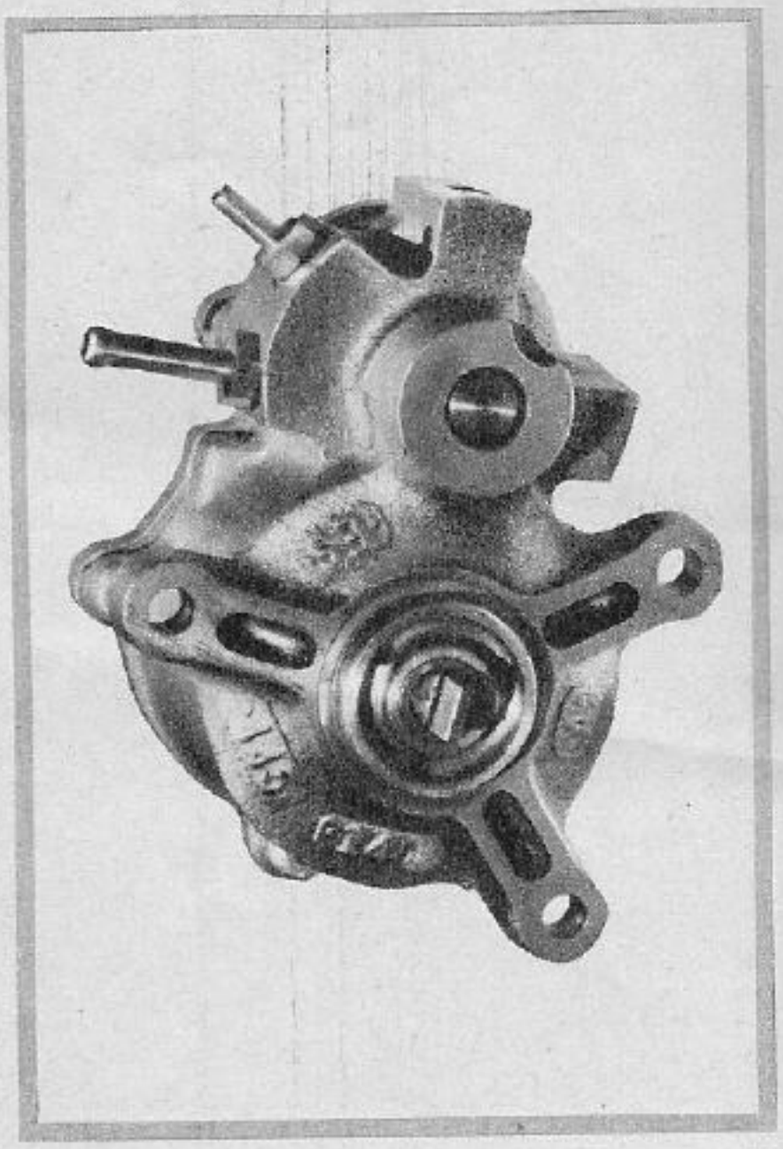
Luego de un año y medio de estudios la colaboración entre Citroën y Maserati da sus frutos: el nuevo Citroën SM. 220 km/h y una aceleración de 0 a 100 km/h en 8,9 segundos dan la pauta de ¡lo que es este nuevo automóvil!

Parecía imposible hasta ahora, pero finalmente fue lanzado. Tal vez porque Citroën es una de esas fábricas de automóviles que cada auto que lanzan resulta una bomba en materia técnico-estilística; es que juntamente con su filial italiana (Maserati) ha producido un nuevo auto que seguramente logrará una revolución comparable a aquella de 1955 cuando lanzó el modelo DS.

El Citroën SM es, actualmente, el auto con tracción delantera y de gran serie con mayor velocidad: 220 km/h. Según sus "Padres", SM es también el auto gran turismo más confortable y seguro de todos aquellos que están o que estuvieron sobre el mercado mundial.

Durante muchos años los técnicos de Citroën pretendieron que sabían más que sus clientes en lo que éstos necesitaban tener sobre cuatro ruedas. Y es cierto, ahora que el SM viene a crear un nuevo mercado en la marca, ya que en realidad los usuarios normales de Citroën no necesitaban de este modelo. Pero sin embargo, ahora, va a haber gente que desee tener este cupé cuatro asientos vendido en el orden de los 40.000 FF (o sea 7.200 dólares), o sea 25.200 pesos nuevos.

SM, su sigla de bautismo, no significa necesariamente "Su Majestad". Más simplemente, "S" significa el código del proyecto en su período de estudio (y los responsables del mismo no saben a ciencia cierta si deberán traducir la "S" por Sport o por Special), mientras la "M" simboliza el aporte de Maserati, responsable absoluto del motor. Este nuevo auto marca varias nuevas metas en la industria francesa del automóvil; En primer lugar, simboliza el retorno de Francia hacia la tradición del



Este es el aparato que permite al conductor del SM no cansarse cuando trata de estacionar y sentirse a 220 km/h. como si estuviera corriendo con un Fórmula Uno.

→

CITROËN-MASERATI



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El Citroën SM que se presentará en el próximo Salón de Ginebra se ha constituido en uno de los vehículos más revolucionarios de la época. Además, marca la entrada de Citroën al mercado de los grandes vehículos deportivos y de lujo



vehículo de gran prestigio. También marca la ruptura de la tendencia francesa hasta el momento, de mantenerse en la línea motriz de los cuatro cilindros. Citroën buscó a su aliado italiano Maserati para vencer esa línea a la espera de que los proyectos de Peugeot, Simca y Matra arriben a algún resultado positivo.

Pero si existe una revolución en torno al SM, ésta se verificará en el orden técnico. Se sabe que los responsables de los aspectos técnicos en Citroën no se quedan nunca cortos. Todo parece indicar que esta forma de actuar es una política de la empresa, más que una necesidad imperiosa.

"Cuando preparamos un auto nuevo —dice uno de los portavoces de Citroën— nos fijamos los objetivos más elevados, y tratamos de aunar los elementos que en principio son incompatibles. Para la 2 CV se trataba de combinar un máximo de confort con un máximo de economía. Y seguimos intentando la misma política. Cuando pusimos en venta el DS, quisimos unir la mejor tenida de ruta con el más perfecto confort, lo cual era considerado casi un imposible en esa época. Sin embargo, el problema de la SM era distinto, pero de la misma naturaleza. Hasta ahora los autos deportivos de serie no eran auténticamente autos confortables realmente. Y entonces decidimos aunar las dos tendencias y además crear un auto sport extremadamente seguro. Pero se trataba, sobre todo, de mantenernos fieles a la tracción delantera. Y pensamos que otra vez creamos un auto revolucionario.

Deberemos esperar los primeros ensayos en ruta para determinar si el optimismo de los responsables del proyecto es fundado.

El nuevo Citroën SM será vendido a partir de septiembre y producido a razón de 20 unidades diarias.

Para los técnicos de Citroën el nuevo modelo "SM" introduce en el mercado una revolución aún mayor que aquella que produjo el DS con su suspensión hidroneumática en 1955.

La novedad 1970 se centra en la dirección del SM, que está reducida a una pequeña pieza de 12 cm de alto; 8 de largo; y 8 cm de espesor y que se llama "comando de la dirección servo asistida progresiva". La misión fundamental de este nuevo tipo de dirección es de aumentar la seguridad en el manejo, el confort de marcha y la maniobrabilidad del auto. El regulador de este nuevo sistema de dirección está directamente relacionado con la caja de velocidades. Su velocidad de rotación está directamente en función de la velocidad del automóvil. El dispositivo centrífugo está comandado por un brazo tipo leva que está accionado, a su vez, por un sistema hidráulico que regula la presión sobre el circuito de la servo-dirección, de tal manera que el esfuerzo a ejercer sobre el volante varía en relación con la velocidad: el esfuerzo necesario, muy bajo a velocidades menores, aumenta a medida que la velocidad aumenta.

Gracias a este regulador, las ruedas se ubican inmediatamente en el sentido de marcha del auto al finalizar la maniobra de "parking". La impresión cuando se marcha a buena velocidad es la de un auto de "carrera", ya



CITROËN-MASERATI

Perfil del Citroën SM. Líneas suaves en la trompa y abrupta utilización de las líneas rectas en la cola. Nótese la parte trasera totalmente carenada.

El Citroën SM es realmente un auto agresivo. La trompa posee un desarrollo totalmente nuevo y lanzado. Sin embargo, el parabrisas mantiene aún la línea clásica del DS.

Interior espléndido y confortable. Todo lo que se pueda pedir en un verdadero automóvil GT está en el Citroën SM. Instrumental, caja de 5 marchas al piso, butacas y volante deportivo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por EDOUARD SEIDLER (Corresponsal de CORSA en Francia)

que la dirección se endurece y responde a todas las solicitaciones como si fuera una dirección directa.

"Creemos que nosotros tendremos que aprender a conducir esta dirección —comentó uno de los técnicos de Citroën— de la misma manera que en otra época tuvimos que aprender a frenar con la DS". Cuando los primeros usuarios del SM manejen y se acostumbren a esta dirección con toda seguridad no querrán dejarla nunca.

El motor Maserati (en el cual su cilindrada ha sido limitada por razones fiscales) es un 6 cilindros en V a 90° de 2,670 cm³ (válvulas a la cabeza, dos árboles de levas a la cabeza comandado por cadena en cada block de la V, cigüeñal con cuatro apoyos y tres carburadores Weber doble cuerpo). Su potencia orilla los 180 HP SAE a 6.250 rev/min, o 170 HP DIN a 5.500 rev/min. La velocidad máxima está en el orden de los 220 km/h. La cupla motor es de 23,5 mkg a 4.000 rev/min. La carrocería ha sido enteramente realizada por el "bureau" de studio de Citroën. La SM tiene una belleza agresiva pero clásica dentro de todo, con un largo y ancho capot. Las superficies trasparentes son amplias. La máquina está enteramente carenada: mismo la patente está carenada bajo una estructura que envuelve también la batería de seis faros de iodo. Dos de esos faros pivotan en consonancia con las ruedas, como sobre la DS, para poder alumbrar los virajes.

La dirección, los frenos a disco en las cuatro ruedas, la suspensión hidráulica y la terminación interior configuran un auto auténticamente gran turismo pero con las cualidades de un auto de gran lujo. Las butacas delanteras son basculables para permitir el acceso a la parte trasera del vehículo, y además son regulables en altura, largo e inclinación. Los apoya-cabeza asimismo, son regulables.

El comando de la caja de velocidades (5 marchas) está en el piso. Este auto será a partir de este momento el portaestandarte de la firma francesa. Se lo utilizará, además, como golpe publicitario importante para que la Citroën pueda aumentar las ventas de sus 2-3 CV y de la línea DS, pero más que nada para promocionar el nuevo auto de tipo mediano que sacará la empresa. Pero también este Citroën SM viene a invadir el campo que hasta hace poco polarizaban Jaguar, Mercedes Benz y BMW; generalmente más brillantes, más caros, pero difícilmente más confortables.

Será interesante, asimismo, comparar el Citroën SM con el Cadillac Eldorado tracción delantera, y ver los resultados finales. Habrá que esperar al Salón de Ginebra para poder probar los dos autos y dar un veredicto definitivo. Prometemos volver sobre el tema.

CITROEN "SM" FICHA TECNICA

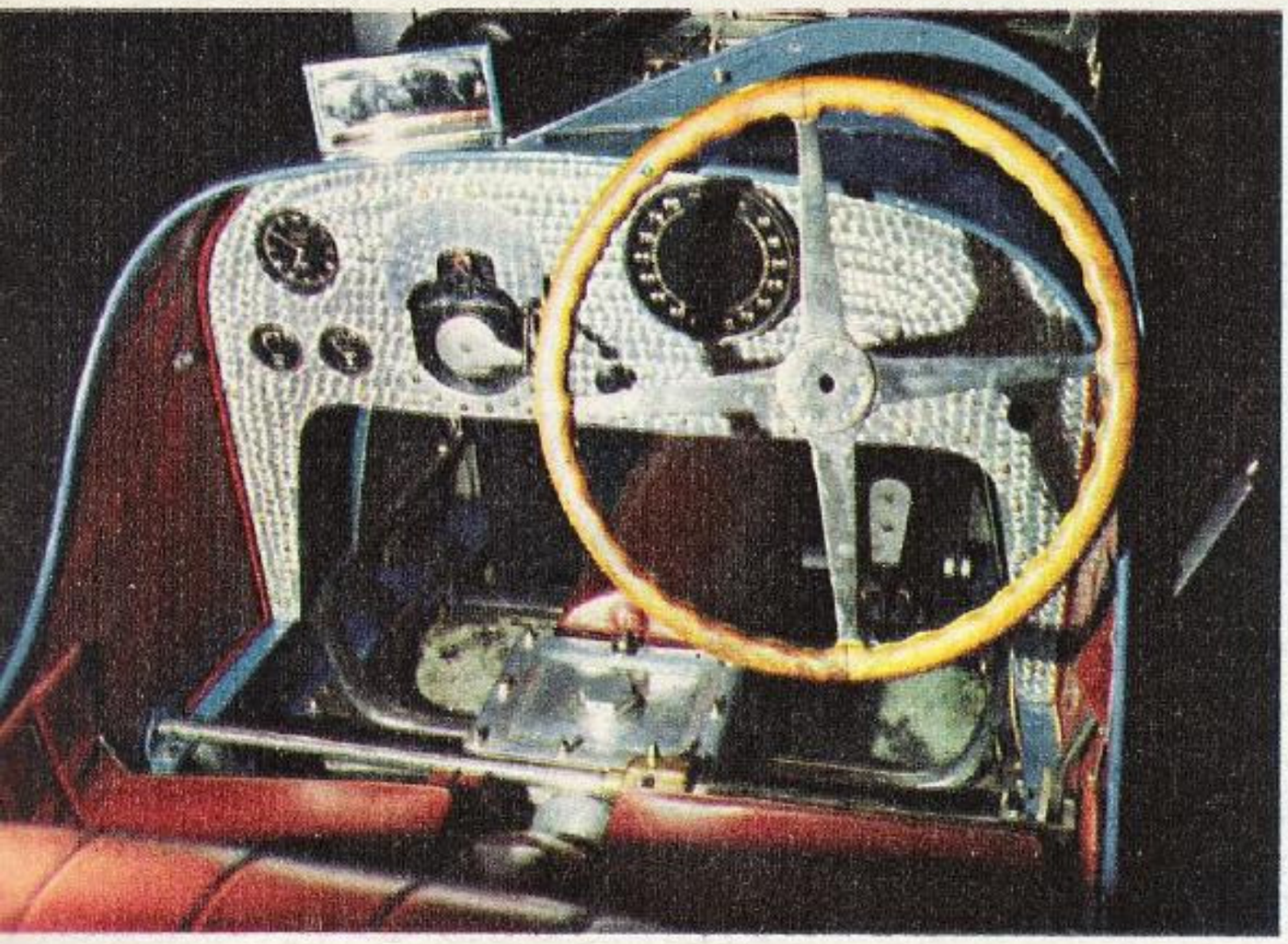
Motor:	6 cilindros en V a 90º. Válvulas a la cabeza y dos árboles de levas por block de cilindros.
Diámetro y Carrera:	8,7 cm x 7,5 cm
Cilindrada:	2.670 cm3
Relación de compresión:	9:1
Potencia:	170 HP DIN a 5.500 rev/min
Carburación:	3 carburadores Weber doble cuerpo.
Trasmisión:	Manuela, cinco marchas sincronizadas.
Suspensión:	Cuatro ruedas independientes, hidroneumática. Correctores adelante y atrás mantienen una altura constante del vehiculo cualquiera sea la cantidad de sus ocupantes.
Frenos:	Cuatro frenos a disco, asistencia hidráulica.
Largo total:	489,5 cm
Distancia entre ejes:	295 cm
Ancho total:	183,6 cm
Trocha delantera:	152,6 cm
Trocha trasera:	132,6 cm
Altura:	132,4 cm
Despeje del suelo:	15,5 cm
Neumáticos:	195 x 15
Peso en orden de marcha:	1.450 kg (62 % sobre tren delantero)
Peso máximo c/carga:	1.800 kg.

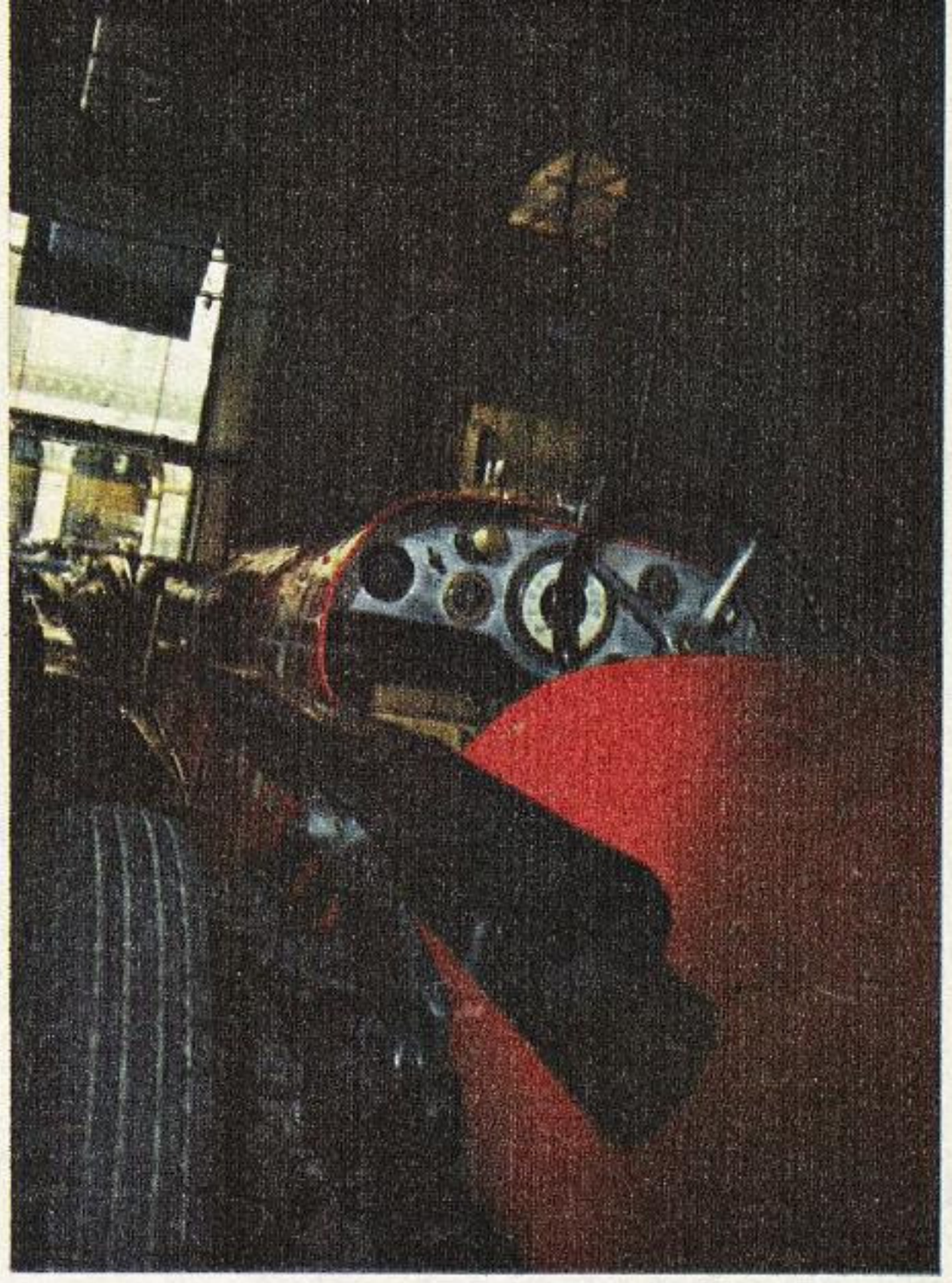
PERFORMANCES

Velocidad máxima:	220 km.
400 metros partida detenida:	16,2 seg.
1.000 mts. partida detenida:	30 seg.
Aceleración de 0 a 100:	8,9 seg.
Relación peso/potencia:	8,5
Diámetro de giro:	10,50 mts.



Desde París por TOMAS ELOY MARTINEZ

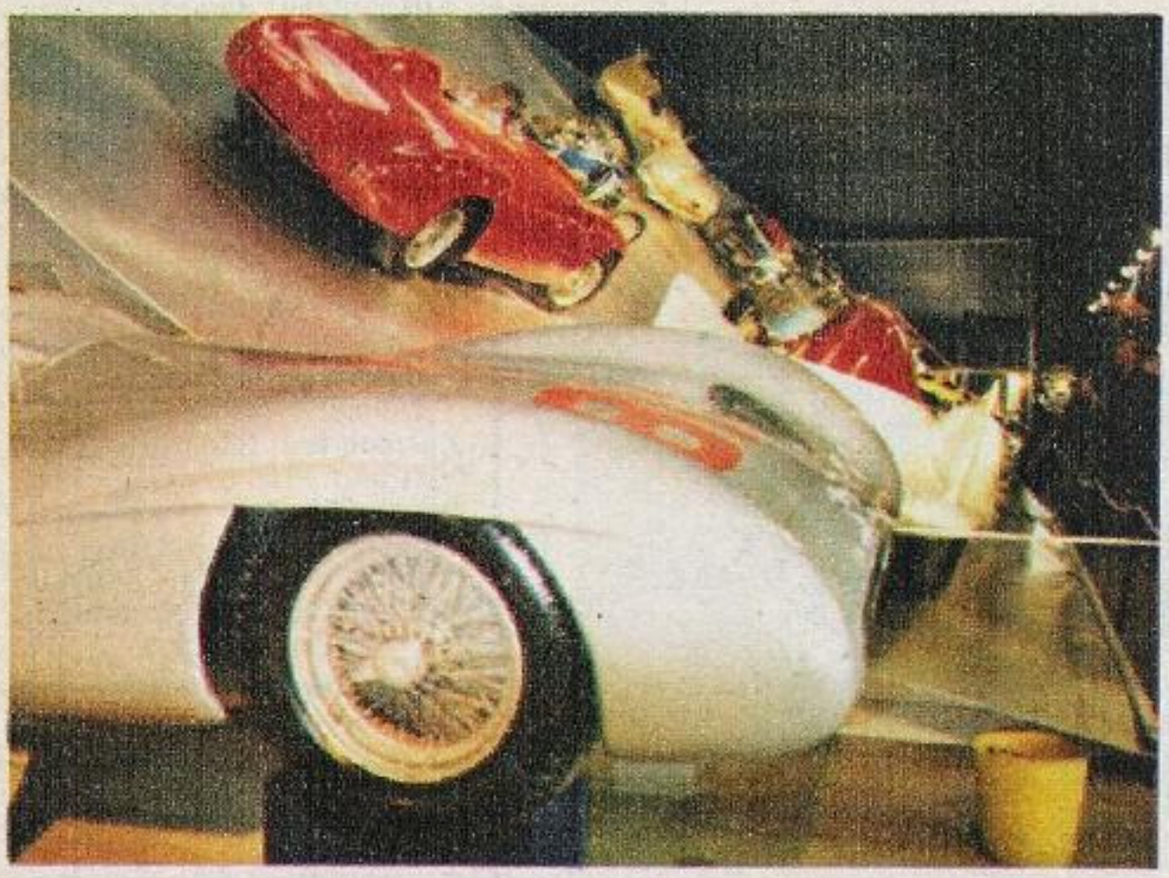






http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

AUTOS EN EL LOUVRE



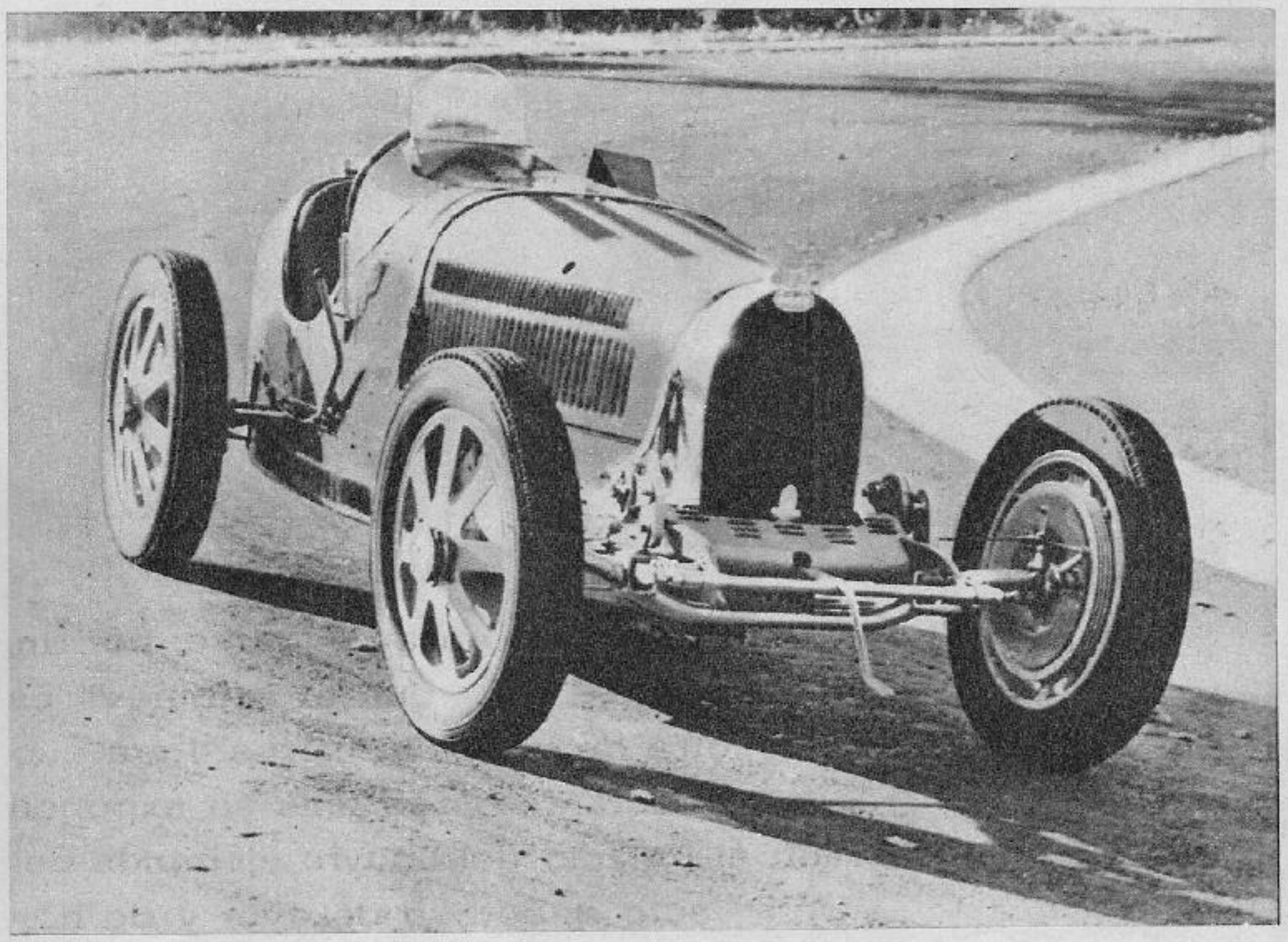
Ha empezado a entenderse, por fin, que el automóvil es otra de las bellas artes. Para eso durante estos días se exponen en el Palacio del Louvre ejemplos del auto deportivo de ayer y de hoy

Desde mediados de febrero los autos de carrera se han convertido en la pasión de París. Más de mil personas acuden todos los días al **Museo de Arte Decorativo, en el Palacio del Louvre,** donde el director François Mathey y una decena de anticuarios célebres (cuyas colecciones están en Londres, Compiégne, Turín, Stuttgart y Cléres) exponen cincuenta coches, doce carrocerías, quince motores y diez paneles de diseños y maquetas. El espectáculo es de una belleza que no sólo conmueve a los entendidos. También la crítica de arte se ha visto obligada a revisar sus conceptos tradicionales sobre el diseño automovilístico: a la entrada del museo, una frase de Roland Barthes, advierte que **"los coches son hoy el equivalente exacto de las grandes catedrales góticas. Los veo como una maravillosa creación de esta época, imaginada por artistas desconocidos y contemplada por pueblos que sienten su valor de objeto mágico."**

A tres kilómetros de allí, en el pabellón 12 del antiguo mercado de París —Les Halles—, otro salón de automóviles de carrera (más de 40) convoca a 200 visitantes por día. Pero es en la exposición del Louvre, llamada **Bolid Design,** donde los expertos se enloquecen, toman apuntes, discuten los detalles técnicos desde el mediodía hasta las 6 de la tarde.

La mitad de los autos están suspendidos sobre una pista de cuarenta metros de largo, construida con grandes planchas de aluminio y diseñada en pendiente. Allí se acumulan, codo a codo, como si estuvieran por lanzarse a una carrera histórica, el primer Cooper de Stirling Moss →





BUGATTI

Tipo: 51 - Grand Prix.
Año: 1930.
Cilindrada: 2.300 cm3.
Número de cilindros: 8 en línea.
Arbol de levas: 2 a la cabeza.
Potencia: 175 HP.
Embrague: Discos múltiples.
Número de velocidades: 4.
Suspensión delantera: elásticos semielípticos con amortiguadores de fricción Bugatti.
Suspensión trasera: elásticos cuatro-elípticos con amortiguadores de fricción Bugatti.
Frenos: A cables.
Ruedas: Bugatti de fundición de aluminio integradas con la campana de frenos.
Carrocería: Biplaza tipo Grand Prix.
Peso: 750 kg.
Velocidad: 220 km/h.

Este coche fue derivado del célebre tipo 35 aparecido en 1924.

FIAT

Tipo: Eldridge de records.
Año: 1923.
Cilindrada: 21.706 cm3.
Número de cilindros: 6 en línea.
Trasmisión final: Por cadenas.
Potencia: 250 HP.
Embrague: Discos múltiples.
Número de velocidades: 4.
Frenos: El pedal actúa sobre las ruedas traseras.
Ruedas: De rayos con fijación central tipo Roudge.
Carrocería: Sport biplaza.
Distancia entre ejes: 345 centímetros.
Trocha: 148 cm.
Altura máxima: 140 cm.
Peso: 2.100 kg.

AUTOS EN EL LOUVRE

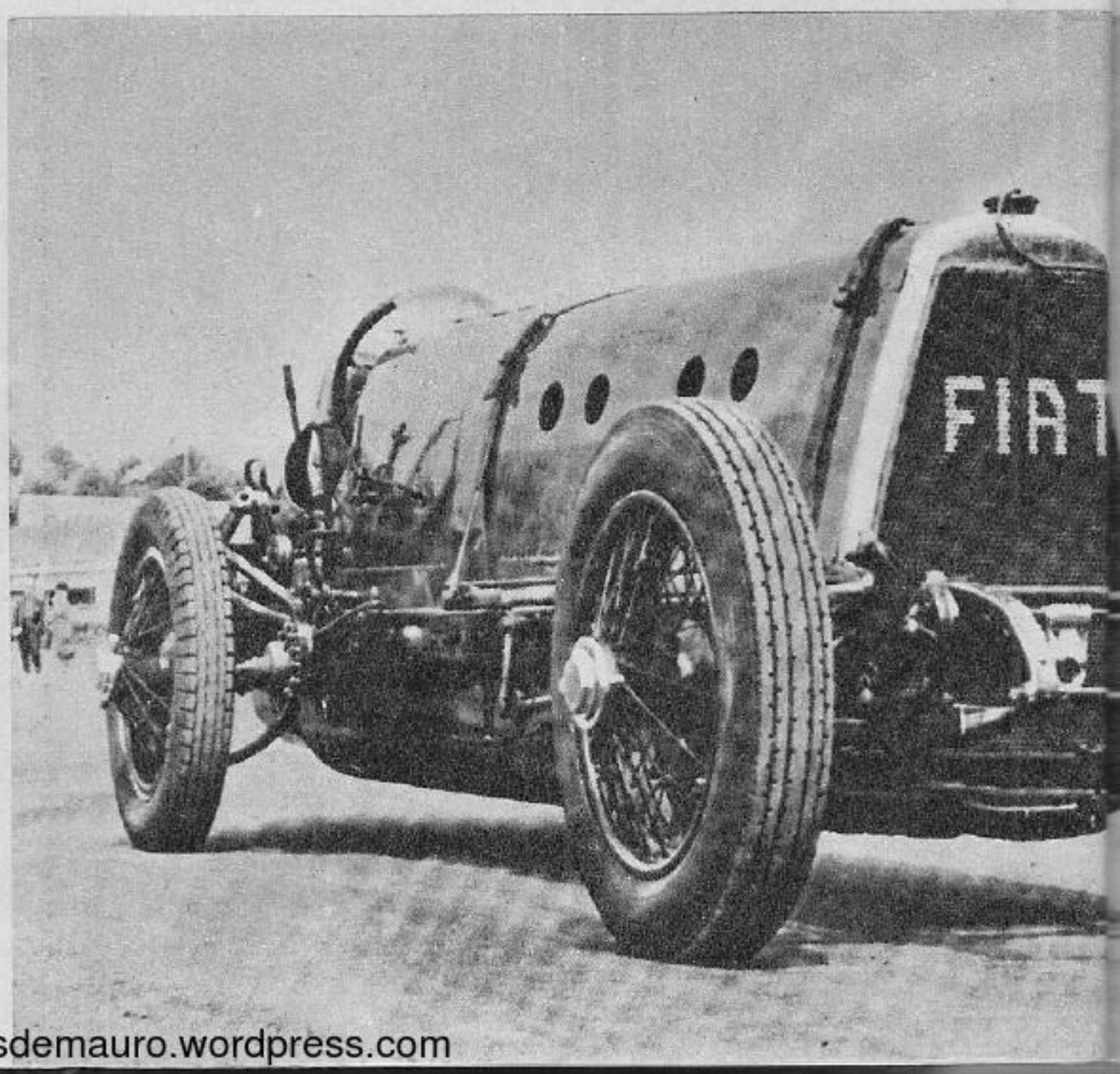
y de Harry Shell (hecho en 1950), la Ferrari que participó en las 24 Horas de Daytona en 1967, los últimos Alfa Romeo, el Alpine-Renault que ganó el Campeonato de Francia, fórmula 3, en 1964, el Ford, el Jaguar y la Maserati construidos especialmente para Le Mans, el Lancia con el que Fangio ganó la Carrera Panamericana de México hace 17 años, y un ejemplar de los diez que construyó Talbot en 1953 para las carreras de Fórmula 1 (el Talbot-Lago).

Pero los tres objetos que acaparan la curiosidad son viejas joyas de más de 40 años: una, la **Jamais Contente** (la Nunca Satisfecha), impulsada por un motor eléctrico que se exhíbe solitaria entre una corte de fotografías finiseculares, fue el primer auto que superó los cien kilómetros por hora comandado por Camille Jenatzy. Construido en Bélgica y carrozado en Francia por el barón Rothschild, fue lanzada a la venta en el año 1899, en Achéres, a 105,856 km/h. Otra, la Renault 40 CV, colocada al pie de una maqueta gigantesca, es la que alcanzó un record que parecía imposi-

EN EL MUSEO DEL LOUVRE

La exposición tan fuera de lo común y tan significativa del ingreso del automóvil en el mundo de las bellas artes ha sido limitada por sus organizadores a determinados tipos de vehículos. Para la selección se han tenido en cuenta las divisiones que la Comisión Deportiva Internacional ha hecho de los autos deportivos a través de los años para delimitar la evolución de la técnica automovilística.

Así los visitantes tuvieron oportunidad de ver expuestos ejemplares representativos de las categorías Automóviles de Record, construidos únicamente con el fin de batir ciertos records bajo determinadas limitaciones de cilindrada, etc. Automóviles Grand Prix, ejemplo de épocas cuando las fórmulas no estaban aún bien definidas y bajo este título bastante ambiguo se denominaba a los coches construidos para correr los "Grand Prix". Fórmula, coches monoplaza que responden a límites precisos de cilindrada, peso, etc. De acuerdo a esos criterios éstos se clasifican en categorías Fórmula 1, 2, 3, etc. Prototipos, generalmente biplazas y considerados como automóviles de estudio. Son precisamente los Prototipos los que disputan actualmente las principales carreras de larga duración. Sport, etapa final de los Prototipos, implica la producción y comercialización de un número X de ejemplares anuales (actualmente 25).



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

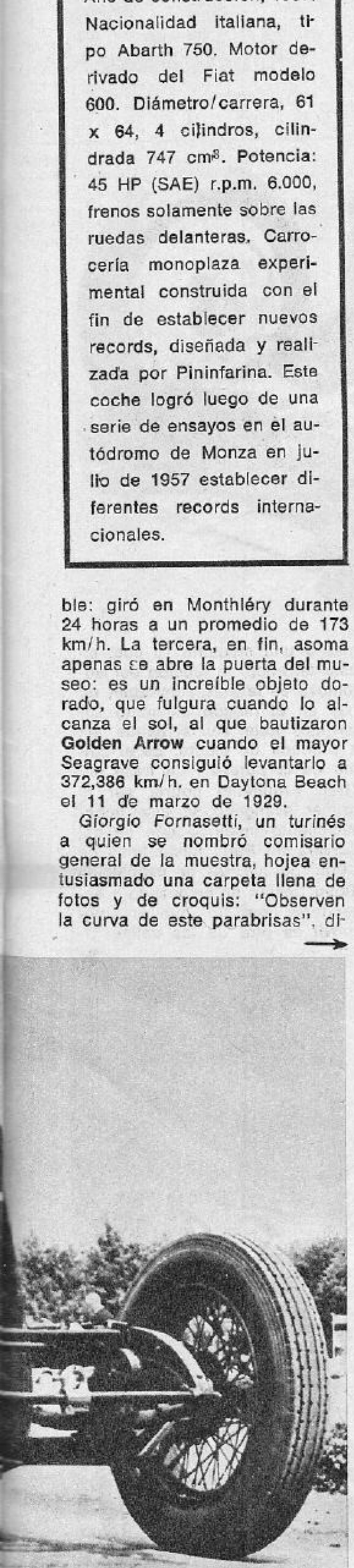
FIAT ABARTH

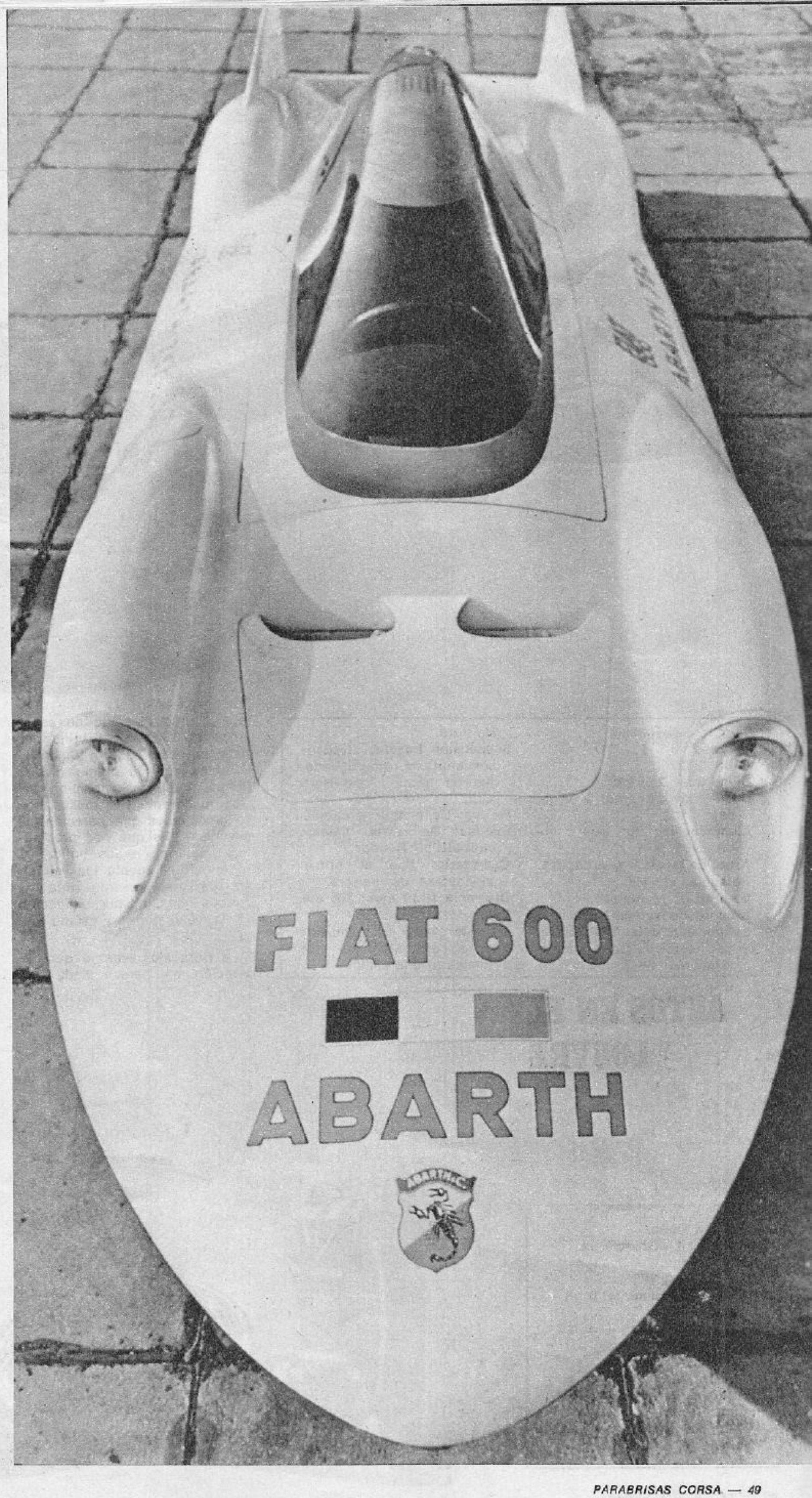
Año de construcción, 1957. Nacionalidad italiana, tipo Abarth 750. Motor derivado del Fiat modelo 600. Diámetro/carrera, 61 x 64, 4 cilindros, cilindrada 747 cm³. Potencia: 45 HP (SAE) r.p.m. 6.000, frenos solamente sobre las ruedas delanteras. Carrocería monoplaza experimental construida con el fin de establecer nuevos records, diseñada y realizada por Pininfarina. Este coche logró luego de una serie de ensayos en el autódromo de Monza en julio de 1957 establecer diferentes records internacionales.

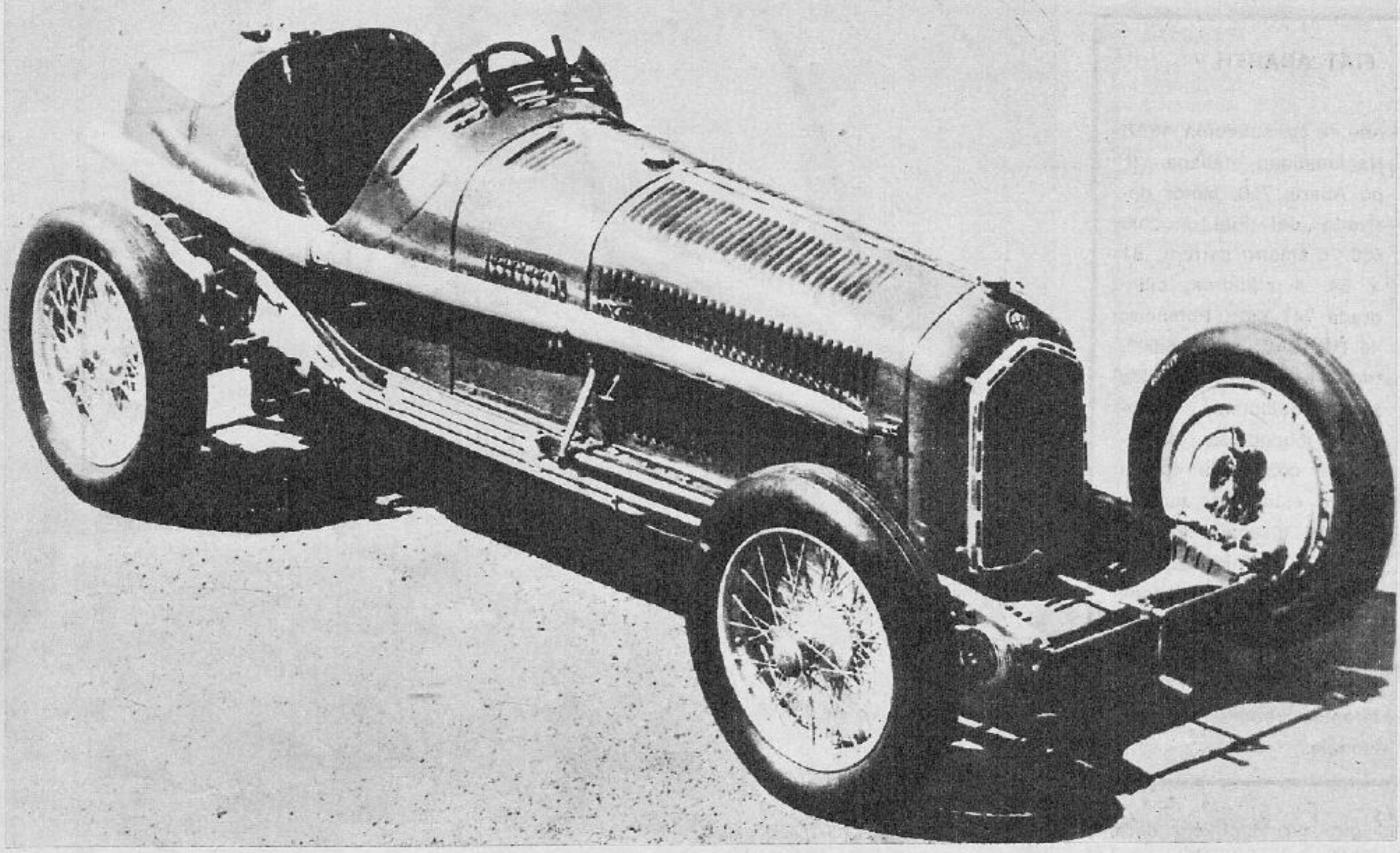
ble: giró en Monthléry durante 24 horas a un promedio de 173 km/h. La tercera, en fin, asoma apenas se abre la puerta del museo: es un increíble objeto dorado, que fulgura cuando lo alcanza el sol, al que bautizaron **Golden Arrow** cuando el mayor Seagrave consiguió levantarlo a 372,386 km/h. en Daytona Beach el 11 de marzo de 1929.

Giorgio Fornasetti, un turinés a quien se nombró comisario general de la muestra, hojea entusiasmado una carpeta llena de fotos y de croquis: "Observen la curva de este parabrisas", di-

→





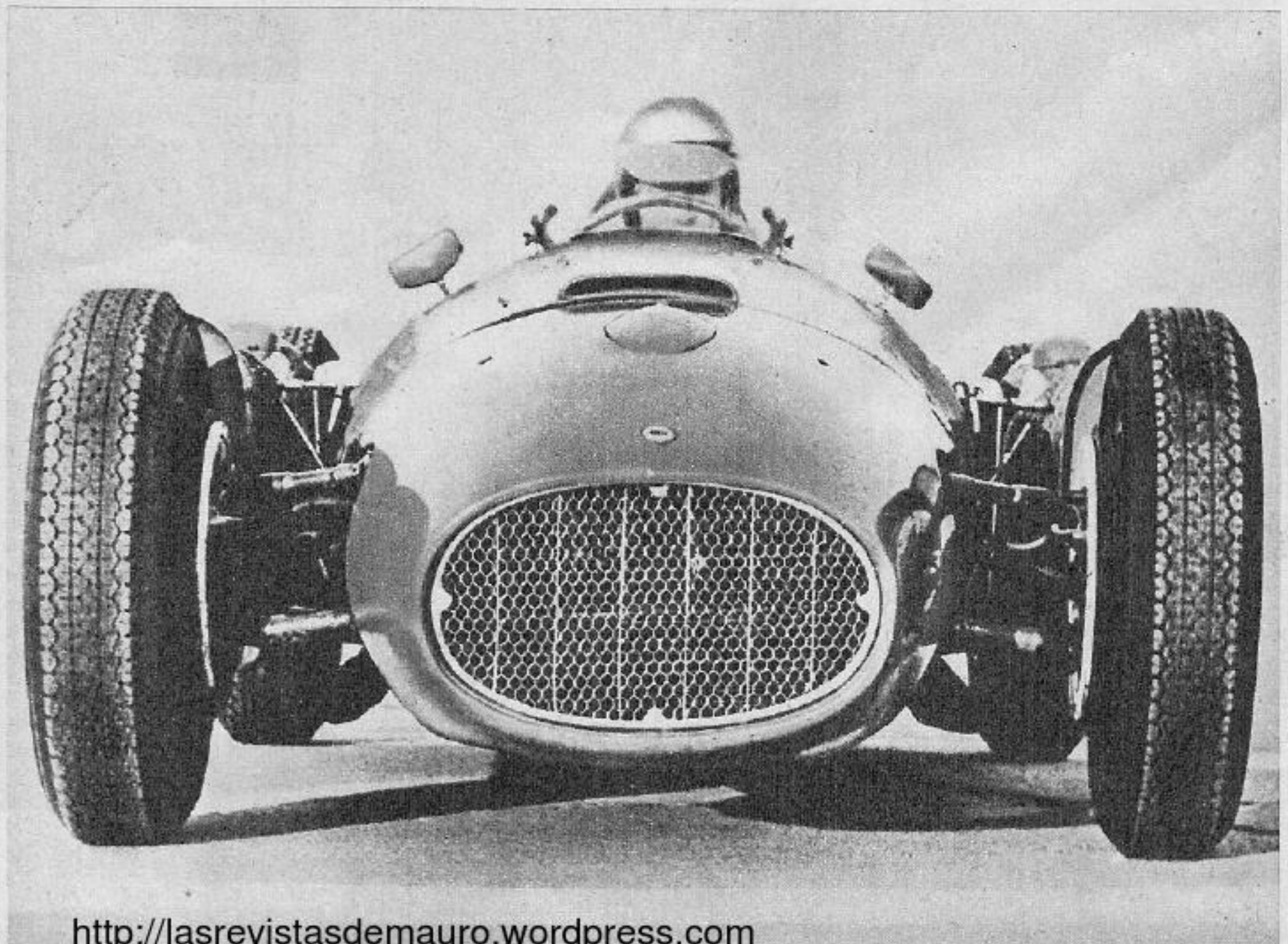


Marca: Alfa-Romeo.
Tipo: P 3.
Año: 1932.
Cilindrada: 2.654 cm³.
Número de cilindros: 8 en línea.
Alimentación: Por dos compresores.
Arbol de levas: 2 a la cabeza.
Potencia: 215 HP.
Embrague: Multidisco.
Número de velocidades: 4.
Suspensión delantera: Elásticos semielípticos, amortiguadores de fricción tipo Hartford.
Suspensión trasera; Elásticos semielípticos, amortiguadores de fricción tipo Hartford.
Frenos: De tambor a cables.
Ruedas: De rayos, fijación central tipo Roudge.
Carrocería: Fue el primer monoplaza de carrera.
Distancia entre ejes: 265 cm.
Velocidad: 232 km/h.
En este coche la trasmisión final se efectuaba por dos cardanes al diferencial.

ce, "el arco elegante de estos caños de escape, el brillo del metal en esta rueda. Y díganme si no es arte de primer nivel". Cuenta que la exposición se preparó durante seis meses, entre dificultades que parecían insalvables. "Es que nos propusimos limitarnos a los bólidos y no tomar en cuenta los vehículos de gran turismo, que no ofrecen esta misma exaltación de la velocidad en estado puro."

Le Corbusier escribió que "la creación se parece cada vez más a una máquina" y que, en este terreno, "la lección del automóvil es la más admirable; no hay en él ningún elemento superfluo, toda causa tiende allí a producir un efecto. Es el colmo de la pureza". La frase del Gran Arquitecto podría ser el primer evangelio de este acontecimiento histórico que se observará en París hasta fines de abril: porque en la exposición **Bolid Design** ha empezado a entenderse, por fin, que el automóvil es otra de las bellas artes.

AUTOS EN EL LOUVRE



Marca; Lancia.
Tipo: D 50 - Grand Prix.
Año: 1954.
Cilindrada: 2.486 cm³.
Número de cilindros: 8 en V a 90°.
Arboles de levas: 4 a la cabeza.
Potencia: 255 HP.
Número de velocidades: 5.
Distancia entre ejes: 228 cm.
Peso: 600 kg.
Velocidad: 300 km/h;

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PARABRISAS CORSA EN

EL INTERIOR

PERIODICO AUTOMOVILISTICO DE LAS PROVINCIAS

Corresponsales: Héctor Acosta *(Córdoba)*, Raúl Arloni *(Bolívar)*, Francisco J. De Cesare *(Río Negro)*, Luis A. Gómez *(Mar del Plata)*, Enrique C. Bordato *(Comodoro Rivadavia)* Héctor J. Milanich *(Entre Ríos)*, Pedro A. Pignataro *(Santa Cruz)*, Federico Etcheverry Boneo *(Salta)*. Luis Montpellier *(Santa Fe)*, Antonio Torrejón *(Chubut)*.

Argentina, 7 de abril de 1970 — **Nº 207** — **Unica sección - 3 páginas**

PROV. DE SAN JUAN

Y SOPLO EL ZONDA

San Juan — Una semana después de disputada la controvertida San Juan - Coquimbo - San Juan, los dirigentes de la Asociación Sanjuanina de Volantes llevaron a cabo la organización del "Premio ADEPA (Asociación Entidades Periodísticas Argentinas) Turismo Standard" en el Autódromo El Zonda. La prueba se reservó para tres categorías (hasta 1.150 cm³; de 1.150 a 2.000 cm³ y más de 2.000 cm³) y como indicaba el titular de la carrera, solamente para autos standard sin preparación alguna.

La primera de las carreras fue la de autos hasta 1.150 cm³ donde se alinearon 12 máquinas. En la clasificación del sábado, el Auto Unión 1000 de Francisco Scherli había logrado el mejor tiempo y por ende el derecho a la cuerda. De esta manera, el Auto Unión no tuvo problemas en apoderarse de la primera posición, pero llevando a la cola a otro A. Unión, el de Antonio Lichardi, mientras el Fiat 600 del mendocino Tabiblianiti recuperaba terreno en pos de la punta. Ya en la media carrera el Fiat 600 encabezaba la competencia. Poly Malaissi entonces, con su Renault 1093 convertido para la ocasión en standard-standard logró ubicarse en la punta y no largarla más hasta que la bandera a cuadros lo decretó ganador. Cuando se largó la segunda carrera (de 1.150 cm³ hasta 2.000 cm³) el Fiat 1500 Cupé de "Chiche" Brisson se apoderó de la primera posición seguido muy de cerca por la otra cupé, la de César Aubone. Detrás marchaban Ortúzar, Zegaib, Rodríguez Callo y el pelotón. En la segunda vuelta Ortúzar hizo un espectacular trompo en la salida del rulo y los competidores que marchaban detrás se vieron en figurillas para evitarlo. De ahí en más, Ortúzar debió luchar desde el fondo para poder escalar posiciones. Mientras tanto, en la vanguardia, Aubone y Brisson no daban tregua a su lucha por la punta. En la cuarta vuelta, Aubone pasa al frente. En la octava, el puntero sufre un "fuori pista" en el rulo quedando segundo. De ahí en más la persecución fue endiablada y Aubone pudo llegar nuevamente al primer puesto lugo de ingentes esfuerzos. A partir de ese momento la distancia que puso sobre su perseguidor fue la suficiente como para no preocuparse y aflojar un poco el tren de marcha. Muy bien Aubone, que condujo con eficiencia su cupé Fiat.





La tercera competencia fue la reservada a autos de más de 2.000 cm³ donde Juan Carlos Palma (apodo periodístico "Levas Cruzadas") se ubicó primero de entrada no más sin dejar esa colocación por nada del mundo, pese al asedio de los demás pilotos. Roberto Victoria fue uno de los que intentaron el asedio, pero poco a poco se fue retrasando ante la evidente superioridad del Torino del periodista-corredor. Por la tercera posición se sacaban los ojos, "El Maula", "Robert Wood" y Sansoni, todos con Torino. "Robert Wood" superó a "El Maula", y éste al hacer un trompo en la horquilla dejó la cuarta posición en manos de Sansoni. Sin embargo, gracias a un eficiente trabajo, pudo volver a escalar posiciones y ubicarse en su puesto. Mientras el puntero Palma ponía cada vez más luz sobre sus competidores, el segundo, Victoria, desbandaba una goma en la 12ª ronda debiendo abandonar. "Robert Wood" entonces se ubicó en esa posición que quedó vacante.

La competencia fue realmente emocionante y la A.S.V. piensa reeditar estas carreras standard donde la lucha se hace enconada y a "full". Bien por la A.S.V.

PREMIO A.D.E.P.A.

Asociación Sanjuanina de Volantes — Autódromo El Zonda (San Juan) — Turismo Standard

Clasificación final

Categoría A (Hasta 1.150 cm3)

1º	Malaisi, Víctor	Renault Gordini	40m 41s	20 v.
2º	Scherli, Francisco	Auto Union 1000	40m 58s 2/10	20 v.
3º	Kermann, E.	Renault Gordini	41m 38s 1/10	20 v.
4º	Billy, Ricardo	Renault 4L	41m 48s 1/10	20 v.
5º	Roldán, César	Renault Gordini	41m 10s 1/10	19 v.
6º	Guardia, Carlos	Renault Gordini	40m 45s 1/10	19 v.
7º	Radi, Ricardo	Renault Gordini	41m 35s 1/10	17 v.

Promedio del ganador: 95,200 km/h. — Record de vuelta: Francisco Tabiblianiti con Fiat 600 en la 9ª vuelta con 1m58s, a 98,500 km/h.

→

Categoría B (De 1.150 hasta 2.000 cm3)

1º	Aubone, César A.	Fiat 1500 Cupé	38m 31s 2/10	20 v.
2º	Brieson, "Chiche"	Fiat 1500 Cupé	38m 44s 2/10	20 v.
3º	Zegaib, Jorge	Fiat 1500 Cupé	38m 55s 2/10	20 v.
4º	Celani, Lorenzo	Fiat 1500 Cupé	37m 49s 3/10	20 v.
5º	Rodríguez, Ricardo	Peugeot 404	38m 10s 4/10	20 v.
6º	Rodríguez, A.	Peugeot 404	37m 20s	19 v.
7º	Ortuzar, Raúl	Fiat 1500	33m 10s 4/10	17 v.

Promedio del ganador: 106,100 km/h. — Record de vuelta: El 35 en la 16ª con 1m47s2/10 a un promedio de 108,500 km/h.

Categoría C (Más de 2.000 cm3)

1º	Palma, Juan Carlos	Torino 380 W	34m 37s 3/10	20 v.
2º	"Robert Wood"	Torino 380 W	35m 34s 1/10	20 v.
3º	Sansoni, Luis	Torino 380	35m 46s	20 v.
4º	"El Maula"	Torino 380	35m 50s 4/10	20 v.
5º	Cifuentes, B.	Dodge Polara	34m 42s 1/10	19 v.
6º	Dennis, W.	Chevrolet Super	34m 50s	19 v.

Promedio del ganador: 111,900 km/h. — Record de vuelta: El 63 de Juan Carlos Palma en la 4ª, con 1m40s9/10, a 115,240 km/h.

PROV. DE BUENOS AIRES

RAGGIO a último momento

LOBERIA. Una nueva fecha por el Campeonato Regional de Cafeteras se disputó en el circuito de esta ciudad. La jornada contó con la organización del Club Independiente, y lo bueno de esta reunión se centró en lo bien que se plantearon las carreras y el reflejo de esto se vio en las boleterías, donde se verificó una recaudación casi record en la categoría.

La primera serie fue para el "loberense" Castellanos, que no tuvo ningún inconveniente en superar a sus más inmediatos perseguidores, los marplatenses Solís y Morel. La segunda serie la ganó el balcarceño Reymonte quien se dedicó a efectuar un paseo más o menos ligero, sin preocuparse por nada. La final estaba destinada a ser la gran carrera entre el hombre de Lobería y el de Balcarce, lo cual quedó demostrado al largarse la "finalissima". Reymonte picó en punta perseguido tenazmente por Raggio y Castellanos. Castellanos más adelante superó a Raggio ubicándose segundo, y entre Reymonte y Castellanos se dedicaron a intercambiarse la punta en un mano a mano sensacional. Pero la mala suerte de los punteros —debieron detenerse ambos— dio a Raggio la posibilidad de ganar la competencia colocando además el record de vuelta del circuito.



MAR DEL PLATA. La pareja "Libera-Bozzone" ya está trabajando en los últimos detalles de su Valiant para competencias de TC FA. Probablemente su debut se verifique en la carrera de la Vuelta de Santa Fe si todo funciona como hasta ahora. Otro que se está poniendo al día es "Cacho" Fangio a quien le están terminando el Formisano-Chevrolet para poder participar en Sport Prototipos.

DOCE GRANDES CARRERAS EN MERLO

Merlo — *En un circuito de tierra, en general bien asentada y de una longitud de 934 metros, pasó la localidad del oeste de la provincia de Buenos Aires, un día muy "Corsa" y familiar. Se disputaron entre series, repechajes y finales, nada menos que doce carreras, divididas para las categorías Fiat 600, Citroën y Limitada del 27. La tenida corsa se inició a las nueve de la mañana y terminó a las cinco de la tarde con un "recreo" de dos horas para que los muchachos almorzaran. En general, la organización fue buena, y puede que con un poco más de experiencia, esta gente de la peña "El Bosque" llegue a convertirse en uno de los clubes con futuro en la provincia de Buenos Aires. Les falta un poco de experiencia en el sentido de que hubo gente que estaba en la pista interfiriendo en cierta forma con el normal desarrollo de las carreras. Pero lo volvemos a repetir: poco a poco, esta carencia de sentido organizativo se va a pulir en función del éxito de una futura campaña.*

Una anécdota: un cafetericista se negó a apagar el motor en la largada pese a que el reglamento establecía que lo hiciera, y el Comisario Deportivo casi tuvo que irse a las manos para obligar al corredor a cumplir el reglamento.

Los primeros en abrir fuego fueron los Citroën, dando un espectáculo realmente inusitado con sus curvas y escoradas a todo momento. El público, podemos asegurarlo, se divirtió a lo grande con las evoluciones de estos "galponcitos iracundos".

Más tarde vinieron las series y repechajes para Fiat 600. ¡Aquí sí que se dieron como en la guerra! En todas las carreras hubo lucha auto a auto por la punta, y ayudados por los trompos, los derrapes controlados y el viaje en pelotón, se robaron el día y los aplausos que premiaron la conducción. Los ganadores de las series fueron Miguel Giacobino y Enrique Tomasello, y en el repechaje el triunfador fue Blasco.

Como en los ya lejanos años del "asadito" al borde de la ruta de TC, los dirigentes de la peña "El Bosque" nos invitaron a comer unos regios costillares en el intervalo. El amigo Juan Melano fue el artífice de esa obra de arte gastronómica.

A las catorce horas, los altavoces llamaron a los pilotos de Citroën para disputar la final. Largaron y de entrada no más, el Nº 4 de Héctor Prámparo se tomó el gran buque recorriendo las 25 vueltas muy lejos de su perseguidor, el Nº 1 de Osvaldo Fieconi que llegó segundo a 13 segundos.

A continuación hicieron su ingreso al "ruedo" los Fiat 600. Corrían la final y de entrada se cortó adelante el 17 de Miguel Giacobino, pero en su persecución salieron Tomasello y Butero. Pelearon y se pasaron una y otra vez, hasta que Giacobino comenzó a distanciarse gracias a su buena conducción y a la mala suerte de los otros competidores. Tomasello, que estaba dispuesto a descontar tiempo, en la última vuelta pinchó una goma y se ubicó tercero con mucha "bronca".

Luego vinieron los autos de Limitada del 27, que mostraron poco espectáculo al público ya que los ganadores se cortaron solos, tanto en las series como en la final. La final fue ganada por Espinosa con Chevrolet en amplia escapada en las primeras vueltas para asegurarse luego —bajando el tren de marcha— una vuelta de ventaja sobre el segundo. El 19 de abril se corre la segunda competencia organizada por la peña y no olvidar de pagar la entrada que es a beneficio del hospital de Merlo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Clasificación final

FIAT 600

1º	Giacobino, Miguel	21m 27s	25 v.
2º	"Perfecto Rutero"	21m 43s	25 v.
3º	Tomasello, Enrique	21m 44s	25 v.
4º	Fanzini, Ricardo	21m 41s	24 v.
5º	Blanch, Aníbal	21m 50s	24 v.

Promedio del ganador: 65,322 km/h.

CITROËN

1º	Prámparo, Héctor	24m 13s	25 v.
2º	Fieconi, Osvaldo	24m 26s	25 v.
3º	Cassarini, Oscar	24m 41s	25 v.
4º	Abrego, Néstor	25m 09s	25 v.
5º	"Doti"	24m 40s	24 v.

Promedio del ganador: 57,852 km/h.

LIMITADA DEL 27

1º	Espinosa, J.	21m 35s	25 v.
2º	Marveggio, R.	21m 38s	24 v.
3º	Iracet, C.	21m 29s	24 v.
4º	Ibarbia, C.	21m 42s	24 v.
5º	Di Andrés, A.	21m 44s	23 v.

Promedio del ganador: 64,911 km/h.

PROV. DE ENTRE RIOS

SE LARGO LA PRIMERA

El Zonal Entrerriano se dividió en dos clases: Turismo Grupo 2 y Standard. ¡Bien! Eso era lo que hacía falta desde hace mucho tiempo. Una categoría para los que recién empiezan y no tienen plata para tentar cosas importantes. Es de esperar, eso sí, que el término standard se mantenga como en esta primera carrera.

El domingo no hubo, lamentablemente, un número demasiado grande de inscriptos, pero no olvidemos que ha sido la primera carrera del zonal y muchos pilotos aún no tienen su máquinas listas. Comentario aparte merecen TODOS los santafesinos que iban a correr, pero que cuando llegó el momento de demostrar los valores en la pista TODOS tuvieron motivos para no correr. Se salvan de esta crítica Ricardo Calvo, Chucho Gervazonni y por supuesto Luis Grossi. El primero porque fue, corrió, y cuando iba ganando volcó, el otro porque cortó una biela, y Grossi porque no tuvo tiempo de clasificar y cuando iba tratando de entremezclarse con el primero debió parar

Cuando se largó la primera serie de standard hubo sonrisitas socarronas, pero cuando la segunda batería estuvo en la pista ya nadie se reía. Todos miraban con atención. Los "flancitos" no chacoteaban. Se daban, ¡y cómo! Por supuesto que los borrones estuvieron a la orden del día, pero tratándose de una categoría eminentemente amateur no importa porque para eso está, para que aprendan.

La primera carrera de Grupo 2 demostró que había dos grupos perfectamente definidos. Uno de punta y otro de cola, pero no mucho. Niemitz se tomó el buque de entrada y Carubia que intentaba hacer lo mismo se quedó en la largada para después entrar a recuperar terreno y colocarse segundo. Grossi largó cola con sus 52 HP adentro del "fitito" y trepando trepando logró ubicarse cuarto. Carubia, en la sexta vuelta desbanda una cubierta y ¡chau Gurí!. De Niemitz no hace falta decir nada. Alcalde y García (tercero y segundo) no son mancos y Fender no pudo hacer más con su De Carlo.

La clase B (Fiat vs. Peugeot) es la que más gusta al público de esta zona, y para confirmar esa predilección desde la largada se dieron como en la guerra. También corrieron en esta carrera, Niemitz y Carubia con sus Renault 1093 pero poco fue lo que pudieron hacer contra los milqui. Lindísimo fue el duelo entre Sáenz y Deambrosi y con mucha suerte el espectacular vuelco de rosarino Penta que vino con fuego y todo: se tragó de punta un guard rail y dio mil vueltas en el aire, salvándose gracias a la barra protectora. Una de las ausencias más sentidas fue la del representante de Fiat, Linares, que cada vez que corre demuestra que sabe hacer las cosas.

Pocos autos grandotes se alinearon en la carrera de más de 2.000 cm³. Gotte se tomó el buque con su Torino y segundo se ubicó Sáenz con la



cupé Fiat 1500. José Iglesias (3º) con un Falcon, no andaba como debía y no pudo llegar a más. Niemitz también iba a correr esta carrera con su Torino, pero lo rompió en las pruebas. Ausente sin aviso: Guiyo Von Wernich y su Falcon.

ZONAL ENTRERRIANO

Clasificación

CLASE A (Turismo Grupo 2 hasta 1.150 cm3)

1º	Niemitz, Osvaldo	Renault 1093	30m 19s 3/5	15
2º	García, Plácido N.	Renault 1093	30m 35s	15
3º	Alcalde, Ricardo	Renault 1093	30m 51s 2/10	15
4º	Grossi, Luis	Fiat 750	s/t.	13
5º	Fender, Guillermo	De Carlo 700 Cupé	s/t.	11

CLASE B (Turismo Grupo 2 de 1.150 cm3 hasta 2.000 cm3)

1º	Sáenz, Roberto	Fiat 1500 Cupé	34m 36s 3/5	18
2º	Deambrosi, J.	Fiat 1500 Cupé	35m 23s 4/5	18
3º	Manzotti, Héctor	Fiat 1500 Cupé	35m 53s 4/5	18
4º	Patat, Raimundo (h.)	Fiat 1500 Berlina	s/t.	17
5º	Stiefelbeck, Eric	Fiat 1500 Cupé	s/t.	17
6º	Penta, Juan Carlos	Fiat 1500 Berlina	s/t.	13
7º	Carubia, Roberto	Renault 1093	s/t.	11

CLASE C (Turismo Grupo 2 más de 2.000 cm3)

1º	Gotte, Julio	Torino 380 W	38m 44s 2/10	20
2º	Sáenz, Roberto	Fiat 1500 Cupé	38m 55s	20
3º	Iglesias, José	Ford Falcon	40m 27s 3/10	20
4º	Carionni, Carlos	Torino 380 W	s/t.	19
5º	Collmann, Alberto	Ford Fairlane	s/t.	18
6º	Santagatti, José	Torino 380 W	s/t.	18
7º	Manzotti, Héctor	Fiat 1500 Cupé	s/t.	15
8º	Crespo, Raúl	Ford Falcon	s/t.	13

CLASE A (Turismo Standard hasta 850 cm3)

1º	Barrale, Roque	De Carlo 700	12m 55s	5
2º	Alliburton, Jorge	Fiat 600	12m 56s 2/5	5
3º	Cuminni, Poldi	Fiat 600	13 m05s	5
4º	Baitz, Simón	Fiat 600	13m 43s	5
5º	Calvo, Ricardo	Fiat 600	s/t.	3
6º	Pulido, Pedro	De Carlo 700	s/t.	2

CLASE B (Turismo Standard desde 850 cm3 hasta 1.150 cm3)

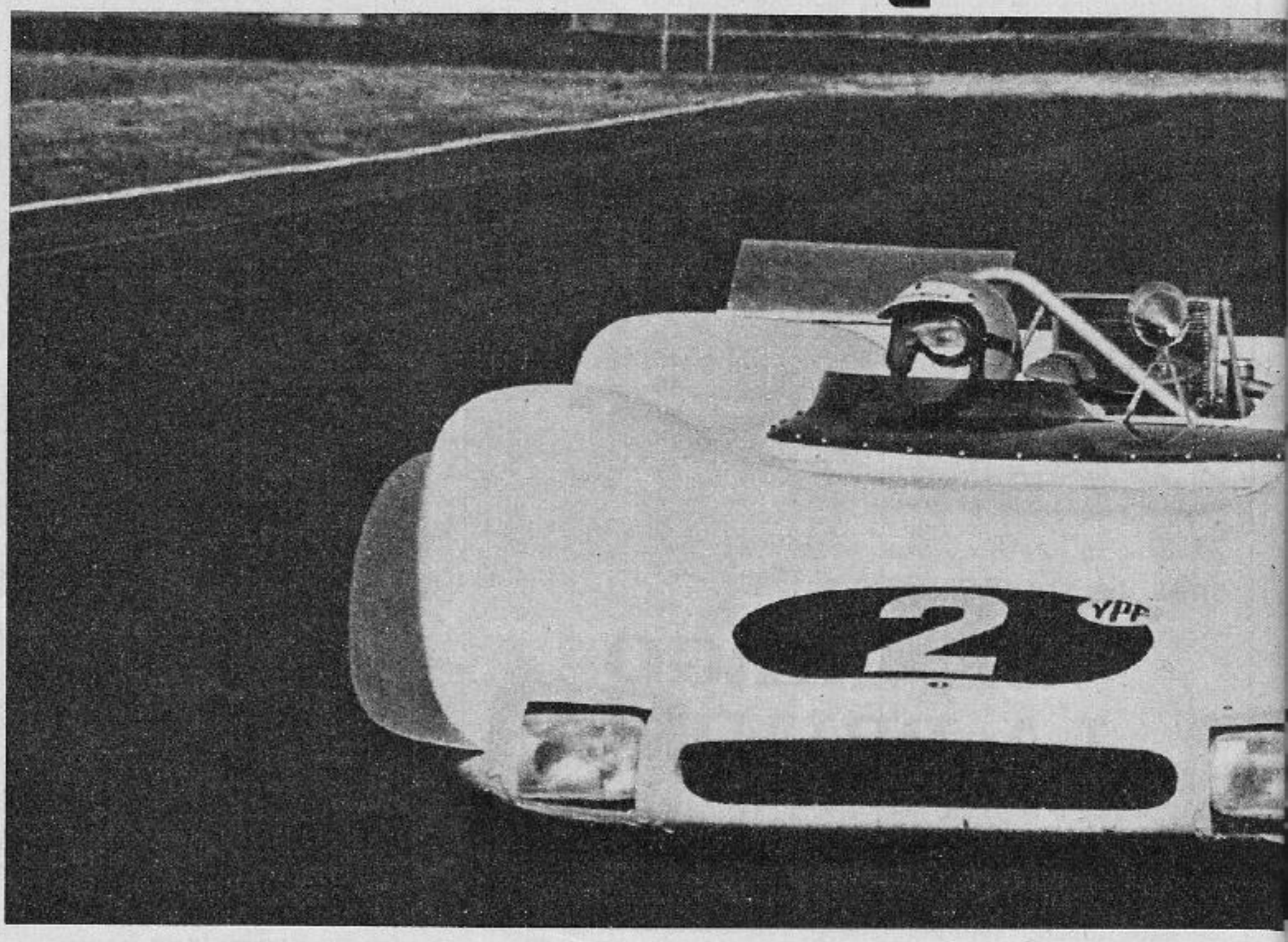
1º	Montiel, Adolfo	Auto Union 1000	17m 05s	7
2º	Máximo, Carlos	Renault Gordini	17m 34s	7

CLASE C (Turismo Standard desde 1.151 cm3 hasta 2.000 cm3)

1º	Carbonne, Adán	Peugeot 504	15m 36s	7
2º	García, Salvador	Peugeot 404	15m 55s	7
3º	"Perico"	Peugeot 404	s/t.	5
4º	Riffel, René	Peugeot 404	s/t.	2

BERTA O LA MAQUINA

No conviene dejar pasar mucho tiempo sin visitar al Mago de Alta Gracia, porque se corre el riesgo de acumular muchas informaciones sabrosas



por HECTOR ACOSTA

Cuando Parabrisas CORSA brindó la primicia de que Oreste Berta pensaba desarrollar un motor V8 para Fórmula Uno y Sport Prototipos de tres litros, todo el mundo se abocó de inmediato a la búsqueda de la información que, en algunos casos, fue magnificada sin mayor consistencia entrando en el terreno del sensacionalismo Ahora, apaciguados los ánimos y con hechos más concretos, como el saber que Berta ya ha encargado la hechura de ciertas piezas del motor, se puede determinar cuál será el futuro del Berta LR, su constructor, pilotos y equipo en general. En un ida y vuelta de preguntas y contestaciones el "Mago" fue descubriendo todos sus secretos.

Todavía preocupado por las lesiones recibidas por Di Palma en su accidente de Comodoro Rivadavia, mezclamos un poco la conversación como para distraerlo. Le inquirimos sobre una posible invitación para correr en los Mil Kilómetros de Nürburgring a disputarse el 31 de mayo. Hasta el momento no conoce nada pero no descarta que algo pudiera haber porque ya los conocen en Alemania y al enterarse de la performance del auto en la Temporada Internacional quizás haya interés para que concurran.

Sobre los planes actuales, elaborados junto con los Peralta Ramos, aseguró que piensan viajar a fines de agosto para correr una o dos pruebas de duración mediana ya que es prácticamente imposible pensar en mover a todo un equipo de gente como para la atención del coche en una competencia de "endurance" como podría ser Le Mans o alguna de doce horas. Hasta mil kilómetros, o 6 horas, que son las competencias tipo en Europa para el Campeonato Mundial de Marcas, podrían correr siempre y cuando no se presentaran tropiezos. Berta habla preferentemente de dos carreras: una en Austria y otra en Dinamarca, pero de acuerdo al Calendario Deportivo Internacional no coinciden con la fecha prevista para partir. Los Mil Kilómetros de Austria, a correrse en el circuito de Zeltweg donde finalizó el Campeonato el año pasado, tiene fecha ahora para el 28 de junio. El Gran Premio de Dinamarca, carente de puntaje, se realizará entre los días 22 y 23 de agosto. Hay entre ambas carreras casi dos meses que, de no tenerlos ocupados en otra cosa —quizás con los Torino o el Fórmula Dos— se van a convertir en largos y tediosos días de inactividad.

Sobre el Berta LR a utilizar en Europa se está trabajando como para trasformarlo en algo mucho más agresivo y potencialmente ganador. En principio será el mismo concepto pero con las siguientes modificaciones: la carrocería que se está haciendo a ritmo acelerado es más baja y más angosta. El chasis es nuevo pero totalmente igual al usado en la Temporada y que demostró sus excelentes aptitudes. En cuanto al motor sería el mismo Cosworth con algunos cambios. En estos momentos se puede observar el despiece total hecho con el objeto de utilizarlo como referencia para los trabajos que están realizando para el nuevo motor. Incluso es probable que cuando se compita en Europa ya se puedan probar algunas de las cosas inventadas por Oreste para el motor V8. Este motor no podrá ser terminado como para presentarlo en el Viejo Mundo este año, pero es seguro que los europeos tendrán el 10 de enero de 1971 otro motivo para asombrarse nuevamente de la capacidad del grupo argentino capitaneado por Berta.

Los problemas más grandes con que se encuentran para acelerar el trabajo en el nuevo motor son: terminar los dibujos y conseguir quién haga los modelos por cuanto —según Berta— la parte modelista en Argentina es bastante difícil de solucionar; sobre todo si se tiene en cuenta que los únicos elementos que piensa importar para este motor serán las bujías y la bomba inyectora.

El tema Europa-Berta LR se agota momentáneamente ante la presencia de circunstancias que nos obligan a pensar cómo y en qué tiempo Berta realiza tan grande y variado trabajo. Porque no debemos olvidar que, además de pensar en Europa, debe atender sus obligaciones nacionales.

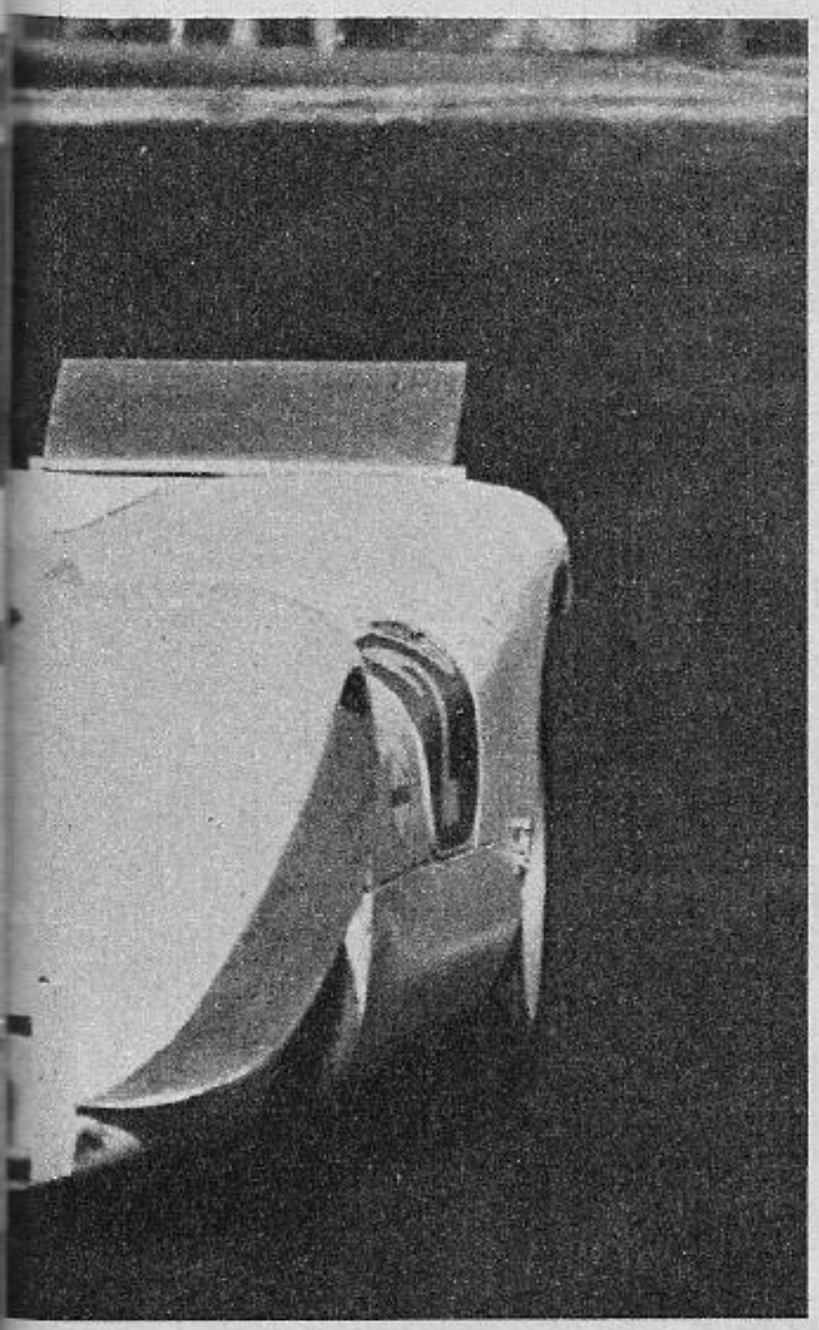
Nos muestra el auto de Copello, el más avanzado de todos, que será igual a los que construirá para Di Palma y Perkins. Todo en base a las buenas experiencias realizadas con su spider-Cosworth.

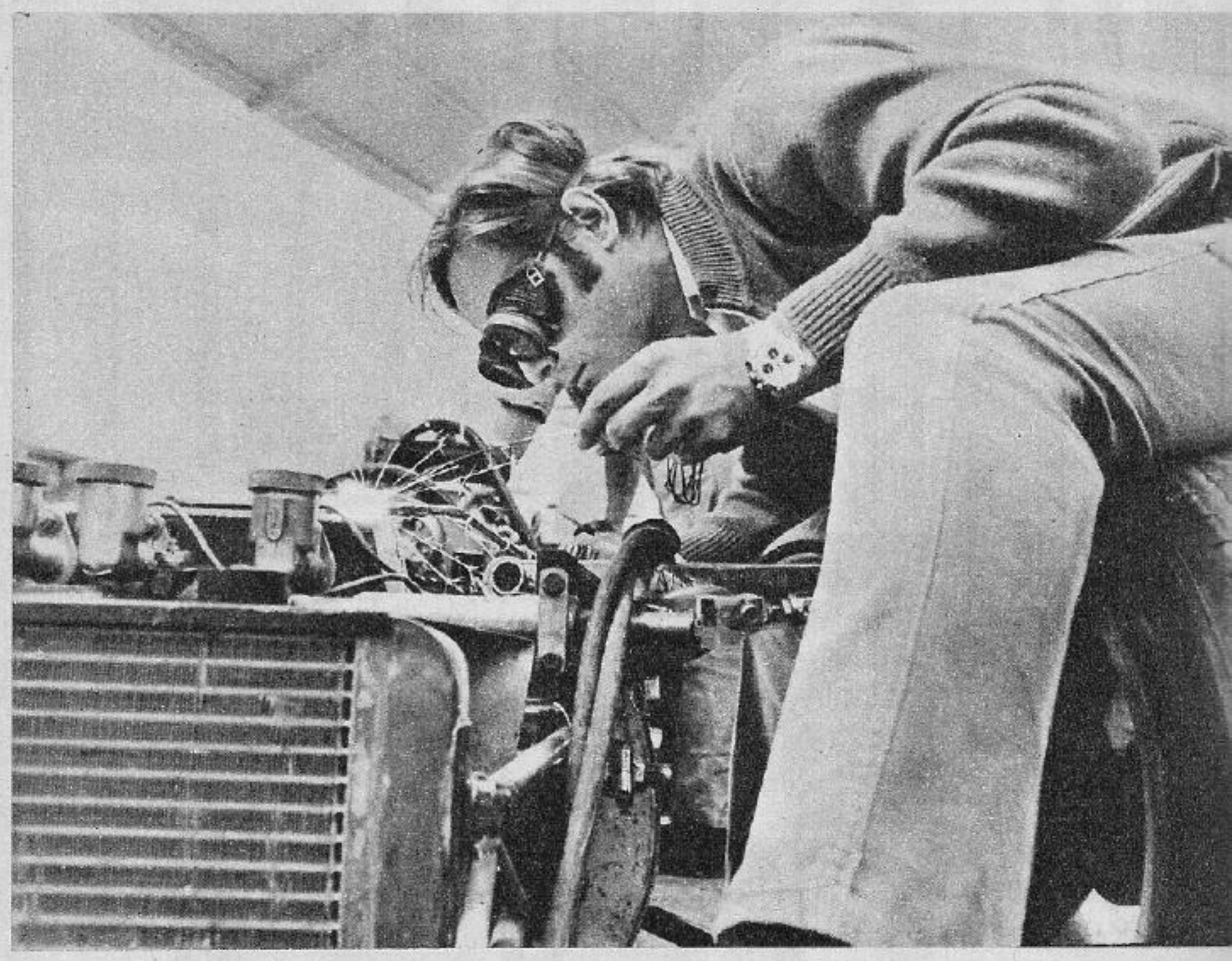
El chasis, la suspensión delantera, los tanques de nafta, la carrocería, ya están listos como para comenzar el armado. Incluso se cuenta con la caja de velocidades, aunque faltan los detalles que son los que llevan más tiempo. Hay uno que demandará más cálculos para lograrlo: nos referimos a la sujeción del motor que no está completamente planificada en cuanto a la manera en que se hará, y podría presentarse algún obstáculo que retrasara la terminación del auto; a pesar de todo estará listo para la segunda quincena de abril.

Hubo varios inconvenientes inesperados que debieron ser solucionados por Berta sobre la marcha. Por ejemplo, el detalle de la caja de velocidades. Originalmente se pensó en una Sáenz de producción nacional, pero al ser unos diez centímetros más larga que una Hewland obligaba a desplazar al piloto hacia adelante o bien aumentar la distancia entre ejes. Como ninguna de las dos opciones le satisfizo decidió colocar una caja Hewland DG 300.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE FABRICAR NOTICIAS







El mismo Berta LR puesto sobre un nuevo chasis rediseñado, con pequeñas modificaciones y alerones irá este año a Europa. Participará —programa Berta— solamente en algunas carreras de menos de seis horas o 1.000 kilómetros.

Berta siempre de temporada. Gran productor de noticias, ya no sorprende con sus renovados planes que meses atrás parecían verdaderas fantasías. Los proyectos se concretan poco a poco.

Si bien las modificaciones del nuevo Berta —sobre el original Berta LR— son importantes, el concepto general y las soluciones son similares si no idénticas.

El motor será un Tornado de tres litros al que se le tratará de sacar una potencia equivalente a la de los Tornado de 4.000 c.c., los que han comenzado a mejorar notablemente gracias a una nueva tapa de cilindros que tiene las admisiones diferentes y que le han dado diez caballos plus.

Por el momento se seguirán usando los motores de 4 litros "flacos" ya que los gordos mantienen un problema de fundición del block que Berta piensa superar luego de un viaje que realizará a Tandil, lugar donde los realizan.

El Fórmula Uno con que se accidentara Di Palma en Comodoro Rivadavia, destrozado, inmóvil, nos obliga a volver al tema desagradable. Berta tenía muchas esperanzas sobre este auto que el destino quiso que no alcanzara a debutar oficialmente en carreras tras mucho tiempo de tenerlo listo y postergar su debut. Ahora nacen las dudas ante el infortunio. "En realidad todavía no sé qué haremos con él, adelanta, pero no sé si Luis piensa reconstruir el auto, porque por mi parte creo que no vale la pena trabajar en esta categoría demasiado olvidada. Nadie presta ni la más mínima atención a lo que en ella sucede, a pesar de ser una de las más importantes e interesantes en cuanto a los trabajos que se efectúan. Además creo que la CADAD ha hecho lo necesario como para que una categoría que iba para atrás vaya a pasos más agigantados para ese mismo lado."

En "La Fortaleza", nombre que le impusiéramos y que se ha difundido plenamente, el trabajo no tiene detenciones parasitarias. Todo sigue su marcha incontenible produciendo elementos de poder para ganar carreras. No se descuenta una posible ayuda de Oreste a Ternengo para que siga corriendo con el Fórmula Uno, no cejará el apoyo de potencia en los motores a pilotos de todas las categorías menos TC Fórmula "A", ni tampoco hay pausa en la labor de Pepe Diez sobre el Renault de Pepe Cano que está siendo adaptado al nuevo Grupo Dos. Llantas más anchas, mejora en la suspensión trasera, nuevo motor con la carburación adecuada, y un cúmulo de pequeños detalles prometen para el Renault ganador del Gran Premio unos quince kilómetros más de velocidad final. El espíritu de la preparación es hacerla para correr en circuitos pavimentados o autódromos exclusivamente. La falta de tiempo obliga a tomar estas determinaciones limitacionistas para intentar hacer todas las cosas bien.

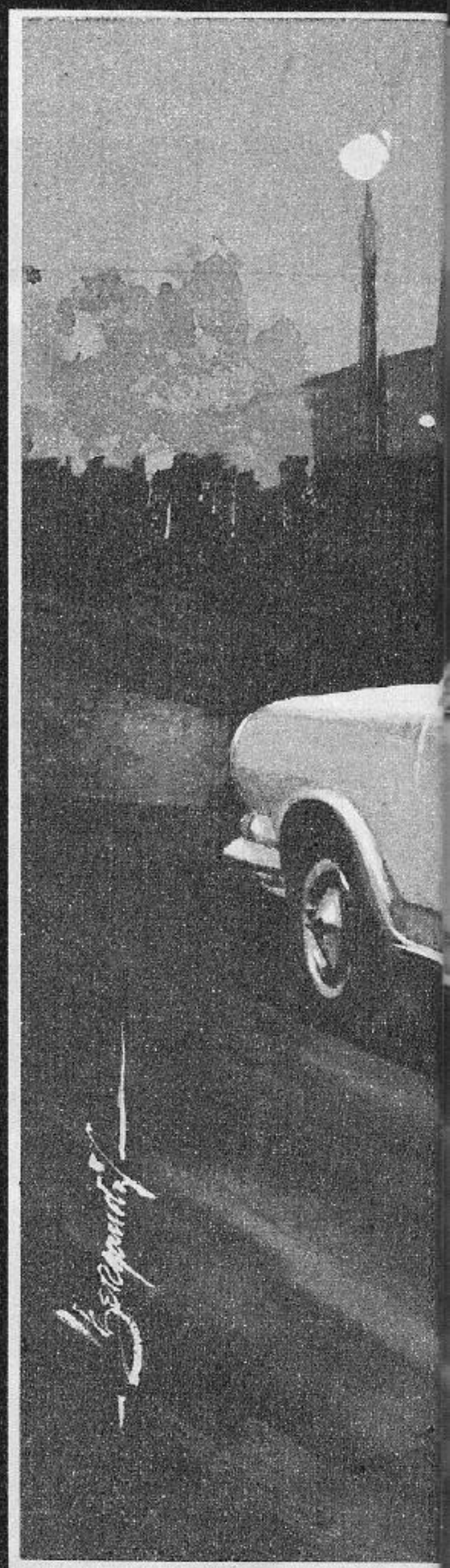
Europa. Berta LR. Grupo Dos. Torino. Más HP. Motor V8. Después de cada conversación con Oreste Berta hay que convencerse o reventar: además de tener una fábrica de autos veloces, debe tener adentro, bien escondida, una máquina para fabricar noticias.

EXCLUSIVO

TOP SECRET

por SHERLOCK GOMEZ

¡HE AQUI EL NUEVO TORINO!



Con algunas modificaciones aparecerá este mes la línea Torino 1970. Sobre el casco original, diversos elementos cambiarán y se reubicarán, modificando en parte la línea que fue mantenida a lo largo de tres años

"En la Naturaleza, nada se pierde; todo se trasforma", aseguraba el bueno del señor Lavoisier. Y tenía razón.

Tomemos como ejemplo un auto. Uno cualquiera. A ver... a ver... El Torino. El auto de märras nació en USA como Rambler American. Cuando Ika todavía no era Renault, sino que respondía a los americanos, se decidió la fabricación del American rediseñado y lanzado al mercado bajo el nombre de "Torino". Del rediseño se ocupó la firma Pininfarina, con lo cual el auto ganó mucho en cuanto a dibujo exterior y simplicidad de líneas. Y ahora resulta que, para justificar la frase de Lavoisier, IKA-Renault decide reelaborar el diseño ya que lleva tres años en nuestro medio manteniendo las mismas características iniciales.

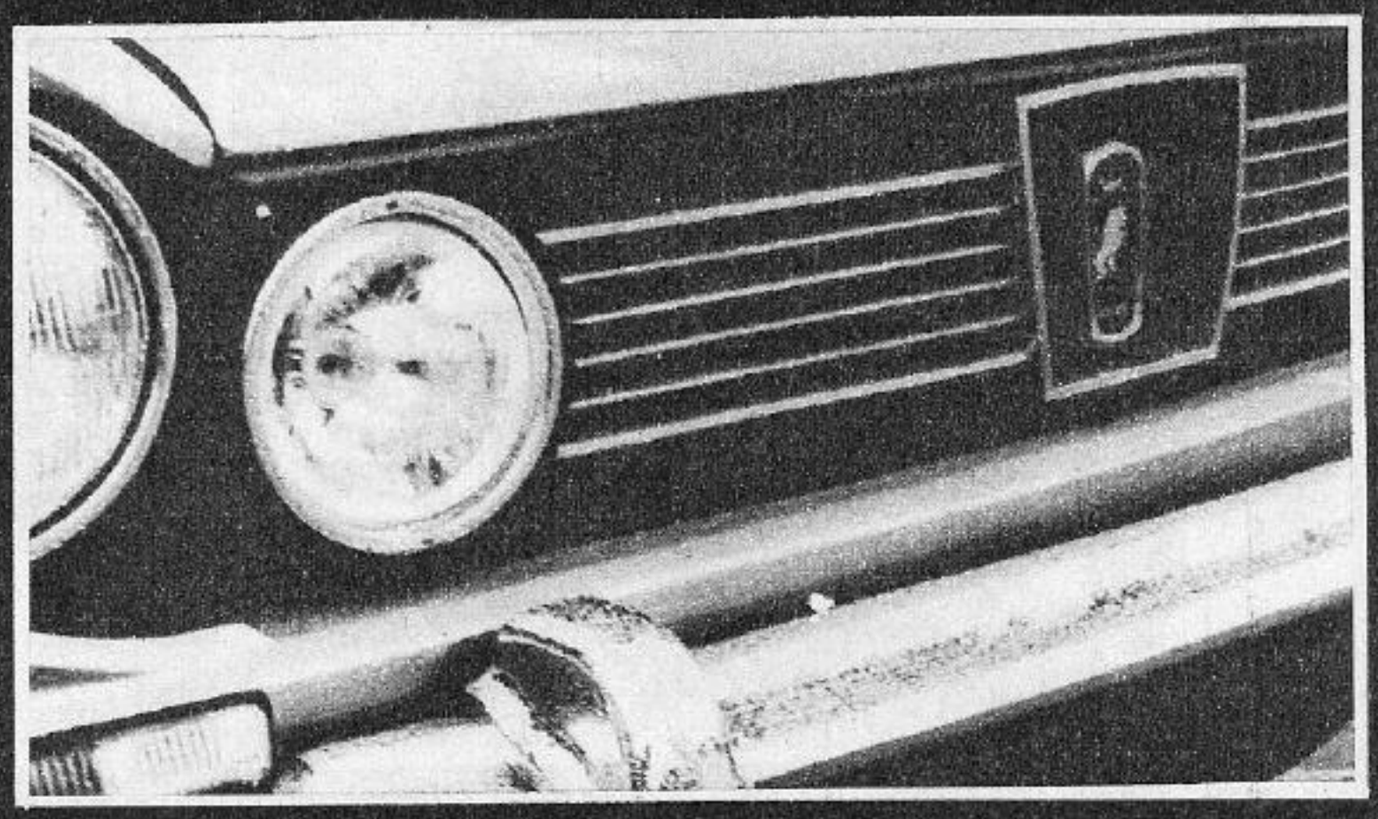
LA METAMORFOSIS

Del mismo modo que las cerezas maduras, para abril o para mayo (en este caso por maduración precoz para abril), saldrá a la calle el nuevo Torino. El casco conservará su forma; de acuerdo con el más puro estilo autóctono, cambiarán de aspecto elementos ta-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

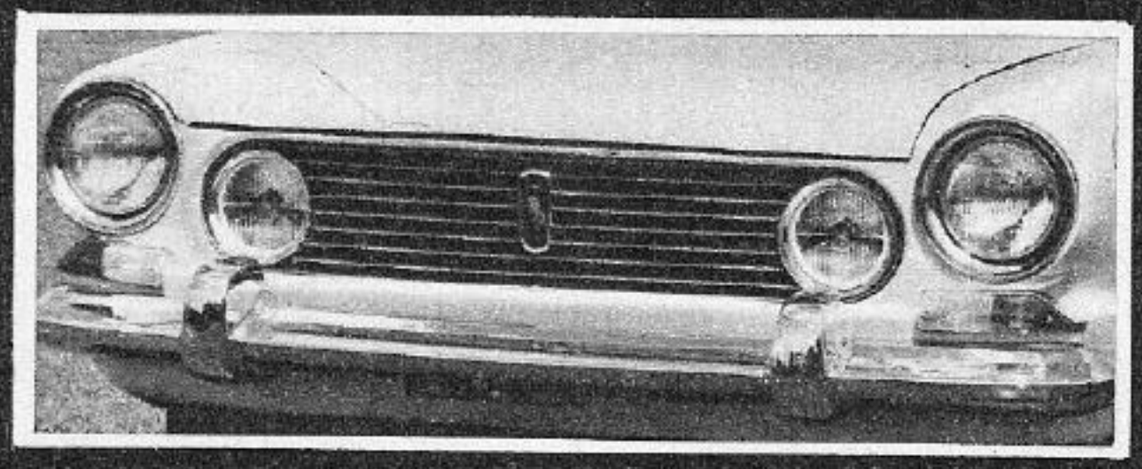
les como parrilla y faros traseros, baguetas, defensas e inclusive alguna modificación interior —consola— que bastarán para que el auto sea diferente.

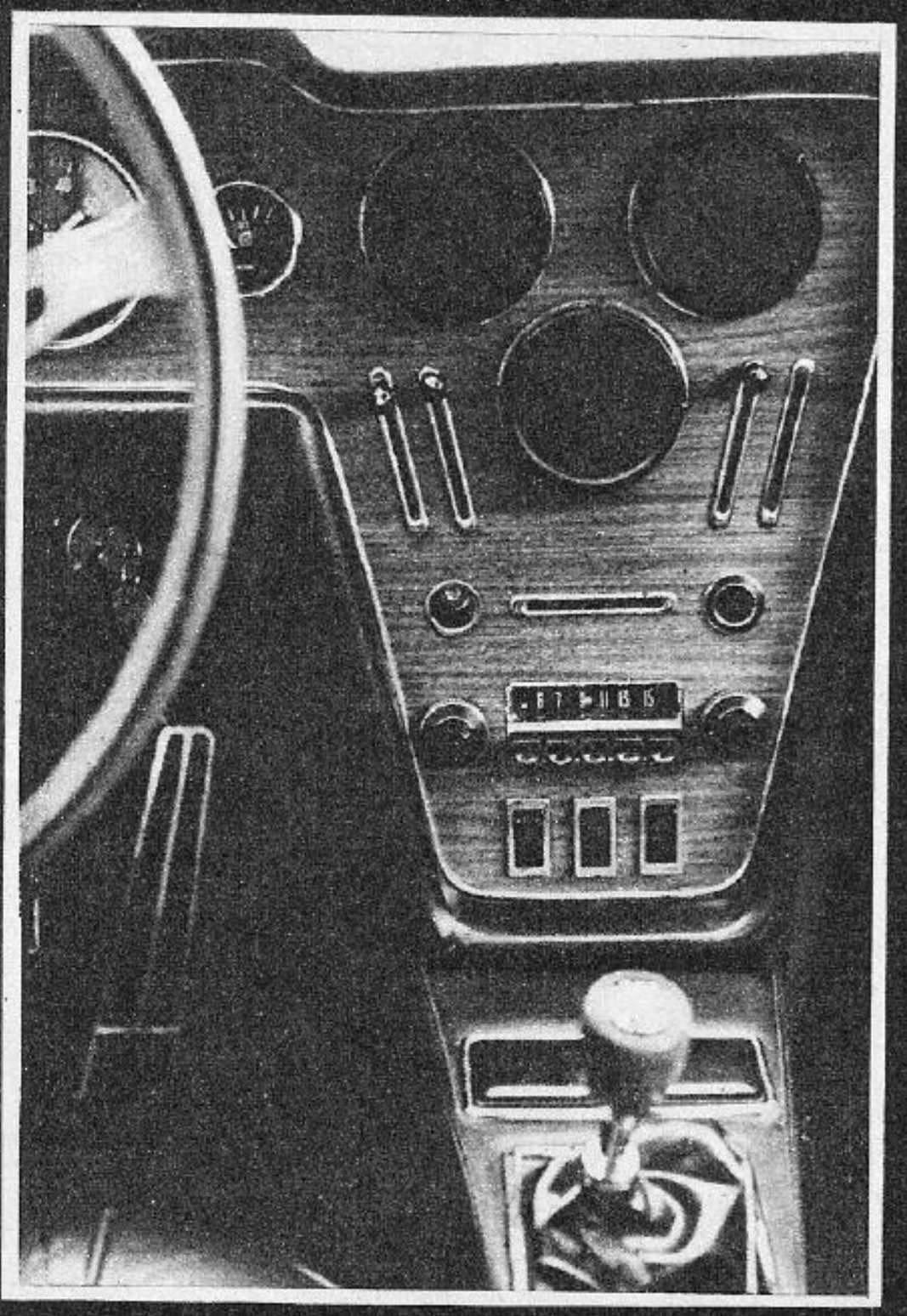
Por ejemplo: los faros delanteros exteriores y los dos interiores auxiliares (con un aro exterior más fino) se mantienen en la misma posición, pero ligados por el espacio que conforma el capot guardabarros y la chapa inferior de la parrilla, logrando una unidad formal entre faros y parrilla. El ornamento central de la parrilla aumentará de tamaño. Los paragolpes delanteros



La nueva parrilla es uno de los toques diferentes que tendrá el inminente nuevo Torino.

¡HE AQUI EL NUEVO TORINO!



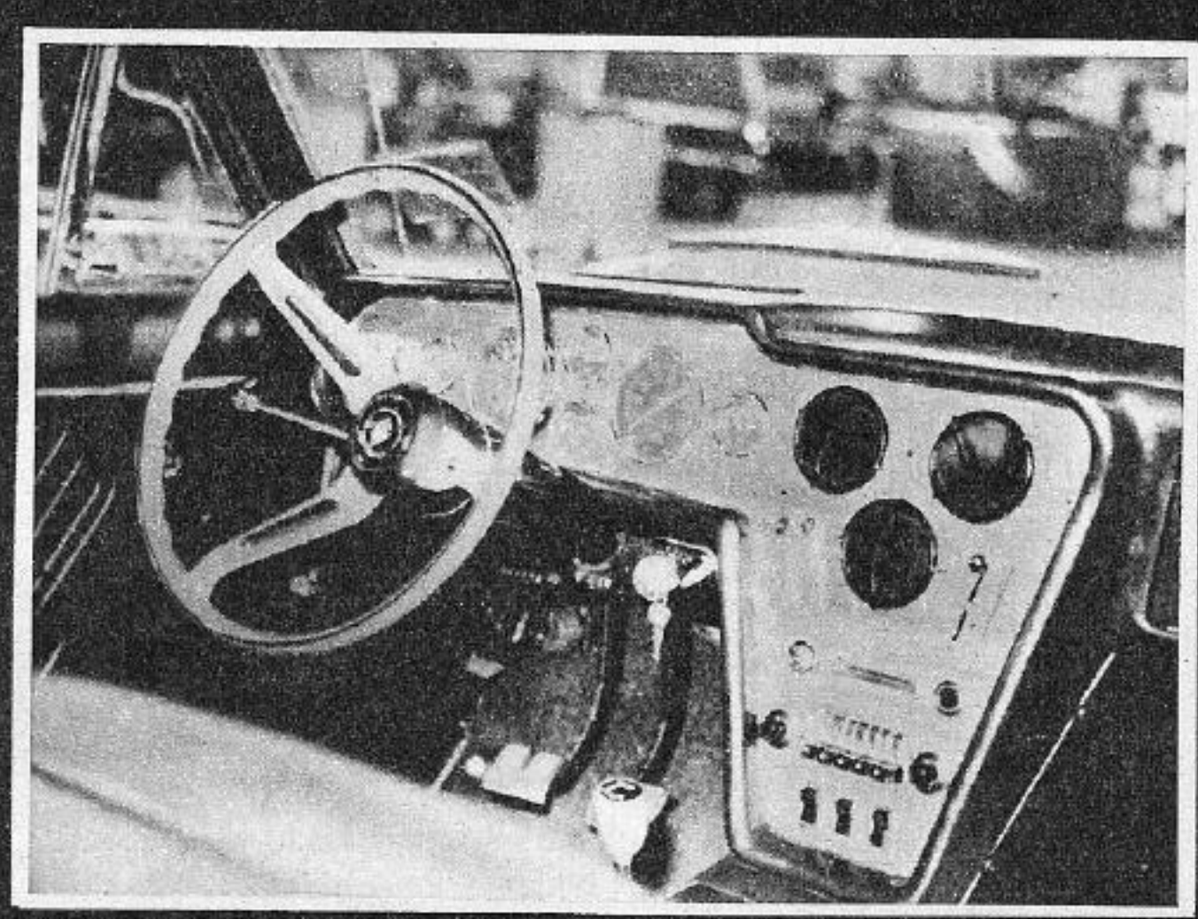


Arriba la trompa de un Torino de los ya conocidos para que la puedan comparar. Por otro lado les mostramos el tablero con consola central y aire acondicionado, los nuevos faros traseros circulares, llantas diferentes y la cola pintada de negro mate.









http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





mantienen el mismo diseño pero recorridos en toda su longitud por una banda protectora de caucho.

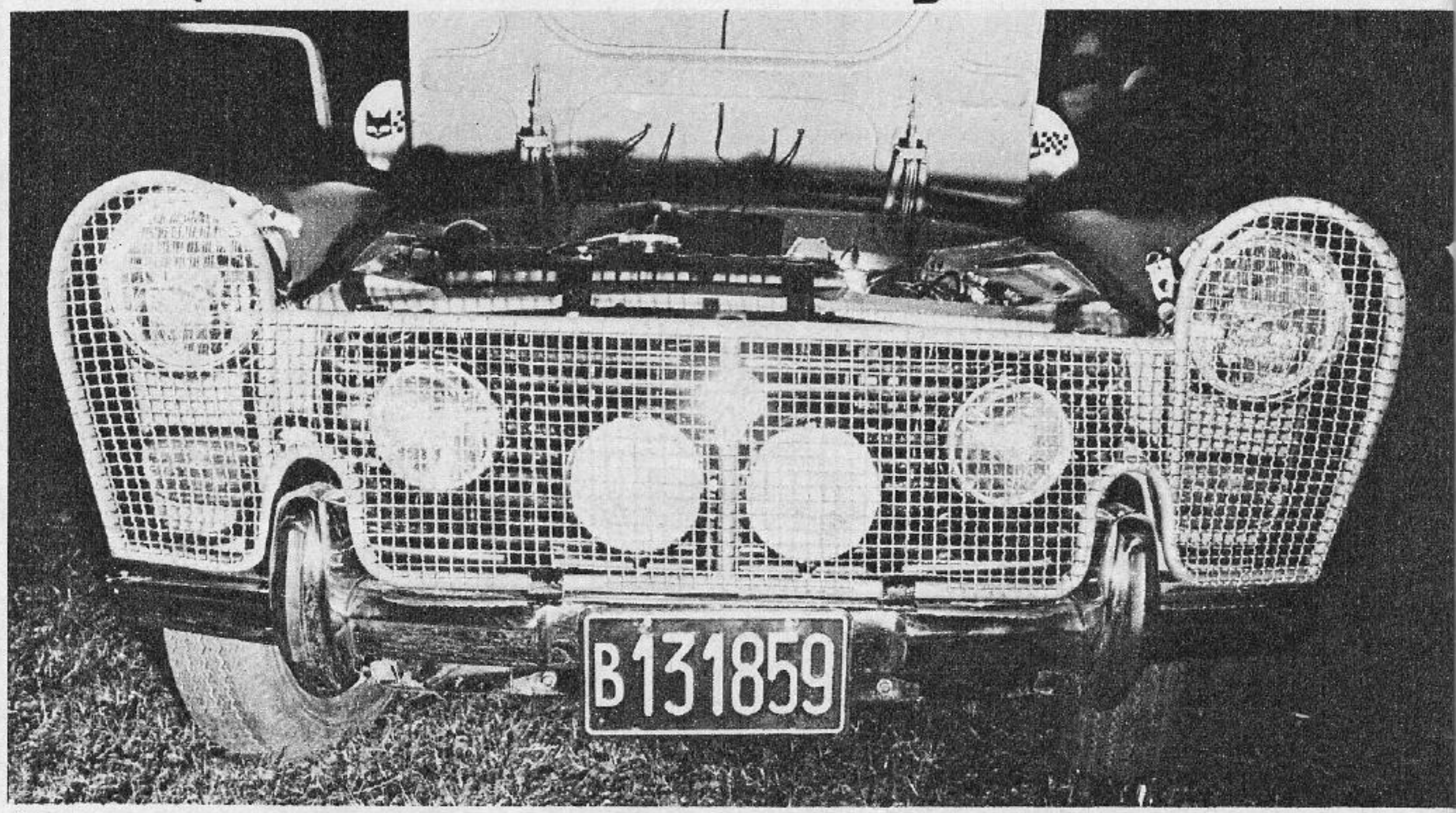
Sobre el capot desaparece el nervio central. Al ver el auto de perfil se notará la forma de la rueda, que será redonda como el año pasado pero con un nuevo diseño de llanta con calandras trapezoidales y una taza con tres rayos bien destacados.

En cuanto a la parte trasera, los faros correspondientes cambiaron su forma totalmente. En lugar de los hasta ahora utilizados se implantará un par de faros independientes, redondos, a cada lado. O sea que las luces de cola serán cuatro. La superficie de la cola delimitada por la bagueta cromada está pintada de negro dando una sensación de profundidad. Los paragolpes traseros recibieron el mismo tratamiento que los delanteros, es decir, con el ribete de caucho. Según las fotografías éstos serán todos los cambios exteriores.

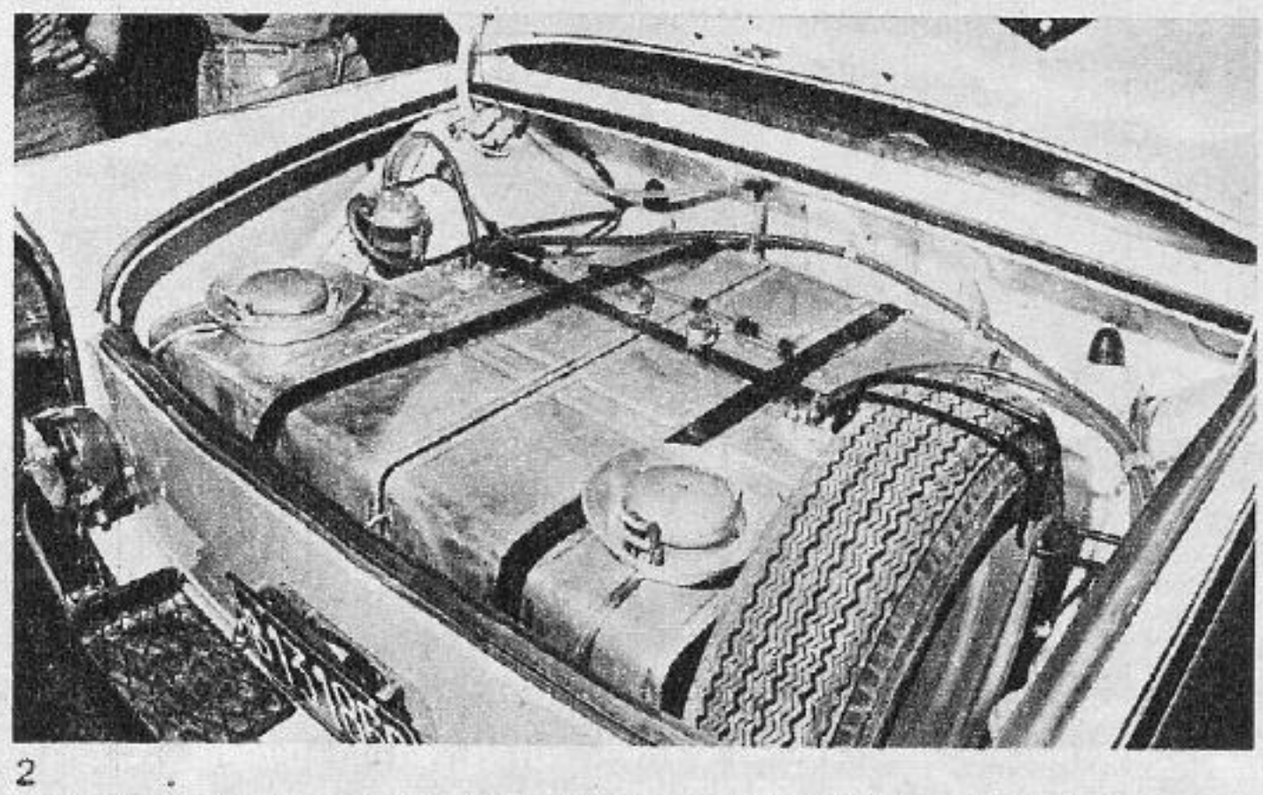
INTERIOR

Poco cambiará. Las modificaciones se limitarán a la zona del tablero donde entre la consola actual y la parte central inferior del tablero tiene una prolongación enchapada en madera que alojará tres salidas de calefacción-ventilación, aire acondicionado y la radio. Los instrumentos se mantendrán en la misma ubicación lógica que hasta hoy presentan. En sí, el diseño general del tablero cambia en su forma ya que la madera se limita a la zona del instrumental y consola, mientras que la guantera es tapizada en plástico. La parte superior del tablero presenta una depresión bien marcada a la altura de la consola y que se prolonga hacia el lado del acompañante. Para mediados de abril está previsto el lanzamiento del nuevo Torino, rejuvenecido él.

AQUI ESTAN, ESTOS



1



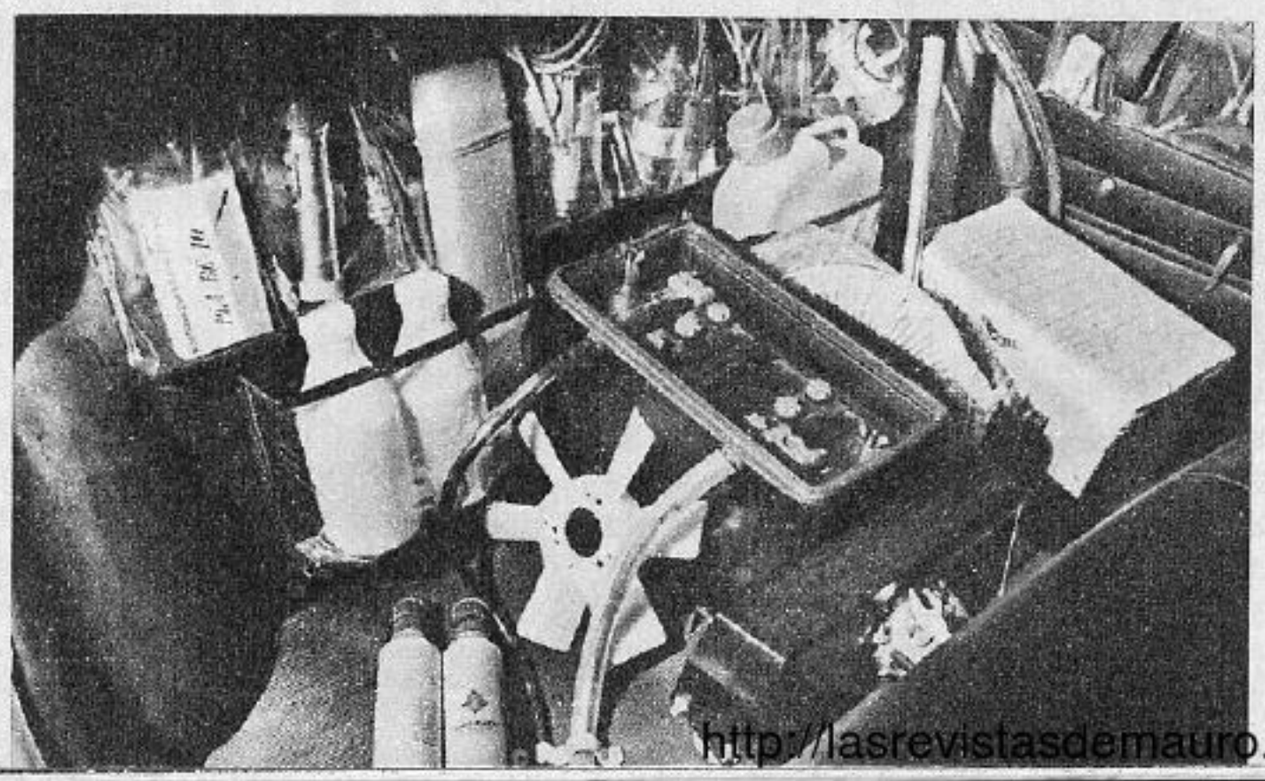
2

1 La trompa del Peugeot 404/504. Protector contra bichos y elementos raros de la naturaleza (hombres, etc.). Seis faros suplementarios, además de los dos buscahuellas, aseguran la visión nocturna.

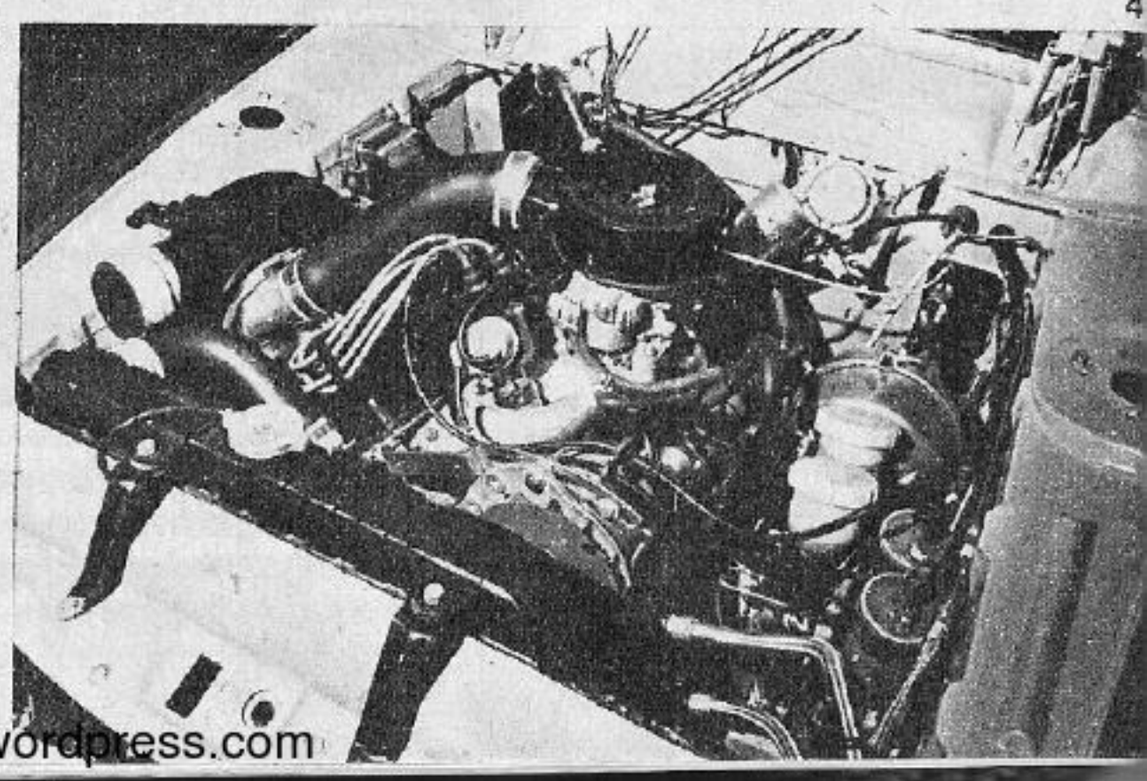
2 Tanque de nafta doble y con doble boca de carga. A la izquierda, la bomba eléctrica. Oculta por la rueda, la segunda bomba eléctrica. Una para cada tanque.

3 Algo de lo que van a llevar los Peugeot: bobinas, distribuidor, paletas y correas de ventilador, amortiguadores, agua, linterna, bujías y Poxipol. En el centro la batería y los tubos protectores de cables.

4 Este es el motor que tendrá que aguantar 27.000 km: nótese un detalle interesante: la toma de aire que va hasta el filtro y que garantizará la marcha del auto en alturas elevadas.



3



4

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SON...

... los leones de Peugeot. Y bueno, qué le van a hacer, fue el primer título que se nos ocurrió

Los autos que SAFRAR presentará en el rally Londres-México fueron mostrados por primera vez al periodismo y a los concesionarios en el Golf Club de Palermo. Los autos presentados —tres— demostraron a ojos vistas la dedicación de sus preparadores —H. Zampini, Ing. Moltrasio— en lo que respecta a motor, interiores, comodidad de viaje, etc. Algunos de esos ítems fueron sugeridos por los pilotos que los conducirán y muy especialmente por los franceses Ogier y Laurent, que poseen gran experiencia en rally y sobre todo en lo que se refiere a conducción en carreras nocturnas. El motor ha sido preparado con las tolerancias lógicas que se desprenden de una carrera de 27.000 km, en la cual es más importante la durabilidad y confiabilidad de un motor que la velocidad final. Sin embargo, los 110 HP de los autos no desmerecen sus cualidades velocistas. El interior ha sido cuidadosamente diagramado para ofrecer todas las comodidades lógicas a los pilotos. Llevarán repuestos como para salir de un apuro (amortiguadores, paleta y correas de ventilador, bobinas, distribuidor completo, pastillas de frenos y, por supuesto, mil kilos de Poxipol), amén de todos los instrumentos propios de un rally. En el exterior, los autos han sido pintados color "Le Mans" (mostaza) con la trompa negro mate. Llevará un protector en la trompa, articulado en el paragolpes, dos faros comandables tipo buscahuellas en los parantes delanteros, estribo en la cola, dos manijas en la tapa del baúl, tanque doble en el baúl y un medio melón en la cabeza... ¿O no?

Con esto se completa la presentación del equipo, que CORSA fue realizando desde el mismo momento en que supimos de la decisión de SAFRAR. Lo único que falta presentar son los deseos de todos de que esta empresa, junto con el equipo Commander, tenga suerte, mucha suerte.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7939

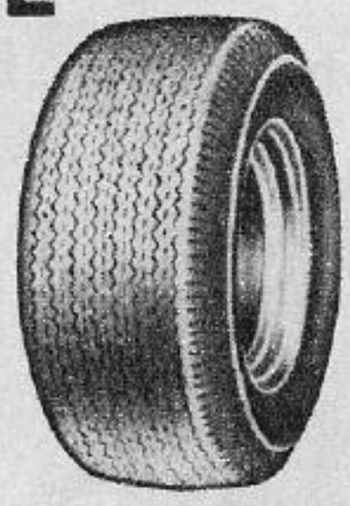
sugerencias PARABRISAS CORSA

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

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

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

NEUMATICOS DE COMPETICION
para:
SP. - TC. - TAJ. - F1. - F2.
Amplios Planes de Financiación
GOMERIA ANIBAL
DELFOR ANIBAL URIARTE
Av. SAN MARTIN 1580 - FLORIDA
T. E. 795-3820 (Alt. Av. MAIPU 1500)



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



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

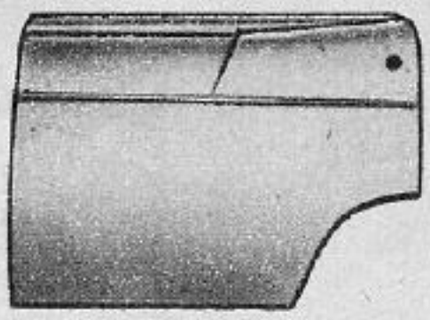
FIAT FRANCESCHINI HNOS. IND. y COM.
EXPOSICION Y VENTAS: RIVADAVIA 8643, ESQ. GOYA 14,
T. E. 69-5502 y 69-6738, CAPITAL FEDERAL.
FABRICA: BOULEVARD DE LOS ITALIANOS 221,
VILLA DOMINICO, AVELLANEDA.

AUTO RADIOS
STEREOS
CAMBIO DE MAGAZINES
ANTENAS
simples y automáticas



AUTO RADIO
NORFER
COLOCACION Y SERVICE
ACOYTE 1302/08 · BS. AIRES
PRECIOS ESPECIALES A REVENDEDORES
ENVIOS AL INTERIOR

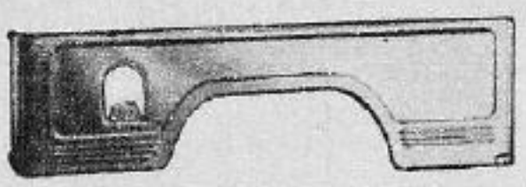
CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES CON PIEZAS ESTAMPADAS
M. R.
EMACA
CALIDAD QUE SE ESTAMPA



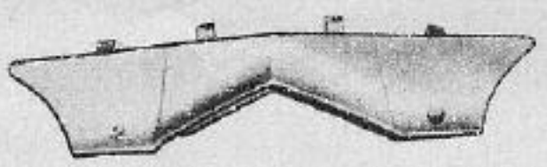
PANELES PUERTAS SIAM DI TELLA



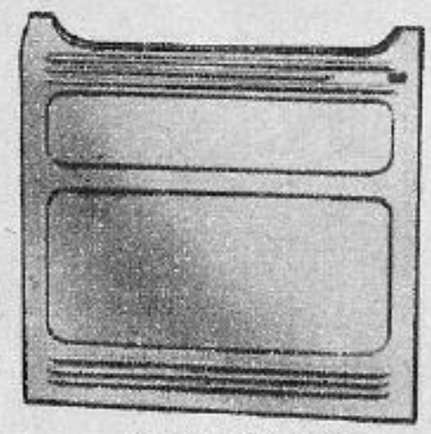
PANELES PUERTA SIAM DI TELLA



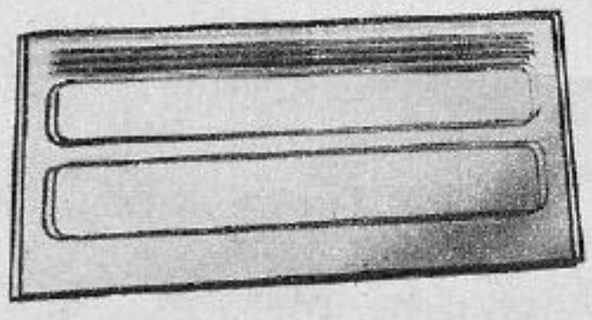
PANEL LATERAL ESTANCIERA



CUBRE PIEDRAS ESTANCIERA



PANELES DE PUERTAS ESTANCIERA



PANEL DE PUERTAS ESTANCIERA

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

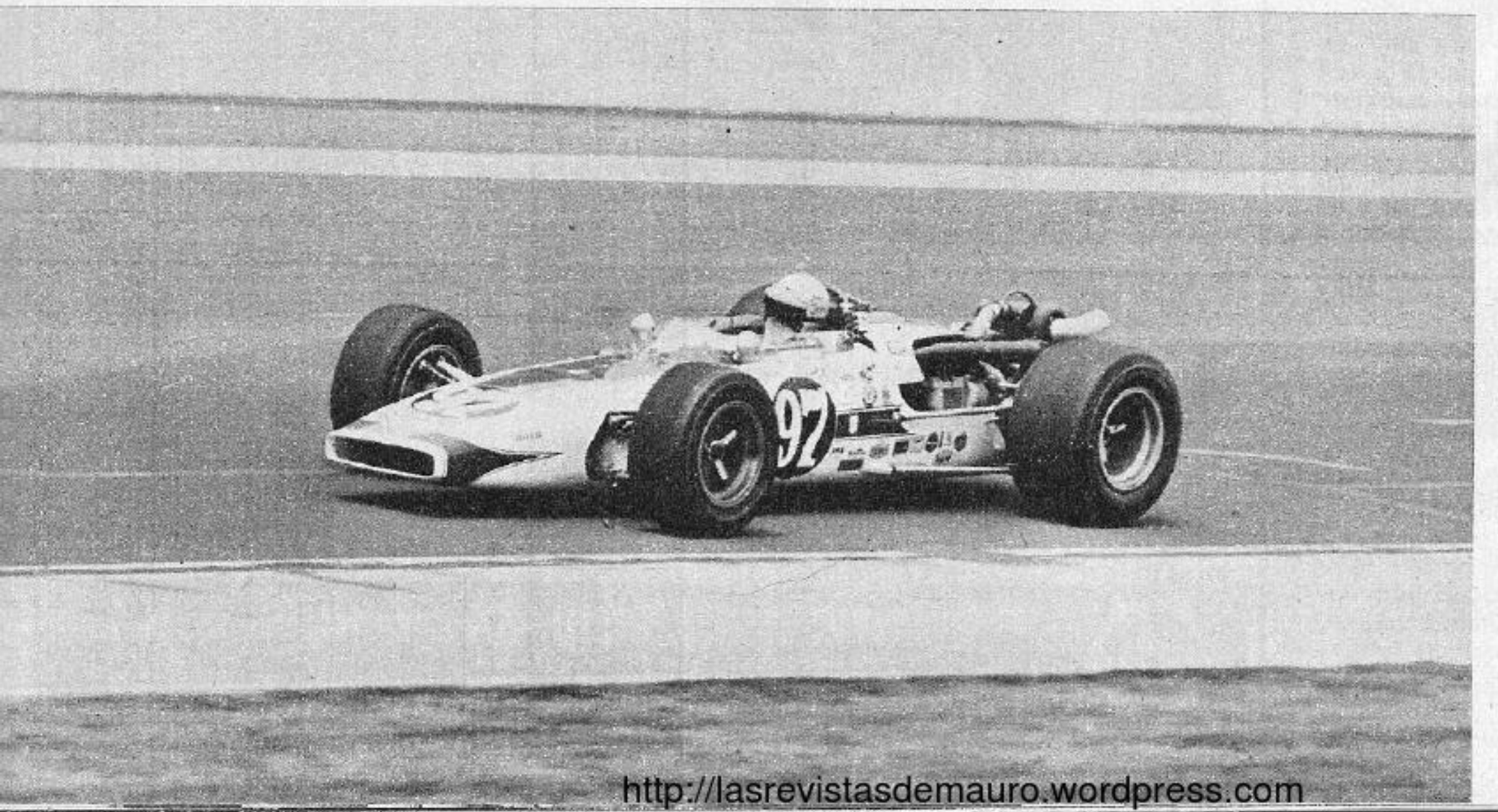
INDUSTRIAS METALURGICAS EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
FABRICANTES DISTRIBUIDORES
GRAL. ROCA 1040 · CIUDADELA NORTE - 653-1175
FRENTE A LAS ANTENAS · PCIA. BUENOS AIRES
ENVIOS AL INTERIOR

¡¡¡PAIR

Pairetti partió la semana pasada hacia los EE.UU. a comenzar las gestiones para conseguir un automóvil con el cual competir en las 500 Millas de Indianápolis de este año. Loable iniciativa de Canal 9 que patrocinará la labor de Pairetti. Mañana regresa para competir en Córdoba en SP



Arriba, izquierda: Pairetti otra vez arriba del avión. Esta vez para cumplir uno de sus sueños más caros: correr en Indianápolis.



El Shrike, el auto ofrecido hasta el momento.

Vicente Alvarez, manager de la gestión, experto en todo lo que sea Indy y Carlos Pairetti. Bagallos llenos de esperanzas.

Abajo, derecha: Doctor Vicente Alvarez: responsabilidades, muchas.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ETTI A INDIANAPOLIS !!!

Durante la primera mitad de la semana pasada Carlitos Pairetti, como suele ser muy común en él, se descolgó con una noticia insólita: viajaba a los EE. UU. en busca de un monoplaza para correr las 500 Millas de Indianápolis de este año. A dos meses de la carrera tomó un Boeing de A. A. comenzando la gestión financiada de cabo a rabo por el Canal 9 de Buenos Aires. ¿Qué se le dio al Canal 9 por apoyar a un piloto argentino en el exterior? Simple: dicho canal tiene la exclusividad en la Argentina para trasmitir las 500 Millas de Indianápolis vía satélite; es evidente que teniendo a una figura popular argentina en la pista el rating del programa (tres horas y media de trasmisión) aumentará en gran medida. ¿Por qué Pairetti? La elección del arrecifeño fue el resultado de un rating entre una veintena de televidentes, de los cuales 19 consideraban a Pairetti la figura más popular, o por lo menor era el primero que le salía de la boca. El voto restante fue para Eduardo Copello.

Como manager de Pairetti viajó también el doctor Vicente Alvarez, colega de amplia experiencia y muy relacionado en el automovilismo grande yanqui. El es el depositario de todas las responsabilidades precompetencia, será el encargado de conseguir un auto —entre los varios inscriptos— que no tenga piloto, oportunidad aprovechable para Carlos Pairetti.

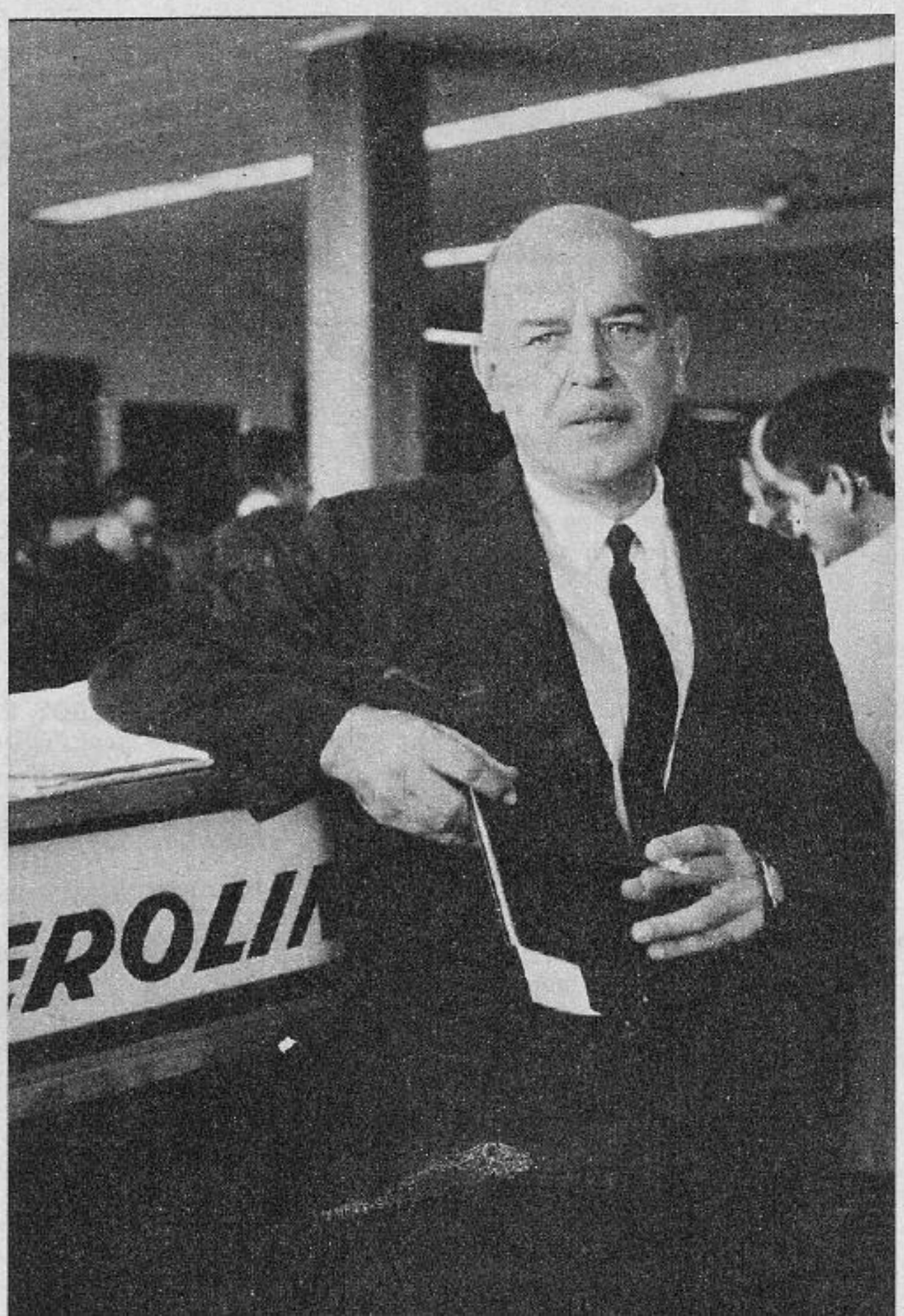
"Mirá, la carrera ésa la tengo acá", dijo Pairetti poniéndose el índice entre ceja y ceja; *" es la carrera que más me interesa competir de todas las del mundo"*. El Boeing salió de Ezeiza a las 10 de la mañana del jueves pasado, con destino a Los Angeles. Pasarán algunos días en esa ciudad recorriendo un camino que el *Tordo* (como lo llama Pairetti) Vicente Alvarez tiene ya prefijado, de un taller a otro, viendo los autos disponibles para determinar cuál es el que mayores posibilidades tiene de clasificarse. Por el momento hay uno ya ofrecido: un SHRIKE, propiedad de "Aggie" Agajanian, un chasis construido durante 1966 dotado de un motor Offenhauser con turbo compresor. En 1966 lo condujo Parnelli Jones, en 1967 Ronnie Duman, al año siguiente Billy Vucovich y en 1969 Bobby Johns. Excepto en 1968, cuando al mando de Billy Vucovich se clasificó octavo, este auto no obtuvo posiciones de mención. Según el doctor Alvarez, *"es un auto que nunca se clasificó decorosamente, pero nació bien, está muy bien actualizado y de tener un motor muy potente puede dar muy buenos resultados todavía, pero creo posible conseguir algún fierro mejor... vamos a ver; cuando llega la fecha de la carrera siempre hay muchos autos que no tienen piloto, los equipos inscriben uno y hasta dos autos de reserva para su primera figura"*.

Por otro lado, Pairetti también viaja recomendado por Ford Motor Argentina. En USA ya han recibido un télex desde la Argentina en el cual estarían bien demarcados los deseos de la filial argentina para que a su piloto se le allane el camino en todo lo posible para que consiga un auto de punta con... motor Ford. De no ser posible, Ford Motor Argentina no pondría reparos de ningún tipo si Pairetti llega a usar motor de otra marca.

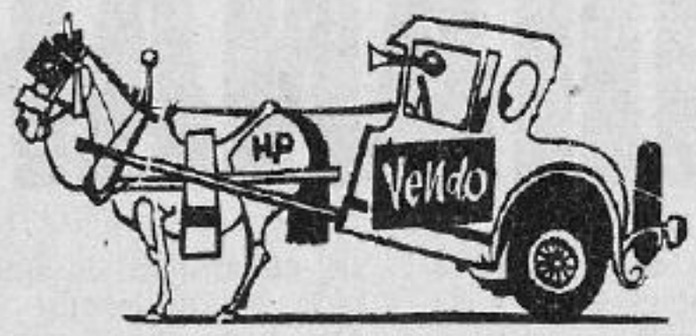
Carlos regresará mañana miércoles, a la mañana siguiente partirá para Córdoba a entrenarse para la carrera del domingo próximo. Mientras tanto, Vicente Alvarez se quedará en USA continuando las tratativas y formalizando las gestiones que consideramos tendrán un buen final.

Treinta años atrás, exactamente, Raúl Riganti corría con una Maserati, logrando clasificarse; hasta la vuelta 24 le duró la cosa, cuando después de un trompo rompió el auto contra el paredón de la curva sudeste. Ahora vuelve Pairetti, *"no digas que voy a correr; ante todo intentaré clasificarme"*; esperamos que Il Matto tenga toda la suerte del mundo, es lo único que le falta para llenar su curriculum, que desborda de primeros puestos, sprints en F-3 en Europa; en fin, todo eso es archisabido.





AVISOS corsificados



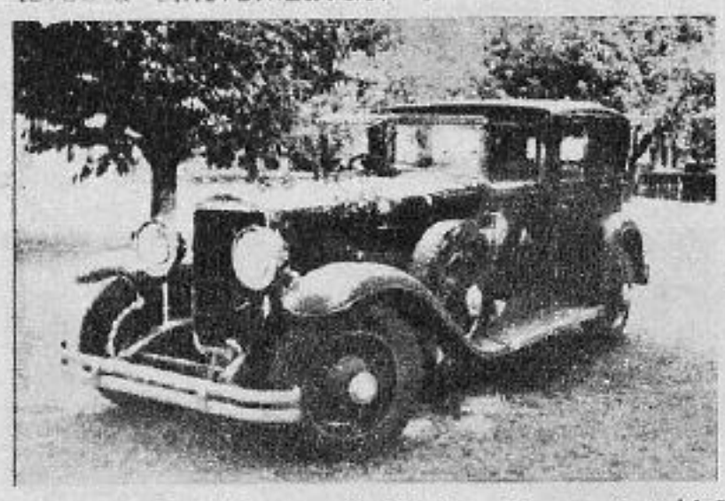
Servicio de avisos clasificados que PARABRISAS CORSA pone a disposición de sus lectores y también de aquellos pecadores que no lo sean, para vender, comprar o permutar: autos de competición, sport, clásicos; nuevos o usados. Además podrán figurar en este mercado persa, accesorios, partes o componentes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

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

Los interesados en publicar avisos en esta sección deberán concurrir personalmente a la Redacción de PARABRISAS CORSA, L. N. Alem 896, 3er. piso, Sección Avisos Corsificados, de martes a viernes, en horario de 12 a 17 horas. Los avisos recibidos hasta el día jueves inclusive serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarlas o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo.

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

CADILLAC FLEETWOOD 1929. Todo original. Perteneció al presidente Agustín P. Justo. Caja de 3 velocidades, la segunda y tercera sincronizadas. Carrocería de alu-



minio, parabrisas dividido. El motor V-8 está en perfecto estado así como las gomas que son nuevas. Héctor A. Mendizábal, 629-1335.

ZANELLA R.K. 125 cm. ("PATITO FEO"), excelentes antecedentes, 3 subcampeonatos en temporadas anteriores y campeona en F. Int. (1968-Raúl Ubieta). Motor en excelente estado con modificaciones especiales. Tanque y llantas de aluminio, cubier-



tas racing y repuestos. Precio a convenir según venta en conjunto o motor por separado. Vende al contado Luciano Fernández por retirarse de la actividad. Ver en Pedro I. Rivera (ex Bebedero) 2682. Capital Federal, después de las 15 hs.

ZANELLA 175 —Cross—. Motor solamente diseñado para circuitos de tierra o Cross, partes esenciales originales R.K. (cigüeñal, caja de velocidad, embrague, etc.). Carburador especial 25 mm y cilindro de aluminio especial, armado a nuevo, sin estrenar. Ver en Pedro I. Rivera (ex Bebedero) 2682. Cap. Fed., después de las 15 hs.

TACOMETROS reparamos todo tipo. Venta, canje. Nuevos desde $ 50 Ley 18.188. Electrónicos y mecánicos. Velocímetros. Instrumental para náutica. Constitución 1241, tel. 27-0989.

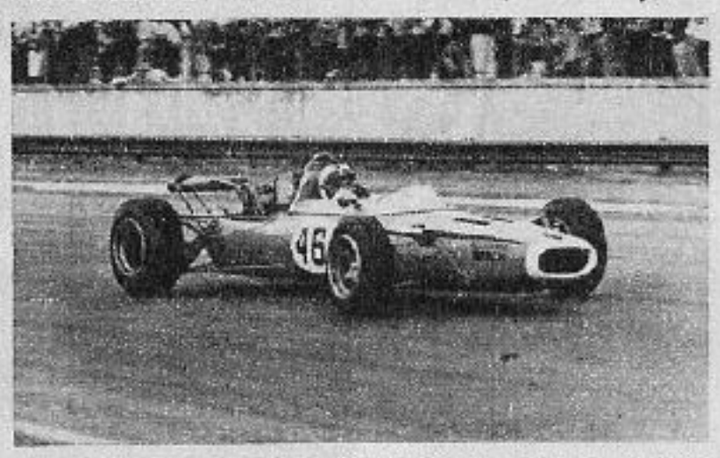
CUPE FORD 1947, vendo. Perfecto estado. Mecánica "Manolo Rodríguez". Ver en el



taller de "Manolo", calle Ituzaingó 3844, Carapachay, de 8 a 12 y de 14 a 18.

EXCLUSIVO PARA COLECCIONISTAS, vendo en excelentes condiciones, mano única, HUDSON TERRAPLANE 1936, cupé, con repuestos originales, llamar a tel. 73-7690 y 791-3696.

CRESPI-PEUGEOT, Raúl Kissling vende su Crespi-Peugeot FORMULA-2. Dos cajas de velocidades. Weber flamantes, motor y ca-



rrocería flamantes. Preguntar por el bueno de Raulito en Dorrego 2030, Olivos, teléfono 791-2722.

CASCOS DE COMPETICION. Los mejores precios de plaza y las mejores marcas. Fabricados de acuerdo a las normas deportivas vigentes. Envíos al interior contra reembolso o contra giro o cheque. Viamonte 1604, Capital Federal. **El barrio de los repuestos.**

HAGA CARROCERIAS PLASTICAS. Ahora puede aprender plástico reforzado con fibra de vidrio cómodamente en su casa, por correo. Recuerde: "El plástico da dinero". Envíe sus datos: nombre y apellido, edad, dirección a H. VON HASENN Y ASOCIADOS, Casilla de Correo 1238, Correo Central, y recibirá "El Fascinante Mundo del Plástico".

KART completo, vendo, nuevo, sin motor. Chasis D'Arminio, gomas 0 Km., llamar a tel. 82-3071 de 9 a 12 horas.

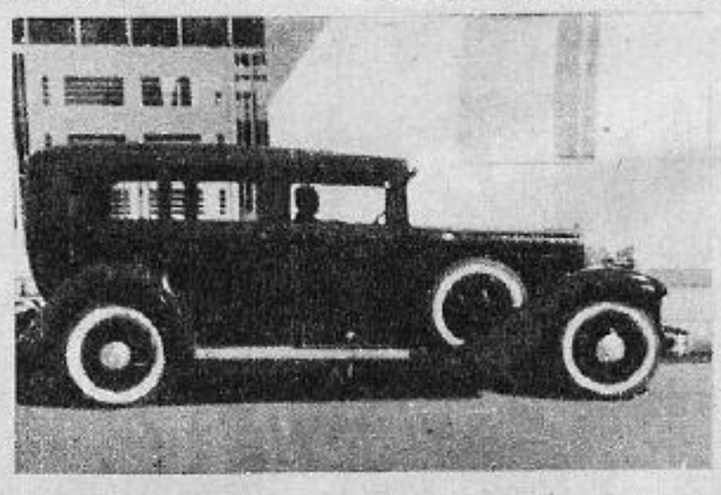
CAJA DE VELOCIDAD, vendo, de Porsch 1500, semi-nueva. Tratar; Av. Vergara 3335, Hurlingham.

FIAT 850 c.c., vendo, 7500 rpm en 4ª, color violeta, modelo 1969. Tratar en: ESCUELA DE CONDUCTORES OSCAR, Añasco 1570, Capital.

VENDO DELAGE, modelo 1911, buen estado, funcionando. Tratar: Astillero MO-ME, San Martín y Fco. Cestino, Ensenada.

LANCHA PAGLIETTINI, ½ cabina, 6,10 metros de eslora, totalmente reparada a nuevo hace un año. Casco de madera plastificada, doble fondo, asientos cama. Capacidad 7 personas sentadas. Motor Lyconing de 6 cilindros, 80 HP. Carpintería, carpenter, tapizados, tanque de nafta, sistema eléctrico, batería y carpa que la cubre totalmente, nuevas. Tratar en Astillero González, Liniers al 500, TIGRE.

CADILLAC V8, 1929, limousine, realmente único, restaurable. Perteneció al presidente Hipólito Yrigoyen, 7 asientos, teléfono, tapizado de fábrica. En funciona-



miento. Documentación al día. Vendo urgente $ (ley 18.188) 3.800. Llamar al tel. 103 LOBOS, tratar en Eugenio Donatelli, Hiriart 360, LOBOS, Prov. de Buenos Aires (ruta 205). Está en exposición.

VENDO COLECCION REVISTA PARABRISAS, 80 números en total, $ m|n. 10.000. Tel. 76-9622.

VENDO MG 49 TD, modelo único en el país. El auto está en estado inmejorable, todo a nuevo. Se encuentra 0 km. Oportunidad para coleccionistas y personas con criterio y buen gusto. Me veo obligado a desprenderme de esta "joya" mecánica por tener que saldar algunas deudas. Lo en-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

trego a la mejor oferta. Tratar en: 9 de Julio 352, Ciudadela Nórte; preguntar por el señor Nicolás Pascuzzo.

CLAUSI Y CIA, Jujuy 992, tel. 93-6602, edificio propio, salón de ventas lujoso, necesita urgente para exposición y su posterior venta toda la línea de autos de competición, sport y antiguos, inclusive mecánica nacional. Además recibimos en consignación autos particulares, pick-ups y muy en especial taxis.

VENDO LANCIA FLAMINIA COUPE PININFARINA, modelo año 1961, único dueño de 0 km, color blanca, tapizado rojo cuero Rusia, motor V6 2.500 cm³, radiador aceite, suspensión independiente cuatro ruedas (puente DeDion embrague, caja, di-



ferencial un solo grupo en popa), frenos a disco en cuatro ruedas y servo, Cinturato flamantes, radio Blaupkunt Köln Transistor automática con antena eléctrica. Todo el equipo citado original de fábrica. Llévese la obra cumbre de Pininfarina. Un automóvil para coleccionistas. Almafuerte 13 40, ROSARIO, T.E. 39-0408 de 19 a 22 horas.

DIPLOMATICO VENDE MG-B SPIDER 1.800 c.c., 2 carburadores, modelo 1968, impecable, importado directamente de fá-



brica. 11.000 km reales. Color rojo, tapizado cuero negro, capota de lona y techo duro intercambiables. Tratar 80-7071, int. 243.

VENDO HOT-ROD desarmado con motor 7 bancadas, buen estado. Tratar en pasaje Dr. Mack Spangenberg 2132, Avellaneda, tel. 208-7613.

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

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias **PARABRISAS CORSA**

LLANTAS CROMADAS



UNICAS CON
GARANTIA ESCRITA
POR 12 MESES
Llantas para Pick-Up Ford - Chevrolet y Jeep.
VICAR S.C.A.
Av. Juan de Garay 2356 - T. E. 26-5347

TAPAS DE VALVULAS DE DURALUMINIO
Con doble toma de aceite.
Competición y Standard
FALCON - CHEVROLET
BEDFORD



Berón de Astrada 2681
Tel. 922-2652

AUTOMOVILES **RAMBLER** y **RENAULT TORINO**

- "Lo nuevo" en servicio mecánico integral
- Sin turnos, atención inmediata
- Reparaciones en horas, garantía 90 días
- Chapa y pintura, también por Clas. Seguros
- Tarifa fija de mano de obra
- Horario contínuo de 7 a 19,30 hs.

CENTRO AUTOMOVILISTICO S. A.
SALTA 1160/64 y 1325/29 • TEL. 23-8913/5673/4763

FUNDAS LIN-TAP
y... nada más!
¡OFERTAS REALES!
EN SIMIL CUERO BASTONADO



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

SERVICE Reparaciones Generales. Armazones y Tapizados
RIGLOS 253/55 - T. E. 99-5933
(Orientación: Rivadavia y J. M. Moreno)

PROTEJASE!...



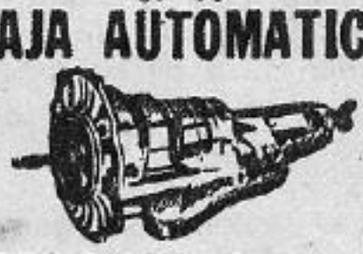
ANTIPARRAS
Cristales de seguridad
TRIPLEX



CASCOS CLIMAX
IMPORTADO DE ESPAÑA
FABRICADO EN RESINA POLIESTER Y FIBRA DE VIDRIO
SU PESO ES SOLO DE 700 GRAMOS
HOMOLOGADO EN EUROPA
ACCESORIOS EN GENERAL

Representante exclusivo:
GUIRAL y Cía. S.A.I. y C.
Av. PUEYRREDON 981 - Bs. As. T. E. 84-8947 y 9951
Hay zonas disponibles para distribuidores

SOLUCIONE LOS PROBLEMAS de su CAJA AUTOMATICA



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

En REPUESTOS y ACCESORIOS para su FIAT 750, 770, 1100 y 1500, Recuerde que la línea más completa, a precios sin competencia la hallará en;

FIREP S.A.C.I.yF.

Av. J. B. JUSTO 6199, CAPITAL, T. E. 611-5581
Sucursal: Av. DE LOS INCAS 5057, CAPITAL





INFALTABLES EN EL VIAJE CAMPING, HOGAR...

EQUIPO CAMPING
ECO

CALENTADOR: c/garrafa de 2 y 3 kgs. de gas. **FAROL:** a gas con o sin barral para garrafa.
PARRILLA PLEGABLE: extensible, galvanizada e inoxidable.
Medidas: cerrada 35 x 45 cm.
extendida 35 x 90 cm.

Producto ECO
Fábrica: **Ameghino 557, V. Martelli**
Tel. 740-3662
ZONAS DISPONIBLES EN TODO EL PAIS

Parabrisas CORSA correo

DIVERGENCIAS

de Comahue Moto Club, Villa La Angostura, Neuquén.

Señores: nos dirigimos a ustedes con el fin de poner en vuestro conocimiento los garrafales equívocos que existen en el artículo insertado en las últimas páginas de esa prestigiosa revista en su entrega Nº 202 del 3 de marzo pasado. Nuestra institución, como es natural, se sintió conmovida y sorprendida por la nota titulada "El Norte es Bariloche", en la que su autor se aleja totalmente de la verdad engañando a los muchos lectores que adquieren CORSA. Veamos...

1) En primer término, falsean la verdad al decir que Bariloche es el único centro importante del país donde se practica motocross...

R) El cronista se refirió a Bariloche como centro de una zona del país; Villa La Angostura, aunque está en otra provincia que Bariloche, indudablemente forma parte de la zona turística que tiene por centro a esta última ciudad.

2) ...Para vuestro conocimiento, el motocross argentino nació en La Angostura; el hombre de la idea no fue otro que Jean Pierre Raemdonck...

R) Efectivamente, nuestro amigo Jean Pierre fue quien trajo de Europa la inquietud por el motocross, y así lo dijimos en la nota a que ustedes hacen referencia. Es verdad que fue en La Angostura y no en Bariloche, como nosotros dijimos, pero al respecto lo remitimos a la contestación anterior.

3) ...el primer motocross argentino-chileno fue organizado por el Comahue Moto Club...

R) Nunca hemos dicho lo contrario, si bien por las características del terreno en que se hace no nos parece encuadrable como competencia de motocross.

4) Desearíamos conocer los antecedentes motociclísticos del señor Nello Garagnani, ya que lo desconocemos y por lo tanto nos sorprende el título de "Gloria del motociclismo argentino".

R) Activo participante en los años '40, es decir, la época de Salatino, Caldarella, Bagnis, Galvagni, etc. Fue ganador en varias oportunidades, en la primera de ellas con una Triumph propiedad de su rival y amigo Salvador Caldarella.

5) Consideramos que se está favoreciendo a una determinada marca de motos al mencionar en el artículo a la Gilera, ya que también compitieron otras marcas de fabricación nacional.

R) Absolutamente inexacto. En la carrera de Bariloche todas las motos nacionales eran Gilera. En la de La Angostura (no comentada en la nota) sabemos que se presentó una Zanella y corrió una serie sola.

6) Vuestro periodista se sorprende y manifiesta "lo terrorífico del circuito". Es importante destacar que así son todos o casi todos los circuitos de motocross del mundo.

R) La opinión fue compartida por Jean Pierre Raemdonck, opinión que valoramos por pertenecer a una persona que conoce no sólo las pistas nuestras sino las más importantes de Europa.

7) Rogamos a ustedes dar publicidad a esta carta que reivindique a nuestra esforzada institución y decir en ella toda la verdad del nacimiento del motocross en nuestra patria, ya que es justicia no escatimar méritos a quienes son merecedores de ellos.

R) Cumplimos. Por otra parte, nos resultó evidente que la actividad en Bariloche (ciudad) es mucho más importante que la que se desarrolla en Villa La Angostura, donde compite un solo corredor local.

NO COMPETITIVO

de Jorge Rodríguez, Villa María, Córdoba.

Señores de CORSA: tengo un Fiat 1100 modelo 1961 y quisiera saber si puedo intervenir en carreras de Grupo 2 de "Anexo J".

R) Entendemos que sí.

2) La pregunta anterior la hago porque hace mucho tiempo que no veo correr autos de este tipo. ¿A qué se debe?

R) El Fiat 1100 es un vehículo muy noble, pero competitivamente no está a la altura de los 1093 o DKW. Por esa misma razón nadie los presenta a competir contra automóviles que además tienen homologadas una serie de mejoras que el 1100 no tiene.

3) ¿Se le puede adaptar al 1100 una palanca de cambios al piso? ¿Dónde se puede conseguir?

R) Sí, se puede. Consulte en los últimos números de CORSA, entre los avisadores.

LOTUS SEVEN

de J. Piazza (h.) y F. R. Arieu, Capital.

Estimados amigos: nos dirigimos a ustedes con el propósito de que nos informen acerca del Lotus Seven que apareció en una oportunidad en las páginas de CORSA. Nos referimos, claro está, al fabricado en la Argentina. Ya que no encontramos el número antedicho, recurrimos a ustedes para que nos digan quién fabrica en la Argentina al Lotus Seven, cuál es su precio, qué tipo de financiación habría y cuál es el plazo de entrega del mismo. Desde ya les agradecemos la molestia que les ocasionamos.

R) Lotus Seven argentino, hasta el momento hay uno solo: el prototipo. En la nota aquella donde se presentó (Nº 164) decíamos: "antes de un año serán entregadas las primeras unidades de producción mensual limitada". Todavía no pasó un año así que seguiremos esperando. Los fabricantes son Edgardo Boschi, Jorge Mutio y Richard Vignoles. De precio, financiación y plazo de entrega es muy prematuro hablar aún.

RALLY FIAT

de Ernesto Woodlands, Capital.

Señores: En vuestro Nº 205 anuncian la próxima realización de un rally que patrocinado por Fiat estará reservado exclusivamente para coches de esa marca modelo 600. Al respecto quisiera formularles algunas preguntas:

1) ¿Puede participarse con un coche modelo 1960 (italiano)?; ¿o con una cupé convertible 770?

R) El reglamento dice "automóviles Fiat 600 Berlina" Es decir que no especifica año o submodelo (600 a secas, 600 D o 600 E). La cupé estaría excluida al figurar la palabra Berlina.

2) Es mi intención correrlo, con una u otra máquina; ¿a dónde podría recurrir para que me pongan en onda sobre la parte atinente a la navegación? Aclaro que mi copiloto no tiene ninguna experiencia anterior en este tipo de competencias.

R) Le aconsejamos se dirija a la Asociación Argentina de Rally (Bogotá 3381) o al Club Argentino de Regularidad (Alberti 338), ambos en la Capital Federal. En estas Instituciones le darán las informaciones que usted solicite, con todo gusto.

3) Los caminos a recorrer desde cada cabecera al punto de concentración ¿son todos asfaltados o hay tramos de tierra y/o ripio?

R) Tienen partes asfaltadas y partes de caminos de tierra y de ripio.

4) ¿Es posible alquilar los aparatos de navegación tales como el "speedpilot" o cuentametros para esta competencia solamente? Si es así, ¿a quién puedo recurrir?

R) Pruebe en las direcciones antes citadas. Si hay algún aficionado que no corra este rally, posiblemente pueda llegar a un acuerdo.

BANCADAS Y CHASIS

de José Luis Vázquez, Capital.

Señores de CORSA: Aprovecho la oportunidad para saludar a los integrantes de la redacción de tan grata revista y de paso formular un par de preguntas, sobre temas que quizá sean de obvia respuesta, pero que yo desconozco.

1) Quisiera que me detallaran qué son las bancadas de un motor y cuáles son las diferencias entre un Chevrolet de siete bancadas y uno de cuatro.

R) Las bancadas de un motor son, ni más ni menos, los apoyos en que toma contacto el cigüeñal con el block del motor. En los Chevrolet de hace unos años, el cigüeñal tenía sólo cuatro apoyos (cuatro bancadas); en cambio en los actuales el número ha sido incrementado a siete, es decir uno en cada punta del motor y otros cinco entre cada muñón de biela. Cuantas más bancadas tiene un motor, más disminuye el trabajo de flexión a que se ve sometido el cigüeñal. Por contrapartida, a más bancadas mayor es la fricción.

2) Tengo entendido que los automóviles actuales son compactos. Quisiera que me explicaran si compacto es un coche que tiene chasis, subchasis o bastidor, y qué es bastidor.

R) Cuando en una época todos los coches americanos eran de medidas mastodónticas se dio en llamar compactos a todos aquellos de dimensiones más reducidas. Estos generalmente carecían de chasis, lo que dio origen al equívoco: compacto = automóvil sin chasis. Chasis o bastidor, que son sinónimos, es la estructura sobre la que va montada la carrocería en automóviles del tipo Cadillac, Mercury, etc. y también de los Ford y Chevrolet, por citar algunos casos muy conocidos, de varios lustros atrás. Semi-chasis o falso chasis es la estructura "postiza" que tienen algunos autoportantes (tal el verdadero nombre de los mal llamados compactos) en su parte anterior como en el caso del Chevy. Casos típicos de autoportantes son el Volkswagen o el Fiat 600, en los que la carrocería se cierra por abajo, constituyendo una plataforma que suplanta al chasis. Los DKW y Citroën 2CV tienen chasis.

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

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Falcon '70. El mismo, pero mejor.



FALCON Ford

Ya es hora de un Smuggler...



Dice Jorge Salas Chaves: Me resulta grato testimoniar para OLD Smuggler porque cuantas más marcas he probado más se afirma mi preferencia por este whisky.

INDUSTRIA ARGENTINA

LOUZAN PUBLICIDAD 324

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com