m$n 80 $ 0,80 Nº 214

Parabrisas

CORSA

Del 26 de mayo al 1º de junio de 1970



INDY: TODO EL INFORME PREVIO

EL FLAMANTE LOTUS 72

LA HISTORIA DEL MERCEDES BENZ "W"

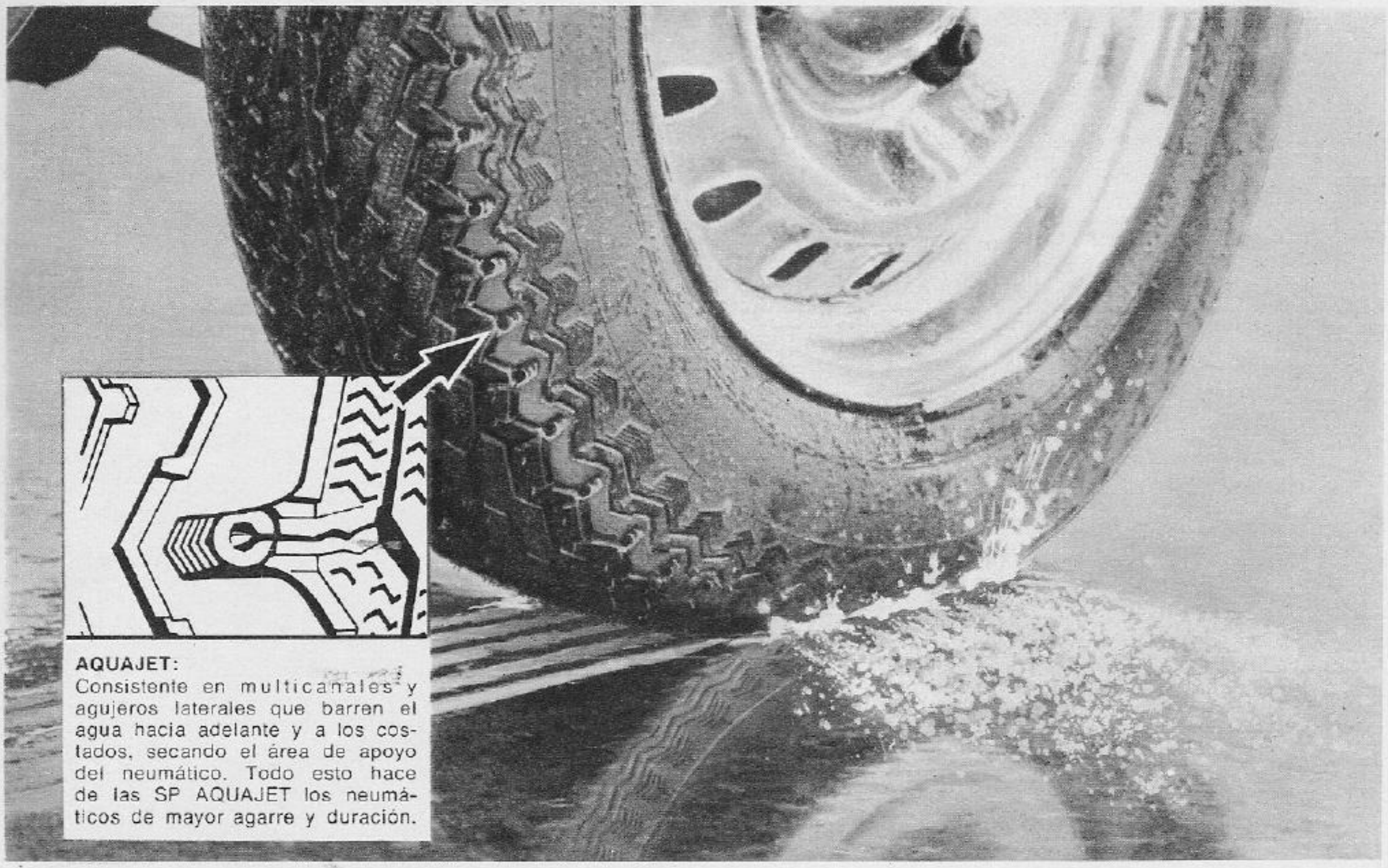
Las revistas de Mauro

DAL - 59/70

Primero inventamos el hombro redondo. Ahora presentamos las...

nuevas SP-AQUAJET CB73

DE MAYOR AGARRE Y DURACION



AQUAJET:
Consistente en multicanales y agujeros laterales que barren el agua hacia adelante y a los costados, secando el área de apoyo del neumático. Todo esto hace de las SP AQUAJET los neumáticos de mayor agarre y duración.

Luego de inventar el hombro redondo, el problema —en neumáticos de alta performance— era el de lograr gran agarre, sobre todo en pavimentos mojados, húmedos o con barrito y . . . larga, larga vida de los mismos. Así nació un invento de DUNLOP que le ganó a la lluvia . . . LAS SP AQUAJET CB 73, que además: tienen mucha vida útil.
Ahora puede usted calzar en su coche las NUEVAS SP AQUAJET CB 73 . . . y darle con todo, aun sobre mojado! NUEVAS SP AQUAJET CB 73, fabricadas e importadas por

DUNLOP

LINTAS

CALIDAD PARA LOS QUE VAN ADELANTE

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 214 del 26 de mayo
al 1º de junio 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.

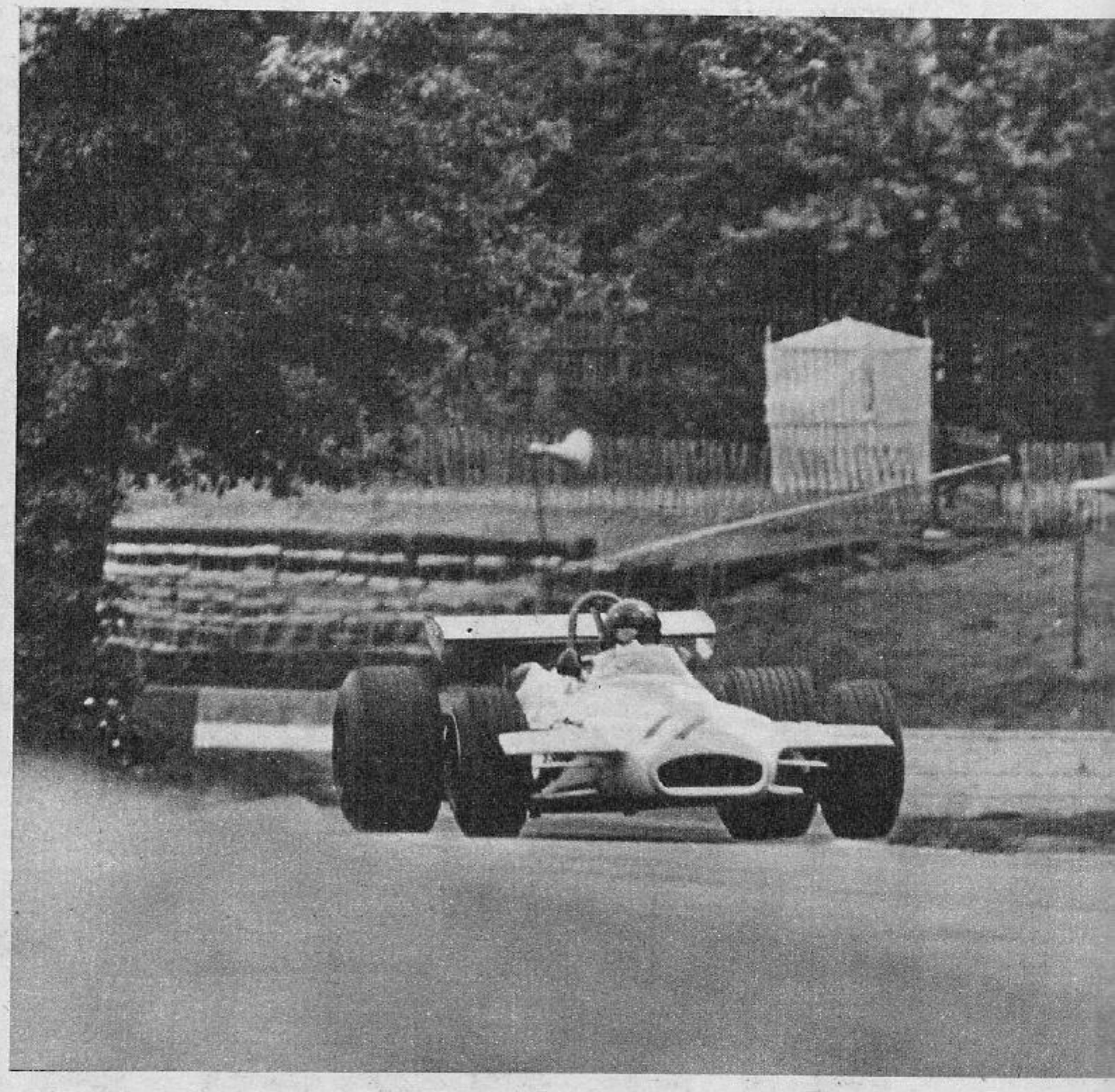
FOTOGRAFIA
Carlos Agustim, Alfredo Albornoz
y Mariolino Castellazzo.

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 840, Capital Federal, Tel. 32-6010/29.

NO DESPERDICIEMOS...



Volvió a correr el equipo del ACA en Europa luego de un paréntesis más o menos largo y nuevamente Carlos Reutemann brilló con una actuación que además de producir el tercer puesto en la primera serie (el mejor resultado parcial obtenido hasta ahora) confirmó nuevamente que podemos esperar en cualquier momento una actuación final importante. No pasó lo mismo con Caldarella cuyo auto parece evidenciar una dedicación que no es exactamente similar a la que se observa en el Brabham de Reutemann. Si se supone que el equipo empezaba una vida renovada en Crystal Palace, que lo haga en todo sentido. Tener dos autos y dos pilotos en la segunda categoría del mundo es una oportunidad extraordinaria y no aprovecharla en todo sentido parece algo realmente ridículo.

En Indianápolis en cambio se vivió un decepcionante fin de semana para las esperanzas de Pairetti. Sobre la hora no apareció otro auto salvador, el Shrike siguió siendo un desastre y la situación provocó un inevitable enojo entre todos. Triste final y ninguna conclusión positiva para nadie.

Mientras tanto, en Salto, volvió a nacer el TC de ruta, ahora limitado a no más de 210 km/h. El hecho es importante pero a la vez incierto porque el futuro de la categoría no parece muy definido por ahora. Constituye de todas maneras un tipo de automovilismo que mucha gente quiere y por eso vale.

TIEMPO Y LUGAR

27/5	Llegada a México del Rally.
30/5	500 Millas Indianápolis.
31/5	1.000 Kilómetros Nürburgring S-SP.
31/5	SP y F-1 en Las Flores (Provincia de Buenos Aires).
31/5	Cafeteras (Modelo 27) y Fiat 600 en Mercedes (Calle 111 y Ruta 41).

CRYSTAL PALACE F.2

Sucedió lo que muchas veces en F.1. Jochen Rindt giró en punta varias vueltas pero su motor Cosworth no aguantó el esfuerzo y Jackie Stewart se mantuvo tercero para ganar al final. Reutemann brilló en la primera serie donde se ubicó tercero y abandonó al final Chiche Caldarella fue décimo en la segunda serie y no logró entrar por la tanto en la serie definitiva

texto y fotos: ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA (enviado especial)

Para las cabezas que se movieron de derecha a izquierda durante los casi cuarenta y dos minutos que duró la serie final al paso de cada coche, ésta fue la revancha esperada de Stewart.

Para nosotros, los que estábamos del lado de adentro del circuito y con ojos de fiesta patria, quisieron las circunstancias que esto no fuera nada.

Para todos, sin discriminación de posición geográfica ni movimientos de cuello el fin de semana forzosamente alargado dio la señal de largada el sábado a la mañana. Cuando unos cuantos millones de habitantes de estas islas se fueron a disfrutar al mar este insólito sol y otros cientos se fueron a Crystal Palace a disfrutar de lo mismo pero con ruido y olor a aceite especial quemado. Así vieron y así vimos cómo un puñadito de F2 giraba rápido cumpliendo lo que en el programa figuraba como **practice session.** El puñadito se debía a que en ese mismo día se debían presentar en Bélgica quienes desearan participar en la carrera de Zolder a realizarse el domingo. La idea de todos los que faltaban aquí era correr allá y ni bien la bandera a cuadros marcase el fin de la cuestión correr al aeropuerto, viajar y clasificar el lunes 25 a la mañana y correr a la tarde en Crystal Palace.

Algunos mágicos tejes y manejes, seguramente por parte de quienes habían hecho buenos tiempos el sábado, determinaron que esos tiempos prematuros y desinteresados del sábado se unieran a los del lunes para compararlos y extraer el mejor y configurar así las planillas para las dos líneas de largada; dos porque el programa obligaba, para seguir con la cronología, a participar en dos series eliminatorias de las cuales se extraerían



PUNTEO RINDT PERO GANO STEWART

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Todo listo para largar. Stewart se ajusta el traje, un ritual de todos los domingos.

Stewart, el campeón del mundo. Sabe correr y ganar en el momento justo.

Brillante trabajo de Lole entre sábado y lunes. Excelentes tiempos y un tercer puesto en la serie. Lástima el abandono en la final.

los seis mejor clasificados para integrar la final.

El domingo, la primera serie estaba integrada por los pilotos que no habían clasificado y que largaban por sorteo. Entre ellos figuraban Stewart, Graham Hill, Cevert, Wetsbury, Pescarolo e Ikuzawa entre un total de doce que debían enfrentar a Lole. Cevert salió al frente, Lole estaba colocado en el centro de la primera fila por sus 50s8 de la clasificación del sábado (de esto cabe agregar que el sábado, el control oficial le computó a Reuteman 50s para la mejor vuelta. Después, este tiempo por obra y gracia de un mal espíritu fue cambiado a 50s8). El lunes, en cambio, mientras Staffa, desde el box, junto a Von deer Becke, de la Embajada —cada uno con tres cronómetros en la mano—, le tomaban 50s2 para la vuelta, el benemérito control volvió a tomarle 50s8.

Pero volvamos a la serie. La alegría de Cevert duró poco, solamente tres vueltas, porque en la cuarta Stewart compró la punta y no la largó más. Lole se acomodó tercero en la largada y allí se quedó hasta el final detrás de Cevert. Lole en una de sus mejores actuaciones, pulido como nunca y con un plan mental previo bien claro.

Pescarolo fue cuarto durante 17 de las 20 vueltas, pero a último momento el zorro Hil se le coló y le robó el puesto. Así se abrió el fuego de la verdad.

Para la segunda serie se presentaban Rindt, Regazzonni, Schenken, Fittipaldi, Bell, De Adamich y Widdows entre un total de 14. Y Chiche Caldarella (Cenicienta). Y aquí fue Rindt y nada más. Se atornilló el pie derecho al pedal ídem y nadie lo pudo alcanzar; imitándolo, Rezazzoni se mantuvo firme en su segundo puesto y De Adamich, para no variar, también salió tercero de la primera curva y así llegó. Detrás de él, Robin Widdows pero nada más que por una vuelta: después se lo comió Fittipaldi y en ese lugar se quedó a esperar la bandera. Con esos comensales en la mesa toto se dispuso para que —la carrera de Mustangs y de Escorts mediante se los acomodara para devorarse como mejor pudiesen los 50 giros definitivos. Caldarella consiguió llegar décimo en su serie y por toda esa matemática ideada para decidir los 16 postulantes, a Chiche le tocó estar primero en la lista de suplentes, pero como todos querían ser titulares nadie le acercó una silla; y así, cuando todavía no se habían puesto en marcha los 16 Cosworth, ya el Brabham amarillo y blanco número 20 se adormecía hasta el mes que viene en el camión taller.

La final se saboreó un poco de antemano por el seguro match Rindt versus Stewart y cuando dijeron ¡¡Ya!!, fue Rindt el más despierto; Regazzoni se le pegó a los talones, mientras Stewart le colocaba su trompa en la cola. Después de eso sobrevino la monotonía de las posiciones repetidas en cada vuelta. Rindt alejándose de Stewart que empujaba nerviosamente a Regazzoni. Los relojes acusaban un paso cada 50s4 y Lole estaba a esta altura en el tercer pelotón girando octavo. Para la primera cuarta parte de la carrera su posición era sólida con tendencia a devorarlo a Hill, que caminaba sexto después de una reprise al inicio en el que se adelantó a dos coches.

Pero de repente todo cambió. El coche de Reutemann comienza a fallar, lo veíamos salir de las curvas con un retraso deprimente amén de un rateo increíble. De pronto Rindt no aparece, Regazzoni queda primero y Stewart detrás mueve su cabeza nervioso al salir de cada curva y esperando sin mucha paciencia. Rindt se había quedado en algún recodo sin presión de aceite lo que significaba que rompió todo lo de adentro. Pero la

→

acción continuaba, faltaba mucho para la caída del telón y Lole no aparece ni aparecerá. Una manguera conductora de combustible rota le borró de un golpe la ilusión de mayo. Stewart se decide y lo pasa a Regazzoni. Después de ese momento máximo, todo volvió a la monotonía para quedar así hasta el final.

El brasileño Fittipaldi se acomodó detrás de Regazzoni llevándose el tercer puesto y De Adamich, con otro Brabham también blanco y amarillo como los del ACA. Hill apenas más atrás nos hizo pensar que el gran dios de una época fue desterrado para siempre del Olimpo por el otro todopoderoso llamado tiempo. Fue campeón del mundo y hoy es uno del montón de la F2. De él queda la figura en cicatrices de lo que fue hace un rato.

Sabiamente Reutemann puso el punto final a lo que el lunes terminó. Una carrera más es una menos para correr; pero a eso Staffa agregó: **"Pero Carlos, no pongás esa cara; si vinimos a aprender. Todo esto es maravilloso y hoy vos eras cuarto seguro y tu carrera tuvo justamente el valor de un cuarto puesto".** Pero no fue así. Estamos seguramente en la década de Stewart. Pero ésta también fue la revancha de los Tecno que han empezado a empujar.

BOLITAS DE CRISTAL

La semana que pasó tuvo un solo día importante para el equipo: el sábado. Hasta entonces poco y nada se hizo en los coches que volvieron ver la luz del sol recién el viernes cuando los bajaron del camión en el circuito para comenzar la puesta a punto.

El sábado estaba signado como primero y único día de entrenamientos aunque después esos tiempos del sábado sirvieron para juntarlos con los del lunes a la mañana y sacar de allí los mejores tiempos de cada coche para la planilla de clasificación.

Es notable cómo esta gente improvisa sobre la marcha, se desdice y acomoda las cosas a gusto de ellos.

Y ese mismo sábado "Lole" logró ponernos piel de gallina cuando se trenzó por una cuantas vueltas con Jackie Stewart. "Lole" siempre adelante y el escocés buscando por dónde pasarlo sin encontrar el agujero.

Y no porque el argentino actuara sucio, sino porque estaba girando a la misma velocidad que el otro. Los banderilleros, como comadronas dejaron sus brazos molidos agitando frenéticamente las banderas azules para que Reutemann lo dejara pasar al "mister".

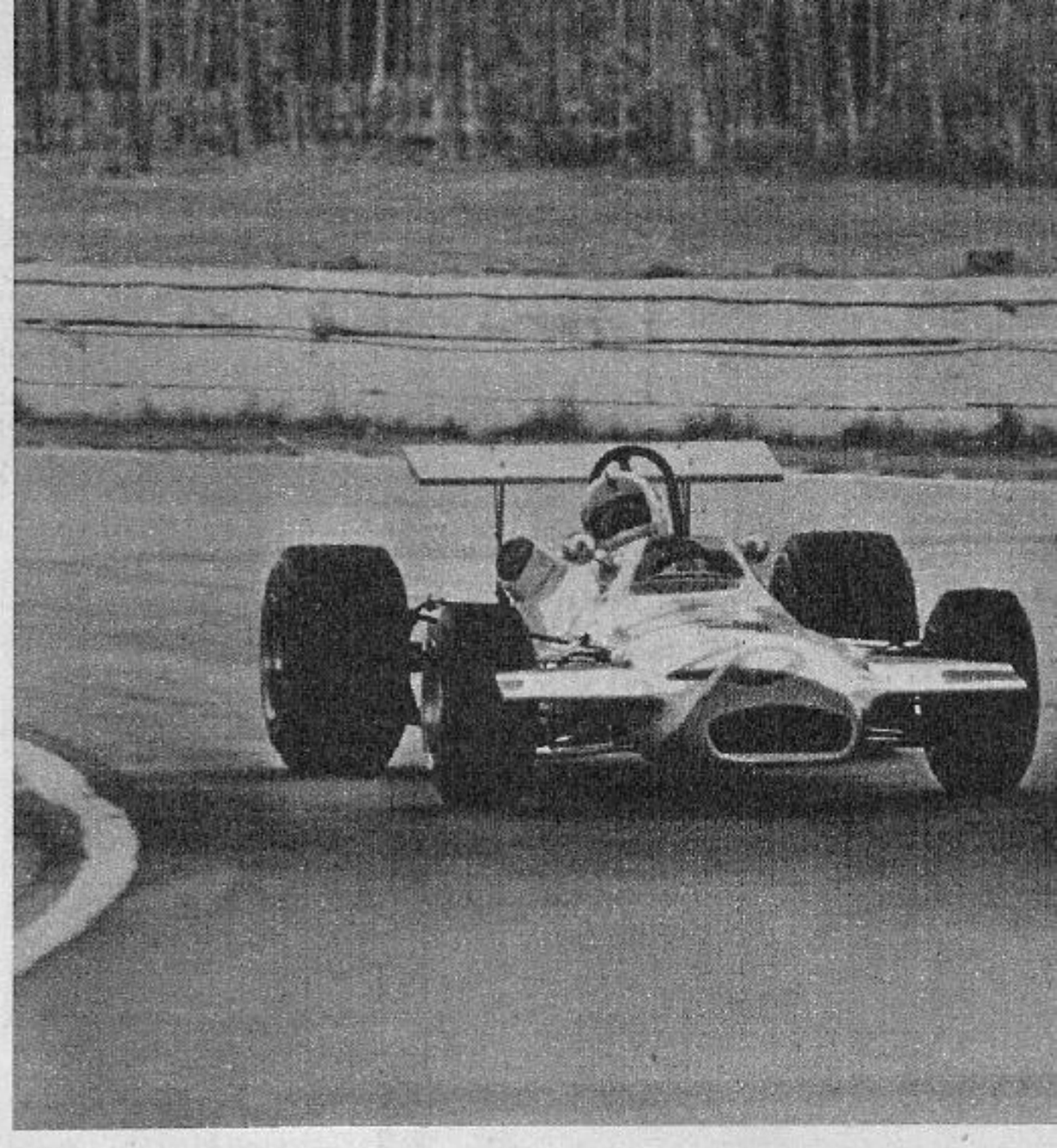
Después, junto al camión "Lole" le decía a Fittipaldi: "¿No te parece que hice bien en mantenerme adelante y girar en mi ritmo aunque el otro quisiera que yo me haga aun lado y frenara?" A lo que Emerson respondió: "Sí, yo hubiera hecho lo mismo".

A la carrera fuimos en tres desde Victoria Station en el centro de Londres. Eramos entre periodistas y adláteres femeninos y masculinos unos diez. Y allí mientras esperábamos el tren hacíamos los comentarios comparativos y de los otros en castellano cuando un jovencito se acercó y en inglés nos dijo: Atención con Carlos hoy... En definitiva se estaba refiriéndose a Lole. Al circuito llegamos al son de SSSSHHHHHH SSSSHH HHHH LOLE, SSSSHHHHH SSSS HHHHHH CHICHE. Los ingleses absortos.

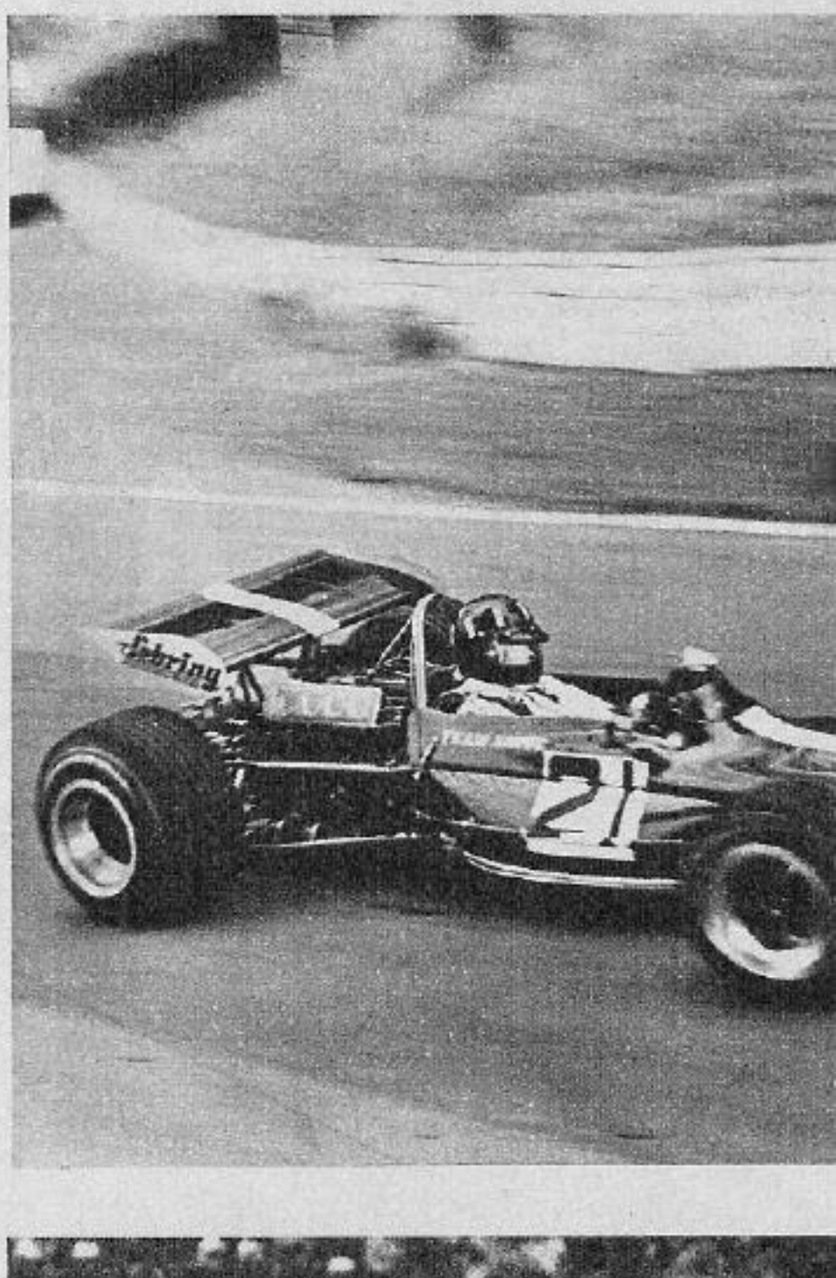
Después de sus vueltas clasificatorias del lunes a la mañana "Lole" por su parte resolvió cambiar la relación de la quinta velocidad poniendo una un poco más larga. Su explicación: **Porque así voy a hacer los mismos tiempos y alcanzar casi la misma velocidad sin exigirle al motor esas 500 vueltas que pide la quinta más corta. Esa me da ciertas garantías de durabilidad del motor.**

Fortísima uruguaya de paso junto al camión de los argentinos y cordialmente invitada por el periodismo, mirándolo a Chiche: **¿Quién es el chiquitín que va a ganar la carrera?...**

Gran susto en el ámbito femenino local del Crystal cuando el el divo Cevert perdió en plena carrera una rueda y fue a dar contra el guard-rail de madera, de forma bastante grosera. Después



Caldarella se quedó afuera por un puesto. El auto no funcionaba y apenas si logró llegar décimo en su serie.



Graham Hill en Fórmula dos. El ex campeón del mundo no parece ya el de hace dos o tres años. Estuvo en el montón.

Clay Regazzoni confirmó su gran carrera en Hockenheim. Sólo resignó el primer puesto ante el campeón Stewart.

Emerson Fittipaldi continúa produciendo resultados positivos en cada carrera que corre. Tercero esta vez

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



"CINDERELLA"

En Inglés, CINDERELLA, significa CENICIENTA. Ese pobrecito personaje dejado de lado por sus malvadas hermanastras. Aquí para el ambiente automovilístico europeo, Caldarella ha sido bautizado Cinderella. Así teníamos el otro día en el programa oficial de la carrera, como epígrafe de la foto de Chiche. El comentario terminaba diciendo que el joven piloto estaba decidido no obstante a ir al baile. Pero bien conocemos todos la vieja historia y que la pobrecita Cenicienta soñaba con que la viniera a buscar una carroza con el príncipe de sus sueños en el baile. Pero la carroza volvió después a convertirse en zapallo. Y este no es el caso de esperar alguna carroza, porque esto ni es un cuento, ni hay tiempo que perder. El príncipe está sacando a bailar a los dos pilotos nuestros en cada carrera. Existe una supuesta carroza que costó un dineral pero Cinderella no puede salir de la cocina.

El primer día de entrenamiento para Crystal Palace, el sábado pasado, subió a girar en su coche con el mismo motor que corrió en Barcelona y que ya había recomendado a los mecánicos cambiarlo porque en el Montjuich fallaba. Pero no se lo cambiaron. El lunes por la mañana volvió a continuar los entrenamientos con renovados inconvenientes. Apenas pegó un par de giros, cuando el cuentavueltas dejó de contar nada. Se detuvo en los boxes y pidió que le revisaran la tapa de válvulas. Se fijan, y tuvieron que dar como cinco vueltas de llave a cada tuerca porque estaban prácticamente en el aire. Ya Cenicienta había recomendado antes al bajar el coche del camión esa mañana temprano, que los mecánicos observaran ese detalle; de golpe el cockpit se inundó de aceite. Decidió interrumpir su prueba de clasificación. Terminados los entrenamientos clasificatorios, gente de Brabham y de Firestone se acercaron al camión y aconsejaron que subieran los amortiguadores cinco vueltas de rosca o un equivalente en milímetros. Le cambiaron alguna relación de caja, pero a Cenicienta la dejaron en la cocina y tuvo que largar como cuando vino de España, a ponchear su serie. Por una rara coincidencia la terminó anteúltimo. Por lo tanto aunque era el primero en la lista de espera, no entró en la final. ¿Quién puede lamentar después si la carroza se convierte en zapallo para todos?

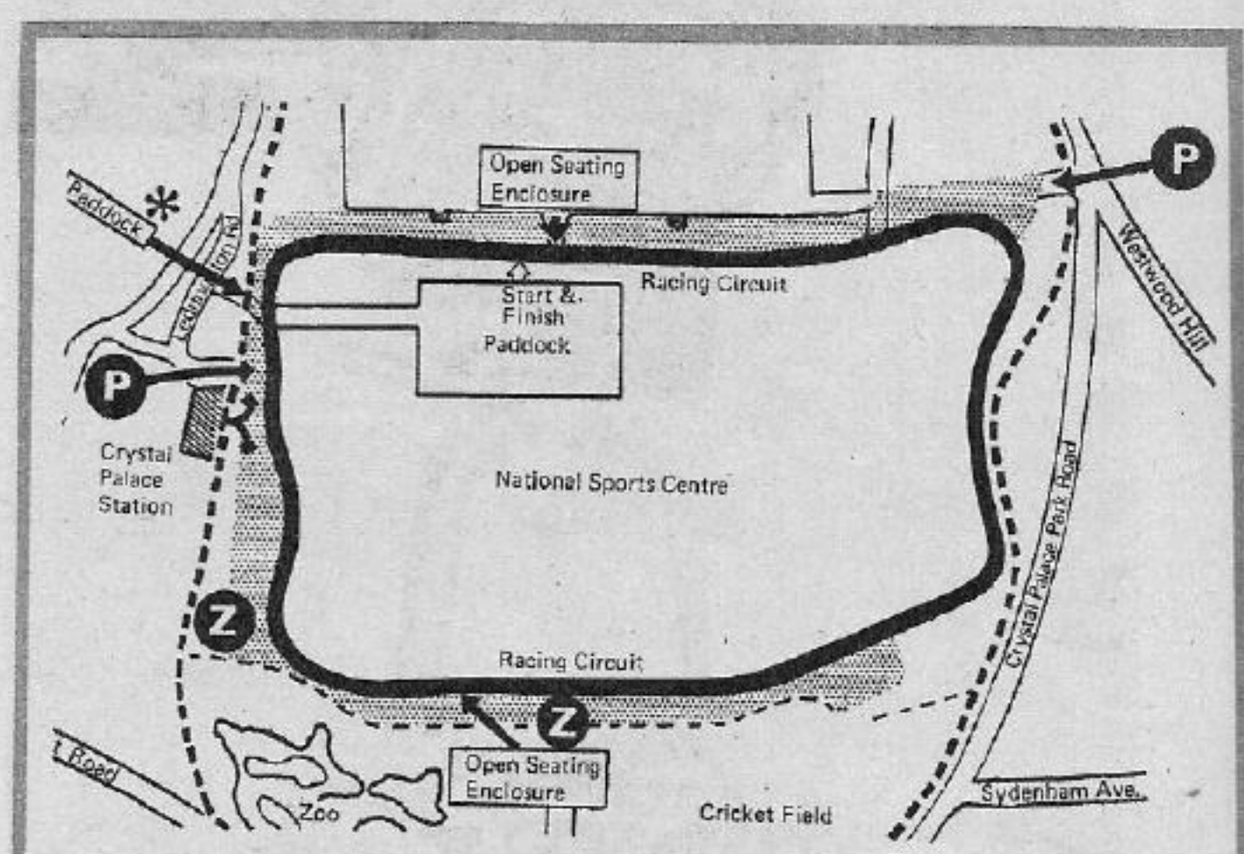
se tranquilizó el cotorraje... no tendrán que sufrir ninguna cicatriz en su carita..!

Cuando lo veíamos a Lole pasarlo chupado a Graham Hill, o peleando el tiempo con Jackie Stewart, lo imaginábamos el año pasado diciendo: **"El automovilismo no es para mí. Yo me parece que ya no juego más..."** Estaba en un período llorón, abúlico, deprimido. El tiempo terminó por demostrar el repugnante error en que estaba.

Chiche y Lole llevan cada uno una especie de diario de bitácora, donde apuntan todo lo bueno y lo malo que les sucede. En función del equipo, ¿cuánto pueden llegar a costar cada uno de estos libritos al finalizar la temporada?... ¿Diez... quince millones de pascualitos?

Fundamental y determinante de éxitos o fracasos en el circuito de Crystal Palace: Las relaciones de caja de ninguno de nuestros muchachos. No habían encontrado la justa.

A Chiche, en cambio, lo vimos salir de la enfermería con el pie vendado. Lo había lastimado el pedal del acelerador, que ya en Barcelona le había ocasionado el mismo trastorno doloroso. Para la próxima carrera, sentenció Staffa, le pondremos esta pedalera a Lole y la de Lole a este coche; Lole va a tener que andar con pies de plomo.



CLASIFICACION FINAL:
Crystal Palace, 25/5/70

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vt.
1º	1	Stewart, Jackie	Brabham BT 30 Cosworth	41m56s2	25
2º	34	Regazzoni, Glanclaudio	Tecno 70 Cosworth	42m28s8	25
3º	4	Fittipaldi, Emerson	Lotus 69 Cosworth	42m36s6	25
4º	26	De Adamich, Andrea ..	Brabham BT 30 Cosworth	42m39s	25
5º	21	Miles, John	Lotus 69 Cosworth	41m56s9	24
6º	5	Pescarolo, Henry	Brabham BT 30 Cosworth	42m11s8	24
7º	17	Walker, Alistair	Brabham BT23C Cosworth	42m17s2	24
8º	12	Bell, Derek	Brabham BT 30 Cosworth	42m29s6	24
9º	25	Ikuzawa, Tetsu	Lotus 69 Cosworth	42m 7s9	23
10º	18	Rollinson, Alan	Brabham BT 30 Cosworth	42m 8s8	23
11º	22	Birrel, Graham	Brabham BT30	42m15s	23

PROMEDIO DEL GANADOR: 160,030 km|h.

F-2: TAMBIEN EN ZOLDER

El domingo 24 de mayo, un día antes de Crystal Palace, se disputó en Zolder (Bélgica) el Gran Premio Limburgo de Fórmula 2. Jochen Rindt, fue el vencedor por tercera vez consecutiva al imponerse en las dos series del mismo. En el curso de la segunda serie, Rindt estableció el record absoluto del circuito al dar una vuelta en 1m26s4|10, a una velocidad de 174,332 km|h., con el "Lotus 69". El resultado final fue:

1º Jochen Rindt (Austria)
2º Derek Bell (Inglaterra)
3º Henri Pescarolo (Francia)
4º Rolf Stomelenn (Alemania)
5º Ikuzawa (Japón)

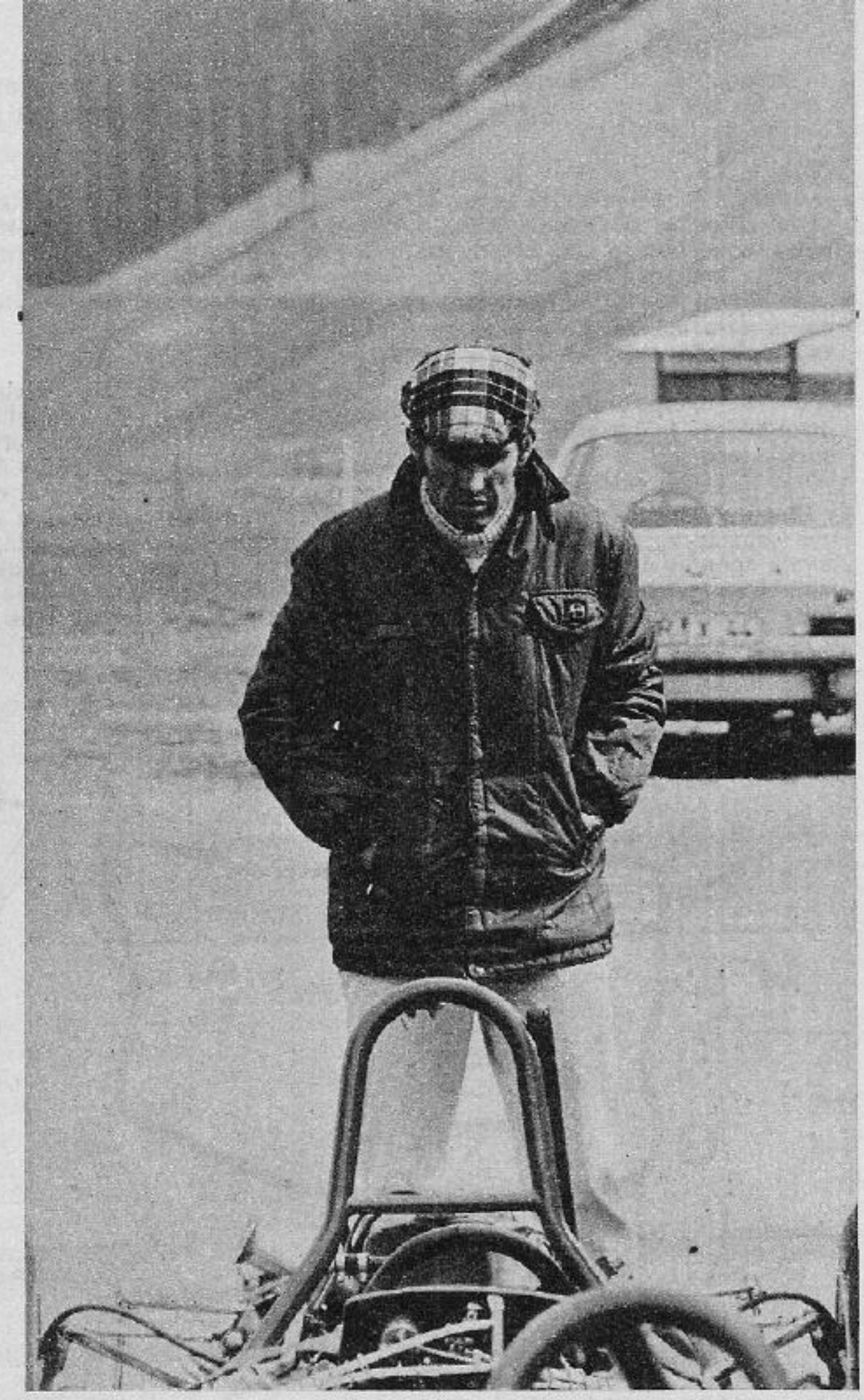
ORDEN DE LARGADA FINAL F-2 - CRYSTAL PALACE

Stewart (16m57s4)
Cevert (17m19s6)
Fittipaldi (17m15s)
Miles (17m20s2)
Walker (17m23s3)
Westbury (17m51s4)
Birrel (17m51s8)
Rindt (17m2s)
Reutemann (17m15s2)
Bell (17m31s4)
Regazzoni (17m9s6)
De Adamich (17m12s4)
Rollinson (17m18s6)
Pescarolo (17m21s4)
Widdows (17m49s8)
Ikuzawa (17m51s8)

PRIMER SUPLENTE: B. H. Caldarella con 17m52.

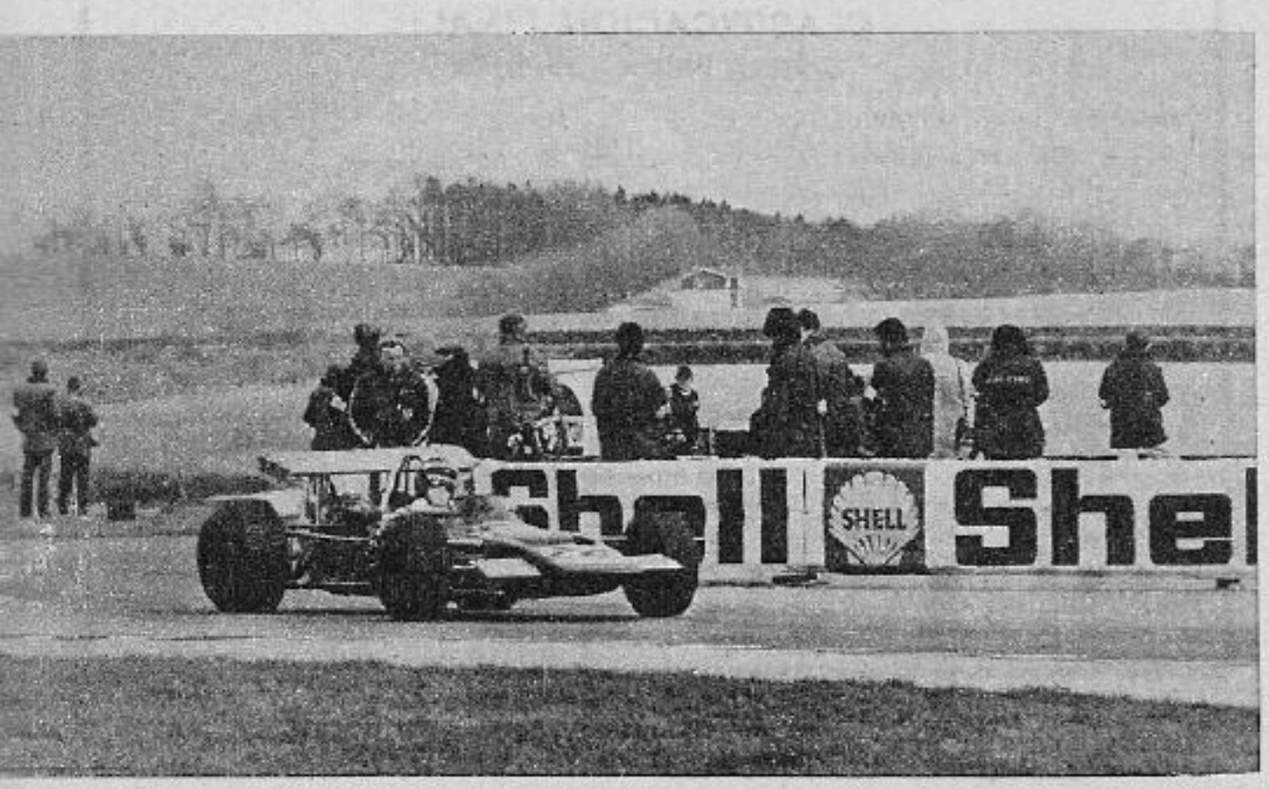
ASI VEO

UNA MIRADA A



Después de las carreras que vimos y corrimos tenemos una idea mucho más clara de lo que es la Fórmula Dos internacional. Reflexiones sobre la categoría y sobre los principales pilotos de la misma







Creo que casi todo el mundo en Argentina tiene una idea general de lo que es Fórmula 2, debido a que no ha cambiado mucho desde la temporada en que dominaron las Ferraris de Brambilla y De Adamich. Hay en este momento un parque de competidores de alrededor de los 40, por lo cual en todas las carreras tienen que quedar afuera de clasificación alrededor de 20 corredores porque el reglamento solamente aprueba la participación de 20 titulares, si bien en Thruxton esta regla no se cumplió.

El motor que más predomina en la categoría es por supuesto el Cosworth FVA de 1600 cm³ con doble árbol de levas a la cabeza, con cuatro válvulas por cilindro, que entrega una potencia aproximada de 230 HP a 9.400 rpm. Están también los BMW de origen alemán que son V6 y entregan una potencia similar a 10.500 vueltas; y queda, por último, el único motor Ferrari, que lo posee E. Brambilla, que no es otro que el vimos correr todos en Buenos Aires.

Los chasis están repartidos entre los Brabham BT/30/2, el Lotus 69 último modelo, los Pygmée de origen francés, el March, que apareció este año en todas las fórmulas (con singular éxito en Fórmula 1) y que tiene equipo semioficial en esta fórmula; el Chevron, que presenta un solo coche en manos de Reine Wisell; los BMW de origen alemán y que tienen un despliegue muy grande de recursos, los Tecno oficiales y por último un solitario Lola. En todos los coches se usa el mismo tipo de caja o sea la conocida Hewland, que tiene una cantidad de multiplicaciones adecuadas para todos los circuitos.

Con respecto a las cubiertas, la mayoría se inclina por Firestone que aparentemente le presta mucha atención a esta fórmula y cuenta con diversos modelos, tanto para piso seco como para piso húmedo y también una cubierta especial para circuitos rápidos como ser Hockenheim, Enna y Reims. Dunlop equipa el coche de Jackie Stewart y a los BMW oficiales. Y por último Good-Year, que equipa a Jack Brabham que tuvo ocasión de correr en Fórmula 2 en Pau con bastante éxito por la manera que se mantuvo en punta delante de Rindt hasta que lo dejó a pie la correa que manda la bomba inyectora. La duración estimada para un motor Cosworth es de unas 600 millas, pero gente experta en este metier sostiene que para pelear los primeros puestos hay que hacerle una repasada después de cada carrera para que conserve toda su potencia. De la reparación de los motores se encarga, por supuesto, Cosworth, pero se puede tropezar con el inconveniente de que tengan mucho trabajo con los motores de F1 y en ese caso recomiendan a tres o cuatro personas que los reparan con la misma eficiencia.

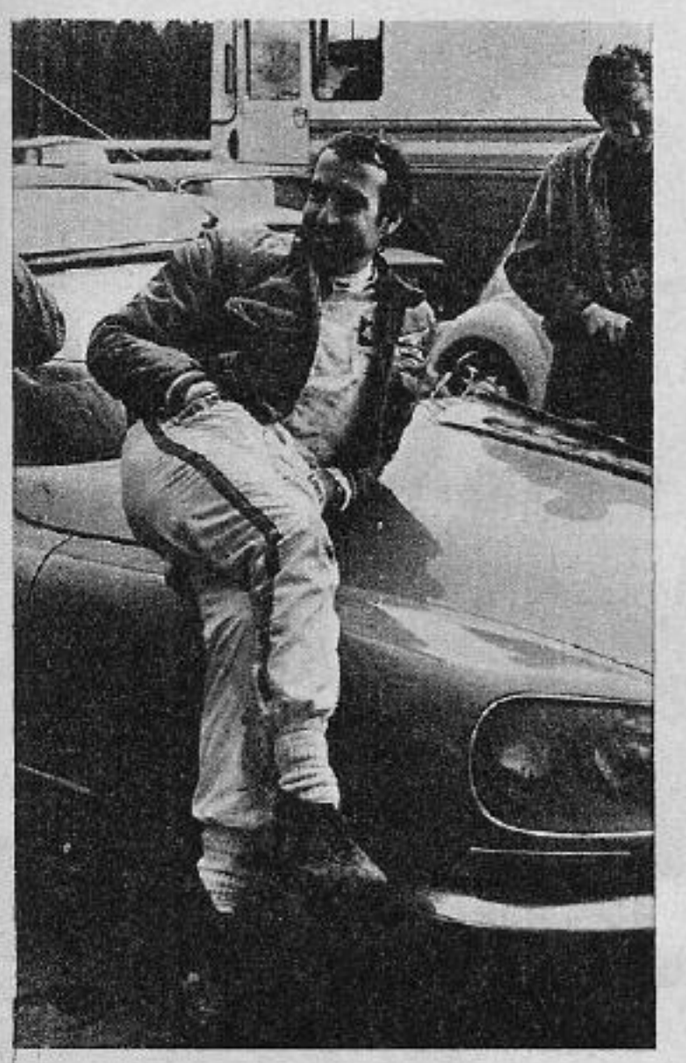
Este año la F2 está en una épo-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EUROPA

Por CARLOS REUTEMANN

LA F.2



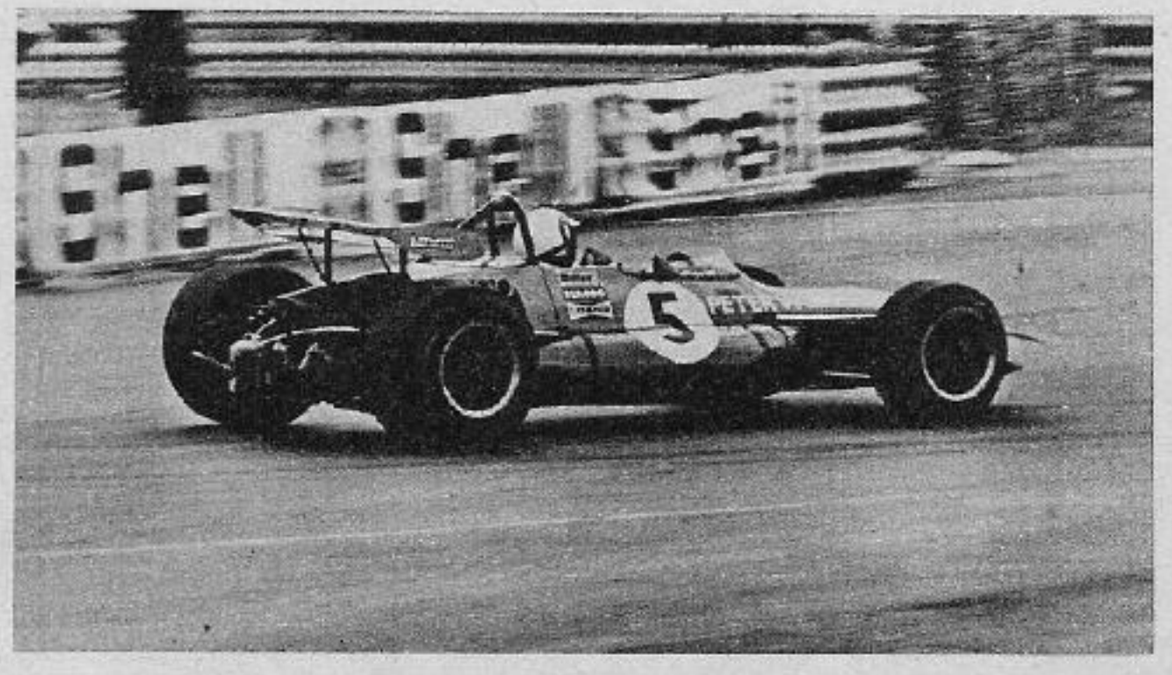
Peter Westbury volcó en el Brabham toda su experiencia en el campo de la aeronáutica. El alerón habla por sí solo.

Experimentado en la F2 es Clay Regazzoni. Su rendimiento está a la altura de Rindt o Bell.

Tetsu Ikuzawa presto a la salida a pista en Nürburgring. Buen manejo y mejor predisposición para aprender. Su Lotus, uno de los mejores.

Jochen Rindt o el superdotado de la F2. Domina a los autos con una exquisitez total anden o no en condiciones de "corsa".

Que Emerson Fitipaldi es un amigo, no cabe la menor duda. Aquí platicando con nuestro equipo.





ca de transición debido a que en el 71 se va a llevar el tope de la fórmula a 2 litros; por lo tanto se va a contar con unos caballos más para acercarse un poco a los 450 de la F1. Todavía nadie sabe nada sobre qué block se piensa usar para esta categoría y esto es porque el Cosworth ya no tiene más capacidad para agrandarse y llegar así a dicha cilindrada.

El núcleo de corredores que anima todos estos eventos es bien conocido por todo el mundo y hay algunos que cuentan con mucha experiencia sobre este tipo de coches y otros que vienen de la F3 y conocen también los monoplazas aparte de conocer todos los circuitos por la gran cantidad de carreras que se corren en F3 durante todo el año y que envidiamos profundamente.

Desde nuestra posición, el principal inconveniente que tuvimos hasta este momento fue sin ninguna duda los largos lapsos entre carrera y carrera, cosa atribuible a muchos factores entre los cuales son destacables que la mayoría de los clubes no cumplió con su programa y en contraposición se da el caso como el de Crystal Palace y Zolder, donde uno hace una carrera el 24 de mayo y el otro club la organiza el 25 de mayo. Creo que esto no hubiese tenido que suceder tratando de buscar una solución para ambas entidades organizadoras.

Ahora todo el mundo se preguntará cómo son Rindt, Fitipaldi, Miles, Ikuzawa, Cevert, Regazzoni, Bell, Westbury, etc.

Ante todo diré que **Jochen Rindt** es la figura indiscutible de la F2 y cada vez que corre se toma un buque impresionante. ¿Cuál es el motivo? Es ésta una pregunta muy difícil de contestar, pero puede ser atribuible a que es un gran dotado de la naturaleza para conducir autos de carrera y esto lo digo porque personas amigas del austríaco me dijeron que es un piloto que conduce lo mismo un auto con defectos que otro sin ellos y a mí personalmente me lo demostró en Thruxton cuando se le desprendió la barra estabilizadora y siguió andando al "remango".

Nosotros lo vimos conducir en el Gran Premio de Mónaco y la verdad es que las últimas vueltas anduvo muy rápido y continuamente de costado para dar alcance a Jack Braham. Es en este momento uno de los pilotos más cotizados por muchas firmas. Su compañero de equipo es **John Miles** y conduce un Lotus 69 similar pero con muy distinta actuación. Personalmente no lo vi manejar a Miles pero tengo conocimiento que es un gran probador de coches de carreras y que además es útil para todos los equipos grandes. ¿Cómo es **Emerson Fitipaldi?** Ante todo diré que es un gran tipo y siempre está charlando con todo el mundo para prestar ayuda si es necesario. El año pasado salió campeón de F3 con gran campaña y este año, por lógica, pasó de grado a la F2. Tiene en este momento un auto similar al de Rindt aparte de todo el apoyo de Chapman. Creo sin ninguna duda que es un gran piloto y seguramente el año que viene va a correr en FORMULA UNO posiblemente acompañando a Rindt en el Equipo Lotus Oficial.

A **Clay Regazzoni** todos lo conocen y sigue manejando de la misma manera que siempre lo caracterizó o sea netamente vehemente; así le ganó en Hockenheim a Ikuzawa.

Peter Westbury es proveedor de elementos para la industria aeronáutica, por eso su coche tiene un alerón completamente distinto a los demás. Pero no es solamente el alerón si no que su Braham también tiene una cantidad de modificaciones menores que indican una gran dedicación del piloto por mejorar lo que está a su alcance. Su manejo es muy pulido y ya ha encontrado perfectamente el ritmo de punta. Conduce con gran swing al punto de lograr en Nurburgring —el examen más exigente— el mejor tiempo de clasificación.

Tetsu Ikuzawa, japonés, corre un Lotus igual al del equipo de Jochen Rindt financiado por fuertes firmas industriales japonesas. Pienso que hasta Hockenheim muy pocos habían reparado en el manejo de este piloto ya que en Thruxton su actuación fue bastante mediocre seguramente por tener un auto totalmente nuevo y desconocido para él. En Hockenheim anduvo excelentemente bien y fuerte, muy fuerte, lo que le brindó un meritorio segundo puesto. Fue una revelación.

De **Cevert** sólo puedo decir que es muy joven y desde ya que maneja muy bien. Integra el equipo Tecno en F-2 y en SP el oficial Matra. Ganó el año pasado en Reims sobre varios calificados volantes.

Derek Bell es el que va punteando el campeonato y tiene mucho apoyo por parte de Braham ya que le interesa sobremanera que lleve un producto suyo al triunfo. Integró años atrás el equipo Ferrari pero las cosas no le fueron muy bien. Este año ha montado una organización que le está dando sus frutos y él contribuye a aumentar este éxito con su forma de manejo que es sorprendentemente espectacular. Anda tanto o más fuerte que Rindt con una limpieza como pocos pilotos de F2 poseen.

En general no existe un patrón de manejo o un estilo definido; cada uno tiene su propio estilo y la F2 a veces no se caracteriza por esto sino que cada uno anda como puede, y lo que es más importante: **se anda por donde se puede buscando siempre el lado donde pasar porque por lo general corre apareJado a otro competidor.**



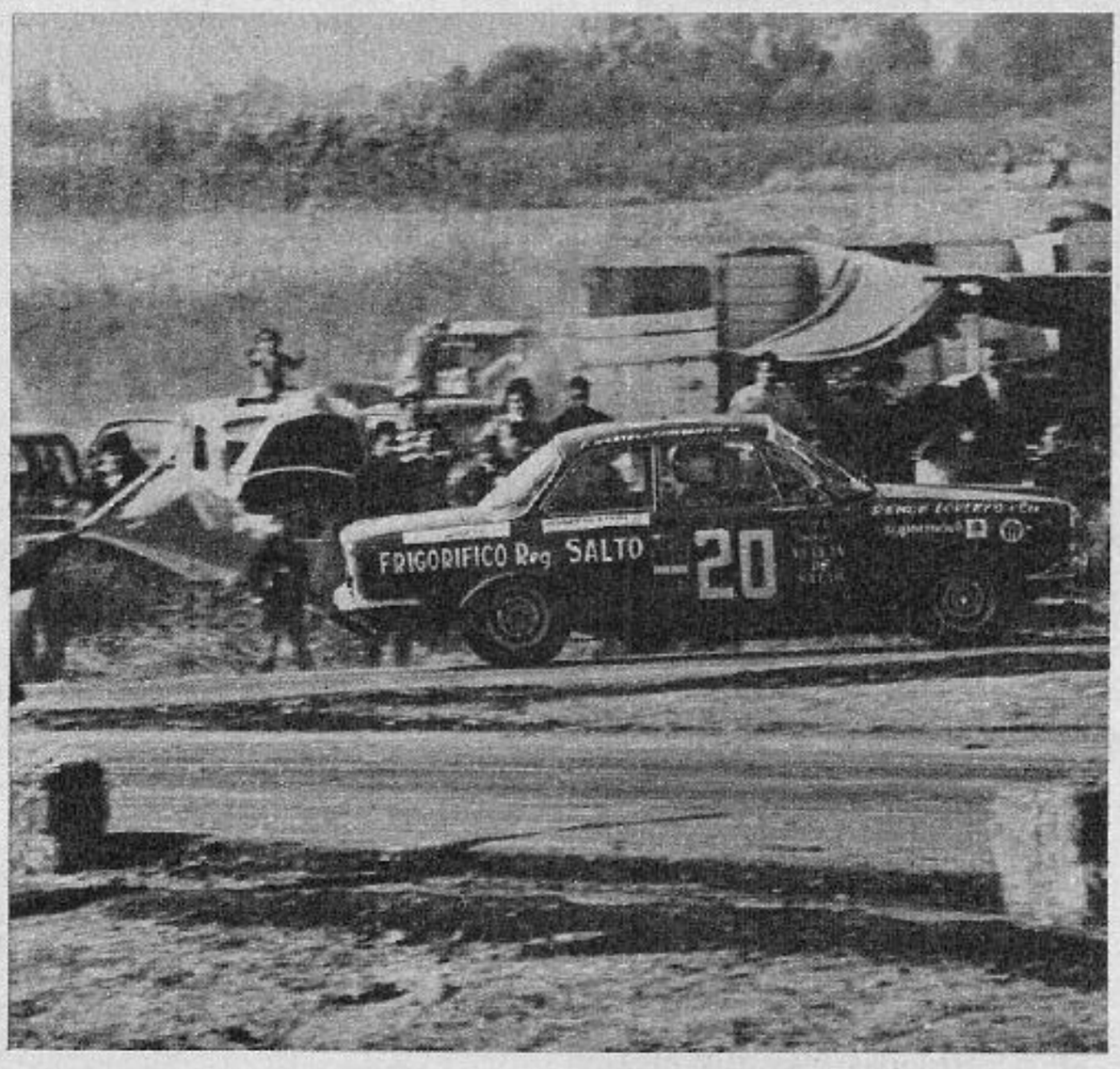
TC "A" EN SALTO

MALNATTI: GANAR EN RUTA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Una carrera sin brillo marcó el debut de la nueva fórmula "A" para correr TC en ruta.
Pocos autos, pocos nombres importantes, triunfo de César Malnatti y dos pilotos jóvenes detrás: Giay y Zunino

por GERMAN R. SOPEÑA
fotos: CARLOS AGUSTIN y ALFREDO ALBORNOZ



Carlos Giay se presentó en TC de una manera muy auspiciosa. Segundo puesto y buena carrera.

Marcha regular de Malnatti en Salto y un triunfo que se concretó sobre el final. Reclamó contra Pierángelo.

Después de mucho tiempo Ricardo Zunino terminó una carrera. Fue tercero a ocho segundos de Giay.



Le costó nacer a la Fórmula A de Turismo de Carretera. Finalmente el tiempo se puso se acuerdo, la cantidad de inscriptos también y si bien la renovada categoría rutera necesitó del auxilio de los coches de Turismo Grupo Dos para que se pudiera correr la carrera, la Vuelta de Salto para TC Fórmula A estrenó por fin el nuevo concepto de lo que deberán ser las "carreras de ruta abierta" que todos queremos conservar en bien de la tradición, de un automovilismo más barato y también —¿por qué no?— de los asaditos al costado del camino que sin esta categoría parecerían estar destinados a un triste fin.

Hubo asaditos, hubo TC, hubo también las inevitables rectas de muchos kilómetros y apenas cuatro o cinco curvas. Todo está como alguna vez fue, entonces; sólo que la velocidad no es la misma. Con las nuevas limitaciones nadie pasa de los 210 km/h y la falta de promedios asombrosos, aptos sin duda para la fantasía, constituye el único factor de atracción que no se podrá repetir como en las buenas épocas de los records en ruta abierta.

Pero de todas maneras la carrera se hizo y aunque el TC ya no parezca TC en una competencia donde no corrió ni un Ford ni un Chevrolet (¡increíble!), por lo menos quedó demostrado que así se puede correr en ruta. La categoría tiene sus contras, por supuesto, pero también acumula puntos positivos en su favor

LA CARRERA EN SI

Ganó Malnatti manejando como él acostumbra y como la categorí y el circuito lo piden, empleando una gran regularidad en todos sus parciales y sin maltratar el auto. Durante casi toda la carrera, Malnatti no punteó sino que fue segundo de Pierángelo (un Torino más veloz pero dudosamente reglamentario), pero eso no alteró su ritmo que pasó a ser el dominador en la última de las cinco vueltas ni bien el local Pierángelo se retrasó un poco. Claro que Malnatti ya sabía perfectamente que el Torino rival era decididamente más veloz y se aguantó con calma la diferencia para desahogarse luego en el parque cerrado donde afirmó en forma muy convencida que el otro auto debía estar fuera de reglamento de acuerdo a la performance que venía cumpliendo. Durante largo rato ambos autos anduvieron cerca y Malnatti pudo comprobar así cómo Pierángelo administraba cómodamente su mayor velocidad. Que se cortó por el final dejando inconcluso el eventual problema reglamentario que se iba a crear por la reclamación de Malnatti.

El circuito es abominable. Largas rectas y apenas un lugar interesante, en Arrecifes, donde los pilotos tenían que trabajar con el volante y los tres pedales. El resto del trazado casi todo es **pata a fondo** y por lo tanto el interés de ver pasar autos a todo lo que dan por un camino es bastante relativo. Este tipo de circuitos —una aberración clásica del TC— nació y se difundió en los días en que cada ciudad quería tener su vuelta de TC en la cual el promedio final superara el re-

→

cord de TC. El afán de superar records de velocidad tiene su cuota de ridiculez, pero al menos otorga el innegable atractivo de la superación mecánica. Pero ahora que los autos están limitados a no mucho más de 200 km de velocidad máxima, ni siquiera existe el "gancho" del promedio excepcional. El público ganaría mucho más viendo la carrera en un circuito más chico, con más pasadas y circuitos más sinuosos. Porque en definitiva es el público que vaya a las carreras de ruta —que puso 400 pesos por cabeza para ver la aburrida Vuelta de Salto— el que decidirá si el futuro de las carreras de ruta es promisorio o no.

En esta tarea de poner la palanca en cuarta, dejarla allí y pisar a fondo hasta que aparezca una curva en el horizonte, inmediatamente se planteó un panorama en los dos primeros minutos de la primera vuelta, que habría de mantenerse durante toda la competencia con llamativa regularidad.

Ernesto Pierángelo, hombre de Salto, apareció en seguida punteando por tiempo neto, si bien Malnatti conservó en todo momento el primer lugar en la ruta desde que salió con el número 1 en la puerta. José Manzano abandonó en seguida y a los dos Torino antes mencionados (Pierángelo y Marnatti) se sumaron otros dos Tornado (Tempone y Del Vitto), el Valiant de "Libera-Bozzone" y dos cupés Fiat Grupo Dos para integrar el grupo de punta que se alejó notoriamente del resto. Pierángelo realizó una primera vuelta muy rápida (allí se obtuvo el record de vuelta a pesar de la partida detenida) y le sacó casi medio minuto a Malnatti mientras en el tercero y cuarto puestos se ubicaban las cupés Fiat de Giay y Zunino produciendo ambos una actuación descollante. Privadas de su caja de quinta por el reglamento que no permite más de cuarto marchas, las dos cupés viajaron a siete mil vueltas en cuarta todo el día a 200 km/h sostenidos.

La carrera, a todo esto, no parecía de TC sino más bien de Turismo Grupo Dos porque además de ver a los Torino de aspecto convencional, el grueso de los pocos coches que largaron (17) estaba integrado por Fiat y Peugeot de TM. Para colmo, luego en carrera, los dos Fiat andaban casi más que los TC. Y si bien hay que considerar que los pilotos de los dos coches de Turismo son muy buenos, también hay que considerar que en este circuito la importancia del manejo debe tener una influencia del 3 % más o menos. Razón de más para destacar la gran performance de las dos cupés Fiat.

Ese grupito de punta mencionado se movió siempre igual y los abandonos se registraron en las filas más atrasadas, por lo cual las características de la carrera fueron muy constantes hasta el final. Tempone se quedó, sí, en la tercera vuelta por temperatura excesiva y luego la única alternativa que cambió fundamentalmente el esquema de la carrera se produjo cuando en la última vuelta, repentinamente, se retrasó el auto de Pierángelo. Hubo dos paradas, la segunda definitiva, y ya Malnatti pasó a ser el cómodo ganador.

Automáticamente las dos cupés Fiat avanzaron un puesto y aunque Zunino estaba adelante, en la última vuelta mermó un poco el rendimiento de su motor, se vino abajo la presión de aceite y Carlitos Giay se adueñó del segundo puesto por escasos ocho segundos en el final. De todos modos, ambos contentos porque Giay consiguió una posición muy importante para su necesidad de reunir antecedentes meritorios que le otorguen la licencia de SP y Zunino porque hace un casi interminable período de tiempo que no lograba llegar en una carrera y por fin consiguió hacerlo.

En el parque cerrado Malnatti alternó abrazos y felicitaciones con repetidas muestras de disgusto por la cuestión con el auto de Pierángelo pero de todas maneras la incógnita siguió siéndolo porque el auto no llegaba a parque cerrado y por lo tanto era imposible desarmarlo. Otro hubiera sido el cantar si llegaba ganando pero a último momento el auto se quedó, la incógnita quedó en eso.

CONCLUSIONES

La carrera se hizo y la categoría nació y ahora lo interesante es saber qué puede pasar con ella en el futuro. 17 autos en la línea de largada no son muchos pero seguramente en la próxima —Venado Tuerto— la cantidad será mayor y ese no es por el momento el problema más importante porque al menos con autos de Turism Grupo Dos enseguida se integra un buen grupito de máquinas.

Hay factores positivos que fundamentan al TC "A". 1) Que se pueda correr en ruta abierta.

2) Que puedan correr en esta categoría muchos pilotos que en SP o categorías más exigentes no tienen ya más posibilidades.

3) Es una manera de hacer automovilismo relativamente más barata.

4) Se usan autos de serie.

Frente a esto el punto negativo más importante radica en que la falta de velocidad ahuyenta un poco el interés de la gente en este nuevo TC. Un Torino a 200 km/h no impresiona a nadie y si además una cupé Fiat le pude ganar, la realidad parece un poco absurda y todo el mundo se percata de ello. Dspués hay otras cosas como la ausencia de los principales nombres y el que los autos, por ser de serie, no tengan ese atractivo visual que da lo diferente.

Para contrarrestar todo eso que no se puede evitar hay que darle al público darreras interesantes y por eso, más que nunca, la actividad futura de la categoría TC "A" depende de dos puntos que, a nuestro criterio, deben cuidarse perfectamente. 1º) Circuitos inteligentemente elegidos y 2º) buenos premios. Circuitos interesantes —o sea sinuosos y relativamente cortos— aseguran el interés de la gente y buenos premios aseguran una concurrencia tupida porque a falta de TC de los grandes (tres litros) enseguida se reunirán muchos autos de Grupo dos. Todo se encadena entre sí porque si hay buenos premios irán todos y si van todos se logra una carrera interesante y si el público va a las carreras, está asegurado el apoyo empresario.

Pero es fundamental que el público vaya ahora por lo cual esas dos condiciones se nos ocurren que son singularmente importantes. La categoría Fórmula "A" puede tener así mucho sentido. Esperemos que alcance ese objetivo.

TIRITAS DE ASADO

La afirmación de Malnatti fue concluyente en el parque cerrado: "Pierángelo me alcanzó y se quedó a la cola de mi auto regulando tranquilamente la carrera. Y en el tramo de viento en contra donde mi auto no tiraba más de 4.600 vueltas él se acercaba como quería. Eso no es cuestión de carburación sino de más cilindrada. Así no puede ser". Varias veces Malnatti repitió la apreciación que acusaba a Pierángelo de usar un motor con más de los 2.700 cm3 permitidos al motor Torino. Recordemos de paso que la limitación es de tres litros o bien 2.700 cm³ en el caso de un motor con árbol de levas a la cabeza.

Según Malnatti, su motor —probado varias veces en el camino a Carmen de Areco— no pasa de los 160 HP y en cuanto al auto vale la pena acotar que llegó al parque cerrado con la goma delantera derecha en llanta.

El dúo "Libera-Bozzone" corrieron con el único Valiant que se presentó en Salto. El auto —una carrocería Valiant I— está bien hecho y andaba entre los primeros pero lamentablemente se zafó la palanca de cambios y el piloto tuvo que seguir haciendo los cambios con una pinza o dedicarse a circular directamente en cuarta. Finalmente un pequeño problema en la carburación le restó también unos km/h.

Fue realmente destacable la actuación de las dos cupé Fiat corridas por Zunino y Giay. Con el diferencial 3,90:1 y en cuarta velocidad giraron toda la mañana a siete mil vueltas y los motores como si tal cosa... Claro que tenían el respiro de la recta de asfalto de tres metros donde el viento en contra no les prmitía pasar las 6.200.

Un promedio muy expresivo. Carlos Giay —el joven piolto de Arrecifes— promedió en la última vuelta 182,117 km/h para el giro o sea casi, casi el record de vuelta de Pierángelo. Bien la cupé y bien Guay, uno más de Arrecifes...



Arriba, izquierda:

El Torino fue sin duda el coche más veloz de la carrera. Según Malnatti el motor debe tener más cilindrada que la permitida (2.700 cm3).

Arriba, derecha:

El Valiant de "Libera-Bozzone" es un auto agradable y efectivo. Con algunos problemas elaboró una carrera meritoria.

Derecha:

Una cara nueva también salida de Arrecifes: Carlos Giay, en búsqueda de una licencia para SP. La conseguirá a corto plazo.

TURISMO CARRETERA FORMULA "A"
CLASIFICACION FINAL 8ª VUELTA DE SALTO
Compañía General de Salto - 24/5/70
5 vueltas al circuito de 119,800 km
Recorrido total: 599 km

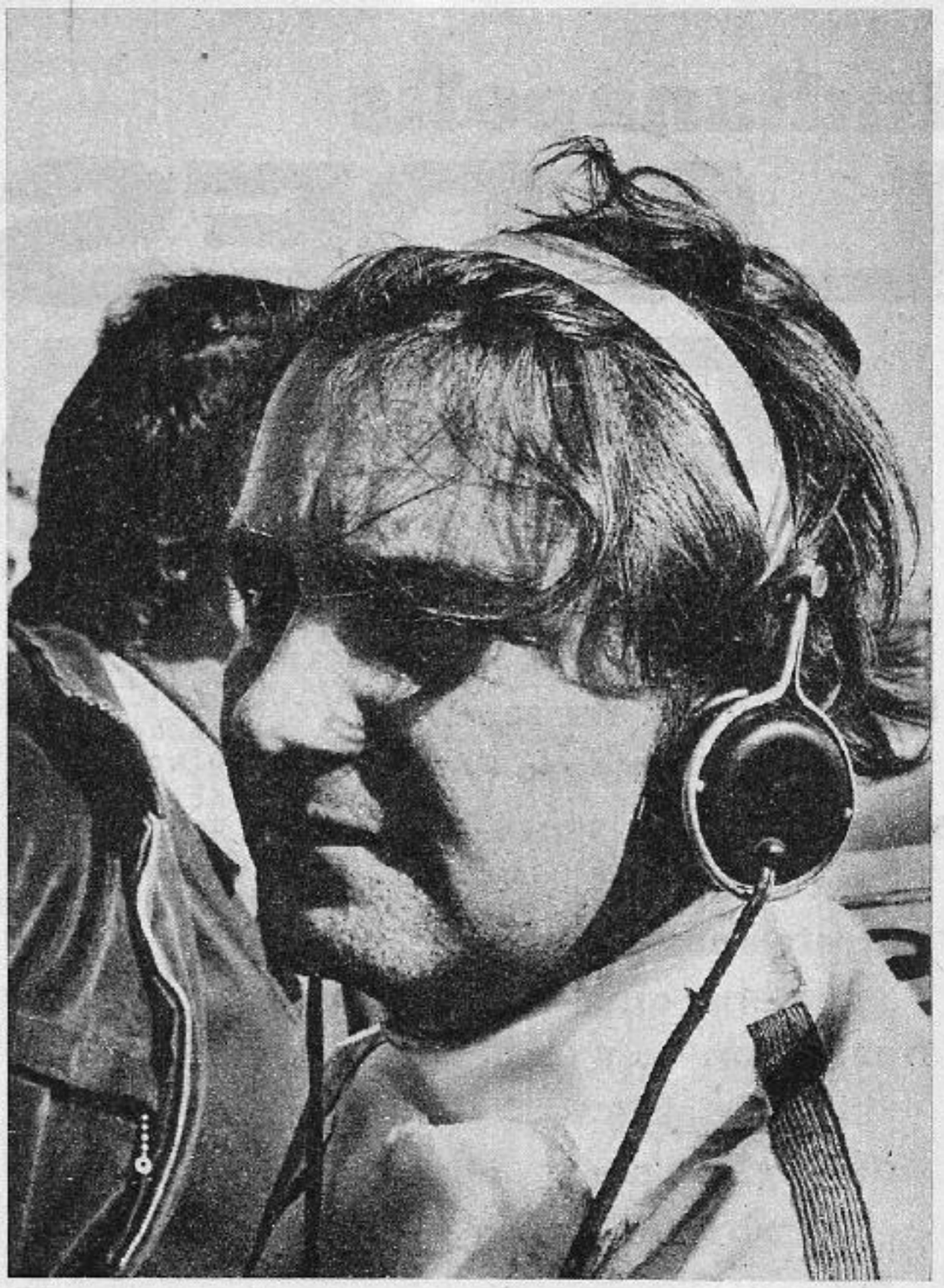
Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	1	César H. Malnatti	Torino	3h17m36s4	5
2º	20	Carlos M. Giay	Fiat Cupé ..	3h21m 2s2	5
3º	26	Ricardo Zunino	Fiat Cupé ..	3h21m10s	5
4º	10	"Libera-Bozzone"	Valiant	3h23m44s5	5
5º	17	Luis Saint Germes	Torino	3h34m 8s3	5
6º	5	Antonio del Vitto	Torino	3h38m23s6	5
7º	27	Alberto Rossi	Fiat Cupé ..	3h42m56s	5
8º	23	Dora Bavio Ferreyra	Peugeot 404 .	3h44m 5s	5

PROMEDIO DEL GANADOR: 181,876 km|h.

RECORD DE VUELTA: Ernesto Pierángelo (Torino) en la primera vuelta, con 39m4s4|10, a un promedio de 183,961 km|h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







LA CARRERA EN LOS TIEMPOS

Clasificación Parcial 1ª vuelta: 119,800 Km.

1º	Ernesto Pierángelo (T)	39m 4s4
2º	César Malnatti (T)	39m31s5
3º	Carlos Giay (F)	39m50s1
4º	Ricardo Zunino (F)	40m 8s8
5º	Antonio Tempone (T)	40m18s6

PROMEDIO DEL GANADOR: 183 km|h.

Clasificación Progresiva 2ª vuelta: 239,600 km.

1º	Ernesto Pierángelo (T)	1h18m50s9
2º	César Malnatti (T)	1h19m36s4
3º	Antonio Tempone (T)	1h20m 7s4
4º	Carlos Giay (F)	1h20m56s
5º	Ricardo Zunino (F)	1h21m 4s5

PROMEDIO DEL GANADOR: 182,324 km|h.

Clasificación Progresiva 3ª vuelta 359,400 km.

1º	Ernesto Pierángelo (T)	1h58m15s3
2º	César Malnatti (T)	1h58m57s8
3º	Ricardo Zunino (F)	2h 0m54s8
4º	Carlos Giay (F)	2h 1m 5s
5º	"Libera-Bozzone' (V)	2h 4m 9s

PROMEDIO DEL GANADOR: 182,351 km|h.

Clasificación Progresiva 4ª vuelta: 497,200 km.

1º	Erneso Pierángelo (T)	2h38m10s
2º	César Malnatti (T)	2h38m20s4
3º	Ricardo Zunino (F)	2h41m 8s5
4º	Carlos Giay (F)	2h41m34s
5º	"Libera-Bozzone" (V)	2h45m25s

PROMEDIO DEL GANADOR: 181, 629 km|h.

NOTA: (T) torino, (F) Fiat, (V) Valiant.

CAMPEONATO NACIONAL DE TURISMO CARRETERA FORMULA "A"

1º	C. Malnatti (Torino)	9 puntos
2º	C. Giay (Fiat)	6 ,,
3º	R. Zunino (Fiat)	3 ,,
4º	"Libera-Bozzone" (Valiant)	1 ,,

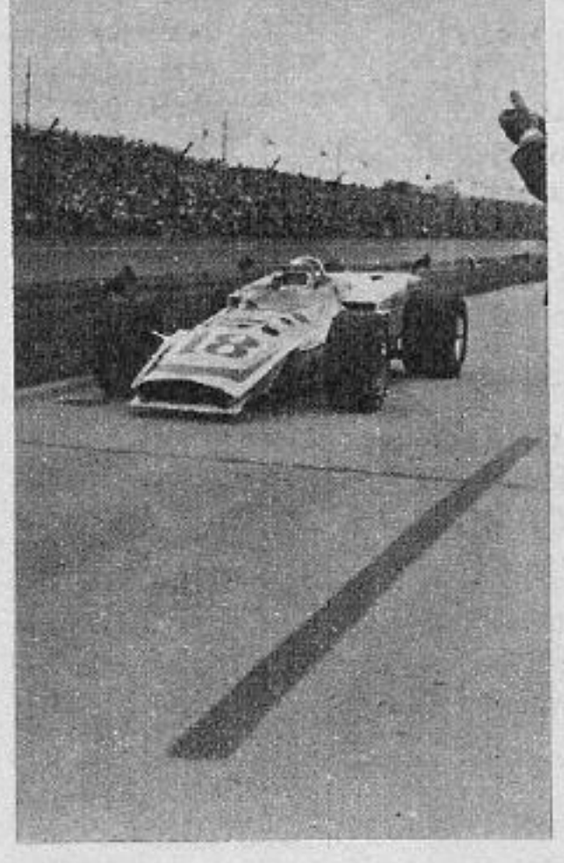
Indianápolis

LA DESILUSION DE PAIRETTI

0121444ED
Abril Baires, aquí Abraham en Indy. Pairetti no se clasificó. Comienzo a pasar la nota sobre todos los entretelones de la semana que finalizaron con un lamentable desengaño para Pairetti

texto y fotos:
JUAN A. ABRAHAM
(corresponsal en USA mensaje directo por Télex)

Johnny Rutherford, número uno en Indianápolis. Aplausos.



DURANTE LAS SEMANAS ANTERIORES LAS PERSPECTIVAS NO HABIA SIDO MUY ALENTADORAS Y LOS ULTIMOS DIAS DE CLASIFICACION - LOS DE LA VERDAD - LA SITUACION CULMINO EN ALGO QUE NO POR DESAGRADABLE DEJABA DE ESTAR PREVISTO CARLOS PAIRETTI SE DESVINCULO OFICIALMENTE DEL EQUIPO WYNN EL SABADO Y CON UN DIA POR DELANTE SOLAMENTE, SE ABOCO CON DESESPERACION A LA BISQUEDA DE UNA NAQUINA QUE PUDIERA REHABILITARLO DEL FIASCO SUFRIDO CON EL SHRIKE. EN EL INTERIN NI BILLY VUKOVICH NI BRUCE WALKUP HABIAN PODIDO DEMOSTRAR QUE EL SHRIKE CAMINABA, EN SENDOS INTENTOS. VUKOVICH FUE OTRO DE LOS DESCONTENTOS DEL ORIGINAL EQUIPO, Y COMO SU FLAMANTE COCHE 98 NO RESPONDIO NI POR LAS TAPAS A LO QUE SE PODIA ESPERAR DE UN AUTO NUEVO QUE HABIA COSTADO SETENTA MIL DOLARES, TAMBIEN LE DIJO ADIOS A AGAJANIAN Y LOGRO CLASIFICARSE A ULTIMO MOMENTO EN EL AUTO DE RESERVIA DE SONNY ATES, UNA MAQUINA POR LA CUAL PRACTICAMENTE NADIE DABA UN CENTAVO.
PAIRETTI LLORO DE''BRONCA''ANTE LA REALIDAD INCONTRASTABLE DE QUE, DESPUES DE UN MES DE ESFUERZOS Y ESPERANZAS, TODO SE DERRUMBABA NO SOLO EN SU INTERIOR SINO EN LA ILUSIONADA VIBRACION DE LA GRAN CANTIDAD DE COMPATRIOTAS QUE DESDE ARGENTINA LE HABIAN HECHO SENTIR SU CALUROSO ALIENTO DURANTE LOS PROLEGOMENOS DE SU FALLIDO INTENTO. EXISTIO A ULTIMO MOMENTO LA POSIBILIDAD DE QUE SALIERA CON UNO DE LOS AUTOS DEL CANADIENSE JOHN CANNON, PERO UN COMPROMISO PREVIO DEL PROPIETARIO DEL MISMO CON STEVE KRISILOFF LO POSTERGO Y ADEMAS NI EL MISMO CANNON PUDO CLASIFICAR DICHA MAQUINA EN UN POSTRERO INTENTO. EXISTIERON OTRAS CHANCES, COMO LA DE ASPIRAR AL VOLANTE DE UNO DE LOS FLAMANTES MC LAREN, PERO TODO SE DILUYO EN LOS VAIVENES DE ESPERAR QUE EL MOTOR DEL SHRIKE '' RESUCITARA'' Y LA INEFECTIVIDAD EJECUTIVA DE SU MANAGER.
ALLI RESIDIERON LOS DOS FACTORES FUNDAMENTALES DEL FRACASO Y SERIA DESHONESTO OCULTAR ALGUNOS DETALLES DICIENDO SIMPLEMENTE : ESTO TERMINO Y EL AÑO PROXIMO SERA MAS AFORTUNADO. NO, EN EL AFFAIRE PAIRETTI HUBO MUCHO MAS QUE MALA SUERTE, ALGO QUE PODRIAMOS LLAMAR INCOMPETENCIA. EN LA PARTE MECANICA, ALLI ESTUVO LEONARD FAAS COMO SOCIO DE AGAJANIAN Y A LA VEZ '' CAPO'' DEL EQUIPO. FAAS LOGRO PERDURAR CON EL CUENTO DE QUE EL OFFENHAUSER DE PAIRETTI TENDRIA LAS VUELTAS NECESARIAS DURANTE TRES SEMANAS DE FRUSTRACIONES, PERO EN NINGUN MOMENTO DIO CON LA TECLA, NI REEMPLAZANDO PIEZAS NI AUN CAMBIANDO EL MOTOR COMPLETO. EN DETERMINADO MOMENTO DE LAS AGRIAS DISCUSIONES QUE SOBREVINIERON A PARTIR DEL JUEVES PASADO, TUVO EL DESCARO DE MANIFESTAR QUE CUALQUIER PILOTO DEL MONTON PODIA HACER ANDAR EL SHRIKE MEJOR QUE PAIRETTI. POBRE FAAS, NO SOLO WALKUP Y VUKOVICH FALLARON EN SU INTENTO DE DEMOSTRAR SUS RAZONES, SINO QUE LA SERIE DE VOLANTES QUE SE TURNARON EN SU COCKPIT TRAS LA DESERCION DE PAIRETTI CONFIRMARON QUE LA CULPA NO ERA DEL ARGENTINO SINO QUE EN REALIDAD EL AUTO NO ESTABA EN CONDICIONES. EL MAS EXPRESIVO FUE BILL SIMPSON QUE SE BAJO DEL SHRIKE DICIENDO QUE ERA UN CACHIVACHE.
AHORA BIEN, QUIEN FUE EL RESPONSABLE DE QUE TAL IRREGULAR ESTADO DE COSAS DURARA TANTO?. EN NUESTRA OPINION LA PERSONA QUE NOMINALMENTE HABIA VIAJADO CONTRATADO PARA VELAR POR LOS INTERESES DE PAIRETTI Y CANAL 9, EL DR. VICENTE ALVAREZ. SU FALTA DE DECISION FRENTE A SITUACIONES QUE DEMANDABAN ENERGIA Y REPETIDOS DESACUERDOS CON PAIRETTI, QUE MAS DE UNA VEZ SE DIO CUENTA QUE SU MANAGER NO LE TRADUCIA LO QUE REALMENTE LE DECIAN LOS NORTEAMERICANOS CUANDO PEDIA OPINIONES O DISCUTIA LA PERFORMANCE DE SU MAQUINA, FUERON RESQUEBRADJANDO LA RELACION. A MITAD DE SEMANA PAIRETTI LLAMO A BUENOS AIRES PIDIENDO QUE VOLARA DE INMEDIATO A INDIANAPOLIS ALGUN EJECUTIVO DE CANAL 9. AL DIA SIGUIENTE VIAJO MENDEZ Y 24 HORAS DESPUES , TRAS ANIMADA REUNION ENTRE LOS TRES INTERESADOS, TRASCENDIO QUE ALVAREZ ESTABA DESPEDIDO. LA MEDIDA EN SI POCO O NADA PODIA INFLUIR EN LA SUERTE DE PAIRETTI, PORQUE CON LOS DIAS FINALES DE CLASIFICACION EN PUERTA YA PRACTICAMENTE NO HABIA TIEMPO DE SALIR A FLOTE.
ASI, CON TAN DESCOLORIDO TELON DE FONDO, SE CIERRA ESTE CAPITULO DE LA VIDA AUTOMOVILISTICA DE CARLOS PAIRETTI, QUE HOY DEAMBULA POR LOS PITS MORDIENDOSE LOS LABIOS PARA NO DEJAR BROTAR LA INDIGNACION DE HABER SIDO BURLADO EN SU BUENA FE POR UN JEFE DE MECANICOS QUE TENDRIA QUE EMPEZAR POR ESTUDIAR LOS FUNDAMENTOS DE UN MOTOR OFFENHAUSER Y POR UN MANAGER QUE EN NINGUN

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



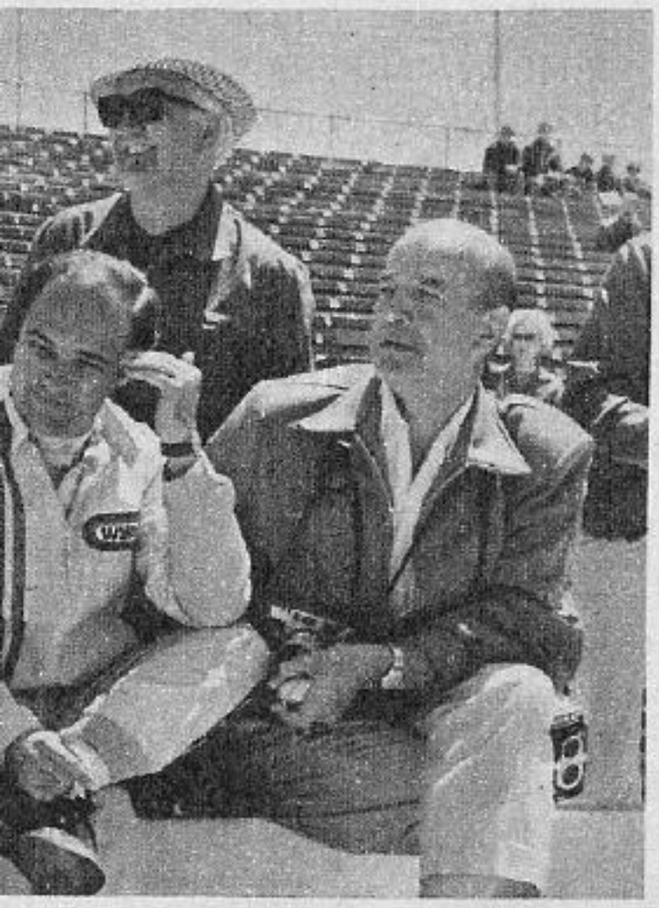


Arriba:
Parnelli Jones y Pairetti con ceño adusto. Luego desilusión.

Más abajo:
Bill Vukovich sufrió igual que Pairetti. También se peleó.

Abajo, derecha:
Una de las últimas pruebas de Pairetti con el Shrike. Nunca funcionó.

Abajo:
Pairetti y a su derecha el Dr. Alvarez, separado de su cargo.



MOMENTO RESPONDIO DE ACUERDO A SUS PUBLICITADOS VEINTE ANOS DE EXPERIENCIA DE INDIANAPOLIS.

MIENTRAS TANTO, SOBRE EL ARDIENTE ASFALTO DEL OVALO VARIOS DE LOS POSTERGADOS DEL FIN DE SEMANA ANTERIOR PONIAN LOS PUNTOS SOBRE LAS I EN LA CLASIFICACION DEFINITIVA. LLOYD RUBY VENCIO RASPANDO A LA MALA SUERTE MIENTRAS PRACTICÁBA EL SABADO POR LA MANANA CUANDO AL LOQUASTO HIZO UN TROMPO DELANTE SUYO Y LO PUDO ESQUIVAR POR ESCASOS CENTIMETROS, PARA MAS TARDE MARCAR 168.895 MILLAS POR HORA Y RESPIRAR TRANQUILO. JACK BRABHAM, A DESPECHO DE LA FALTA DE TIEMPO PUDO UBICAR SU FLAMANTE CREACION CON MOTOR OFFY Y JIM MCELREATH , QUE HABIA SIDO DESPLAZADO DE LOS 33 POR EL TIEMPO DEL AUSTRALIANO, VOLVIO CON UN COYOTE ARMADO DE APURO POR F FOYT Y GANO SU LUGAR '' EMPUJANDO'' FUERA DE LA LISTA A KEVIN BARTLET. DE CUALQUIER MANERA, NINGUNO PUDO ACERCARSE A LAS MARCAS ESTABLECIDAS SIETE DIAS ANTES POR AL UNSER, JOHNNY RUTHERFORD Y A.J. FOYT, QUE CUBREN LA PRIMERA DE LAS ONCE RUGIENTES FILAS QUE EL PROXIMO SABADO DARAN VIDA A LA EDICION NUMERO 54 DE LAS 500 MILLAS DE INDIANAPOLIS. OCHOCIENTOS CINCUENTA MIL DOLARES ESPERAN SU TURNO PARA SER REPARTIDOS ENTRE LOS HEROES DE 1970.

APUENTES SUELTOS

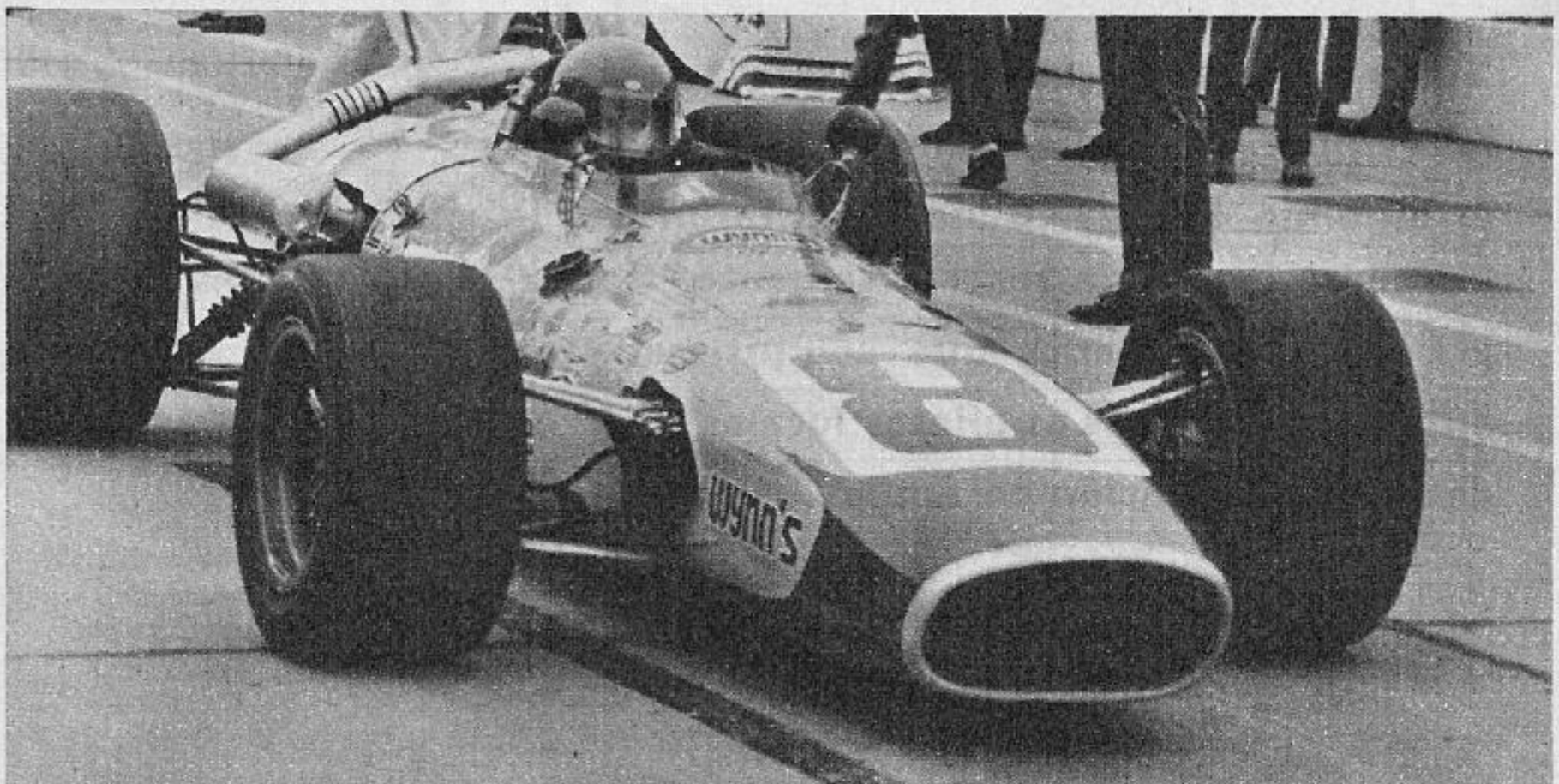
EL JUEVES EL SOL INVITABA MAS A TIRARSE A LA PILETA QUE A DAR VUELTA POR EL SPEEDWAY. LA PISTA HABIA ACUSADO EL IMPACTO DE LA ALTA TEMPERATURA Y LA FORMA MAS GRAFICA DE DEMOSTRARLO LLEGO POR MEDIO DEL GORDO GRANATELLI Y MARIO ANDRETTI QUE SE PUSIERON A HACER HUEVOS FRITOS SOBRE LA IMPROVISADA COCINA ASFALTICA.

LEE ROY YARBOROUGH Y DONNIE ALLISON, TRANQUILOS CON SUS RESPACTIVAS CLASIFICACIONES, EMPRENDIERON RUMBO A CAROLINA DEL NORTE. ALLI, PARTICIPANDO EN LAS 600 MILLAS PARA STOCK CARS (LA CARRERA MAS LARGA DEL CALENDARIO) , DIERON PRUEBA DE SU VERSATILIDAD. LEE ROY IBA PUNTEANDO HASTA QUE SU TORINO SE QUEDO SIN EMBRAGUE, ENTONCES PASO A DONDUCIR EL QUE HASTA ENTONCES VENIA CORRIENDO (TAMBIEN EN BUENA COLOCACION) DONNIE ALLISON. EL FORD ALCANZO LA DE CUADROS EN PRIMER LUGAR Y SUS CO-DRIVERS VOLVIERON A INDIANAPOLIS CON MAS FAMA Y BILLETES. YARBROUGH CORRERA CON UN EAGLE TURBO-FORD Y ALLISON LO HARA CON UN COYOTE TURBO-FORD.

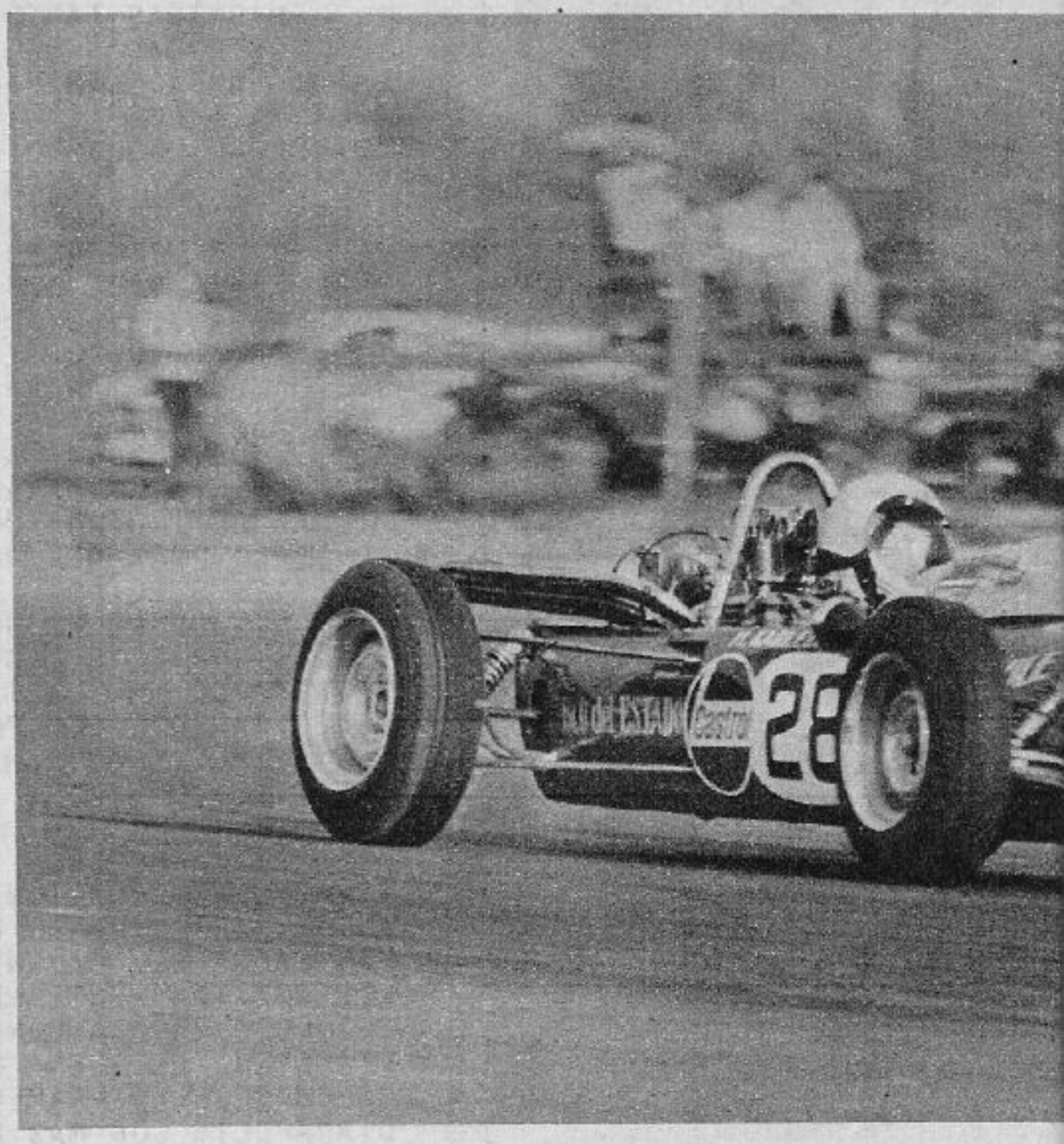
EN EL MOMENTO DE ESCRIBIR ESTAS LINEAS, LUNES, LOS PILOTOS HAN CAMBIADO SUS GUANTES DE CONDUCIR POR LOS DE GOLF Y ESTAN CASTIGANDO '' BALLS'' POR LAS VERDES ONDULACIONES DEL INTERIOR DEL OVALO, EN UN TORNEO QUE TIENE SUS MAS FERVOROSOS ADEPTOS EN AL UNSER Y MIKE MOSLEY. UNA BUENA FORMA DE HACER RELAX MIENTRAS SE APROXIMA EL DIA DE LA CARRERA.

'' CORREDORES COMO DONOHUE Y REVSON SON REALMENTE UNOS GENTLEMEN. A OTROS COMO ANDRETTI LES HACE FALTA UN POCO DE ROCE Y CUANDO SE PASA POR LOS BOXES DE FOYT ES MEJOR TAPARSE LOS OIDOS SI A.J. ESTA HABLANDO''. ASI NOS COMENTABA ALGUNAS DE LAS IMPRESIONES EXTRACONDUCTIVAS LA JOVIAL BETTIE, UNICA APORTE PROFESIONAL FEMENINO DEL PERIODISMO LOCAL (ES COLUMNIESTA DEL INDIANAPOLIS NEWS) CON REFERENCIA A LAS CARACTERISTICAS PERSONALES DE ALGUNOS DE LOS GRANDES NOMBRES. LA MENCION DE A.J. FOYT VA POR CUENTA DE SU VOCABULARIO '' NO APTO PARA MENORES'', QUE AFLORA EN LA BOCA DEL TEXANO AL MENOR CONTRATIEMPO.

JUAN ALBERTO ABRAHAM
INDIANAPOLIS , 1970



CHILE PARA LOS CHILENOS



Ya se disputaron dos de las tres carreras de la Temporada de F4 chilena 1970. Karlezi y el binomio Lavena - Band triunfaron en la primera y segunda respectivamente. Karlezi y Band son chilenos que compitieron con autos argentinos. Los pilotos locales tuvieron destacada actuación en ambas competencias

por JULIO F. PEREZ BALBI
fotografías de VICTOR M. RIOSECO

Segunda Temporada de F-4 en Chile. Otra vez, Espectáculos Monza —empresa promotora de todo tipo de espectáculos en Chile— logró que los Fórmula Cuatro argentinos viajasen a Las Vizcachas para disputar tres carreras que conforman un petit campeonato.

Resultó más o menos lo mismo que sucede con nuestras rimbombantes Temporadas Internacionales. Solamente que en el caso de la chilena los pilotos locales ganan... Los argentinos que viajan a Chile, en muchos casos se dedican a pasar unos 15 días agradables, entre amigos o bien haciendo un buen negocio al cobrar las suculentas primas de partida que la APF4 supo conseguir. Los menos se dedican a correr en serio, alternando la conducción con lo mejorcito del grupo de pilotos chilenos de la actualidad.

La cosa es muy simple. El piloto argentino que con su auto larga las tres carreras que componen el segundo torneo cobra en concepto de primas uns 110 mil pesos m/n; si comparte el auto con un piloto chileno (de los veinte autos que viajaron, diez se determinaron por sorteo que serían conducidos alternadamente por una pareja argentino-chilena), el monto asciende hasta 190.000 pesos m/n. Además no tienen gastos ni de hotel ni de traslado; y hasta viáticos diarios para piloto y mecánico de cada auto. Después del sorteo los muy sugestivos resultados (aunque si se ayudó a la suerte, fue en beneficio del espectáculo y no damnificaba a nadie) ubicaron a los pilotos chilenos de mejor actuación en la temporada pasada en los cockpits de los autos más rendidores de la categoría. Así el caso de Kovacs en el auto de Laskac, Bengolea en el nuevo Huarte de Andreeta, Band en el Crespi Renault de Lavenna. Entonces no es de extrañar que los chilenos solos o acompañados hayan triunfado en las dos primeras carreras. Caso incluido es el de Karlezzi (el más efectivo de la temporada pasada): le tocó conducir el Crespi Fiat de Martínez. Este último arregló al fin con Karlezi para que éste conduzca siempre el auto.

En síntesis: la nueva temporada chilena volvió a ser un acierto. Que a veces parece estructurado como un circo; que faltaron muchos de los mejores pilotos y/o autos de la categoría; que este año no tuvo la cantidad de público del año pasado (sino mucho menos); que difícilmente se repita en 1971, puede ser pero la Temporada Chilena de F4 Mark II demostró varias cosas: que la F4 es la categoría que mejor funciona en nuestro automovilismo, hay un movimiento técnico, humano, económico que proporcionalmente no tiene ninguna categoría del país; que es capaz de dar mucho espectáculo; que la esencia de la categoría se palpa en cualquier lado, en cualquier pista, donde estén en carrera: enseña. O sea que la categoría sirve. Y mucho, más de lo que se imagina.

PRIMERA CARRERA

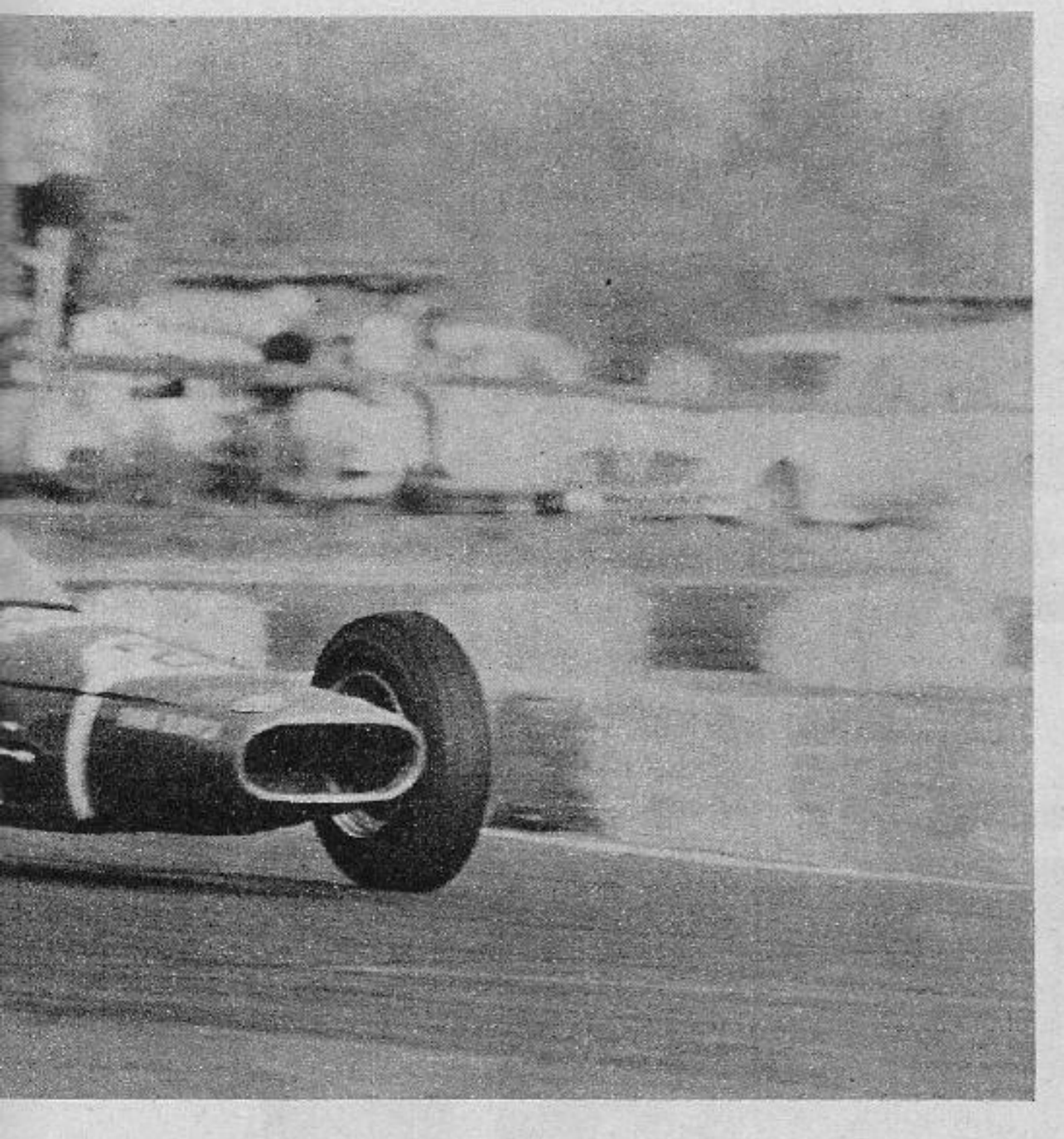
En esta ocasión muchos autos se rompieron. Otra vez tuvo bastante que ver la manera de trasportarlos en el avión (de costado): resintió portamazas, rótulas y tensores entre otras cosas. La carrera se dividió en dos series por suma de tiempos. En la primera serie el binomio Laskac-Kovacs era favorito. Mientras estuvieron en carrera, siempre primeros, en la mitad de la serie se les cortó un tensor y abandonaron; en esa serie lo conducía el chileno Kovacs, quien, dicho sea de paso, no tuvo ningún problema en adaptarse al auto. A esa altura del partido la pista estaba casi desierta: habían aban-

CLASIFICACION FINAL PRIMERA CARRERA
FORMULA 4 EN CHILE - AUTODROMO LAS VIZCACHAS
21/5/70 - Circuito de 1.609 metros
(de la suma de tiempos de 2 series de 20 vueltas cada una)

Pos.	Nº	Pilotos	Marca	Tiempo	Vt.
1º	28	Miltjenko Garlezi (C) .	Crespi 5 Fiat ..	36m33s	40
2º	67	"Juan Cruz"	Crespi 7 Renault	37m32s	40
3º	99	Tuero-Prieto (C)	Crespi 7 Renault	37m45s	40
4º	64	S. Germéz-Hermán (C)	Crespi 6 Renault	38m12s	40
5º	7	S. Fernández Valerga .	Crespi 6 Renault	37m43s	39
6º	24	Crespi-Guerrero	Crespi 8 Renault	38m 3s	39

PROMEDIO DEL GANADOR: 105,652 Km/h.
NOTA: (C) corresponde a participantes de nacionalidad chilena.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Miljenko Karlezi. El piloto de Valparaíso, con el Crespi Fiat de Martínez, triunfó en la primera de las carreras de la temporada chilena.



Juan Armando Band. Copiloto del argentino Lavena, triunfadores en la segunda carrera.

Pirulo *Huero, dilecto amigo de Corsa es el argentino de mejor actuación a través de las dos carreras. En la primera, tercero, y en la segunda un discutible cuarto puesto. Discute con Karlezi las posiciones en el Campeonato del Torneo.*

donado muchos autos y Karlezi, chileno, corría en la punta bastante cómodo. Lo único que salvaba la plata era la lucha entre "Juan Cruz" y Eduardo "Pirulo" Tuero por el segundo puesto.

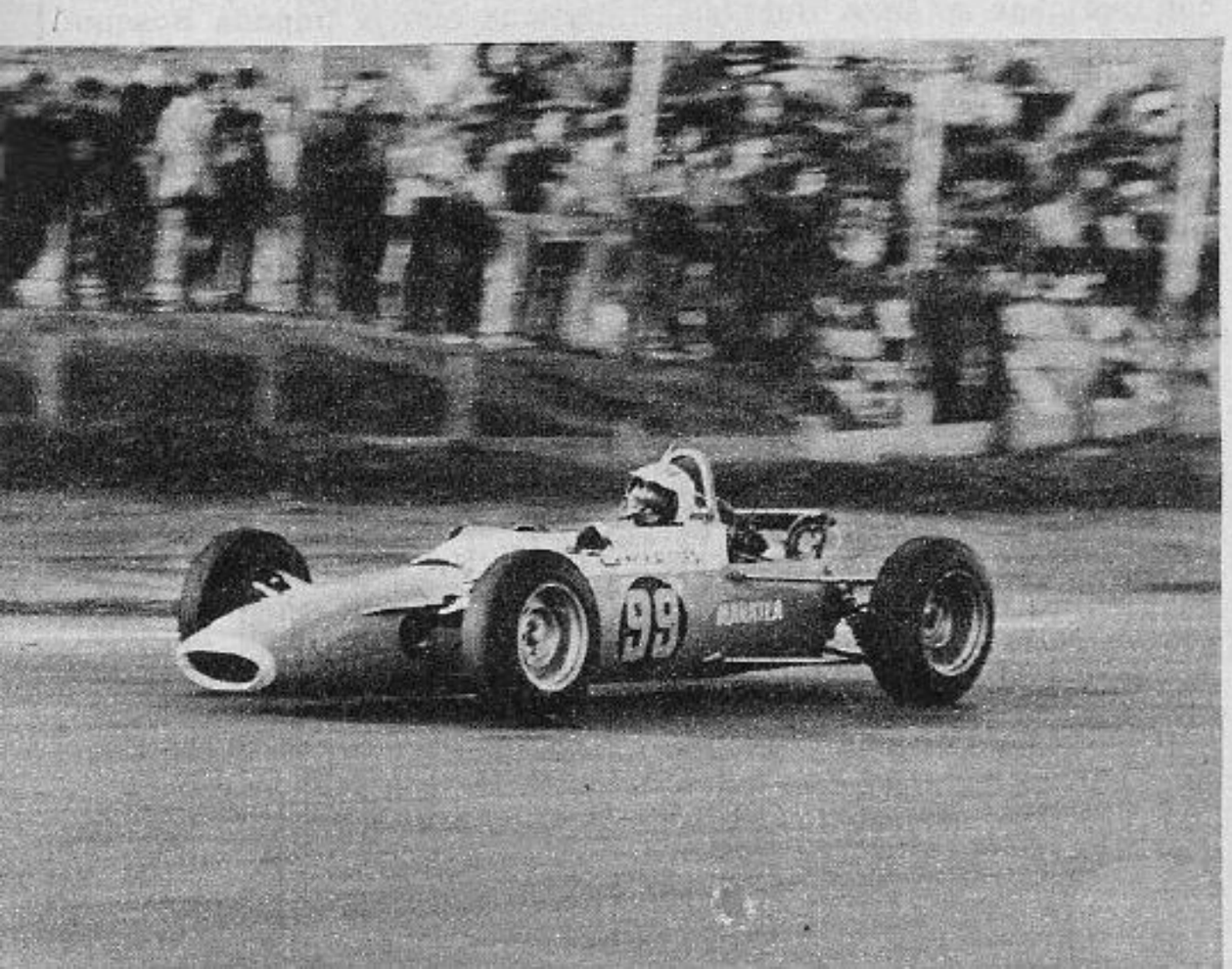
La segunda serie fue más o menos parecida. Laskac estuvo en punta hasta que abandonó por rotura de balancín; el resto también quedaba desparramado por esto o por aquello. Karlezi en punta y "Juan Cruz" luchando con el copiloto de Tuero, el chileno Rafael Prieto. La suma de tiempos lo clasificó a Karlezi primero, "Juan Cruz" regundo y Tuero-Prieto terceros. En esta carrera debutó el nuevo chasis de Tulio Crespi: el Tulia 8, donde el motor, en este caso Renault, trabaja como estructura.

SEGUNDA CARRERA

En la segunda, el panorama fue muy diferente. A pesar de que la carrera era más larga (dos series de 10 y una de 20 vueltas) el índice de arribos fue muy superior y el espectáculo tuvo continuidad. La primera serie la ganó el chileno Eduardo Kovacs (copiloto de Laskac) sobre el argentino Lavenna, que fue el único que estuvo en condiciones de discutir la punta. Tercero resultó otro chileno, Karlezi, y cuarto Chiche Andreeta.

En la segunda se invirtieron los papeles: Lavenna le ganó a Kovacs y Andreeta, y Karlezi perdió una vuelta.

El planteo para la serie final era bastante discutido. Laskac conduciría en las 20 vueltas y el chileno Band sería el responsable del auto de Lavenna. De entrada, Laskac se mandó mudar y dominaba la carrera a su gusto; Band parecía imposibilitado mecánicamente de alcanzarlo, pero a mitad de la serie, el manchón (nuevo) de la dirección del auto de Laskac se cortó y el bueno de Jean Pierre se quedó de a pie con una mufa del año cero. Band siguió en carrera a ritmo conservador, con las espaldas casi limpias de rivales acosando. Hasta que la bandera a cuadros bajó pocos sabían cómo había terminado la cosa: Lavena-Band eran indudables ganadores pero recién después se confirmó el segundo puesto de Andreeta y el fiatista chileno Bengolea; tercero Karlezi en una posición insólita: tendría que haber sido cuarto si no nos equivocamos mucho (incluso lo era dentro de los cómputos de las emisoras radiales que trasmitían la carrera). La tercera posición consideramos que pertenecía a Eduardo Tuero, oficialmente ubicado cuatro. En fin, ése es un tema muy escabroso, si se tiene en cuenta que con esa equivocación (si es que la hubo, creemos que sí) el chileno Karlezi mantiene la primera colocación en el torneo, y el rival de más cuidado es Tuero.



CLASIFICACION FINAL SEGUNDA CARRERA
FORMULA 4 EN CHILE - AUTODROMO LAS VIZCACHAS
24/5/70 - Circuito de 1.609 metros
(de la suma de tiempos de 2 series de 10 vueltas y 1 de 20 vueltas)

Pos.	*Nº*	*Pilotos*	*Marca*	*Tiempo*	*Vt.*
1º	9	Lavenna-Band (C) ...	Crespi 5 Renault	36m 5s	40
2º	6	Bengolea (C)-Andretta	Huarte-Renault .	37m 0s	40
3º	28	Miltjenko Carlezi	Crespi 5 Fiat ..	36m44s	39
4º	99	Tuero-Prieto (C)	Crespi 7 Renault	36m58s	39
5º	64	Hernán Herman (C) ..	Crespi 6 Renault	37m46s4	39
6º	3	F. Covarrubias (C) ...	Copetta-Fiat ...	37m30s	38
7º	43	Jorge Melvin	Crespi 5 Fiat ..	37m32s	36

PROMEDIO DEL GANADOR: 106,021 km/h.
NOTA: (C) corresponde a participantes de nacionalidad chilena.

rally fiat 1000 Km.



carrera de bolitas

Reunir 1.121 inscriptos para una competencia muy pocas veces se consiguió. Desde diversos puntos del país se inició esta exitosa prueba reservada para Fiat 600. El autódromo Oscar Cabalén fue testigo de las pruebas finales del Rally

Jorge Cupeiro sería el ganador de esta simpática competencia, que reunió a más de 1.100 participantes. La idea es muy buena, Fiat la capitalizó con éxito porque debemos entender que este Rally lo fue. El número de inscriptos, el verdadero record de participantes efectivos y un altísimo índice de arribos en la etapa de concentración dan la pauta de la calidad del producto que se intentó promocionar: el Fiat 600 que ya de 600 tiene poco ya que en sus últimas versiones es 800. Desde Neuquén, Corrientes, Buenos Aires, Salta y San Juan, 1.121 "fititos" apuntaron su proa hacia Carlos Paz y con brújula, Twin-Master y almanaque en mano salieron a intentar clasificarse dentro de un núcleo de los 100 mejores, que luego definirían la clasificación final en una carrera de autódromo y otra de montaña. Los menos penalizados en cada una de las cabeceras fueron Floreal Ferrera de Mar del Plata, Atilio Frazón de Boulogne, M. Moras de Buenos Aires, M. Buscaglia de Tucumán y A. Agorio de Córdoba.

En el autódromo Oscar Cabalén se corrieron cinco series de seis vueltas con 20 participantes en cada una de ellas. Fueron sus ganadores Aldo Agorio, F. Ismael, Miguel Moras, Heraldo Ruesch y Jorge Cupeiro; siendo muy discutido el triunfo del gallego por la notable diferencia con que ganó su serie. Hubo silbidos por parte de las repletas tribunas y protestas en el parque cerrado por cuenta de sus rivales.

Fueron espectadores de las carreritas, el Chino Canedo, Andrea Vianini y Sra. y el Bebe Pedelaborde, que no lograron clasificarse dentro de los 100 mejores. También con cara larga Julia Crippa de Galluzzi, esposa de Lito quien volcó el día anterior en Río Cuarto. Anotemos que fue desastrosa la intervención de varios representantes actuales ex CORSA: el "colorado" Figueras no entró con Mario Vessuri, el binomio Neira-Sorkin tampoco, mientras que Marchetti-Meincke volcaron lastimosamente en Copina. En los notables que lograron ubicarse estaban: Cupeiro, que corría con un teniente 1º, Humberto Maneglia, Cacho Matías y Rodolfo D'apice.

Hubo muchas piñas, en Copina no menos de diez autos destrozados, en los túneles tres o cuatro, en las trepadas 5 y en el autódromo dos vuelcos.

Para completar el panorama digamos que la trepada Bosque Alegre la ganó Jorge Cupeiro y el resultado definitivo, aunque extraoficial, sería: 1º Cupeiro, 2º Gustavo Durán, de Córdoba, que en el Gran Premio corriera con Héctor Genera, 3º Eduardo Matías, 4º Raúl Bustos y 5º Heraldo Ruesch, tío de Carlos.

En síntesis, buena semilla para mejor cosecha. Fiat se dio el gusto de realizar su primer Rally de 1.000 kilómetros y el CAR de fiscalizarlo. Para el próximo que ya se está cocinando hay que evitar ciertos detalles que no condicen con la seriedad de la competencia. Es decir la participación de allegados de la firma patrocinadora y la intervención de aficionados y profesionales. En una próxima nota nos explayaremos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Siempre TORINO.
Siempre más.



Bienvenido a bordo. Usted está en la cabina de comandos del Torino. Póngase cómodo. Ajuste los cinturones de seguridad. Comience a sentir sensaciones de alto vuelo. Sensaciones TORINO. Las butacas, dotadas de "memoria", para adoptar automáticamente la posición de mando más confortable.

El tapizado sobrio, con clase. El nuevo tablero de madera de estilo deportivo internacional pone todos los comandos a su alcance. El volante, tan TORINO. La clásica palanca al piso, de cambios cortos y exactos. Y la posibilidad del aire acondicionado: un clima propio en cada viaje.

Gire la llave.

...y ahora a sentir el verdadero placer de manejar.

Usted domina la potencia del mejor coche del país. Bajo su mando ruge el motor Tornado OHC, consagrado en Nürburgring.

Y Torino, que fue siempre más... trae más novedades aún:

- Mecánica 380 en toda la línea (versión de bajo consumo en los modelos L y S).
- Nueva parrilla
- Nuevos paragolpes
- Nuevas llantas y tazas
- Pintura anticorrosiva con nuevo sistema de "protección por inmersión" único en el país
- Nuevos colores metalizados

Viva el Torino en toda su intensidad. Manéjelo en el Concesionario IKA-RENAULT.

Cinco Torinos. Su alternativa siempre es Torino. (*)

Torino GS, coupé, $ 25.679.— Torino TS, coupé, $ 23.561.— Torino TS, cuatro puertas, $ 22.000.— Torino S, cuatro puertas, $ 19.950.— Torino L, cuatro puertas, $ 17.412.

TORINO-TS es un producto

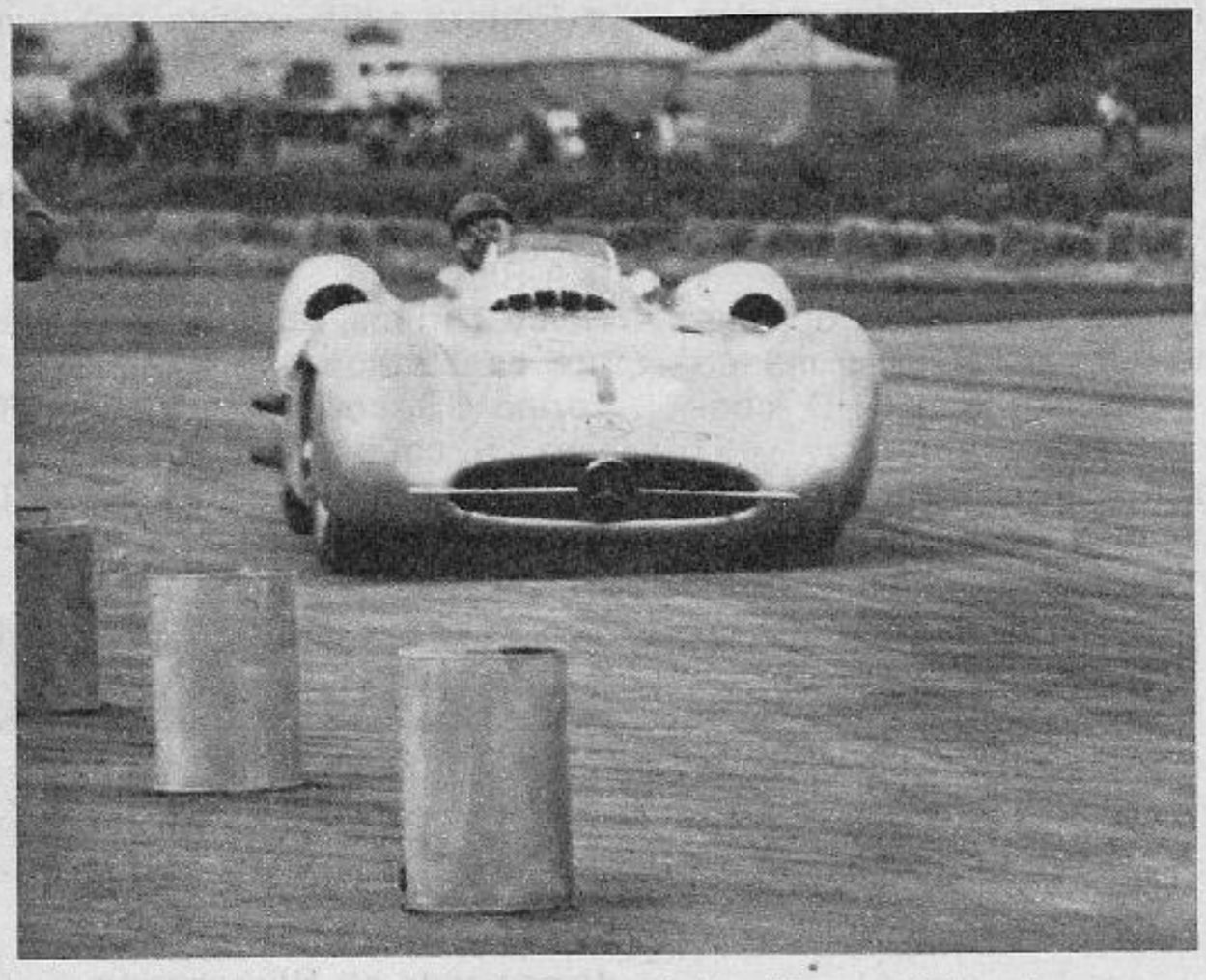
IKA RENAULT

La clase internacional demostrada en Nürburgring

(*) Se indican precios que incluyen equipo "A"

LOS FABULOSOS MERCEDES "W"

Pocas veces en la historia un coche de carrera resultó tan rotundamente exitoso como los Mercedes Benz de la serie "W" que a principios de la década del 50 acabaron con sus rivales tanto en Sport como en F. 1. Una técnica de excepción asociada también a la gran época de Fangio



El gran maestro —o sea Fangio— a bordo del excepcional Mercedes. Una época triunfal.

Nuevamente Fangio, pero esta vez sobre el auto carenado en los entrenamientos para el GP de Inglaterra en 1954, en el circuito de Silverstone. Como se ve el auto viene jugado...

A través de sus exitosos años de competencia, mediante los fabulosos modelos de las series "S" y "K" primero, pasando luego a los increíbles "W", Mercedes Benz se había llegado a jerarquizar a tal punto que en ocasión de tener que suspenderse las carreras como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial, los bólidos germanos se consideraban poco menos que imbatibles. Su impresionante campaña en la década del '30 culminando con el gran triunfo del modelo W-165, V-8 de 1,5 L (concebido y construido en sólo 8 meses) en el G. P. de Trípoli, daban la pauta del poderío técnico-humano de esta verdadera computadora que era la marca de Stuttgart.

El lógico receso de posguerra se extendió por espacio de 7 años, durante los cuales el capo técnico de Mercedes, "doktor" Nallinger, realizó la proeza de reestructurar el equipo con hombres y máquinas nuevas con la evidente intención de volver a las andadas y llegaron éstas en 1952, obteniendo importantes triunfos en el GP de Berna, las 24 de Le Mans y la Panamericana de México, corriendo únicamente en la clase Sport con el modelo 300 SL ya que la fórmula que regía los monopostos caducaba en 1953 por lo cual consideraron la dificultad de construir un auto para un solo año de carreras desechándolo, no sin ponerse en campaña para la futura reglamentación.

UNA MAÑANA EN FRANCIA

La mañana del 4 de julio de 1954 en la línea de partida del 41º G. P. de France en el circuito carretero Reims-Gueux tenía la apariencia de ser una mañana más de Grand Prix, salvo en un detalle, puesto que en

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

la primera fila se encontraban dos aerodinámicos bólidos color plata, confundiéndose otro con el resto del pelotón; era la vuelta de Mercedes-Benz, o mejor dicho, el retorno de los brujos.

De movida no más, ambos piloteados por Juan Manuel Fangio y Karl Kling (el restante lo conducía Hans Herrmann) no se dejaron ver otra cosa que no fuera la impecable terminación de su cola; así se mantuvieron hasta el final, llegando primero el "chueco" en un arribo digno del "fotochart", ante el asombro de los cien mil espectadores que poblaban las inmediaciones. El promedio general fue de 186.638 km/h, correspondiéndole a Herrmann la vuelta más rápida a 195.400 kph, luego de lo cual se mandó una hermosa pasada de vueltas quedando marginado de la carrera. El debut de los Mercedes no pudo ser más exitoso.

EL PROYECTO W-196 R

Esta incipiente demostración de poderío no era un simple golpe de suerte o un ensayo afortunado, sino que era el producto de pacientes investigaciones en torno a un avanzado diseño de vehículo de competición.

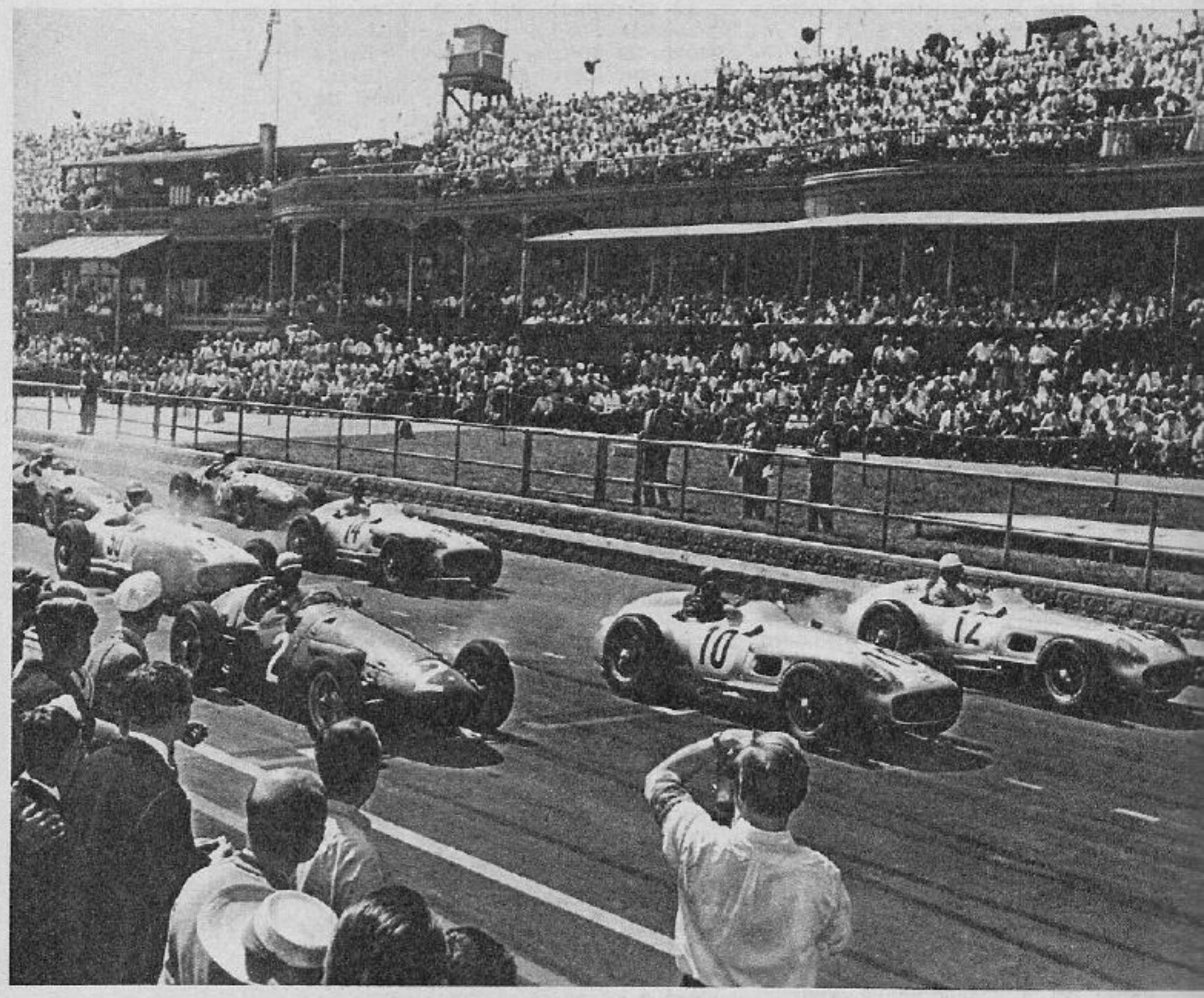
Durante 1953 la Daimler-Benz, por motivos ya consignados, no se presentó en carrera, abocándose al desarrollo de sus autos para la temporada del '54.

El diseño de su chasis, producto de exhaustivos ensayos por parte de los técnicos de Mercedes, era un reticulado construido en caños de acero de pequeña sección dotado de gran rigidez torsional y resistencia. La suspensión trasera constaba de dos brazos trasversales oscilantes (swing axle) unidos en el centro del auto —debajo de la caja— teniendo como único propósito el de mantener las ruedas en posición lateralmente un sistema Watts que se componía de dos barras por rueda, fijada la inferior en la maza y hacia adelante al chasis, y la superior de igual fijación pero hacia atrás; aseguraban la no variación de la distancia entre ejes y este sistema se completaba con barras de torsión y dos amortiguadores hidráulicos.

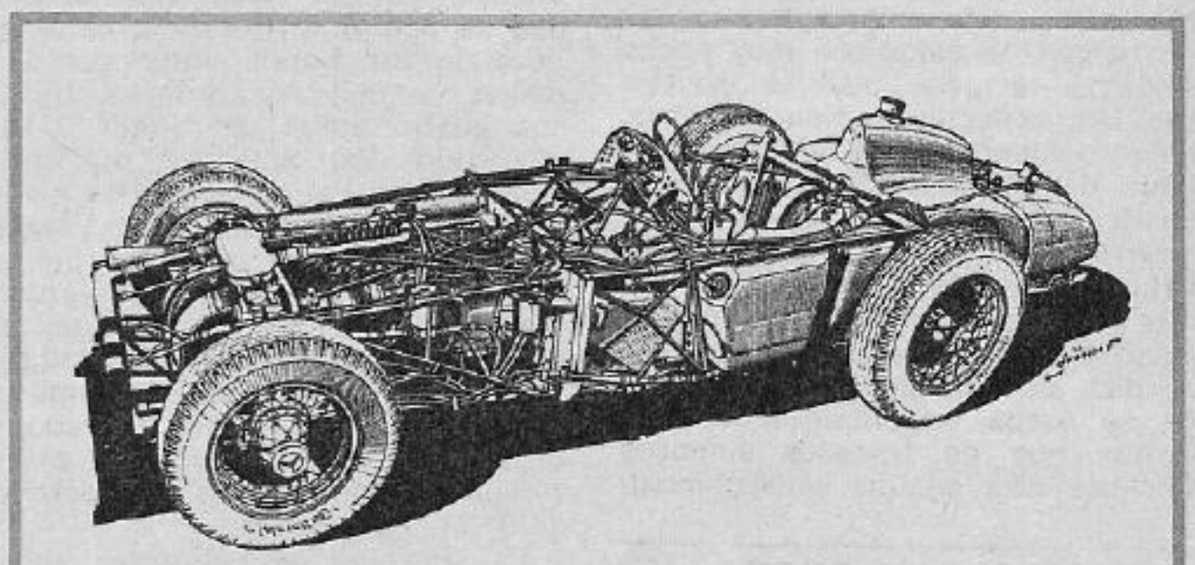
Resulta interesante destacar la inesperada decisión de Mercedes al dejar de lado el típico eje de Dion usado satisfactoriamente en sus autos de preguerra por este audaz diseño. La amortiguación delantera, de diseño más convencional, estaba formada por dos trapecios superpuestos y un amortiguador telescópico por lado, amén de la lógica barra estabilizadora. Los frenos, tanto atrás como adelante, estaban montados interiormente; mientras que atrás lo hacían a la salida del diferencial, adelante estaban separados de las mazas por los semiejes, siendo las campanas de gran tamaño y profusamente aleteadas lo que otorgaba un efecto centrífugo altamente refrigerante. Tanto el diferencial como la caja eran de diseño Benz, siendo esta última de cinco marchas.

Otro de los elementos que resultaba sobremanera novedoso era el grupo motor; bajo la sigla M-196 dicha "engine" agrupaba ocho cilindros en línea (?) producto de la fusión de dos unidades de cuatro que prácticamente actuaban independientes; por ese motivo el cigüeñal era desarmable (tipo Hirth) teniendo en el centro el engranaje trasmisor de potencia.

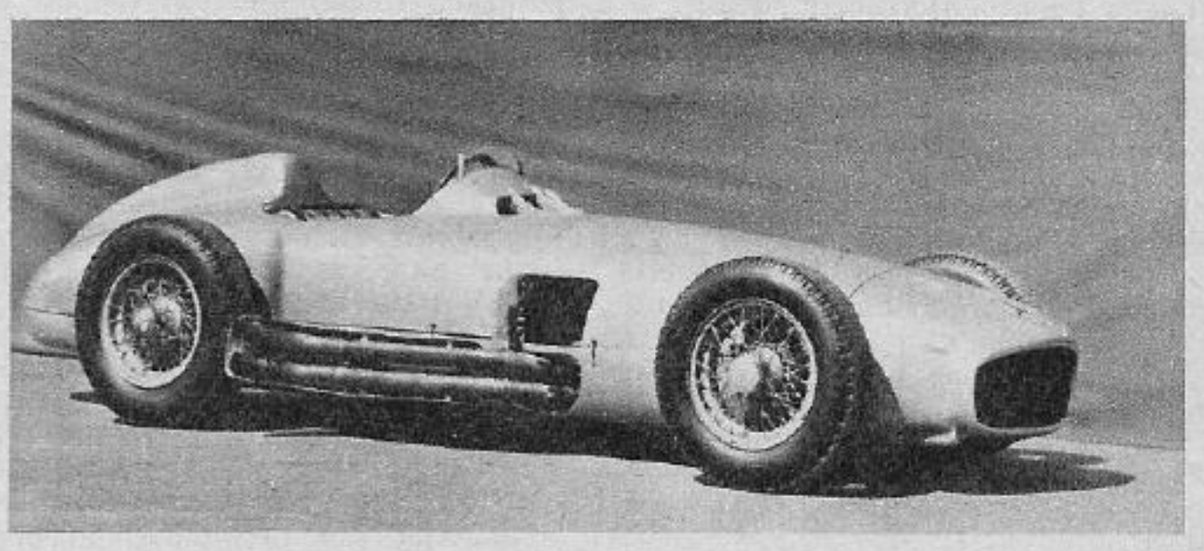
Pero la sorpresa continúa en otro de los ingeniosos esquemas característicos de Mercedes: el comando desmodrómico (¿remember, Ducati?) Evidentemente, al encarar el diseño del motor, los técnicos alemanes lo hi-



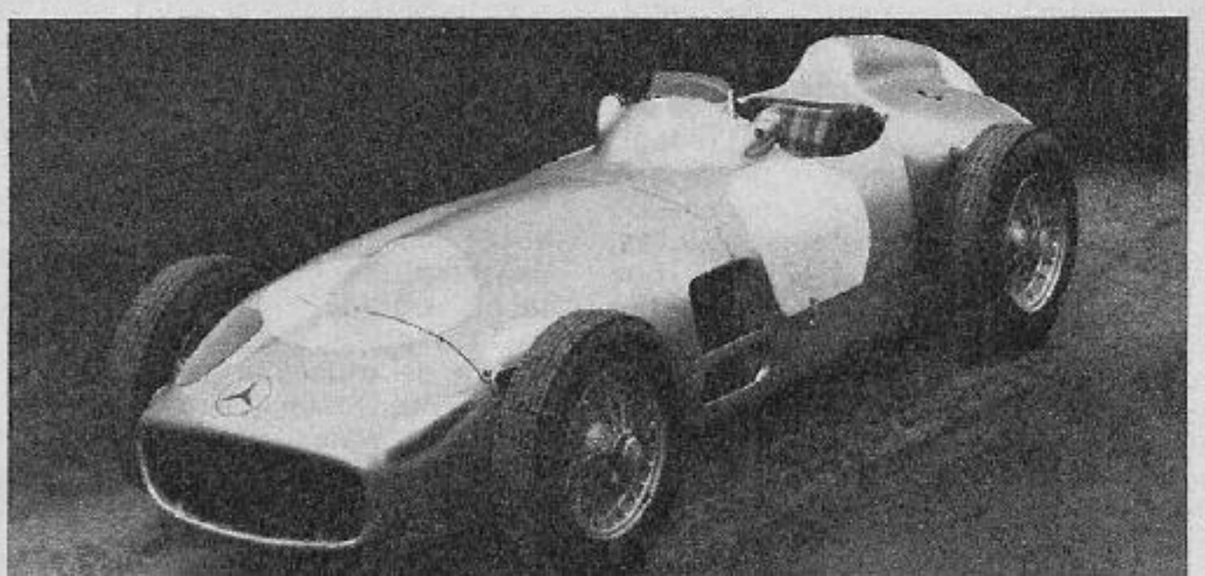
Largada del GP de Inglaterra de 1955 en Aintree. Stirling Moss y Fangio en primera línea junto a la Maserati de Jean Behra. Los autos volvían a tener las ruedas al descubierto porque los pilotos los encontraban mucho más cómodos para manejar.



Intimidades del Mercedes Fórmula uno de 1954. Motor de 2,5 litros, chasis tubular. Una concepción técnica brillante en todo sentido.



La prolijidad general del auto es típicamente alemana si exceptuamos quizá a los caños de escape. Perfección a nivel de cada detalle.



Pequeñas diferencias exteriores observamos en el F.1 de 1955. El ojo avizor las notará. Y entre otras cosas se mejoraba la comodidad del habitáculo, de por sí muy confortable, pensado para el piloto.

cieron con la intención de obtener un elevado número de "giri"; a consecuencia de ello tropezaron (teóricamente) con el flotamiento de válvulas manifestado al rango de rpm aproximado con que pensaban trabajar; una de las soluciones previstas era la colocación de doble resorte por válvula, prueba nada aconsejable dado la enorme tensión ejercida sobre el eje de levas y de ahí la decisión adoptada: encarar el "desmo".

En el W-196 las válvulas son accionadas por una leva normal, la cola de dicha válvula está recubierta con un cilindro de ancha base sobre el cual se desplaza la leva; en dicho cilindro —fijo a la válvula— se introduce el extremo de una pieza en forma de V y el otro extremo apoya sobre un sector circular situado en el árbol de levas, al lado de la leva de tipo normal. La leva y el sector están desfasados entre sí de modo que actúan sin interferirse, el cierre forzado acerca la válvula a fracción de su respectivo asiento —este juego es imprescindible— y el cierre total es obtenido gracias a las sobrepresiones reinantes dentro del cilindro, siendo dos las válvulas por cámara.

Este es en síntesis el complejo desmodrómico aún hoy en día considerado una "poesía" en fierros. No significa esto que las novedades hayan concluido puesto que contaban con otro interesante y efectivo sistema: la inyección de combustible. Con datos mucho más limitados en lo que respecta a su concepción y funcionamiento, sabemos que utilizaba un sistema Bosch de alta presión y tipo directo —inyectaba directamente sobre la válvula de admisión— muy parecido al utilizado en los motores Diesel de la misma marca, otorgándole una apreciable ventaja con respecto a los carburadores

Al margen de éstos son muy pocos los datos técnicos que se poseen sobre tan impactante planta motriz, siendo su cilindrada de 2496 cm^3 resultado de una relación diámetro-carrera de 76 x 68,8 mm. El diseño de su carrocería (logrado en el Technical High School de Stuttgart) era realmente notable, terriblemente aerodinámico —para esa época—, otorgaba un índice de resistencia al aire muy bajo, se usaba en circuitos rápidos, mientras que en trazados sinuosos empleaban otra de tipo convencional.

EXITOS CON SUSTO

Luego de tan afortunado debut, se esperaba un aplastante triunfo en Silverstone (GP británico); pero allí los pulidos autos germanos no repitieron su performance, arrimando Fangio al 4º puesto, siendo Kling 7º; la justificación de pilotos, técnicos y mecánicos ante la derrota era la poca visibilidad obtenida por la carrocería integral, que afectaba notablemente la conducción.

La carrera fue ganada por José Froilán González repitiendo su gran actuación del '51 (en ese mismo escenario) contra las Alfettas, al comando de una Ferrari V-12 en ambas ocasiones.

Siendo Alemania (Nürburgring para ser exactos) el escenario del inminente Gran Premio, Mercedes preparó a todo vapor tres coches con carrocería convencional y en una carrera intensísima se impuso don Juan Manuel a 133,200 km/h. Luego vino el GP de Suiza (Berna) volviéndose a recurrir a las carrocerías abiertas, y aunque mucho más pesados que sus itálicos rivales se mostraron tan o más veloces que éstos, logrando Fangio colocarse primero y Herrmann tercero; el promedio del ganador fue de 159,650 km/h para los 480,48 km de recorrido.

La oportunidad del desquite se les presentaba a los peninsulares en Monza al correrse el Grand Prix de Italia; prestos al ansiado zarpazo pululaban en el veloz trazado "miles" de rojísimos Ferraris y Maseratis; pero pese a tamaña oposición y luego de una feroz puja, el entonces no-quíntuple los batió sin atenuantes a una media de 180,218 km/h llegando 4º Herrmann, teniendo Kling que desistir por rotura de un caño de aceite (en esta oportunidad se utilizó solamente el trazado carretero sin recorrer el anillo de alta velocidad).

A título de exhibición se hicieron presentes en el G. P. de Berlín (no puntable) en el rapidísimo Avus-Rennen en esta oportunidad y con carrocería aerodinámica el peso continuaba siendo excesivo, llegando a 994 kilos; ello no fue motivo para que lograran un 1-2-3 aplastante con Kling, Fangio, Herrmann a la cabeza.

La potencia, que en ocasión del debut era de 264 hp había sido elevada para este evento a 285 caballos.

El año se cerró con el Spanish GP, ocasión en la que el mejor del equipo fue JMF. (¡qué raro!) no pudiendo pasar del 3º lugar debido al recalentamiento de su eigth-in line, motivado por la gran cantidad de papeles que pululaban en el circuito y se pegaban en los radiadores de su W196-R.

Las victorias en los Grandes Premios ya mencionados llevaron a Mercedes-Benz, y por ende a Juan Manuel Fangio, a conquistar el campeonato mundial, a medias con Maserati.

FINAL A TODA ORQUESTA

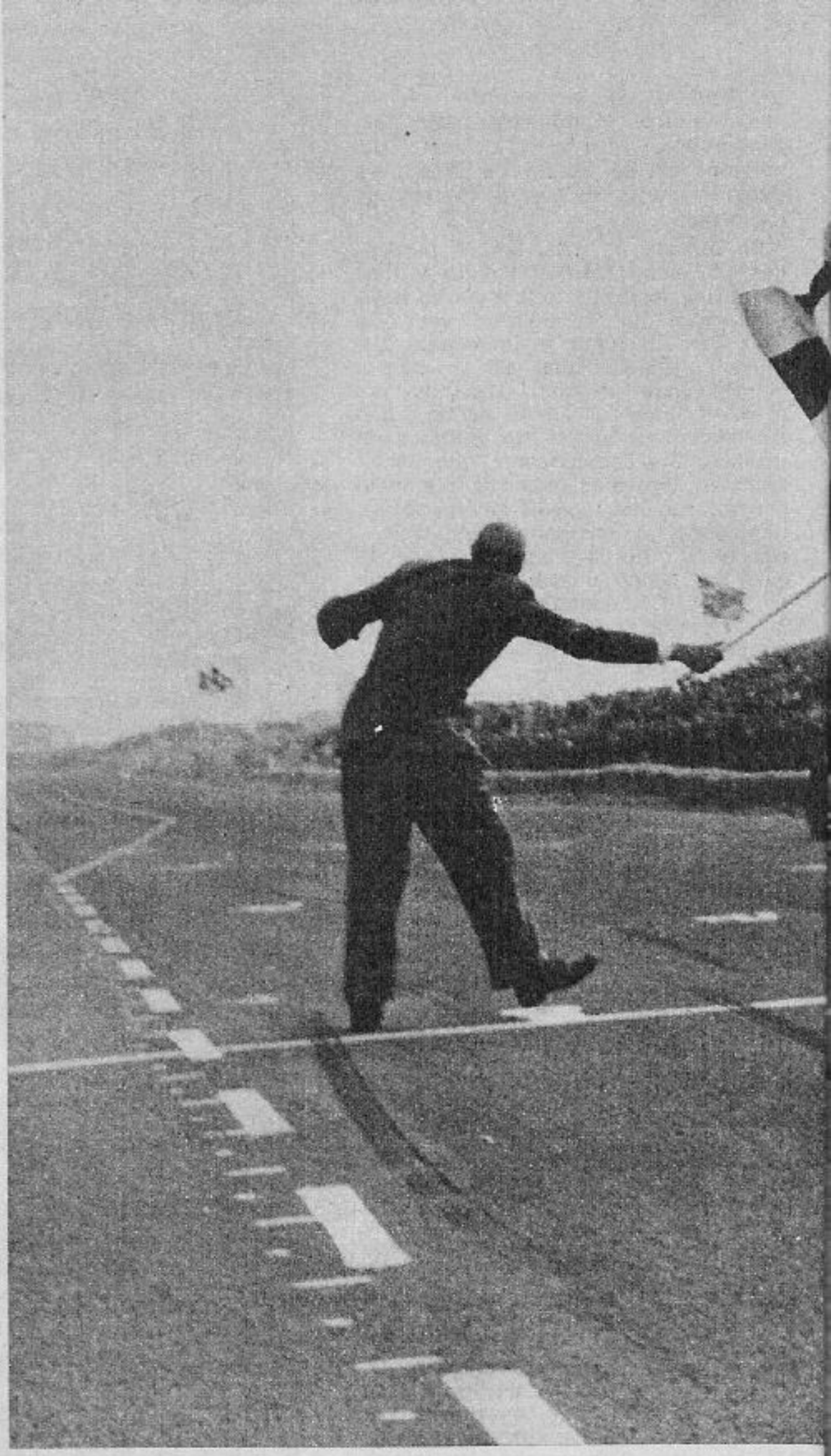
La temporada argentina de 1955 sirvió a los alemanes como banco de ensayo, ya que para esta oportunidad se acortó la distancia entre ejes llevando los frenos anteriores a las mazas, además de dotar a tres de sus cuatro autos del motor 3 litros del sport 300 SLR (GP de Buenos Aires), dado que una prueba era para Fuerza Libre. No así el "Argentinien Groser Preis", prueba puntable (y añorada) en la que llevaron el mentado 2,5 litros de fórmula; todo este conglomerado de tecnicidades no fue motivo para que el panorama conductivo de MB se viera alterado; las cosas continuaron como la anterior temporada: en ambas competencias 1º J. M. Fangio.

La sucesión de peligrosas subidas y bajadas del veloz Francorchamps-Spa en ocasión de correrse allí el polemizado (recientemente) GP de Bélgica, fueron testigos de otra espectacular victoria del Mercedes Benz W 196-R. ¿La monta? Por supuesto, el "Chueco" de Balcarce. En esa ocasión se colocó 2º un joven y brillante inglés de reciente promoción: Stirling Moss, incluido en el team germano para esa temporada. El promedio para los 508,320 km fue de 191,237 kph.

Resultó sobremanera reconfortante esta victoria luego del desastroso GP de Mónaco, oportunidad en la que Fangio, Moss y Simon (otra adquisición de Benz) se vieron forzados a abandonar por problemas en el accionamiento desmodrónico.

Y nuevos testigos para el triunfal "paseo" de los MB por el mundo esta vez le tocó a las dunas de Zandvoot (Holanda GP) que inmutables asistieron a una más del incomparable Juan Manuel, luego de una dura lucha con su encumbrado coequiper, S. Moss, y a 144,268 km/h para los 419,300 km de recorrido. En esta ocasión la potencia lograda a principios de marzo se hizo presente: 298 hp, logrados a fuerza de cruces y más cruces.

La nota destacada del England GP fue el insólito 2º puesto de Fangio detrás de Moss (¡ahí, hubo gato encerrau!) llegando los cuatro Mercedes partientes en los primeros lugares (3º, Kling y 4º Taruffi —colado—) dejando a Aintree boquiabierto ante las evoluciones del "escuadrón plata".



El circo del ruido se trasladó a la peninsular Italia para asistir a la confrontación de los Comendatores y los Herr en el ligero Monza con sus peraltes y anillos de alta velocidad al por mayor, trazado singular y peligroso no fue obstáculo para que las terribles Silberpfeilen W 196R se alzaran con la victoria arribando 1º el chueco balcarceño (¡pará, macho!) y segundo Taruffi, luego de una infernal ronda que fue el delirio de los "tifosi" del rugido de escape, corriendo a tumba abierta durante la mayor parte de la corsa para clavar el promedio luego de 500 km (exactos) en 206,791 kph, aplastando toda posible resistencia roja, 1955 coronó nuevamente a la dupla del momento: J. M. Fangio y M. Benz.

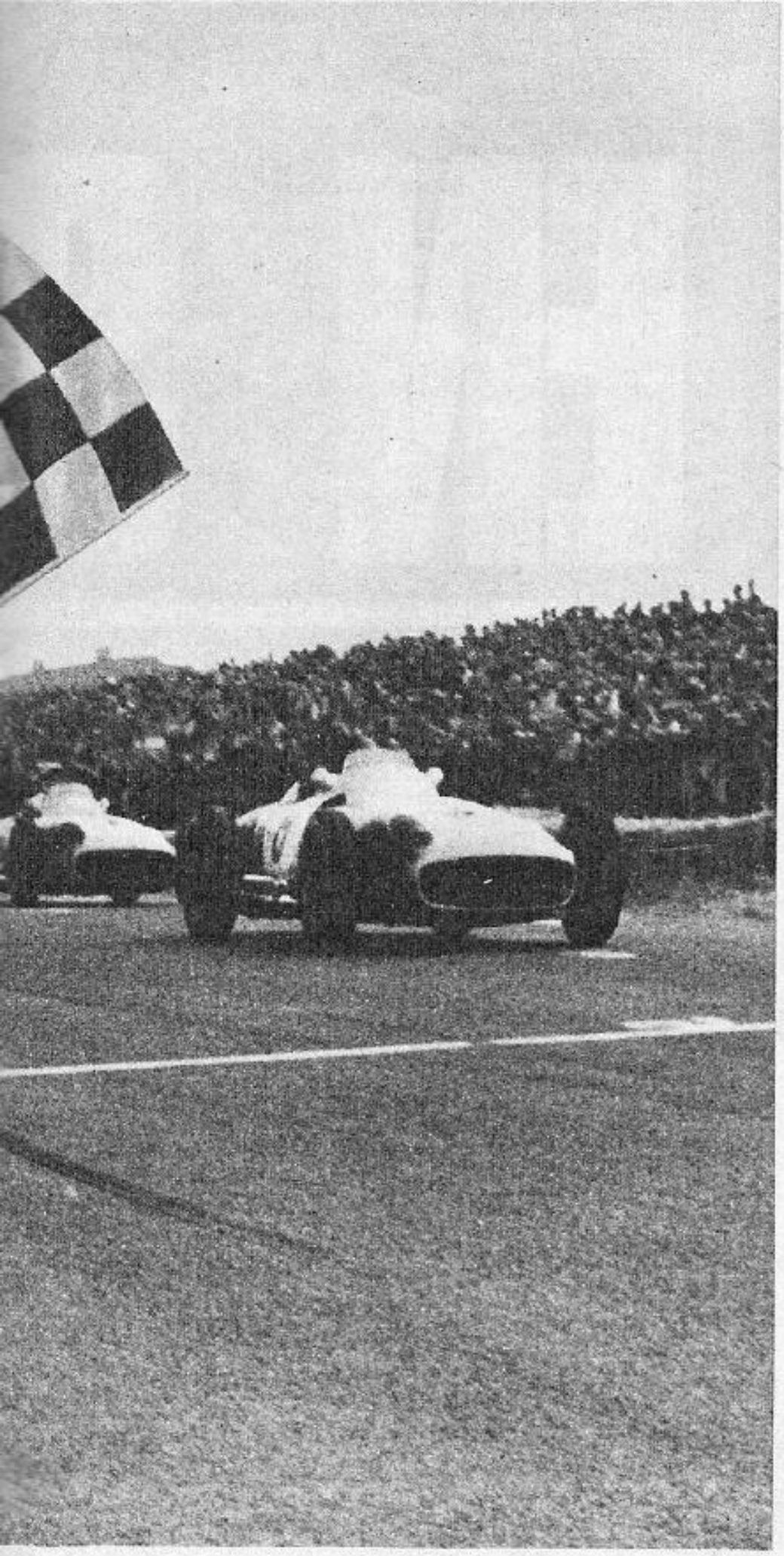


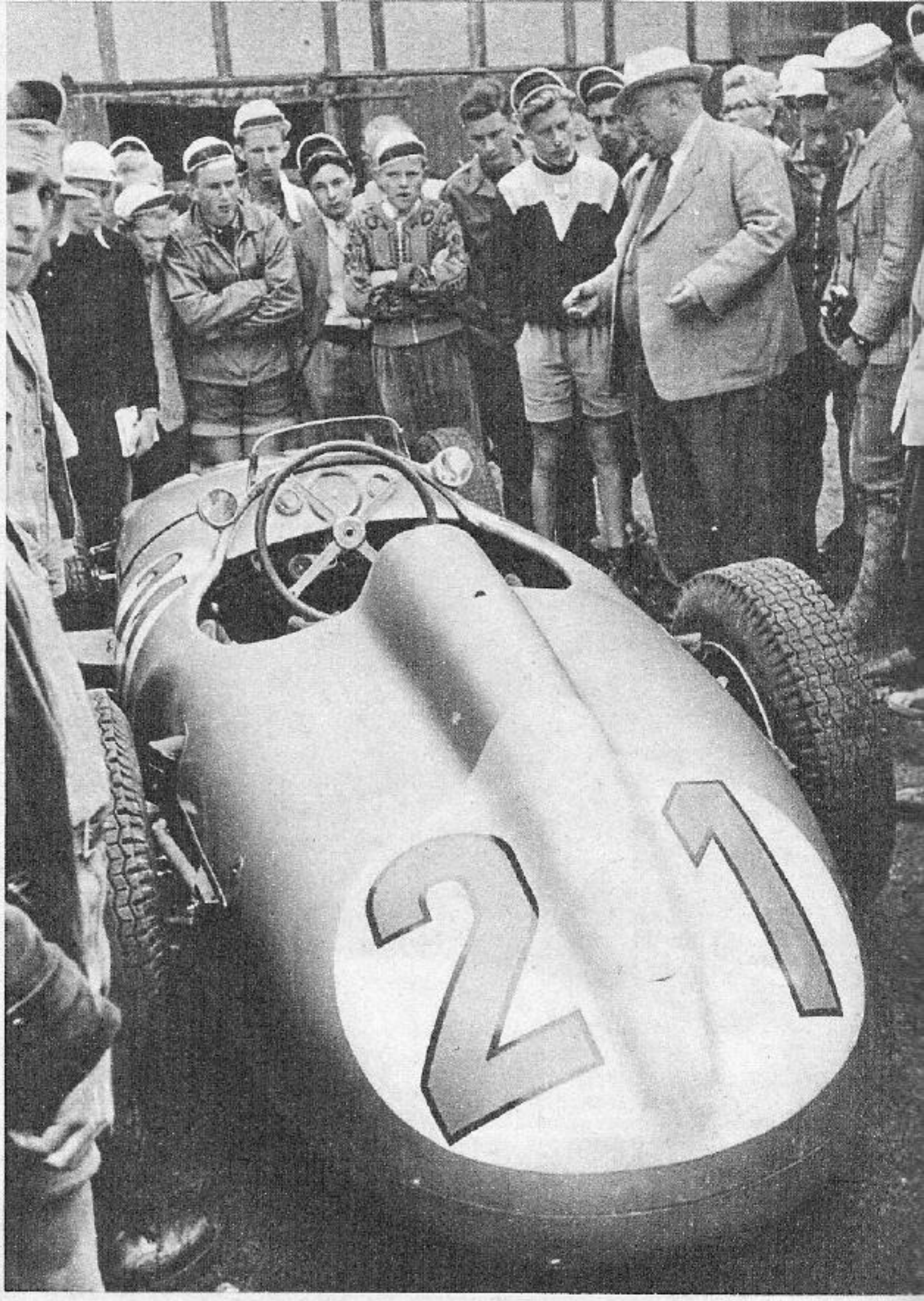
Llegaron triunfando, se fueron triunfando, por lo que la decisión de no correr más sorprendió sobremanera al mundillo automovilístico sumiéndolo en un mar de interrogantes, ¿no tenía MB el "mundo" en sus manos?, ¿finanzas?, ¿premeditación?, miles son las presunciones, ¿cuál es la acertada?

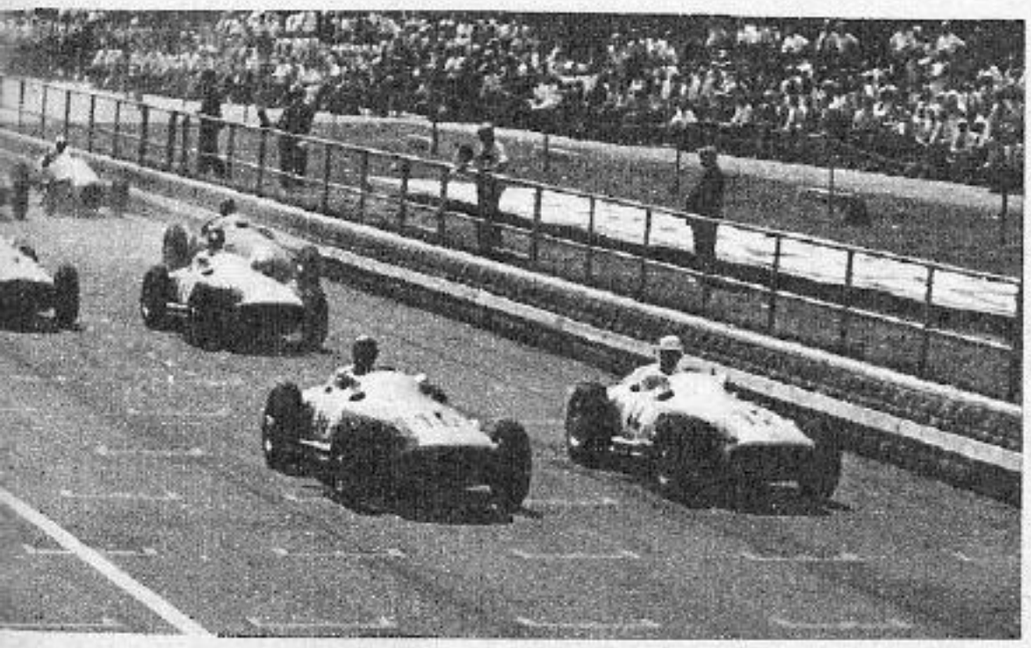
Lo único que podemos aseverar es el hecho, sobre 14 competencias, 11 triunfos con 14 records de vuelta, 2 campeonatos en dos años, ¿qué más se podría pedir?



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







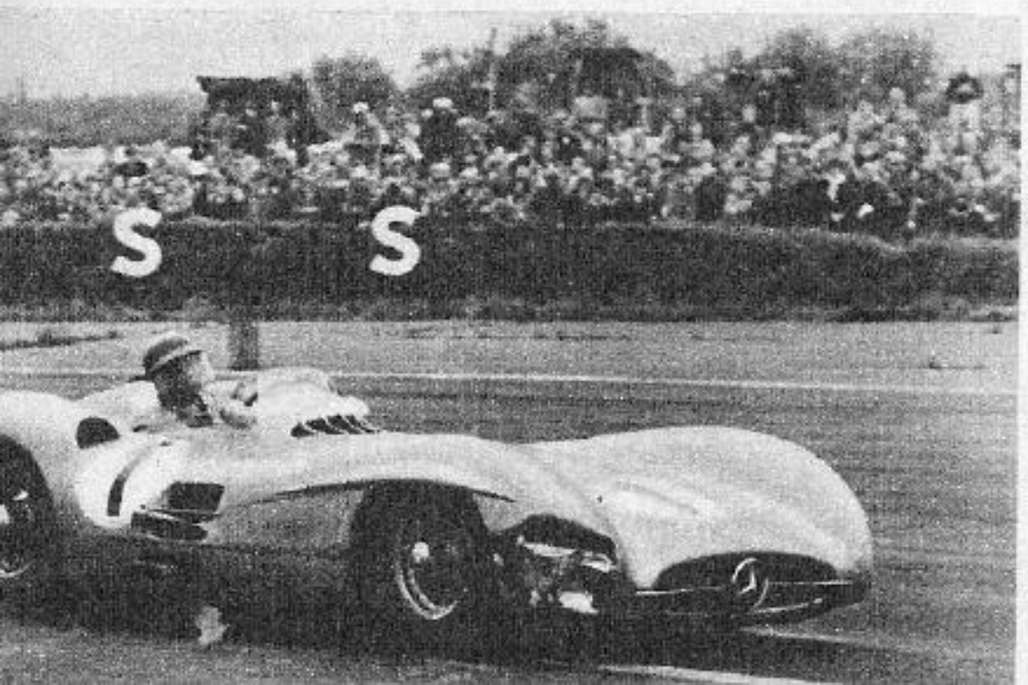
Arriba izquierda: Zandvoort, Holanda, 1955. Fangio y Moss (primero y segundo) dominando ampliamente al resto.

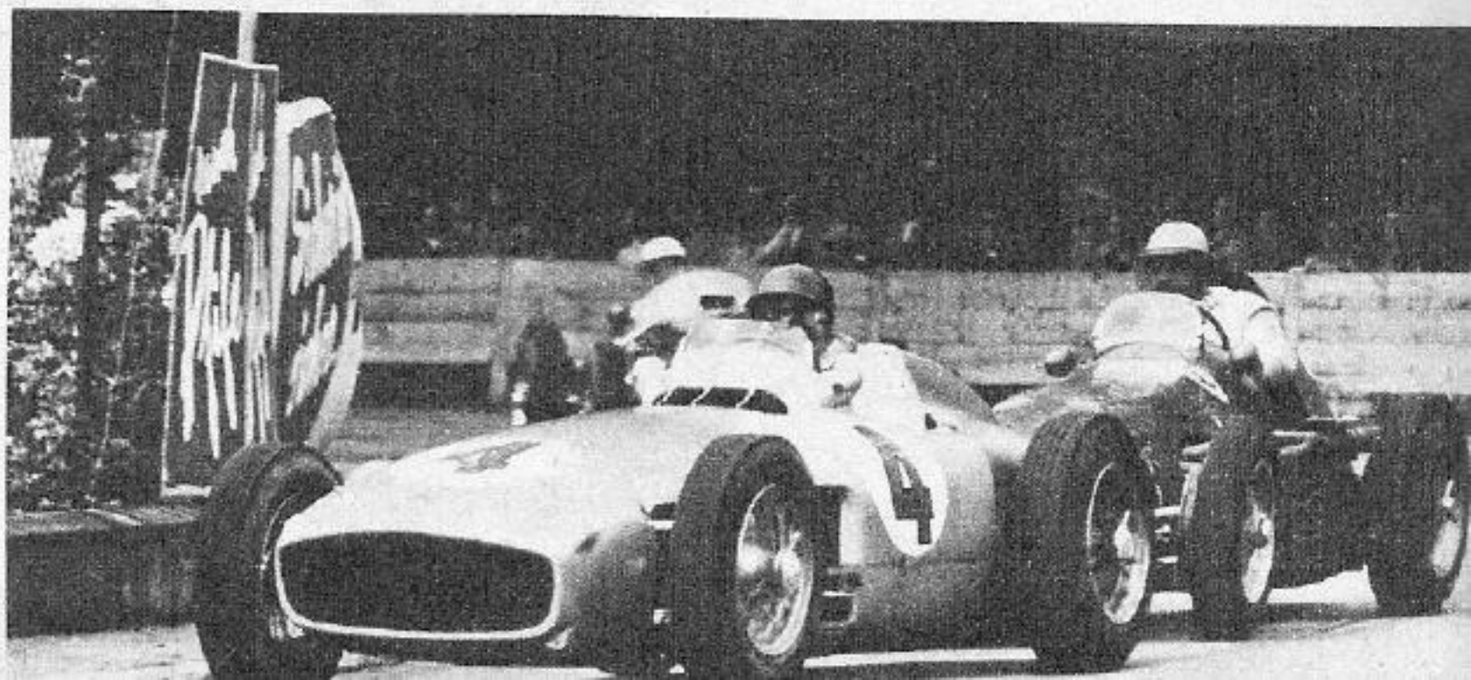
Alfred Neubauer, el director deportivo de Mercedes Benz, rodeado de curiosos frente al monstruo sagrado.

Fangio y Moss siempre al frente. El dominio de la marca fue abrumador.

Abajo izquierda: Una imagen histórica. Juan Manuel Fangio chocando un tacho en Silverstone con el Mercedes carenado.

Fangio adelante con el Mercedes y Froilán González a la cola con su Ferrari. Semejante duelo sucedía en 1954 en el Gran Premio de Berna, Suiza.





NEW YORK: AUTOS EN S



1



5

1 Un autito bárbaro es el Datsun 240-Z. Líneas muy agradables que se complementan con un motor de seis cilindros de 2.400 cm³ y todo el conjunto a un precio internacional muy razonable. Una pegada.

2 Un trabajo experimental sobre Chevrolet Corvette. Posible respuesta de GM hacia el creciente clamor por autos sport con motor central.

3 Clásica imagen de un salón norteamericano. Un coche fuera de serie acompañado por rutilantes señoritas. El coche en cuestión es un Mustang modificado y bautizado Milano.

4 Citroën Mehari. Con la mecánica de los 2 CV y una carrocería de plástico integral se produce este simpático aparatito. Linda la francesita asimismo.

5 Ford Berline, un "dream-car" basado sobre el modelo Ford LTD 1970. El diseño es bastante claro aunque esas puntas no le hacen ningún favor por cierto.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

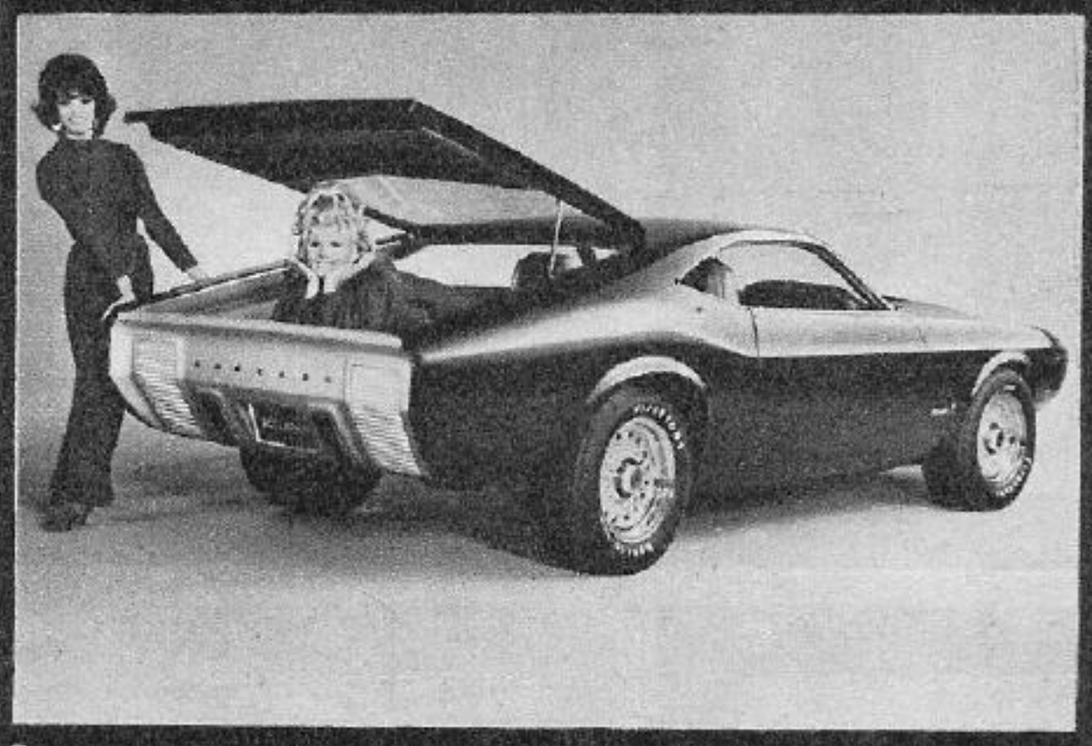
ALON

En el Coliseum de la ciudad de Nueva York se cumplió la edición número 14 de una exhibición ya tradicional en el mundo automovilistico. Entre las 600 unidades presentadas hubo de todo, desde el modelo más deportivo hasta suntosos sedanes

Textos y fotos: JUAN ALBERTO ABRAHAM



2



3



4

Sacar dos dólares y medio del bolsillo y —calzado confortablemente— entrar a "patear" a lo largo y ancho de cuatro pisos atestados de autos y público fueron los atributos básicos para apreciar el ya tradicional "International Automobile Show" de Nueva York. Este año sumaron 600 los modelos para mirar y admirar, algunos ya conocidos y otros debutantes en Norteamérica, delineando una divisoria ya clásica en las exposiciones de esta parte del globo: la invasión estilística europea contra la exuberancia del standard local.

Quienes se llevaron los laureles de la apreciación pública entre los importados fueron sin duda el conocido Mercedes C-111 (que por primera vez asomaba la nariz por América), el espectacular Citroën-Maserati y el flamante Datsun 240-Z. Conocidas ya por los lectores de CORSA las características de los dos primeros por los adelantos de nuestros corresponsales europeos, queda por presentar al nuevo producto japonés que, cual bien armado samurai, intenta cortar muchas cabezas en el mercado sport yanqui.

El Datsun 204-Z es un sport fastback, de dos pasajeros, con una línea de diseño definitivamente atractiva. Está propulsado por un seis cilindros con árbol de levas a la cabeza y 2.400 cm³ de cilindrada, que cantan 150 HP y permiten ir de pic nic a la confortable velocidad de 200 kilómetros por hora (si uno pisa a fondo y se agarra fuerte). Suspensión independiente en las cuatro ruedas, dirección por piñón y cremallera, frenos de disco, caja de cuatro totalmente sincronizada, tamaño manuable (4 metros de largo total) y un peso que orilla los 1.000 kilos son características del aparato nipón.

Por su parte, los ingleses aparecieron con el diminuto Zanda como visión de futuro. Mezclado entre el multicolor despliegue de Austins, MG y Jaguars, el Zanda lució lo que se dice es el resultado de la inspiración de una computadora electrónica a la que se le proveyeron los datos necesarios para elaborar el auto sport ideal. El experimental aparato tiene capacidad para dos personas, motor al medio —tal como manda la moda— y perfil en cuña. Sus cristales son del tipo denominado "one-way vision", es decir, que se ve solamente desde un lado (desde el interior, por supuesto). Desde afuera los vidrios parecen de color negro. La chica que lo presentaba era también de muy bien proporcionada carrocería, pero según nos confesó no era producto de ninguna computadora.

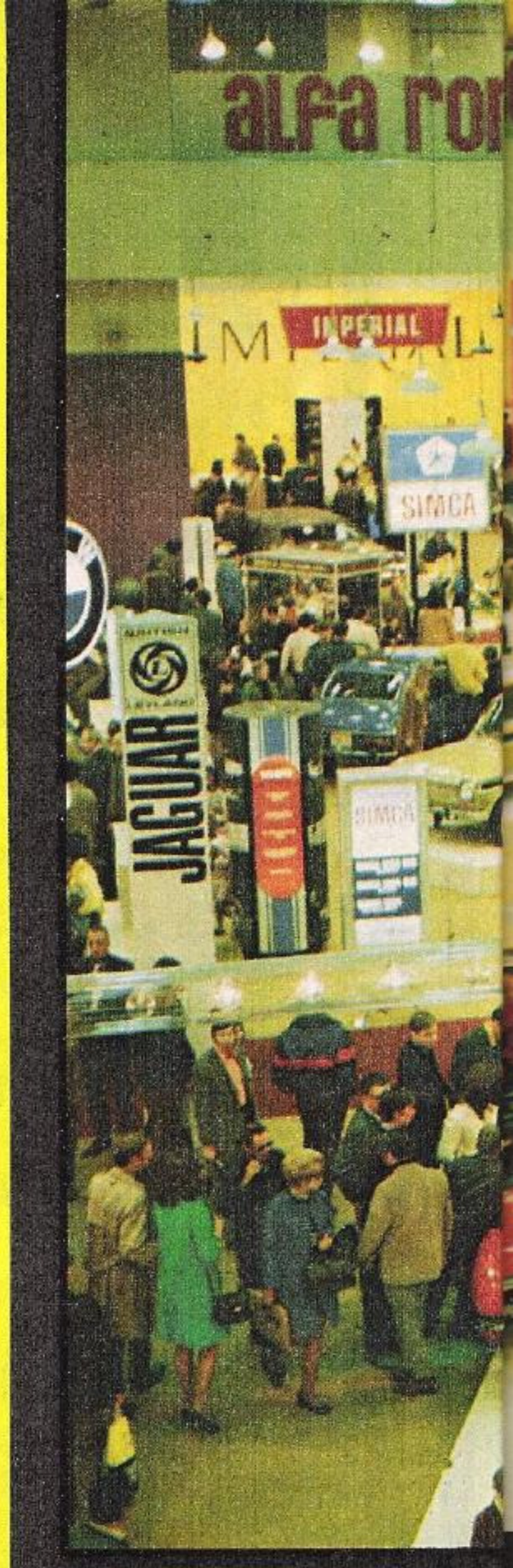
En el terreno experimental los norteamericanos también mostraron algo. El Corvette prototipo, un "mid-engine" que puede ser equipado con cualquiera de los V-8 de gran desplazamiento que fabrica Chevrolet; no es, por ahora, más que un auto para exposición, pero no sería extraño que fuera la fuente de inspiración de una futura respuesta de la General Motors hacia la creciente tendencia a diseñar cualquier auto sport de avanzada con el motor en el medio (De Tomaso-Ford, AMX-3, etcetera). Ford optó por un "show-car" denominado Mustang Milano, de agresivo estilo y toques sofisticados. Por ejemplo, sus luces traseras destellan en tres colores diferentes (verde, ámbar o rojo) según el auto esté acelerando, cambiando de mano o parando.

Monteverdi, la exclusiva fábrica suiza, mostró una de las escasas 20 unidades que pondrá en venta este año. Identificado como 375-S

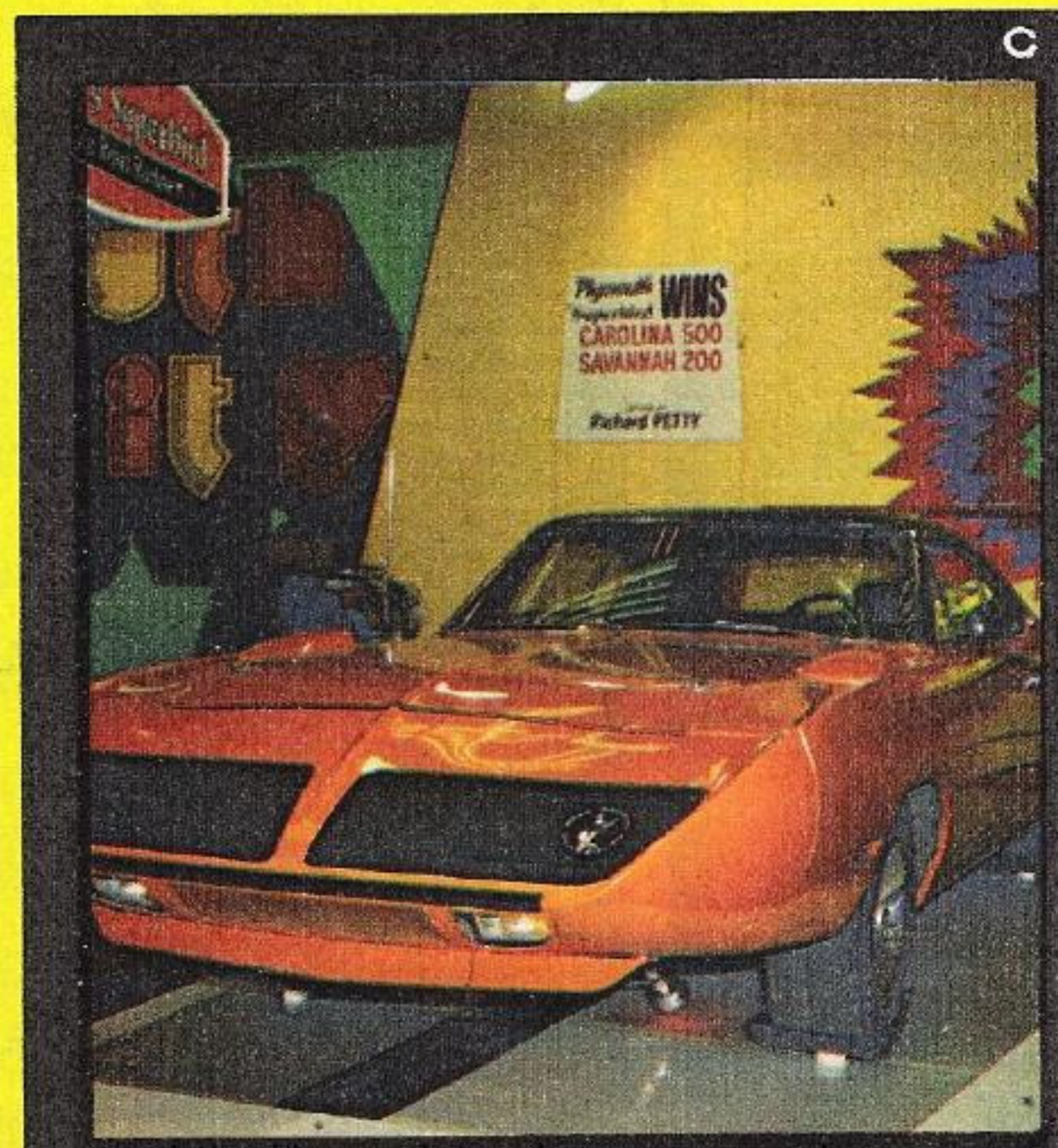
→



A



A
El Zanda, un coche inglés diseñado íntegramente por computadora. La señorita, no.



C

Plymouth Superbird. Un coche para el mercado deportivo norteamericano equipado con la trompa y el alerón trasero que este modelo usa en las carreras de "stock cars".



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

el último trabajo de Peter Monteverdi tiene carrocería de inspiración propia y construcción Fissore. El motor es un Chrysler de 7.200 centímetros cúbicos (375 HP a 4.600 rpm), la caja de cambios es automática y su velocidad máxima 250 kilómetros por hora. El precio es lo de menos: 21.800 dólares.

Con características mucho más modestas pero ganando bastante atracción en su categoría y precio (3.885 dólares), el brasileño Puma hizo un debut bastante auspicioso. Muchos "yonis" se enteraron entonces que allá por el lejano sur se fabrican automóviles.

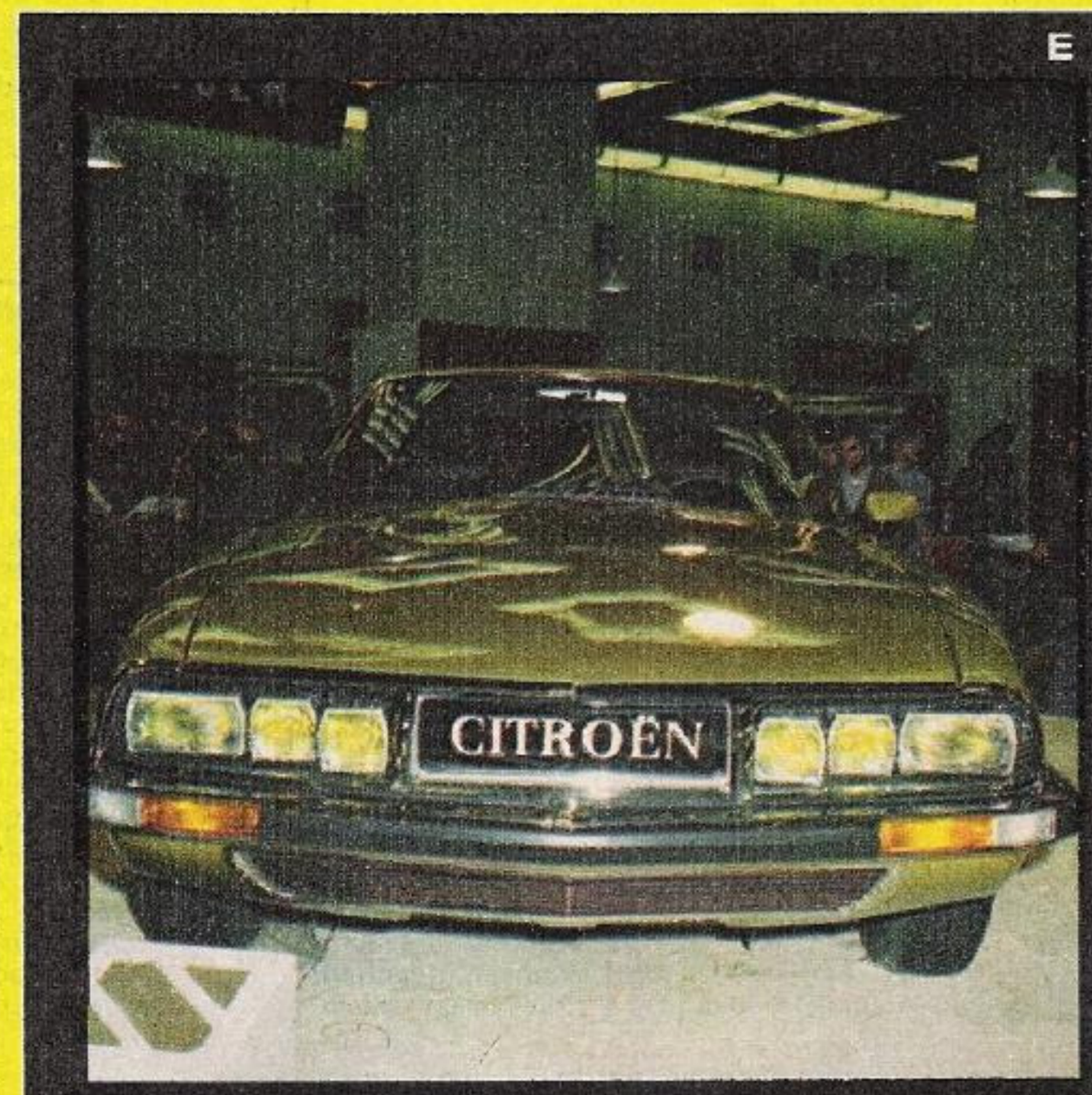
El De Tomaso-Pantera no fue el único pura sangre que optó por motor Ford. Otro "mid-engine" que llamó la atención fue el denominado Can-Am 2, que no sólo usa un Ford 351 V-8 sino que está construido sobre un chasis de esa marca modificado y vestido por una elegante carrocería plástica diseñada por Dann Deaver para la Bolide Motor Car Corporation. Esta compañía también sobresalió por la introducción de su XJ002, un ultramodificado derivado del famoso Jeep con trasmisión turbo-hydramatic montado sobre impresionantes gomas Terra Flotation capaces de hacerlo pasar por el más inhóspito terreno. Claro que, con menos pretensiones y más simplicidad, el diminuto Citroën Mehari conquistó el favor de buena parte del sector juvenil.

Además de la abrumadora colección de entrecasa, Detroit exhibió algunos de sus monstruos especiales. Allí estuvieron el Córdoba de Oro (Chrysler), Berline (Ford), Continental Limousine, etcétera, que con todo su resplandeciente despliegue de chapa y pintura colaboraron al ensueño de los que adoran la suntuosidad por metros. Para otros la graciosa simplicidad del Bertone Runabout tenía mucho más mérito. Pero eso era cuestión de gustos: en tal sentido allí hubo de todo, desde el servicial Volkswagen al más opulento Rolls-Royce, pasando por la exquisitez de una Ferrari o la muy tuerca imagen de un Plymouth Superbird.



D

Un Lincoln Continental Limousine sirve realmente para andar en auto "en gran manera". Pero ¿hace falta tanto?



E

El Citroën Maserati se constituyó de inmediato en una novedad mundial. En todos los salones atrajo el interés general y en Nueva York no fue menos.

UN CAMPEONATO VA

FEDERACION MOTONAUTICA ARGENTINA

Buenos Aires, 20 de enero de 1970

Al señor
Don SANTIAGO GASTON BRETON
Junín 1925
CAPITAL FEDERAL

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de hacerle llegar estas líneas para expresarle que, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento Deportivo Motonáutico y de conformidad con el puntaje obtenido, ha sido proclamado - Campeón Argentino de la Clase D.T., en la temporada 1968/1969 del Campeonato Argentino de Timoneles.

Al comunicarle lo que antecede, la Federación Motonáutica Argentina lo felicita muy cordialmente por haberse hecho acreedor a tan calificada distinción, que es premio merecido por sus esfuerzos y dedicación en pro del deporte motonáutico.

Formulo votos para que triunfos igualmente significativos sigan marcando su trayectoria deportiva y hago propicia la oportunidad para reiterarle mi particular consideración y estima.

ADOLFO R. BENETTI
SECRETARIO

JUAN CARLOS QUEVEDO
PRESIDENTE

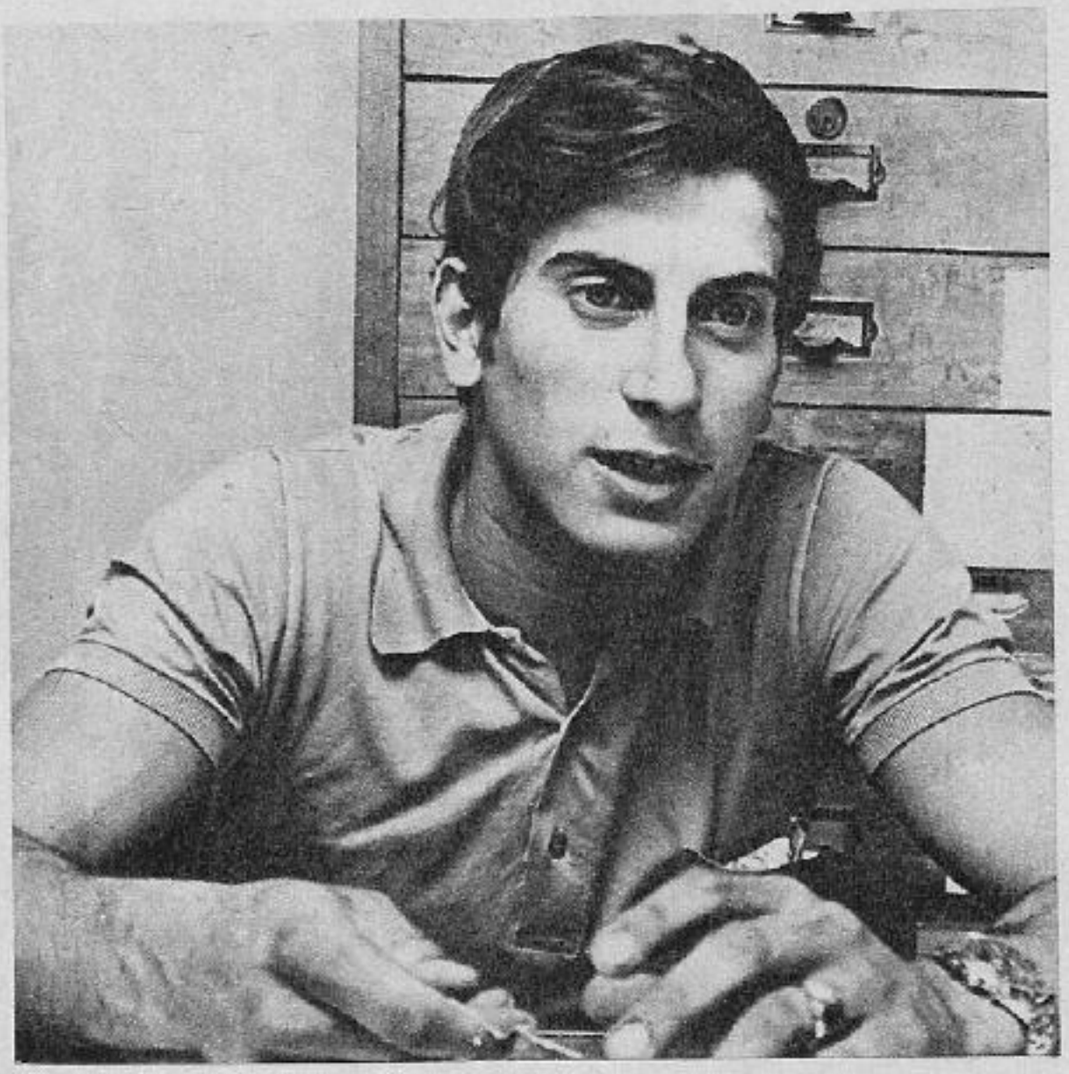
El presidente de la Federación Motonáutica Argentina, señor Juan Carlos Quevedo, ha recibido —fechada el 19 de abril ppdo.— una nota de los señores Ernesto y Daniel Canestrari, en la cual comunican a la institución haber desistido de la demanda judicial, sobre nulidad de sanciones, que habían entablado ante el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Civil Nº 23 de la Capital, a cargo del doctor Mariano Grandoli, Secretaría Nº 45, del doctor Julio César Benedetti.

Los citados aficionados expresan en su presentación que entendieron, equivocadamente, que había sido denegado el recurso de reconsideración interpuesto por Daniel Canestrari contra la resolución del 23 de diciembre de 1969, en la que se le aplicaban sanciones. En efecto, dicho recurso no había sido tratado todavía por la Federación Motonáutica Argentina en razón de su receso durante los meses de enero y febrero.

Agregan los señores Canestrari que desconocían los alcances del artículo 16 del Reglamento de la Unión Internacional de Motonáutica, en virtud del cual debían someter su caso, en última instancia, a la autoridad nacional o a la U.I.M. y no a la Justicia.

A continuación los señores Canestrari solicitan en su nota al presidente de la Federación que se levante la suspensión impuesta al timonel Daniel Canestrari y que se dé trámite al recurso de reconsideración oportunamente deducido por dicho aficionado.

NOTA: Copia de un comunicado de prensa remitido por la Federación Motonáutica Argentina con pedido de publicación.



Daniel Canestrari, 20 años, piloto de la Toco Fondo, piedra del escándalo en este triángulo que no es precisamente amoroso: Canestrari-Breton-F.M.A. "Desde ahora nada más que fórmula 4 y alguna que otra carrera de lanchas para despuntar el vicio."

"La Comisión Técnica del Club Motonáutico Argentino verificó mi denuncia en el motor. Además, todos en el ambiente saben lo que puede andar cada motor y que no es posible andar más rápido con un 40 ó 45 HP que con 55 HP, ¿verdad?"

Carta de la Federación Motonáutica Argentina a Santiago Gastón Breton en la que se lo declara campeón argentino. ¿Pueden quitárselo?

Cuando en marzo pasado se entregaron los premios correspondientes a los campeonatos argentino y metropolitano, no fueron otorgados los de la categoría DT. Por puntaje acumulado, el piloto Daniel Canestrari había obtenido ventaja sobre Santiago Gastón Breton, pero su posterior descalificación le había hecho perder los puntos. Canestrari había pedido que se reconsiderara la sanción aplicada y luego había recurrido a la justicia, la que impidió la entrega de premios. Se retira luego la demanda judicial, el asunto queda íntegramente en manos de la Federación y todavía no se ha resuelto nada. Entrevistamos a los interesados, los que nos contaron "su" verdad. Además, hemos recibido una comunicación de la F.M.A. que publicamos y según la cual hay que esperar todavía.

HABLA DANIEL CANESTRARI

"Parecería ser que exclusivamente sobre mí se hubieran centrado las sospechas de todos de que hago trampas. Y no es de hora. Se duda de mi motor, se duda de mi casco. Por eso, y antes que nada, me complazco en anunciar que de ahora en adelante voy a dedicarme al automovilismo. No voy a abandonar definitivamente la práctica del deporte motonáutico, pero lo voy a hacer en forma esporádica, eligiendo las carreras y sin aspirar a ningún campeonato. Así que pronto he de debutar en fórmula 4 con un Crespi-Renault. Con relación a mi posición frente a la Federación Motonáutica Argentina, es muy simple. Fui denunciado por Santiago Gastón Breton con relación al motor Car-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CANTE

Desde noviembre del año pasado está sobre el tapete la cuestión de la lancha "Toco Fondo". La opinión de Canestrari y su decisión de abandonar la motonáutica. La opinión de Breton y sus dudas sobre un motor



niti de mi prototipo. Al respecto es interesante destacar que hay aquí por lo menos diez motores que son exactamente iguales al de la Toco Fondo. Y todos han venido así de fábrica. Con respecto a la publicidad del asunto, es diferente. De entrada no más esa denuncia no tendría que haber valido, porque fue hecha por un corredor que, según el artículo 25 del reglamento de la F.M.A., no podía denunciarme nada. (Nota: el artículo 25 del reglamento de la F.M.A. dice que un competidor no puede protestar sino por hechos relativos a las regatas en las cuales tome parte, y por eso Canestrari sostiene que no debió darse curso a la denuncia de Enrique Jornet Rojo.) Sin embargo, se aceptó. Claro que a mí no me permitieron denunciarlo al mismo que me denunció a mí porque dijeron que yo era de otra categoría. En eso fueron cuidadosos. pero no, por ejemplo, en la balanza que se usó en el acuódromo, que pesaba muchos kilos de más.

La sanción que se me aplicó por el exceso de publicidad de mi lancha se hizo efectiva apenas 9 meses después de haber sido reglamentada el uso de la misma. ¿Por qué no ocurrió lo mismo con el carnet de conductor, que hace 30 años que es obligatorio y cuya trasgresión se ve a diario? Y eso como si mi lancha hubiera sido la única en excederse en el texto comercial. En el mismo caso estaban Oscar Guembe, el mismo Enrique Jornet Rojo, Mathesius, etc. Y algunos de ellos con inscripciones comerciales que no tienen nada que ver con la motonáutica, como establece la F.M.A.

Bueno, presenté una nota al Club Motonáutico Argentino, el que me suspendió por 180 días y giró los antecedentes a la Federación. Esta me quita todos los puntos obtenidos durante el año; mucho, ¿no? En realidad, el exceso de publicidad solamente existió en las dos carreras últimas del campeonato metropolitano y creo que correspondería que me quitaran solamente el puntaje correspondiente a esas dos reuniones. Con eso pierdo el título de campeón metropolitano pero obtengo el argentino.

"Pero sigamos con la historia. Como con mi pedido de reconsideración de las sanciones aplicadas no pasaba nada, recurrí a la justicia, la que dictó la orden de "no innovar", con lo que no se entregaron los campeonatos en cuestión. Luego la F.M.A. me prohibió correr en la carrera del Club San Fernando por esa causa. No conocía yo la reglamentación de la Unión Internacional de Motonáutica y por eso había recurrido a la justicia. Enterado, retiré mi recurso y fui informado por la F.M.A. que se estaba estudiando mi caso. Con respecto al motor, sé que ha habido consultas a la Carniti y a la U.I.M. y estoy seguro de que me van a dar la razón. En resumen, espero el resultado. Pero eso sí, y póngalo bien grande: a correr en fórmula 4, a aprender bien y luego a cosas mejores."

HABLA SANTIAGO

GASTON BRETON

"El 20 de enero la Federación me comunicó que había sido proclamado campeón argentino de la clase DT. Unos días antes de la entrega de trofeos, fijada para el 19 de marzo, fui avisado que la decisión de "no innovar" de un juez impedía que se me entregara el mio. La causa era que el piloto Canestrari había impugnado delante de la justicia una sanción deportiva de la F.M.A., lo que según el reglamento de la U.I.M. lo inhabilita a perpetuidad en todo el mundo. No quiero opinar sobre la sanción que aplicó la F.M.A.; me limito a esperar con tranquilidad y confianza las decisiones de la misma. La única reclamación que yo he presentado era de orden técnico; aún no fue resuelta, aunque creo que el resultado no puede dudarse, ya que el motor no tenía chapa de identificación y el mismo piloto reconoció que estaba constituido de partes de motores diferentes. Con mis 59 años y 100 kilos de peso no tengo pretensión, participo en todas las carreras, con o sin chance, a menudo acompañado por mi mujer. Considero normal que me ganen pilotos jóvenes y capaces, pero que lo hagan en buena ley. Defiendo la clase Turismo porque la creo base del desarrollo de nuestra motonáutica. Creo que la deserción actual de los pilotos es más por falta de confianza que de medios económicos. Por ello creo que hay que adoptar urgentemente los reglamentos internacionales de la U.I.M., que desde el 1º de enero de este año son de facilísima aplicación y control. Pero me voy del tema. De la publicidad de la lancha de Canestrari no deseo hablar porque es una denuncia que no me concierne ni tengo nada que ver con ella. Pero el motor... El 29 de marzo, en la largada del Club San Fernando, la Toco Fondo despidió a piloto y acompañante y tanque de nafta. Auxiliada la tripulación, continuó la carrera. Me alcanzó exactamente a la mitad de la cuarta vuelta y los tiempos finales fueron: él 37m 12s, y yo 37m 59s. Es decir que en media vuelta me sacó 47 segundos, es decir que si no vuelca me hubiera sacado 94 segundos por vuelta, es decir, 6m 16s en el total. ¿Pero qué motor es ése? Si a los 37m 12s que empleó le sacamos lo que presumimos perdió en la largada, da un tiempo que produce escalofríos. Piénsese que la ET se ganó ese día en 31m 47s, que Canestrari empleó 37m 12s con vuelco y todo y que cada uno saque sus conclusiones.

Hace 45 años que practico motonáutica y creo que nadie puede dudar de mi cariño por este deporte. Creo que parte de la culpa la llevan los organizadores, que procupados por el espectáculo permiten trasgresiones de los reglamentos. Pero sigo con mi denuncia. El informe de la comisión técnica del C.M.A. dice que la lancha DT 25 no tenía corona de arranque y que había huellas que se había sacado la misma. Según el piloto y dueños de la lancha, esta ausencia se debía a un cambio de volante del motor de la misma por un mecánico. La posterior consulta a Carniti la estimo inútil, porque era evidente que el motor en cuestión había tenido corona y ya no la tenía. Además, carecía de chapa de identificación, por lo que no se pudo comprobar precisamente el modelo; por otra parte, los señores Canestrari son los representantes de Carniti en la Argentina... Apoyo fervientemente la motonáutica de Turismo, utilizo mi lancha para correr y para pasear porque creo que ése es el espíritu de la clase. Vuelvo a repetir que espero confiado las decisiones de la Federación Motonáutica Argentina. Y no sólo las espero yo sino todo el ambiente motonáutico."

PENSANDO EN EL FUTURO

No nos interesa particularmente qué es lo que pueda pasar con las denuncias formuladas; nos interesa mucho más pensar cómo se va a proceder en el futuro en situaciones semejantes. No solamente desde el punto de vista de los pilotos sino de las autoridades intervinientes. Por parte de los corredores parece razonable suponer que deben aceptar las decisiones de la Federación Motonáutica Argentina como inapelables, siempre, claro está, en el aspecto deportivo. (Pensemos que por algo la U.I.M. así lo establece; resulta evidente que ha debido haber situaciones semejantes en otras partes.) Que todo piloto tiene derecho para presentar pedidos de reconsideración es innegable. Pero (y aquí la responsabilidad es de la F.M.A.) debe existir un límite de tiempo para la presentación de ese pedido y durante ese período la F.M.A. no debe tomar decisiones que puedan quedar afectadas por la eventual aceptación del pedido de reconsideración. Apliquemos esto al caso Breton-Canestrari-Federación. Canestrari fue sancionado y en base a esa sanción quedaba campeón argentino Breton. La F.M.A., al fijar un plazo para presentación de pedidos de reconsideración, no debería proclamar campeón hasta expirar el plazo en cuestión. Si no hay pedido, se proclama; si hay pedido, se suspende la proclamación hasta estudiar el pedido. Siempre hemos sostenido no ya la obligación moral sino la necesidad imperiosa de acatar a la F.M.A. como autoridad máxima en el orden nacional. Que la misma vaya nutriéndose, si no los tiene, de los elementos reglamentarios legales que le permitan evitar en el futuro la repetición de situaciones tan engorrosas como la que subsiste en este caso.

EL NUEVO LOTUS F.1

En Snettertor fue presentado el nuevo Lotus de F-1 denominado "72". Aquí lo presentamos con sus detalles técnicos más importantes. Seguramente una nueva obra eficaz de Colin Chapman. Esperemos resultados

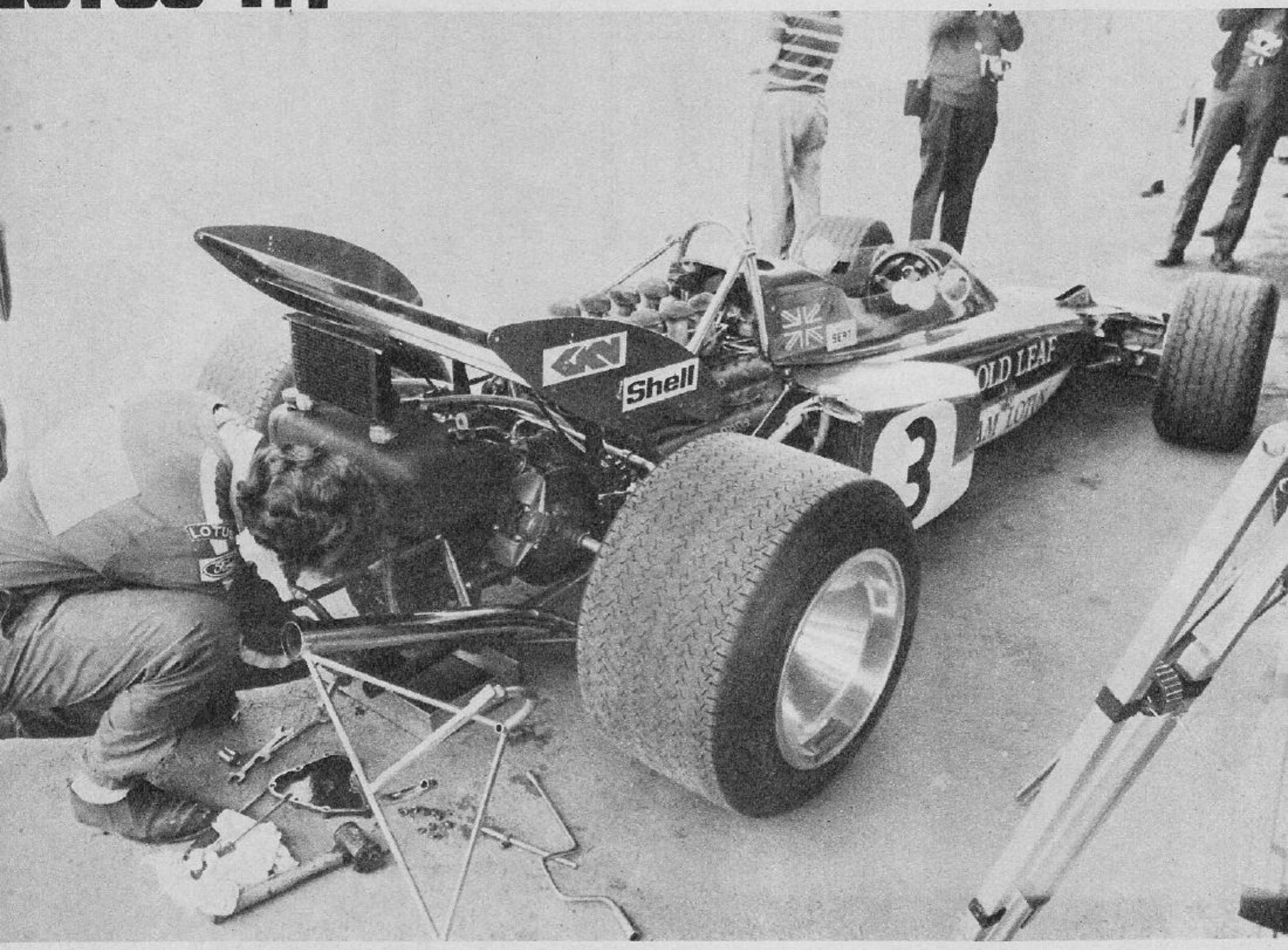
Como sucede generalmente con los genios o con los capaces, Colin Chapman es criticado, vapuleado, pero también envidiado y cada vez que presenta un nuevo auto, invariablemente se está en presencia de una revolución y un despliegue de calidad técnica y constructiva.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


Firestone
LOTUS
FORD

LOTUS F.1



Con el Lotus 72 sucedió exactamente igual que con sus antecesores. El nuevo F-1 de la Lotus Cars, aunque un poco tarde, llegó y acabó con todas las farsas en materia de chasis, perfiles, tomas, alerones y terminación. Verlo es gustarlo y con el simple hecho de observar los remaches de la carrocería limados y pulidos hasta formar un solo plano con la línea estilizada de la misma, se aprecia la calidad imperante.

El coche fue presentado en el circuito de Snetterton, en Norwich, muy cerquita de la fábrica Lotus y allí estuvo presente toda la prensa europea junto a los pilotos Jochen Rindt (oficial del Gold Leaf-Lotus Team) y Graham Hill que corre para el equipo particular del honorable Rob Walker. Tres autos fueron construidos y entregados en mano al austríaco Jochen, a Bigote Hill y el otro a John Miles. Dos de ellos debían debutar en el Gran Premio de España pero finalmente sólo el auto oficial pudo hacerlo ya que el de Rob Walker tuvo problemas aduaneros en la entrada a España y Hill se conformó con el Lotus 49 algo avejentado. Por su parte el de Jochen no demostró mucho ya que mientras aguantó estuvo debatiéndose entre los puestos quinto y séptimo sin mayores aspiraciones hasta que finalmente abandonó.

Pero hablemos un poco del auto en sí. El chasis es un monocasco construido en aluminio y magnesio con una estructura tubular integrada en la parte delantera donde se encuentran los anclajes de la suspensión delantera. La carrocería es de fibra de vidrio y carbono en tanto la suspensión anterior es del tipo de paralelogramo deformable con amortiguador, barra de torsión, palieres y frenos internos. Los triángulos superiores e inferiores son de base ancha y es por era razón que se ha prescindido de los tensores. Los portamazas son de aleación de magnesio. La suspensión trasera es de triángulos superior e inferior opuestos. Tampoco requiere tensores y los portamazas son también de aleación de magnesio.

Los frenos son de disco en las cuatro ruedas, ubicadas dentro del chasis (los denominados frenos internos), construidos en aleación liviana con pinzas Girling. La dirección es a cremallera y la multiplicación logra que de tope izquierdo a derecho o viceversa el volante exactamente dé una sola vuelta completa.

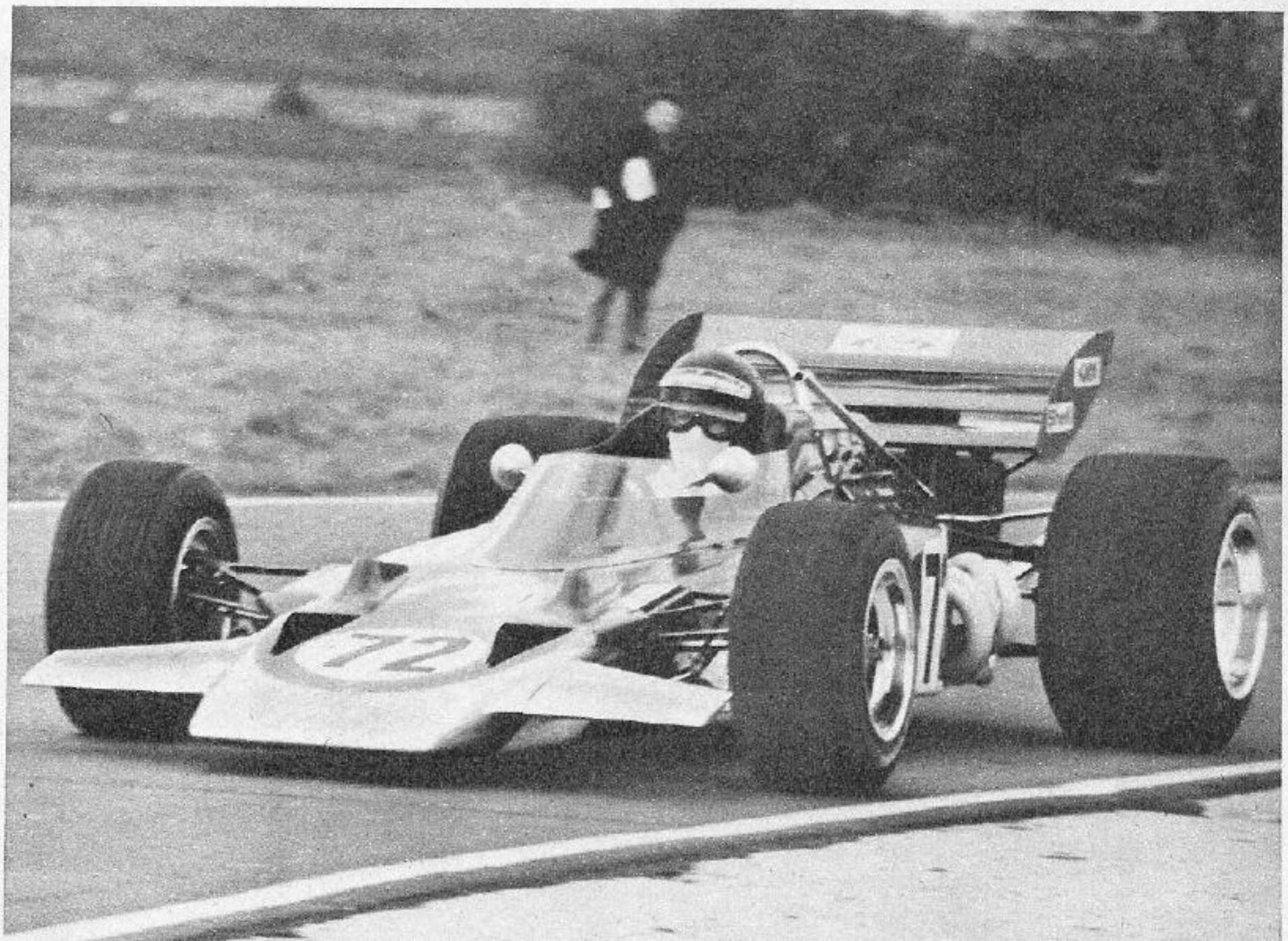
Los tanques de combustible suman una capacidad de 202,5 litros y están ubicados dos a los costados del piloto (uno a cada lado) y otro detrás del asiento. El sistema de lubricación dispone de un radiador Coventry y un depósito de aceite que hace que el total de su capacidad llegue a los 16 litros. La refrigeración corre por cuenta de los dos radiadores que posee a los costados del auto detrás de ambas tomas de aire. La caja de velocidades es Hewland DG 300 y el embrague Borg y Beck especial.

Las ruedas delanteras son de 13" de diámetro y 10" de ancho en tanto las traseras de 15" x 15", marca Lotus. La distancia entre ejes es de 2,50 metros, el ancho de 1,85, largo 4,12, trocha delantera y trasera 1,42 y despejo del piso 8,75 cm.

Creemos que está de más decir que el motor es un Ford-Cosworth V-8, pero por las dudas lanzamos nuestra inquietud. Habrá que esperar los resultados del nuevo aparato de don Colin que seguramente serán positivos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Arriba, izquierda: El niño mimado de Colin en los boxes de Jarama durante el GP de España. Durante la carrera Rindt no pudo pelear la punta.



Arriba: Colin Chapman contesta a los periodistas europeos distintas preguntas acerca del "72". Fue durante la conferencia de prensa el día de su presentación.

Jochen Rindt prueba en Snetterton cerca de la fábrica Lotus el nuevo modelo "72" Se mostró satisfecho aunque aún queda mucho por hacer. Se puede observar el alerón escalonado con distintos perfiles.



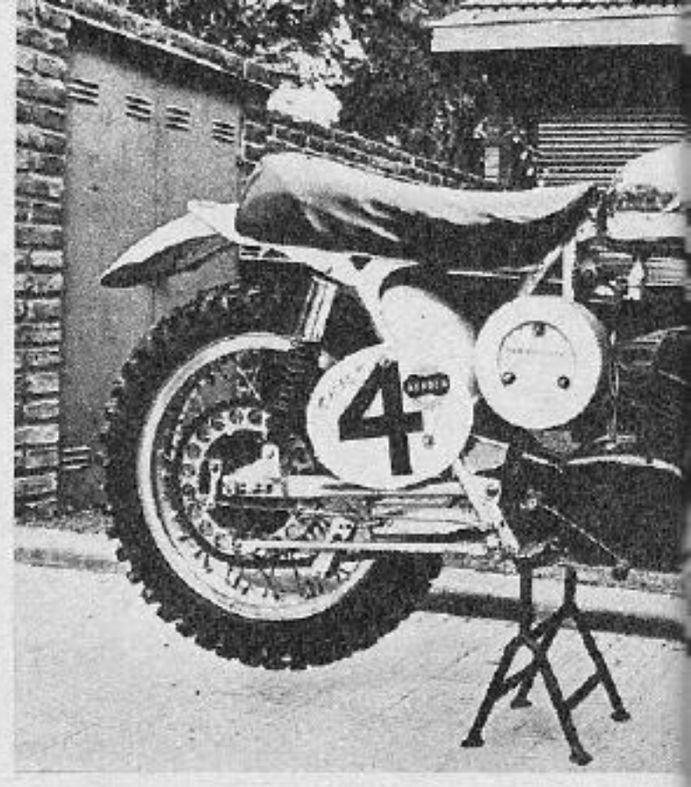
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TORNADO SP

Eduardo Copello

MOTOCROSS

PARA CRUZAR LA CORDILLERA



En una reciente temporada de motocross realizada en Bariloche y Villa La Angostura, y que adquiriera carácter internacional por la concurrencia de una fuerte delegación chilena, tuvimos oportunidad de observar detenidamente a un grupo de motos de cross europeas, que se encuentran entre lo mejorcito de la producción mundial para la categoría entre las máquinas clasificadas como "carrera-cliente".

Estas máquinas que con su sola

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El motocross tiene un real desarrollo en Chile. Para demostrarlo, nada mejor que presentar las máquinas con que cuentan los hermanos trasandinos. Marcas que están en la cúspide mundial

por CARLOS NEIRA — Fotos: MARIOLINO CASTELLAZZO

presencia "nos llenaron los ojos" ávidos de fierros finos pertenecen a la Rama Motociclismo de la Universidad de Chile, y fueron introducidas en el país trasandino merced a las facilidades que acuerda en Chile la Ley del Deporte (exención impositiva cuando la moto de carrera es adquirida por un piloto de reconocida actuación y si es posible con un nutrido curriculum, para no dar lugar a suspicacias ni "negocitos"). En Bariloche nos pudimos solazar con: una Husqvarna "Husky 250" que en manos del múltiple campeón chileno Erhard Kausel fue la de mejor rendimiento; una Montesa "Cappra 250" conducida por Alberto Holland; una flamante CZ "Model 980" piloteada por Klaus Rudloff y una Bultaco "Pur Sang" que la delegación chilena cedió en préstamo al local Claudio Pesce.

La característica saliente y común a todas estas motos son sus robustos motores de dos tiempos monocilíndricos y refrigerados por aire, con una gran fuerza de "abajo", necesaria para salir airosamente de las más empinadas trepadas de los circuitos de cross.

Los guardabarros delanteros siempre se encuentran separados notablemente de los neumáticos, lo que indica bien a las claras sobre el largo recorrido de la horquilla telescópica. En casi todos los casos la marca de este elemento es Ceriani, industrial-artesano proveedor de las grandes casas europeas.

Los cuadros son similares en las cuatro máquinas presentadas: simple cuna, tubulares soldados y con suspensión trasera por horquilla oscilante. El rodado delantero es de mayor diámetro que el trasero, pero de menor sección a los efectos que la rueda trasera —en terrenos donde hay tierra suelta— no se "encaje" en la huella abier-

CARACTERISTICAS TECNICAS

	MONTESA	HUSQVARNA	BULTACO	C. Z.
Marca	MONTESA	HUSQVARNA	BULTACO	C. Z.
Modelo	Cappra 250 GP	Husky Cross	Pur Sang	980
Tipo de motor .	2T - monocil.	2T - monocil.	2T - monocil.	2T - monocil.
Refrigeración ..	aire	aire	aire	aire
Cilindrada	247 cm3	248 cm3	244 cm3	246 cm3
Diám./carrera .	72,5 x 60 mm	69,5 x 64,5 mm	72 x 60 mm	70 x 64 mm
Potencia/rpm .	32 HP - 7.200	27 HP - 6.500	34 HP - 8.000	30 HP - 7.000
Rel. de compr.	12,5:1	12,3:1	12:1	10,5:1
Carburador	Amal 32 mm	Bing 32 mm	Amal 32 mm	Jikov 32 mm
Nº de veloc. ..	4	4	5	4
Susp. delantera	Ceriani	Ceriani	Ceriani	CZ
Susp. trasera ..	Ceriani	Girling	Ceriani	CZ
Neumático del.	2.50 x 21	3.00 x 21	3.00 x 21	2.75 x 21
Neumático tras.	4.00 x 18	4.00 x 18	4.00 x 18	4.00 x 18
Peso en seco .	104 kg	100 kg	102 kg	100 kg
Tanque de nafta	10,5 litros	9,5 litros	11 litros	12 litros.



El otro lado de la Husky. La caja redonda ubicada tras el número es el filtro de aire.

Rueda delantera de la Husqvarna. La llanta es de Akront, y el freno con sus 144 mm de diámetro para cualquier cosa.

Bultaco "Pur Sang". Obsérvese la separación entre la cubierta y el guardabarros. Este último es de plástico.

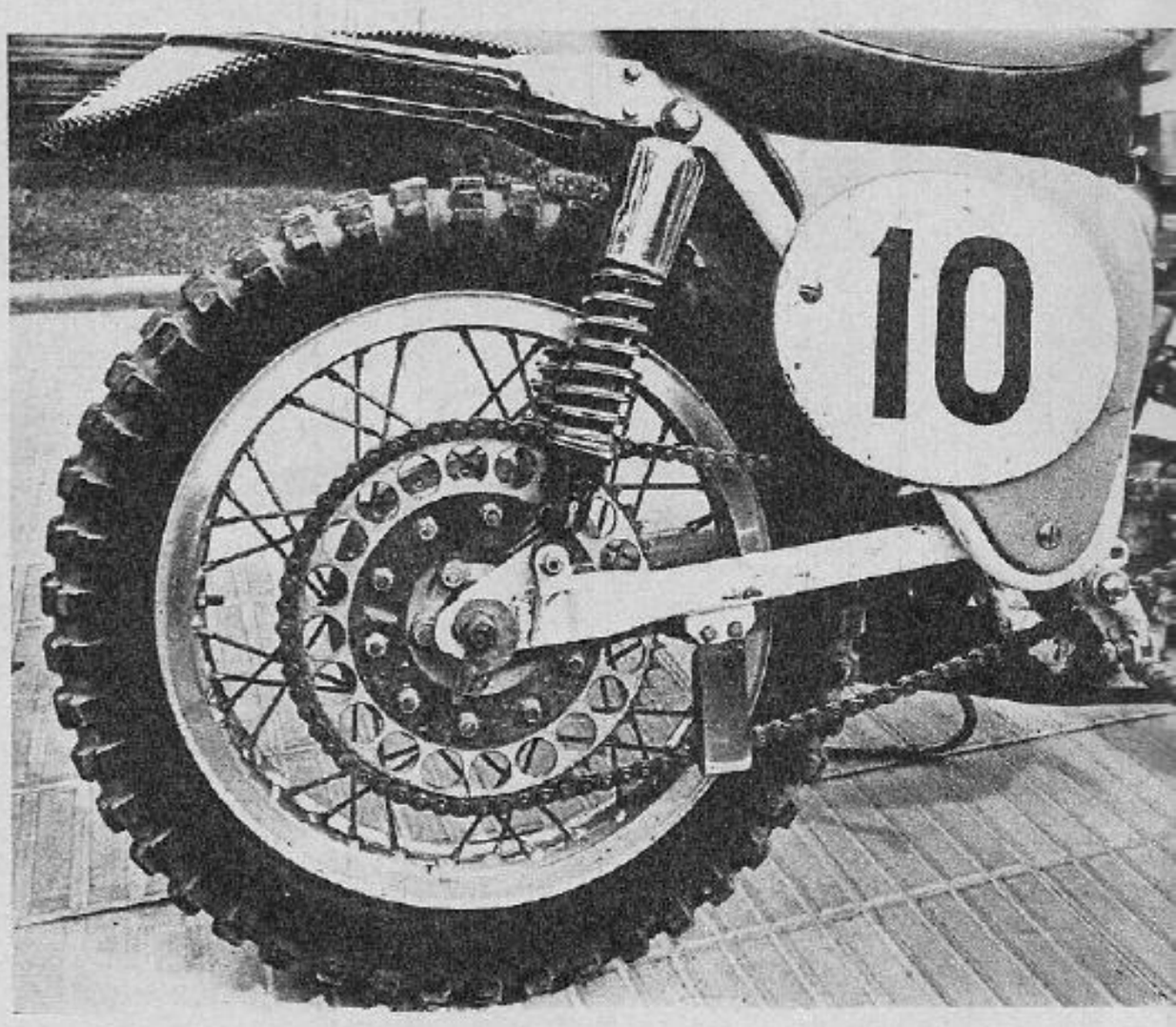
Mitad trasera de la Montesa "Cappra". A la vista la relación piñón -corona 11: 56.

UN CAMPEON



Erhard Kausel, ganador de las dos competencias internacionales de febrero en Bariloche, pese a sus 27 años cuenta con un largo historial en el motociclismo de su país, Chile. Cuatro veces campeón de su país en la categoría motocross 250 cm³ y cuatro subcampeonatos nos bastan para ubicarlo.

Comenzó su actividad en 1960 tripulando una Gilera de fabricación italiana, con la que consiguió dos campeonatos nacionales. En 1964 viajó a Europa e intervino con una máquina de la misma marca en competencias en Archanda y Bilbao y en varias oportunidades en Italia. Con la experiencia recogida en Europa volvió a Chile y logró los campeonatos del '65 y '67, pero ahora con una Maico de industria alemana. Desde el año 1968 compite con una Husqvarna sueca, que es la marca con la cual el año pasado el belga Jöel Robert se consagrara campeón mundial. Con Klaus Rudloff (CZ), Mario Rojas (Maico), Winston Colvin (Bultaco), Kurt Horta (Montessa), Luis Gatica (Bultaco) y Alberto Holland (Montesa) integra el selecto grupo de los "capos" del motocross chileno.



MOTOCROSS
PARA CRUZAR LA CORDILLERA

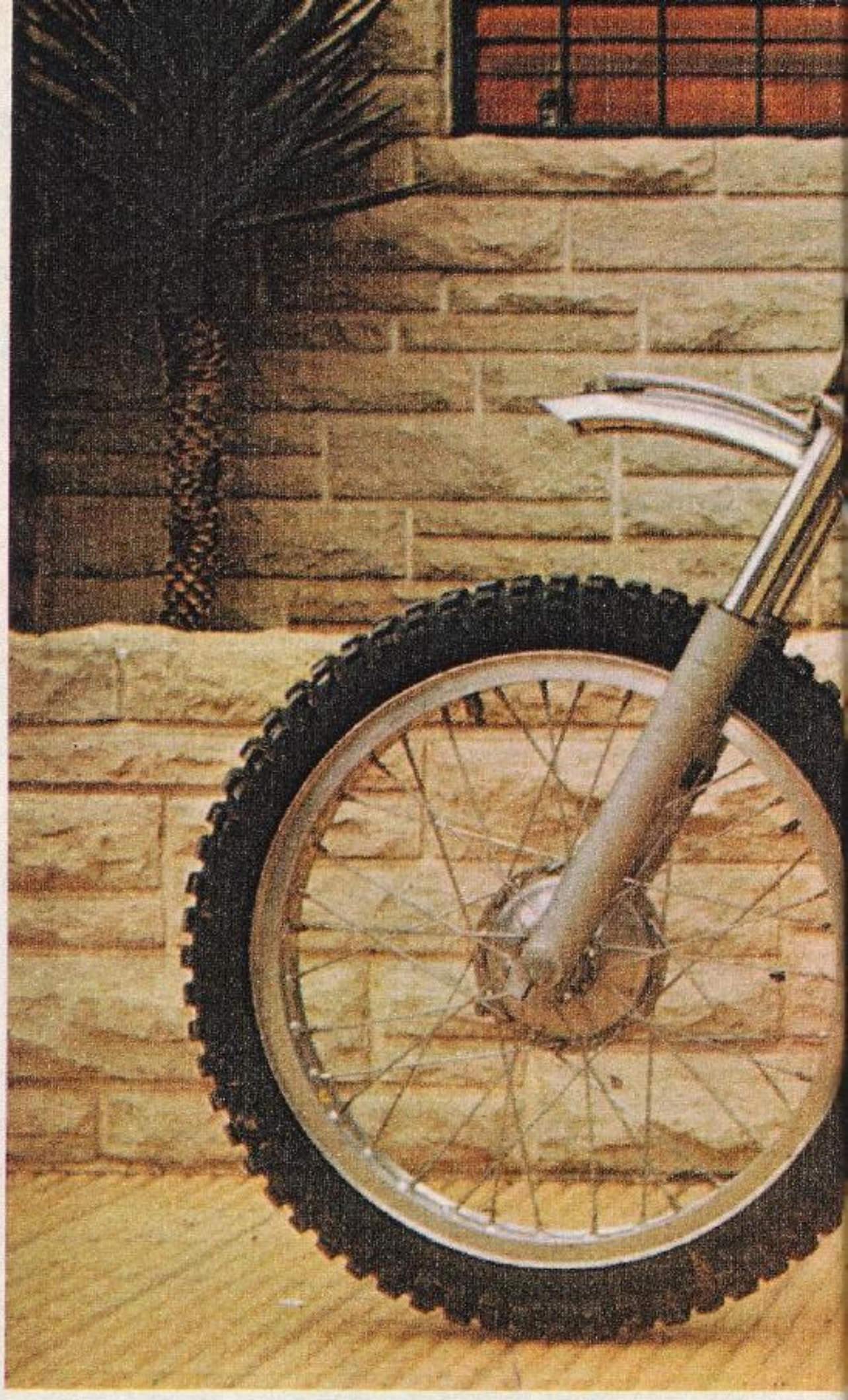
ta por la delantera. Un elemento muy importante en esta especialidad es el filtro de aire. En todas las máquinas está generosamente dimensionado y ubicado bajo el asiento del conductor. Manubrios abiertos, pero en ningún caso exagerados, desmienten la practicidad de los desmesurados manillares tan en boga para motos de paseo.

Los chilenos no se contentaron con mostrar sus máquinas en el Sur. Terminada que fue la temporada hicieron una extensa gira por el país haciendo demostraciones de lo que es motocross, tanto en la costa atlántica como en Córdoba y Mendoza. Con estas exhibiciones promocionaron un deporte que en la Argentina no tiene la popularidad que se merece, pese a contarse con infinidad de circuitos naturales, especialmente en las zonas serranas.

Arriba:
Husqvarna "Husky" 250: **el producto más exitoso de Suecia en el campo motociclismo. Su mayor virtud es la extraordinaria potencia en baja.**

Abajo, derecha:
En motos España es cosa seria. Esta Montesa "Cappra" 250 comparte con las Bultaco, Derby y Ossa la más rancia estirpe peninsular.

Abajo, izquierda:
Bultaco "Pur Sang" 250. **El motor más potente de las máquinas que presentamos, con una contra: muchas vueltas.**





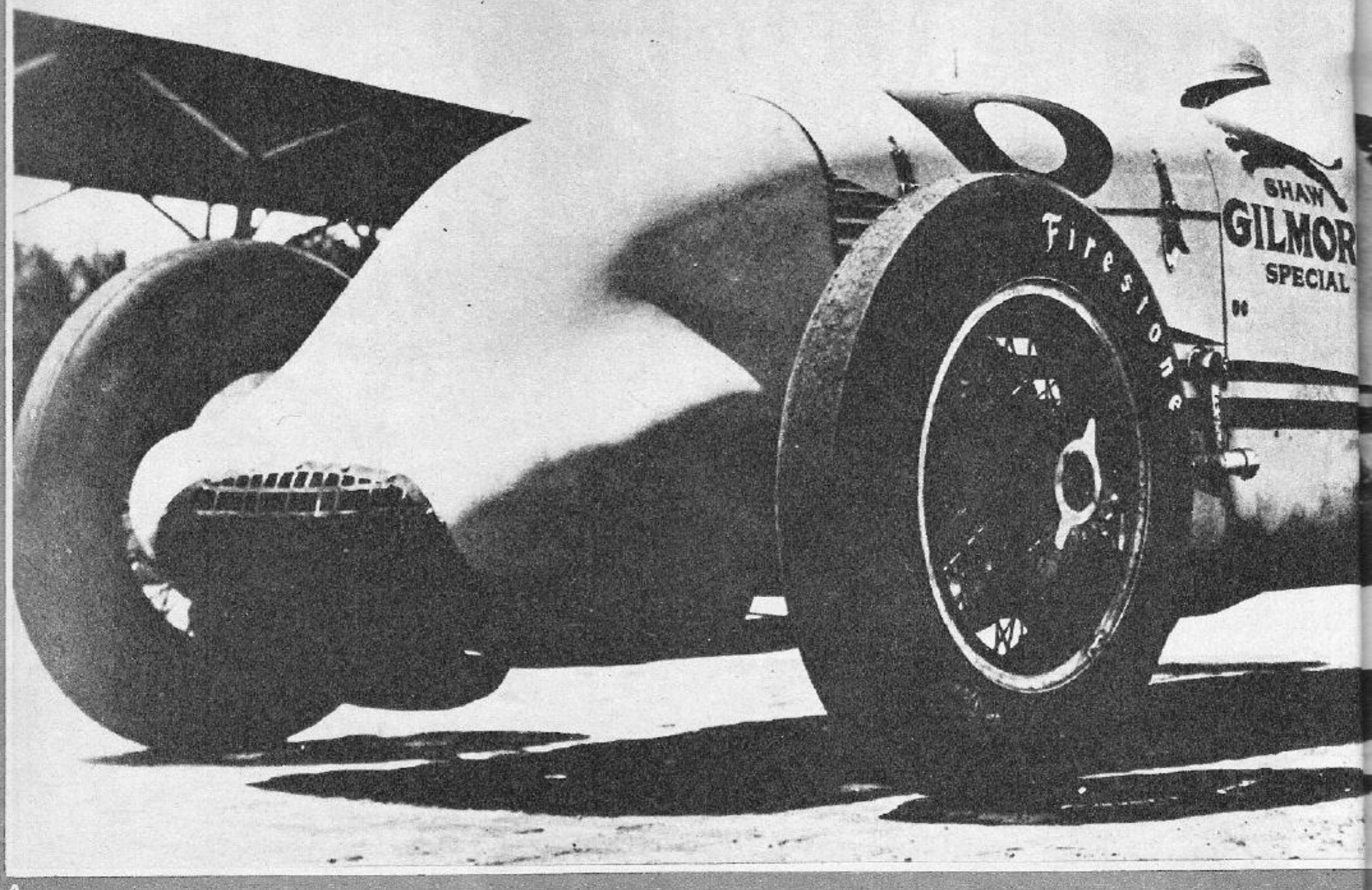
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


Husqvarna
4
CHILE

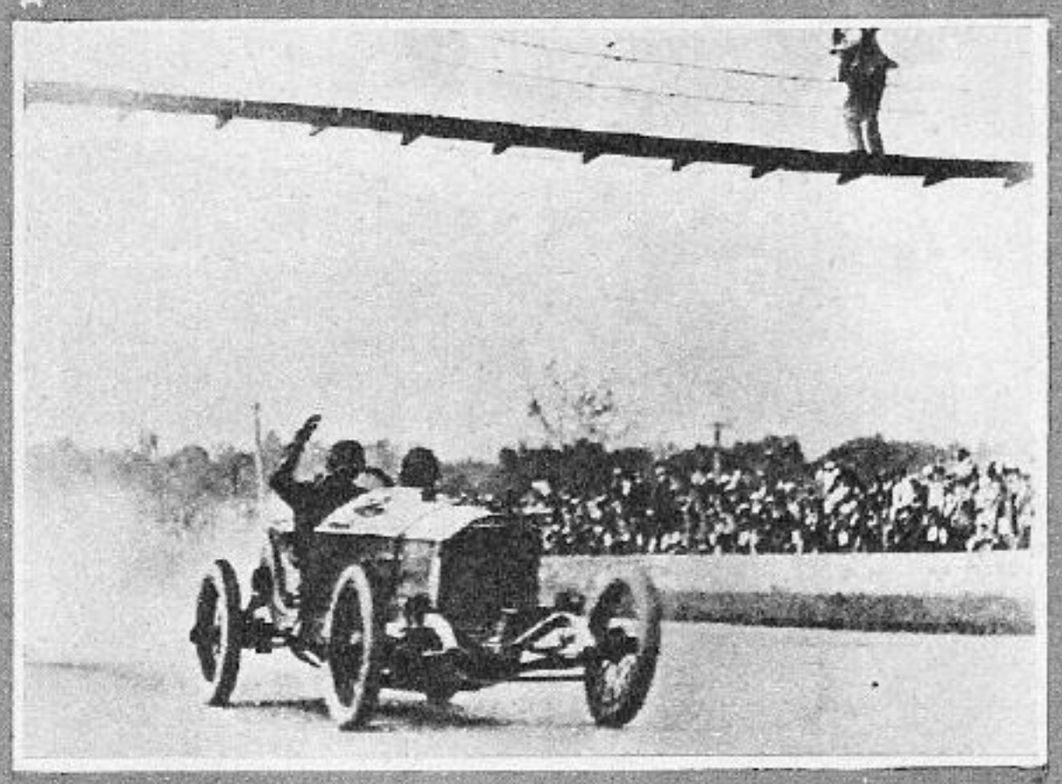

10
Gulf
10

LAS GRANDES CARRERAS

LAS 500 MILLAS



A



1



2



3

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por HECTOR BERGANDI

2a. parte

DE INDIANAPOLIS

En la segunda parte de nuestra historia, por cierto abundante, reseñamos todo lo ocurrido en más de medio siglo de velocidad desencadenada. Desde Ralph de Palma, Tommy Milton y Jimmy Murphy, pasando por De Paolo, Meyer, Shaw y Rose, hasta los días de Vukovich, Ward, Foyt, Clark, Jones y Andretti, casi carrera por carrera



Hasta hace una semana nos ocupamos del nacimiento de las 500 Millas de Indianápolis y de la primera edición de la carrera en 1911.

¿Cómo hacer ahora para continuarla, sabiendo que el punto final de esta nota dará fin a la serie y con el compromiso de haberlo contado todo?

Hay varias maneras de hacerlo, y todo depende de las tendencias de quien escribe. Unos optarían por períodos técnicos o reglamentarios, otros por los perfiles humanos, algunos por la narración de ediciones gloriosas y otros más por la arista anecdótica. Sin embargo, la historia de Indy nos parece demasiado amplia para tratarla desde un ángulo en particular. Tratemos de abarcar, entonces, todas las facetas en sus partes más notables dividiendo la sucesión cronológica de los hechos en períodos de diez años, aprovechando que estamos en 1970 y la división será simple.

1912-1920: RALP DE PALMA Y LOS AÑOS DE ORO

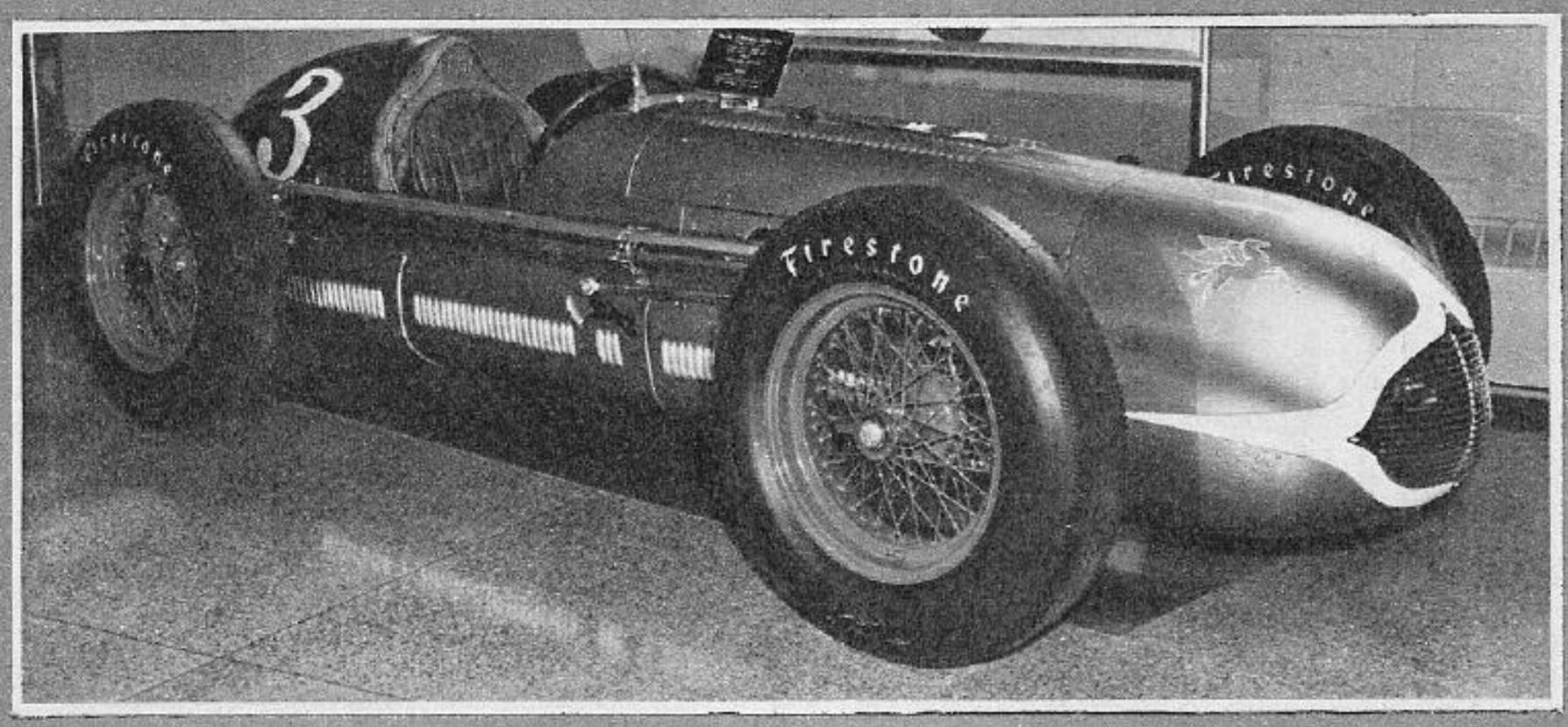
GANADORES. 1912: Joe Dawson. 1913: Jules Goux. 1914: René Thomas. 1915: Ralph De Palma. 1916: Dario Resta. 1919: Howdy Wilcox. 1920: Gastón Chevrolet.

.....

El hábil recurso de Ray Harroun —usar un espejito retrovisor— para ahorrarse un acompañante, dio origen a una de las primeras polémicas de Indy. Para 1912 se solucionó el problema obligando a todos los corredores a llevar un mecánico a bordo. De todos modos el principal problema fue otro. Apenas 24 autos largaron las "500" en comparación con los 40 de la primera edición y el interés de los corredores parecía haber disminuido por el evento. Sin embargo la carrera de 1912 será recordada como una de las más emocionantes y marca el momento del surgimiento de un ídolo: Ralph De Palma.

Al comienzo de la carrera picó en punta Teddy Tetzlaff pero en la tercera vuelta De Palma le arrebató el primer puesto y empezó a alejarse del resto. Las acciones se matizaron con varios accidentes, entre ellos un espectacular vuelco de Bob Burman del que salieron ilesos él y su acompañante. De Palma marchó sin problemas hasta la vuelta 197 en que su motor empezó a fallar hasta detenerse por completo faltándole solo seis millas y media para la bandera de llegada. De Palma y su acompañante Rupert Jeffkins empujaron el Mercedes el poco trecho que quedaba hasta la bandera a cuadros acompañados de una ovación, pero a pesar de las vueltas de ventaja que llevaban al segundo, Joe Dawson, no pudieron evitar que éste se alzara con una victoria inesperada. De Palma debió conformarse con el 11º puesto y 198 vueltas cumplidas.

Su lucha por conquistar Indy se vio interrumpida por la fácil victoria de Jules Goux en 1913. El francés asesorado por el astuto Johnny Aitken tenía la combinación justa de neumáticos en su Peugeot y tomando champaña helado en los pit-stops vio como todos sus rivales perdían terreno y esperanzas entrando a cambiar ruedas a cada rato debido al excesivo calor. René Thomas confirmó el dominio de la técnica europea al ganar también fácilmente en 1914 con un Delage precediendo a sus paisanos Arthur Duray, Albert Guyot y Jules Goux, y al inmortal Barney Oldfield, el único americano en condiciones de discutir con los franceses. Ese año De Palma no pudo ser de la partida. Pero en 1915 las cosas cam. →



A
Wilbur Shaw y su Shaw Gilmore Special. Triple ganador. Figura inolvidable.

1
Ralph De Palma, 1915. Un triunfo merecido que nunca pudo repetir.

2
Pete De Paolo, el ganador más veloz de la década, a más de 100 millas por hora.

3
Wilbur Shaw. Ganó tres veces, pero perdió más de cuatro "500" sobre la hora. Después de su retiro, Tony Hulman le confió la dirección de Indy.

4
Legendario Blue Crown frontal. Ganador dos veces con Rose y una con Holland.

biaron. Con un flamante Mercedes patrocinado por E. C. Patterson De Palma estaba nuevamente en condiciones de trenzarse de igual a igual con los de allende el charco. La lucha de la punta con Darío Resta fue durísima y muy pareja. Luego de las paladas de abastecimiento, el francés pinchó una goma perdiendo la ventaja y el primer puesto a manos de De Palma, y de ahí en más éste se lanzó como una tormenta sobre la pista, tratando por todos los medios que el Peugeot azul y blanco de Resta no le diera alcance. Pero a pesar que éste era más veloz que su Mercedes, y que De Palma debió correr la última parte de la carrera con el motor roto —¡una biela abrió dos tremendos agujeros en el block!— el americano llegó a la meta antes que el francés.

Resta ganó la carrera del '16 sin oposición. La carrera fue acortada a trescientas millas debido a la falta de autos por la crisis de la guerra, y la ausencia de De Palma incidió notablemente en el público, que no se interesaba en la prueba. De Palma quiso inscribirse a último momento, sobre la base de un pago por su participación que le permitiera poner un auto en condiciones, pero la dirección del Speedway no lo aceptó.

Howdy Wicox ganó en 1919 las primeras "500" de posguerra, en una carrera plagada de accidentes, en los que perdieron la vida Arthur Thurman, Louis LeCocq, su acompañante Robert Bandini, y sufrió heridas terribles el acompañante de Thurman, Nicholas Molinero. Louis Chevrolet reventó un neumático en la recta principal, y con la llanta cortó el alambre que usaban los cronometristas para tomar los tiempos de giro. El alambre saltó y a manera de látigo cortó gravemente en la garganta a Elmer Shannon, que venía detrás de Chevrolet. Shannon bajó del auto para ser inmediatamente atendido, y su mecánico siguió en carrera, clasificándose 12º.

En 1920, Ralph De Palma volvió a perder una carrera hecha a su medida. Exhibiendo una terrible mala suerte debió resignar el triunfo a Gastón Chevrolet y conformarse con el quinto puesto. Luego de 39 arduas vueltas Ralph dio alcance al puntero Joe Boyer y sumó ventajas hasta estar dos vueltas delante del segundo pero en la vuelta 187 su Ballot tosió un par de veces y se incendió. Su acompañante Pete De Paolo —sobrino de De Palma y que ganaría en 1925 como piloto— se apiló sobre el capot y logró apagar el fuego, pero el auto se detuvo. Creyendo que faltaba combustible, De Paolo corrió hasta los boxes, buscó el líquido, y cuando volvía se encontró con De Palma que venía en marcha: el problema era de magneto. Con cuatro de los ocho cilindros funcionando, De Palma llegó a la meta en el quinto puesto. Tommy Milton, un as de la década siguiente, salió tercero, detrás de Chevrolet y René Thomas.

1920-1930: MILTON, DE PAOLO, MEYER Y LOS AÑOS LOCOS

GANADORES: 1921: Tommy Milton. 1922: Jimmy Murphy. 1923: Tommy Milton. 1924: Lora L. Corum y Joe Boyer. 1925: Pete De Paolo. 1926: Frank Lockhart. 1927: George Souders. 1928: Lou Meyer. 1929: Ray Keech. 1930: Pilly Arnold.

Cuando Gastón Chevrolet perdió la vida en un accidente en Beverly Hills su hermano Louis que dirigía el equipo Frontenac eligió a Tommy Milton para reemplazarlo. La elección no pudo ser más acertada. Milton, un muchacho parecido a Fred Astaire, que se venía abriendo camino en el automovilismo, ganó incuestionablemente gracias a su andar parejo y seguro, postergando a Roscoe Sarles, un sportman múltiple al estilo de Menditeguy que punteaba la carrera en la vuelta 133 cuando se le fue una biela de viaje. Así y todo, Sarles se las arregló para salir segundo detrás de un Milton inalcanzable. Tommy volvió a ganar las "500" en 1923 con un H.C.S. con motor Miller convirtiéndose en el primer doble ganador en Indianápolis. Su único problema para lograrlo fue un par de guantes demasiado flojos que le causaron enormes ampollas en las manos. Por esta razón, Milton bajó un par de vueltas para cambiarlos y calmar el dolor, mientras su compañero Howdy Wilcox lo relevaba, ya que había abandonado. En 1923 corrió un equipo de Bugattis patrocinado por Martín de Alzaga, con él como piloto junto a Raúl Riganti y Pierre de Viscaya. Todos abandonaron, siendo "Macoco" el primero en hacerlo en la carrera, por rotura de biela. Este fue el primer año en que se permitieron los monopostos después del affaire Marmon.

Entre tanto, en 1922 había ganado Jimmy Murphy. El muchacho de San Francisco venía de ganar el Grand Prix de Francia en 1921, y no encontró mucha oposición para su poderoso Duesenber particular, propulsado en la oportunidad por el nuevo motor Miller de ocho cilindros. Murphy fue el primero en bajar la marca de De Palma, establecido en 1915, para el recorrido total de la prueba, con un tiempo de 5h17m 30s7/10.

En 1924, los dos favoritos, Milton y Murphy, debieron resignarse con un tercer puesto para éste y un abandono para aquél, por roturas en el tanque de nafta. La carrera empezó con toda la furia, adelante Murphy y persiguiéndolo a pocos metros Bennett Hill, Harry Hartz y Earl Cooper, todos monstruos de la época. El piloto número uno del team Duesenberg, Joe Boyer, tuvo problemas de entrada en su "Duesey" con compresor —el primero en usarlo en Indy— y su compañero Ernie Ansterberg también debió abandonar cuando chocó a la salida de una curva por rotura de dirección. Lora L. Corum manejaba el último Duesenberg oficial y lo hacía bien, pero parecía carecer de la determinación necesaria para perseguir y dar alcance al formidable Murphy. Fred Duesenberg llamó a Corum a los pits y lo reemplazó por Boyer, quien sí tenía pasta de puntero. Peleando con Ear Cooper por la segunda plaza, Joe alcanzó a Murphy, que también cedió ante Cooper por merma de potencia. Faltando 23 vueltas Cooper debió entrar a boxes, pero sin perder su segundo puesto, y Joe Boyer ganó sin más problemas.

En 1925 se repitió la estruendosa victoria de Duesenberg. Pete De Paolo, cuarto el año anterior, batió la barrera de las 100 millas por hora de promedio para la distancia con su "Duesey" color banana, tratando exitosamente de mantenerse adelante de los poderosos Miller de tracción frontal. La tremenda tarea le ocasionó lastimaduras en las manos que lo obligaron a parar durante 21 vueltas, en las que lo relevó Normam Batten mientras le vendaban las manos. Esto le costó descender hasta el quinto puesto, pero otra vez en carrera, el "Rey Petiso" reimprimió al Duesenberg su infernal ritmo, escalando hasta el segundo puesto y presionando a Dave Lewis, que punteaba con uno de los Miller. Lewis cedió la delantera a De Paolo en la vuelta 173 al detenerse en boxes exhausto, y aunque fue suplantado por Benny Hill, ya no hubo manera de dar caza a De Paolo, quien presa del dolor aflojó su tren de marcha en las últimas vueltas, ya seguro de la victoria más contundente de la década.

En contraposición a esta carrera, la de 1926 fue ganada por un joven californiano llamado Frank Lockhart, de poca experiencia en speedways de alta velocidad. Corredor de pistas de tierra, Frank llegó a Indy como piloto de relevo —para cuando los buenos están cansados— del team de Peter Kreis, y se fue con u$s 20.000 dulces en el bolsillo. Kreis se sintió enfermo y dio el auto a Lockhart días antes de la carrera sin imaginar la proximidad de la victoria. La carrera duró solo 400 millas debido a la lluvia, con la que Frank estaba en su elemento. Solo Harry Hartz lo podía seguir de cerca en lo húmedo, pero no pudo evitar que el chico de Los Angeles se escapara con su Miller hacia el banderazo final.

Parecía que en 1927 se repetiría la historia, ya que Lockhart tomó la punta de entrada. Pero esta sería otra edición complicada por accidentes y fallas mecánicas que trasformaron las "500" en una lotería. Al final resultó ganador un novato, George Souders, con un "Duesey", y cuarto se ubicaba otro debutante, Wilbur Shaw.

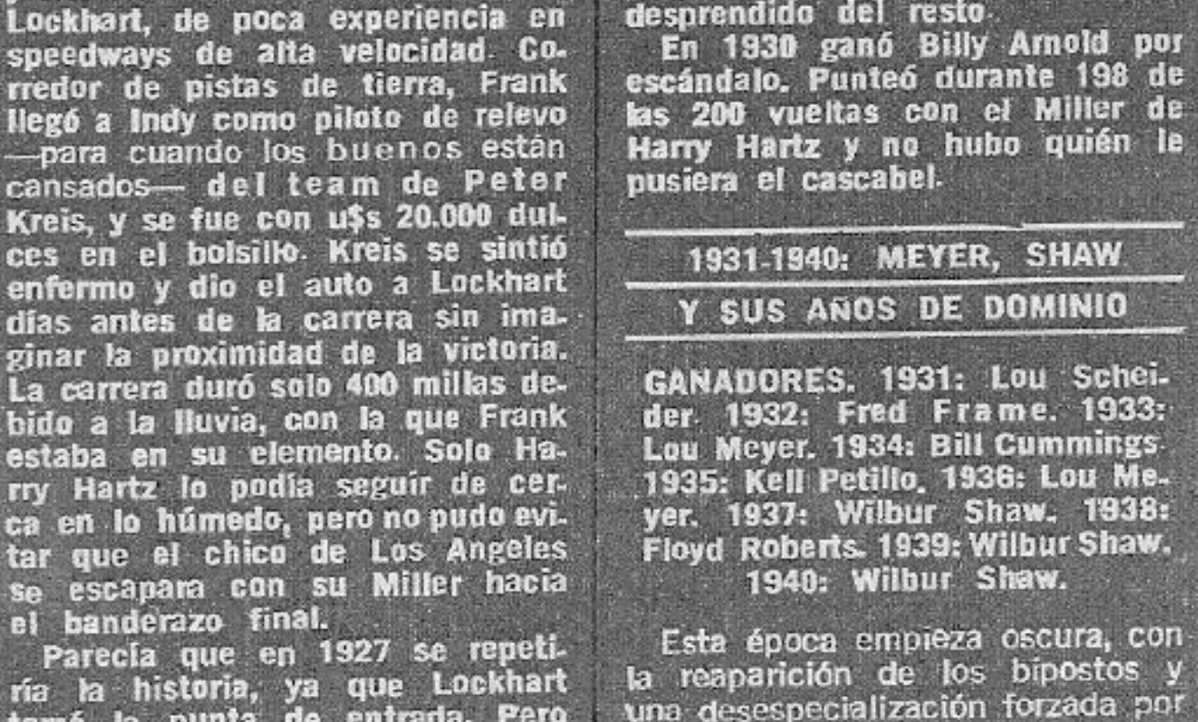
En 1928 el favorito era Leon Duray, con un impecable Miller frontal blanco y negro. Duray había conseguido un asombroso tiempo de clasificación y parecía inalcanzable, confirmándolo en la carrera, que punteó con solvencia hasta las 200 millas. Pero debió abandonar luego de sucesivas paradas por recalentamiento, dejando la delantera a Jimmy Gleason. Esto duró hasta las 160 vueltas cuando Gleason paró a reabastecerse; un mecánico en su apuro derramó agua sobre el magneto y buenas noches.. Tomó entonces el comando de la carrera Tony Gulotta, pero en la vuelta 181 lo perdió a manos de Lou Meyer por problemas de alimentación. Meyer llevó así al triunfo al Miller dorado de Alden Sampson, aventajando a Lou Moore y después de una carrera consistente y pensada. Esta edición se corrió en parte bajo la llovizna. Frank Lockhart murió en un accidente en 1929 pero su auto, construido por él mismo y con motor Miller, ganó las 500 del '29 bajo el nombre de "Simplex Piston Ring" con Ray Keech al volante. Entre varios accidentes, en uno de los cuales murió Bill Spence por fractura d cráneo, la lucha por la punta se planteó entre Meyer —que parecía el seguro ganador—, Lou Moore, Fred Frame y Ray Keech, alternándose constantemente en la primera posición. Meyer ganó distancia en una excelente parada en boxes, pero a la salida el motor prácticamente explotó, dejando el camino libre a Keech, que también se había desprendido del resto.

En 1930 ganó Billy Arnold por escándalo. Punteó durante 198 de las 200 vueltas con el Miller de Harry Hartz y no hubo quién le pusiera el cascabel.

1931-1940: MEYER, SHAW Y SUS AÑOS DE DOMINIO

GANADORES. 1931: Lou Scheider. 1932: Fred Frame. 1933: Lou Meyer. 1934: Bill Cummings. 1935: Kell Petillo. 1936: Lou Meyer. 1937: Wilbur Shaw. 1938: Floyd Roberts. 1939: Wilbur Shaw. 1940: Wilbur Shaw.

Esta época empieza oscura, con la reaparición de los bipostos y una desespecialización forzada por



Bill Vukovich y el roadster, las máximas imágenes de los años '50.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

la depresión del '30. (Arnold ganó con acompañante.) Como es lógico en estas épocas suelen descollar los valores humanos, y en estas condiciones Lou Meyer consigue dos de las tres victorias que lo consagran como el primer triple ganador de la prueba. Sobre el final de la década, Wilbur Shaw consigue otros tras "500" casi consecutivas al imponerse en 1937, 1939 y 1940. Meyer ganó en el '33 a bordo de un Miller por casi seis minutos de ventaja sobre Shaw, en una carrera deslucida por los accidentes. Un año trágico que arrojó como saldo cinco muertos y un herido muy grave. En 1936 en cambio, la carrera parecía destinada a Shaw o a Babe Stapp. Sin embargo éste rompió cigüeñal y aquél perdió 17 minutos en boxes, dejando el camino libre a Meyer, quien volvió a recoger frutos de su sobriedad conductiva. La primera victoria de Shaw, en 1937 se veía venir desde años anteriores, pero no fue fácil. Su Shaw-Gilmore con motor Offenhauser llegó sólo dos segundos delante del Hamilton-Harris de Ralph Repburn, cuidando las gomas que se hacían jirones. Otro duelo entre Shaw y Meyer tuvo lugar en 1939, en la que terció el decidido Jimmy Snyder, a la postre segundo. Estas "500", ganadas por Shaw con la ahora histórica Maserati de ocho cilindros en línea, marcaron un momento triste en la historia de Indianápolis. Floyd Roberts, ganador del año anterior, perdió la vida en un accidente, y otro ocasionó el retiro de Meyer, contento al menos de haber salvado el pellejo.

En 1940 la victoria de Shaw fue un cómodo paseo, lejos de cualquier rival, otra vez manejando la Maserati color borravino de Mike Boyle. En esta oportunidad tuvo lugar la última intervención de "Polenta" Riganti en Indy, terminada con un furibundo vuelco sobre el césped interno de la pista. Riganti piloteaba una Maserati igual a la del vencedor, quien fue el primero en ganar esta carrera por dos veces consecutivas.

Los otros ganadores de la época no son de los más recordados, pero tienen sus valores. Lou Schneider ganó en 1931 cuando se accidentó el candidato de fierro, el campeón Billy Arnold, en la vuelta 167. En 1931 Billy Arnold y su acompañante Spider Matlock volvieron a accidentarse cuando punteaban en la vuelta 59. Curiosamente, Arnold y Matlock tuvieron uno las quebraduras que sufrió el otro el año anterior: Arnold con rotura de hombro y Matlock, esta vez, de pelvis. El primer beneficiario fue el debutante Bob Carey, quien al heredar el liderazgo se puso nervioso y se fue en una curva, dando lugar a que Fred Frame se alzara con los premios y la gloria. En 1934 ganó "Wild Bill" Cummings, venciendo a Mauri Rose por apenas 27 segundos, cifra poco usual por entonces. Wilbur Shaw parecía ser el gran favorito, pero una pérdida de aceite en su máquina que provocó trompos y choques contra la valla a George Bailey, lo dejaron fuera de concurso. Kelly Petillo, popularísimo piloto de Los Angeles, comparte con Meyer y Floyd Roberts el casi privilegio de haberle ganado a Shaw unas "500" mano a mano. La lucha fue encarnizada batiendo todos los records —arriba de 170 km/h de promedio— y sólo tuvo paréntesis por la llovizna que se desató sobre el final, cortando toda chance de descontar a Shaw, que venía segundo.

Su otro vencedor, Floyd Roberts, fue el gnador más brillante de Indianápolis en los años '30, aparte de los "dos grandes". Roberts permitió puntear a Rex Mays al principio, luego lo deblegó, perdió la vanguardia ante Jimmy Snyder en un pit-stop, la recuperó y se alejó con solvencia de Shaw, quien nada pudo hacer por descontarle terreno.

Roberts moriría en Indy al año siguiente, siendo Campeón Nacional.

1941-1950: ROSE, HOLLAND Y LOS AÑOS DEL BLUE CROWN

GANADORES. 1941: Mauri Rose, Floyd Davis. 1946: George Robson. 1947: Mauri Rose. 1948: Mauri Rose. 1949: Bill Holland. 1950: Johnny Parsons.

Un incendio en los garages del Speedway sería decisivo para el futuro de Wilbur Shaw. El agua usada para apagar el fuego borró las marcas de tiza de una cubierta señalada como defectuosa, y esa cubierta, usada en carrera, reventó, provocando un grave accidente a Shaw cuando se dirigía por cuarta vez (y tercera consecutiva) a la bandera a cuadros en Indy. Shaw resultó con algunas heridas y una vértebra destrozada, retirándose de la actividad. Así, la carrera de 1941 fue ganada por un piloto enjuto y fibroso que ocuparía un sitial en la fama, también como triple vencedor de las "500", Mauri Rose. Este había abandonado con problemas de bujías, y su jefe, Lou Moore, paró a Floyd Davis para darle el auto a él. Cuando chocó Shaw, el nuevo puntero fue entonces Cliff Bergere, y Davis marchaba 14º. Inmediatamente Rose cambió el panorama en la vanguardia al trepar desesperadamente los catorce escalones que llevaban al liderazgo, ganándole la carrera de prepotencia a Rex Mays, mientras Bergere se quedaba quinto al final, descompuesto por los gases de su auto.

En 1946 después de la guerra, había pocas esperanzas de éxito con la reanudación de la actividad. Sin embargo la visión de Tony Hulman salvó al Indianápolis Motor Speedway de una muerte segura, al comprarlo y darle la administración al experimentado y entusiasta Wilbur Shaw. El éxito fue estruendoso y la recompensa valió el riesgo. El día de la carrera la gente que se apiñaba en los portones a la madrugada era imposible de contar, y el entusiasmo era mayor que antes. Mauri Rose volvió a prevalecer sobre el resto, y los autos, después de cuatro años de garage, paraban en boxes rebosando fallas mecánicas y anunciando un espectáculo pobre. Sin embargo, un choque leve de Rose contra el muro, permitió el incremento del interés por la prueba. George Robson y el novicio Jimmy Jackson sostuvieron un prolongado duelo rueda a rueda que entusiasmó al público, prevaleciendo Robson por escasa diferencia. En 1947 y 1948 se impuso nuevamente Mauri Rose, demostrando que la mecánica de Lou Moore y sus Blue Crown de tracción delantera eran invencibles. La controversia, en cambio, surgió en el aspecto humano, al suponerse que Moore "tendió la cama" a Bill Holland, en beneficio de Rose en 1947. Holland peleó la punta a cara de perro y venció a todo el mundo limpiamente, y Moore le dio señas de aflojar sobre el final, mientras Rose seguía a toda marcha. Cuando Rose lo pasó a Holland lo saludó, creyendo que todavía tenía una vuelta a su favor sobre su compañero de equipo, sin saber que le estaba regalando el triunfo. Rose volvió a salir delante e Holland en el '48 pero esta vez sin dudas ni ayudas extrañas. Ese año, el popular Andy Granatelli quiso debutar como piloto, pero en las prácticas se accidentó quebrándose una muñeca. En 1949 Holland pudo desquitarse de sus amarguras, venciendo a Rose en todo momento, hasta que éste abandonó marchando segundo y faltando sólo ocho vueltas para el final. La ventaja de Holland sobre el entonces nuevo segundo, el debutante Johnny Parsons, fue amplísima. Parsons ganaría la edición siguiente, y Holland saldría segundo. Una rotura en el block del Offy de Parsons cambió sus planes, y creyendo no llegar al final, en vez de apuntar a ganar la carrera se tiró a ganar todos los premios posibles por vuelta punteada mientras el motor durara, al menos para salvar los gastos. Holland, tranquilo, seguía a Parsons sabiendo que no tenía problemas una vez que éste se quedara a un costado. Resultado. La carrera fue suspendida por la lluvia a las 138 vueltas con Parsons todavía en punta, resultando ganador ante un desconcertado Holland.

1951-1960: BILL VUKOVICH Y LOS AÑOS DEL ROADSTER

GANADORES. 1951: Lee Wallard. 1952: Troy Ruttman. 1953: Bill Vukovich. 1954: Bill Vukovich. 1955: Bob Sweikert. 1956: Pat Flaherty. 1957: Sam Hanks. 1958: Jimmy Bryan. 1959: Rodger Ward. 1960: Jim Rathmann.

Los monopostos volvieron a Indy, esta vez para quedarse, en 1938, cuando ganó Roberts con un chasis Wetteroth, con motor Miller preparado por Lou Moore. A través de varias modalidades, y luego de volver a pasar por la tracción delantera, se llegó al tipo ideal de auto para circular en Indy, un chasis con motor desplazado y tracción trasera, popularizado con el nombre de roadster, y un motor Offenhauser de cuatro cilindros. Los primeros dos triunfos de la década fueron obtenidos por Wallard y Ruttman con autos chicos, aptos para circular también en tierra. Pero ya en 1952 brillaban el nuevo roadster y el hombre que los consagraría, el mejor piloto de este período, el que eclipsaría a todos los otros conductores de su generación: Bill Vukovich. "El Ruso Loco", en realidad hijo de yugoslavos, exhibió en 1952 un enorme espíritu de lucha al puntear frente a un muy calificado lote de corredores, manteniéndose como líder hasta la vuelta 192, cuando se averió la dirección de su auto y fue a parar junto al paredón, dando la carrera a Ruttman. La promesa de 1952 se convirtió en realidad durante los dos años siguientes, en que "Vukie" dominó la escena con solvencia y sin contras de importancia para su clase fuera de serie. En 1955, cuando parecía que iba a ganar su tercera edición consecutiva de las "500", la fatalidad se interpuso en su camino cortando también su vida. Rodger Ward chocó la valla, rebotó al centro de la pista; Al Keller se mandó por adentro para esquivarlo, pero no pudo evitar un roce con el guard rail interno, proyectándose sobre Johnny Boyd, quien venía por afuera. Este, sin control, hizo impacto violentamente con el auto de Vukovich, que venía sacándoles una vuelta de ventaja, y "Vukie" saltó despedido sobre la pared exterior, estrellando su auto sobre varios coches estacionados rebotando de punta y cola hasta detenerse, presa de las llamas. Ed Elisian, desesperado al identificar el auto de su amigo, hizo un trompo deliberado hacia el campo interno y corrió a socorrerlo, sólo para ver que "Vukie" había muerto antes de terminar su fatal cabriola por fractura de cráneo.

Sin Vukovich, Indy se quedó sin "dueño". Tanto los ganadores arriba mencionados como Tony Bettenhausen, Pat O'Connor, Johnny Thomson, Eddie Sachs, el fugaz George Amick o el poco afortunado Jim Hurtubise, entre otros, lucharon por un pedazo de gloria que nunca llegó a ser total como la de "Vukie". En definitiva, y salvo Vukovich, ésta fue una década de muchos hombres, ningún nombre y un gran protagonista: el roadster.

1961-1970: JONES, FOYT, CLARK, ANDRETTI Y LOS AÑOS DEL RENACIMIENTO

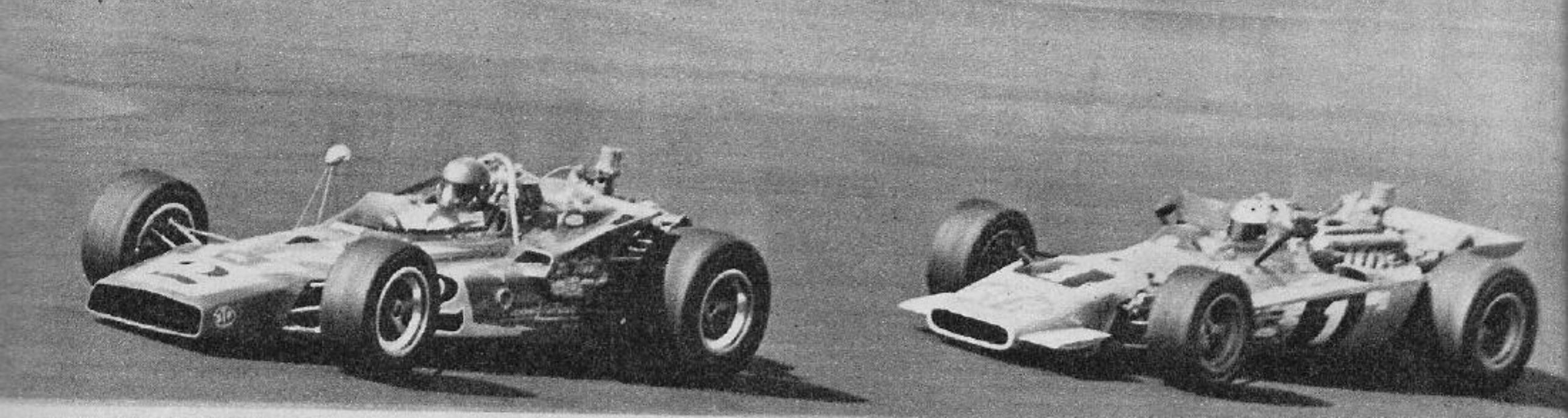
GANADORES. 1961: A. J. Foyt. 1962: Rodger Ward. 1963: Parnelli Jones. 1964: A. J. Foyt. 1965: Jimmy Clark. 1966: Graham Hill. 1967: A. J. Foyt. 1968: Bobby Unser. 1969: Mario Andretti. 1970: A. J. Foyt.

Luego el progreso se desencadenó con fuerza arrolladora, convirtiendo a Indianápolis en la pista de velocidad por excelencia, y proyectándola a un plano realmente internacional con la participación de grandes pilotos y marcas europeas, autos de primera —incluyendo las revolucionarias turbinas— y pilotos americanos de nivel impecable como Foyt —el único con posibilidades de ganar Indy por cuarta vez—, Gurney, el impresionante Mario Andretti, Al Unser, hermano del ganador de 1968; el desaparecido Bobby Marshman, Joe Leonard o el veterano Lloyd Ruby, varias veces ganador en Sport Prototipos. Y el fuera de serie, Rufus Parnell "Parnelli" Jones, el mejor "caminador" de Indy —según muchos— desde los días de Vukovich, o hasta de Wilbur Shaw. Su mala suerte no sólo quiso que ganara sólo una vez, sino que ese triunfo fuera razonablemente cuestionado por pérdidas de aceite, que en todo caso no afectan a la calificación de sus excepcionales aptitudes conductivas: ¡im-pre-sio-nan-te!

¿Por qué pusimos a Foyt como ganador del '70? Bueno... porque el viejo A. J. —sólo 34 años— gana en Indy cada tres años y el 30 de mayo de 1970 le toca otra vez ¿no?

A una semana de las 500 millas

PRE-INDY '70



El óvalo de Indiana se apresta una vez más a ver largar las 33 clásicas máquinas en una de las ediciones que más prometen en los planteos previos. Hombres, autos y posibilidades para la tradicional carrera del 30 de mayo

Una de las inscripciones más nutridas de la historia (la tercera, para ser más exactos) llenó las planillas para la inminente edición de las clásicas 500 Millas de Indianápolis. Como de costumbre, la legión de aspirantes varía en todas las gamas imaginables, desde cualidades conductivas hasta concepciones mecánicas. Así, junto al novedoso, promocionado y accidentado McNamara-Ford, apareció anotado el arcaico racer de Jim Hurtubise, con su motor delantero precedido de una improvisada nariz, más propia de una cortadora de césped que de un auto de carrera. Una turbina sin posibilidad alguna, un turbo-Rambler que se desintegró en la primera práctica y unos cuantos chasis que hace rato pidieron la jubilación, contrastan con la cada vez más numerosa cantidad de máquinas de primera línea, asegurando desde ya una lucha pareja y complicando bastante el pronóstico.

De las 84 máquinas anotadas (seis menos que el record de 90 registrado en 1967) se destaca a primera vista la apabullante superioridad de motores Offenhauser y Ford con turbocompresor. Entre ellos se repartirán seguramente las posiciones de privilegio. Offenhauser encabeza los porcentajes ya que son 42 los autos propulsados por el tradicional motor de 4 cilindros, mientras que 30 están dotados de turbo-Ford. El resto de reparte entre varios motores con block standard (Chevrolet y Ford) un Repco una turbina, un Rambler de seis cilindros y un turbo-Chevy, ninguno de los cuales aparece ni remotamente como candidato potencial.

Tres pilotos tratarán de adicionar otra victoria a su ya valioso antecedente de haberse ceñido los laureles en Indy; ellos son: "Super Tex" A. J. Foyt, Bobby Unser y Mario Andretti. El caso que despierta más expectativa es el de Foyt, ya que sigue pugnando por la cuarta victoria, record nunca alcanzado por corredor alguno hasta el momento. El texano es al mismo tiempo el que más veces ha participado en la prueba (12) y en tal estadística le sigue otro "paisano", Lloyd Ruby, con 10 presentaciones. Otros veteranos de Indy son McCluskey (8), McElreath (8), Gurney (8), Hurtubise (8) y Bobby Unser (7).

Pairetti no es el único debutante en la lista de inscriptos. Entre los veinte pilotos que nunca habían corrido en Indy, están también Chris Amon, los astros de stock-cars Donnie Allison y Charlie Glotzbach, Tony Adamowicz (campeón de Fórmula A), el canadiense John Cannon y el australiano Kevin Bertlett. Este último apareció con un monstruoso aparato, dotado de un motor Chevrolet y ocho trombones de escape cromados impresionantes, su auto no es precisamente de los más veloces pero en lo que a ruido se refiere, se lleva las palmas.

LOS MAS FUERTES

La lista de candidatos es grande y mirándola por orden correlativo el primer nombre que salta a la vista es el de Mario Andretti. Gracias a los dólares y desvelos de Granatelli, esta vez contará con una nueva unidad para experimentar sus dotes conductivas. El McNamara aparece como la gran incógnita, con su perfil triangular y su curriculum alemán. El constructor, Francis McNamara, es un norteamericano que después de haber cosechado honores (para ellos) como militar (fue teniente de los "boinas verdes", e incursionó repetidamente en combate en Vietnam) decidió cambiar de vida y se dedicó a construir autos de carrera en la pequeña villa alemana de Lenggries. Su fama previa residía en la construcción de máquinas de Fórmula Ford; de allí a producir una máquina capaz de debutar ganando en las 500 Millas hay un gran paso pero Andretti mostró su aceptación después de las primeras pruebas y antes del accidente. En cuanto al motor, seguirá siendo el popular turbo-Ford que le diera el triunfo en 1969, con un poco más de potencia.

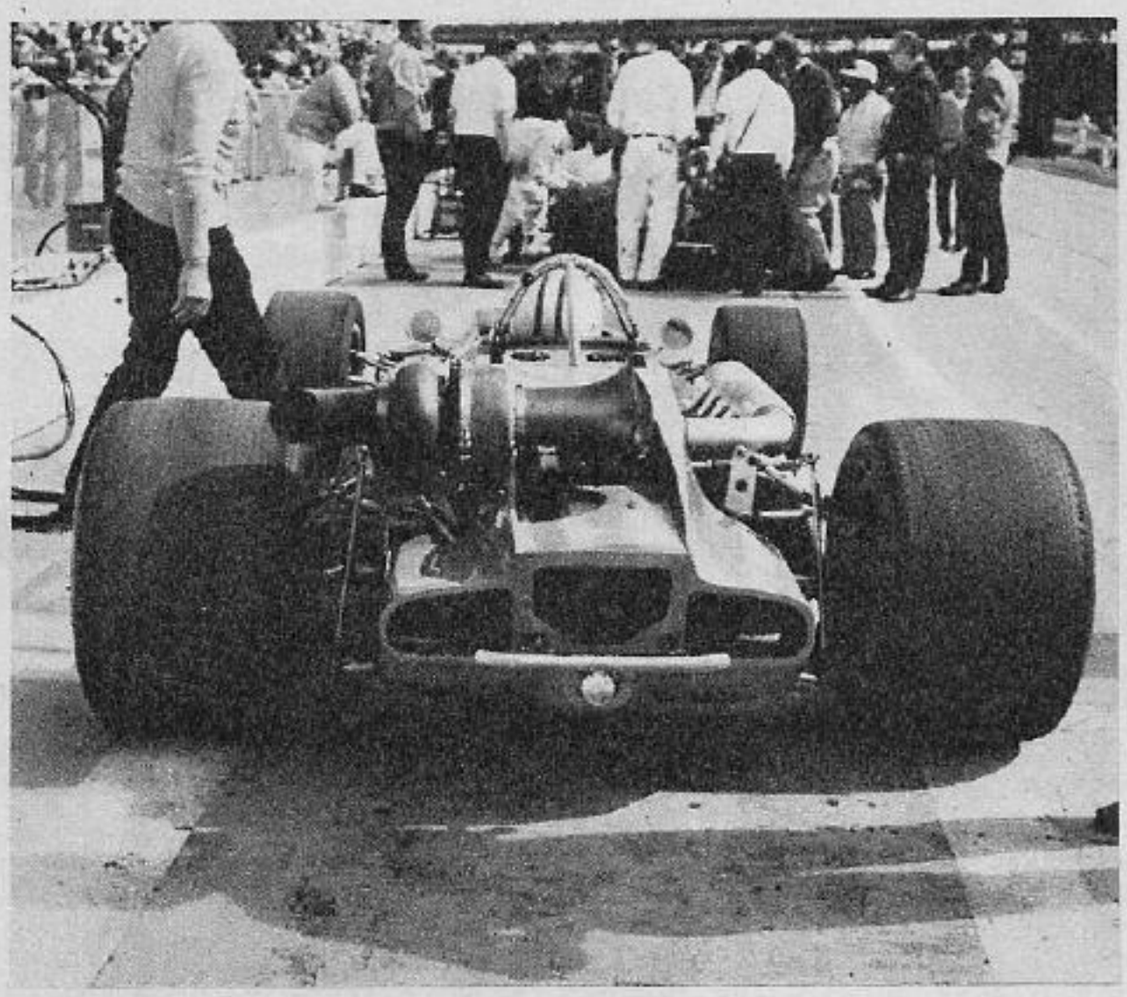
Por si acaso y si no se lograba reparar el auto en tiempo, el Hawk ha sido inscripto y será utilizado como reserva. Si el año anterior sirvió como inmejorable sustituto de los Lotus, esta vez puede ser la carta salvadora luego de la inesperada piña que trastornó los planes.

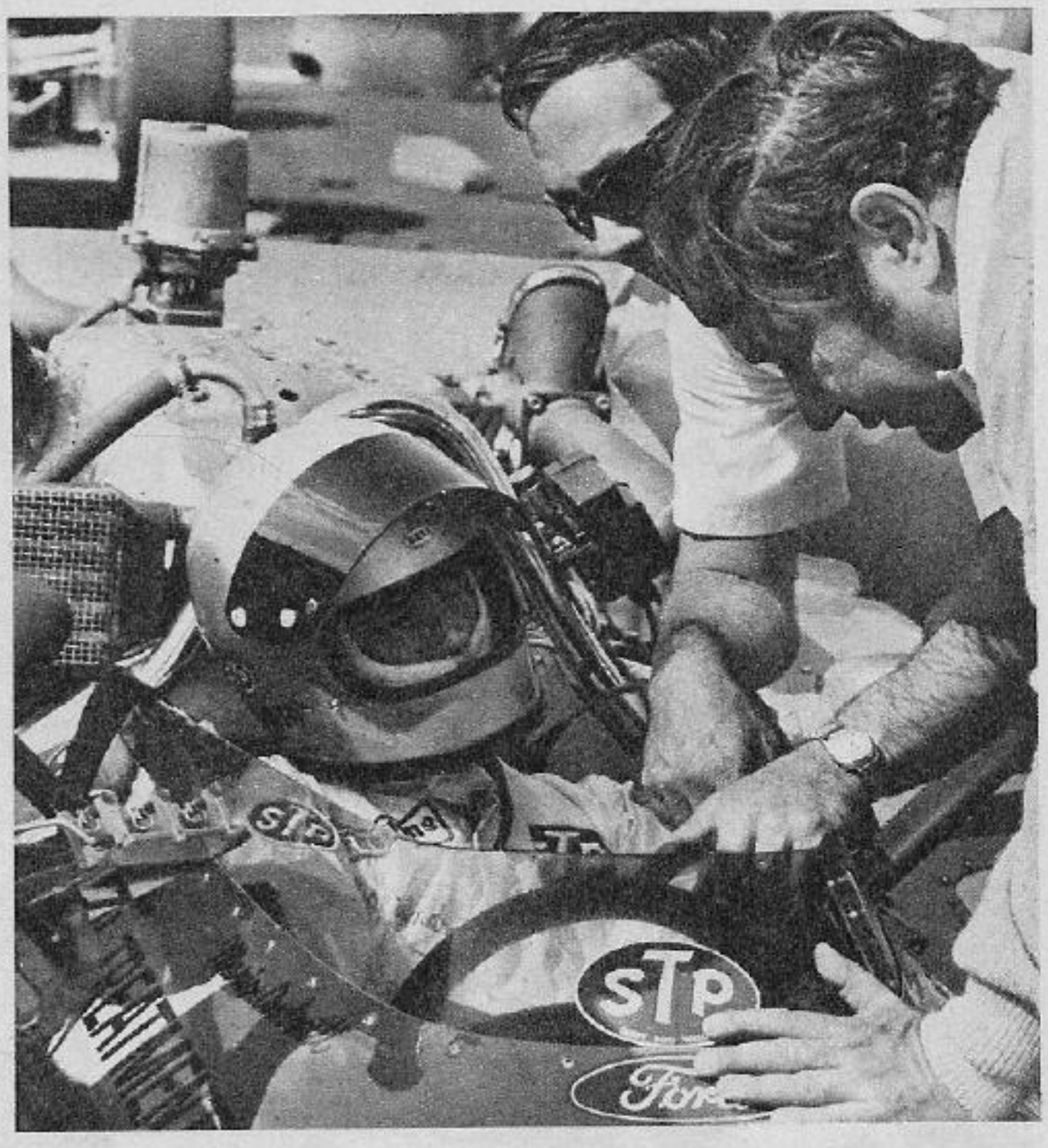
Los Lola-Ford de Parnelli Jones tienen por su lado las mejores aptitudes para ganar. Al Unser,

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Texto y fotos por JUAN A. ABRAHAM (desde USA)







Dos máquinas y dos pilotos con amplias aspiraciones. El número 2 es el Lola Lightning de Al Unser. El que lo sigue es el Hawk de reserva del campeón Mario Andretti.

Mark Donohue junto a su auto, un Lola ex cuatro ruedas motrices, modificado para el actual reglamento que excluye los tracción integral. Este auto —muy bien hecho— fue uno de los tres más veloces en las prácticas.

No contento todavía con la Can-AM, Bruce McLaren, "el temible", invade Indy con sus McLaren M15 A Turbo Offy confiados a Denny Hulme y Chris Amon, sus compatriotas. Vemos la impresionante cola del auto de Amon.

Mario Andretti y el gordo Granatelli probando el Hawk Ford con el cual Andretti ganó el año pasado y que este año puede usarse de nuevo por culpa del accidente del McNamara.

ansioso por una victoria consagratoria, puede responder a las fundadas esperanzas de sus patrocinantes y al aporte mecánico de George Bignotti (uno de los "magos" americanos en la preparación de Turbo-Ford). El chasis, un Lola de tracción en las cuatro ruedas modificado a dos y con alteraciones posteriores en la carrocería, es el que mejor estabilidad ha mostrado en lo que va de la temporada. El segundo auto ha sido confiado a Joe Leonard, el mismo que perdiera una carrera imposible en 1968 cuando su STP de turbina se quedó con la bandera a cuadros a la vista.

Otro equipo fuerte, si es que se puede hablar de hacer juego de equipo en una carrera de trámite violento como ésta, es el de Foyt. Esta vez se ha buscado de compañero a Donnie Allison, un muchacho que por lo visto en los entrenamientos, anda tan bien sobre un Coyote como sobre sus habituales stock cars. Al igual que Andretti y Unser, está ubicado en el clan Ford.

Los que se han inclinado por Offenhauser componen un grupo más heterogéneo. Por un lado están las estrellas tradicionales como Wally Dallenbach, Lloyd Ruby, Jim McElreath, Mike Mosley, Gary Bettenhausen, Johnny Rutherford, Bill Vukovich y Art Pollard. Por el otro los "turistas" de la categoría, como Mark Donohue y los McLaren.

El Sunoco Special de Donohue, el auto más prolijamente terminado de todos los presentados, cuenta con el turbocompresor ubicado esta vez en la forma convencional trasera (el año pasado le habían puesto al costado de la carrocería).

Las novísimas creaciones de Mr. McLaren, que serán piloteadas por sus compatriotas Dennis Hulme y Chris Amon(también están equipadas con turbo-Offy. Las máquinas son, exteriormente, de gran pureza de líneas y en la práctica han demostrado que caminan. Tanto que durante la primera semana fueron los úni-

→

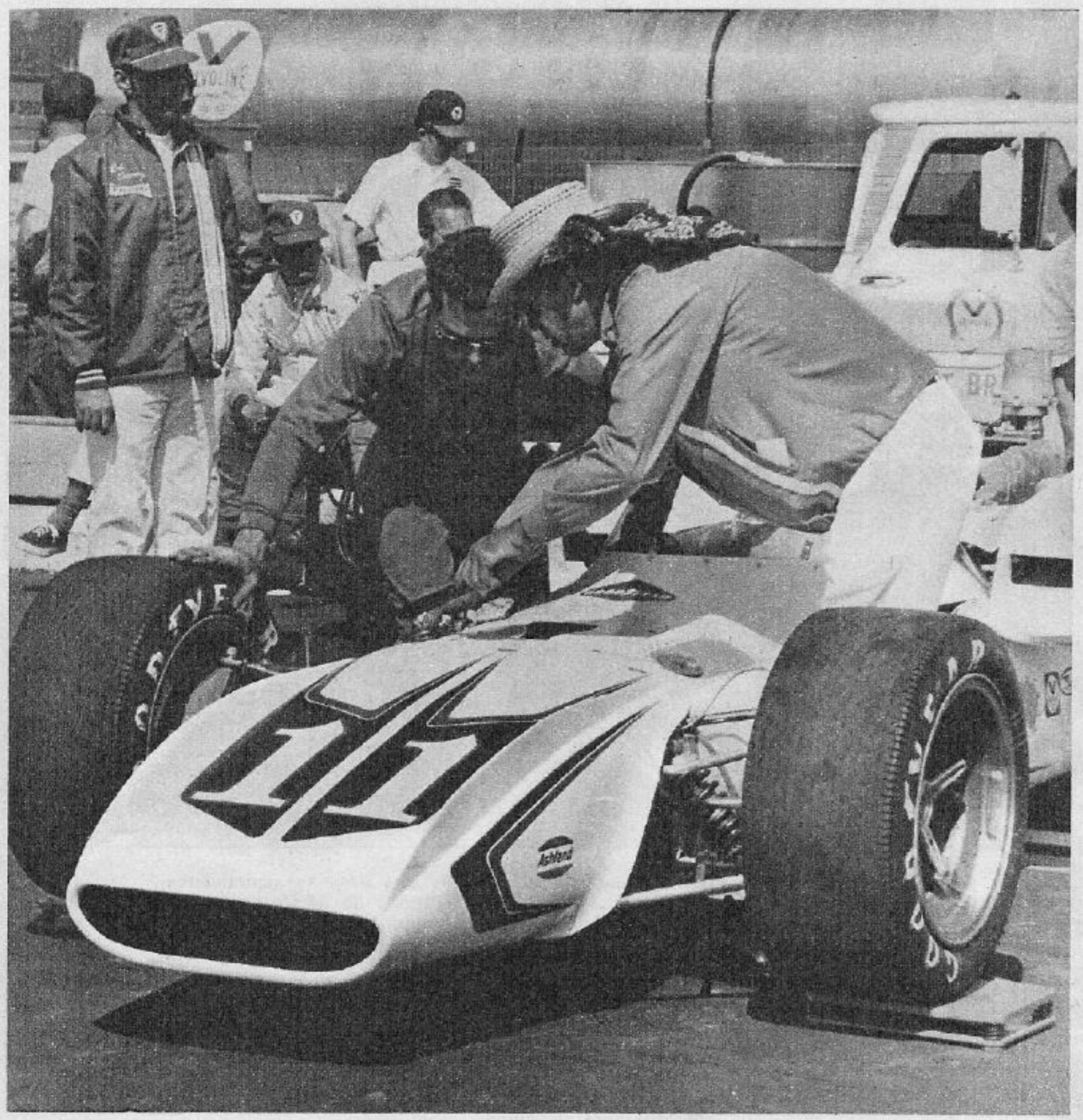
ahorre el 20%
compre hoy antes del recargo



Motores fuera de borda EVINRUDE
para equipar las lanchas BERMUDA

FABRICA NAUTICA S.A.
Capital: Naucapé, Belgrano 2431 • Náutica Centro, Uruguay 776 • Gran Buenos Aires: Nautidelta, Liniers 290 (Tigre) • Náutica Coelho, Av. del Libertador 2173 (San Fernando) • Camping Sur, Av. Hipólito Yrigoyen 8039 (Banfield) • Corletto y Cía., Av. 122 Nº 1400 (La Plata).
Representantes en el Interior

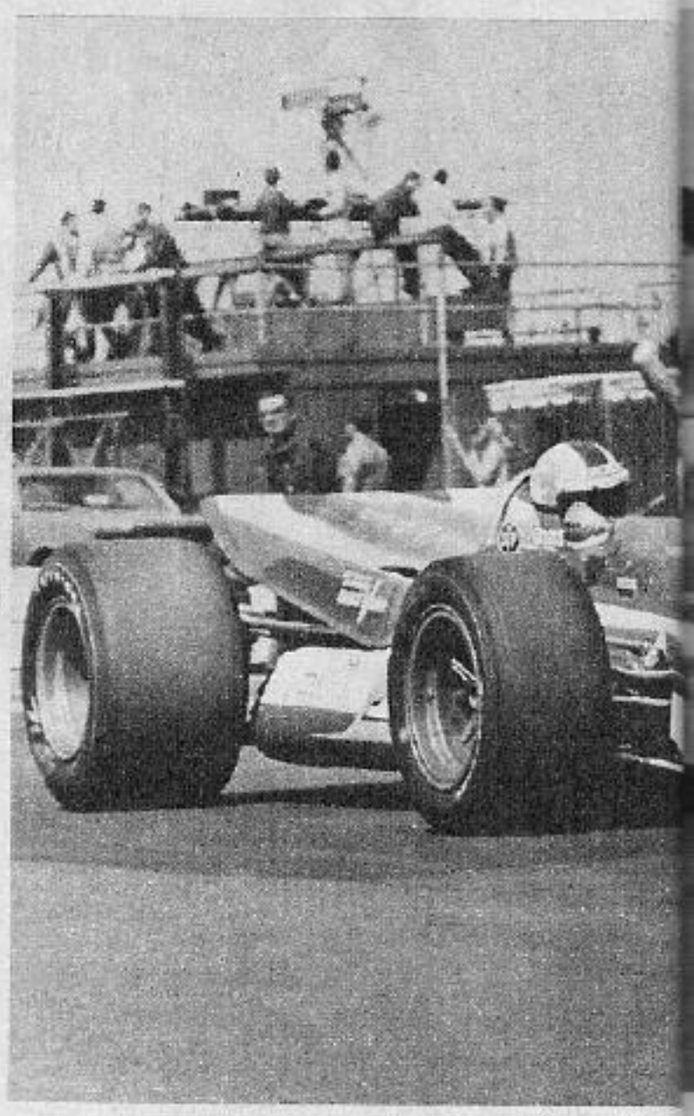
RADEL S.A.



Jim McGee (izquierda) y Cint Bramwner supervisan el auto de Roger McCluskey construido por ellos mismos. Es un auto con muchas posibilidades y McCluskey es uno de los pilotos más veteranos de Indy.



Lloyd Ruby, adicto a los intercambios de este tipo con señoras y señoritas, ganó las 200 millas de Trenton, última carrera previa a las 500 de Indy. Es otro piloto que se las trae.



Y aquí vemos a las barras y estrellas materializadas en un auto que no puede ser para otra carrera que no sea Indy. Se trata del Mongoose Turbo Offenhauser del amigo Lloyd Ruby. Lleva además el número 12 en homenaje a la Apolo 12 porque entre los mecánicos de Ruby figura nada menos que Pete Conrad, uno de los astronautas que fueron a la luna en dicha cápsula. No tenés mecánicos Gorosito Lloyd...

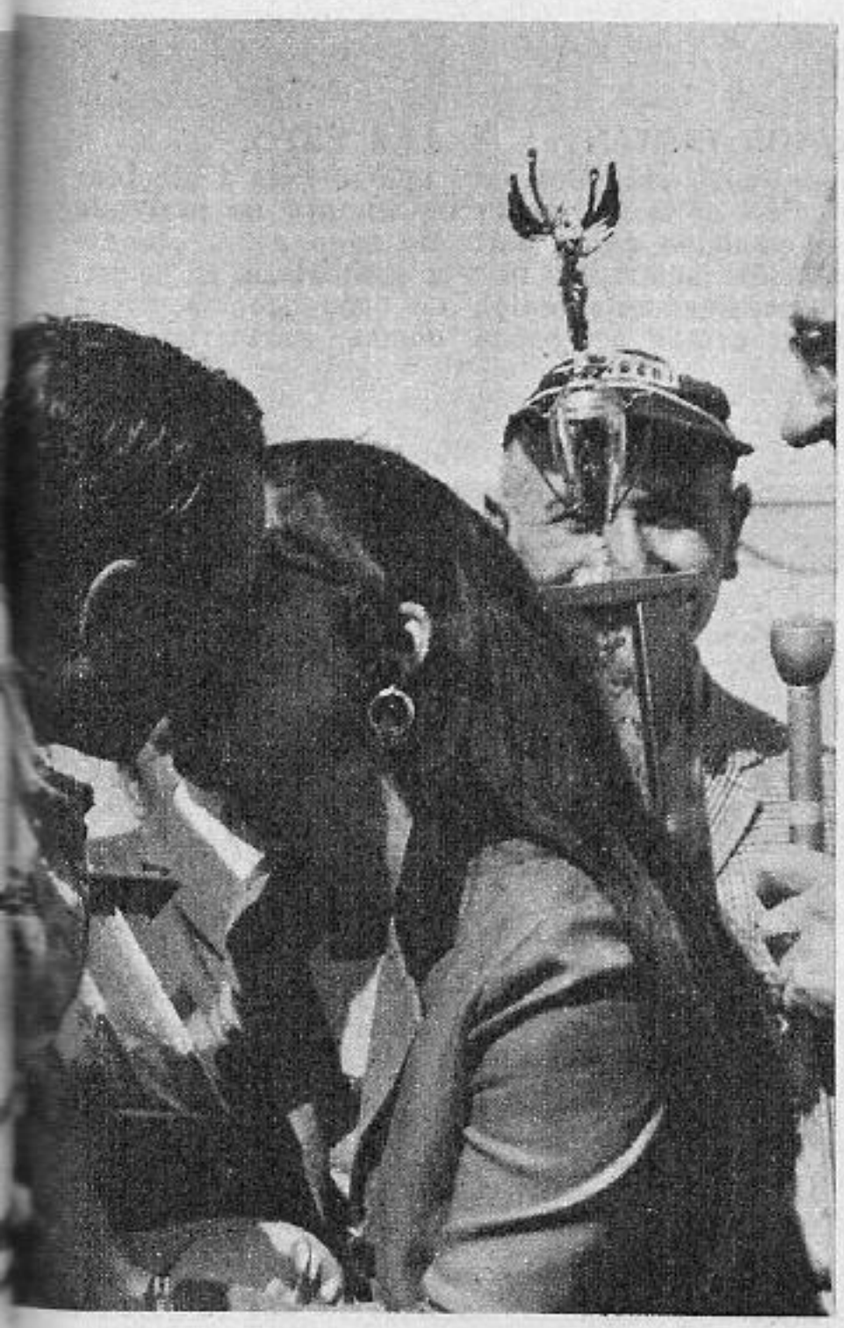
texto y fotos por JUAN A. ABRAHAM (desde USA)

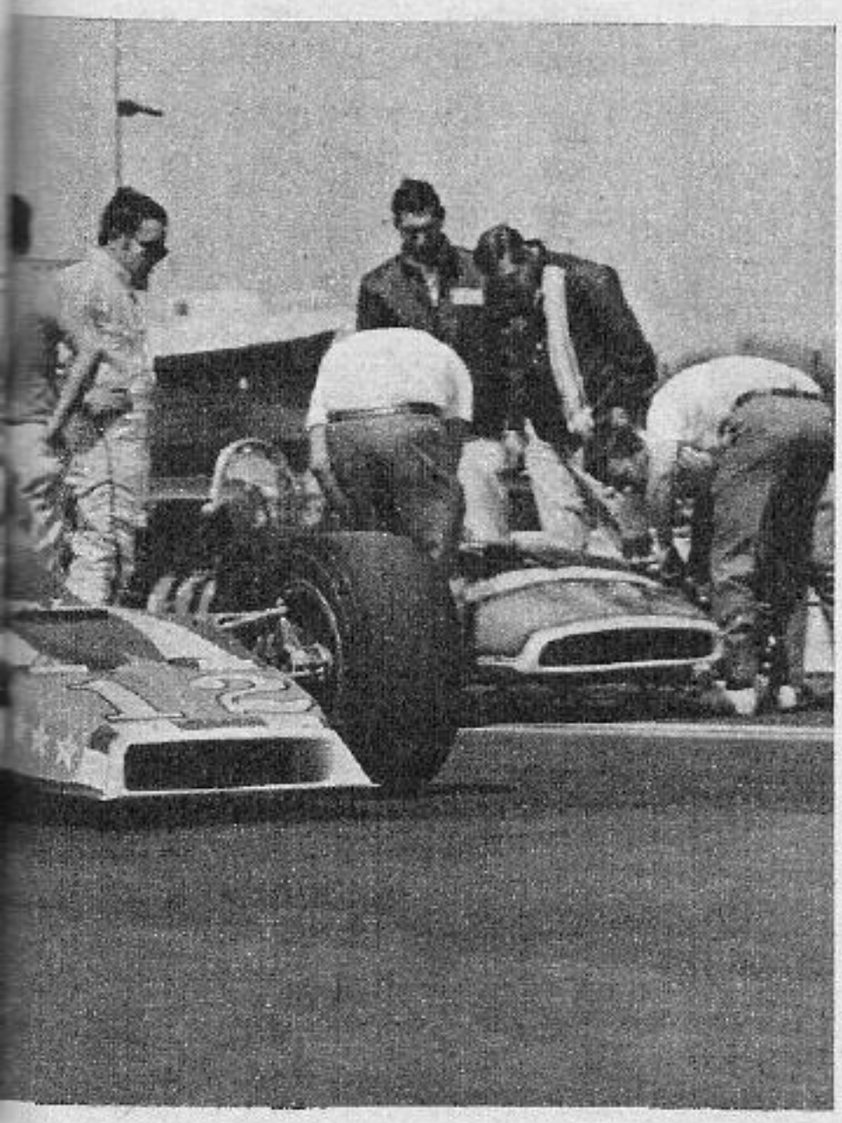


cos que le arrimaron el tiempo al impulsivo Lloyd Ruby. Luego de los entrenamientos del primer miércoles, el trío voló a Europa para la carrera de Montecarlo y el lunes ya emprendían el regreso a Indy.

Pero la más sorpresiva adquisición para los defensores del clásico motor de 4 cilindros es la de Dan Gurney. **"Me cansé de tanto lirismo, qué le voy a hacer. Llegué dos veces segundo con el Ford stock, pero como están las cosas me parece que la única forma de pasar a ganador es usando un motor con turbocompresor y yo me decidí por el Offy. Mi Eagle se agarra bien, así que espero que este sea mi año"** —así se explayó Gurney a poco de bajar de su mo-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





tocicleta, en la cual concurre todas las mañanas a su garaje en el Speedway.

Aparte de los nombrados, la sorpresa puede venir por alguno de los debutantes como Pesey, Cannon o Glotzbach. Pero es más que difícil hacer un pronóstico preciso. La edición número 54 de las 500 Millas promete ser una de las más reñidas y ése es el mejor pronóstico, al menos desde el punto de vista del espectáculo. Desde el punto de vista personal, el voto se inclinaría por Al Unser, aunque después de lo visto en días previos, la mejor chance parece que habrá que buscarla por alguno de los revitalizados Offenhauser. El 30 de mayo por la tarde tendremos la respuesta.

Firestone hace las cubiertas más fuertes. Y lo demuestra.

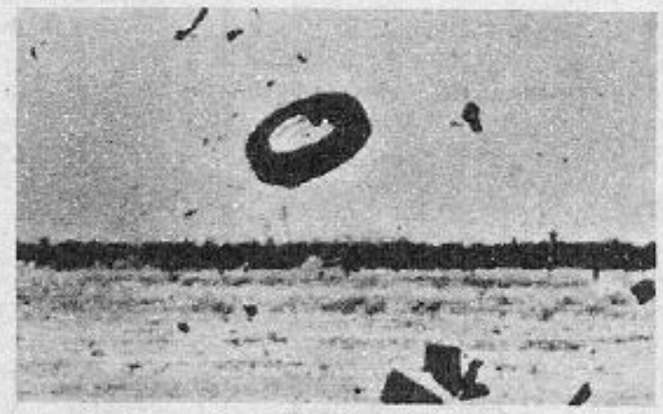
Así prueba su exclusiva Construcción Triple Fuerte.

Usted quiere kilometraje extra. Entonces necesita una cubierta extra fuerte.

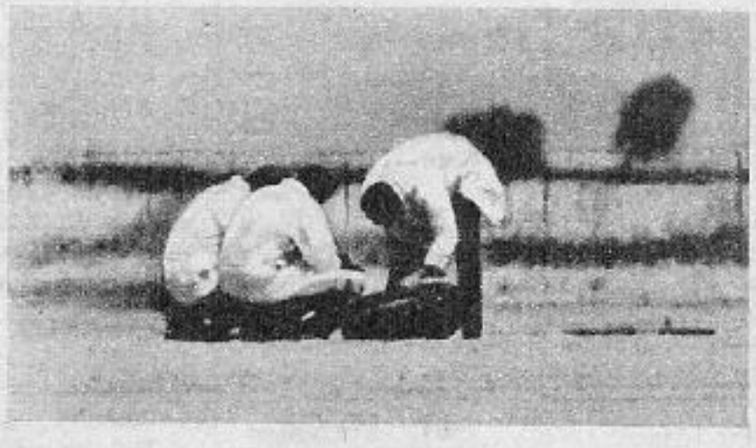


El 5 de agosto de 1969 lanzamos La Fuerte desde 305 mts. de altura. Chocó contra el suelo de cemento a una velocidad de 278 kph. El tremendo impacto inutilizó la llanta de acero.
Los ingenieros revisaron la cubierta y la encontraron intacta, declarándola tan apta como una nueva. Fue montada en otra llanta y colocada en un automóvil. Todavía sigue trabajando.





Sólo la cubierta mejor construida resiste pruebas como ésta, para darle a usted más kilometraje por su dinero.



LA CONSTRUCCION TRIPLE FUERTE

-exclusiva de Firestone- consiste en la fusión especial de la banda de rodamiento a la carcasa, los refuerzos adicionales de los costados y la aislación de cada cordón de las telas.

Por eso La Fuerte aguanta más kilómetros en su auto.

Sea cruel con La Fuerte.
Firestone se lo pide.



Firestone

CONSTRUCCION TRIPLE FUERTE

Son mejores porque duran más. Duran más porque son más fuertes. Son más fuertes porque están mejor construidas.

Parabrisas CORSA mercado

MUY IMPORTANTE:

ANTES DE CONSULTAR LOS PRECIOS, POR FAVOR PIERDA UNOS INSTANTES Y LEA ESTO:

Los precios de los vehículos usados que publicamos son estimativos y se deben entender para operaciones a efectuar ¡al contado! Debemos aclarar que estos precios sufrirán entonces variación si la operación de compra se pretende hacer con financiación o si se desea hacer una permuta o entregar el vehículo como parte de pago en un concesionario de cualquier marca, para comprar una unidad nueva. Paralelamente aclaramos que la estimación se ha hecho para unidades en estado medio de conservación (ni muy bueno, ni excesivamente malo); en consecuencia, dicha estimación podrá sufrir una variación del 10 al 15 %, dependiendo esto del estado del coche, gomas, accesorios, etc.

AUTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
AUTOAR		
Sedan	1956	2.000.—
Rural	1957/8	2.200.—
Rural	1960/1	2.500.—
BERGANTIN		
4 cil.	1960	3.000.—
4 cil. lujo	1961	3.200.—
4 cil. lujo	1962	3.600.—
6 cil.	1962	3.900.—
BORGWARD		
Isabella	1958	3.500.—
Isabella	1958	3.800.—
Isabella	1959	4.000.—
Isabella	1960	4.600.—
Isabella	1961	4.900.—
Isabella	1962	5.200.—
Isabella	1963	5.500.—
BUICK		
4 p.	1949	2.800.—
4 p.	1950	3.200.—
Dynaflow	1951	3.600.—
Súper 4 p.	1954	4.000.—
Súper 4 p.	1955	4.500.—
Súper 4 p.	1956	5.000.—
Súper 4 p.	1957	5.500.—
Súper 4 p.	1958	6.000.—
Súper 4 p.	1959	7.000.—
Súper 4 p.	1960	7.800.—
CADILLAC		
4 p.	1948	3.000.—
4 p.	1949	3.200.—
4 p.	1950	4.000.—
Coupé	1951	4.500.—
4 p.	1952	4.500.—
4 p.	1953	4.700.—
4 p.	1954	5.300.—
4 p.	1955	5.800.—
4 p.	1956	6.400.—
4 p.	1957	7.000.—
Fleetwood	1958	7.500.—
Fleetwood	1959	8.300.—
Fleetwood	1960	9.000.—
CITROËN		
2 CV	1958	2.900.—
2 CV	1960	3.200.—
2 CV	1961	3.600.—
2 CV	1962	4.000.—
2 CV	1963	4.400.—
2 CV	1964	4.800.—
2 CV	1965	5.200.—
2 CV standard	1966	5.600.—
2 CV lujo	1966	6.200.—
2 CV	1967	6.200.—
2 CV lujo	1967	6.600.—
2 CV standard	1968	6.500.—
2 CV lujo	1968	7.000.—
2 CV standard	1969	7.000.—
2 CV lujo	1969	7.500.—
CHEVROLET		
4 p.	1947	3.700.—
4 p.	1948	3.800.—
4 p.	1949	4.400.—
4 p.	1951	4.600.—
4 p.	1952	5.000.—
4 p.	1953	5.200.—
4 p.	1954	5.500.—
4 p.	1955	6.000.—
B. Air 6 mec.	1956	6.200.—
B. Air 8 aut.	1956	5.700.—
B. Air 6	1957	6.500.—
B. Air 8	1957	6.000.—
B. Air 8 aut.	1958	6.300.—
B. Air 6	1958	7.000.—
Impala 8 aut.	1959	7.200.—
Impala 6 mec.	1959	8.000.—
Impala 6 mec.	1960	9.500.—
Impala 8 aut.	1960	8.700.—
Impala 6	1961	10.500.—
Impala 8 aut.	1961	10.000.—
Impala 6 mec.	1962	12.000.—
Impala 8	1962	11.500.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
"400"	1962	7.500.—
Impala 8 aut.	1963	13.500.—
"400"	1963	8.000.—
Impala 6 mec.	1963	14.000.—
Impala 6 mec.	1964	16.000.—
Impala 8 aut.	1964	15.000.—
Súper	1964	8.500.—
Special	1964	7.500.—
Súper	1965	9.000.—
Special	1965	8.000.—
Súper	1966	10.000.—
Special	1966	8.500.—
Súper	1967	11.500.—
Special	1967	9.500.—
Súper	1968	13.000.—
Special	1968	11.000.—
Súper Lujo	1968	14.000.—
Súper Sport	1968	15.000.—
Special	1969	11.700.—
Super lujo	1969	15.000.—
Super sport	1969	16.000.—
CHRYSLER		
2 p.	1949	3.000.—
4 p.	1949	3.200.—
4 p. 6 cil.	1950	3.500.—
4 p. 6 cil.	1951	3.700.—
4 p.	1952	4.000.—
4 p.	1953	4.500.—
4 p. imp.	1954	4.900.—
CISITALIA		
850 cc Coupé	1961/2	5.000.—
850 cc Spider	1961	5.200.—
1100 Berlina	1949	3.500.—
1100 Spider	1949	3.800.—
DE CARLO		
600	1960	1.800.—
700	1960	2.500.—
700	1961	2.800.—
700 coupé	1961	3.800.—
700	1962	3.200.—
700	1963	3.500.—
SL	1964	2.500.—
SL	1965	2.700.—
DE SOTO		
4 p.	1940	2.000.—
4 p. chico	1946	3.000.—
4 p. Driv.	1947	2.700.—
4 p. 8 cil.	1951	3.300.—
DI TELLA		
1500	1960	6.000.—
1500	1961	6.200.—
1500	1962	6.500.—
1500	1963	6.800.—
Magnette	1964	7.100.—
1500	1964	7.200.—
Magnette	1964	7.500.—
Traveller	1964	7.500.—
1500	1965	7.900.—
Magnette	1965	8.200.—
Traveller	1965	8.200.—
1500	1966	8.200.—
Magnette	1966	8.500.—
Traveller	1966	8.500.—
1500	1967	8.900.—
Magnette	1967	9.500.—
Traveller	1967	9.500.—
D. K. W.		
Sedan	1960	4.200.—
Sedan	1961	4.300.—
Sedan	1962	4.500.—
Sedan	1963	5.000.—
Univ.	1962	4.600.—
Univ.	1963	5.200.—
Sedan	1964	5.500.—
Univ.	1964	5.700.—
Fissore	1965	7.800.—
Sedan	1965	6.700.—
Univ.	1965	6.200.—
Sedan	1966	7.000.—
Univ.	1966	6.800.—
Sedan	1967	7.500.—
Universal	1967	7.000.—
Sedan	1968	8.000.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC
Universal	1968	7.500.—
Sedan	1969	8.500.—
Universal	1969	8.000.—
DODGE		
4 p.	1940	2.000.—
4 p.	1941	2.100.—
4 p.	1942	2.200.—
4 p.	1947	2.700.—
4 p.	1948	2.800.—
4 p.	1950	3.500.—
4 p. F. Drive	1946	2.500.—
4 p. 6 cil.	1951	3.900.—
ESTANCIERA		
Ika	1958	3.500.—
Ika	1959	3.800.—
Ika	1960	4.000.—
Ika	1961	4.500.—
Ika	1962	5.000.—
Ika	1963	5.500.—
Ika	1964	6.000.—
Ika doble tracc.	1964	6.200.—
Ika	1965	6.400.—
Ika doble tracc.	1965	6.800.—
Ika	1966	6.800.—
Ika	1967	7.200.—
Ika	1968	7.600.—
Ika	1969	8.100.—
FIAT		
600	1958	2.800.—
600	1960	3.200.—
1100	1960	4.900.—
750	1961	3.700.—
1100	1961	5.000.—
2100	1961/2	6.000.—
750	1962	4.000.—
1100	1962	6.500.—
750	1963	4.500.—
1100	1963	5.500.—
1500	1963	7.800.—
600 E	1964	5.000.—
1500	1964	8.200.—
Familiar	1964	8.500.—
600 E	1965	5.800.—
1500	1965	8.500.—
1500 C. Largo	1965	9.000.—
Familiar	1965	8.700.—
Familiar Largo	1965	9.400.—
600 E	1966	6.000.—
800 Spider	1966	6.800.—
800 Coupé	1966	6.800.—
1500 C	1966	10.500.—
1500 Familiar	1966	11.000.—
1500 Coupé	1966	12.000.—
600 E	1967	6.700.—
800 Spider	1967	7.500.—
800 Coupé	1967	7.500.—
1500 C	1967	11.500.—
1500 Familiar	1967	12.000.—
1500 Coupé	1967	14.000.—
600 E	1968	7.000.—
800 Spider	1968	8.000.—
800 Coupé	1968	8.000.—
1500 C	1968	12.000.—
1500 Familiar	1968	12.500.—
1500 Coupé	1968	13.800.—
600 E	1969	7.600.—
800 Spider	1969	8.400.—
800 Coupé	1969	8.400.—
1500 C	1969	12.800.—
1500 Familiar	1969	13.300.—
1500 Coupé	1969	14.500.—
FORD		
4 p.	1946	3.600.—
Coupé	1946	4.300.—
4 p.	1951	3.800.—
4 p.	1952	4.000.—
4 p.	1954	4.200.—
Coupé sedan	1954	4.000.—
4 p.	1955	4.800.—
Fairlane 8 aut.	1957	5.000.—
Fairlane 6 mec.	1958	6.000.—
Fairlane 500 8 aut.	1958	5.800.—
Galax. 6 mec.	1960	7.000.—
Galax. 8	1960	7.500.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Galax. 6	1961	8.500.—
Galax. 8 aut.	1961	8.500.—
Falcon	1962	8.500.—
Falcon Standard	1963	8.500.—
Falcon de Lujo	1963	9.000.—
Falcon Standard	1964	8.700.—
Falcon de Lujo	1964	9.500.—
Falcon de Lujo	1965	10.500.—
Falcon Futura	1965	11.000.—
Falcon Standard	1965	10.000.—
Falcon Standard	1966	11.000.—
Falcon de Lujo	1966	12.500.—
Falcon Futura	1966	13.000.—
Falcon de Lujo	1967	13.000.—
Falcon Standard	1967	12.000.—
Falcon Futura	1967	13.500.—
De Lujo	1968	14.000.—
Standard	1968	13.000.—
Futura	1968	14.500.—
De Lujo	1969	15.000.—
Standard	1969	13.500.—
Futura	1969	15.500.—
GRACIELA		
2 p.	1958	1.900.—
2 p.	1960	2.200.—
GW-Wartburg	1962	3.600.—
HANSA		
1100	1960/1	2.900.—
Rural	1961	3.100.—
Coupé	1961	3.300.—
HILLMAN		
4 p.	1947	1.400.—
4 p.	1950	1.900.—
4 p.	1956	2.500.—
Rural	1956	2.500.—
4 p.	1961	3.300.—
HUDSON		
4 p.	1940	1.400.—
4 p.	1946/7/	2.000.—
Coupé	1946/7/	2.400.—
4 p.	1949	2.900.—
ISARD		
300	1958/9	1.300.—
700	1963	3.200.—
Kombi	1963	3.500.—
700	1964	3.500.—
Kombi	1964	3.800.—
1204	1964	5.000.—
700	1965	3.800.—
Kombi	1965	4.000.—
1204	1965	5.500.—
JEEP		
IKA carrozado	1957	3.000.—
IKA	1958	3.300.—
IKA	1959	3.600.—
IKA	1960	4.000.—
IKA	1961	4.200.—
IKA	1962	4.300.—
IKA	1963	4.400.—
IKA	1964	4.500.—
IKA	1965	4.600.—
IKA	1966	4.700.—
IKA	1967	5.200.—
IKA	1968	5.800.—
KAISER		
Carabela	1961	4.300.—
Carabela	1962	4.500.—
MERCEDES BENZ		
170 diesel	1954	5.000.—
180	1954	5.500.—
170	1955	5.500.—
180	1955	5.800.—
300	1955	5.800.—
219 naftero	1959	15.000.—
220	1959	16.500.—
220 S coupé	1961	19.000.—
220 S 4 p.	1961	16.500.—
220	1962	20.000.—

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
220 S 4 p.	1962	22.000.—
220 E	1962	26.000.—
220 S 4 p.	1963	32.000.—
220 SE coupé	1963	35.000.—
220 SE coupé	1964	43.000.—
220 E	1964	39.000.—
220 S	1965	40.000.—
250 SE	1965	45.000.—
250 S 4 p.	1966	65.000.—
250 SE 4 p.	1966	75.000.—
250 SE coupé	1966	85.000.—
MERCURY		
4 p.	1942	3.000.—
2 p.	1946	3.400.—
4 p.	1946	3.700.—
Coupé	1946	4.300.—
Coupé conv.	1946	4.000.—
2 p.	1951	4.000.—
Monterey 4 p.	1953	4.500.—
Montclair	1954	4.700.—
Montclair	1958	6.000.—
Monterey 4 p.	1957	5.700.—
MORRIS		
Mini Minor 1000	1961	4.300.—
4 p.	1966	9.000.—
Traveller	1966	9.200.—
N. S. U.		
24 HP	1958	2.500.—
34 HP	1960	3.000.—
34 HP	1961	3.100.—
24 HP	1962	3.200.—
34 HP Prinz	1963	3.400.—
Sport Prinz	1961	5.000.—
OLDSMOBILE		
88 4 p.	1958	5.000.—
88 4 p.	1961	7.500.—
88 4 p.	1962	8.000.—
88 4 p.	1963	9.000.—
OPEL		
Rekord 2 p.	1956/7	4.000.—
Rural	1956/7	4.200.—
Rekord 2 p.	1958	5.000.—
Rural	1958	5.400.—
Rekord 2 p.	1959	5.200.—
Rural	1959	5.600.—
Rekord 2 p.	1960	5.700.—
Rural	1960	5.900.—
Rekord 2 p.	1961	6.300.—
Rural	1961	6.600.—
Rekord 2 p.	1962	6.700.—
Rural	1962	7.000.—
PEUGEOT		
203	1956	4.000.—
403	1956/7	5.500.—
403	1958/9	6.500.—
403	1960/61	6.800.—
403	1962	7.500.—
404	1962	8.000.—
403	1963	7.800.—
404	1963	8.500.—
404 Rural	1963	9.500.—
403	1964	8.200.—
404 3 banc.	1964	8.700.—
404 5 banc	1964	9.200.—
403	1965	8.500.—
404 Stand.	1965	9.500.—
404 Stand.	1966	10.700.—
404 de lujo	1966	11.000.—
404	1967	12.000.—
404 G. Lujo	1967	12.500.—
404	1968	13.000.—
404 G. Lujo	1968	13.500.—
404	1969	14.000.—
PLYMOUTH		
4 p.	1951	3.500.—
4 p.	1954	4.000.—
4 p.	1955	4.800.—
4 p.	1961	6.500.—
RAMBLER		
Ambassador	1962	5.500.—
Classic Custom	1962	6.000.—
C. Country	1962	6.000.—
Ambassador 990	1963	6.500.—
C. Custom 1ª S	1963	6.000.—
C. Custom	1963	6.500.—
C. Country 660	1963	7.000.—
De Luxe 550	1963	6.000.—
Ambassador 990	1964	7.700.—
C. Custom 660	1964	7.100.—
C. Country 660	1964	7.700.—
De Luxe 550	1964	6.300.—
Ambassador 990	1965	8.600.—
C. Custom 660	1965	7.800.—
C. Country 660	1965	8.600.—
De Luxe 550	1965	6.800.—
Ambassador 990	1966	11.000.—
C. Custom 660	1966	8.800.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
C. Country 660	1966	11.000.—
De Luxe 550	1966	7.800.—
Ambassador 990	1967	12.000.—
C. Custom 660	1967	10.500.—
C. Country 660	1967	12.000.—
De Luxe 550	1967	9.000.—
Ambassador 990	1968	13.500.—
C. Custom 660	1968	12.000.—
C. Country 660	1968	13.500.—
De Luxe 550	1968	11.000.—
Ambassador	1969	15.000.—
C. Custom 660	1969	13.500.—
C. Country 660	1969	15.000.—
RENAULT		
Dauphine	1963	3.300.—
4 L.	1963	3.700.—
Gordini	1963	4.200.—
4 L.	1964	4.200.—
Dauphine	1964	3.900.—
Gordini	1964	4.200.—
4 L 3 veloc.	1965	4.500.—
4 L 4 veloc.	1965	5.000.—
Gordini	1965	4.600.—
Dauphine	1965	4.200.—
Gordini	1966	5.600.—
Dauphine	1966	4.600.—
4 L	1966	5.600.—
Gordini	1967	6.000.—
4 L	1967	6.200.—
Renault 850	1967	5.500.—
Gordini	1968	6.800.—
4 L	1968	6.500.—
850	1968	5.800.—
Gordini	1969	7.300.—
R4	1969	7.600.—
850	1969	6.500.—
SIMCA		
4 p.	1956	3.200.—
Rural	1956	3.600.—
TAUNUS		
17 M Rural	1960	6.000.—
17 M 2 p.	1961	6.500.—
17 M 4 p.	1961	7.000.—
17 M 2 p.	1962	7.500.—
17 M Rural	1962	7.800.—
TORINO		
300 4 p.	1967	9.500.—
300 S 4 p.	1967	11.000.—
380 2 p.	1967	15.000.—
380 W 2 p.	1967	15.500.—
300 4 p.	1968	11.000.—
300 S 4 p.	1968	13.000.—
380 2 p.	1968	16.000.—
380 W 2 p.	1968	16.500.—
300 S 4 p.	1969	14.000.—
380 2 p.	1969	17.000.—
380 W 2 p.	1969	17.500.—
VALIANT		
I	1962	8.800.—
II	1963	8.500.—
III	1964	9.000.—
III	1965	9.500.—
Coronado	1965	9.900.—
G. Turismo	1965	10.000.—
IV	1966	10.000.—
Coronado	1966	10.500.—
G. Turismo	1966	11.000.—
IV	1967	11.000.—
Coronado	1967	11.900.—
G. Turismo	1967	12.000.—
IV	1968	12.500.—
Coronado	1968	13.000.—
G. Turismo	1968	13.500.—
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1958	3.800.—
Cresta 4 c. 4 p.	1958	4.000.—
VOLKSWAGEN		
Export	1961	5.700.—
Export	1962	6.200.—
1500 2 p.	1962	7.000.—
VOLVO		
121	1960	7.500.—
122	1962	8.200.—

PICK - UPS USADAS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
ARGENTA		
Pick-up	1964	6.000.—
Pick-up	1965	6.900.—
Pick-up	1966	7.300.—
Pick-up	1967	7.700.—
CITROËN		
AZU Furg.	1965	4.200.—
AZU Furg.	1966	4.700.—
AZU Furg.	1967	5.000.—
AZU Furg.	1968	5.500.—
AZU Furg.	1969	6.500.—
CHEVROLET		
10 Pick-up	1960/1	6.000.—
10 „	1966	9.500.—
10 „	1967	10.500.—
10 „	1968	11.500.—
10 „	1969	12.500.—
DE SOTO		
D-100 Pick-up	1962/3	6.000.—
D-100 „	1964	7.500.—
D-100 „	1965	8.000.—
D-100 „	1966	9.000.—
D-100 „	1967	10.000.—
D-100 „	1968	10.900.—
DODGE		
D-100 Pick-up	1961/2	6.000.—
D-100 „	1963	7.000.—
D-100 „	1964	7.500.—
D-100 „	1965	8.000.—
D-100 „	1966	9.000.—
D-100 „	1967	10.000.—
D-100 „	1968	10.900.—
D-200 „	1969	12.000.—
FARGO		
D-100 Pick-up	1962/3	—'006'01
D-100 „	1964	—'000'01
D-100 „	1965	—'000'6
D-100 „	1966	—'000'8
D-100 „	1967	—'009'7
D-100 „	1968	—'000'9
FIAT		
Multicarga 1500	1965	7.500.—
Multicarga 1500	1966	8.000.—
Multicarga 1500	1967	8.500.—
Multicarga 1500	1968	9.200.—
Multicarga 1500	1969	9.800.—
FORD		
F-100 Pick-up	1960/1	6.500.—
F-100 „	1962	7.300.—
F-100 „	1963	8.000.—
F-100 „	1964	9.000.—
F-100 „	1965	9.500.—
F-100 „	1966	10.000.—
F-100 „	1967	11.000.—
F-100 „	1968	12.000.—
F-100 „	1969	13.800.—
JEEP		
IKA Pick-up	1961	4.300.—
IKA „	1962	4.600.—
IKA „	1963	4.800.—
IKA „	1964	5.000.—
Glad. Pick-up	1964	5.000.—
Glad. „	1965	5.500.—
Glad. „	1966	6.500.—
Glad. „	1967	7.500.—
Glad. „	1968	8.900.—
Glad. „	1969	9.500.—
MERCEDES BENZ		
170 Pick-up	1951	2.700.—
RASTROJERO		
Pick-up	1964	5.600.—
„	1965	6.000.—
„	1966	6.400.—
„	1967	7.000.—
„	1968	7.400.—
„ 2ª S.	1968	8.200.—

AUTOMOVILES 0 km

MARCA	PRECIO
AUTO UNION	
1000 S. 4 p.	12.490.—
Rural Universal	12.790.—
CITROËN	
3 CV AZAM, 4 p	9.650.—
2 CV AZN, 4 p.	7.930.—
2 CV AZ, 4 p.	8.640.—
CHEVROLET	
Súper Sport	22.260.—
Súper, 4 p.	19.960.—
Súper De Luxe, 4 p.	21.340.—
Special 4 p.	15.750.—
Rally Sport	17.360.—
Chevy	19.980.—
DODGE	
Dodge	16.300.—
Valiant	17.990.—
Polara	20.410.—
Coronado	21.990.—
Gran Turismo	23.060.—
ESTANCIERA	
UA-5RB t/simple	15.787.—
UA-5RA t/doble	17.462.—
FIAT	
600 E, 2 p.	8.780.—
800 Coupé	10.850.—
800C Coupé Spider	11.100.—
1500 Coupé	17.050.—
1500 C - Familiar, 4 p.	15.040.—
1600	14.950.—
FORD	
Falcon, taxi, 4 p.	17.360.—
Falcon Standard, 4 p.	17.695.—
Falcon De Luxe, 4 p.	18.885.—
Falcon Futura, 4 p.	20.210.—
Rural Falcon De Luxe	19.600.—
Rural Falcon Futura	20.630.—
Fairlane 500 8 cil.	22.610.—
Fairlane L.T.D. 8 cil.	24.862.—
PEUGEOT	
404 Gran Lujo, 4 p.	15.200.—
Peugeot 504 de lujo	16.820.—
Peugeot 504 superlujo	18.220.—
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Clas. 380, 4 p.	20.237.—
C.-Country 380, 4 p.	20.891.—
Ambassador 380, 4 p.	26.359.—
JEEP	
JA-3UB, t/simple	10.229.—
RENAULT	
R-4, 4 puertas	9.763.—
Gordini, 4 p.	10.478.—
850, 4 puertas	8.730.—
R-6, 4 puertas	11.960.—
TORINO	
300, 4 puertas	17.412.—
380W, 2 puertas	25.179.—
300S, 4 puertas	19.955.—
380, 2 puertas	23.061.—
380S	21.500.—

PICK-UPS 0 km

MARCA	PRECIO
CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S.A.	
DODGE Standard	
D-100E/ejes, ch. s/caja	15.410.—
D-100E/ejes, ch. c/caja	16.200.—
De Lujo	
D-100E/ejes, ch. s/caja	15.820.—
D-100E/ejes, ch. c/caj.	16.610.—
Standard	
D-200E/ejes, ch. s/caja	16.700.—
D-200E/ejes, ch. c/caja	17.510.—
De Lujo	
D-200E/ejes, ch. s/caja	17.130.—
D-200E/ejes, ch. c/caja	17.940.—
CITROËN	
Furgoneta AZU	8.050.—
AZU B	8.170.—
FIAT ARGENTINA S. A.	
Multicarga 1500	11.910.—
FORD MOTOR ARGENTINA S. A.	
F-100 6 cil.	16.232.—
F-100 8 cil.	17.220.
GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A.	
Chevrolet C-10703 s/c.	16.210.—
Chevrolet C-10704 c/a.	17.145.45
Chevrolet C-10734 c/a.	17.945.45
IME RASTROJERO	
Diesel P-63	14.420.—
Diesel P-64	14.230.—
Diesel P-66	15.980.—
IKA-RENAULT	
Jeep T-80 t/simple	15.533.—
Jeep T-80 t/doble	17.820.—
Jeep Frontal, naftero	16.446.—
Jeep Frontal, diesel	19.146.—
Jeep Furgón Utilitario	14.440.—
Pick-Jeep t/doble	11.036.—
PEUGEOT	
T4B	12.500.—

MOTOS USADAS

CILINDRADA			
AJS			
500		46-48	800/1.000
350		46-48	500/ 800
500		49-54	950/1.400
500		60-62	2.500/3.000
650		60-62	2.800/3.500

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
BSA		
500	46-48	600/ 900
500	48-49	950/1.400
350	46-48	700/1.000
650	50-52	1.300/1.800
500	60-62	2.600/3.300
BMW		
500	55	1.800/2.100
250	58	1.800/2.500
500	58	3.000/3.600
500	62	3.800/4.500
600	62	4.500/5.300
DKW		
125		400/ 500
150		500/ 600
DUCATI		
175		900/1.400
200		1.000/1.500
GILERA		
150	54-62	600/ 900
175	60-67	700/1.100
200	62-68	900/1.300
200	65-68	1.000/1.500
300 (Imp.)	57-58	900/1.600
300 (Nac.)	67-68	1.800/2.400
GUZZI		
175	57-61	700/1.200
235	57-61	900/1.400
350-500	46-49	400/ 700
HARLEY DAVIDSON		
1200	48-48	800/1.000
1200	48-49	1.600/2.000
HONDA		
50	60-62	600/ 800
125	60-62	900/1.400
150	60-62	1.000/1.500
250	60-62	2.100/2.900
300	60-62	2.600/3.200
HRD		
1000	48-49	1.400/1.900
1000	54	2.400/3.000
1000 B. Shadow	48-49	2.400/2.800
ISO		
150		300/ 600
JAWA		
350	57	900/1.400
175	57	600/ 900
350	62	1.200/1.600
MATCHLESS		
350	46-48	500/ 750
500	46-48	700/1.000
500	49-52	900/1.500
NORTON		
500	46-48	700/ 900
500	49-51	900/1.400
500	58	1.900/2.000
500	62	2.200/2.800
SIAMBRETTA		
150 Reform.	52-54	700/1.000
125	54-62	400/ 700
175	58-62	800/1.300
125 (Cristian)	58-62	1.200/1.400
TRIUMPH		
500	46-47	1.000/1.600
500	48-50	1.800/2.400
650	48-50	2.000/2.600
350	47-49	800/1.200
500	51-54	2.200/2.700
650	51-54	2.400/3.000
500/650	55-57	2.600/3.300
350	58-62	2.600/3.300
650	60-62	3.800/4.500
500/650 (Cr.)	49-55	3.000/3.600
ZANELLA		
100	59-67	480/ 700
125	59-67	600/ 800

MOTOS 0 Km

GILERA 150 SUPER Sp.	1.790.—
GILERA 180 SPRING	1.910.—
GILERA 200 G.T.	2.140.—
GILERA 300	2.970.—
ZANELLA 50	1.031.—
ZANELLA SPECIAL 12S	1.550.—
ZANELLA RUTERA 125	1.523.—
ZANELLA PONDEROSA	1.868.—
Z-Carga 175	3.275.—

LANCHAS 0 Km

MODELO	MOTOR		MEDIDAS *		PRECIO
AVAN-CANESTRARI					
Avan 330	Yamato	22HP	3,60-1,49-0,65	$	4.890.—
Avan 400 V	Yamato	22HP	3,95-1,48-0,66	$	6.590.—
Avan 400 V	Johnson	25HP	3,95-1,48-0,66	$	6.990.—
Avan 400 V	Johnson	33HP	3,95-1,48-0,66	$	7.380.—
Avan 400 V	Johnson	40HP	3,95-1,48-0,66	$	7.990.—
Avan 400 V	Johnson	55HP	3,95-1,48-0,66	$	9.940.—
Avan 400 V	Carniti	35HP	3,95-1,48-0,66	$	7.220.—
Avan 400 V	Carniti	50HP	3,95-1,48-0,66	$	8.790.—
Avan 400 V	Carniti	55HP	3,95-1,48-0,66	$	9.390.—
Avan 410	Johnson	55HP	4,13-1,65-0,78	$	10.940.—
Avan 410	Johnson	65HP	4,13-1,65-0,78	$	11.180.—
Avan 410	Johnson	85HP	4,13-1,65-0,78	$	12.900.—
Avan 410	Carniti	50HP	4,13-1,65-0,78	$	9.790.—
Avan 440	Johnson	55HP	4,45-1,75-0,87	$	11.940.—
Avan 440	Johnson	60HP	4,45-1,75-0,87	$	11.560.—
Avan 440	Johnson	65HP	4,45-1,75-0,87	$	12.200.—
Avan 440	Johnson	85HP	4,45-1,75-0,87	$	13.910.—
Avan 440	Johnson	115HP	4,45-1,75-0,87	$	15.000.—
Avan 480	Yamato	22HP	4,88-1,72-1,00	$	7.100.—
Avan 505	Johnson	55HP	4,92-1,53-0,65	$	10.440.—
Avan 505	Carniti	55HP	4,92-1,53-0,65	$	9.890.—
Avan 550 P	Johnson	55HP	5,30-1,98-0,93	$	11.540.—
Avan 550 P	Johnson	60HP	5,30-1,98-0,93	$	11.160.—
Avan 550 P	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	11.820.—
Avan 550 P	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	13.510.—
Avan 550 P	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	14.510.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	13.110.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	14.810.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	14.210.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	17.010.—
Avan 550 (crucero)	Johnson	85HP	5,35-2,01-1,00	$	20.910.—
Avan 550 (crucero)	Johnson	115HP	5,35-2,01-1,00	$	22.000.—
DELTA-MARINE					
Pescador	Sach	3,3HP	4,25-1,80-0,65	$	1.950.—
Pescador	Chrysler	20HP	4,25-1,80-0,65	$	4.300.—
Camping	Chrysler	20HP	4,25-1,80-0,85	$	5.900.—
Camping	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,85	$	6.950.—
Camping	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,85	$	7.950.—
Universal	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,75	$	5.950.—
Universal	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,75	$	6.950.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	20HP	6,60-2,30-1,00	$	13.500.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	45HP	6,60-2,30-1,00	$	15.500.—
Delta Marine	Chrysler	20HP	5,25-2,00-0,85	$	5.900.—
Delta Marine	Chrysler	35HP	5,25-2,00-0,85	$	6.900.—
JUANJO					
Pescadora	Chrysler	45HP	4,60-1,71-0,71	$	8.620.—
Signorina	Chrysler	35HP	3,70-1,71-0,65	$	7.200.—
Signorina	Chrysler	45HP	3,70-1,71-0,65	$	8.170.—
Sprinter	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	8.970.—
Sprinter	Chrysler	55HP	4,80-1,76-0,70	$	9.700.—
Piccina	Chrysler	35HP	4,80-1,76-0,70	$	7.460.—
Piccina	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	9.420.—
Bambina	Chrysler	45HP	3,60-1,60-0,65	$	7.370.—
Piccine Sport	Chrysler	35HP	4,80-1,76-0,70	$	6.750.—
Piccine Sport	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	7.720.—
Trimarán	Chrysler	20HP	3,03-1,63-0,56	$	4.900.—
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	105HP	6,12-2,33-1,00	$	2.950.—

MODELO	MOTOR		MEDIDAS		PRECIO
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	175HP	6,12-2,33-1,00	$	3.350.—
Biguá	Yumpa	5HP	2,65-1,30-0,48	$	2.080.—
NAUTICA-BERMUDA					
Pirayú	Evinrude	25HP	3,78-1,62-0,58	$	6.050.—
Pirayú	Evinrude	33HP	3,78-1,62-0,58	$	6.636.—
Riomar	Evinrude	25HP	3,83-1,63-0,60	$	6.600.—
Riomar	Evinrude	33HP	3,83-1,63-0,60	$	7.186.—
GH 380	Evinrude	25HP	3,80-1,55-0,62	$	6.000.—
GH 380	Evinrude	33HP	3,80-1,55-0,62	$	6.586.—
GH 430	Evinrude	25HP	4,30-1,73-0,62	$	6.660.—
GH 430	Evinrude	33HP	4,30-1,73-0,62	$	7.246.—
GH 430	Evinrude	40HP	4,30-1,73-0,62	$	7.876.—
Delta	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$	7.050.—
Delta	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$	7.636.—
Safari	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$	7.444.—
Safari	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$	8.214.—
Safari	Evinrude	40HP	4,08-1,63-0,58	$	8.844.—
S/Sport 70	Evinrude	40HP	4,36-1,76-0,69	$	9.384.—
S/Sport 70	Evinrude	60HP	4,36-1,76-0,69	$	12.639.—
S/Sport 70	Evinrude	85HP	4,36-1,76-0,69	$	14.209.—
444	Evinrude	60HP	4,44-1,72-0,80	$	14.709.—
444	Evinrude	85HP	4,44-1,72-0,80	$	16.270.—
444	Evinrude	115HP	4,44-1,72-0,80	$	17.709.—
Mark II	Evinrude	85HP	4,85-1,88-0,72	$	17.119.—
Mark II	Evinrude	115HP	4,85-1,88-0,72	$	18.549.—
Cobra	Evinrude	120HP	5,10-2,10-0,85	$	24.650.—
Cobra	Evinrude	155HP	5,10-2,10-0,85	$	26.850.—
Cobra	Evinrude	210HP	5,10-2,10-0,85	$	29.600.—
Gran Turismo	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$	27.450.—
Gran Turismo	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$	29.650.—
Gran Turismo	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$	32.400.—
Day Cruiser	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$	31.450.—
Day Cruiser	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$	33.650.—
Day Cruiser	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$	36.400.—
PAGLIETTINI					
Bambi II	Mercury	50HP	4,06-1,72-0,73	$	9.017.—
Codinet	Mercury	50HP	4,46-1,73-0,58	$	8.975.—
Comodin	Mercury	65HP	4,46-1,73-0,58	$	11.579.—
Comodin	Mercury	65HP	4,45-1,81-0,76	$	12.621.—
Comodin	Mercury	80HP	4,45-1,81-0,76	$	13.401.—
Comodin	Mercury	100HP	4,45-1,81-0,76	$	14.473.—
Gacelux	Mercury	125HP	4,45-1,81-0,76	$	15.739.—
Gacelux	Mercury	125HP	5,15-2,02-0,87	$	18.267.—
Gacelux	Mercury	120HP	5,15-2,02-0,87	$	20.267.—
REGNICOLI					
Trucha	Johnson	25HP	3,60-1,71-0,60	$	6.140.—
Dorado Pescado.	Johnson	25HP	4,25-1,75-0,70	$	6.970.—
Dorado Pescador	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$	7.400.—
Dorado Pescador	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	8.400.—
Dorado Ski	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$	8.070.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	8.550.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	9.960.—
Dorado 60	Johnson	40HP	4,33-1,75-0,75	$	12.900.—
Dorado V2	Johnson	85HP	4,33-1,75-0,75	$	15.110.—
Dorado V2	Johnson	115HP	4,33-1,75-0,75	$	16.810.—
Dina	Johnson	155HP	5,54-2,30-0,90	$	30.250.—
Dina	Johnson	210HP	5,54-2,30-0,90	$	32.450.—

* ESLORA - MANGA - PUNTAL (en ese orden).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL INTERIOR

PERIODICO AUTOMOVILISTICO DE LAS PROVINCIAS

Corresponsales: Héctor Acosta *(Córdoba)*, Raúl Arioni *(Bolivar)*, Francisco J. Di Cesare *(Bariloche)*, 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)*, Raúl Artola *(Las Flores)*.

ENTRE RIOS

OTRA DEL ZONAL

NOGOYA. En esa ciudad se llevó a cabo una nueva fecha por el Campeonato Zonal Entrerriano.

La mañana comenzó bien, un sol suave, gente amable y policía educada prometían una jornada comme il faut.

Comenzó la clasificación y en seguida un Gordini trazó arabescos en el aire matinal, cinco tumbos fueron suficientes como para demostrar que la tierra es traicionera. Llegó el mediodía y con él un nutritivo asado, invitación de la casa. Cuando ya todos nos estábamos acomodando para hacer una rehabilitante siesta se empezaron a agrupar los de la "A" en la línea de partida.

Se largó y Niemitz al no estar Carubia se "las tomó" ma non



tropo ya que el Alcade salió a pisarle los talones. Poco después el Renault de Niemitz dijo basta y automáticamente Alcalde quedó primero. A partir de ese momento la cosa se trasformó en un monólogo del Renault. Atrás se producen constantemente cambios y abandonos hasta que todo terminó con un fitito segundo, que doblaba que parecía un midget pasando a milímetros de los fardos siempre dominado por "El Tabú". Más atrás se clasificó Alberto Jatanlasky con una cupé 800.

La categoría "B" también fue un monólogo pero esta vez de Linares. El espectáculo también estuvo a su cargo ya que fue un placer observarlo durante toda la carrera siempre con el mismo dibujo en todas las curvas, sin volantazos excesivos y con una perfecta dosificación de acelerador. Patat, que fue quien trató de trasformar la función en diálogo, demostró un estilo totalmente opues-



to al del hombre de Concordia, sin querer decir con esto que anduvo despacio, simplemente tiene otro estilo. Batteri, más lento pero con manejo sumamente prolijo, fue tercero. Del Gaita Klaus Rekziegel mejor no hablar, el pobre se fue a correr con un coche standard y justo fue a meterse en ésta. Además no las tenía todas consigo, sobre todo lo que no tenía era nafta y tuvo que parar para reponer perdiendo valiosos segundos. Este es otro de los pilotos que empiezan y que sería importante o interesante ver con más HP. Lo de Gaita se debe al preparador, que es Manolo Rodríguez.

LA PAMPA

Final del Campeonato Pampeano

GENERAL CAMPOS. Se corrió en esa localidad la última fecha del campeonato pampeano de motos, karting, con y sin caja. El escenario fue una pista de 380 metros preparada especialmente para la oportunidad.

Los resultados fueron los siguientes: en la primera serie para motos triunfó Roberto Gus de Santa Rosa. La segunda fue ganada por Eduardo Bengochea, también de Santa Rosa, y la final a diez vueltas fue para Norberto Gus, que evidenció poseer una máquina excelentemente preparada.

El campeonato fue ganado por el corredor Dante Garighio de Colonia Barón.

En karting con caja ganó la primera serie a seis vueltas el corredor de Jacinto Aráoz, Daniel Torres. La segunda batería fue para Manuel Landa, de la localidad de Gral. San Martín, y la final a diez vueltas la ganó Arnaldo Fayar de Guatraché.

El campeonato tuvo como dueño a Arnoldo Fayar.

En karting sin caja ganó la primera serie Ceferino, de la localidad de Bordenave.



En la clase "C" Gotte fue quien recibió primero el banderazo final. Pero lo increíble en esta serie resultó un señor llamado Benito Calvo, que con un Valiant de los grandotes, con ruedas finitas, lo corrió de cerca durante toda la prueba. Le gusta sacarse las ganas de vez en cuando, dijo cuando lo vimos en el parque cerrado.

Linares anduvo tercero pero posteriormente tuvo problemas y se retrasó dejando esa posición para Patat.

En cuanto al circuito se puede decir que tiene un trazado interesante pero se levanta mucha tierra. La organización: más que correcta.

CLASIFICACION

Categoría "A"

1º	7	Carlos Alcalde	Renault	32'12"	22 vtas.
2º	12	El Tabú	Fiat 600	33'47" 2/5	21 "
3º	11	Alberto Jatanlasky	Fiat 800 coupé	32'31" 2/5	6 "

Record de vuelta Osvaldo Niemitz en la 6ª vuelta a 1'24" 2/5. Promedio: 87,454 km/h.

Categoría "B"

1º	31	Vicente Linares	Fiat 1500 coupé	43'20"	30 vtas.
2º	32	Raimundo Patat	Fiat 1500 berlina	44'01"	30 "
3º	34	Herman Batteri	Fiat 1500 berlina	44'38" 3/5	30 "
4º	36	El Gaita	Fiat 1500 coupé	45'05" 3/5	27 "

Record de vuelta: Linares en la 8ª vuelta: 1'25" 2/5. Promedio: 86,436 km/h.

Categoría "C"

1º	61	Julio Gotte	Torino 380 ..	44'49"	30 vtas.
2º	66	Benito Calvo	Valiant	44'55"	30 "
3º	32	R. Patat	Fiat 1500 ...	45'03" 2/5	30 "
4º	31	V. Linares	Fiat 1500 ...	45'40" 2/5	30 "

Record de vuelta: Julio Gotte en la 14ª vuelta: 1'20" 2/5. Promedio: 91,799 km/h.

CHUBUT

UN RALLY EN DOS ETAPAS

Trelew. Con el triunfo de Gaspar Da Silva y Victoriano Ibáñez finalizó el rally que en dos etapas hizo disputar en Dique Florentino Ameghino el Círculo de Regularidad de esa ciudad con el auspicio de la Concesionaria Fiat de la zona.

El binomio ganador acumuló 82 puntos en contra, seguido por Enrique Riva Molina con 91. En tercer lugar se ubicó el dúo Durán-Dattas, de Comodoro.

En la categoría A vencieron Mancinelli-Cambra y en la B Da Silva-Ibáñez.

CLASIFICACION

Categoría "A"

1º	4	Mancinelli-Cambra	181,5
2º	1	Juanca-Coco	204,5
3º	5	Tinnirello-Krauss	247
4º	7	Fassone-F. Madero	261,5
5º	2	Lacunza-Romero	369
6º	3	Rodríguez-Davies	718

Categoría "B"

1º	106	Da Silva-Ibáñez	82
2º	114	Riva Molina	91
3º	105	Durán-Dattas	130,5
4º	102	Angelini-Pérez Amat	165,5
5º	113	Cruz-Cañadas	184
6º	115	Gómez-Cancio	194
7º	107	Santos-Santos	197,5
8º	101	Florez-Valentic	264,5
9º	111	Merallo-Marcos	909,5

CLASIFICACION GENERAL

1º Da Silva-Ibáñez
2º Riva Molina
3º Durán-Dattas
4º Angelini-Pérez Amat
5º Manzinelli-Cambra
6º Cruz-Cañadas
7º Gómez-Cancio
8º Santos-Santos
9º Juanca-Coco
10º Tinnirello-Krauss
11º Fassone-F. Madero
12º Flores-Valentic
13º Lacunza-Romero
14º Rodríguez-Davies
15º Merayo-Marcos

SAN LUIS

Regularidad y Calendario

MERCEDES. *El Auto Club de esa localidad continúa con una campaña destinada a fomentar las competencias de regularidad en la provincia. A tal efecto ha designado una comisión que tiene como finalidad organizar y fiscalizar un campeonato de dicha especialidad.*

La comisión está integrada por los señores Albamonte, Bachiller, Solá, Saniolo, Vanegas y Pedril. Las competencias se disputarán en las siguientes fechas: 14 de junio, 12 de julio, 9 de agosto, 13 de septiembre, 11 de octubre y 15 de noviembre.

. Después de muchos cabildeos y frustradas reuniones la federación zonal confeccionó el calendario 1970 del campeonato zonal. Muy pocas fechas fueron otorgadas, escasamente siete, para una zona tan grande y con tanto entusiasmo como es Cuyo. Una zona que cuenta con cuatro autódromos: San Rafael, Mendoza, San Juan y Mercedes. Además de los hermosos circuitos de montaña.

Después de un vistazo al calendario que consta de doce meses y cincuenta y tres domingos nos damos cuenta que siete fechas son muy pocas para un campeonato zonal de tamaña envergadura donde se han formado pilotos de primera línea. Luego de un rápido enfoque es posible comprender por qué es necesario un mayor número de competencias.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Con lo que la pick-up Peugeot ahorra sólo de nafta, en 50.000 kms, Ud. compra:

5 neumáticos, más el seguro, más el service de todo el año, o ... sus vacaciones en Mar del Plata.



Ninguna otra pick-up le asegura además todas estas otras ventajas juntas:

Economía de precio
Cuesta sólo

$ 12.500* **(m$n 1.250.000)**

Increíble precio para un auténtico **"burro de carga".**

Economía de consumo
415 km con 50 litros de nafta. Hasta un 60 % menos que otras pick-ups de menor capacidad de carga.

Economía de mantenimiento
Sus repuestos son siempre más baratos. En muchos casos, hasta 3 veces mas baratos que los similares de otras pick-ups.

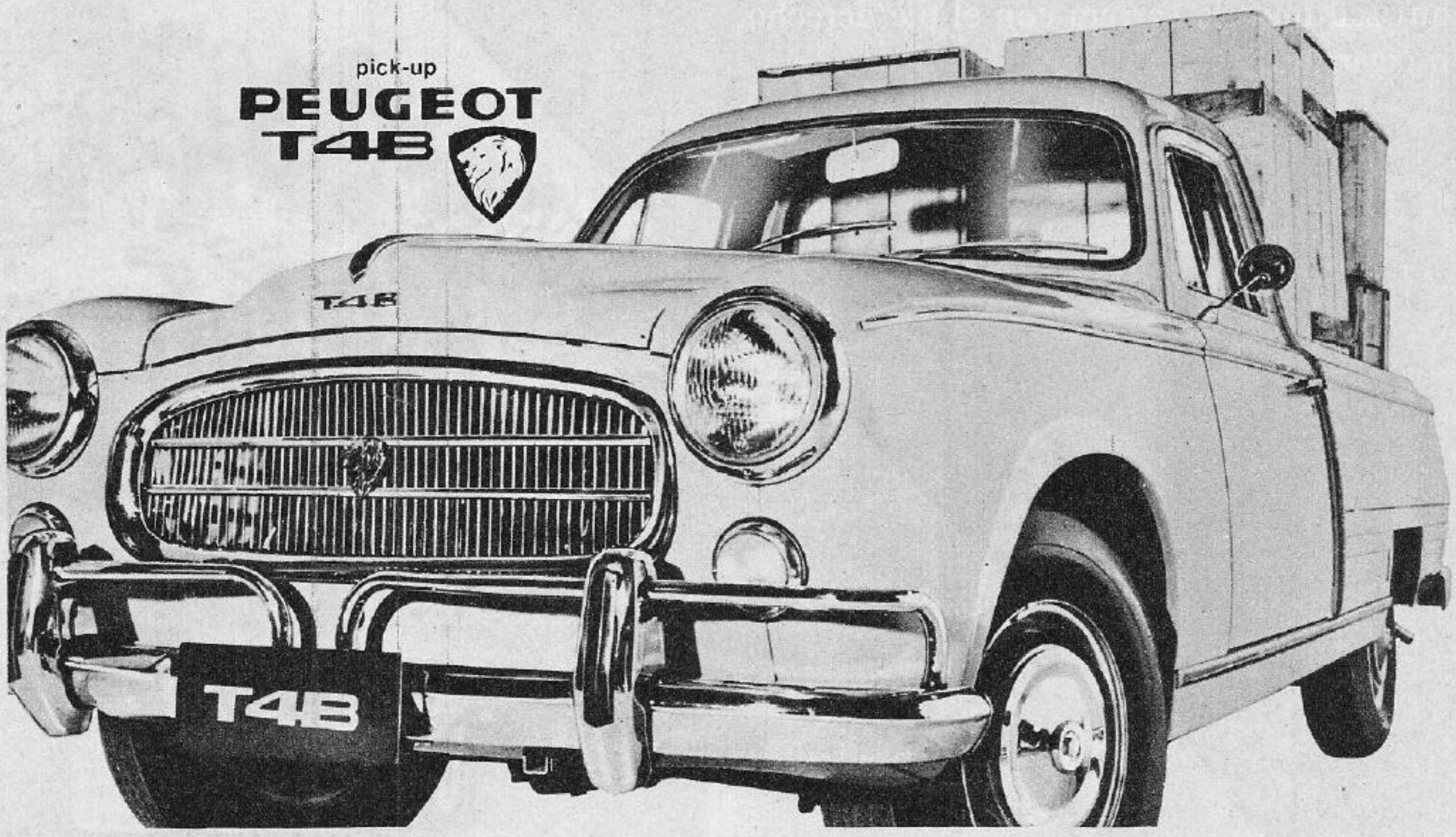
Economía de tiempo y trabajo
Sus medidas lógicas y su radio de giro menor permiten estacionar **rápidamente,** sin esfuerzo, sin pérdidas de tiempo.

- Motor de 1618 cm^3 - 76 robustos HP.
- 4 velocidades sincronizadas.
- Confortable cabina de automóvil.
- Calefacción incluida en equipo de fábrica.
- Lavaparabrisas.
- Paragolpes y parrilla cromados.

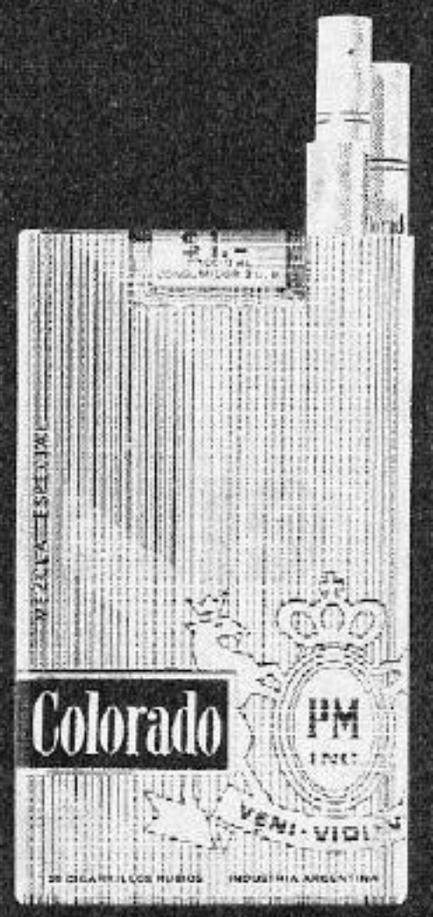
...y además, usted anda en un PEUGEOT.

* servofreno opcional: $ 350 (m$n 35.000)

pick-up
PEUGEOT T4B



En mi país hay ruidos que nos llenan el alma.

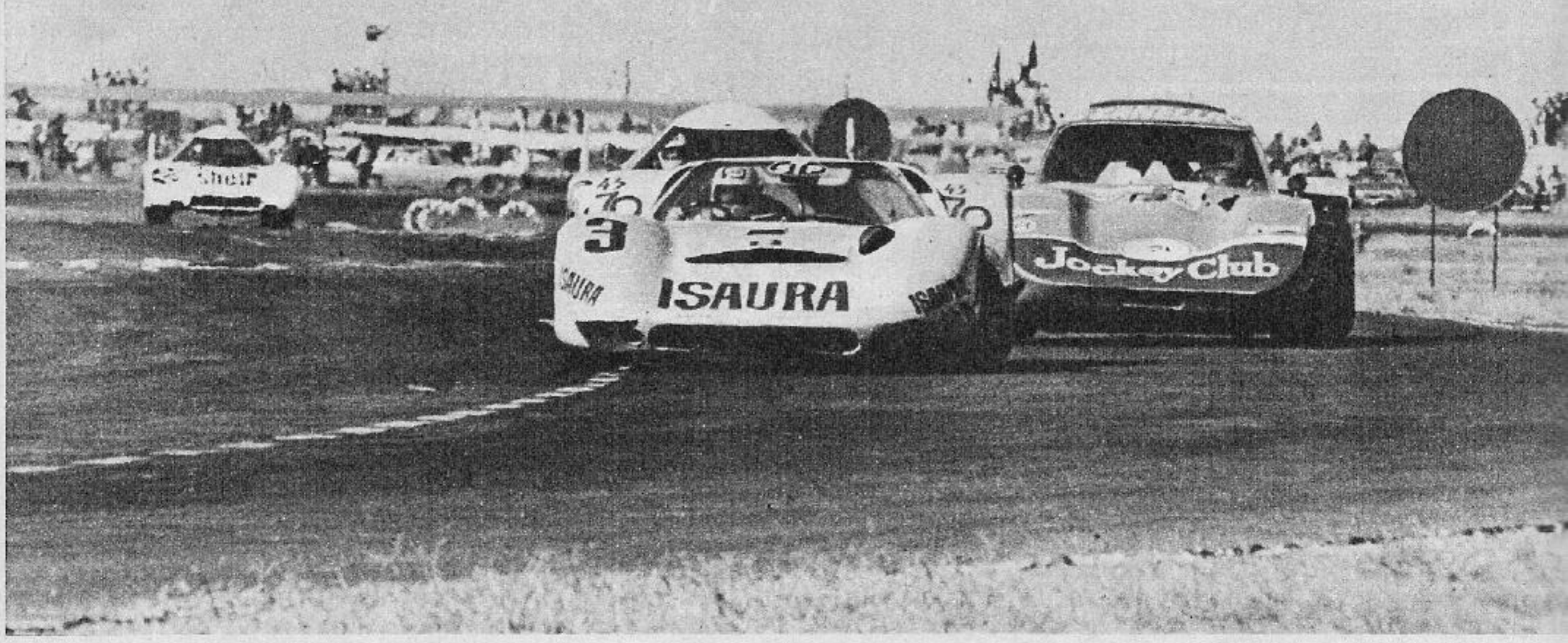


Primera, segunda, tercera... Recta del fondo, con todo.
Rebaje. Horquilla. Doblan rueda a rueda.
Griterío. Pasión.
Aquí sentimos la carrera con el pie derecho.
Un cigarrillo.

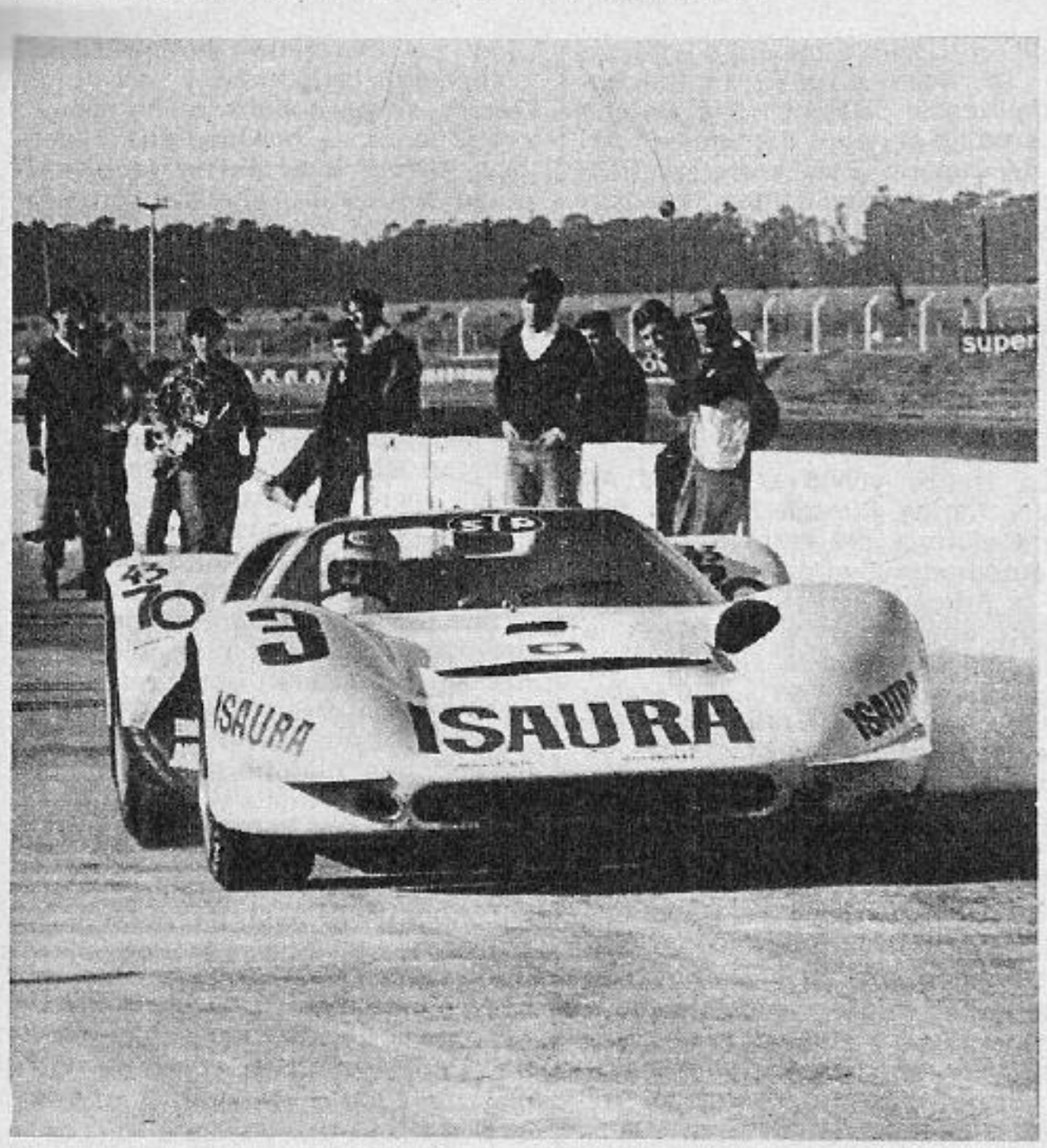


adiux Publicidad
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

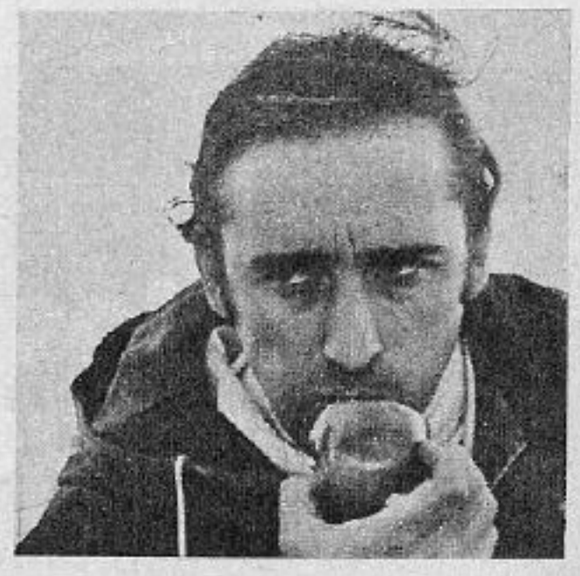
UN AUTO GANADOR



A veces las comparaciones son necesarias. En ésta podemos ver la diferencia de altura que hay entre al auto de Jorge Cupeiro y la Liebre de Di Palma o los Trueno-Chevrolet.



Un auto que va a dar mucho que hablar. Luego de intensas sesiones de puesta a punto, parece que Cupeiro encontró el grado óptimo, tanto en la parte carrocería y chasis como en la confiabilidad de la mecánica Herceg.



Jorge Cupeiro, el cuarto mordisco de la manzana en 1970.

Ganar es el resultado -casi siempre- de un concienzudo trabajo previo. Como Cupeiro lo sabe siempre se dedicó a poner los autos bien a punto y el SP con el que ganó en Maggiolo es el último ejemplo. Trabajos y experiencias realizadas

Al comenzar la temporada 1970 con el torneo Apertura vimos en la categoría S.P. una fragilidad en los autos que llevó a que sólo cuatro pilotos cumplieran el total de veinte vueltas.

Una carrera en la cual "el Nene" García Veiga se vio, prácticamente, exento de rivales. La segunda fecha del calendario se cumplió en Comodoro Rivadavia. En esta carrera García Veiga obtuvo la segunda victoria de la temporada, imponiéndose en las dos primeras series y logrando el primer puesto en la sumatoria de tiempos.

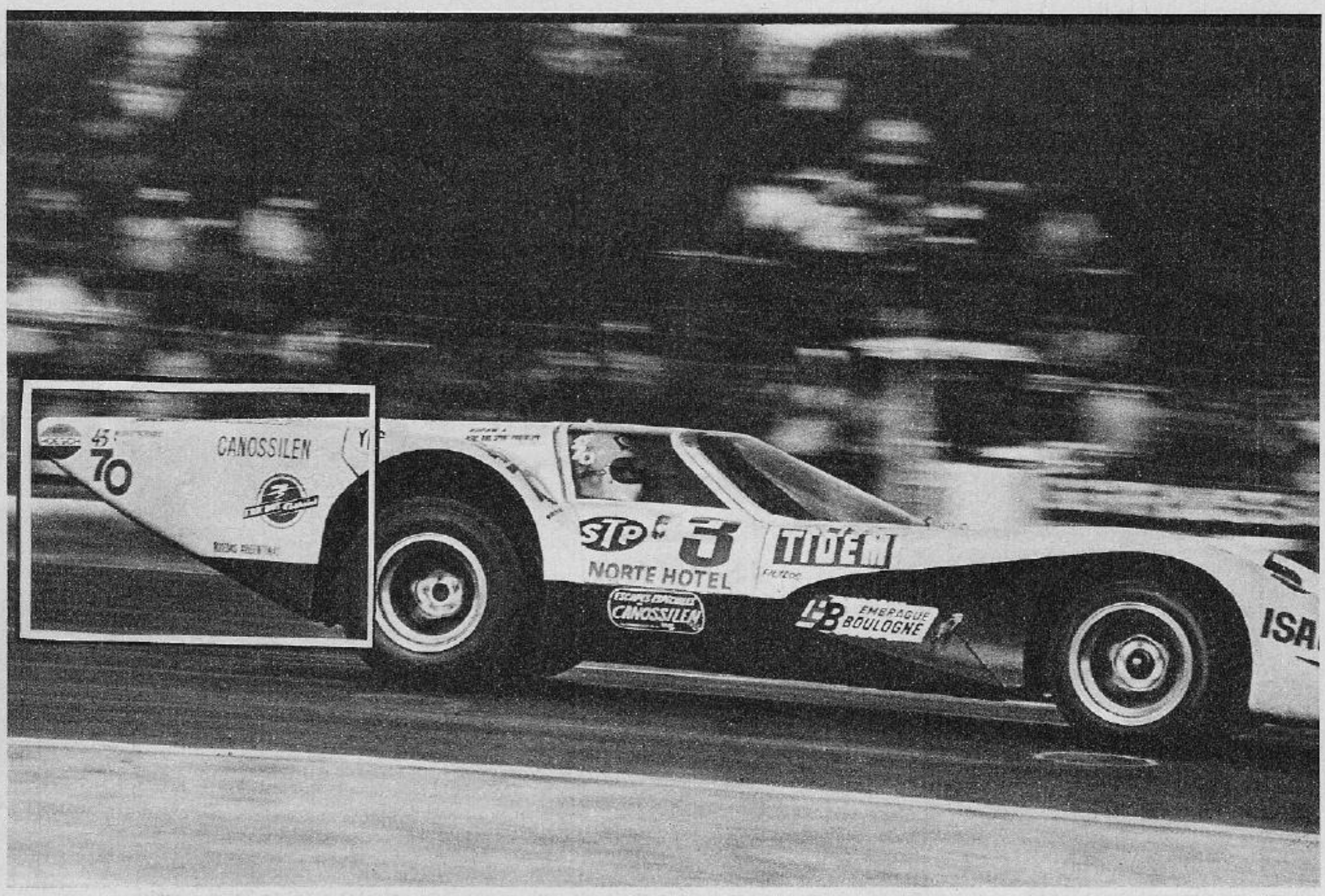
Hasta ese momento era casi indiscutible la neta superioridad del dúo García Veiga-Trueno-Chevrolet. Ya sea porque los Tornado no tenían los suficientes HP; o por los múltiples problemas de las escuadras Ford... la categoría parecía tener un dueño, al menos para la primera parte de la temporada.

Pero no todos tuvieron en cuenta a un hombre al que siempre hay que tener presente: Jorge Cupeiro. En las últimas carreras de 1969 Cupeiro mostraba su auto cada vez más modificado. Al llegar el receso de verano, el chasis Martos fue llevado a Baufer y allí Alain Baudena se encargó de reformar la carrocería y el chasis en la forma que Jorge lo pedía.

Mientras esto sucedía en torno a la parte chasis-carrocería, Herceg trataba de darle a los motores Chevrolet el rendimiento que ambos querían.

No es ninguna novedad que Jorge Cupeiro es el piloto que más se ocupa de poner sus autos a punto, además de ser uno de los que mejor hacen en nuestro país

→



El perfil del Baufer-Cupeiro-Chevrolet se muestra estilizado y de estético dibujo. La cola larga, de quita y pon, se usa de acuerdo a las exigencias del circuito.

A los que dudan:

* Pesos ley 18.188 $ 18.300.—

Hay gente que no puede creer que un auto de avanzada como el Dodge cueste m$n 1.630.000.*

Hace falta aclararles algo.

El Dodge representa la nueva posibilidad de Ingeniería Chrysler.

Con un precio que compite directamente con el de autos de viejos diseños.

Tiene la mayor garantía del mercado argentino.

Y una financiación pensada para que usted obtenga el mejor precio final.

La financiación Chrysler.

Mínimo contado. 30 meses. Con intereses más bajos y **sobre saldos**, para que usted no pague lo que ya pagó.

GRANDIO

GRANDIO

Suipacha 1120 - Callao 1833 - Capital

CONCESIONARIO AUTORIZADO CHRYSLER FEVRE ARGENTINA

En el Oscar Cabalén de Córdoba se llevó a cabo la tercera competencia de temporada. En ella se produjo el debut del "nuevo" auto de Cupeiro. Esta carrera estuvo sembrada de incidentes, abandonos, choques y demás yerbas. Pero el esperado debut rindió en cierto modo amplios frutos. Jorge Cupeiro se impuso en la tercera serie y obtuvo un tercer puesto que anticipó que estábamos ante un auto que en cualquier momento pasaría a ganador.

La troupe volvió a Buenos Aires y Carlos Ruesch logró la primera victoria del team Steven en el autódromo. Con un tercer puesto en la primera serie, Jorge Cupeiro debió abandonar al trabarse la caja de velocidades. No obstante este inconveniente se siguió trabajando en el auto. **"Trabajamos mucho modificando los diagramas de suspensión. Sobre todo me preocupaba la tenida del auto, así que fuimos probando y adaptando elementos hasta que el auto me satisfizo plenamente".**

La carrera de Magiolo se presentó como una de las que podían resultar más interesantes hasta la fecha. En los días de entrenamientos notamos una neta adaptación del auto y del piloto al circuito. "La cola larga la usé simplemente porque de esta forma el auto andaba mejor."

No sólo Cupeiro andaba en forma ese día. Vianini, con un auto similar, había hecho una gran carrera en Córdoba el día de su debut y el domingo por la mañana en las pruebas de clasificación en Maggiolo se mostraba plenamente satisfecho de su auto. García Veiga andaba como siempre y la única novedad fue Federico Urruti. Los Fordmisano seguían aquejados por sus problemas y los Tornado perdían su chance al fundir el motor Eduardo Copello el domingo por la mañana. Al largarse la primera serie, los dos Chevrolet-Baufer, de Cupeiro y Vianini, dieron el espectáculo de punta. Fue ésta la serie en la que Cupeiro afianzó su diferencia con el resto. En la segunda, Urruti logró destapar a su Huayra y se acercó peligrosamente a Cupeiro, quien, no obstante, llevó su auto al primer puesto.

En la tercera Jorge puso en juego su experiencia y dejó que los demás pelearan por triunfar en la serie, conservando él los lauros.

Es en esta carrera donde se pusieron de manifiesto las condiciones de los motores de Herceg (según Cupeiro 350 HP), las bondades que tiene el chasis modificado y la solvencia conductiva de Jorge. Pero ésta no es la historia de un auto ganador, sino tan sólo el comentario de un trabajo que se puede ver y palpar. El trabajo de puesta a punto de un auto, es quizás uno de los más pesados y difíciles que hay que realizar en un auto de carrera. Y ése es el único trabajo que nunca concluye; prueba de esto es que durante la semana es común ver a Cupeiro probar su auto en el Autódromo Municipal, para mejorar tal o cual cosa, para probar tal o cual otra.

CARLOS AGUSTIN

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



GARANTIZAMOS EN FORMA ESCRITA SU REPUESTO LEGITIMO FORD.

90 DIAS O 6.500 KM. DE GARANTIA ESCRITA.

Ahora bien, usted se preguntará por qué los garantizamos.

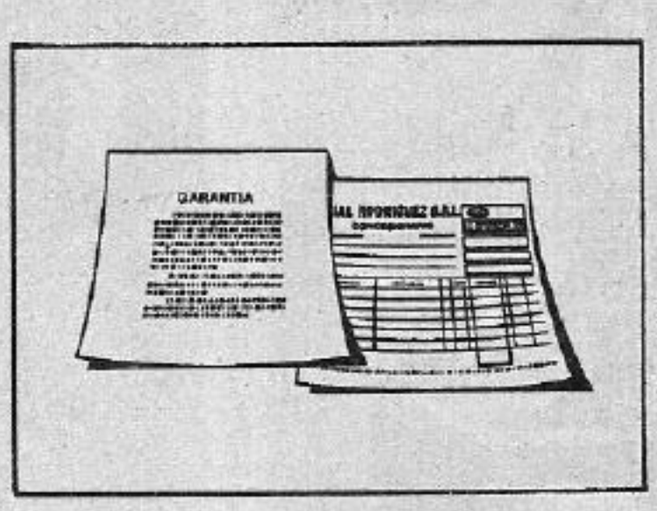
Indudablemente la garantía es un margen de seguridad que se le brinda al usuario.

¿Qué significa para Ford? Una simple formalidad, los repuestos legitimos Ford no necesitan realmente garantía.

Porque son la parte exacta equivalente de aquello que usted quiere reemplazar en su vehículo.

Porque tienen calidad Ford.

Y son tan Ford como su auto, camión o pick-up Ford.



Al dorso de su boleta de compra encontrará la garantía escrita Ford.

El nuevo envase, una nueva presentación para la calidad de siempre.

Ford
Repuestos

REPUESTOS LEGITIMOS FORD

RALLY LONDRES-MEXICO

"faltan solo 4000 km."

Sólo 26 autos en carrera. Los Escort dominan el clasificador. Perkins-Greene vigésimos en Panamá

1: Hannu Mikkola, el finlandés que más posibilidades tiene de ganar esta increíble competencia. Su andar y el de su Escort dejó impresionados a todos.
En Panamá, primero.

2:Jimmy Greaves, el jugador de fútbol británico, fue otro que supo dosificar la calidad del Escort.

3: No sólo los Escort, ocupan las primeras clasificaciones. El británico Culchet ha llevado a su Triumph a un tercer puesto en Panamá.



2



3

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

En el control de La Quiaca, a 3.700 metros de altura, los pilotos dejaban atrás la dura etapa Santiago-La Paz. De un solo golpe, recorrieron 3.250 km de monotonía y montaña. La media de 100 km p/h que emplearon los participantes para recorrer las peligrosas rutas andinas da, quizás, carácter de epopeya a toda esta empresa.

Los autos soportaron unas rigurosas pruebas especiales, que a veces se tornaban agotadoras. El clima y el oxígeno hicieron más difícil este recorrido. Todas las tripulaciones debieron, en determinados lugares, recurrir a las máscaras de oxígeno, ya que a 4.000 metros de altura sobre el nivel del mar la atmósfera se torna un tanto irrespirable. Pero con la llegada a la Paz, no todo estaba terminado. Aún debían superar miles de kilómetros para llegar a la ansiada meta. El próximo escollo sería la Ruta de los Incas.

El dúo escandinavo al comando del Ford Escort había afianzado su primera colocación, demostrando la calidad del Ford Escort en general y de Mikkola en particular. Stuart Turner (director del equipo Ford) dijo de él: "Es imposible frenarlo. Ese tipo allá no conoce más que un solo pedal... el del acelerador. Esperemos que eso dure".

La etapa La Paz-Lima tiene una extensión de 1.850 km, de esos que hay que multiplicar por dos. Al cruzar la frontera entre Bolivia y Perú, Aaltonen pasó en primer lugar, escoltado por el polaco Zasada, y tercero Mikkola, precediendo a los británicos Makinen y Culcheth. Por este paso, Perkins-Greene estaban en el 13º puesto, mientras que Zicavo marchaba en la trigésima ubicación.

A la salida de Cuzco comenzó el tramo de velocidad, que culminaría en Huancayo, luego de haber recorrido los 908 kilómetros de distancia. Al salir de Cuzco, Zasada sufrió el primer percance en el tren delantero obligándolo a regresar a Cuzco para reparar, donde perdió cerca de una hora y media. Mikkola, con su Escort, fue el más veloz en este tramo.

La desilusión fue para el equipo Citroën. Los autos de Neyret y Verrier debieron abandonar, destrozando las esperanzas de los franceses. Desde ese momento todos los cálculos del director René Cotton recaen sobre Vanson-Truscat y Claudine Trautman-Colette Perrier, quienes están haciendo una formidable carrera. Al llegar a Lima, Claudine declaraba: "Esta fue la etapa más difícil. Hemos sufrido mucho el calor, pero lo que la hizo más triste es que durante 25 horas no hemos visto ni una sola máquina. Pero el paisaje es tan bonito que una olvida todo". Nueve fueron las deserciones en esta etapa. En la escuadra Citroën: Neyret por rotura de cadena de distribución y Verrier al rompérsele el tanque de nafta por culpa de una piedra. El Ford Capri de Paul y Martin Donner, al enfermase ambos tripulantes, mientras que Badham-Lyall (Hillman-Hunter) no arribaron a tiempo al control de Lima. En el control de Huancayo, los argentinos Zicavo-Rodriguez-Verna sufrieron una demora definitiva, por la cual elevaron una protesta a las autoridades de la prueba, ya que Zicavo sostiene que él pasó dentro del horario fijado en Huancayo. De este modo, sólo Gastón Perkins queda para representar a la Argentina.

La clasificación en Lima tenía en los cuatro primeros puestos a dos Escort (Mikkola-Aaltonen) y dos Triumph (Culchet-Hopkirk), respectivamente. Gastón Perkins se ubicaba en el puesto 23º.

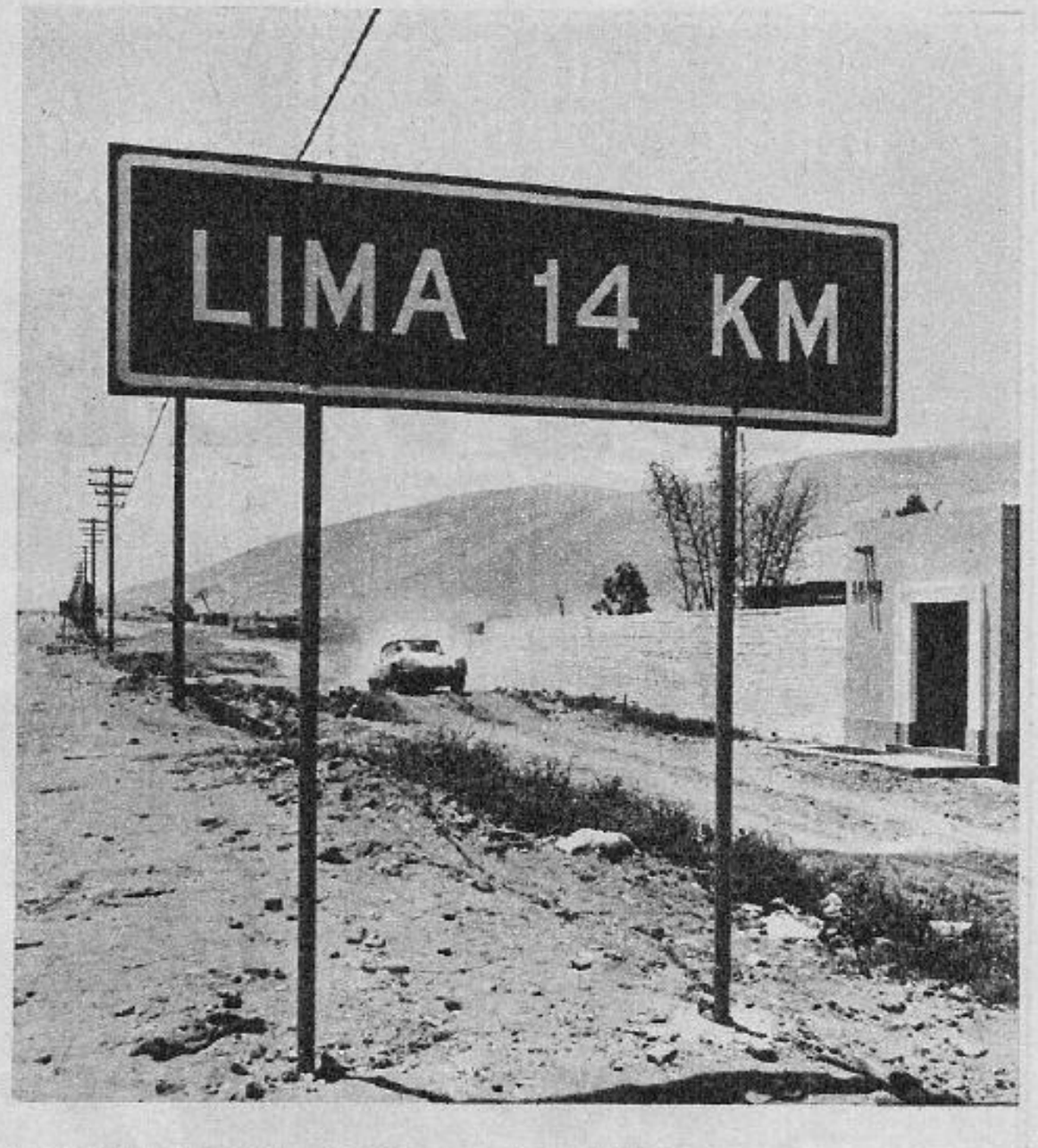
Por la noche, los pilotos reanudaron la marcha desde Lima hacia Cali (Colombia), previo paso por el Ecuaddor. Treinta máquinas partieron, encabezadas por Mikkola-Palm, dispuestas a recorrer los 2.800 kilómetros hasta Cali. En esta etapa, el clasificador no sufrió muchos cambios.

Makinen encabezó a los rallystas hasta la ciudad de Popayán, donde fue superado nuevamente por Mikkola. Durante la travesía por territorio ecuatoriano, Makinen anduvo a 86 km p/h de promedio, y la novedad fue el extraordinario repunte de Gastón Perkins y Forrest Greene, quienes al paso por Quito estaban ubicados en el octavo lugar. En el prime entre la frontera colombo-ecuatoriana y Popayan (364 km) los seis primeros autos circularon a una media de 160 km p/h. Estos llegaron a Cali con las últimas horas de la noche. A medida que el día avanzó, fueron arribando los demás competidores, que totlizaron 27. Por la noche, autos y tripulantes pudieron tomar un merecido descanso y, al amanecer, emprendieron camino hacia el puerto de Buenaventura, donde se embarcaron rumbo a Panamá.

Perkins ocupó la vigésima colocación en Cali, lo que es por sí solo admirable, si tenemos en cuenta que de los 96 autos que partieron de Londres, sólo 26 tienen posibilidades de ver el monumental estadio Azteca, que será el fin de esta competencia. Los autos se acomodaron en la motonave italiana Verdi, para trasladarse, evitando el llamado Tapón de Dariem, 100 kilómetros de selva a través de la cual no se han abierto caminos, hasta el puerto de Cristóbal en la ciudad de Panamá. Al llegar a este punto, los veintiséis participantes deberán recorrer los 4.151 kilómetros que restan hasta Méjico.

Quienes llegaron hasta este punto pueden considerar que sus posibilidades son muy amplias. El camino que resta recorrer no ofrece demasiadas dificultades y, salvo infortunios que puedan ocurrir, las veintiséis máquinas tienen posibilidades de llegar a México. Sobre las posiciones de privilegio, no hay nada ya que demostrar. La millonaria inversión que la Ford inglesa realizó para esta competencia, se ha visto redituada de una manera más que complaciente. Prácticamente los seis primeros puestos están ocupados por los Escort, que demostraron ser autos muy veloces a la vez que resistentes.

El solo hecho de llagar es una verdadera hazaña. Nosotros confiamos en que las 26 máquinas puedan arribar y con ellas el Peugeot de Gastón y Greene.



4



5

4: Claudine Trautman, ha demostrado ser una mujer con mucha fibra. Su Citroën DS21 es uno de los pocos que quedan en carrera.

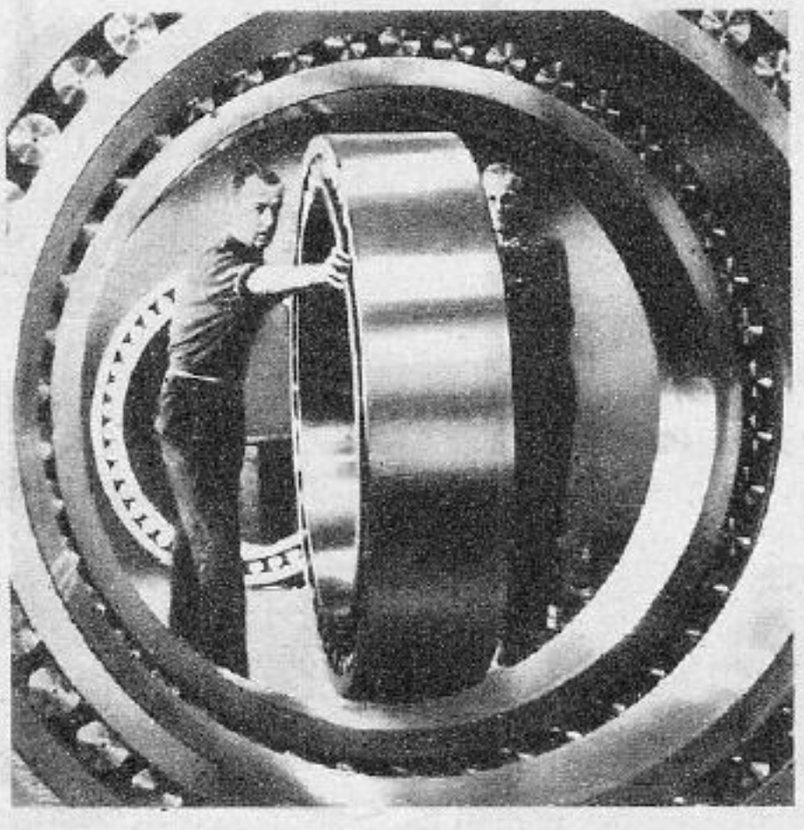
5: Otro Escort, el de Aaltonen, quien está ubicado segundo en Panamá.

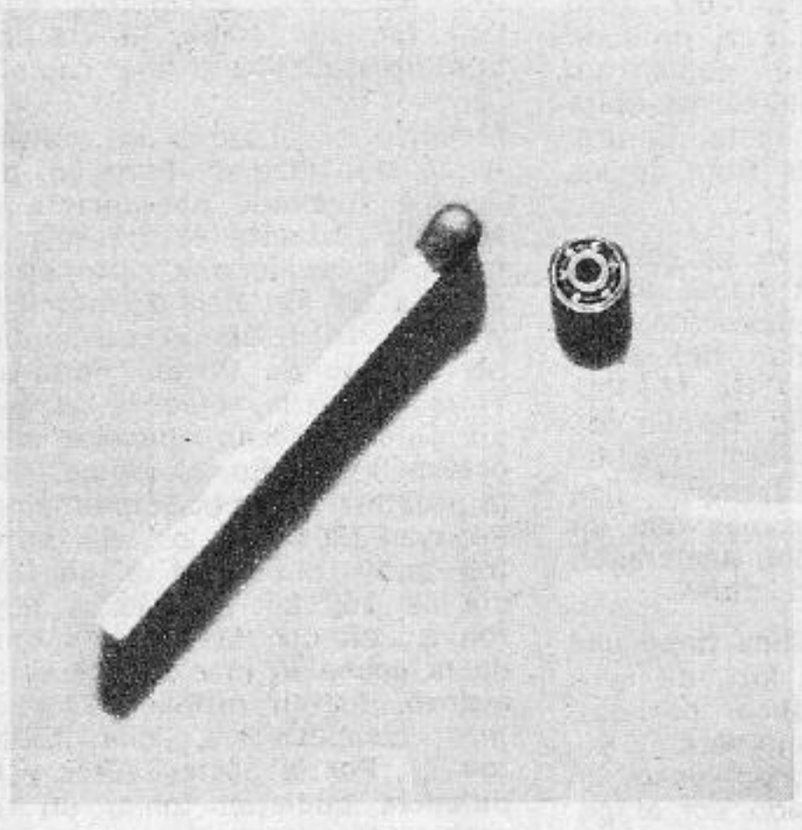
CLASIFICACION
(Hasta Panamá)

Pos.	Nº	Piloto	Coche	Penalización
1º	18	H. Mikkola	Ford Escort	7h10m
2º	46	R. Aaltonen	Ford Escort	8h17m
3º	88	B. Culchet	Triumph	8h35m
4º	98	P. Hopkirk	Triumph	10h44m
5º	103	T. Makinen	Ford Escort	11h42m
6º	26	J. Greaves	Ford Escort	17h 6m
7º	100	P. Vanson	Citroën	19h 0m
8º	54	R. Redgrave	Morris	21h38m
9º	14	S. Zasada	Ford Escort	21h43m
10º	25	Mme. Trautman	Citroën	23h46m
11º	74	Miss R. Smith	Austin	27h55m
12º	32	K. Tubman	Austin	29h33m
13º	28	L. Potapchik	Moskvitch	30h33m
14º	29	D. Hubner	BMW	32h 9m
15º	15	R. Chanon	Lotus	33h12m
16º	71	G. Holm	Moskvitch	31h40m
17º	38	A. Katz	Mercedes Benz ..	34h59m
18º	83	A. D. Ress	Hillman	35h 1m
19º	91	Miss J. Denton	Morris	35h50m
20º	*66*	*G. Perkins-Greene	*Peugeot 404*	*36h.6m*
21º	40	S. Tenishev	Moskvitch	36h50m
22º	79	R. Janssen	Datsum	41h24m
23º	96	T. Kingsley	Austin	41h28m
24º	45	D. Harris	Ford Escort	53h 1m
25º	6	M. J. Hemsley	Peugeot 504	53h44m
26º	47	P. J. Coltell' ni	Citroën	56h49m

NIELSEN

DIVERSIDAD





SKF LE OFRECE 7.000 TIPOS Y TAMAÑOS DE RODAMIENTOS Y 20.000 VARIANTES.

Hasta la fecha, nuestros clientes han comprado más de 5.500.000.000 de rodamientos SKF a entera satisfacción. Por algo será.

SKF

La diversidad es nuestro fuerte

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RUMBO A EUROPA



Sonrisas en la escalera para el grupo que partió hacia Nürburgring. Berta, señora, pilotos y mecánicos, encargados de la esperanza que es el Berta LR en los 1.000 km de Nürburgring.

El martes pasado el aeropuerto de Ezeiza parecía más bien un box del autódromo, aunque todos estuvieran de traje y corbata. Por diferentes razones y en diferentes compañías (pero en horarios parecidos) dos grupos de personas se embarcaron hacia Europa por dos cosas de singular importancia.

En Aerolíneas Argentinas, a las seis de la tarde, Chiche Caldarella partió nuevamente hacia Europa para reintegrarse al equipo del ACA y poco después —vía Braniff— se embarcó todo el contingente del "operativo Berta LR en Nürburgring". En este caso el grupo era mayor, ya que Berta y señora viajaron con Di Palma y Marincovich, los pilotos del auto para los 1.000 km, y los tres mecánicos que actuarán allí (Diez, Botta y Sanfeliú).

Caldarella por su parte viajó acompañado por un mecánico que agrandará a tres el número de mecánicos que atienden los dos F. 2. Se trata del hermano de Alberto Pilotto —uno de los dos mecánicos que ya está allí desde el principio de la temporada— y que también trabajaba como mecánico en el edificio central del ACA. Además completó el grupo un intérprete que de ahora en adelante solucionará en Europa los muchos problemas que se produjeron por culpa de los diferentes idiomas.

Salvo un inesperado problema con Di Palma que perdió la tarjeta de embarque instantes antes de subir al avión y por cuya causa se demoraron los trámites, todo fueron sonrisas y deseos de buena suerte que esperamos se cumplan ampliamente.



Chiche Caldarella, el hermano de Pilotto (izquierda, tercer mecánico) y el lenguaraz de la tribu. Segunda etapa del operativo F. 2.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

EL EMPORIO DEL PEUGEOT

COMPRE TODOS SUS REPUESTOS A CREDITO

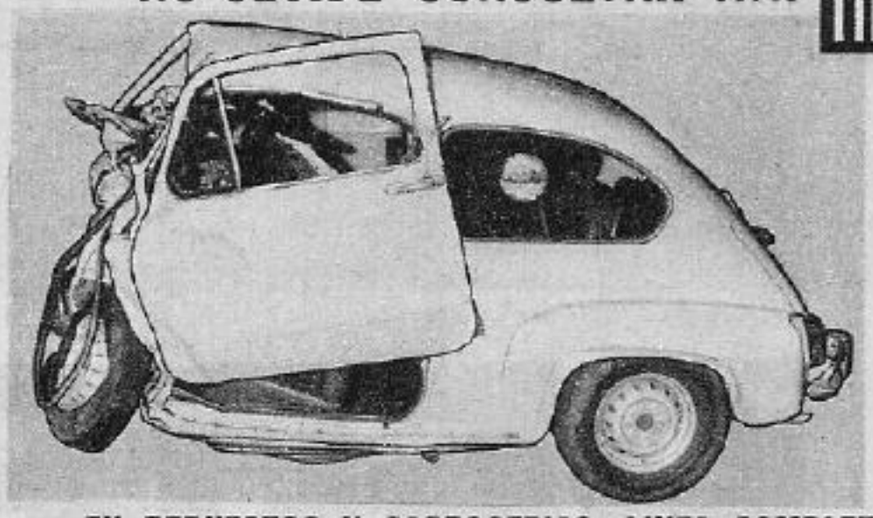
Nos renovamos para una mejor atención a nuestros clientes.

La línea más completa en repuestos y accesorios nacionales e importados para PEUGEOT 203 - 404 - Rural 404 - T4B - 504

Precios especiales a tallerista y revendedores
Envíos al interior.
Casa adherida a Créditos LONDONCAR y CITICAR

PICHINCHA 1657 - T. E. 26-2327 - Bs. As.
Av. PAVON 787 - T. E. 22-3166 - Avellaneda

AL REPARAR SU UNIDAD NO OLVIDE CONSULTAR A... FIATODO



EN REPUESTOS Y CARROCERIAS, LINEA COMPLETA

FIATODO

SARMIENTO 3899
T. E. 87-1852/1992
Buenos Aires
UNICA DIRECCION
NO TENEMOS SUCURSALES.



VENTAS POR MAYOR Y MENOR
ESTACIONAMIENTO PROPIO.

Para su automotor compre Ud. lo mejor





CUBIERTAS DEPORTIVAS
TODA LA LINEA para ALTA VELOCIDAD
A los mejores precios de plaza
SARACHO
DIRECTORIO 5512

Cinturato 367

CENTRO AUTOMOVILISTICO S.A.



LOS CONOCE MUY BIEN...

¡Claro! Es una afirmación de quienes tienen experiencia en la marca. Hacemos su servicio mecánico integral desde hace años. Por eso entregamos las reparaciones "en horas" y con garantía. Venga con su Renault sin complejos y sabrá por qué somos distintos.

Salta 1160/64 y 1325/29
Tel. 23-8913/5673

ATENCION AGENCIEROS Y CONCESIONARIAS...

Publicítese colocando en sus unidades PLACAS GRABADAS, con el nombre de su empresa

AUTOMOTORES Mundial

CONSULTE A: 82-8519

También confeccionamos en madera y metales, ceniceros, displays, llaveros, etc.

COLOCACION en el ACTO

Sandrini

VOLANTES DEPORTIVOS
FABRICA
BORSAN S.C.A.
LADINES 3808-50-7572,
ALTURA AV. SAN MARTIN 7100, CAPITAL



MAREL

ANTENAS AUTO RADIO

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

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

BOCINAS

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

yachting

CAMPEONATO ARGENTINO DE PENGUIN



SAN PEDRO Y L

Tras reñida lucha Martín Costa, llevando como tripulante a Von Foester, se impuso en el campeonato Argentino de la clase Penguin. Excelente organización, muchos barcos y mejores regatas

por L. PEDRO SIEDMANN
fotos ERNESTO PECORARO

on un viento realmente de excepción, puesto que sopló a lo largo de la laguna, cosa rara en San Pedro, se corrió el Campeonato Argentino de la Clase Penguin, los días 25 y 26 de abril, 1, 2 y 3 de mayo organizado por el Club Náutico San Pedro.

LA ORGANIZACION

Diez puntos. Con ello los dueños de casa se anotaron un poroto muy grande. Todo resultó de acuerdo a lo previsto; desde el trasporte de algunos barcos, a cargo de la Armada Nacional, hasta el alojamiento gratuito para todos los hoteles de la ciudad. No podemos dejar pasar por alto la prevención de tener a disposición de la muchachada la carpintería del club a efectos de reparar las averías de urgencia.

Así como debemos destacar la gentileza de General Motors que facilitó "bravas" pick-ups para el trasporte de barcos y participantes. Una de ellas conducida por el incansable "Fatiga" quien demostró ser un verdadero peligro al volante. Esperamos que esto sirva como antecedente para que este tipo de apoyo al deporte continúe, no sólo por parte de G.M. sino también de otras entidades particulares.

Con muy buen tino los "Sampedrinos" invitaron a gente de otros clubes entre los que se encontraba el señor Luis P. Córdoba, a integrar la Comisión de Regatas, que tuvo muy buen desempeño. El campeonato se realizó sobre un total de seis regatas con descarte de una, con puntaje y recorrido especial de la clase. Participaron 63 barcos en representación de los siguientes Clubes: C. R. La Plata, C. N. Quilmes, Campo Deportivo Olivos, Y. C. Olivos, C. N. San Isidro, Y. C. Buenos Aires, C. N. San Pedro, C. N. Mar del Plata, 400 Y. C. Córdoba y L. N. Militar.

LAS REGATAS

Se corrieron en días maravillosos a tal punto que más de uno se pegó un chapuzón... voluntariamente

Si bien existía cierto pesimismo con respecto al recorrido, puesto que el ancho de la laguna no permite la ceñida reglamentaria, Eolo contribuyó a aniquilar esa con-

RESULTADO DE LAS REGATAS

1ª Serie — **Viento Norte de 30 km/h.**

1) Martín Costa	Arnie von Foester	Lantia
2) Héctor Serena	Javier (Athos) Ferrario	Adiós IV
3) Eduard Homps	Edgardo von Foester	Babiequin
4) Raúl Lacchini	Jorge Solis	Biondina
5) Jorge Gonella	Belisario Pérez	Bitácora

2ª Serie — **Viento Sudeste de 25km/h.**

1) Pablo Gianelli	Guillermo Casese	Kakata
2) Martin Costa	Arnie von Foester	Lantia
3) Jorge Gonella	Belisario Pérez	Bitácora
4) Adalberto Ujvary	Marcelo Ripol	Cambalache
5) Raúl Lacchini	Jorge Solis	Biondina

3ª Serie — **Viento Sur de 20 km/h.**

1) Martin Costa	Arnie von Foester	Lantia
2) Adalberto Ujvary	Marcelo Ripol	Cambalache
3) Pablo Gianelli	Guillermo Casese	Kakata
4) Héctor Serena	Javier Ferrario	Adiós IV
5) Raul Lacchini	Jorge Solís	Biondina

4ª Serie — **Viento Norte de 10 km/h.**

1) Adalberto Ujvary	Marcelo Ripol	Cambalache
2) Martin Costa	Arnie von Foester	Lantia
3 Pablo Gianelli	Guillermo Casese	Kakata
4) Héctor Serena	Javier Ferrario	Adiós IV
5) Raul Lacchini	Jorge Solís	Biondina

5ª Serie — **Viento Norte de 10km/h.**

1) Pablo Gianelli	Guillermo Casese	Kakata
2) Martin Costa	Arnie von Foester	Lantia
3) Héctor Serena	Javier Ferrario	Adiós IV
4) Adalberto Ujvary	Marcelo Ripol	Cambalache
5) Jorge Gonella	Belisario Pérez	Bitácora

6ª Serie — **Viento Norte de 17km/h.**

1) Adalberto Ujvary	Marcelo Ripol	Cambalache
2) Martin Costa	Arnie von Foester	Lantia
3) Pablo Gianelli	Guillermo Casese	Kakata
4) Héctor Serena	Javier Ferrario	Adiós IV
5) Eduardo Homps	Jackie von Foester	Babiequin

CLASIFICACION GENERAL

1) M. Costa	A. von Foester	Lantia	YCO	314,3	Puntos
2) P. Gianelli	G. Casese	Kakata	YCO	310,7	"
3) A. Ujvary	M. Ripol	Cambalache	YCO	309,7	"
4) H. Serena	J. Ferrario	Adios IV	YCO	303,4	"
5) R. Lacchini	J. Solís	Biondina	CRLP	293,0	"
6) E. Homps	E. von Foester	Babiequin	YCO	287,1	"
7) J. Gonella	B. Pérez	Bitácora	YCO	286,1	"
8) R. D'Onofrio	J. Roel	Cornamusa	YCBA	285,0	"
9) J. Heller	A. Rivi	Ruqueta	YCO	276,0	"
10) C. Cassini	G. Sciarra	Toy	CNSP	272,0	"

A su vez Rodolfo D'Onofrio se clasificó Campeón Argentino Junior de la Clase.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





OS PINGÜINOS

tra soplando casi en todas las series a lo largo de la misma. Destacable fue la presencia de un montón de lanchas de salvamento que al igual que la "colectiva" (para espectadores) se dedicaron a mirar la competencia porque tuvieron poco trabajo.

En general las regatas se corrieron dentro de un ambiente de mucha camaradería alternada con demostraciones de humor improvisado (cantitos, cargadas, etc.). Lógicamente que los que más se divirtieron fueron los de atrás, puesto que en todas las series se formaron de entrada dos lotes: los de adelante (los más mejores) entre los que estaban siete tripulaciones del YCO más el Platense Lacchini, D'Onofrio del Buenos Aires y Cassini representante local.

Muy reñida fue la lucha entre los punteros destacándose Martín Costa, a quien por fin se le dio el borde bueno, alzándose con el título que durante tantos años andaba peleando. Sus más inmediatos seguidores fueron Pablo Fienelli (Lobo), que en la cuarta regata demostró su sapiencia, y Adalberto Ujvary (el principito), que corrió con el tripulantito Marcelo Ripol (Alain Delon), ganando dos regatas cada uno.

Con respecto al nutrido lote de atrás podemos decir que disputaron regatas muy ruidosas puesto que en los matetes que se armaban en las viradas de boyas se escucharon muchos gritos, golpes (de barcos que se tocan) y otras yerbas. Protestas hubo pocas.

Con motivo de haberse suspendido la cuarta regata, por falta de viento, ésta se corrió el sábado 2 de mayo por la tarde a continuación de las dos que estaban programadas, lo que determinó que finalizara casi de noche, siendo los competidores perseguidos por los habitantes de la laguna (mosquitos) que estaban dispuestos a darse un flor de banquete.

El torneo finalizó con una fiesta donde reinó el chébere que chébere; puede dar fe la única timonel del certamen, la entusiasta Graciela Núñez. A ello se sumó el gordo de Quilmes, quien haciendo honor al nombre de su ciudad repartió chops a discreción.

No nos queda más que felicitar a los señores Rolando Agotegaray, Rodolfo Monteverde, así como a todos los que colaboraron por el entusiasmo y dedicación que dio como fruto un Campeonato Argentino para recordar.

Los flamantes Campeones Argentinos, timonel Martín Costa (der.), tripulante Arnoldo von Foester (izq.).

Largada de la segunda regata del Campeonato de Penguin; sin lugar a dudas es la clase que mayor cantidad de barcos reúne en sus competencias.

Vista del movimiento que reinaba en el Club Náutico San Pedro durante el desarrollo del Campeonato.

RESULTADOS DE OTRAS REGATAS

El Yatch Club Argentino hizo correr una regata para barcos medidos en el CCA sobre un recorrido triángulo en la que estaba en juego el premio Fragata Presidente Sarmiento.

Categoría B

1)	Guillermo Lanús	Sancir	4h 27m 40s
2)	Alfredo Segers	Trinidad II	4h 32m 48s
3)	Carlos Semería	Vahine	4h 36m 39s

Categoría C

1)	Jorge Dupuy	Panela	4h 29m 35s
2)	José Frers	Cristina	4h 30m 08s
3)	Boyo Seljak	Travieso	4h 34m 05s

Categoría D

1)	José Marazza	Procyon	4h 46m 26s
2)	José Amuchástegui	Tabali	4h 46m 49s
3)	Carlos Chiappini	Espejaime	5h 09m 30s

También el YCA está organizando el Campeonato por la copa Yacht Club Argentino para las clases Finn y Snipe, para la primera de las clases nombradas este torneo es simultáneamente selectivo para el Campeonato Mundial, por lo que nos ocuparemos en detalle de dicha selección en el próximo número.

CLASE SNIPE
(Tercera Regata)

	Daniel Mugaburu	Rapanuit	2h 02m 55s
2)	Roberto Salvat	Charango	2h 04m 40s
3)	Horacio Campi	Veterano	2h 09m 02s

(Cuarta Regata)

1)	Roberto Salvat	Charango	1h 34m 17s
2)	Horacio Campi	Veterano	1h 35m 17s
3)	Daniel Mugaburu	Rapanuit	1h 36m 23s

El mismo club organizó también un campeonato por la copa IKA para la clase Cadet, el torneo se corre en cuatro regatas siendo los resultados de las dos primeras:

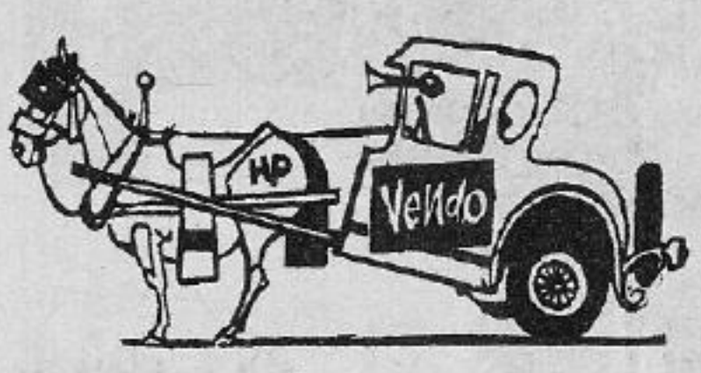
Primera serie

1)	Juan Mc Call	Querandí	1h 22m 00s
2)	Diego Brauer	Patagón	1h 23m 20s
3)	Fernando Asad	Nupy	1h 26m 10s

Segunda serie

1)	Diego Brauer	Patagón	1h 06m 07s
2)	Martín Rodríguez	Midget	1h 07m 40s
3)	Juan Mc Call	Querandí	1h08m 39s

AVISOS corsificados



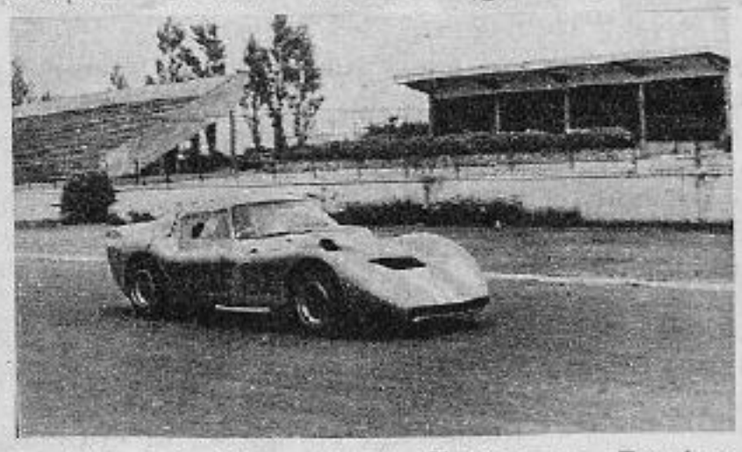
Servicio de avisos clasificados que PARABRISAS CORSA pone a disposición de sus lectores y tambien de aquellos pecadores que no lo sean, para vender, comprar o permutar: autos de competición, sport, clásicos; nuevos o usados. Además podrán figurar en este mercado persa, accesorios, partes o componentes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

CARMELO GALBATO vende su Sport-Prototipo "Baufer" idéntico (gemelo) al de



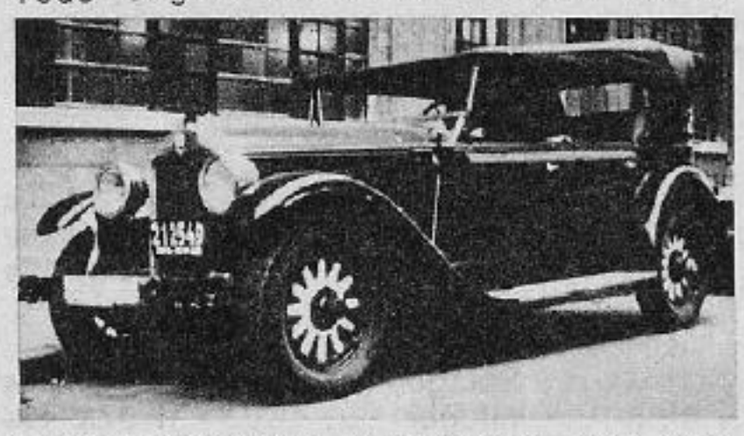
A. Vianini. Sin motor. Tratar en Baufer, Washington 2581, Capital Federal.

KARTS, vendemos por disolución de equipo. Chasis completos. Dart-Chaparral pesos 80.000 m/n; Kart-Fox $ 60.000 m/n; Dart-Abone $ 40.000 m/n. Motores: Mc. Culloch Mc.20, etc. Llamar a tel. 28-1147.

MANUALES DE AUTOS, camiones, motonetas y guías de turismo y mapas de países extranjeros VENDO. Tratar: Mario Vagani, Cangallo 3045, Dep. 13, Capital, tel. 28-3416.

AUTOS A TODA PRUEBA. Torino 300S/67, extraordinario estado. Peugeot 403/62 único como 0km. Renault 850/67, muy barato. Renault 4L/66, perfectas condiciones. Estanciera 57, impecable, barata. **Permutas y facilidades.** Promóvil Argentina SRL, José E. Uriburu 460, 3º "A", Capital Federal.

BUICK 1928, para coleccionistas. Vendo. Todo original de fábrica. Llamar de 17



horas en adelante al 921-1442. José Mármol 1983, Capital Federal.

CAPOT DEPORTIVO para Fiat 600, con tomas laterales, diseño **exclusivo**, produc-



ción limitada y fabricación sobre pedido. Venta y colocación, Leiva 4247, Capital Federal.

DKW 1963 SEDAN 1000S totalmente alemán, perfecto estado. Tapizado nuevo. Radio, calefacción, cuatro cubiertas nuevas, batería nueva. Rueda libre. Muy bien de chapa y pintura. 71.000 km reales. Con garantía escrita. PRECIO TOTAL 500.000 pesos m/n (ley 18.188 5.000 pesos). Tratar: Sr. ALBERTO COBAS DUPUY, Francisco Beiró 5137, Dto. 1, Capital Federal.

CHASIS CRESPI F-4, último modelo, completo, gomas y motor desarmado preparado. No corrió nunca. Av. San Martín 4619, Villa del Parque, Nady Saponara, tel. 50-3231.

FIAT 1500/65, 2ª serie, equipado, vendo o permuto por Fiat 600. Tel 48-1295.

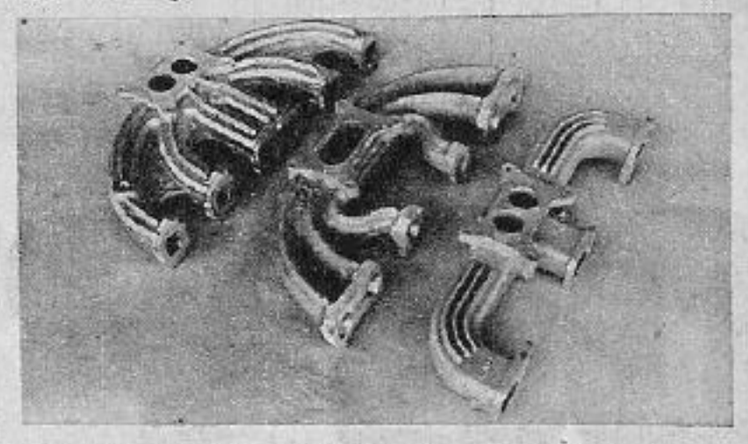
BALANCEADORA DE RUEDA marca HOFMANN COBI. Perfecto estado. Garantía. Vendo. Tel. 30-0707, 33-5616/5428.

GESTORIA SUIPACHA. Realizamos todo trámite relacionado con la documentación de su automotor. Financiación hasta 20 meses. Suipacha 245, local 4, tel. 49-7983.

Sport Prototipo venden Boretto-Costanza. Flamante, recientemente construido. Equipado con motor Ford F-100, provisto por el departamento deportivo de Ford Motor. Caja ZF, frenos disco, ruedas magnesio. Listo para largar. Conjuntamente 1 casco y chasis Coupé Ford 1940 turismo carretera, flamante, sin motor, ni tren delantero, con diferencial Torino y varios elementos inherentes. En pago aceptamos automóviles marcas comunes modelos corrientes. Dirigirse horas de comercio San Martín 827, Mendoza, teléfono 47834, días festivos y horas no comerciales, Tiburcio Benegas 985, teléfono Nº 19657, Mendoza.

EL IMPACTO DEL AÑO 1970. A los señores propietarios de Fiat 600, 1500, Familiar y Pick-Up, Pick-Up Ford F-100 y 350 (1969/70). En breve más modelos. PROTEX-PLAST: brinda a Ud. la solución del problema del cuidado y lavado de los 4 guardabarros de su coche. Fabricamos y colocamos en el día la protección que cubre totalmente el guardabarro, en poliester reforzado con fibra de vidrio. Tratar: Pedernera 3222/24, Remedios de Escalada (E), tel. 247-4605. Pedir hora.

MULTIPLES DE ADMISION con carburadores Holley de doble boca. Para Chevrolet



230 y 250 de 36/36 mm. Para Chevrolet 250 y línea Chevy supercarburadores de 40/40 mm. También para línea Dodge/ Valiant y Ford Falcon de 187" y 221". Potencia y performance sin modificar ni tocar el motor. Excelente marcha en baja. NESTOR PENIN (no Héctor como se publicó reiteradamente en CORSA), Hipólito Yrigoyen 199, San Martín, Prov. de Buenos Aires.

APRENDA A DISEÑAR Y CONSTRUIR AUTOMOVILES DEPORTIVOS Y DE COMPETICION. Stylauto, curso integral de diseño y construcción de automóviles, le ofrece la oportunidad de hacerlo. En fascículos semanales enviados a domicilio se desarrollarán los siguientes temas: aerodinamia, resistencia al avance, coeficiente de forma, problemas de sustentación, estabilidad direccional. Diseño y construcción de bastidores tubulares y monocasco. Geometría de suspensiones. Construcción de matrices y carrocerías de plástico reforzado. Moldeo de parabrisas, etc. Los cursos son desarrollados por los ingenieros: JUAN CARLOS GENTILE y JOSE MANUEL ARRIETA. Escriba solicitando informes a: **STYLAUTO,** Casilla de Correo 303 - LA PLATA - Prov. de Bs. As.

VENDO 2 CAJAS, Cupé Fiat 70, **0 kilómetro,** y Torino 380 W (usada). Tratar: Charcas 5180. Preguntar por Tito.

ALFA ROMEO SPRINT SPECIALE. Llevado a Italia y puesto a nuevo (205 kilómetros). Llamar a tel. 80-3920.

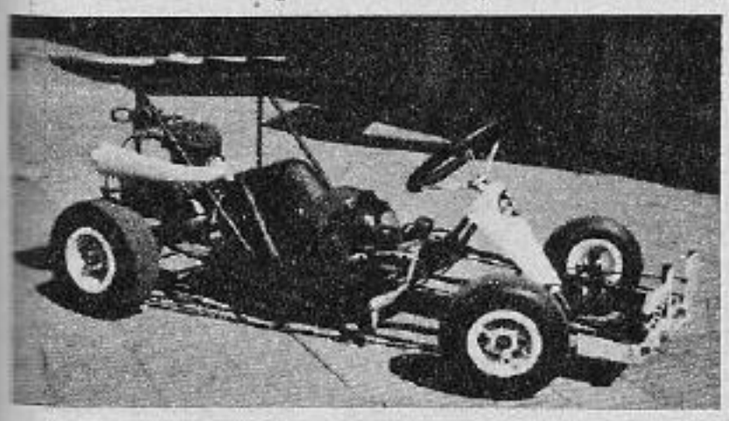


CASCO CRESPI vendo, Fórmula 2, sin uso. Tratar: Av. Rivadavia 6568, Capital.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACCIDENTES DE TRANSITO. Defensa del automovilista. Acciones civiles y penales. KESTELBOIM & SPERONI, Abogados. Lavalle 1290, 7º, Of. 706. Tel. 35-3780.

KART COMPLETO vendo urgente, por cambio de estado civil, motor Zanella ZK-100 cm³, con caja de 3 velocidades, chasis de dimensiones reglamentarias, con alerón,



frenos de disco, escape Porsche. Hay que tratar en Av. Díaz Vélez 1535, Ramos Mejía, tel. 653-2249, de 17 a 21 horas, Sr. Eduardo.

CLAUSI Y CIA., Jujuy 992 - 99-6602. 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.

TALLER "EL COPILOTO" especialidad Fiat y Torino. Mecánica general, alineadora de dirección, carburación, puesta a punto, encendido. Atendido por sus dueños (uno de ellos nada menos que el popular gordito García Hermo, acompañante de Larreta, Cóncaro, etc.), en la calle Malabia 1475, tel. 72-0718. Venga que además somos muy simpáticos . . .

GEFICO (Gestoría del Automotor). Trasferencias, patentamientos, bajas CAPITAL y PROVINCIA, REDITOS, LUCRATIVAS, ESCRIBANIA, SEGUROS sin franquicia. Av. Provincias Unidas 980, Lomas del Mirador, tel. 68-7723.

HAGA CARROCERIAS PLASTICAS y también lanchas, cañas de pescar, anillos trasparentes, cabinas de tractores y todo lo que el plástico reforzado pueda brindar, H. von Hasenn y Asociados han organizado un fascinante curso sobre plásticos reforzados aplicados. TEORICO Y PRACTI-



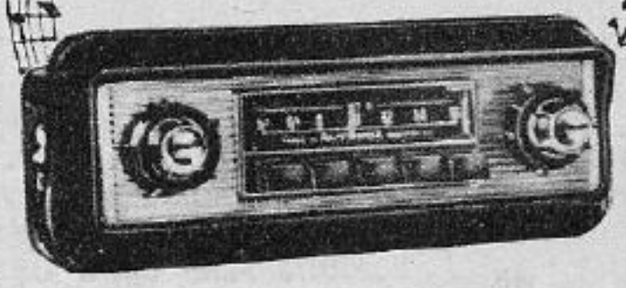
CO. Envíe sus datos completos y recibirá el folleto titulado "El fascinante mundo del plástico". H. von HASENN Y ASOCIADOS. Casilla de Correo 1238 - Correo Central.

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

SONORIDAD EN AUTO-RADIO Y CAR-STEREO



LA TOUR,

le ofrece la marca de su preferencia **NIPPON, KENIA, INTERELECTRIC, STERVOX y Radios, BENDIX, PHILIPS, AUTOVOX, MOTOROLA, SONDERS, TRANSYCA.**

J. P. Melo 2193 (casi esq. Azcuénaga) **T. E. 85-0678, Capital**
Donde Ud. comprará calidad, sumada a una colocación y service garantizado.

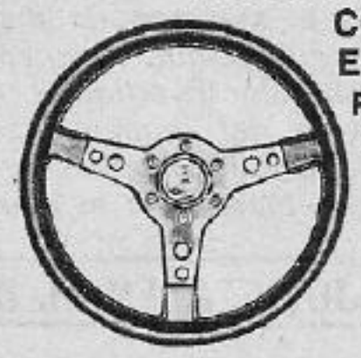
VERONESI - PIANIGIANI SCA.
FIAT
CONCESIONARIOS
• AUTOMOVILES
• CAMIONES
• REPUESTOS
EMILIO CASTRO 7661 (esq. Gral. PAZ)
T. E. 64-3012 / 9171 - Capital

LLANTAS CROMADAS
UNICAS CON
GARANTIA ESCRITA
POR 12 MESES
Fiat 600/770/800
VICAR S. C. A.
Av. Juan de Garay 2356 - T. E. 26-5347



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

VOLANTES STANDARDS Y DEPORTIVOS
Nacionales e Importados



COLOCACION EN EL ACTO
Reparación, Nacarados y Plastificados.
ACCESORIOS DEPORTIVOS
Fundas cubre auto, Fundas anatómicas, Palanca al Piso.



LA CASA DEL VOLANTE
Warnes 1308/10, Tel. 58-9694, Buenos Aires

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

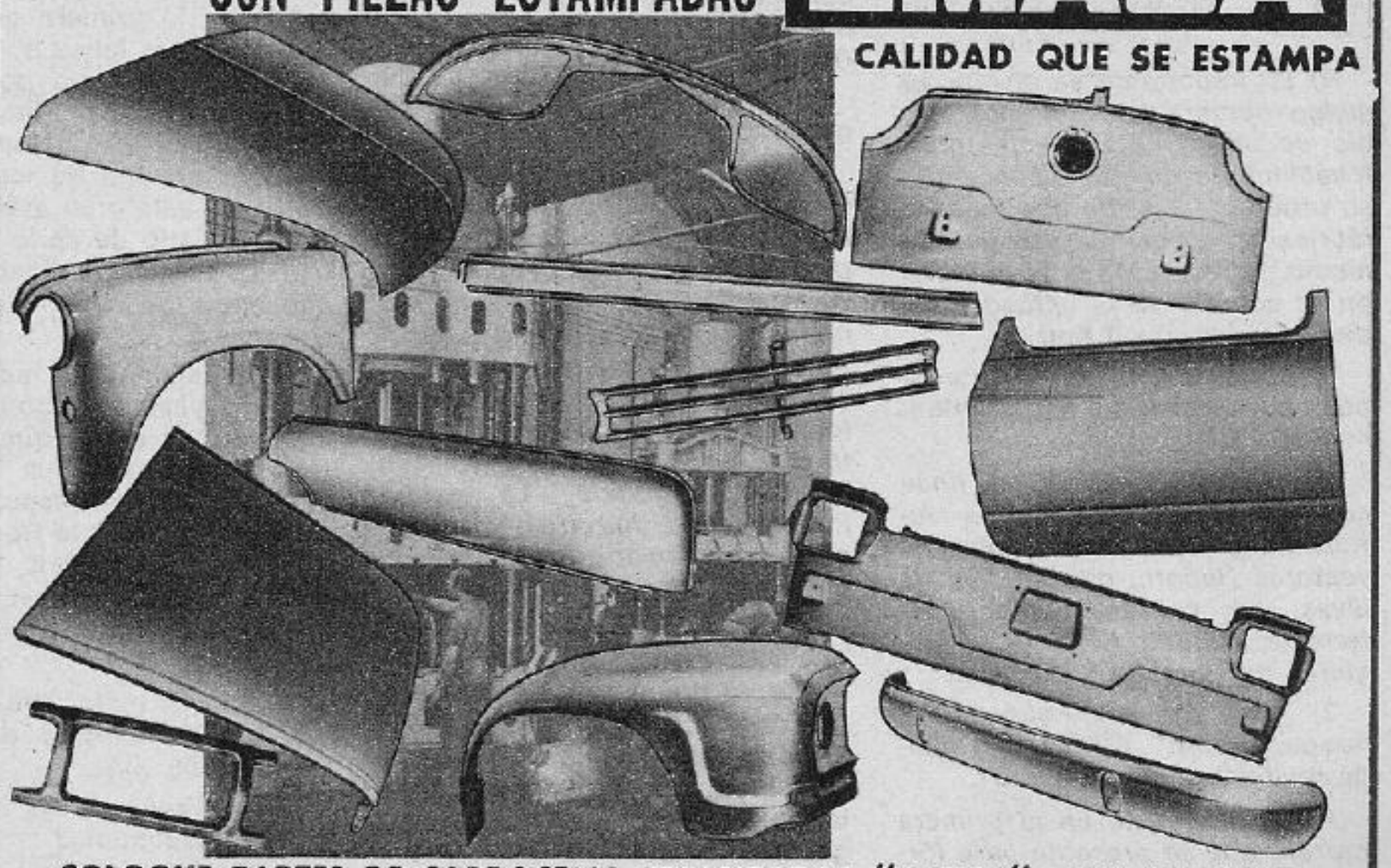


CITROEN	$ 79,50.	M$N 7.950.-
FIAT 600	" 69,50.	" 6.950.-
RENAULT	" 85.—	" 8.500.-
DI TELLA	" 89,50.	" 8.950.-
FALCON	" 97,50.	" 9.750.-
RAMBLER Ent.	" 94.—	" 9.400.-
VALIANT	" 96.—	" 9.600.-

TECHOS VINILICOS
Reparaciones Generales
RIGLOS 253/55
T. E. 99-5933
(ALT. RIVADAVIA 5100)

CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES CON PIEZAS ESTAMPADAS

M. R.
EMACA
CALIDAD QUE SE ESTAMPA



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

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

Parabrisas CORSA

correo

¡QUE QUEMO!

de Adolfo Mascotti, San Martín, Mendoza.

Estimados amigos: por ser ésta la primera vez que me dirijo a ustedes pecaré de extenso con las preguntas:

1) Hace aproximadamente un mes, un amigo mío tuvo la suerte o desgracia de adquirir un Chevy SS, cero kilómetro en una prestigiosa agencia de esta localidad. Lo usó en forma normal hasta más o menos los 4.200 kilómetros. Llegado a ese recorrido le sucedió un percance. Salió de su casa y tras recorrer unas diez cuadras, lo estacionó parando el motor. Al volver y darle arranque el auto fue presa de las llamas deteriorándose todo el chaperío delantero y una cubierta. Ahora mi amigo quisiera saber cuál es la responsabilidad de la agencia y/o de la fábrica, ya que el auto está garantizado hasta los 20.000 kms, mientras que en momentos de suceder el accidente tenía sólo 4.200. ¿No corresponde que se le entregue uno nuevo? Con la compañía de seguros no hay ningún problemas, ya que responde por todos los daños, pero en caso de arreglo, mi amigo se quedaría con un coche casi flamante pero con un siniestro encima. ¿Cuál les parece que puede ser la solución que tiene que darle la agencia a este problema?

R) Lo importante sería que su amigo pudiera lograr —por medio de un peritaje— comprobar fehacientemente que el incendio se produjo a raíz de una falla de fábrica y no por mal uso del vehículo. En ese caso sí podría exigir el cambio de la unidad accidentada por otra 0 Km.

2) ¿Cuáles son las características principales del motor Offenhauser 2,6?

R) Cuatro cilindros en línea con turbocompresor marca Ai-Research, alimentación por inyectores Hilborn, dos árboles de levas a la cabeza: potencia alrededor de 720 HP con un régimen máximo de 8.500 rpm.

3) ¿Qué hay del Peugeot F-2 "dopio albero" de Umenio Valderrey? ¿Cuándo debutará?

R) Seguramente en la primera carrera que se presente para fórmula dos. Ya en las prácticas del Premio Apertura se estuvo probando, siempre sobre el chasis de Paco Martos, pero no fue de la partida por inconvenientes de poca importancia propios de toda obra nueva.

4) ¿Me podrían dar la dirección de Meriggi, el preparador de Siambrettas?

R) Meriggi no se dedica más —al menos eso creemos— a la preparación de motonetas de carrera. Ahora sus desvelos son provocados por las cajas de velocidad y equipos para Fórmula 4. El coche de su propiedad que corre Laskac es una prueba de que las cosas le van bien también en esta actividad.

5) ¿Qué es un "Turbo Charger" o un "Turbocompresor"?

R) Es un dispositivo para aprovechar la energía cinética de los gases de escape de un motor, que al mover una turbina hace funcionar un compresor para sobrealimentar al mismo motor.

A LA PESCA DE UN BOTE

de Juan José Raimundo, Ramos Mejía.

Señores: como aficionado a la pesca —además de amante de los fierros— me dirijo al encargado de la bien llevada e informativa sección de motonáutica con algunos interrogantes particulares derivados de mi intención de adquirir un bote o lanchita de motor para utilizarlo para pescar en lagunas cercanas, como la de Chascomús o Monte, por ejemplo. Al respecto desearía saber:

1) ¿Qué tipo de lancha me convendría adquirir?

R) Los astilleros locales producen un tipo de embarcación para uso específico a los que se denomina genéricamente "pesdadores". Se caracterizan por no tener cubierta, admitir generalmente a cuatro personas con sus correspondientes adminículos de pesca y por estar construidos en todos los casos en plástico reforzado. La eslora fluctúa entre los tres y cuatro metros, según los modelos, y el peso está alrededor de los 100/150 kgs.

2) Para la contestación que den a mi pregunta anterior, ¿qué tipo de motor tendría que llevar? ¿Cuáles serían el consumo y la velocidad que desarrollan estas lanchas? Les aclaro que en grandes exigencias, puesto que la embarcación más que nada la quiero para llegar al lugar de la pesca y no fundamentalmente para pasear.

R) Lo más indicado para una embarcación del tipo descripto es un motor fuera de borda que podría estar entre los 5 y los 20 HP. El consumo, de acuerdo con el motor que sea, estará entre los 4 y los 10 litros de nafta por hora y la velocidad entre los 10 y 30 Km/hora.

3) ¿Costos de la lancha y del motor?

R) Calcule de 100.000 a 140 mil pesos viejos para acceder a un casco nuevo. En cuanto al motor, los precios oscilan entre los 80.000 y los 250.000.

4) ¿Cómo es más conveniente llevar la embarcación: en un trailer o sobre el techo del coche (yo tengo un Chevrolet Super modelo 1966)?

R) De cualquiera de las dos formas no tendrá inconvenientes. En el segundo de los casos no tendrá ningún inconveniente poniéndolo invertido y usando un poco del ingenio para acomodarlo convenientemente y el motor ubicarlo en el baúl del auto.

JULIETA EN EL BALCON

de Ernesto Báez, Capital.

Señores: ante todo debo deciries algo: CORSA se supera día a día y por eso no me extrañan para nada notas como las que envían desde Europa en la tarea de seguir al equipo del ACA. Pero lo más sensacional —y que es lo primero que leo últimamente los lunes a la noche— es la serie firmada por el Lole, "Así veo Europa". Las carreras vistas desde otra perspectiva, es decir la de uno de los protagonistas de esta gran aventura, que ya ha dejado de serlo para convertirse en una realidad que mucho habla de nuestro país en el extranjero.

Pero dejemos de lado este tema y vayamos al objetivo principal de mi carta, que es el de preguntarles cuál es la luz de válvulas que corresponde darle al motor de un Alfa Romeo "Giulietta" Berlina modelo 1960, pues la que yo poseo necesita de una regulación urgente y no tengo ese dato.

R) Con el motor frío: admisión 0,475/0,500 mm; la de escape: 0,525/0,550 mm.

2) ¿Cuáles son los datos para la puesta a punto?

R) Válvulas de admisión inician la apertura a los 25º 20' antes del PMS; cierran 68º después del PMI. El escape inicia la apertura 61º 20' antes del PMI y cierra 18º 40' después del PMS.

3) ¿Qué diferencias sustanciales tienen entre sí los "Giulietta" Berlina y la "T.I."?

R) Berlina: 53 CV, velocidad 140 Km. "T.I.": 65 CV y 155 Km/hora. Además el "T.I." era un poquito más largo y lógicamente consumía un poco más. La mayor potencia se conseguía mediante una tapa de mayor compresión y un carburador de mayor garganta, entre otros detalles.

ESAS PRECUNTAS...

de Doña Jimena, Capital.

1) ¿Qué opinan del nuevo Chevy?

R) Nuestra opinión ha sido publicada en forma completa en el test correspondiente a dicho automóvil.

2) ¿Es verdad que el próximo rally-maratón llegará hasta el polo norte?

R) Efectivamente, por lo menos eso es lo que ha trascendido. Aparentemente un diario de París ha programado para el año 1972 un rally que se largaría desde la ciudad Luz y llegaría hasta la ciudad de Anchorage en Alaska. Allí se pondrían a disposición de los pocos que llegaran a destino tres aviones de transporte para llevar los autos nuevamente a Europa. No tenemos noticias acerca de la versión de si es verdad que participaría un equipo compuesto por esquimales en un trineo impulsado por un motor Ford de siete litros.

3) ¿Por qué hacen tanta propaganda a Rodríguez Canedo?

R) Porque es uno de los cinco mejores pilotos de este país. ¿O no?

4) ¿Qué edad tiene Germán R. Sopeña?

R) 23 años, soltero (pero noviando), oriundo de Córdoba y su teléfono es... (está en la guía).

5) ¿Cuándo van a publicar el test del Peugeot 504, que me vuelve loca?

R) En la brevedad, ya disponemos de uno y estamos en eso. Por favor, espérenos unas semanas... si no puede le enviaremos su ejemplar a Vieytes.

6) ¿Cuándo van a hacer una revista cómica?

R) Y esto que tiene en sus manos... ¿qué es?

7) Gracias y besos.

R) Mmmmmmmm...

Correo Argentino Central B
TARIFA REDUCIDA
Concesion Nº 7830
Registro de la Propiedad Intelectual Nº965.704
IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

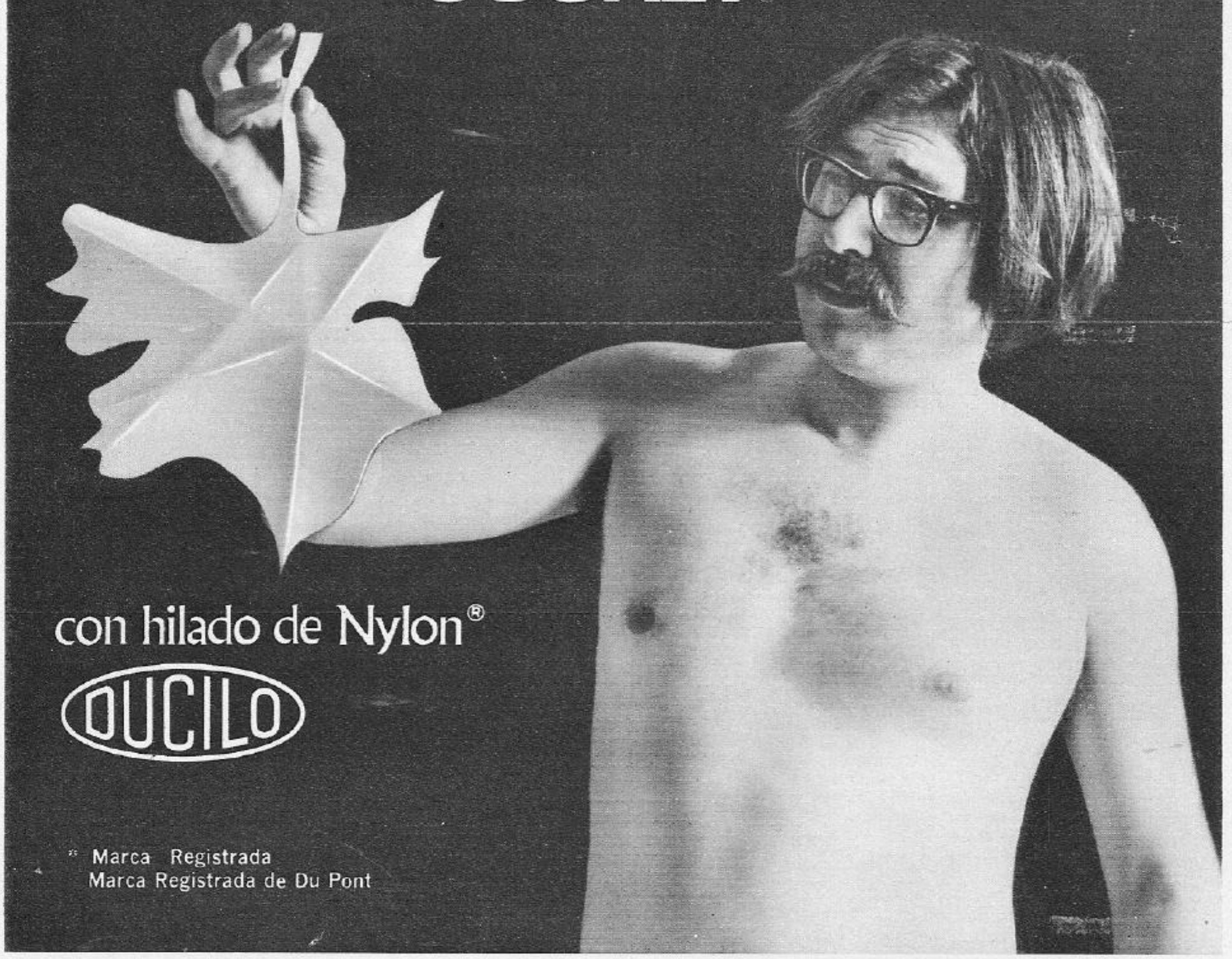
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Cicero Publicidad

Compréndelo: Ahora el Nylon es más natural que tú.

Ya son más naturales que las hojas de parra:
calzoncillos JOCKEY ® de puro NYLON *. Y mira en qué color:
verde fresco. Y también celeste, o blanco;
lisos o estampados. Con un corte elegante como un junco.
Y una cintura que no se marchita, porque está hecha con hilado LYCRA :
lozano ajuste durante las cuatro estaciones.
Y lo lavo, y lo lavo, y no lo plancho.
Y seca en un segundo, sin brisa. Natural. Natural.

Calzoncillos
JOCKEY®

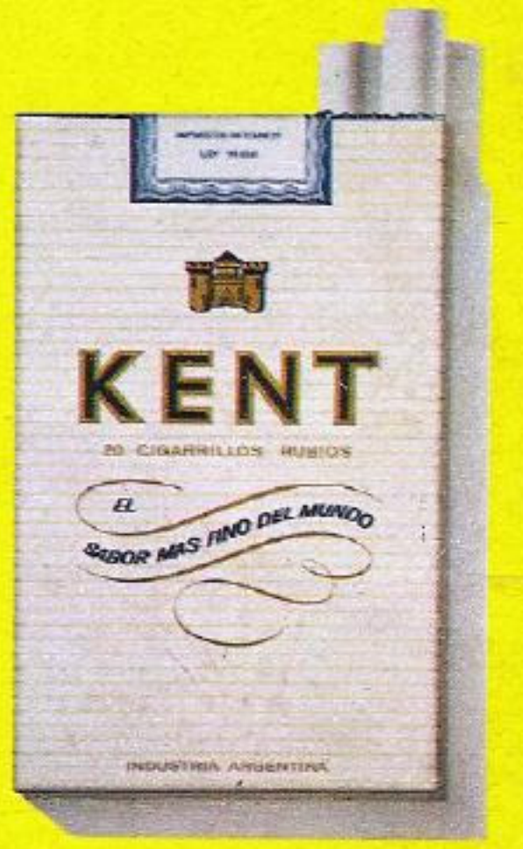


con hilado de Nylon®
DUCILO

* Marca Registrada
Marca Registrada de Du Pont

Para los que tienen riqueza por fuera
y por dentro y pueden disfrutar
plenamente lo que la vida ofrece,
para ellos . . .

faltaba Kent



Para gente que ya lo tiene casi todo.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com