m 100 $1

N° 259

Parabrisas

CORSA

8 al 12 de abril de 1971



ROAD TEST CITROËN AMI 8

Las revistas de Mauro

Tenemos carácter.



Por eso, fumamos Embajadores.

Suaves y con carácter.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 259. Del 6 al 12 de abril de 1971

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

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

ADMINISTRADOR GENERAL
Adolfo Balsi

CONSEJO EDITORIAL
Carlos Civita - Adolfo Balsi
Carlos Ibáñez

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini

GERENTE DE REVISTAS FEMENINAS Y TECNICAS
Carlos Ibáñez

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

COORDINADOR
Rodolfo Díaz Guerra

REDACCION
Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Balbi, Héctor Luis Bergandi, Carlos Figueras, Enrique S. Sánchez Ortega y César M. Sorkin.

SECRETARIA
Vilma E. Rueda

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

DIAGRAMACION
Eduardo César González (Jefe), Enrique J. Giovanetti, Carlos A. Romanó y Norberto J. Lema.

FOTOGRAFIA
Carlos Agustín, Alfredo Albornoz y Mariolino Castellazzo.

CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR:
Juan A. Abraham (EE. UU.), Franco Lini (Italia), Andrés Meyer (Alemania) y Carlos Reutemann (especial en Europa).

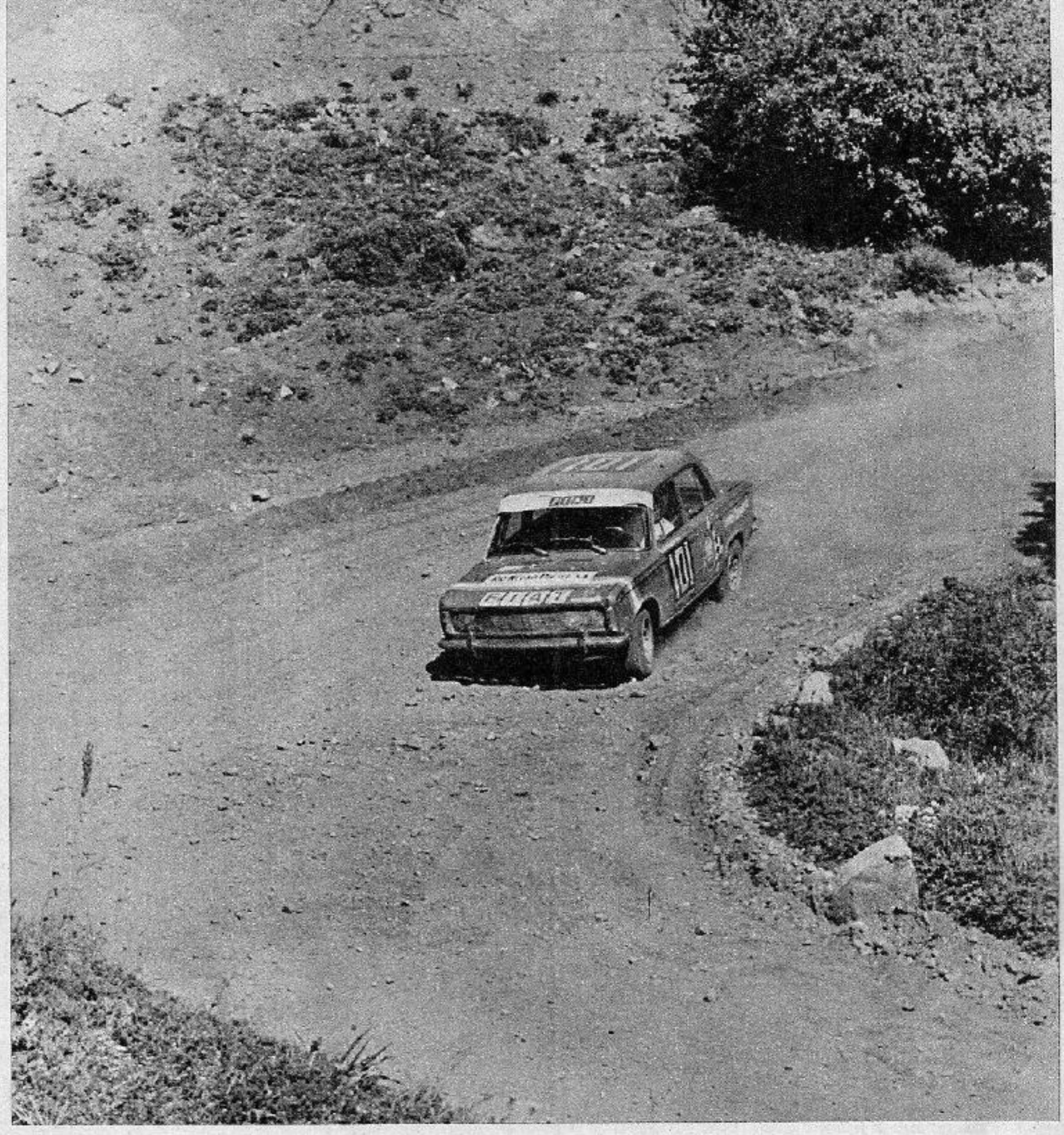
SERVICIOS EDITORIALES
Director: Stefan Stroobn
Jefe de Correctores: Luis Canossa

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director de Publicidad: Alberto Pazos.
Promotores: Alberto E. Oliveira, Juan Carlos Morel, Armando Savastano
Tráfico: Mabel Sánchez.

ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 39. Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32 - 6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP), y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intelect. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed. Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, RYELA SAICIF y A. Paraguay 340, Capital Federal. Tel. 32 - 6010-29.



La Vuelta de la Manzana

SOLO PARA ESPECIALISTAS

Fueron cuatro etapas que convirtieron la Vuelta de la Manzana en un casi Gran Premio de rutilante éxito. A lo largo de ellas brillaron nombres parciales pero finalmente Danilo Bonamici volvió a imponer sus sobresalientes condiciones para carreras de este tipo, lo mismo que José Migliore, que ganó en Turismo Nacional. Mezcla de grupos que fue positiva

por CARLOS FIGUERAS y HECTOR LUIS BERGANDI
fotos: ALFREDO ALBORNOZ

Pese al éxito que siempre acompañó a esta prueba por ser una de las más interesantes de nuestro calendario dentro de la categoría, en esta ocasión muchos factores influyeron para que acaparara el interés bajo otros aspectos. Es decir, esta "manzana" dio para el análisis mucho más que las anteriores,

→

porque abrió la brecha en materia de mezclas de grupos y arrojó como resultado el más positivo balance que alguien haya imaginado, teniendo en cuenta que ésta fue la prueba de fuego de los denominados por nosotros desde un principio Grupo 1 y por terminología reglamentaria Turismo Nacional.

Más de diez docenas de autos se pusieron en marcha el miércoles en Viedma y el parque cerrado de Gral. Roca después de más de 500 km. de viajar a régimen se mostró con saludables 93 unidades descansando en el recinto de verificaciones. Esto indica a las claras un porcentaje del veinte por ciento de abandonos, cifra muy baja de acuerdo a lo que estábamos acostumbrados últimamente. Sin duda alguna A.V.G.R. (Asociación de Volantes de General Roca) salvó los papeles de su quinta vuelta manzanera cuando se les ocurrió hacer G1 y G2, que como opinión personal pensamos que es la mejor manera de hacer turismo ya que las comparaciones son más que elocuentes no sólo en el porcentaje de abandonos sino en sus causas y en las diferencias bastantes escasas que los G 2 lograron sobre los sobrios y nobles autos de turismo nacional. Y como prueba irrefutable bastará tomar una clasificación final y hacernos a la idea de los autos que habrían llegado a Roca si la gente de Río Negro hubiese decidido no innovar y continuar con los Grupo 2 únicamente. Por consiguiente y ante todos estos argumentos es elegante y oportuno ofrecerle al Grupo uno o Turismo Nacional una bienvenida cálida dentro de la categoría. Al ganar Ratazzi el primer parcial, la expectativa se centró exclusivamente en el contacto directo con la montaña y en los tiempos que irían brindando Ratazzi y Rodríguez Canedo. Dos estilos muy disímiles y dos métodos diametralmente opuestos. Ratazzi, un chico joven, con muchas ganas de correr, que maneja admirablemente bien aunque en forma demasiado vehemente, que implantó en nuestro país a partir de esta carrera un sistema muy europeo y que demostró ser sumamente útil cuando se lo sabe utilizar. La hoja de ruta punto por punto, curva por curva... la misma que en la segunda etapa a San Martín de los Andes le sirvió a Ratazzi para descontarle alrededor de treinta segundos en la montaña al mismísimo Rodríguez Canedo. El otro estilo ya es famoso. Impresión. Condiciones naturales. Genialidad y cierta alergia a utilizar los cuadernos famosos. Pero bien dijo alguien en una de las etapas: ¿Te imaginás lo que andaría el Chino Canedo si usara esos cuadernos de anotaciones?" y nosotros contestamos: probablemente mucho más seguro y más rápido, pero también es posible que deje de ser el mismo que es hoy. De todas formas, Ratazzi con galleta y todo demostró que desde hoy en más hay que respetarlo mucho porque viaja muy, muy fuerte y no se le podrá dar tregua a lo largo de esta temporada.

De los siete autos que presentó la C.C.F. (Comisión de Concesionarios Fiat), tres de G 1 y cuatro de G 2, sólo uno llegó a General Roca y fue precisamente Bonamici el encargado de llevarlo, el resto planchado a excepción de los dos descalificados (Novara y Di Nezio); por problemas de biela Cacho Fangio; bielas y pistón Canedo; piña espectacular Ratazzi, y muchas cajas de velocidades con problemas, amén de compresiones muy desparejas entre autos y auto. El triunfo tiene su valor porque Bonamici tropezó con muchos inconvenientes a lo largo del camino y posiblemente desde hoy en adelante se lo tenga más en cuenta dentro del equipo y se lo desplace menos; pero sí es indiscutible que el triunfo de Danilo le costó muy caro a la C.C.F. que realizó un despliegue de cuarenta personas durante más de diez días para ofrecer servicio a sus siete unidades. Habrá, una vez más, que rever planteos porque hay algo que no encaja y se muestra como un rompecabezas con una pieza menos.

En G 1 por el lado de Peugeot, Migliore y Mayorga corriendo en equipo pudieron manejar la cosa con la única contra de Macchi luego de la deserción de Grossi y la descalificación de los dos autos de la C.C.F. por encontrarse fuera de reglamento. Circunstancias bastante tristes sobre todo considerando su posición de equipo oficial que en parte justifica la bronca de Gianni Novara al enterarse de la determinación del comisario técnico en Bariloche.

Por el lado de los autos chicos clase A del Grupo 2, como siempre Transfer fue punteando hasta que en la tercera etapa se quedó de entrada y siguió con muchos problemas dejando el campo libre a los Renault que venían detrás del auto Unión. De ahí en más no hubo problemas de marca ya que todos eran Renault y la discusión quedó en manos de los experimentados Giordano, Colavino, Parisi y De Filippo. Finalmente Giordano fue el que primero llegó a Sevilla y se llevó justificados honores porque hace tiempo que hace las cosas bien y en pocos meses se ha notado un gran incremento en la parte conductiva que lo pone en un escalón alto dentro de los valores de su clase.

→



Llega Pepe Migliore al final. Una vez más la Vuelta de la Manzana en el bolsillo.

Abajo derecha: Paco Mayorga también realizó una carrera destacada.

Giordano, valor cordobés, se sigue afirmando con el Renault G-2.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MEXICO

SHELL

BARDAHL

BARDAHL

312

BARDAHL

El G1 clase A mostró poco porque hubo pocos inscriptos. Abaca se llevó la general sin mayor contra y Sesto y Larranzal fueron siempre escoltas que dieron algo de interés a la poca lucha que hubo por la punta. El resto muy lejos y sin posibilidades de ninguna clase.

Por último la Vuelta de la manzana nos entregó una serie de sorpresas como las de los pilotos locales que hicieron las cosas bien; caso de Grimau (de Zapala) que entró segundo en la clase B del grupo 2; Máximo Macchi, que anduvo con paso firme toda la carrera, fue segundo en la general del G1 B detrás de Pepe Migliore que con su ritmo rutero volvió a ganar por tercera vez consectuiva la carrera rionegrina. Las otras revelaciones fueron Gianni Novara y por supuesto Ratazzi así como Castorcito Grossi, tres nombres nuevos que cada uno en su estilo hicieron las cosas muy bien y seguramente seguirán superando porque hay material como para ello.

Los de G 1 esperan ahora Capilla del Monte y los G 2 se quejan porque no tienen carreras hasta dentro de un mes. Nosotros hacemos una pregunta: Considerando el éxito deportivo de la Manzana, ¿por qué no hacer Capilla para los dos Grupos? La respuesta no corre por nuestra cuenta, pero sería muy interesante volverlo a intentar.

PRIMERA ETAPA
GRUPO 2: UN DIA
LLAMADO FIAT

Con cuatro unidades inscriptas por la CCF, las posibilidades de las huestes de Fiat eran muy amplias, sobre todo considerando la derechura de la etapa inicial entre Viedma y General Roca. Así fue como Canedo, Bonamici, Rattazzi y Cacho Fangio —a último momento reemplazante de Rolo Alzaga por estado gripal— tomaron distancias sobre el resto desde el vamos y cuando todavía circulaban por el tramo de tierra.

Cuando llegaron a Choele-Choel se tomó contacto directo con la carrera y allí fue donde el nuevo piloto de la CCF, Cristiano Rattazzi, apareció como puntero con Canedo atrás y Bonamici tercero. Entre los particulares González Montbrun (504) se ubicaba quinto detrás de Cacho Fangio, y Mario Vessuri (Macris Competición) en sexto lugar en tanto Ahumada ganador de las dos pruebas que se corrieron de G-2 viajaba bastante retrasado.

Bonamici —en el camino junto con Canedo— se colocó tercero, y Cacho Fangio cuarto, todos ellos dentro de un tiempo de 12 minutos. Detrás el mejor 504 que fue el del sanjuanino González Montbrun y más allá Mario Vessuri con un Fiat 1500 cupé.

En la clase chica el asunto estuvo entre los de siempre. El grupo cordobés compuesto por "Epsilon", Giordano y Colavino —el Negro Monguzzi no largó— al que se le sumaban Visintini y Santamaría con sus AU; y por el otro, el velocista "Transfer", Emilio Parisi y Defelippo con sus Renault 1093.

Y fue Parisi el que tomó la delantera de entrada seguido por "Transfer" y Colavino.

El DeKa de Pino Arean ("Transfer") no tuvo problemas en ganarse la etapa inicial con Colavino muy cerca (a 30 segundos) y con Defelippo tercero delante del ya legendario AU de Visintini.

TURISMO NACIONAL

Aunque con una paridad mucho más marcada que en Grupo Dos con respecto a sus rivales, los autos destinados a G1 por la Comisión Fiat también salieron a señalarles el camino a los demás en la categoría C. La punta quedaba más o menos claramente en manos de Castorcito Grosi y Angel Di Nezio con las cupé oficiales, sólo interrumpidos por Vallasciani que lograba colar su 504 entre los dos.

En la A, Carlos Avaca ya se venía perfilando como el ganador que resultaría ser al fin de la etapa. Por Choele-Choel era Vallasciani quien tenía la costa en la "C" seguido siempre de cerca por Grossi y Mayorga.

Por fin, aclaradas las dudas, el ganador resultó ser Luisito Grossi, por una diferencia de sólo 50 segundos sobre Vallasciani. En la clase A, en cambio, la paliza de Avaca al resto de sus rivales fue bastante notable y fácil de graficar con la sola mención de los diez minutos redonditos que le sacó al segundo, Carlos Sesto.

SEGUNDA ETAPA: CANEDO POR UNA CABEZA... PERO RATAZZI POR LEY. "TRANSFER EN LA MENOR

Con los 45m de recargo que Canedo tenía que sumar a su tiempo de etapa, sólo Bonamici estaba en condiciones de pelear con Ratazi que por otra parte sería examinado por la montaña.

En la "B" se esperaba la lucha Canedo-Rattazzi y llegó con todas sus fuerzas y con diferen-

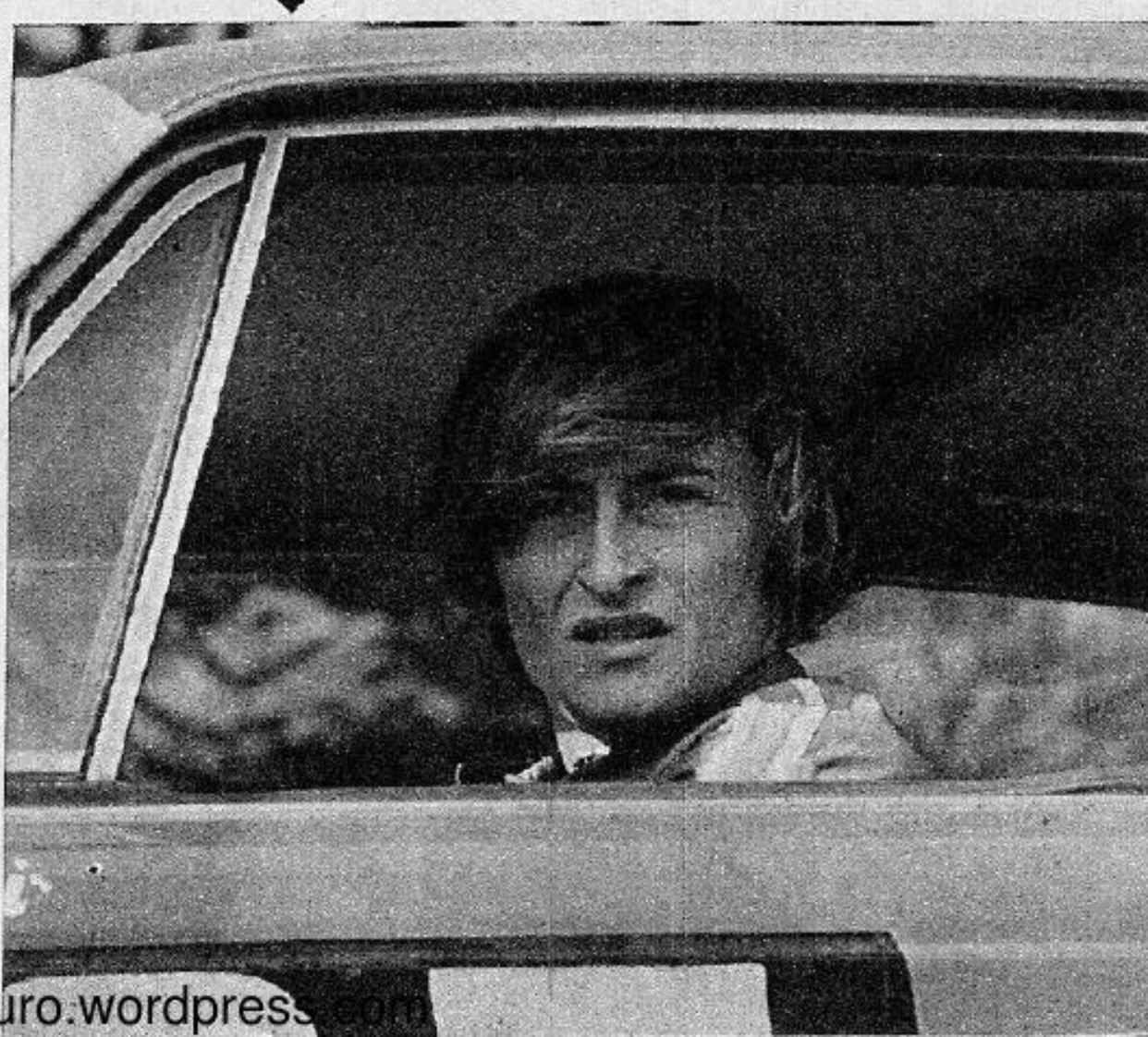
→



Ratazzi doblando fuerte. Colita afuera buscando la montaña... Evidentemente sabe manejar pero no hay por qué loquear tanto.

Abajo derecha: Visintini en la montaña. Está todo dicho.

"Cristianuchi" Ratazzi cuando todavía era puntero. Lástima que al desbarrancarse echó por la borda el buen trabajo realizado.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com




AUTOMOTORES

cias de segundos. Por Collón-Curá (Rattazzi lo había dejado a Cacho Fangio porque había roto biela), Canedo sólo lo aventajaba al ítalo-argentino por 55s, mientras que Danilo perdía tiempo irremediablemente con la caja rota y dos cambios menos. Por el camino de los Siete Lagos, Rattazzi y Canedo se dieron como en la guerra. El Chino con intuición y el manejo que le conocemos; Ratazzi demostrando todo el virtuosismo de sus 20 años y con una hoja de ruta que muchos le envidiaron al llegar a San Martín. Llegó el final entre pinos y lagos y Canedo se impuso en la práctica por 12s sobre Rattazzi (diferencia ínfima), pero en los papeles "Cristianuchi" (apodo cariñoso con que se lo bautizó a Rattazzi) llevaba 45m que era el recargo que soportó Canedo por el pistón perforado al llegar a Roca.

En la general Rattazzi quedó sólo con 27m de ventaja sobre Bonamici. Por su parte Ahumada se clasificaba segundo en la etapa a 25m de la cupé 1600 de Rattazzi y Santiángelo en buena labor cuarto. González Montbrun más lejos y con problemas de electricidad y sonido desparejo en el mejor 504 G-2.

El orden por suma de tiempos (después de 1.170 kms.) de los autos de la CCF era Rattazzi, Bonamici, Canedo y ubicándose después Santángelo con otra 1600 y a 50m del puntero; seguido por Cascote Juárez, Ahumada (retrasado en la etapa inicial) y el otro sanjuanino: González Montbrun.

"Transfer" siguió marcando el compás en la clase pequeña y Giordano que cada día anda más y con mayor soltura le seguía los pasos a algo así como tres minutos que en definitiva fue la diferencia de la etapa. Así se mantuvo todo hasta San Martín quedando tercero Parisi a 9m y detrás Defelippo con ritmo muy regular y muy indicado para este tipo de carreras. Colavino (lo vimos muy impetuoso en la montaña) y el DeKa de Visintini. En los tiempos totales "Transfer" le llevaba más de 5 minutos a Giordano y 11m a Colavino. por lo que se desprendía que en la tercera etapa podía pasar cualquier cosa.

Desde un principio —esto es la largada de la segunda etapa en General Roca— las tres cupés de la CCF, con Di Nezio, Grossi y Novara, salieron a tirar juntas en lo veloz, cosa que también hicieron Mayorga y Coelho por el lado de los Peugeot, aunque superados al principio por aquéllos.

Antes de la llegada al ripio, una invasión de ovejas en el camino obligó a Novara, que venía encabezando el trencito Fiat, a tirarse a la banquina en forma sorpresiva, buscando el agujero salvador, con Grossi y Di Nezio por detrás jugados a lo que hiciera el primero. Este se lució en el sorteo de los lanudos obstáculos, pero no pudo evitar bajarles los parabrisas a cascotazos a sus compañeritos de retaguardia, lo que inmediatamente significó una diferencia de velocidad que provocó el alejamiento de Novara, con ventaja sobre los otros dos. Mayorga superó también a las dos cupés y se puso a la cola de Novara disputándole la punta por tiempo en la etapa al punto de ignorarse en determinados momentos cuál de los dos venía primero. En la parte montañosa, Gianni Novara se encargó de demostrar la efectividad del sistema impuesto por su compañero de equipo en Grupo Dos, Cristiano Rattazzi. Haciendo uso de un borrador de la ya famosa hoja de ruta codificada ultilizada por el "tanito" ganador de las dos primeras etapas, Gianni comenzó a establecer ventajas decisivas en los últimos tramos, aunque no sólo gracias a los "cuadernitos de los deberes" que les quemaron los libretos a muchos sino también en base a un manejo sostenido y veloz que arrancó comentarios a varios consagrados.

La categoría chica pasó un poco inadvertida debido al interés que despertó el Grupo C en Turismo Nacional, pero es dable advertir que la lucha no quedó atrás en intensidad en este grupo menor. Carlos Sesto se las ingenió para ganarle con cierta comodidad a Carlos Abaca, con Fermín Ocampo terciando en la punta en algunos parciales, y Larrainzar haciendo fuerza en Collon-Curá especialmente, donde llegó a estar segundo antes de quedar definitivamente relegado.

Sesto consiguió llegar a San Martín con cuatro minutos de ventaja sobre Avaca, que se vio retrasado por un principio de incendio en su Renault —descubierto por el hecho fortuito de parar a cambiar una goma— pero los posiciones en la general siguen a favor del ex kartista de General Roca sobre Sesto, Ocampo y José Gómez.

Había que esperar a ver qué pasaba en Bariloche, para poder seguir escribiendo sobre la actuación deportiva de todos esos buenos muchachos.

TERCERA ETAPA. GRUPO DOS: DOS 1.600 MENOS Y BONAMICI AL FRENTE. RENAULTS CORDOBESES AL ATAQUE

El Chino salió enroscado a fondo a ganar la etapa por robo igual que Danilo y "Cristianuchi" cuando se enteró de las distancias que habían tomado sus dos compañeros no tuvo intenciones de dejarse pisar el poncho. Así fue cómo después de Confluencia y cuando estaba a 4m30s de Canedo apuró el tren de marcha y en una de las muchas curvas del camino por Paso Córdoba, se pegó y dio un par de vueltitas dejando la cupé en condiciones lamentables.

A todo esto Canedo se siguió escapando, incluso de Bonamici y cuando se metieron en el camino de los Siete Lagos rumbo a Bariloche le llevaba a la berlina del cordobés 7m20s lo que habla del andar sostenido y fortísimo del que hasta ese momento era puntero inamovible en la etapa y que se acercaba a Bonamici en la general. Pero cuando faltaban unos 50 kms. para Bariloche la cupé de yCanedo empezó a humear fulero y soportando una docena de paradas trató de llegar a Bariloche cosa que no logró por 1.000 metros, pues a esa distancia de la llegada el motor se plantó definitivamente pese a los denodados esfuerzos de su acompañante Angelito Averguino. Bonamici paró, le hicieron señas de que siguiera y se alzó con la etapa y la general sin mayores inconvenientes sobre el Peugeot 404 de Carlos Grimau (hombre de la zona de andar parejo) con más de 22m y con 28m sobre el sanjuanino "Cascote" Juárez que quedaba segundo en la general intercambiando el puesto con Grimau.

Al quedarse "Transfer" —ya por Junín de los Andes pasó con problemas— el cordobés Eduardo Giordano agarró la manija y se tomó el buque junto con Colavino que al final le ganaría la etapa por 30 segundos. Tercero más lejos Félix Defelippo con otro Renault, Parisi, Leal y el único defensor de DKW entre los cinco primeros; Rosmaldo Visintini.

En las dos clases habían cambiado los punteros y en ambas clasificaciones se habían descalabrado las posiciones en forma notable...

GRUPO UNO: DOS DESCALIFICADOS Y CAMBIOS EN LA PUNTA

Por Junín de los Andes, Gianni Novara ya era indudablemente el puntero en todo, porque aunque a esa altura del camino no existía ninguna clasificación conocida, su auto pasó cuarto en el camino, muy cerca de los tres G 2 que lo precedían y con evidente ventaja sobre Di Nezio y Grossi, que eran los que venían en la conversación por el liderazgo en la general.

En la Angostura, Novara ya llevaba tres minutos a Di Nezio. Ya por este punto era notable la cantidad de autos de Turismo Nacional que venían prendidos en la ruta con los de Grupo Dos. A simple vista, entre los veinte primeros pasos por este lugar había una proporción de siete de los "polenta" contra trece de los standard, y de aquellos siete, no todos venían precisamente adelante. Detrás de Canedo y Bonamici venía una importante ristra de ocho G 1 encabezados por Novara, Di Nezio, Migliore y Mayorga, y lo que había cantado Paco en una conversación informal, medio en serio y medio en broma, se iba perfilando con bastantes visos de posibilidad. De seguir así las cosas no sería absurdo pensar en que la general en Roca pudiera otorgar el triunfo en la carrera a un G-1.

CUARTA ETAPA: BONAMICI CON FINAL A LO HITCHCOK

De salida en Bariloche Bonamici tenía una luz interesante sobre el resto, pero cuando en Ingeniero Jacobacci no pasó como primero en el camino se lo dio como abandonado. Había que cuidar el auto y Danilo era el único representante de la C.C.F. en G 2 —habían largado cuatro— que estaba en carrera y una vez más le salvó los libretos del fuego a los dirigentes de la marca italiana. La primera había sido en el Gran Premio y ahora la Vuelta de la Manzana. Cuando pasaron por Jacobacci iba primero Grimau —quien a la postre sería el ganador— segundo Juárez, que después abandonó, y tercero Mendoza hasta que Danilio empezó a empujar de atrás haciendo todos los calcos del camino que él bien sabe hacer como hombre de ruta. Apiló autos a diestra y siniestra, se zambulló en la tierra de todo el mundo, los peleó y los pasó hasta quedar tercero en el camino y salvando su puesto privilegiado en la clasificación general para alegría reprimida de la C.C.F. Danilo dobló con las puertas en la zona y ripio y descontó segundos y minutos en forma alarmante, viajando con la cola afuera y haciendo dibujar las curvas a la dócil berlina 1,6.

En la A, Giordano y Colavino tenían que jugarse la vida y así lo hicieron. Los dos de Batelli tenían posibilidad de ganar porque los distanciaban muy pocos ciclos horarios. Y de entrada se empezó a decidir para el lado de Giordano hasta que Colavino tuvo problemas con dos gomas

→

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Ganó CINTURATO.
Con un Fiat 1600 arriba y un Bonamici al volante.



En las competencias, cuando los pilotos exigen a fondo sus autos y sus motores, CINTURATO PIRELLI brinda en cada momento seguridad y tenida.

Lo mismo que en su coche todos los días.

5ª VUELTA DE LA MANZANA
2.144 km. en 4 etapas.
GRUPO 2 (ANEXO "J") - CLASE B
1º CINTURATO, con Fiat 1600 Berlina y
Danilo Bonamici.

67 licencias de fabricación en 25 paises.

CINTURATO
es sólo
PIRELLI



y la presión de aceite. Así Giordano se alzó con un triunfo muy merecido por lo discutido y se dio el gusto de cruzar la línea de sentencia como primero en su clase entreverado entre los G 2 y G 1 mayores y con un último respiro —lo pisó a la tabla— para recibir el banderazo con el cuentavueltas sobrepasando las 7.000 r.p.m. Los aún sobrevivientes A.U. muy atrás y sin posibilidades, en esta ocasión, de empañar y amargar la vida de los "renolistas".

G. 1: EL TRIUNFO DEL METODO

Como se venían dando las cosas era de esperar que los muchachos de punta salieran a definir en este tramo final a ver quién se quedaba con la mejor parte. Según las posiciones planteadas al final de la tercera etapa y ya sin el escollo de las peligrosas cupé de la C.C.F. eliminadas por estar fuera de reglamento, Paco Mayorga parecía el más indicado para adjudicarse la general, aún con Máximo Macchi y Pepe Migliore muy a tiro de darle vuelta a las cosas ante cualquier circunstancia anormal.

De movida Migliore tomó la punta en el camino —en la categoría— y Mayorga se puso a la cola como para seguirlo hasta el fin del mundo. Su posición evidente era la de salir tranquilo a ganar la carrera y lo más lógico era ponerse a la cola de la "Costera" de Pepe al ritmo que éste impusiera de salida hasta la llegada. Migliore impuso su clásico tren de marcha, inalterable, sin nervios. Y eso le valió el derecho de pasar a ser el que indicaba el camino a todos los demás. Mayorga anduvo tranquilo durante un buen tiempo hasta que en determinado momento comenzó a intranquilizarse por aparentes fallas en el motor que según él comenzó a funcionar en tres cilindros y decidió jugarse un poco más. Para su desgracia al apurar entró en la tierra de Migliore y le erró a una curva yendo a encajar el auto en un arenal. Después de muchos esfuerzos pudo salir y continuar en carrera. Aunque ya sin posibilidades. Migliore mandaba la batuta cómodamente aunque Macris tenía posibilidades de pelear la punta. Pero al fin las cosas quedaron tal cual como eran. Primero Migliore. Carlos Abaca ganó por amasijo la categoría para los más chiquititos ya que la ventaja acumulada a través de toda la carrera le permitió recorrer la última etapa a ritmo turístico.

ANECDOTARIO

Al **Chino Canedo** parece que nunca se le va a dar la Vuelta de la Manzana ni la San Juan-Coquimbo. Cuando llegó a Roca al terminar la 1ª etapa y en el momento en que le bajaron la bandera una humareda blanca anunció la presencia de un pistón perforado. La cara de Eduardo al llegar al parque cerrado no era la habitual, el hombre venía serio y masticando bronca. Por la tarde repararon en Roca pero el tiempo reglamentario no fue suficiente y sufrió una penalización de 45 minutos que lo alejaban considerablemente de toda probabilidad de triunfo.

En las huestes de la **CCF** había ambiente tenso al finalizar la etapa a Roca. La orden —según trascendió— era que Rodríguez Canedo ganara la primera y después se vería qué pasaba. Rattazzi en apariencia habría desconocido la orden y salió con la pata a la tabla ganando el parcial. Hubo una reunión el miércoles por la noche.

Prohibición absurda en el reglamento de Turismo Nacional. No se puede usar parabrisas triple. En el parque cerrado de Roca había una media docena de autos con parabrisas roto y eso que había sólo 40 kms. de ripio en la primera etapa. ¿Y la seguridad? Señores de CADAD, habrá que revisar el reglamento a la brevedad, y por supuesto **CORREGIRLO.**

El cordobés **Bonamici** llegó muy lejos de Canedo y Ratazzi en el camino y en los tiempos. El problema fue de caja de velocidades y tuvo que rebuscárselas como pudo.

Bielamen afuera para **Cacho Fangio.** Venía chupado con Ratazzi y tirando fuerte cuando una biela se cortó a la altura del perno. Galluzzi la guardó para estudiarla y ver las causas del desastre.

Toti Agromayor llegó a San Martín. En la curva donde estábamos ubicados bajó fuerte, dobló en la horquilla y saludó olvidándose de la proximidad de la contracurva a la derecha y se mandó un dibujo bastante alocado que casi lo lleva al toque con la montaña. Por suerte salió airoso...

Grave problema hubo con los **motores que Zampini entregó a Migliore y Mayorga.** Tenían pistones fresados y una leva bastante rabiosa. Al llegar a Viedma conversando del tema con Américo Grossi de la CCF éste les informó de la imposibilidad de usar reglamentariamente esos pistones. Averiguaron ante los miembros de CADAD y así era. Trabajaron el día anterior a la carrera hasta altas horas de la noche en la concesionaria de Carmen de Patagones para poner los pistones originales. Pepe Migliore optó por poner un motol standard perteneciente a un amigo (Roberto Rodríguez) que tenía un 504 cero kilómetro.

Vallasciani volcó muy cerquita de San Martín de los Andes. Tuvo suerte porque el auto no llegó a desbarrancarse totalmente porque lo paró un árbol. El 504 quedó como para rematar. También el 327 de Andrés Lanzat tuvo un accidente que por suerte no pasó a mayores. Se cayó al lago Traful a unos 60 kms. de San Martín.

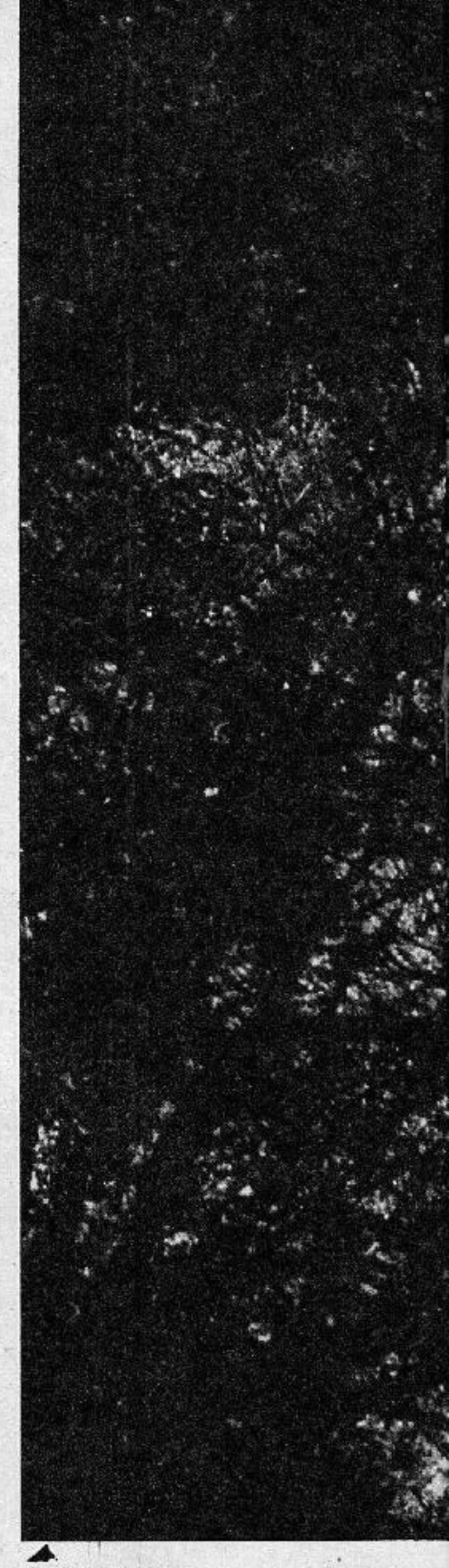
Mario Vessuri sufrió un accidente volviéndose para General Roca. Había pinchado un pistón antes de llegar a Zapala y se volvió a remolque. Posiblemente se cortó la lanza y el auto volcó. Mario sufrió fractura de fémur y quedó internado en Plaza Huincul para ser trasladado luego a Buenos Aires.

Cristiano Ratazzi: "Acá los pilotos aún no se han dado cuenta de la impotrancia de tener una hoja de ruta. Yo me vine con mi acompañante Olivera que es hijo de un directivo de Fiat y es abogado o sea que de mecánica poco y nada. Nos hicimos la ruta una vez y marcamos todo. Luego la hicimos por segunda vez para controlar si no nos habíamos equivocado en nada. La pasamos en limpio y listo... tú no sabes la ventaja que eso significa. Rodríguez Canedo es un hombre que anda muy fuerte, fortísimo, pero yo manejo igual; tengo un 30% a mi favor porque él no puede acordarse de toda la ruta, en cambio mi copiloto me canta todo y sé cómo hay que doblar en todos lados. Por eso en Europa los navegantes son tan cotizados. Imaginate, yo le presté una hoja de ruta a Novara y me contó que no podía creer la seguridad con que se puede correr de esa forma". Todo con acento itálico del norte.

El jueves por la noche en General Roca hubo reunión seria entre la gente de la CF. **Canedo** había visto los cuadernos de anotaciones de ruta que usaban Ratazzi y Novara y en un silencio se dirigió a don Américo Grossi y el ingeniero Marzengo y le dijo con cara solemne tras encontrar un cuaderno en blanco: **"Don Américo, aquí hay algo muy serio, parece que uno de los niños se ha olvidado de hacer los deberes..."**. Hubo risas y llamados a la seriedad. Como gracioso lo fue, pero Canedo ya anda pensando en la importancia de las hojas de ruta. ¿No, Eduardo?

Excelente el manejo de Gianni Novara pese a ser descalificado en Bariloche, situación en la que por supuesto no tuvo nada que ver. Lo vimos muy alegre en lo sinuoso aunque le falta asentarse y dejar de lado arranques de vehemencia que generalmente conducen a la "galleta".

Se supo extraoficialmente que la potencia de los autos de G-1 de la Comisión Fiat está en el orden de los 122 HP, algo así como 10 HP más que los Anexo "J" de la CCF hace tres años atrás. Cuanto más límites hay, los muchachos mucho más se exprimen la croqueta.

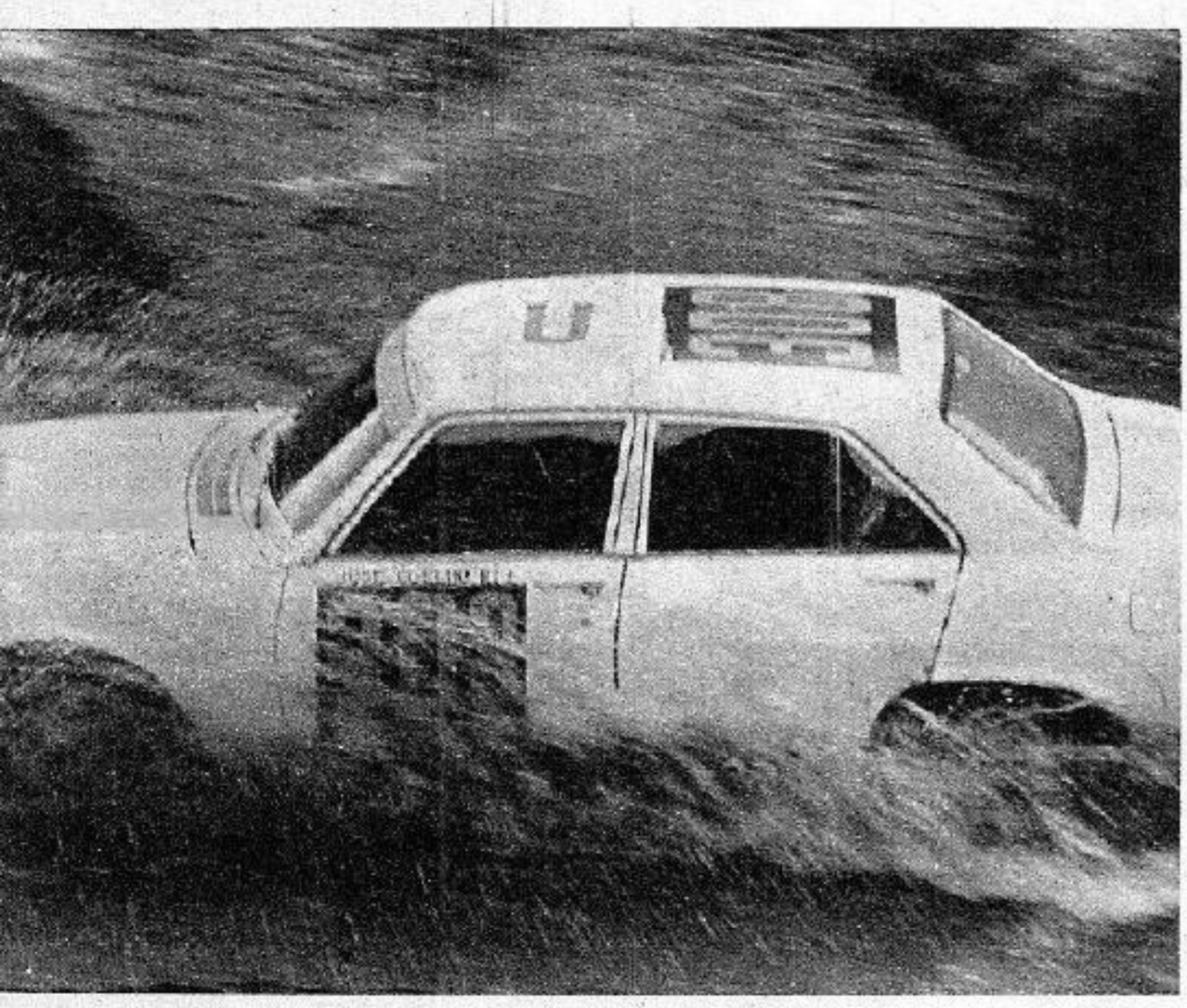


Canedo manejando como sabe. Mientras el auto anduvo bien dictó siempre el ritmo de la carrera.



José Coelho también se decidió a correr con un 504 en Turismo Nacional y anduvo muy bien en la primera etapa. Los Peugeot G. 1 viajaron mucho.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



BRANDS HATCH PARA ALFA

Finalmente se dio lo que desde hace tiempo se presagiaba: un triunfo de Alfa Romeo en una carrera de SP puntable para el Campeonato Mundial de Marcas. Brands Hatch, con sus clásicas BOAC 500, vio cómo Henri Pescarolo y Andrea de Adamich obtuvieron el primer triunfo para la Casa de Milano.

Así fue. Después que Pedro Rodriguez abandonó a mitad de carrera por problemas con la bomba de nafta después de puntear en la primera parte, los Alfa, mejor dicho el Alfa, pudo con la 312 P de Ickx y Regazzoni y se llevó los palmares con dos vueltas de ventaja. ¿Qué tal?

CLASIFICACION

			vtas.
1º	Pescarolo-De Adamich ...	Alfa Romeo 33/3 .	6h24m32s 235
2º	Ickx-Regazzoni	Ferrari 312 P	6h24m31s 232
3º	Bell-Siffert	Porsche 917	6h24m56s 229
4º	Müller-Hertzog	Ferrari 512	6h25m09s 228
5º	Juncadella-Hobbs	Ferrari 512	6h25m40s 227
6º	Kauhsen-Jöst	Porsche 917	6h25m58s 221

PROMEDIO DEL GANADOR: 155,470 km/h.
RECORD DE VUELTA: Para Ickx-Regazzoni en 1m28s a un promedio de 173,440 km/h.
CAMPEONATO MUNDIAL: 1º Porsche con 31 puntos, 2º Alfa Romeo con 21 y tercero Ferrari con 15.

V VUELTA DE LA MANZANA

PRIMERA ETAPA

Viedma - Gral. Roca (510 km 600 m) - 31-III-71

Turismo Grupo 2 Clase "A" (hasta 1150 cm³):

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	2	"Transfer"	Auto Union	3h35m37s
2º	10	Carlos Colavino	Renault	3h36m07s
3º	5	Eduardo Giordano	Renault	3h38m41s
4º	12	Emilio Parisi	Renault	3h38m49s
5º	6	Félix Defelippo	Renault	3h39m11s
6º	9	Ricardo Carranza	Renault	3h41m50s
7º	1	Rosmaldo Visintini	Auto Union	3h47m39s
8º	15	Jorge Paglialunga	Renault	3h47m47s
9º	20	Luis Elverdin	Renault	3h49m04s
10º	37	Horacio Leal	Renault	3h56m09s

PROMEDIO DEL GANADOR: 142,084 km/h.

Turismo Grupo 2 Clase "B" (de 1150 a 2000 cm³):

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	135	Cristiano Rattazzi	Fiat 1600	2h56m54s
2º	102	E. Rodríguez Canedo	Fiat 1600	2h57m39s
3º	101	Bonamici, Danilo	Fiat 1600	2h57m51s
4º	121	"Cacho" Fangio	Fiat 1600	3h06m58s
5º	106	González Mantbrun, Jorge	Peugeot 504	3h08m30s
6º	111	Vessuri, Mario	Fiat 1500	3h10m06s
7º	112	Alvaroz, Nelson	Fiat 1500	3h12m12s
8º	114	Romeo, Séptimo	Fiat 1500	2h14m18s
9º	119	Zubiri, Hugo	Fiat 1500	3h15m19s
10º	133	Gandini, Carlos	Fiat 1500	3h15m20s

PROMEDIO DEL GANADOR: 174,166 km/h.

Turismo Nacional Clase "A" (hasta 850 cm³):

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	214	Avaca, Carlos	Renault	4h26m29s
2º	205	Sesto, Carlos	Renault	4h36m51s
3º	211	Ocampo, Fermín	Renault	4h36m56s
4º	204	Larrazain, Jorge	Renault	4h39m17s
5º	202	Márquez, Juan	Renault	5h05m52s
6º	201	"del Puerto Carlos"	Renault	5h12m16s
7º	209	Milano, Juan	Fiat 600	5h20m16s
8º	208	Gulmil, Carlos	Renault	5h24m16s
9º	206	López, Osvaldo	Renault	5h30m35s

PROMEDIO DEL GANADOR: 114,739 km/h.

Turismo Nacional Clase "C" (de 1150 a 2000 cm³):

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	334	Grossi, Luis	Fiat 1600	3h23m23s
2º	348	Vallasciani, Juan	Peugeot 504	3h24m13s
3º	326	Di Nezio, Angel	Fiat 1600	3h26m03s
4º	312	Mayorga, Paco	Peugeot 504	3h27m23s
5º	308	Coelho, José	Peugeot 504	3h27m48s
6º	316	Macchi, Máximo	Fiat 1600	3h29m11s
7º	306	Novara, Gianni	Fiat 1600	3h30m26s
8º	303	Lustig, Carlos	Peugeot 504	3h31m26s
9º	345	Migliore, José	Peugeot 504	3h32m16s
10º	328	Jolly, Rubén	Peugeot 504	3h33m09s

PROMEDIO DEL GANADOR: 150,631 km/h.

SEGUNDA ETAPA

Gral. Roca - San Martín de los Andes (659,7 km) - 1º-IV-71

Turismo Grupo 2 Clase "A" (hasta 1150 cm³):

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	2	"Transfer"	Auto Union	5h23m54s2
2º	5	Giordano, Eduardo	Renault 1093	5h25m50s
3º	12	Parisi, Emilio	Renault 1093	5h31m57s8
4º	10	Colavino, Carlos	Renault 1093	5h33m28s
5º	6	Defelippo, Félix	Renault 1093	5h38m25s
6º	1	Visintini, Rosmaldo	Auto Union	5h43m13s8
7º	37	Leal, Horacio	Renault 1093	5h43m21s
8º	9	Carranza, Ricardo	Renault 1093	5h55m25s4
9º	11	Primavera, Héctor	Renault 1093	6h 6m42s8
10º	23	Fernández Rivas, B.	Auto Union	6h10m40s4

Turismo Grupo 2 Clase "B" (de 1150 a 2000 cm³):

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	135	Ratazzi, Cristiano	Fiat 1600	4h31m 2s4
2º	103	Ahumada, Jorge	Fiat 1600	4h56m 1s4
3º	101	Bonamici, Danilo	Fiat 1600	4h56m31s8
4º	131	Santángelo, Horacio	Fiat 1600	4h58m45s8
5º	105	Juárez, Carlos	Fiat 1600	5h 3m53s2
6º	132	Mendoza, Narciso	Fiat 1600	5h11m28s4
7º	117	Grimau, Carlos	Peugeot 504	5h12m 5s8
8º	102	Rodríguez Canedo, E.	Fiat 1600	5h15m50s2
9º	106	González Montbrun, J.	Peugeot 504	5h22m11s8
10º	114	Romeo, Séptimo	Fiat 1500	5h22m28s8

PROMEDIO DEL GANADOR: 146,166 km/h.

Turismo Nacional Clase "C" (de 1150 a 2000 cm³):

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	306	Novara, Gianni	Fiat 1600	5h 1m 2s8
2º	312	Mayorga, Francisco	Peugeot 504	5h 4m52s2
3º	326	Di Nezio, Angel	Fiat 1600	5h 4m59s8
4º	334	Grossi, Luis	Fiat 1600	5h 7m41s6
5º	345	Migliore, José	Peugeot 504	5h 8m 8s4
6º	316	Macchi, Máximo	Fiat 1600	5h11m11s4
7º	331	Julián, Eduardo	Fiat 1600	5h17m 1s
8º	302	Rodríguez, Oscar	Peugeot 504	5h28m27s4
9º	319	Bertrán, Horacio	Peugeot 504	5h29m19s
10º	308	Coelho, José	Peugeot 504	5h33m 9s

PROMEDIO DEL GANADOR: 131,269 km/h.

Turismo Nacional Clase "A" (hasta 850 cm³):

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	205	Sesto, Carlos	Renault	6h39m15s8
2º	214	Avaca, Carlos	Renault	6h43m31s6
3º	211	Ocampo, Fermín	Renault	6h50m25s2

TERCERA ETAPA

S. Martín de los Andes - Bariloche (1608,870 km) - 3-IV-71

Turismo Grupo 2 Clase "A" (hasta 1150 cm³):

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	10	Colavino, Carlos	Renault	4h32m22s
2º	5	Giordano, Eduardo	Renault	4h33m52s
3º	6	Defelippo, Félix	Renault	4h44m30s
4º	37	Leal, Horacio	Renault	4h47m54s
5º	1	Visintini, Rosmaldo	Auto Union 1000 S	4h54m23s
6º	12	Parisi, Emilio	Renault	4h56m14s
7º	27	Mariani, Rodolfo	Renault	5h28m01s
8º	31	Menéndez, Domingo	Renault	5h28m44s
9º	2	"Transfer"	Auto Union 1000 S	5h58m69s

PROMEDIO DEL GANADOR: 96,698 km/h.

Turismo Grupo 2 Clase "B" (de 1150 a 2000 cm³):

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	101	Bonamici, Danilo	Fiat 1600 berlina	4h05m05s
2º	117	Grimau, Carlos	Peugeot 404	4h27m40s1
3º	105	Juárez, Carlos A.	Fiat 1500 Cupé	4h33m25s
4º	132	Mendoza, Narciso	Fiat 1600	4h34m27s
5º	103	Ahumada, Carlos	Fiat 1500 Cupé	4h55m05s
6º	106	González Montbrun, J.	Peugeot 504	5h00m20s

PROMEDIO DEL GANADOR: 107,496 km/h.

Turismo Nacional Clase "A" (hasta 850 cm³):

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	214	Avacca, Carlos	Renault	5h23m23s
2º	204	Larrainza, Jorge	Renault	5h27m17s
3º	202	Martínez, Juan José	Renault	6h11m33s
4º	209	Milano, Juan Carlos	Renault	6h54m27s

PROMEDIO DEL GANADOR: 96,507 km/h.

Turismo Nacional Clase "C" (de 1150 a 2000 cm³):

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	306	Novara, Gianni	Fiat 1600 Cupé	4h07m21s
2º	326	Di Nezio, Angel	Fiat 1600 Cupé	4h13m06s
3º	345	Migliore, José	Peugeot 504	4h19m28s
4º	316	Macchi, Máximo	Fiat 1500 Cupé	4h20m49s
5º	312	Mayorga, Francisco	Peugeot 504	4h22m16s
6º	331	Julián, Eduardo	Fiat 1500	4h30m13s
7º	302	Rodríguez, Oscar	Fiat 1500	4h31m6s
8º	303	Lustig, Carlos	Peugeot 404	4h34m54s
9º	335	Caram, Humberto	Peugeot 404	4h38m15s
10º	337	Bertuzzi, Fernando	Peugeot 404	4h41m36s

PROMEDIO DEL GANADOR: 106,345 km/h.

CUARTA ETAPA

Bariloche - General Roca (535 km) - 4-IV-71

Turismo Grupo 2 Clase "A" (hasta 1150 cm³):

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	5	Giordano, Eduardo	Renault 1093	5h04m20s4
2º	6	Defilippo, Félix A.	Renault 1093	5h13m27s2
3º	10	Colavino, Carlos	Renault 1093	5h18m45s2
4º	1	Visintini, Rosmaldo	Auto Union 1000 S	5h39m21s3
5º	2	"Transfer"	Auto Union 1000 S	6h40m46s
6º	12	Parisi, Emilio	Renault 1093	5h50m18s
7º	27	Pereyra, Luis	Auto Union 1000 S	6h37m39s
8º	31	Menéndez, Domingo	Auto Union 1000 S	6h21m15s3
9º	37	Leal, Horacio	Renault 1093	7h41m18s3

PROMEDIO DEL GANADOR: 105,581 km/h.

Turismo Grupo 2 Clase "B" (de 1150 a 2000 cm³):

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	117	Grimau, Carlos	Peugeot 404	4h47m01s3
2º	101	Bonamici, Danilo	Fiat 1600 Cupé	4h50m10s5
3º	132	Mendoza, Narciso	Fiat 1500 Cupé	4h51m33s4
4º	103	Ahumada, Jorge	Fiat 1500 Cupé	5h03m40s3
5º	106	González Montbrun, J.	Peugeot 504	5h11m26s
6º	118	Vallasciani, Susana	Peugeot 404	5h45m10s2
7º	114	Romeo, Séptimo	Fiat 1500 Cupé	5h50m31s3
8º	139	Clanco, Roberto	Peugeot 404	6h38m30s3

PROMEDIO DEL GANADOR: 111,836 km/h.

Turismo Nacional Clase "A" (hasta 850 cm³):

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	214	Avacca, Carlos	Renault	6h12m40s
2º	211	Ocampo, Fermín	Renault	6h24m15s2

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

8º	209	Milano, Juan C.	Fiat 600 E	6h25m19s1
4º	202	Marqués, Juan	Renault	6h41m27s4
5º	204	Larrainzar, Jorge	Renault	7h00m30s4
6º	201	"del Puerto, Carlos"	Renault	8h42m06s2

PROMEDIO DEL GANADOR: 86,135 km/h.

Turismo Nacional Clase "C" (de 1150 a 2000 cm3):

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	345	Migliore, José	Peugeot 504	4h47m30s3
2º	316	Macchi, Máximo	Fiat 1600	4h53m16s4
3º	331	Julián, Eduardo	Fiat 1600 Cupé	4h57m12s1
4º	337	Caram, Humberto	Peugeot 404	4h59m17s
5º	324	Sebastiano, Rafael	Fiat 1600	5h05m23s
6º	312	Mayorga, Francisco	Peugeot 504	5h05m55s2
7º	319	Bertram, Horacio	Peugeot 504	5h06m09s2
8º	315	Iturburu, Carlos	Peugeot 504	5h06m25s
9º	308	Coelho, José	Peugeot 504	5h10m47s
10º	310	Andrade, Carlos	Peugeot 404	5h14m20s
11º	305	Mujica, Luis	Peugeot 504	5h15m47s
12º	321	Varrone, Ricardo	Peugeot 404	5h16m25s
13º	303	Lustig, Carlos	Peugeot 504	5h22m19s2
14º	343	Darmún, Jacobo	Fiat 1600	5h28m37s2
15º	344	Junco, Héctor	Fiat 1500 Cupé	5h29m14s2
16º	328	Jolly, Rubén	Peugeot 504	5h42m30s
17º	317	Gutiérrez, Daniel	Peugeot 504	5h46m04s3
18º	301	Bravo, Mario	Peugeot 504	5h50m30s3
19º	338	Parisi, Domingo	Fiat 1600	6h10m35s4
20º	341	Albizu, Jorge	Fiat 1500	6h19m24s4

PROMEDIO DEL GANADOR: 111,777 km/h.

CLASIFICACION GENERAL

Viedma - General Roca (2143,7 km)

Turismo Grupo 2 Clase "A" (hasta 1150 cm3):

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	5	Giordano, Eduardo	Renault 1093	18h42m45s
2º	10	Colavino, Carlos	Renault 1093	19h00m43s1
3º	6	Defilippo, Félix	Renault 1093	19h10m46s2
4º	12	Perisi, Emilio	Renault 1093	19h57m20s2
5º	7	Beveraggi, Napoleón	Renault 1093	20h04m36s3
6º	2	"Transfer"	Auto Union 1000 S ..	20h39m17s1
7º	37	Leal, Horacio	Renault 1093	22h08m43s1
8º	27	Pereyra, Luis	Auto Union 1000 S ..	25h24m35s3
9º	31	Menéndez, Domingo	Auto Union 1000 S ..	25h27m05s1

PROMEDIO DEL GANADOR: 114,566 km/h.

Turismo Grupo 2 Clase "B" (de 1150 a 2000 cm3):

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	101	Bonemici, Danilo	Fiat 1600	16h49m39s
2º	117	Grimau, Carlos	Peugeot 404	17h47m26s1
3º	132	Mendoza, Narciso	Fiat 1500 Cupé	18h02m49s4
4º	103	Ahumada, Jorge	Fiat 1500 Cupé	18h22m30s2
5º	106	González Montbrun, Jorge..	Peugeot 504	18h42m30s
6º	114	Romeo, Séptimo	Fiat 1500 Cupé	20h20m27s
7º	118	Vallasciani, Susana	Peugeot 404	21h41m01s3
8º	139	Cianco Roberto	Peugeot 404	21h58m33s1

PROMEDIO DEL GANADOR: 127,402 km/h.

Turismo Nacional Clase "C" (de 1150 a 2000 cm3):

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	345	Migliore, José	Peugeot 504	17h47m23s1
2º	316	Macchi, Máximo	Fiat 1500 Cupé	17h54m28s1
3º	312	Mayorga, Francisco	Peugeot 504	18h00m45s3
4º	331	Parvis, David	Peugeot 504	18h23m53s2
5º	319	Bertrán, Horacio	Peugeot 504	18h58m03s
6º	335	Carám, Humberto	Peugeot 404	19h02m36s3
7º	315	Iturburu, Carlos	Peugeot 504	19h03m26s2
8º	303	Lustig, Carlos	Peugeot 504	19h1[illegible]m49s1
9º	324	Sebastiano, Rafael	Fiat 1500 Cupé	19h2[illegible]m41s1
10º	306	Coelho, José	Peugeot 504	19h43m23s
11º	310	Andrade, Carlos	Peugeot 404	19h59m08s4
12º	343	Darmún, Jacobo	Fiat 1500	20h25m42s4
13º	321	Varrone, Ricardo	Peugeot 404	20h30m06s2
14º	344	Junco, Héctor	Fiat 1500 Cupé	20h38m11s
15º	328	Jolly, Ruben	Peugeot 504	20h44m31s3
16º	317	Gutiérrez, Daniel	Peugeot 504	20h04m40s2
17º	301	Bravo, Mario	Peugeot 504	21h18m10s
18º	338	Parisi, Domingo	Fiat 1600	21h26m02s
19º	305	Mujica, Luis	Peugeot 504	22h04m58s
20º	341	Albizu, oJrge	Fiat 1500	22h36m19s3

PROMEDIO DEL GANADOR: 120,511 km/h.

Turismo Nacional Clase "A" (hasta 850 cm3):

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	214	Avacca, Carlos	Renault	22h50m54s1
2º	211	Ocampo, Fermín	Renault	24h04m58s4
3º	202	Marqués, Juan	Renault	24h48m36s1
4º	209	Milano, Juan	Fiat 600 E	25h11m12s3
5º	204	Larrainzar, Jorge	Renault	25h13m47s
6º	201	"del Puerto, Carlos"	Renault	29h00m37s3

PROMEDIO DEL GANADOR: 96,261 km/h.



LA MARATO

Durante 30 horas, setenta Citroen 2 y 3 CV, disputaron una "endurance" espectacular en el autódromo de Buenos Aires. Hubo sesenta y cuatro ganadores: los que llegaron al final. En 3 CV primeros Castañón-Zicavo-Rosenfeld y en 2 CV Crocco-Crocco-Aguaviva. Acá va un adelanto

Fotos de CARLOS AGUSTIN

El sábado y domingo en el autódromo de Buenos Aires se realizó la segunda experiencia del mismo tipo, de una prueba que amenaza con convertirse en clásica: la "Maratón 30 Horas Citroën". Como a entender de los organizadores —Citroën— les pareciera poca prueba un día de marcha, se adicionaron seis horas al plazo durante el cual deberían transitar el circuito Nº 12 del autódromo los treinta 3 CV y cuarenta 2 CV participantes.

Y tampoco treinta horas fueron mucho para los sólidos Citroën: 64 coches cruzaron la línea de llegada en una carrera en la que todo el mundo no hizo desde el inicio otra cosa que apretar a fondo el acelerador y



Así giraron durante toda la carrera los dos primeros de la clase 2 CV. Un triunfo elaborado.

El ganador de 3 CV Castañón-Zicavo-Rosenfeld. El secreto: no parar nunca.

Se va a largar. El "pace-car" es el nonato Mehari.

La noche puso un clima especial. Como se ve, el público dijo sí.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

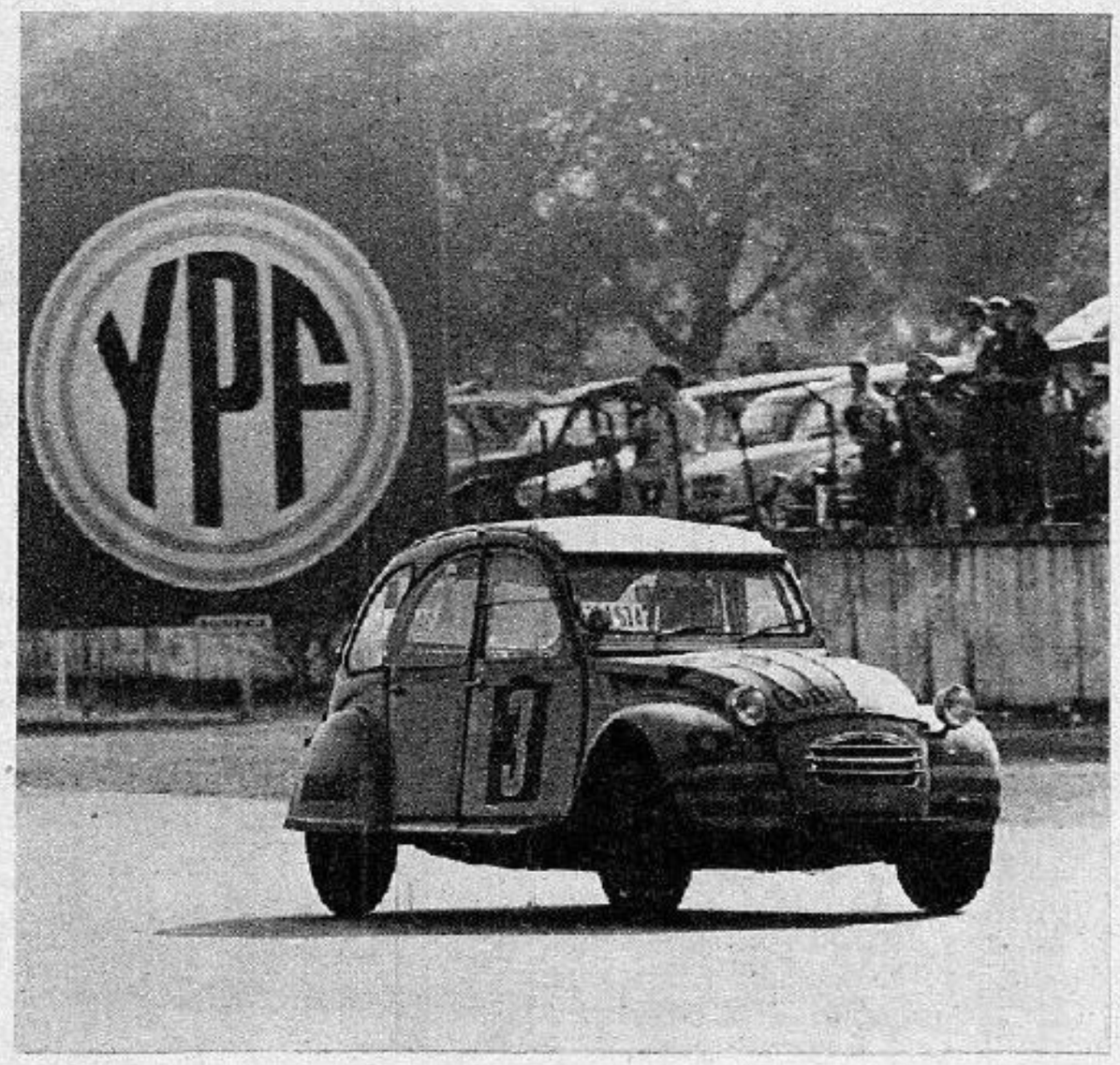
...ON CITROËN

sacar el máximo rendimiento a su coche. Claro, hubo notorias diferencias entre unos y otros, pero cada cual en la medida de sus posibilidades dio todo lo que pudo extraer de su medio mecánico.

Entre los participantes, la inmensa mayoría estuvo formada por gente entusiasta —usuarios de la marca, por supuesto— que ve en este tipo de carreras la oportunidad ideal de calzarse el casco y ponerse a prueba. Pero no estuvieron ausentes los especialistas en carreras de "patitos", ni tampoco algunas conocidas figuras de categorías mayores del automovilismo nacional. Todo el pintoresquismo y anecdotario propio de los "endurances", presta a la "Maratón" (que esperamos se repita en el '72) un encanto especial al que el público en general no se sustrae, y por eso el marco de público fue bastante generoso y se renovó constantemente.

Cumplido el plazo los ganadores fueron en la categoría 3 CV, Castañón-Zicavo-Rosenfeld, mientras que en la categoría "chica", el triunfo fue para los hermanos Crocco y Aguaviva.

CORSA —que participó de estas "30 Horas Citroën— promete desde ya ocuparse más extensamente de ellas en su próximo número. Por ahora, y por falta de espacio va el adelanto de la clasificación completa y algunas notas gráficas del singular asunto.





MARATON 30 HORAS

Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires
Circuito Nº 12 - Avellaneda Automóvil Club
Automóviles Citroen 2 y 3 CV

CLASIFICACION

Categoría 2 CV:

Pto.	*Nº*	*Pilotos*	*Vtas*
1º	39	Crocco - Aguaviva - Crocco	546
2º	32	Pochettino - Drugeri - Maldonado	546
3º	34	"Andrea" - Formoso - Andrés	536
4º	52	Frick - Gallo Press - Ferrari	535
5º	33	Frerer - Curuchet - Sturzenegger	535
6º	64	Pellegrini - Pellegrini - Catalano	529
7º	53	Pomettin - Mundini - Mayans	522
8º	43	Pramparo - Pramparo - Termine	521
9º	36	Del Moro - Cogno - Faure	521
10º	60	Satriano - Satriano - Calandrini	521
11º	41	Zipper - Constanzo - Ramos	516
12º	47	De Quesada - Rebecchi - Carbajal	512
13º	66	Iriarte - Sgarbozza - Diorio	511
14º	37	Constanzo - Filliberti - Arana	511
15º	46	Almandoz - Lemoine - Córdoba	510
16º	42	Codina - Luchetti - Pugliese	510
17º	63	D. Bavio - Mercado - Albornoz	508
18º	61	Berraymundo - Mujica - Mujica	508
19º	71	Díaz - Pollio - Bortalin	507
20º	56	Pedernera - Basile - Ionfrida	507
21º	59	Baratini - Urien - Damiani	506
22º	55	Contrera - Cagmacci - Roldán	505
23º	65	Maglione - Maglione - Tabo	500
24º	48	Faro - Menéndez - Sierra	500
25º	49	Sopeña - Mártiro 1) Pachelo	499
26º	45	Gubiotti - Sendra - Minguzzi	497
27º	40	Iglesias - Iglesias	487
28º	54	Cioffi - Rodríguez - Veltri	486
29º	62	Morán - Capurro - Varela	484
30º	44	S. Ortega - P. Balbi - Augé Bacqué	482
31º	70	Zuzzol - Vivanco - Aboi	458
32º	35	Lagos - Coconro - Logarzo	454
33º	51	Grinsburg - R. Pérsico - González	448
34º	68	Moltoni - Parodi - Vennier	431
35º	50	Vitale - Tanner - Cavalli	427
36º	58	De Russo - Falconi - Schnaith	387

PROMEDIO DEL GANADOR: 95,453 km/h.

Categoría 3 CV:

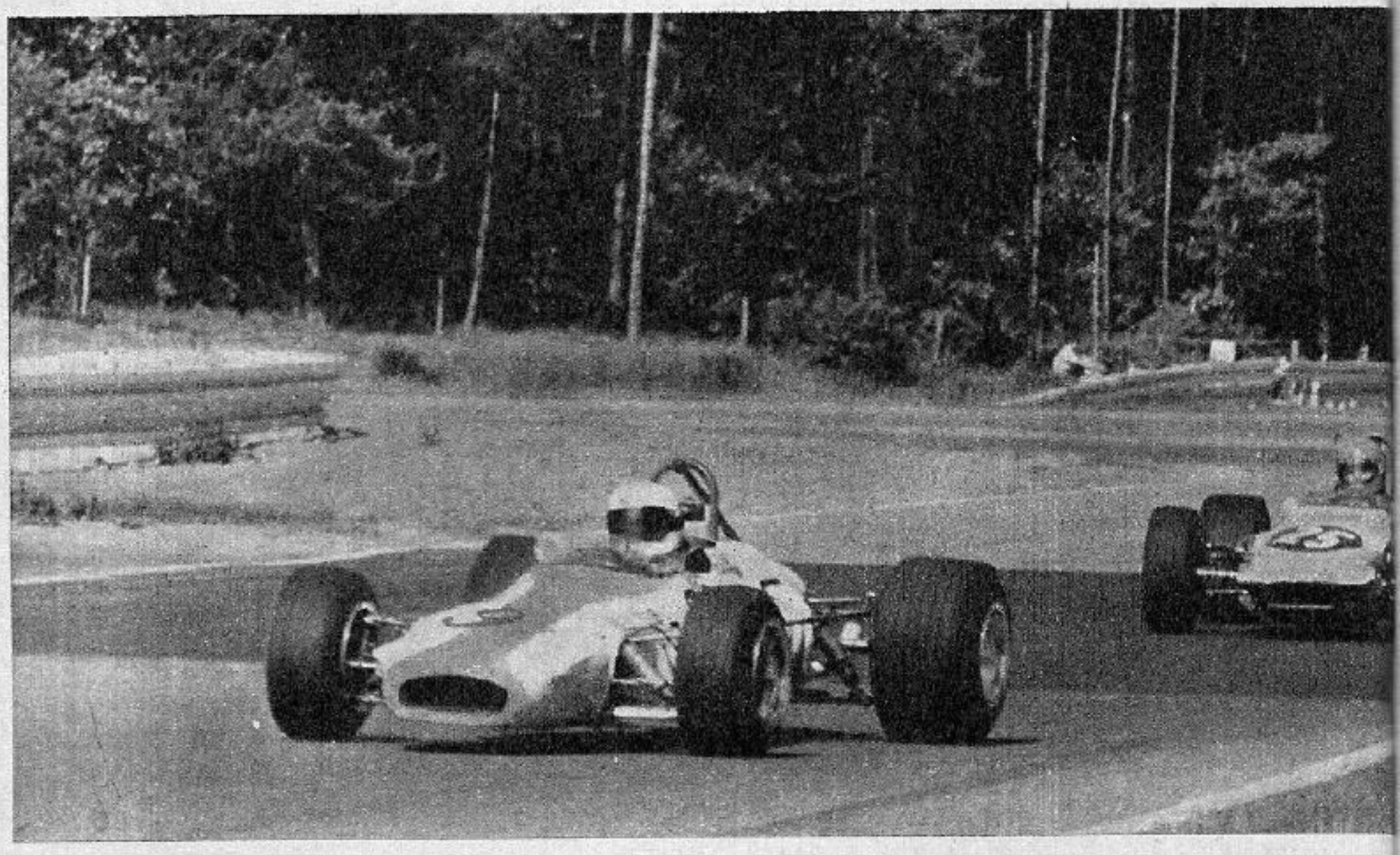
Pto.	*Nº*	*Pilotos*	*Vtas.*
1º	3	Castañón - Zicavo - Rosenfeld	598
2º	8	Boragina - Macarron - Torrizano	595
3º	6	M. Behoty - M. Behoty - Bordieu	588
4º	9	Arlandi - Erasum - F. Lizarrage	586
5º	1	Vecchio - Varoni - García	581
6º	4	Jalchenko - Estéguy - Esteguy	580
7º	2	Garavaglia - Maldonado - Merinero	577
8º	21	Fauchon - Nartene - Quinteros	572
9º	20	Molina - Uriarte - Molinari	564
10º	10	Pastura - Salagoyty - Pierotti	561
11º	12	Pons - Lee - López	559
12º	13	Cángaro - Pardo - Expósito	557
13º	14	Valenti - Giardino - Borninni	556
14º	18	Stramazzo - Brageri - Sancho	554
15º	16	Gutiérrez M. - Dichiara - Baner	550
16º	11	Bonratz - Gargiulo - Magnavacca	546
17º	19	Neira - Cornejo - González	545
18º	22	Chow - Thompson - Sampol	542
19º	30	Domínguez - Luduena - Muñoz	535
20º	29	Romero - Carnevale - España	530
21º	15	Korenblit - De Lafuente - Lorenzutti	526
22º	17	G. Calvo - Suaya - Bruscia	516
23º	16	Mancuzo - Fernández - Fliter	514
24º	24	Andersson - Milohanich - Milohanich	512
25º	25	Bonglorno - Burckwardt - Alali	510
26º	28	Carrera - Agustín - Quirós	499
27º	27	Lolácono - Marquisell - Frigueliettl	491
28º	26	Donadio - Bonglorno - Chiarza	407

PROMEDIO DEL GANADOR: 104,096 km/h.

por CARLOS ALBERTO REUTEMANN

¡AHORA EL

Con un brillante tercer puesto en la carrera del domingo pasado realizada en Hockenheim Lole Reutemann consiguió 6 puntos para el Campeonato Europeo de F-2. La experiencia recogida el año pasado empieza a dar sus frutos. Cacho Ruesch no pudo correr. Estos son los pormenores y el desarrollo.



Como ya ustedes saben, probamos toda la semana en Thruxton con Cacho Ruesch y dos días antes de las pruebas de clasificación para la carrera en memoria de Jim Clark, que se iba a disputar en Hockenheim, no fuimos a Alemania. Lo hicimos con nuestras respectivas familias, yo en el Fiat 128 que tengo aquí. Lo embarqué en el ferry que cruza de Dover a Calais y llegamos con tiempo de sobra al circuito alemán. Para clasificar llevaba el mismo motor con que corrí en Mallory Park, pero como no tiraba lo que pensamos tuvimos que cambiarlo durante la mañana del día de clasificación. A la tarde salí a hacer mi tiempo en solamente once vueltas. No obstante lo poco caminado me coloqué segundo detrás de Ronnie Peterson que tripuló el nuevo March 712 y a sólo 5/10 de él. Establecí un tiempo de 2m8s5/10 mientras Peterson hizo su mejor vuelta en 2m8s.

No tuve necesidad de girar más porque el circuito lo conozco perfectamente bien. Así que con el nuevo motor, el buen tiempo logrado y sin Cacho, esperamos que comenzara la carrera. Cacho Ruesch no pudo largar porque las autoridades de la prueba admitían solamente 35 inscriptos para la oportunidad. Cuando llegamos nosotros aceptaron anotarlo a Cacho como participante de reserva por si los anotados no llegaban a aquella cifra. Por otra parte no permitieron que el equipo anotara dos coches por lo limitado del núme de participantes. Así que Cacho tendrá que esperar hasta Inglaterra (Thruxton).

LA CARRERA

Hacia el mediodía y con el clima típico de Alemania en esta época (que aunque es primavera parece que sigue siendo invierno) comenzó la primera serie. La carrera se dividía en dos series de 20 vueltas cada una y la clasificación final se haría por suma de tiempos. El tiempo que logré en las eliminatorias del sábado lo hice viajando sólo sin "chuparme" de ningún auto. Por eso tenía desde el principio gran confianza en los autos, del equipo que están puestos a "repunto", tanto el mío como el de Cacho (yo anduve en los dos en los entrenamientos) doblan que es una barbaridad...

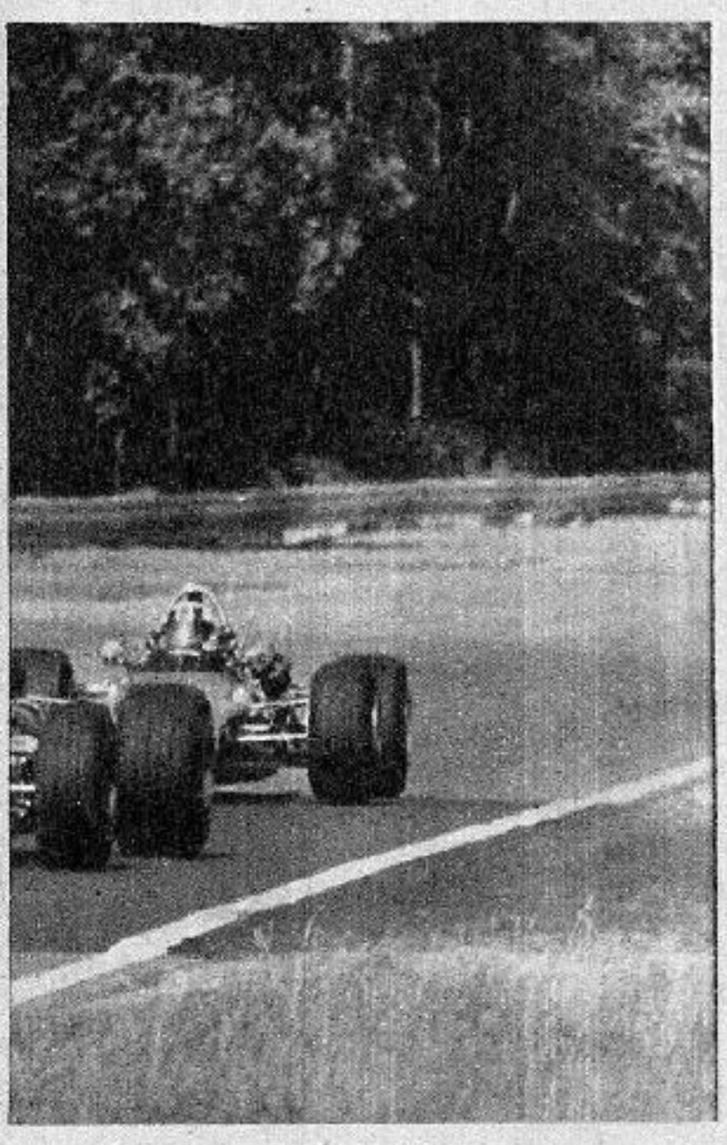
Pero volvamos a la carrera. Ya en la primera vuelta formamos un pelotoncito con Cevert (Tecno 7 1/2) adelante Peterson segundo y yo tercero. Viajando así logramos descontar, transcurridas apenas unas pocas vueltas, más de diez segundos sobre el resto. Hasta que en la vuelta 12ª se produjo el desparramo que rompió la armonía con que veníamos corriendo. A un rezagado se le salió el tapón del carter en la zona de la chicana que está en la recta de ida. Desparramó todo el aceite en la pista y para colmo, un par de vueltas antes había empezado a llover. Los banderilleros comenzaron a hacer señas desesperados para anunciar que había aceite en la pista. Cevert levantó un poco y logró pasar, pero Peterson —no sé si porque no vio a los banderilleros o porque no quiso levantar— agarró la mancha de pleno. El coche se le cruzó y salió disparado hacia los fardos, levantó vuelo y con tal buena suerte que volvió a caer en el circuito en el sentido de la carrera y con el coche absolutamente intacto y conservando su segundo puesto (¡Insólito!). Allí yo podía haber quedado segundo (o primero, vaya uno a saber...) pero Cevert se alejó aún un poco más y Peterson permaneció segundo. En cambio ya perdí un puesto porque en el desparramo que nos obligó a hacer Peterson, Graham Hill (Brabham BT/36) supo aprovechar y me pasó. Así yo quedé cuarto. Y así terminó la serie, con ese grupo en el que me incluía como el único con aspiraciones a los puestos de vanguardia.

Por eso la segunda serie fue mucho más especulativa. Largamos todos a conservar el puesto y los únicos que luchaban con todo eran Cevert y Peterson entre sí para adueñarse de la punta. Ellos dos andaban —a diferencia de los demás— demasiado a lo "loquito". A tal punto se esforzaron que promediando esta segunda parte, Peterson reventó el motor. Y así, casi sin buscarlo y en ese momento (sería la vuelta 11ª ó 12ª) yo quedé puntero aunque por un ratito. El ritmo era marcadamente inferior al de la primera serie. Yo podía luchar con Hill porque la

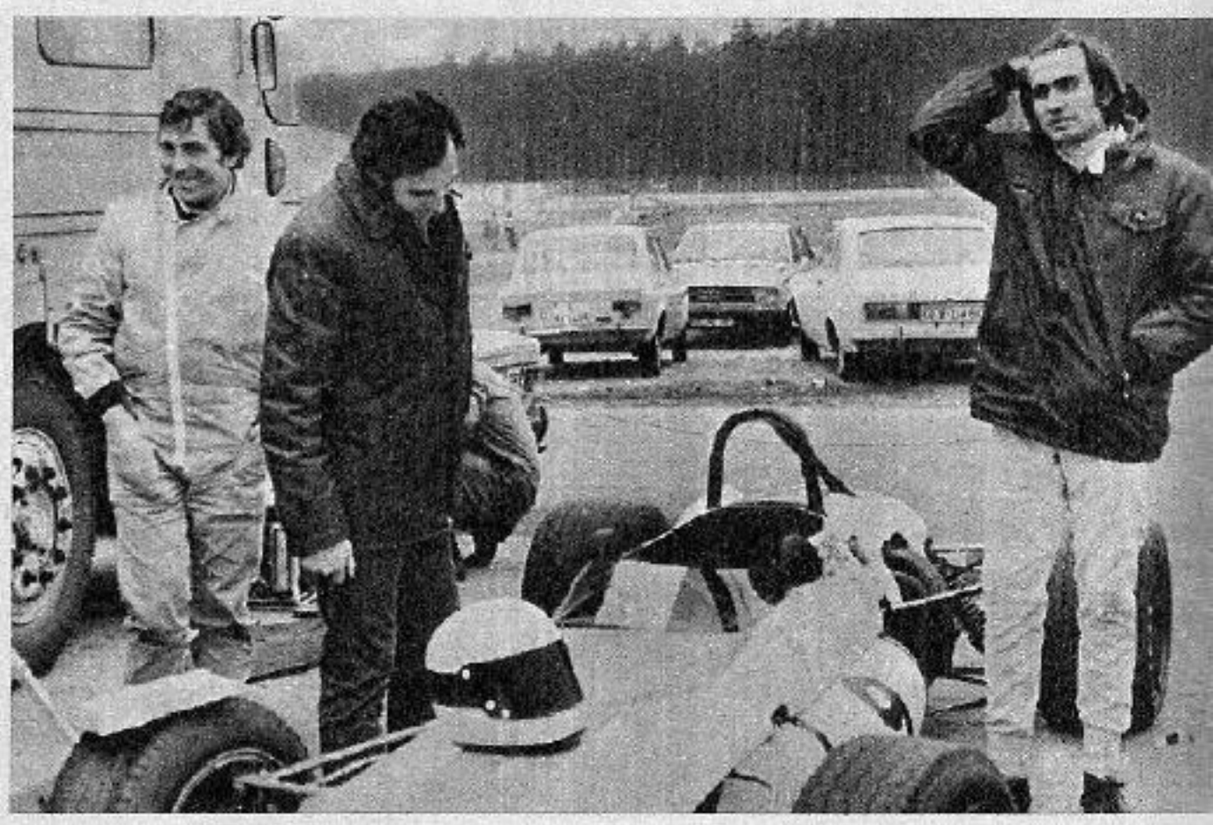
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EQUIPO ARGENTINO EN EUROPA

SI!







François Cevert resultó habil ganador. La suerte estuvo de su parte y aunque rompió el conducto de nafta pudo cruzar la llegada con el envión.

Arriba derecha: Reutemann acaba de finalizar las pruebas de clasificación del sábado. Obtuvo el segundo puesto. Cacho Ruesch observa el Brabham con un visillo de envidia.

Vuelta 12ª de la segunda serie: puntea Lole Reutemann y la campaña a Europa comienza a dar frutos.

diferencia que me había descontado al final de la primera serie era de apenas 9/10. Pero mi política es otra. Porque como Hill es un piloto graduado o sea que no obtiene puntos para el Campeonato de Fórmula 2, a mí no me importa llegar adelante de él jugándome inútilmente. Creo que lo mejor es correr las carreras puntables tratando de conseguir la mayor cantidad de puntos posibles y especulando con ello. En cambio las carreras en que participemos que no den puntos trataré de lograr el mejor puesto posible para "ubicarme" en el ambiente europeo. Ese creo que es el mejor sistema. Por eso en esta carrera, aunque llegué tercero detrás de Cevert y Hill, obtuve los 6 puntos correspondientes a un segundo puesto. Hill no puede obtener puntos. Pienso que a él podía haberle ganado, a pesar de que corría con el novísimo Brabham BT/36 recién salido del horno (Tim Shanken corrió con otro BT/36) y que yo en la segunda serie anduve todo el tiempo a 600 r.p.m. menos que en la primera.

Así terminó también la segunda serie y la carrera. Otra vez estamos casi en plena temporada y en pleno ruido y movimiento de carreras. Y como carreras son carreras solamente falta el detalle del destino que me significó, por unos metros, tres puntos para el campeonato: Cevert cruzó la línea final con el envión que traía y el motor parado. En las últimas curvas cortó una manguera de nafta y el motor se quedó seco. Podrían haber sido 9 puntos pero fueron 6. Pero eso no es importante, creo que hice todo bien y hoy el equipo festeja en Alemania la alegría del puesto que logramos.

De aquí nos vamos —inmediatamente— a Thruxton nuevamente. Ya giramos 100 vueltas al circuito con Cacho para adaptarnos, conocerlo y poner a punto los coches. Los dos autos están como para ganar. Yo hice un tiempo a solamente 2/10 del record del circuito que tenía Jochen Rindt.

En esta correrá seguro Cachito pues ya estamos anotados los dos y los coches están listos. Veremos qué pasa, los dos tenemos mucha confianza. Inglaterra decidirá.

JIM CLARK MEMORIAL - HOCKENHEIM 4/IV/71

Prueba puntable por el Trofeo Europeo de Fórmula 2

Dos series de 20 vueltas cada una

1ª serie: CLASIFICACION

Pto.	Piloto	Marca	Tiempo	Vts
1º	Cevert, François	Tecno 71/2	43m29s	20
2º	Peterson, Ronnie	March 712	43m31s1/10	20
3º	Hill, Graham	Brabham BT 36.	43m34s8/10	20
4º	Reutemann, Carlos	Brabham BT 30.	43m35s7/10	20
5º	Lauda, Nikki	Brabham BT 30.	43m39s3/10	20
6º	Schenken, Tim	Brabham BT 36.	43m50s6/10	20
7º	Depailler, Patrick	Pygmée	43m50s8/10	20
8º	Fittipaldi, Wilson	Lotus 69	43m51s5/10	20
9º	Ikuzawa, Tetsu	Lotus 69	43m56s7/10	20
10º	Birrel, Gerry	Lotus 69	44m20s7/10	20

PROMEDIO DEL GANADOR: 187,300 km/h.

2ª serie:

Pto.	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	Hill, Graham	Brabham BT 36..	43m39s9/10	20
2º	Fittipaldi, Wilson	Lotus 69	43m40s2/10	20
3º	Cevert, François	Tecno 71/2	43m40s8/10	20
4º	Schenken, Tim	Brabham BT 36..	43m44s2/10	20
5º	Reutemann, Carlos	Brabham BT 30..	43m45s8/10	20
6º	Birrel, Gerry	Lotus 69	44m15s4/10	20
7º	Jabouille, Jean Pierre	Tecno 71/2	44m15s6/10	20
8º	Hart, Brian	Brabham BT 30..	44m16s2/10	20
9º	Perrot, Xavier	March 712	44m16s5/10	20
10º	Blades, John	March 712	44m17s2/10	20

PROMEDIO DEL GANADOR: 186,100 km/h.

CLASIFICACION GENERAL (por suma de tiempos)

Pto.	Piloto	Marca	Tiempo	Vts
1º	Cevert, François	Tecno 71/2	1h27m09s8/10	40
2º	Hill, Graham	Brabham BT 36..	1h27m14s7/10	40
3º	Reutemann, Carlos	Brabham BT 30..	1h27m26s9/10	40
4º	Fittipaldi, Wilson	Lotus 69	1h27m31s7/10	40
5º	Schenken, Tim	Brabham BT 36..	1h27m34s8/10	40
6º	Birrel, Gerry	Lotus 69	1h28m36s1/10	40
7º	Hart, Brian	Brabham BT 30..	1h28m38s5/10	40
8º	Perrot, Xavier	March 712	1h28m33s00	39
9º	Blades, John	March 712	1h28m34s1/10	39

PROMEDIO DEL GANADOR: 186,700 km/h.

TROFEO EUROPEO DE FORMULA 2

1º	Cevert, François (Francia)	Tecno 71/2	9 puntos
2º	Reutemann, Carlos (Argentina)	Brabham BT 30	6 puntos
3º	Fittipaldi, Wilson (Brasil)	Lotus 69	4 puntos
4º	Schenken, Tim (Australia)	Brabham BT 36	3 puntos
5º	Birrel, Gerry (Inglaterra)	Lotus 69	2 puntos
6º	Hart, Brian (Inglaterra)	Brabham BT 30	1 punto



Tratado con el nuevo proceso de pintura, de protección por inmersión.

Autobiografía de dos hermanos: Renault 4S, Renault 4L.

Tenemos un aire de familia. Nos parecemos y estamos orgullosos de nuestro origen común. De ascendencia francesa, nacimos en Córdoba, República Argentina. Naturalmente, cada uno de nosotros tiene su propia personalidad. Este año, por ejemplo, nos presentamos con nuevos colores y cada uno con sus propias novedades: RENAULT 4S, siempre a la última moda, viene en Azul Stratto, Gris Cavalier, Rojo Moselle, Verde Foliage, Amarillo Indiano y Blanco Los Andes.

Por su parte, RENAULT 4L trae tablero de diseño integral, nuevo panel de instrumentos, paneles de puertas tapizados, nueva grilla y capot, volante y perilla de palanca de cambios adecuados al nuevo color del tablero.

Como ven, seguimos juntos y, a la vez, cada uno en lo suyo. Superándonos. Para hacer honor a la familia.

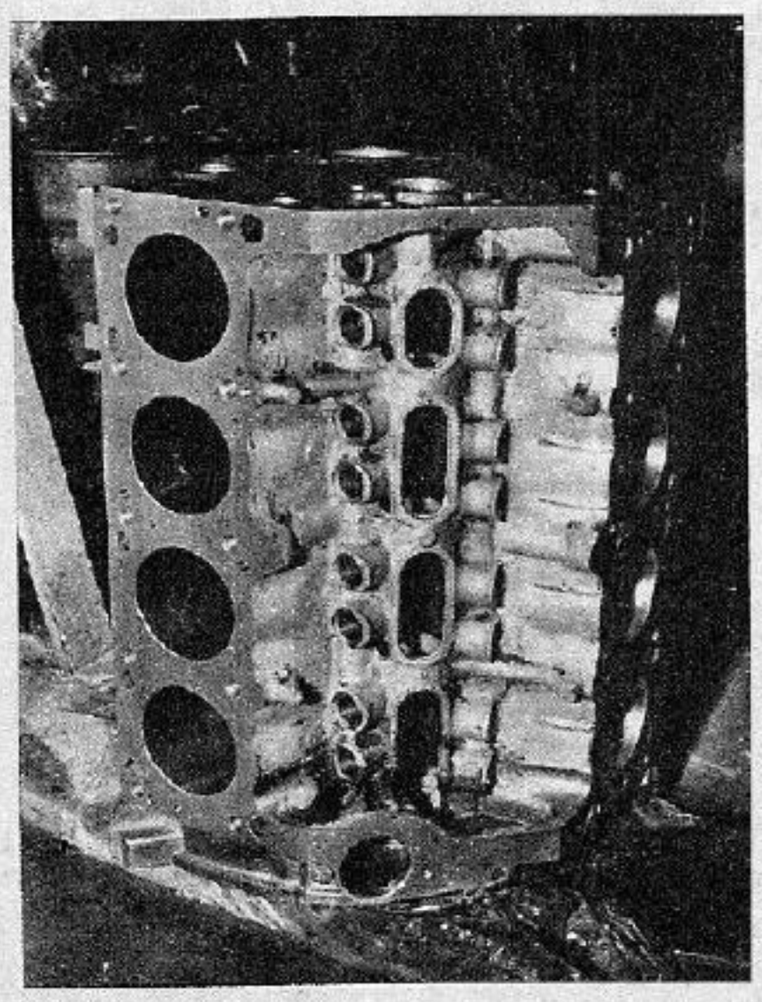
RENAULT 4 es un producto

IKA RENAULT

LA CLASE INTERNACIONAL

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DODGE V8 ¿Y?



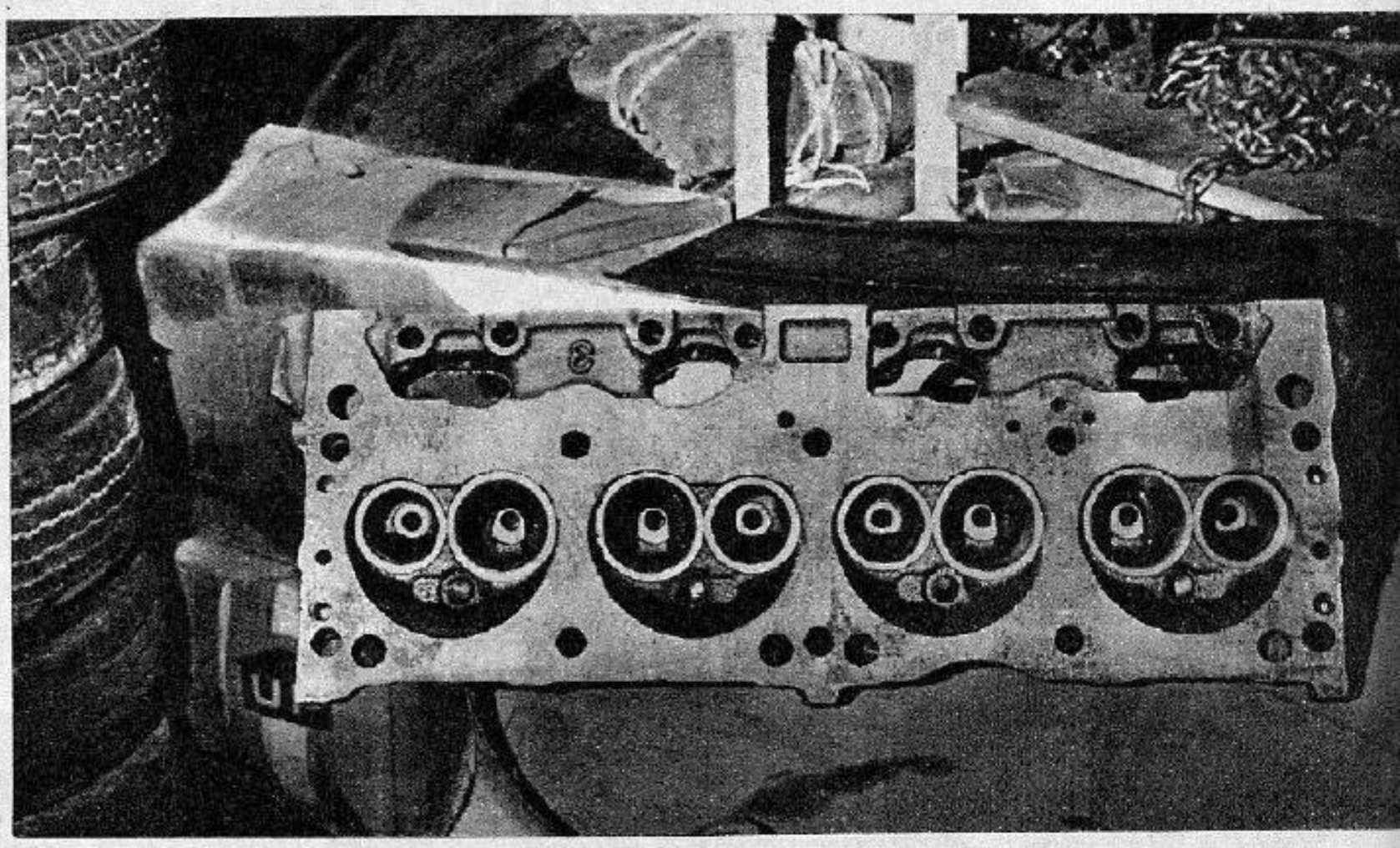
Dentro de un mes puede estar listo el primer motor V8 desarrollado para SP. Lo están haciendo en fábrica con elementos provistos por Augusto Cicaré. Se habla de 380 HP para irle tomando la mano

La primera en trabajar deportivamente sobre el Dodge V8 fue la mismísima gente de fábrica.

Gerente Strianese (CCCC): "Con Steven teníamos todo prácticamente arreglado, pero tengo entendido que renovó su dependencia con la Comisión General Motors...".

Las tapas serán las standard debidamente modificadas. Nada de diseñar tapas nuevas totalmente especiales. No hay tiempo.





Más o menos, en términos generales la razonable expectativa creada en torno al Dodge V8 en competencias de SP terminará dentro de muy poco tiempo. Quizá en menos de un mes haya un SP con el 8 en V de Chrysler listo para correr. Seguro que nada tendrá que ver Horacio Steven, ya que hace dos semanas aproximadamente renovó su contrato —o arreglo formal— con la Comisión de Concesionarios G.M. llegando a un acuerdo similar al del año pasado. O sea que Steven y Dodge V8 juntos, nones, a pesar de todo lo que se dijo y se rumoreó a comienzos de temporada.

Por el momento hay cuatro motores Dodge listos, pero son de seis cilindros. Con el V8 se están haciendo experiencias en fábrica y nada más. Si bien Augusto Cicaré no pertenece a fábrica trabaja paralelamente con el Ing. Dabrowsky de planta. Hasta el momento se desarrolló un motor solamente. Se partió de un criterio: usar en lo posible la mayor cantidad de piezas de serie, no por jactancia o por demasiada confiabilidad en los fierros base. Ni tampoco por reducir costos. Sino para ganar tiempo. Por eso desarrollaron un motor que entregó 350 HP a 7.000 rpm. El mismo era de cuatro litros a los cuales se llegó por reducción del diámetro dejando intacta la carrera. Las bielas son carillo y sobre las tapas originales se trabajó bastante, rellenándolas, modificando conductos, etcétera.

Actualmente se está trabajando para dar el segundo paso. A fin de este mes puede ser que esté listo un nuevo motor. Este llevará un cigüeñal totalmente nuevo, realizado por Cicaré, de menor volteo, aprovechando de esa manera la flamante libertad reglamentaria permitida para 1971 en lo que incumbe a cigüeñales.

Calculan llegar a los 380 HP aproximadamente. De lograrlos con confiabilidad mecánica el motor se usaría inmediatamente en SP. Hasta el momento uno de los primeros agraciados sería Rubén Alonso, el subcampeón de Grupo Dos que en este año conducirá unos de los Garibotti-Avante-Colorado, autos que contarían a través de 1971 con planta motriz Chrysler. Por el momento los dos autos que Garibotti presentará en este año serán los únicos que llevarán el V8, pero como bien dijo Strianese (gerente de la CCCC) **"una vez que los motores anden, pilotos y autos vamos a tener de sobra...".**

J. P. B.

ROAD TEST C

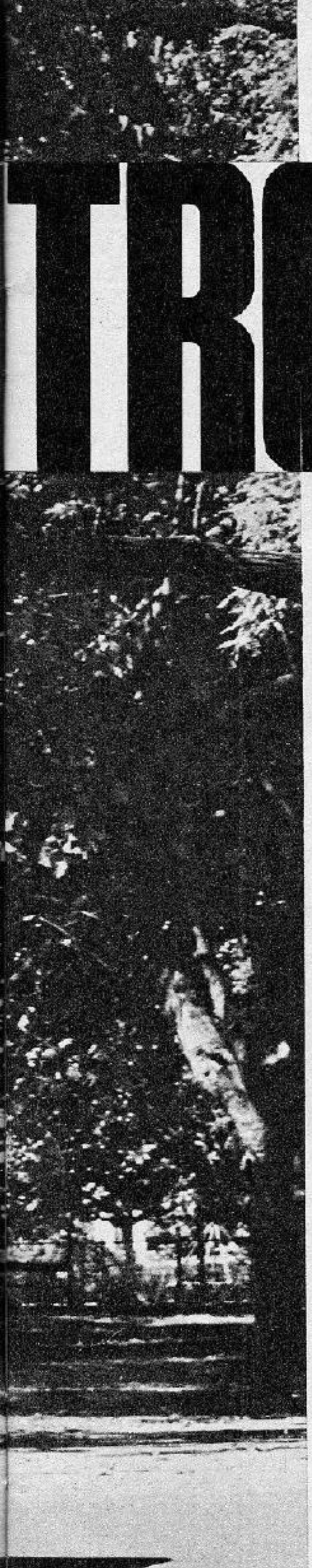


La gran marca francesa en la Argentina puso en circulación pocos meses atrás este modelo absolutamente nuevo, distinto en su aspecto y concepción a la reducida gama de vehículos que venía ofertando y bastante más presuntuoso.

Aquí —en nuestro país— deriva inmediatamente del 3 CV, que no es otro que el 2 CV (su papi) con una considerable dosis de Quaker y Glucolín en sus bíceps metálicos. Pero de ninguna manera el Ami 8 reemplazará a los clásicos "Patitos". Se ha puesto en producción para ampliar la línea y brindar una nueva opción. Que como filosofa la casa "el Ami 8 viene a completar —con los otros dos modelos— una línea de reconocida nobleza y prestigio, con la finalidad de brindar a los fanáticos de los Citroën ("vaya si somos fanáticos los citroënistas", enfatizan) más opciones en el momento de decidir la compra de un nuevo vehículo familiar o de trabajo". →

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CITROËN AMI 8

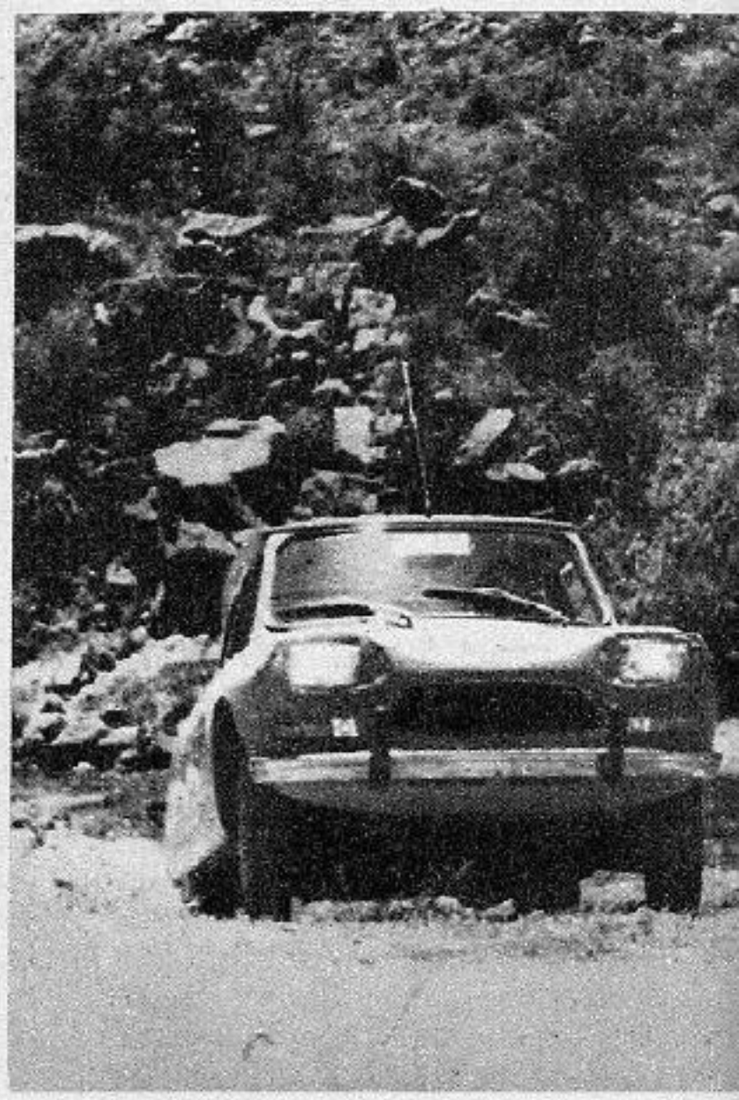


Hasta la aparición del Ami 8 la fábrica Citroën se limitaba a dedicar su producción a ese reducto dentro del mercado que son los "fanáticos" clientes de la marca. Pero ahora abrió un nuevo frente o mejor dicho se dirigió a un mercado donde hay modelos de otras fábricas que le harán competencia directa. Para enfrentarse con ellos ¿qué ofrece Citroën? Eso se preguntarán los potenciales compradores; nosotros les respondemos con este Road-Test

Hasta el Ami, la marca apuntó precisamente a esos "fanáticos" tan definidos que son los propietarios de Citroën. Lo seguirá haciendo a través del 2 CV y el 3 CV, pero la aventura del último párvulo es distinta en cuanto a los propósitos institucionales. De la segura tranquilidad de contar con un núcleo que por capricho, inclinación o necesidad dejaba religiosamente la pila de billetes necesaria en la concesionaria para retirarse cabalgando sobre su modestia motorizada y una cara toda llena de felicidad, ha saltado ahora al combate en un frente desconocido.

El dibujante Quino motorizó a la familia de Mafalda sobre un Citroën 2 CV. Lo utilizó como símbolo insustituible de las miles de familias de Mafalda que hacen el mercado incondicional del modelo. Pero es posible que no toda esa gente sea compradora potencial del más evolucionado producto. Porque al crecer ha perdido la imagen de cosa simple, barata y tan posible de tener. El 2 CV, en todas sus versiones, es el coche más barato de nuestro mercado. Sin embargo, el 3 CV tenía supuestos competidores de menos precio pero sigue usufructuando el éxito de ventas por el ejército de adeptos con que cuenta: mercado que lo define como "el coche para otro público".

En cambio, al abrir el nuevo frente de lucha mediante la puesta a la venta de un —si se quiere— "medio mediano" que por su precio se equipara con el nuevo Fiat y los Renault 4 y 6, la cosa cambia. ¿Qué ofrece Citroën a tal precio? (bastante elevado) es el interrogante con que partirá quien lo analiza al Ami 8 (nuestro caso) o el potencial comprador. Este último lo comparará con los equivalentes ofertados por nuestra industria. Nosotros —por nuestra parte— cumplimos haciendo el Road-Test. →



¿QUE OFRECE CITROEN?

Para ubicarlo conviene revisar su genealogía europea. El Ami 8 se ubica en Francia entre el económico Dyane (equivalente a nuestro 3 CV) y el sofisticado "GS" de 1100 cm3 (elegido como El Mejor Coche del Año 1970 por los periodistas europeos). A este último se aproxima por ser ambos berlinas/break, pero desde el punto de vista mecánico el Ami 8 (sucesor directo del Ami 6) se acerca al Dyane, del que utiliza el mismo motor y eroga las mismas prestaciones. Es un coche intermedio que allá se considera de transición para el cliente de Citroën que no puede llegar todavía al nuevo GS. Pero en lo suyo, el Ami 8 tiene un estimable valor: goza de una presencia estilística si se quiere original; tiene, también, una capacidad más que suficiente para una familia media y sigue siendo interesante por lo reducido de su costo de mantenimiento y consumo.

La vista lateral del coche resulta ser la más feliz, a pesar de la diferencia de despeje de la "cola" respecto a la mitad delantera cuando el coche está descargado. Esa diferencia se debe a las soluciones de suspensión adoptadas. La parte trasera sigue al lateral en el orden de armonía para dejar —finalmente— a la trompa (el frente y capot) como la parte que para algunos puede resultar estéticamente discutible.

La carrocería de acero está montada sobre una plataforma de acero con largueros incorporados (exactamente la misma del 3 CV). Las cuatro puertas se abren de atrás hacia adelante (como indican las normas de seguridad) y la puerta de popa hacia arriba basculando sobre un par de amortiguadores que permiten los movimientos suaves y al mismo tiempo la posibilidad de dejarla en cualquier ángulo de apertura.

El techo, hacia atrás, se continúa hasta la vertical del eje de las ruedas para caer en forma casi a pique hasta la línea de los paragolpes. Estos —delanteros y traseros— son de diseño sobrio con las uñas construidas íntegramente de caucho que amortiguan los golpes de estacionamiento y otras caricias... La moldura cóncava estampada que recorre los flancos laterales cumple una función estética (excelentemente) y al mismo tiempo da rigidez (efectiva) a las puertas, los guardabarros traseros y el torpedo.

De entre las soluciones originales adoptadas en el diseño del Ami 8 se destaca en el exterior la de las luces de posición y de viraje delanteras: al presionárselas (con una mínima carga) se introducen dentro de la concavidad de la carrocería que las aloja y al cesar la presión vuelven a salir por efecto de un resorte. Así se evitan las roturas de los plásticos en los estacionamientos y en los roces en el tránsito.

LA MECANICA

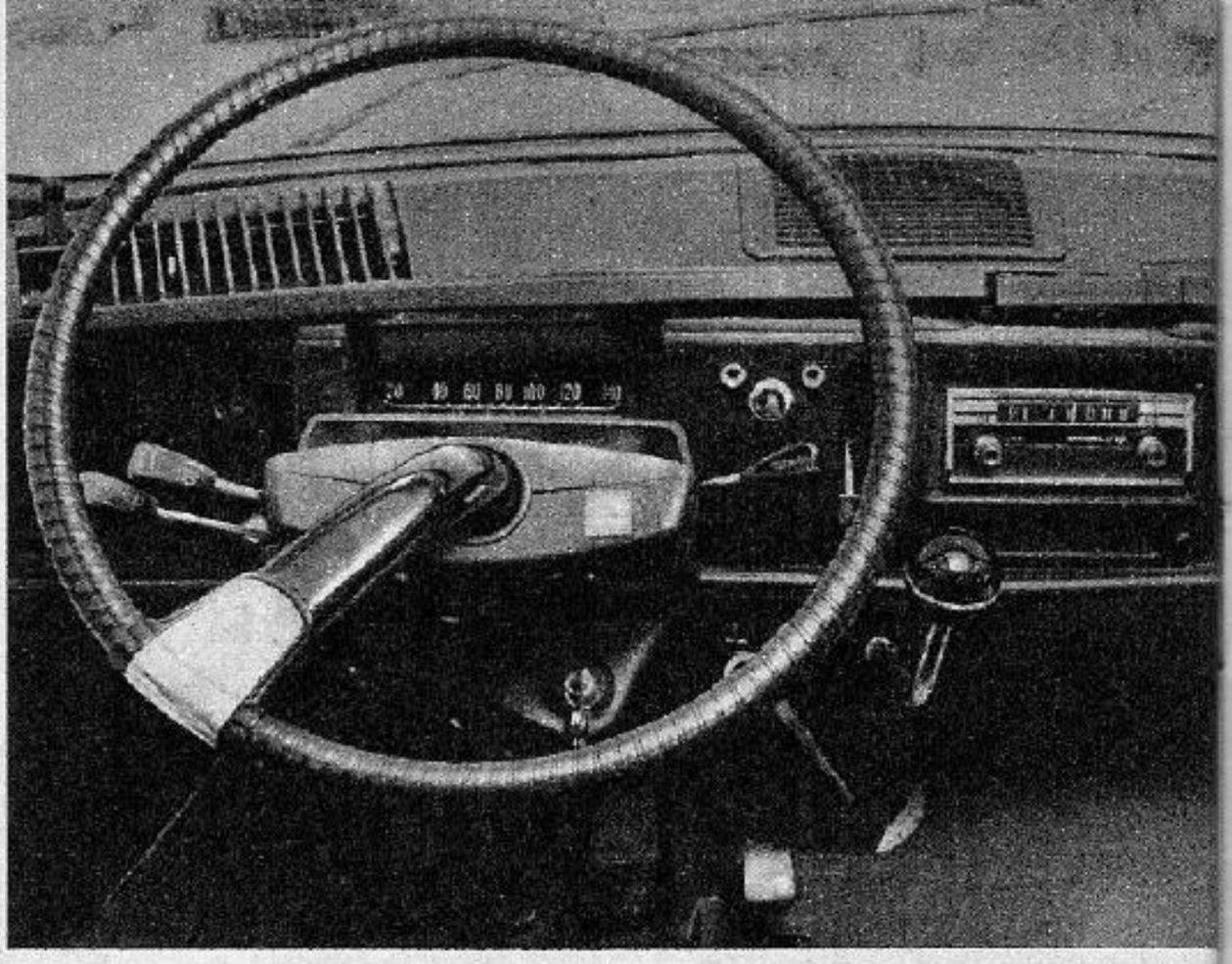
Nada nuevo con respecto a su antecesor local (3 CV); no presenta soluciones distintas. Motor anterior bicilíndrico de cuatro tiempos llevado a 602 cm3 (74 por 70 mm) con tracción delantera. Válvulas a la cabeza y refrigerado por aire con una compresión de 8,5:1, que arroja una potencia de 35 HP. La caja sigue siendo la misma de cuatro marchas. Los frenos delanteros —a diferencia del modelo europeo que son de disco— y los traseros son a tambor internos y ubicados a la salida del diferencial. La trasmisión se efectúa por juntas homocinéticas a las ruedas delanteras. La suspensión sigue siendo también la misma del modelo anterior (el 3 CV): por interacción entre las ruedas delanteras y traseras, cuatro resortes helicoidales paralelos al eje longitudinal del coche y cuatro amortiguadores hidráulicos telescópicos dispuestos en la misma forma que los resortes y batidores de inercia.

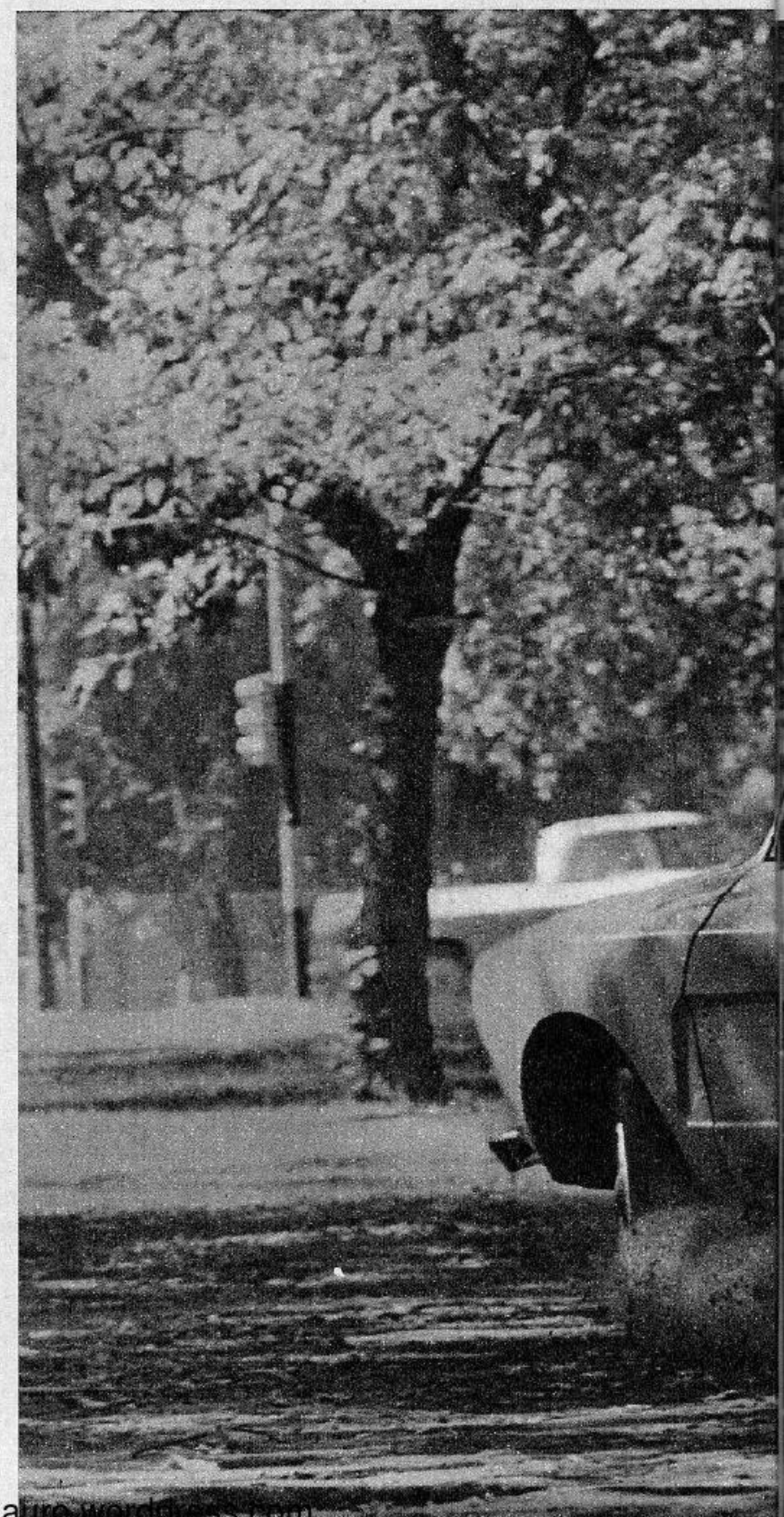
El peso del Ami 8 vacío es de 700 kilos. Vale decir, 150 kilos más que el 3 CV. Pero como utiliza la misma mecánica de éste, el aumento de peso se refleja en la diferencia de performances y en la maniobrabilidad del coche cuando se hace necesario tener respuestas nerviosas, como en el caso de los movimientos en el tránsito de ciudad. En el caso del modelo europeo, la caja de cuatro velocidades tiene distintas relaciones que hacen más cómodo el manejo. Pero antes de ir a las performances y prestaciones, terminemos nuestro análisis descriptivo pasando al interior del Ami 8 que ofrece Citroën.

EL INTERIOR

Normalmente cualquiera entra y se sienta. Para entrar abre las puertas. Y aquí nos encontramos con las puertas delanteras —justamente— que por su diseño (el ángulo superior derecho lanzado hacia atrás) se proyecta demasiado hacia afuera en el momento de la apertura y se registraron casos de choferes o circunstanciales copilotos damnificados en su esternón. Quienes no titubearon en hacer recalcar el detalle para su inclusión en el test...

Ya cómodamente —más o menos— sentados recorrimos en aquella primera instancia lo que nos rodeaba. Comenzando por el asiento delantero que tiende a salirse de su guía. Con 4.000 kilómetros viajados el sillón se



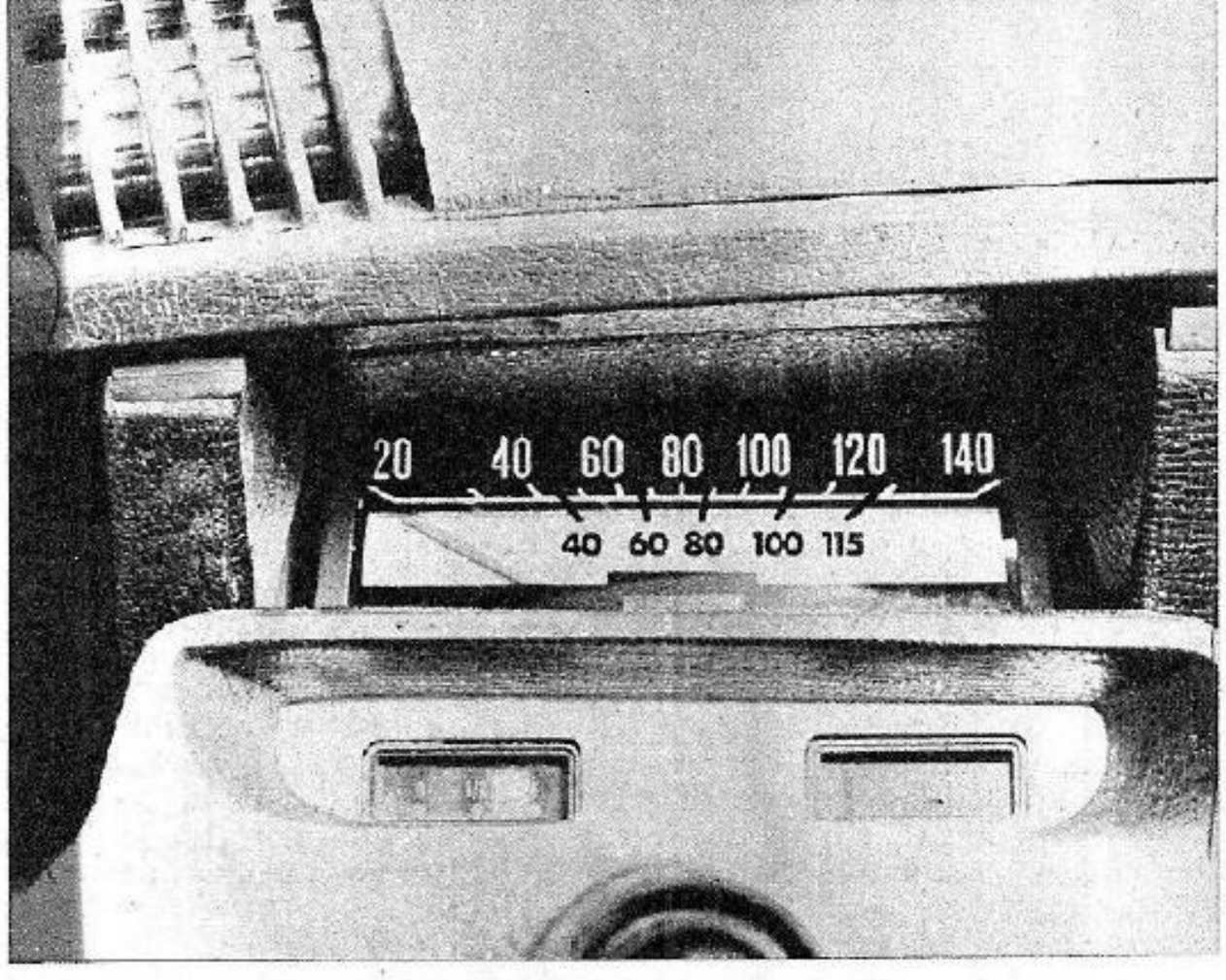


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El único brazo del volante confiere mayor seguridad. Los amortiguadores de la puerta de popa permiten movimientos suaves.

El tablero, de diseño simple y fácil lectura.





mecía prolijamente de adelante hacia atrás sin que ningún soporte lo mantuviera en su línea longitudinal. El anclaje regulable —concluimos— debe ser mejorado para evitar el trastorno de ir y venir en frenadas y aceleradas. Por su parte, la posición que obligan a adoptar (los delanteros y traseros) resulta anatómicamente incómoda en viajes prolongados. La posición de manejo no es lo óptimo que se pueda desear por los ángulos que tienen que adoptar las extremidades y espalda respecto a la pedalera, palanca de cambios y volante de dirección.

Este último tiene un diseño calificado con 10 puntos por nuestro equipo. Resulta seguro por la cruceta que tiene la barra de dirección a la altura de la rodilla y por el rayo único que lo soporta. Pero lo que lo identifica por sobre el resto de volantes es justamente el único rayo que permite una lectura rápida de instrumentos sin que nada la entorpezca, al mismo tiempo que admite el movimiento adecuado de manos —cómodo— en estacionamiento y diligencias veloces. A la derecha del volante hay una palanca que comanda la luz de posición, la luz baja y la luz alta. Otra palanca en el mismo plano del lado izquierdo pone en funcionamiento la luz de guiño, la bocina y el indicador de viraje. Debajo de ésta, otro brazo más largo acciona el limpiaparabrisas y el chorrito de agua activado por bomba eléctrica que limpia el parabrisas. Es destacable que las tres palancas pueden ser alcanzadas cómodamente sin soltar el volante de dirección. La palanca de cambios —a la derecha del volante— sale del tablero desde una posición un poco baja, esto para los conductores un poco altos resulta a veces molesto al poner la primera y encontrarse con sus propias rodillas dificultando la maniobra.

La pedalera colgante presentó algunos inconvenientes en el momento de las pruebas. La proximidad de los pedales de embrague y freno con la barra de dirección entorpece los movimientos de los pies. El acelerador presenta un problema más grave que va un poco más lejos de la posición en el habitáculo. Al oprimirlo la respuesta del motor tarda en llegar. Oprimirlo con toda la fuerza del pie derecho a veces no sirve para obtener el resultado —rápido o no— que se requiere. No obstante, en cuanto a los movimientos de las piernas, es de destacar la postura de éstas con respecto a la pedalera: si estos controles cumplieran los requisitos de accionamiento más cercanos a lo óptimo, las piernas podrían moverlos con la máxima comodidad por la posición que permite la disposición de asiento —como dijimos—, volante y controles.

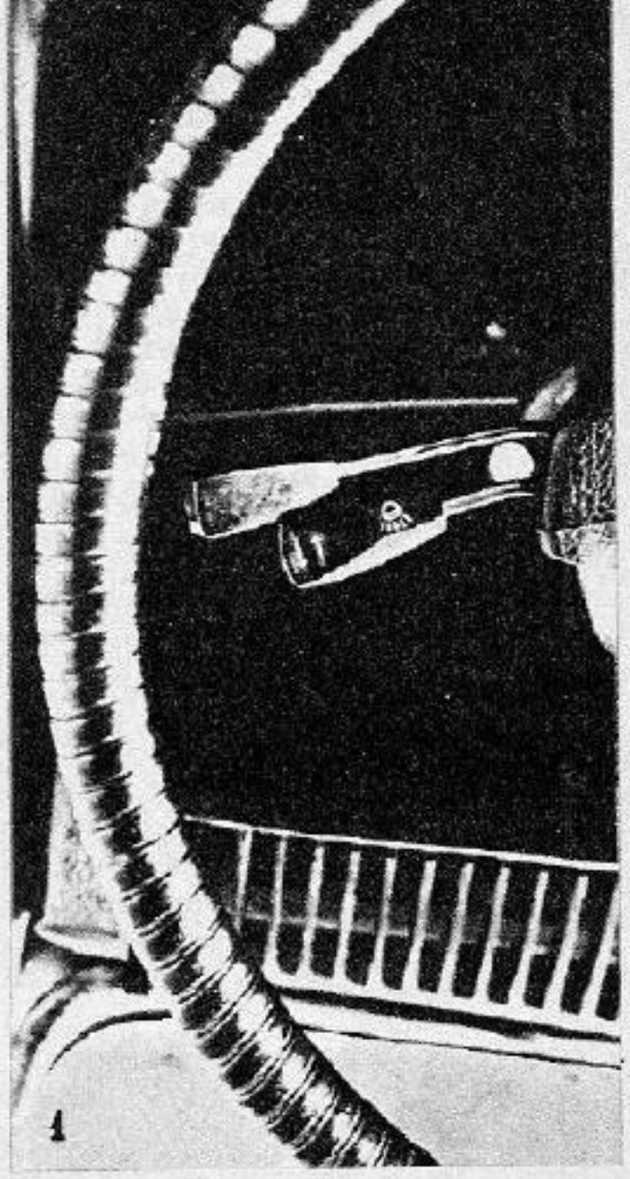
El diseño de tablero, aunque simple, es excelente. La lectura del velocímetro y el odómetro resulta sumamente cómoda para cualquiera que se ponga al volante. El nivel de combustible y la actuación del alternador, como la luz que indica la falta de presión de aceite se encuentran en disposiciones extremadamente visibles y fáciles de recorrer con una barrida de los ojos. El velocímetro de cuadrante horizontal resulta un poco impreciso para leerlo por el grosor de la aguja y la falta de marcas. No obstante, esto no es de importancia para el usuario común y nosotros no registramos más que un error del 10 %, aproximadamente, respecto a la velocidad real y la marcada.

El tablero se completa con el botón de arranque, muy cómodo y que actúa siempre sin ninguna clase de contratiempos. Las entradas de aire que están en la parte superior del tablero son de novedoso diseño y sumamente eficientes. En general toda la aireación al habitáculo es muy buena. En el caso de las aberturas sobre el tablero, éstas se pueden graduar muy bien mediante un par de palanquitas, en cada entrada, que accionan una cortina cilíndrica.

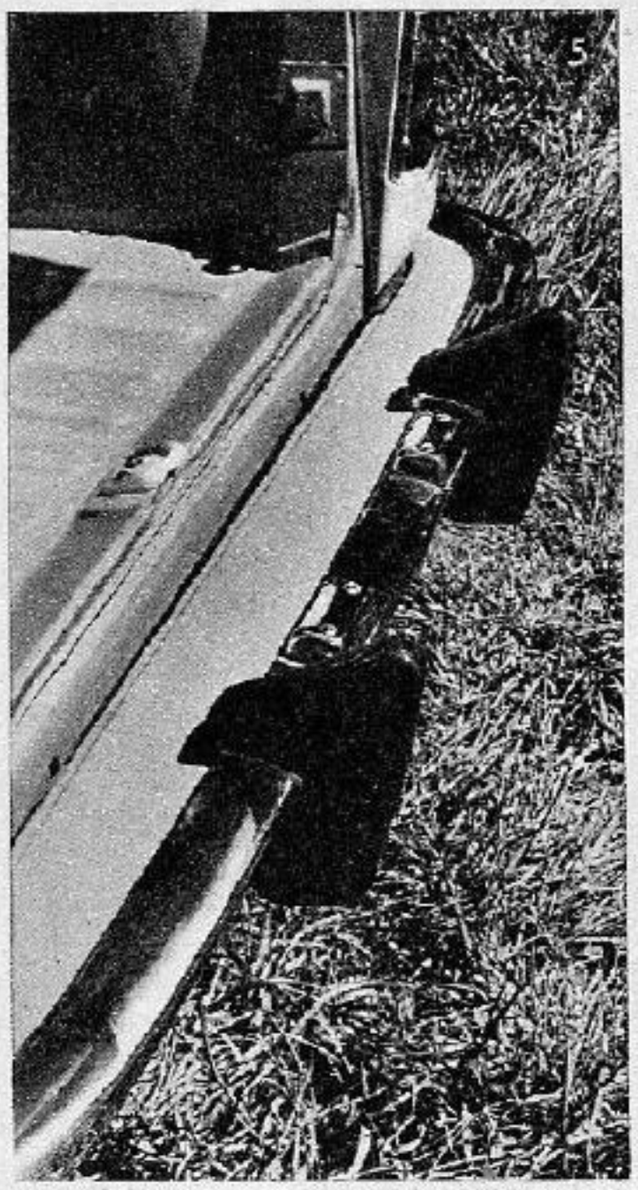
La radio está ubicada en una posición sumamente cómoda para manejar, tanto por el conductor como el acompañante; el altoparlante en la parte superior que irradia el sonido hacia todo el habitáculo en forma eficiente; los controles de calección, deshelador y desempañador que —casi por tradición— cumplen sus funciones casi sin objeciones. En el caso particular de la calefacción, es capaz de elevar la temperatura del interior en pocos minutos y con suma efectividad. Para concluir, nos queda el manillar del freno de estacionamiento (de mano) que, lo mismo que el freno de pedal, es excelente y sumamente cómodo (no pudimos descubrirle algún "renuncio"...).

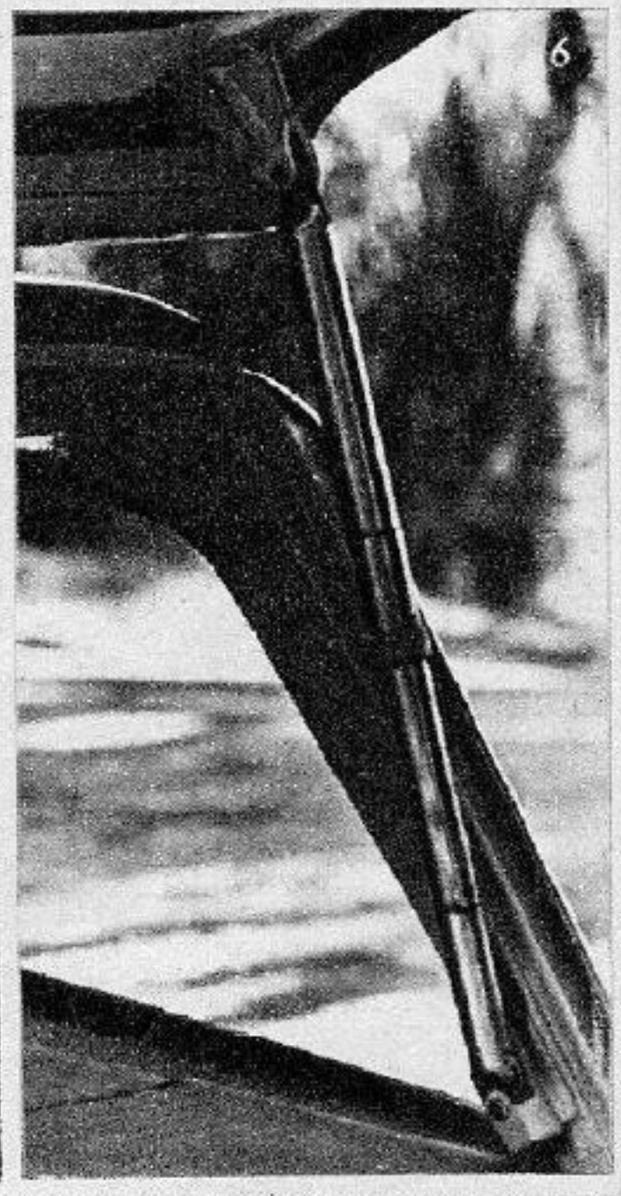
Nos quedan nuestras impresiones para concluir con el interior. La capacidad en general (personas y carga) es muy buena. Aunque en perjuicio de los ocupantes de la parte delantera, los pasajeros que se ubican en la parte posterior viajan sin necesidad de contorsiones (teniendo en cuenta las pretensiones del coche). En cuanto a la carga, las valijas que entraron en nuestra prueba son más que elocuentes.

La visibilidad es, en términos generales, muy buena. Hay algunos puntos flojos en lo que respecta a la visibilidad para los ocupantes del asiento delantero en el sentido vertical (hacia arriba). Esta falla es causada también por la altura del asiento delantero que es demasiada con referencia a la altura del borde superior del parabrisas. La visi- →

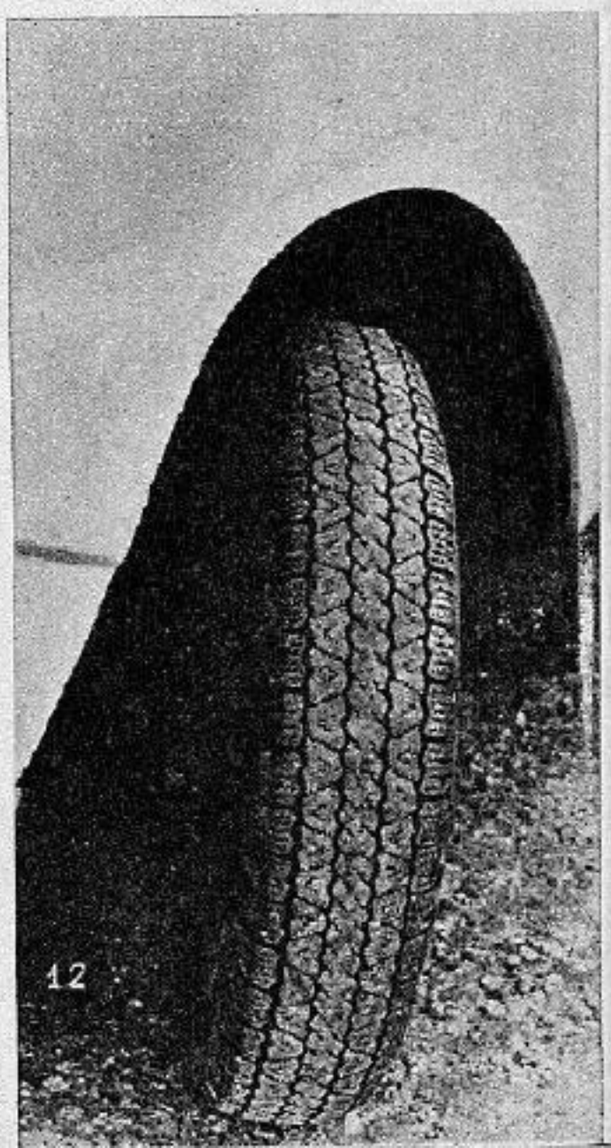

1


2

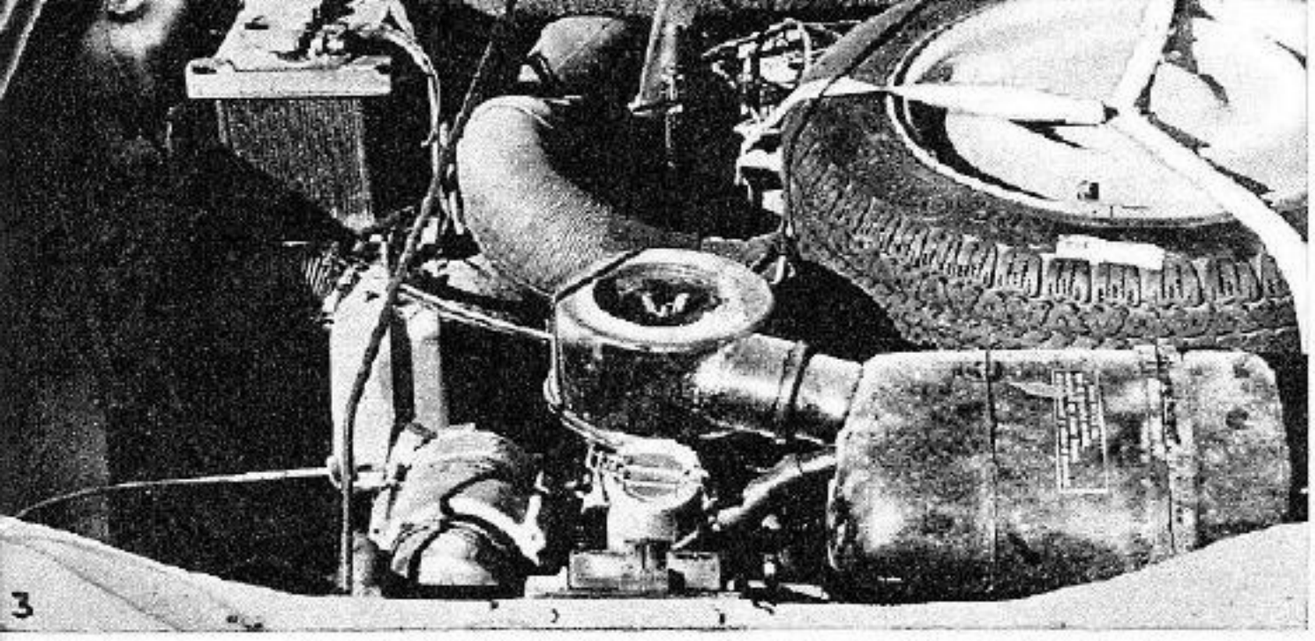

5


6

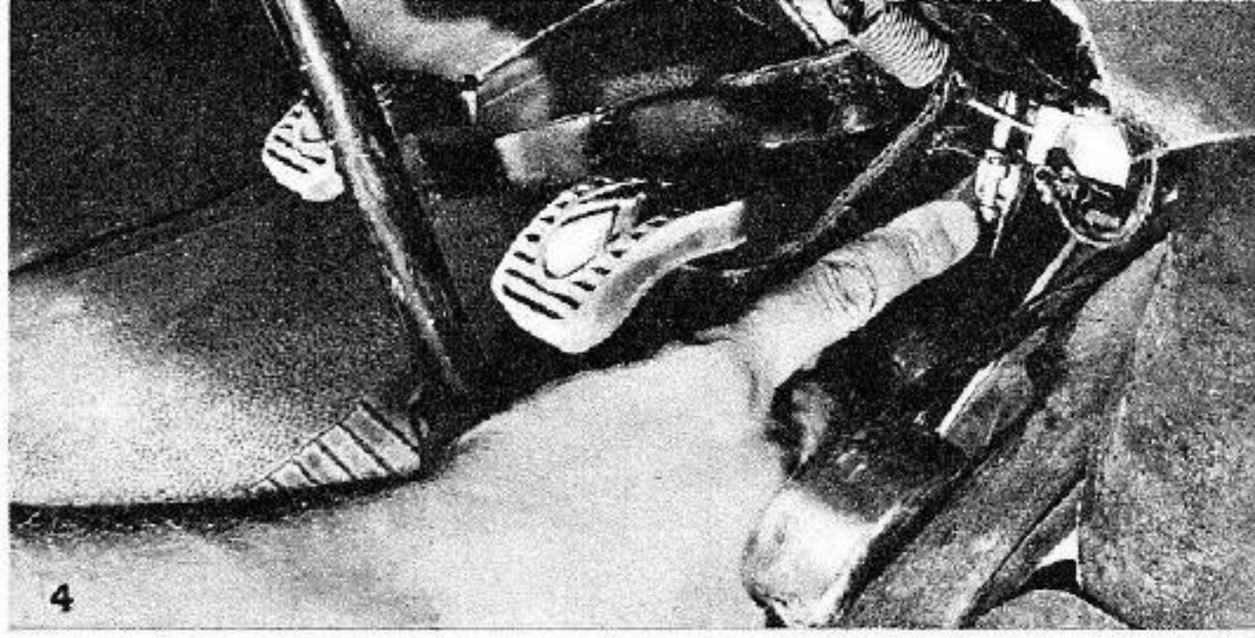

11


12

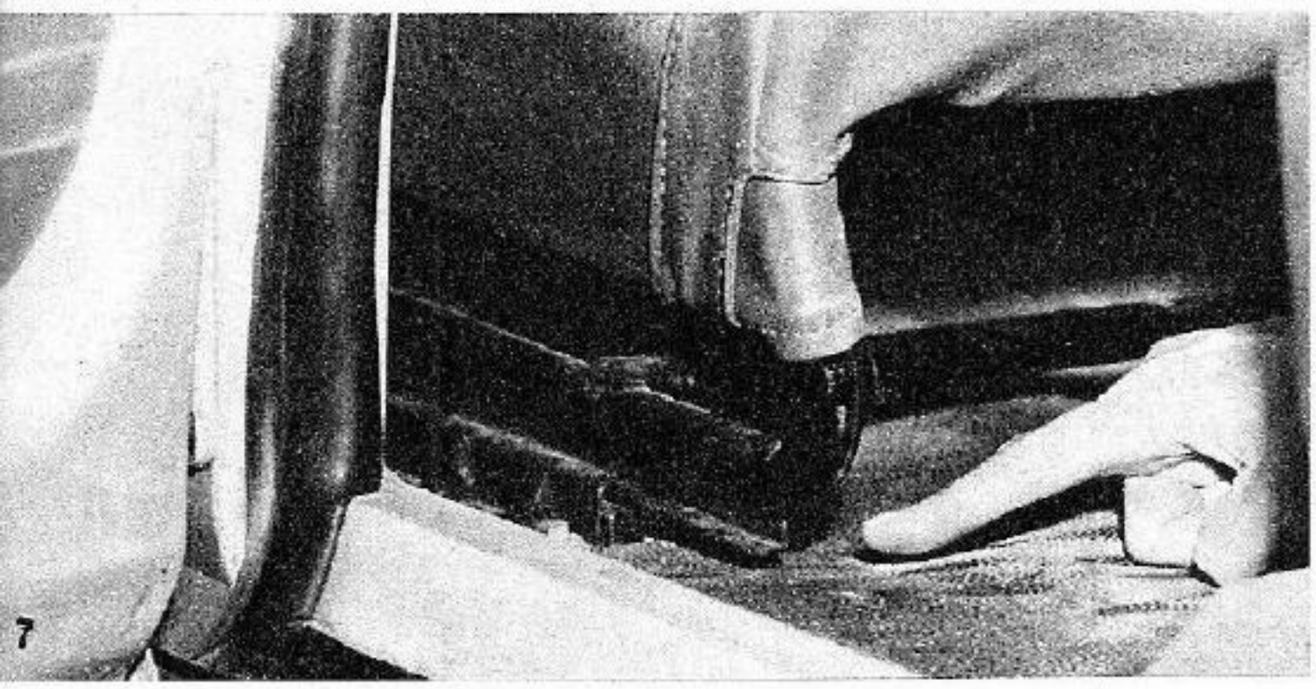
http://lasrevistasdemauro.blogspot.com



3



4



7



8

1 Las palancas de indicador de viraje, bocina y la de limpiaparabrisas están un poco cercanas entre sí, lo que hace que accidentalmente se accione la segunda cuando en realidad se quiere accionar la primera.

2 Barra de dirección con cruceta: da oportunidad de mejorar la ubicación del volante y mayor seguridad en caso de choque frontal.

3 Aunque a primera vista parece inaccesible, no lo es. Todo se encuentra a mano.

4 Este tornillito se afloja con bastante frecuencia, lo que hace que las luces de stop queden permanentemente encendidas.

5 Generosas defensas de caucho protegen en los estacionamientos.

6 Un buen sistema de amortiguadores en la puerta del baúl. Se abre y cierra sin ningún esfuerzo.

7 Al correr el asiento delantero bien atrás queda fuera de los rieles una buena porción de corredera que hace producir un cierto hamacamiento del sillín.

8 El sistema de vidrios traseros permite graduar la entrada de aire y a su vez dirigir la corriente a gusto.

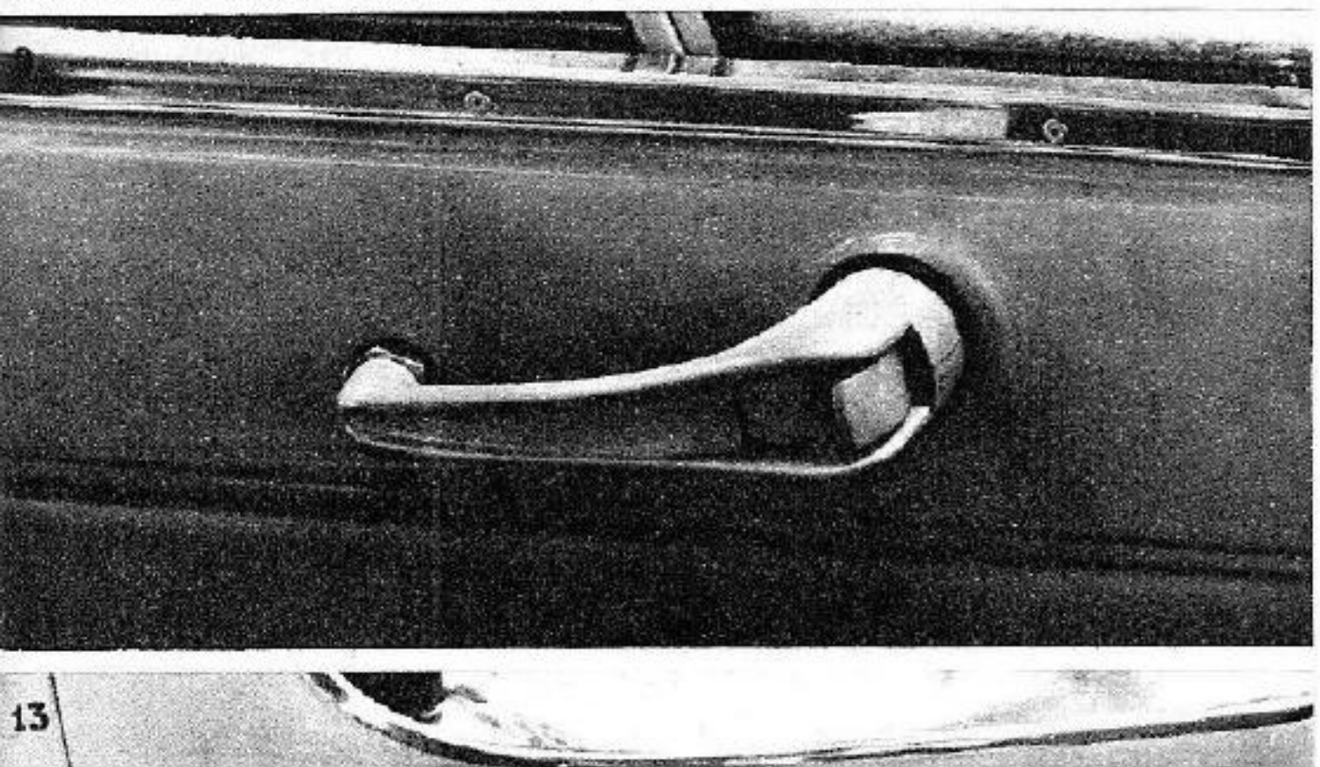
9 Las manijas interiores evidentemente son muy superiores con respecto a las del 3 CV. Con el mismo dedo pulgar se quita el seguro y se abre el pestillo.

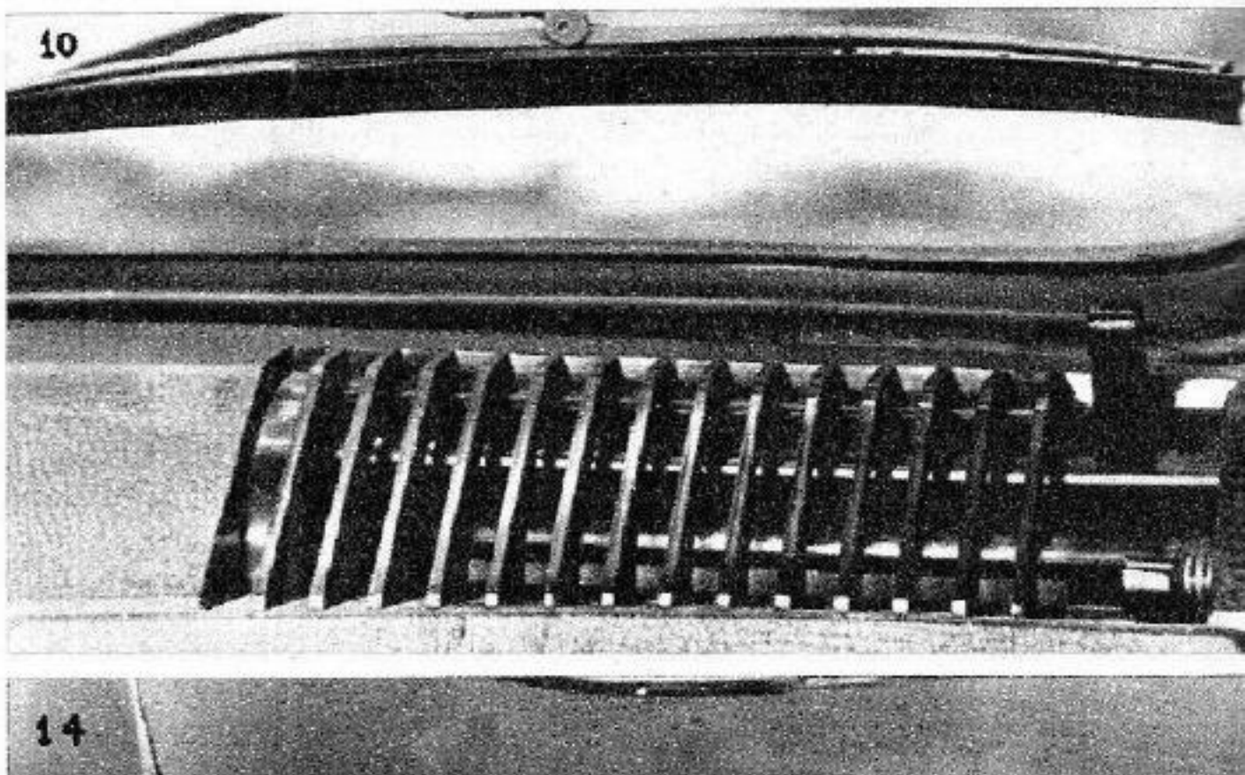
10 Quizá sea lo que más llama la atención en el tablero: las entradas de aire con regulación de la cantidad del mismo y su orientación.

11 El clásico "tirador" de arranque de los Citroën ha sido suplantado por un eficiente botón.

12 Como opcionales la fábrica ofrece neumáticos radiales Fate o Pirelli.

13 Las luces de posición delanteras son escamoteables en caso de un "toque" en estacionamiento.

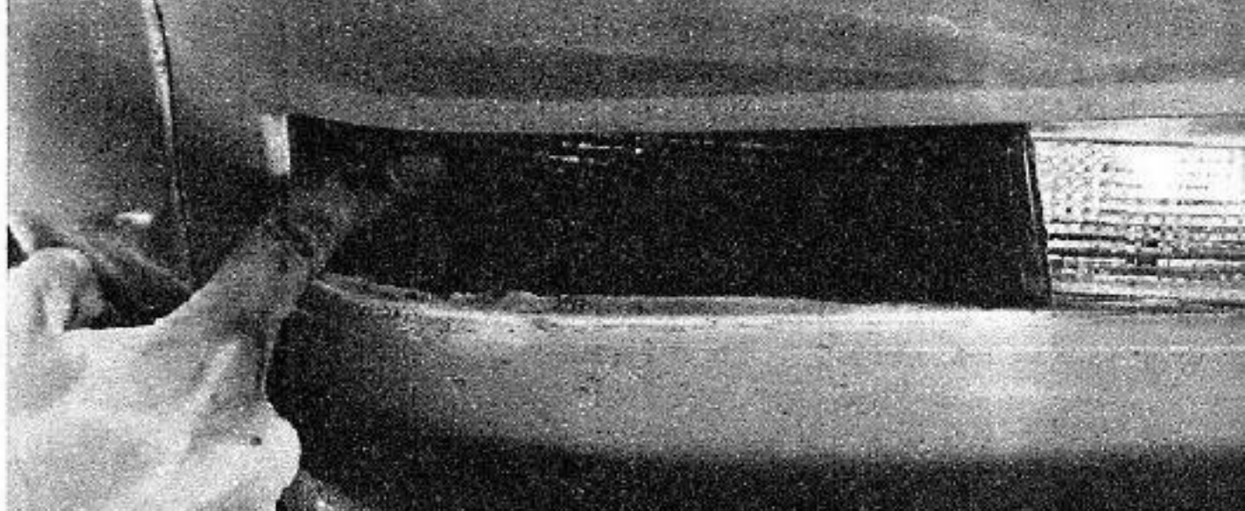




10



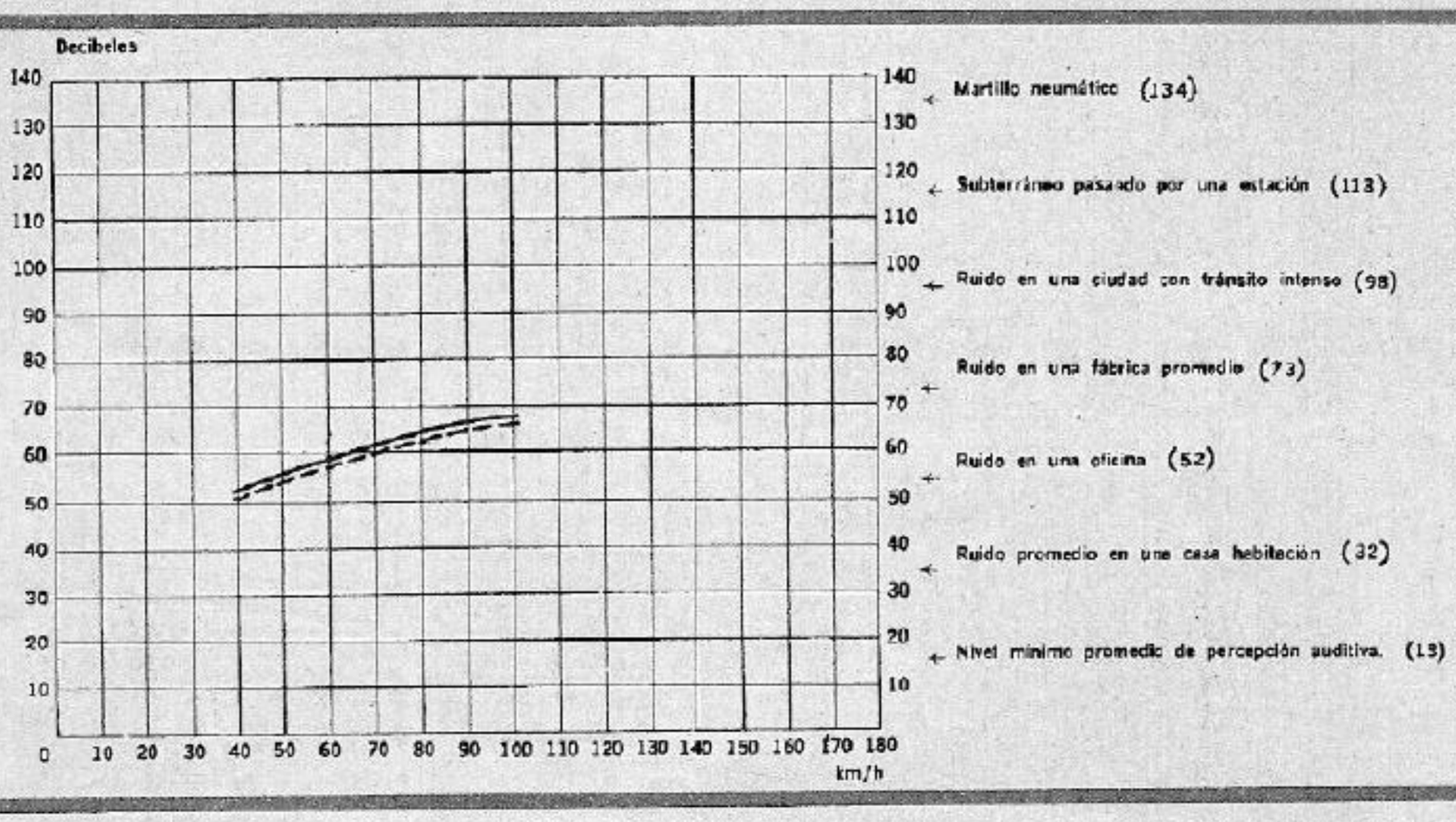
13



14

Velocidad km/h	Ruido (db)	
	Adelante	Atrás
40	52	51
60	58	57
80	64	62
100	67	66

A pesar de que el ruido del motor llega menos al habitáculo que en el 3 CV, aún se escucha bastante. La falta casi total de tapizado interior contribuye a esto.



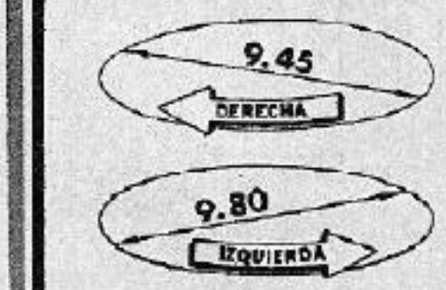
DISTANCIA DE FRENADO

Velocidad

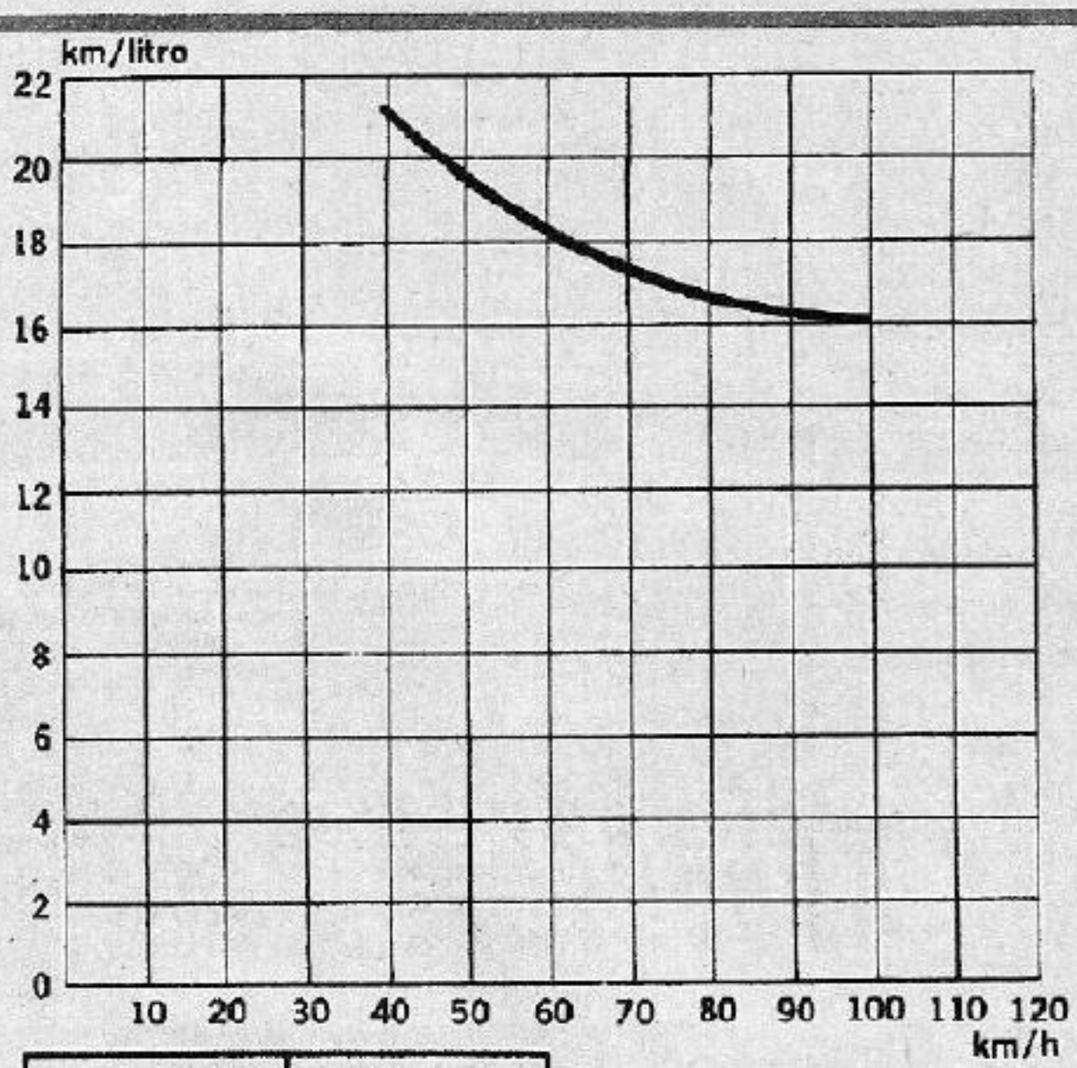
NOTA: Las cifras en el recuadro sombreado corresponden a las distancias recorridas en los tiempos de reacción; las cifras en el recuadro de la derecha corresponden a distancias efectivas de frenado y, finalmente, las cifras indicadas con las letras D. T. corresponden a las distancias totales de frenado que registramos, es decir, la suma de las doce cifras anteriores.

40 Km./h. a 0	5,5 m	4.90	D. T. = 10.40
60 Km./h. a 0	8 m	14.30	D. T. = 22.30
80 Km./h. a 0	11 m	27.50	D. T. = 38.50
100 Km./h. a 0	14 m	49.50	D. T. = 63.50

Excelente frenado, en un principio se pensó que las distancias serían mayores. Pero sucedió todo lo contrario e inclusive superó a muchos autos con frenos a disco.



Vale lo dicho para el gráfico de salida de un estacionamiento: buen radio de giro a pesar de la tracción delantera.

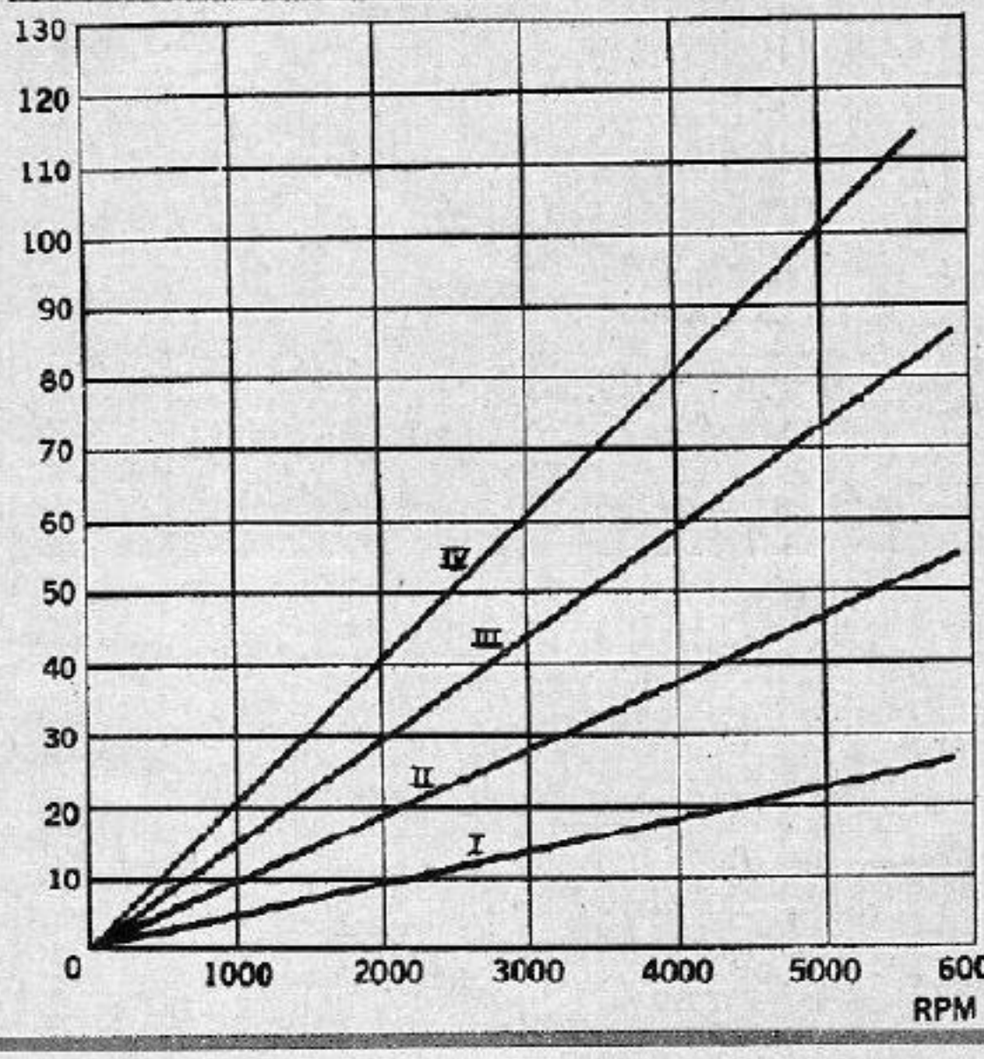


Velocidad km/h	Consumo km/litro
40	21
60	18.2
80	17
100	16

Este gráfico quizás sea lo más contundente como argumento que se pueda esgrimir. El consumo es lo más bajo que hoy se ofrece en plaza.

RPM	MARCHA	VELOCIDAD km/h
1000	I	4.71
1000	II	9.24
1000	III	14.88
1000	IV	20.09

Escalonamiento de la caja de velocidades. Aquí sería conveniente que se pensara en utilizar otras relaciones para alejar un poco más la segunda de la primera y alejar la tercera de la cuarta, o sea que la segunda y tercera estén un poco más juntas, para hacer el andar en ciudad más "vivaz".

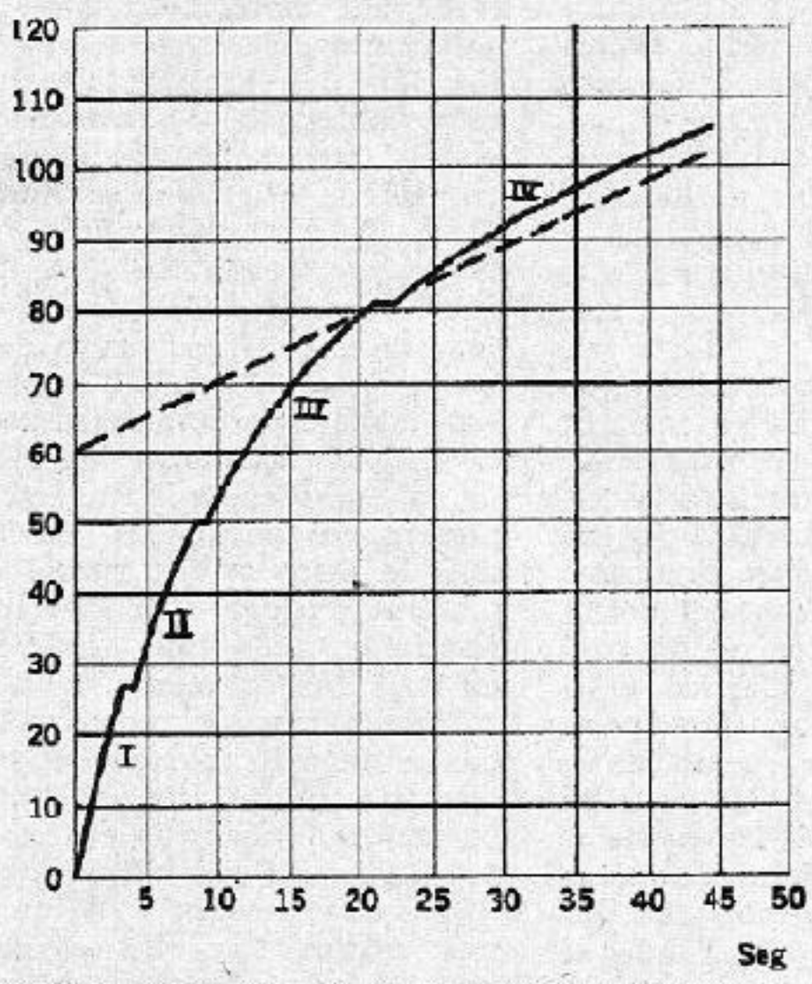


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



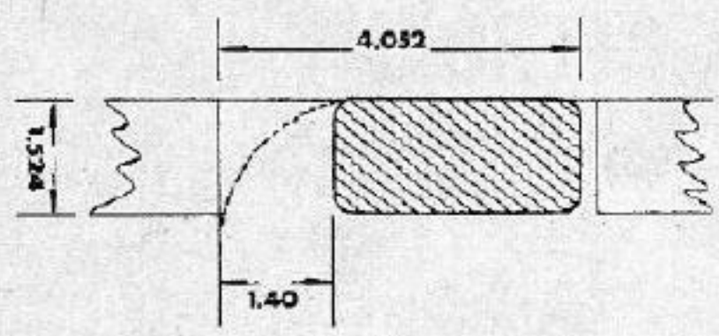


Medimos la capacidad en las dos variantes posibles: una con la bandeja de la luneta trasera puesta y la otra posibilidad quitándola. En el primer caso pudimos cargar cuatro valijas. Una de 75 x 50 x 20 cm, otra de 65 x 45 x 20, otra de 55 x 40 x 18 cm y una última de 65 x 40 x 20 cm. Quitando la bandeja pusimos seis valijas y dos bolsos. Las valijas miden: una de 75 x 50 x 20 cm, dos de 65 x 45 x 20 cm, dos de 65 x 40 x 20 cm y la última de 55 x 33 x 18 cm. Los dos bolsos miden 55 x 33 x 20 y 33 x 21 x 20 cm. Pudimos hacer esta prueba gracias a la colaboración de la fábrica PRIMICIA, que nos facilitó las valijas utilizadas en la verificación.



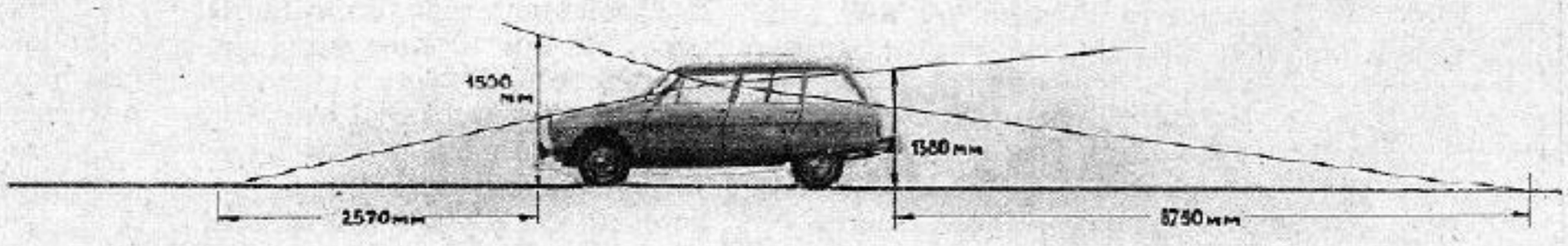
Velocidad km/h	Tiempo Seg
0-40	5.3
0-60	10.3
0-80	21
0-100	39
0-120	—

Velocidad km/h	Tiempo Seg
60 — 80	19.6
60 — 100	43



A pesar de contar con tracción delantera —lo que siempre limita el radio de giro— necesita muy poco lugar para salir de un estacionamiento en una sola maniobra.

Evidentemente la aceleración no es mucha, pero no olvidar que es un 600 cm³, bicilíndrico, muy pero muy durable, y una carrocería bastante pesada. En directa la prueba se realizó a partir de los 60 km/h.



ROAD TEST CITROEN AMI 8



bilidad hacia atrás se ve también afectada por la poca "contundencia visiva" del espejo retrovisor.

Las puertas presentan el defectito de diseño mencionado. Las manijas internas, aunqué cómodas, inteligentes y seguras, no son confiables por su construcción de bajo costo. Son proclives a dejar de funcionar.

Aunque en general el concepto de diseño de todo el interior sea estupendo, la terminación deja bastante que desear. Muchos ocupantes circunstanciales del Ami 8 que interrogamos se negaban a reconocer las virtudes de su buen "styling". Hubo que remarcarles el concepto estilístico sobre la calidad de construcción para que aceptaran lo que para nosotros estaba bien. Consecuencia: la terminación es defectuosa. Quedan solamente los ruidos. En este aspecto el nuevo modelo es muy superior a su antecesor el 3 CV. Pero igual, por una mala aislación, los ruidos del motor y, sobre todo, los de rodaje (el sonido del coche en la tierra o el pavimento) se trasmite al interior provocando situaciones acústicas incómodas.

COMO SE COMPORTA

Aunque las cifras obtenidas en el kilómetro lanzado hablen con poca elocuencia de su velocidad máxima (115 km/h) ésta no se hace evidente en los viajes. Se lo pone al coche en ese kilometraje horario como velocidad de crucero y sanseacabó. Así, esta velocidad —no muy alta— resulta buena teniendo en cuenta las prestaciones del coche reflejadas en las cifras de aceleración (con partida detenida y en directa). Estas no son espectaculares ni mucho menos, pero teniendo en cuenta el tamaño del auto, la carga que es capaz de trasportar y el pequeño tamaño del motor (apenas 600 cm3), no se puede decir que las performances obtenidas sean insuficientes. Por otra parte, es importante tener en cuenta esa velocidad de crucero —que viene a ser la máxima— el reducido consumo del Ami 8. En este aspecto resulta invicto respecto a los demás coches del mercado, y hay veces que hay que sacrificar elegancia, prestancia y todo eso por economía. Por su parte —para los negocios en el tránsito urbano— el motor contribuye con su considerable elasticidad (la limita sólo el escalonamiento de la caja de cambios que no es bueno para la ciudad). En los viajes, sobre todo, hay momentos que el ruido del motor se trasmite demasiado al interior por la falta de una adecuada aislación. Pero —por otra parte—, teniendo en cuenta que se trata de un bicilíndrico, es importante notar la ausencia de vibraciones que se pudieran trasmitir al habitáculo y al coche. Allí no termina la justificación para quienes pretenden mayores velocidades del coche. Porque si el motor no da para más, aunque sea elástico y sobre todo consume muy poco, hay que tener en cuenta, antes que nada, la robustez que lo ha hecho legendario ("La vuelta al mundo", etc.). La accesibilidad de todos los elementos del motor y la facilidad con que se pueden efectuar reparaciones domésticas.

A la buena velocidad con que se puede viajar hay que agregar la excelente tenida en ruta del coche, lo que lo hace sumamente cómodo de llegar en cualquier camino. El coche es excelente doblando, y mediante su buena suspensión se suple la falta de potencia del motor para salir de ciertas circunstancias bajo determinadas condiciones del camino (ripio, montaña, curvas veloces, etc.). Aunque muy lejos de un mínimo de comportamiento deportivo, el Ami 8 se comporta tan bien que por momentos resulta agradable y divertido conducirlo por su estabilidad, aunque esté exigido. La suspensión —mejorada respecto al 2 CV— es capaz de alisar cualquier tipo de suelo y mantenerlo apoyado en el piso. La tracción delantera contribuye a hacerlo más estable y permite doblar rápido sin ningún vicio de tenida destacable.

A la seguridad en la ruta y en la ciudad contribuyen tanto las soluciones de los elementos del interior del habitáculo (dirección, tablero con elementos de gomas, etc.) como los magníficos frenos que tiene el Ami 8. A pesar de no tener discos en las ruedas delanteras (como su gemelo europeo) los frenos de tambor cumplen maravillosamente bien su función. Las cortas distancias empleadas para detenerlo a cualquier velocidad (en algunos casos frenó mejor que coches nacionales con frenos de disco en las ruedas delanteras), hacen al coche muy seguro en todo tipo de piso y en cualquier momento.

Paradójicamente, para concluir con el análisis en su comportamiento nocturno, el Ami 8 ofrece mejor iluminación en los faros delanteros que muchos otros coches más veloces y de mucho más precio. Para la velocidad que alcanza, la luz hacia adelante resulta más que suficiente. A esto hay que agregar el detalle de los faros con monturas elásticas en las lámparas que evita la quemadura de las mismas por vibración o —en algunos casos— por golpes.

La única falla que pudimos encontrar en la iluminación —si la falla puede encuadrarse en ésto más que en la instalación eléctrica— fue el contacto que hace que la luz de stop se encienda. Por ser el contacto de

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





fabricación barata —seguramente— desde que recibimos el coche las luces coloradas traseras quedaron encendidas sin que nadie oprimiera el pedal de freno. Se hizo necesario ajustar el contacto continuamente para no consumir en una noche la batería...

ULTIMOS DETALLES

Que quedaron sueltos. El coche trae en los parantes lugares previstos para la fijación de los anclajes de los cinturones de seguridad. Detalle importante.

A la versatilidad del coche, contribuye el asiento trasero que es rebatible en dos posiciones: primero el respaldo sobre el plano horizantal y luego todo el conjunto pivotea hasta ubicarse tras el asiento delantero. De esta forma queda una enorme plataforma libre, con gran capacidad de carga (en cuanto a espacio) —la rueda de auxilio y el criquet van alojados en el vano motor— de todo el ancho del auto por 1,20 metro de largo. Las bandejas ubicadas bajo la luneta se quitan fácilmente y con eso queda ampliada al estilo furgoncito la capacidad del baúl (que no existe).

El capot se abre destrabándolo desde el interior como medida de precaución.

Y se nos acabaron las anotaciones. Cumplimos con el Road-Test. Obtuvimos las respuestas que necesitábamos para conocer el nuevo Citroën argentino, un rebelde en su familia. Un personaje que despertará también la curiosidad de quienes aspiren a un mediano chico que los ponga un escalón más arriba de los "patitos feos". De cualquier manera, sigue siendo un Citroën y sigue provocando —como nos ha pasado— el saludo del colega que se inclinó en el momento de la compra por el auto para la gente que piensa.

PRO

- **Excelentes frenos que lo detienen en distancias destacadamente cortas.**
- **Consumo bajísimo. Sumamente económico el costo operativo por kilómetro.**
- **Motor robusto y accesible. Permite reparaciones y cambio de elementos.**
- **Buena suspensión que le confiere una buena tenida en ruta.**
- **Gran capacidad de carga.**
- **Aireación muy efectiva del habitáculo.**
- **Calefacción exageradamente eficaz.**
- **Buenas luces delanteras.**
- **Buen diseño de tablero. Lectura de instrumentos fácil.**
- **El volante es seguro y su diseño es perfecto. Permite la lectura de los instrumentos.**
- **Buena solución en los faros de posición con monturas elásticas que evitan su rotura en estacionamientos.**

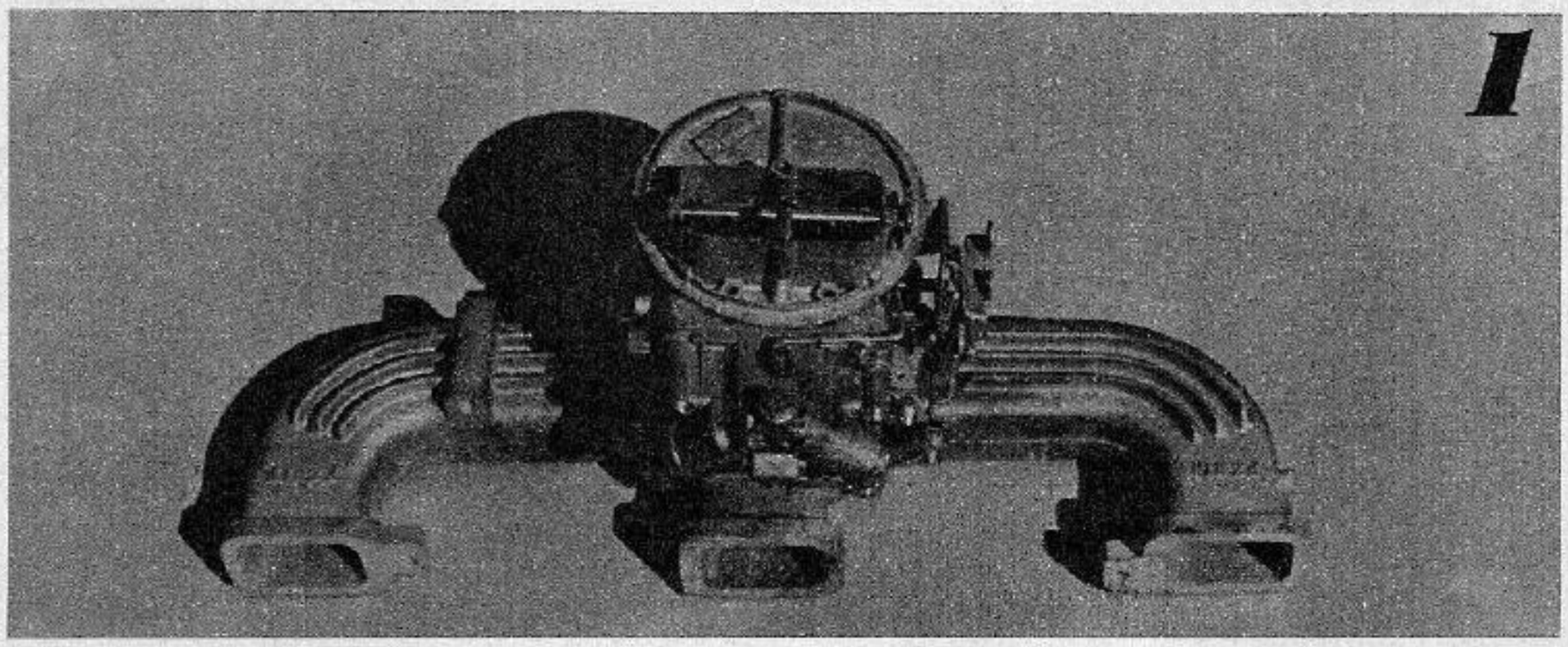
CONTRA

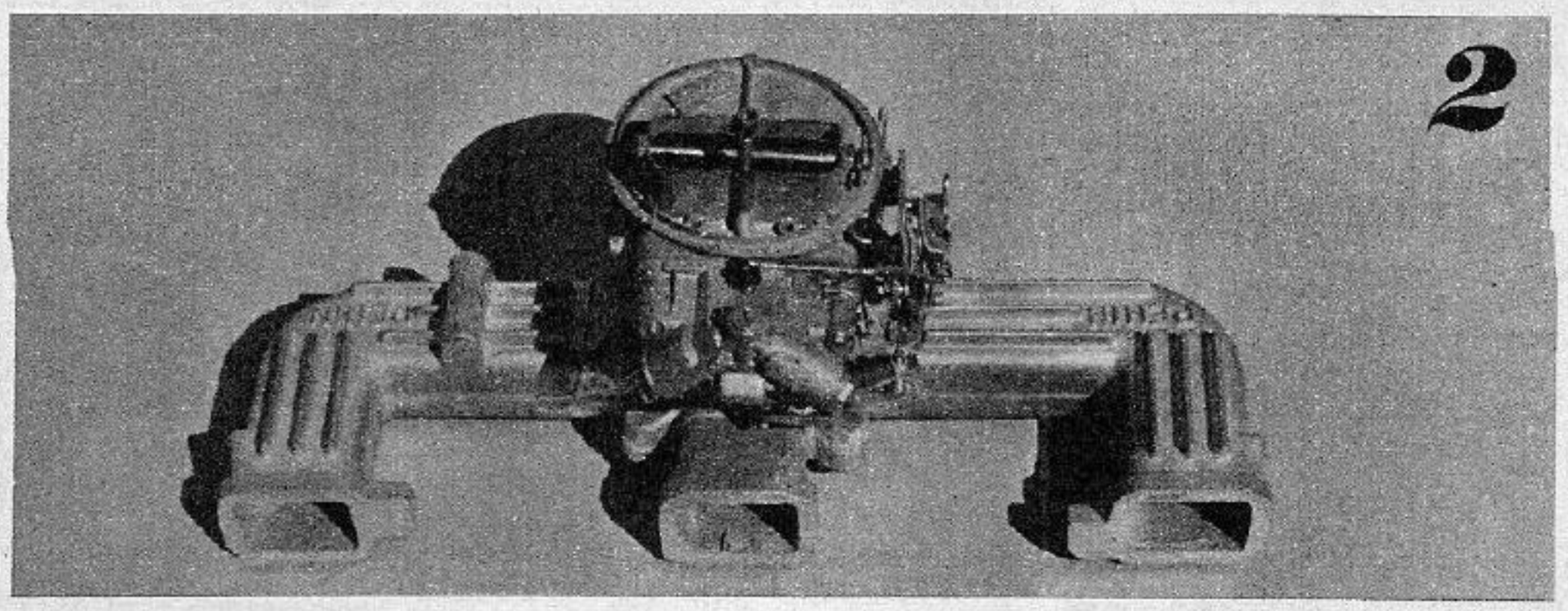
- **Asientos, incómodos y mal terminados.**
- **Visibilidad lateral y hacia adelante (arriba) limitada.**
- **Terminación general deficiente. Se trasmiten muchos ruidos al habitáculo.**
- **Tardía respuesta del acelerador sobre el motor.**
- **Incorrecto escalonamiento de los cambios (hay un "vacío" entre la 2ª y 3ª velocidad).**
- **Mal diseño de la pedalera.**
- **Mala posición para conductores altos debido a la ubicación y al diseño de los asientos.**

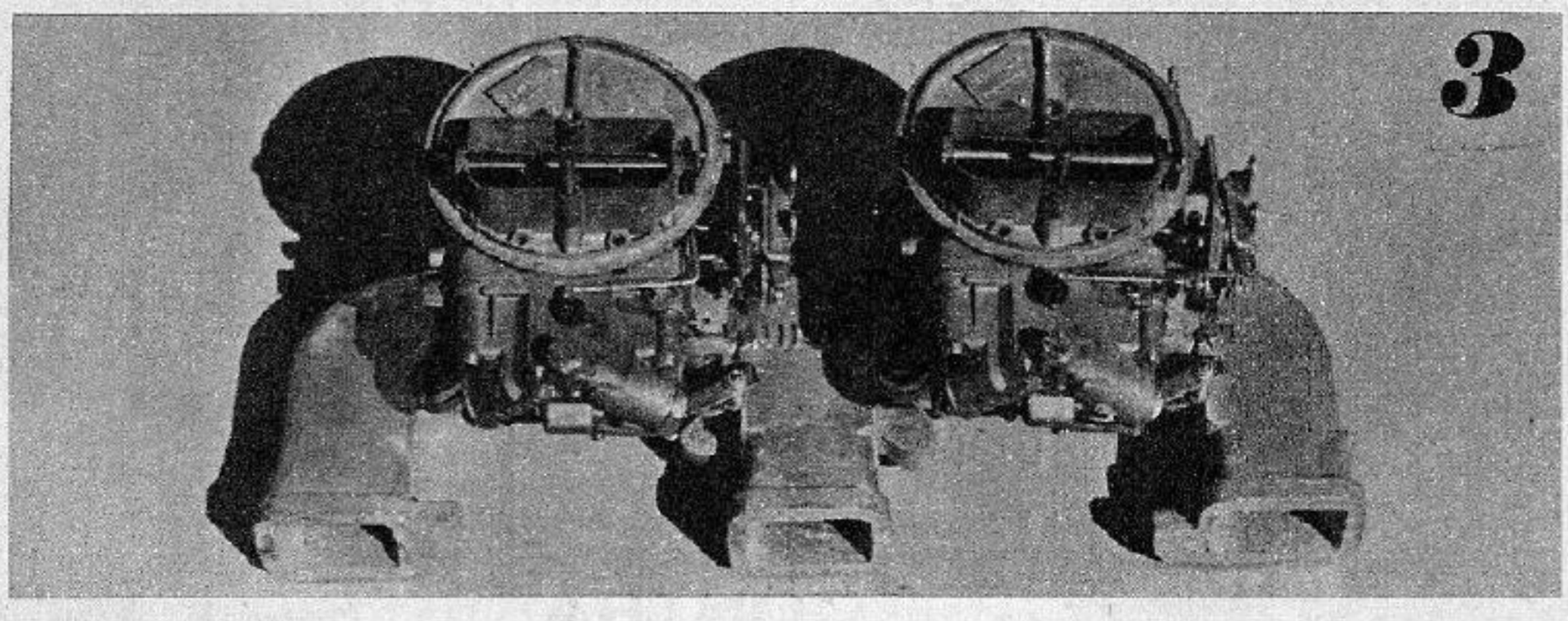


UN PLUS PARA

Para quienes tengan Chevrolet o Chevy con motores 194", 230" ó 250" y quieran un poco (o un mucho) más de potencia sin tener que hacer grandes modificaciones ni andar con el surtidor de nafta a cuestas, acá puede estar la solución. Múltiples de admisión Penin en diferentes combinaciones con diversos tipos de carburadores







En su nuevo reducto de Palermo (Soler 5617) el inefable Héctor Penín sigue experimentando y lucubrando equipos para mejorar la performance en base a una mejor carburación. Los estudios de Penín avalados por la ayuda técnica de Argelite, fabricante de los carburadores Holley, ha fructificado en una serie de múltiples de uno o más carburadores para las diferentes marcas de automóviles de fabricación nacional de gran cilindrada.

Con esto se consigue cubrir la exigencia cada vez mayor de potencia por parte del ávido mercado argentino, en el sentido de buscar más potencia en los automóviles de uso doméstico, sin mayor desmedro en el rendimiento económico que se le pide al auto de todos los días.

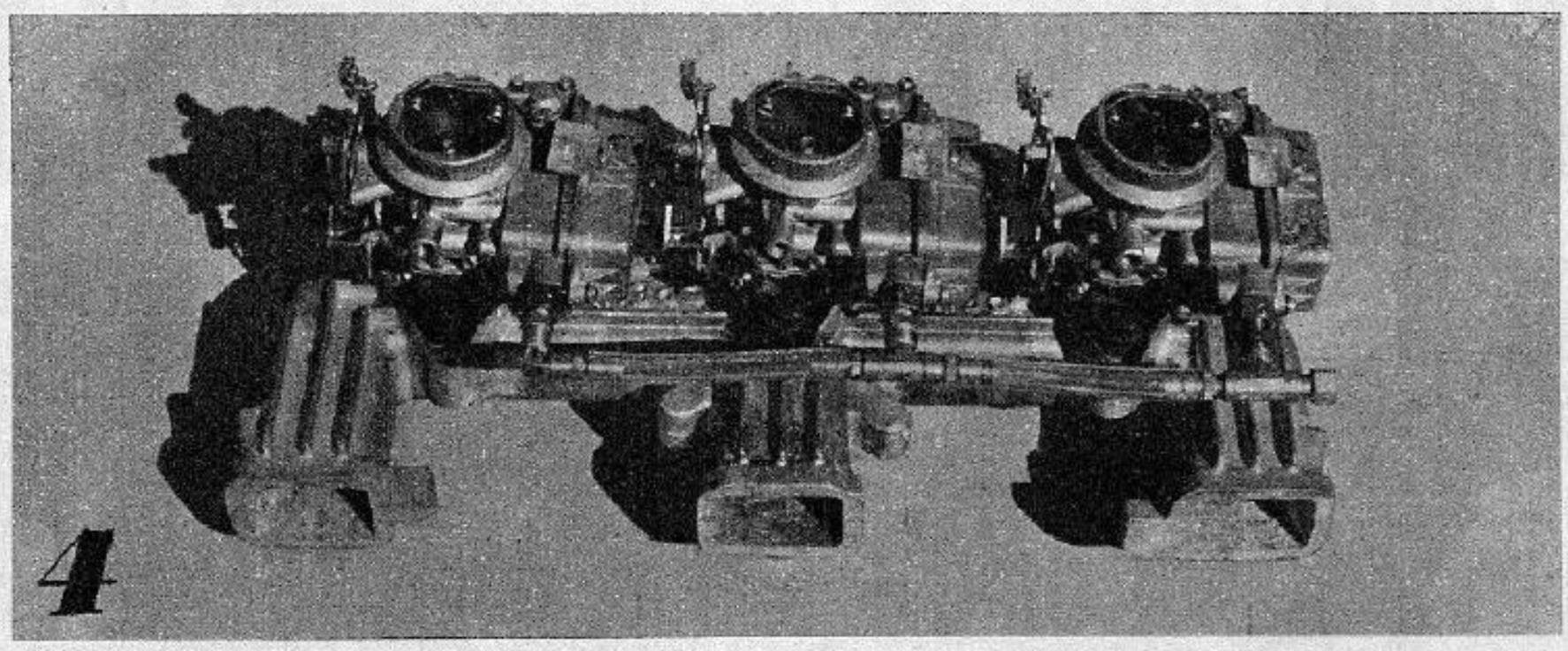
Con estos equipos se consigue una distribución de mezcla aire-nafta (llenado) pareja en todos los cilindros. Para llegar a esto, se investigan los efectos y fenómenos producidos por las turbulencias desde la entrada de la mezcla inflamable por la boca de los carburadores hasta el momento de la combustión. Esto se logra —por ejemplo en los equipos de dos carburadores— trabajando con la variación de la posición del carburador y el ángulo de entrada que modifica el llenado de los cilindros de las puntas (hablando de un seis en línea) y centrales hasta llegar a una distribución perfecta.

En experimentación en el banco se han dado casos curiosos. Por ejemplo en los equipos de tres carburadores analizando con el analizador de gases Telme, se comprobó que los cilindros de punta (1-2-5-6) trabajaban más ricos que los centrales (3-4). Se los empobreció aumentando la proporción de aire y se consiguió una distribución de mezcla óptima, pero al colocar el motor sobre el coche se producía un desnivel por empobrecimiento de las puntas. Esto (se trataba de un motor Chevrolet) se debía a la incidencia de la calefacción proporcionada por el caño de escape. Entonces se volvió a emparejar los valores de los gicleurs en los tres carburadores y santo remedio, ya que la calefacción compensaba aquel desnivel original.

Aunque como dijimos más arriba Penín fabrica múltiples para todos los coches nacionales grandes —Chevrolet, Ford, Torino y Valiant-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS CHIVOS

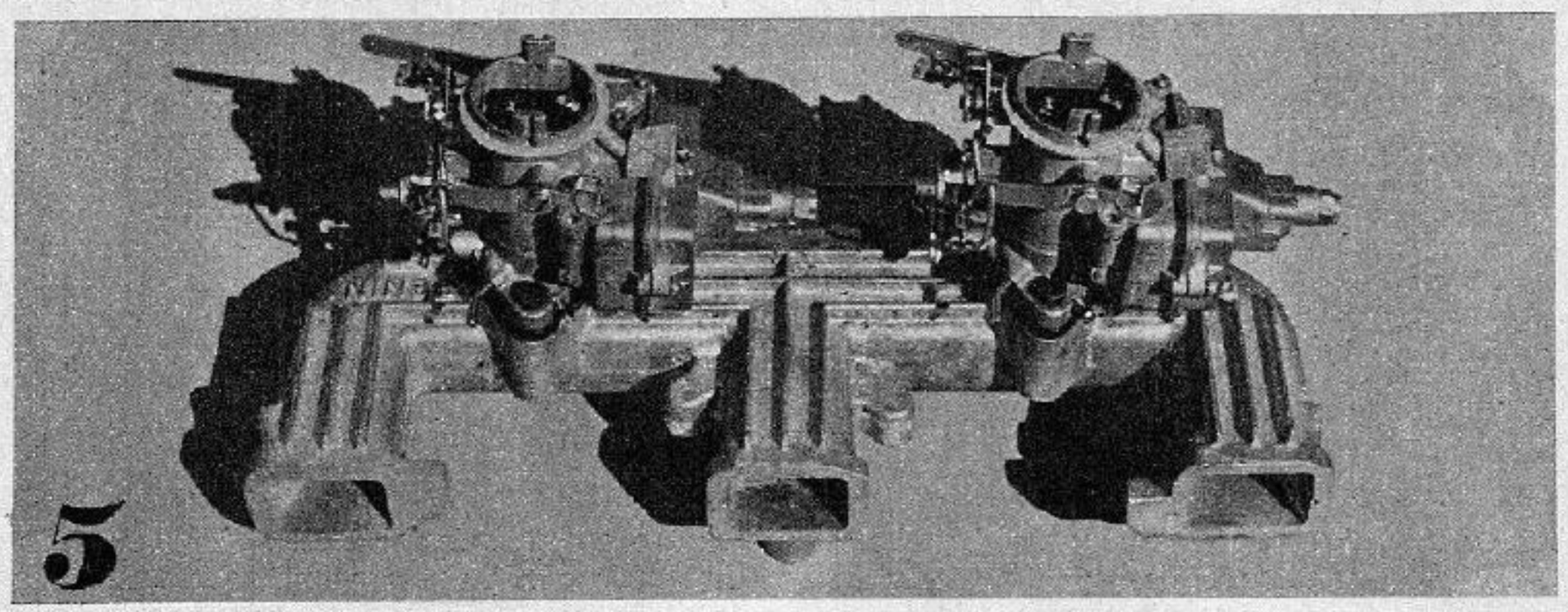


1

El "caballito de batalla" es el múltiple de un solo carburador de doble boca 36/36. Ya se han hecho 2.000 unidades.

2

Una variante del anterior: otro diseño de múltiple con codos más rectos y parecidos al del original.

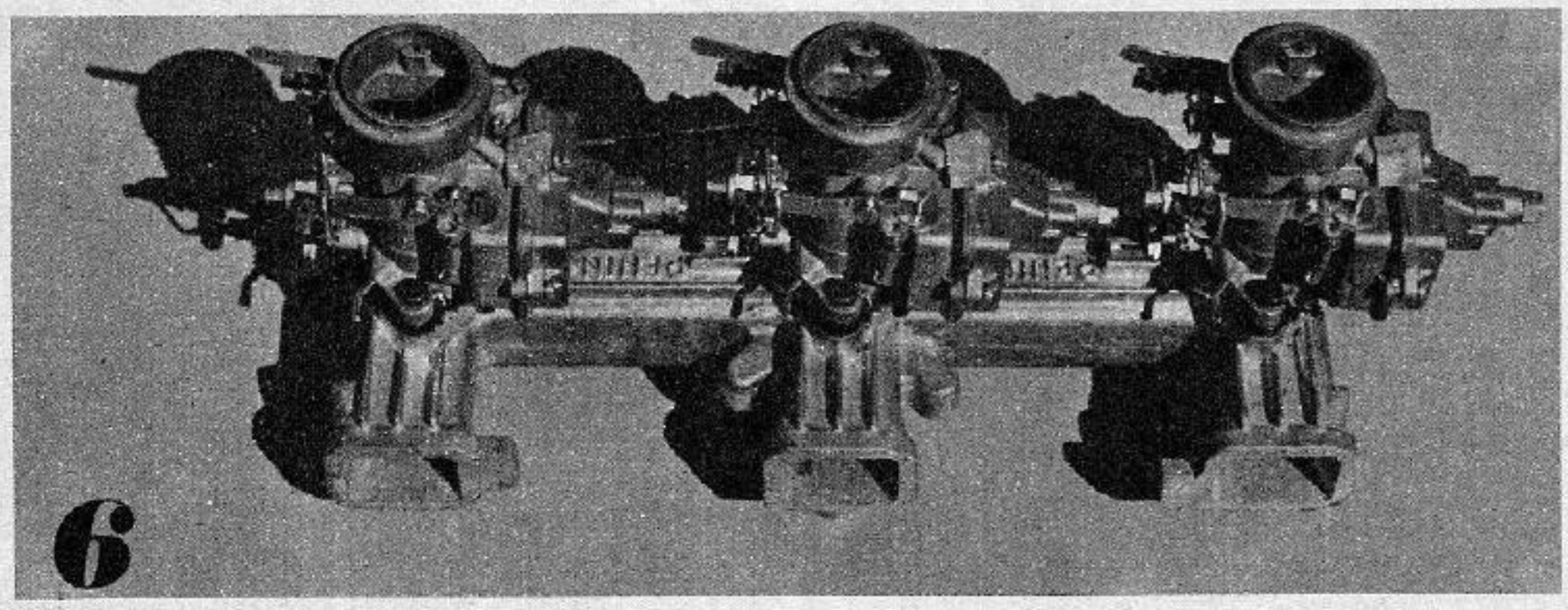


3

Dos doble-boca de 36 mm. Flujean en conjunto 420 CFM.

4

Tres carburadores de una boca chica. Dan menos potencia que los de boca grande, pero otorgan gran salida de abajo. Especialmente en el 194".



5

Dos carburadores de una boca, grandes: la solución intermedia. Indicado para el 230", va en todos.

6

El "top of the line" es el tres carburadores grandes de una boca: en los 250" y con leva especial se alcanzan los 240 HP para uso de calle, lo cual es bastante.

Dodge— es a los productos de General Motors a los que les ha dedicado más tiempo.

Estos son los equipados con los motores de 194", 230" y 250" es decir la totalidad de la línea. Varios tipos de múltiples combinados con varios tipos de carburadores permiten a su vez una variedad bastante amplia de posibilidades. Los carburadores usados —todos Holley— son los siguientes: de dos bocas de 36 mm que flujean 230 CFM; de dos bocas de 40 mm que flujean 270 CFM; de una boca que flujea 210 CFM y de una boca que flujea 185 CFM. La sigla CFM corresponde a las iniciales en inglés de "pies cúbicos por minuto" que determina la cantidad de mezcla capaz de pasar por el carburador en ese lapso.

El equipo que otorga más potencia en una versión de calle, es el que combina múltiple con tres carburadores de una boca de la medida más grande. Es indicado para los motores 230" ó 250" con árbol de levas standard o mejor aún especial. En este último caso también se cambian resortes de válvula que son de cromo vanadio (Isriarg) y los botadores hidráulicos. El árbol tiene un cruce de 54° y alzada de 11 mm. Se obtiene entonces un incremento de 900 rpm y nada menos que 240 HP lo que permite utilizar una relación de multiplicación más larga. Este es el equipo más caro de todos los hechos para Chevrolet. Su precio merodea por los 90.000 pesos viejos.

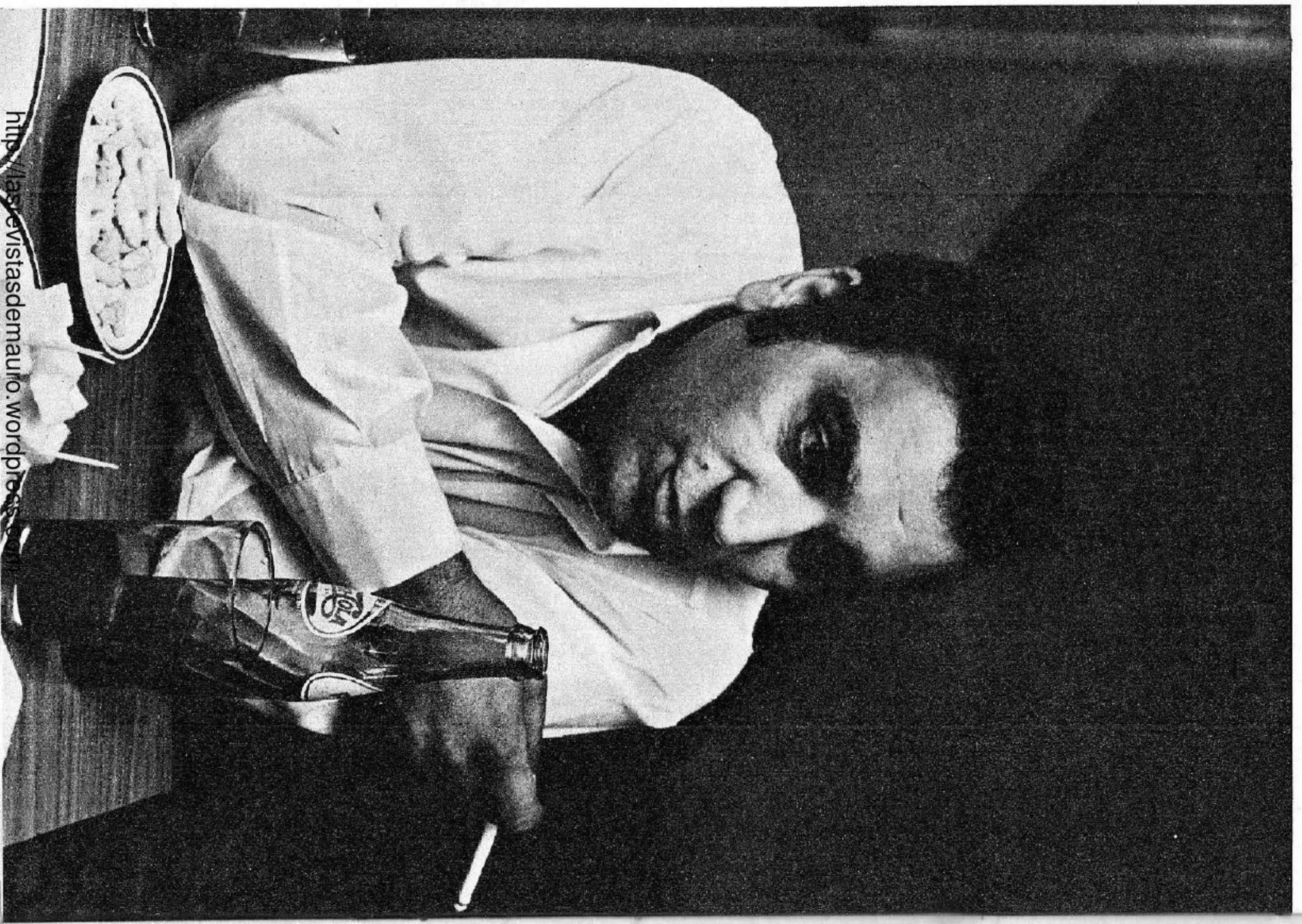
Otro equipo es el formado por tres carburadores de una sola boca, pero más chicos que los anteriores. Usando la leva original se pierde algo de potencia, pero se gana en torque con lo que el motor sale muy bien de abajo. Va en los tres motores, pero comparativamente al que más mejora es al 194".

El equipo de dos carburadores grandes de una sola boca, es indicado también para toda la línea. Relativamente económico y de performance intermedia.

El caballito de batalla de Penín es, sin embargo, el múltiple de un solo carburador de doble boca 36/36, de los cuales hasta la fecha se han instalado unas dos mil unidades. Es indicado en los 230" y 250" a los que brinda una carburación más confiable y por sobre todo estable en comparación con la original. A igual consumo se aumenta la prestación.

ALCIDES RAIES, DISCUTIDO PERO NECESARIO...

"HACER CARRERAS



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ES MI NEGOCIO"

Todos lo conocen a Alcides Raies, el "turco" Raies. Y nadie puede dejar de sonreír y hacer un chiste sobre la característica personalidad del hombre de Carlos Paz, pero indudablemente Raies es un personaje que a lo largo de estos últimos años, con tesón y entusiasmo, ha hecho muchas cosas positivas y necesarias para el automovilismo

por GERMAN SOPEÑA

Villa Carlos Paz, La Cumbre, Capilla del Monte, el Pan de Azúcar, el Cuadrado..., ¿cuántas carreras extraordinarias hemos visto en esos circuitos desde hace ya una buena cantidad de años como para detenernos a evocar muchas cosas? Allí nunca hizo falta recurrir a fórmulas sofisticadas para llenar las montañas de gente y cansarse de ver automovilismo en serio. Bastaba juntar a un grupo de entusiastas que podían llamarse Alzaga, Cabalén, Nasif, Mieres, Menditeguy, o más tarde nombres entonces menos conocidos como Gradassi, Copello, Reutemann, para que sobre cualquier tipo de auto los sinuosos caminos de ripio y asfalto mostraran todo lo que los buenos pilotos saben hacer.

Muchas cosas han contribuido para que durante todos estos años las carreras en Córdoba fueran especialmente agradables, y dentro de lo que siempre fue sinónimo de esas carreras, se encuentra una presencia que ya es fundamental, inherente a ese automovilismo que fue desarrollado por entusiastas: ese hombre del que hablamos es el "turco" Alcides Raies, hombre de Carlos Paz, integrado en forma full time a todo lo que sea autos de carrera.

Siempre fue igual. Grandote, con aspecto que puede ser entre cargador de bolsas o guardaespaldas de capo de maffia, con un vozarrón característico, pero con una tonada tan cordobesa y la chispa propia de un tipo rápido que de inmediato ayuda a pasar siempre un buen rato charlando y riendo sobre el tema de siempre.

Siempre fue discutido, y se lo criticó por su peculiar entusiasmo por los mangos, pero si bien es cierto —como él mismo reconoce— que trabaja para ganar lo que se pueda, también es cierto que trabaja por el automovilismo como pocos lo hacen, y que su capacidad organizativa es notable. En cuanta carrera hay en Córdoba, Raies figura a la cabeza de las directivas, y es permanentemente consultado por cosas tan diferentes como pueden ser las decisiones sobre la hora de largada de la carrera, la ubicación de la policía en la ruta o los permisos necesarios para los vendedores de panchos. Raies es múltiple y atiende todos los asuntos sin que ninguno sea insignificante.

Pero lo más gracioso y paradójico de todo es que institucionalmente Alcides Raies es una persona que no existe. Tal como suena. Luego de un comentado affaire de hace unos años, Alcides Raies fue suspendido por la entonces CDA (equivalente de la actual CADAD) por 99 años para tomar parte en cualquier tipo de actividad automovilística.

La cuestión se originó en un enfrentamiento de menor importancia con el Dr. Rivarola, por entonces presidente de la CDA, que luego derivó en la terminante suspensión aplicada.

Raies se aguantó la decisión (evidentemente no podía hacer otra cosa) y desde ese momento en adelante lo único que cambió fue su estado aparente, ya que no podía figurar directamente como representante de ningún club organizador. Lo cual no le impidió seguir trabajando como hasta ese momento —o más todavía— sólo que sin figurar directamente.

Tan absurda situación no podía menos que generar cómicas paradojas, y una de las más graciosas la escuchamos el año pasado en oportunidad de una Carlos Paz-Mina Clavero, cuando estando en el parque cerrado el sábado a la tarde el propio comisario deportivo de la carrera, designado por CADAD, le preguntó a Raies que impartía órdenes por todos lados:

—¿Qué le parece Raies? ¿A qué hora estima conveniente cerrar el ingreso a parque cerrado?

—Y... vamos a estirarlo un poco más porque falta gente todavía, así que vamos a cerrar un rato más tarde..."

Sin comentarios...

Precisamente el tema del parque cerrado trae a colación uno de los tantos recuerdos graciosos de Alcides Raies, que en dos horas de conversación hilvanó incesantemente cuentos y más cuentos que ya son historia del automovilismo de estos últimos años.

—Yo siempre dije que el parque cerrado es una tontería que no tiene ningún sentido, pero tuvimos que imponerlo porque si no los muchachos salían a la calle con los coches de carrera y eso era un desastre. Una vez Rolo Alzaga, Tuqui Casá y no sé cuántos más salieron con los coches de carrera a la calle, el sábado a la noche, y empezaron a hacer trompos en pleno Carlos Paz. El intendente nos quería echar a todos y desde entonces siempre hicimos parque cerrado antes de la carrera.

Pero Carlos Paz siempre vio con simpatía las actividades del inquieto Automoto Club de Carlos Paz porque la promoción turística que le significó a toda esa zona fue realmente impresionante. Promoción y dinero además. Y es justo destacar que si bien Raies o el Automoto Club de Carlos Paz han recaudado plata, siempre se ocuparon de utilizar los fondos comunes para cederlos a una escuela, a un hospital, a la parroquia, o lo que fuese.

—Y por eso funciona bien el club —explica Raies—, **porque nunca hay un mango en la caja y siempre estamos pensando qué carrera podemos hacer para recaudar algo. Luego que sacamos unos pesos, repartimos la plata en diversos lugares y siempre tenemos el apoyo de toda la ciudad. Una sola vez un intendente me negó la Champion para alisar el camino y ahí no más me fui a Córdoba y me traje una de Vialidad Nacional. Donde metimos la pata fue cuando hicimos una temporada nocturna.**



"En Carlos Paz el único que gana plata soy yo, porque los demás trabajan por entusiasmo. Por eso salen bien las cosas", reconoce Raies.

"Hay varias personas que a mí me ayudaron enormemente en mi vida, pero el doctor Chessel, el viejo Ramacciotti, Pirín Gradassi y el turco Cabalén son las personas que me han dado una mano que nunca podré agradecer suficiente."

ALCIDES RAIES, discutido pero necesario...



Este es Raies. ¿Disfrazado de gangster? La pinta es lo de manos, lo importante es trabajar.

La idea era linda y el espectáculo era bárbaro..., hasta que un Ford T se fue de pista, se llevó una columna de alumbrado y se quedó sin luz todo Carlos Paz. Ahí se acabaron las carreras nocturnas.

—¿Cuándo organizaste tu primera carrera, Turco?

—En 1958; quisimos hacer las cosas a lo grande y organizamos una de TC. Pero faltaban pocos días y nos faltaba plata para todo lo que había que pagar. Yo no sabía qué hacer y al final me lo fui a ver al Turco Cabalén, uno de los hombres que más me han ayudado en mi vida. El Califa me dio cincuenta mil pesos y pudimos hacerla, aunque en total perdimos 66.000 pesos. La carrera la ganó Oscar Gálvez pero la plata recién se la pudimos devolver a Cabalén al año siguiente cuando hicimos otra de TC en el Pan de Azúcar que ganó Juan Gálvez.

Una leve interrupción provocada por el teléfono sirve sin embargo para seguir anotando detalles característicos del turco Raies. Lo oímos hablar por teléfono, y escuchamos las siguientes frases matizadas con el intervalo causado por el que está del otro lado de la línea, a quien obviamente no oímos.

.....

—¿Y cómo? ¿Todavía no está arreglado ese asunto?

.....

—No, no, no. Hacé lo que te digo. Llevale los carteles al cura que él se encarga de todo en el circuito. (Se hablaba de la carrera de La Cumbre con la cual Raies también tenía que ver.)

.....

Finalizada la conversación telefónica le preguntamos extrañados sobre ese cura al que se referían.

—¡Ah! Es el cura Héctor Chiera, un pingazo de Carlos Paz que pone el hombro como pocos en todas las carreras. Le gustan más que a nadie. Siempre se ocupa de ubicar los carteles de propaganda, de indicarle a la policía lo que tiene que hacer y todo lo que sea organización de la carrera. Lo que pasa es que son todos entusiastas de alma. En Córdoba se hacen todas las carreras, esté o no yo en la parte organizativa.

—¿Ganaste mucho dinero como promotor de carreras?

—Habitualmente se gana plata, pero periódicamente te salen mal los cálculos y te quedás como cuando empezaste. Eso pasó el año pasado con una carrera de TC "B" en el Oscar Cabalén, que nos dejó más deudas que no sé qué. Pero fue un hecho positivo, porque pensando qué podíamos hacer para recuperar el dinero fue que nació el Desafío de los Valientes. La vez que gané bastante fue en 1960 cuando se hizo Fórmula 1 internacional en el Parque Sarmiento. Yo tenía la concesión para vender Coca Cola en el circuito y agarraba una comisión de acuerdo a las ventas. Ese día hizo tanto calor que se vendieron 5.000 cajones y me gané 500.000 pesos de los de aquella época. Desde ese momento me dediqué full-time a las carreras.

—¿Cuál fue la carrera más linda de todas las que organizaste?

—De las 50 que llevo hechas más o menos, la más linda de todas fue una que hicimos en el Cuadrado cuando el Turco Cabalén le ganó a Nasif después de un duelo épico. ¡Los veíamos venir bajando rumbo a La Falda y era algo increíble! Como éxito creo que la mejor fue la de TC que hicimos en el '67 en el Pan de Azúcar, que ganó Copello con el Torino, y donde salió segundo Perkins y Gradassi hizo el record de vuelta. Nunca en mi vida vi tanta gente viendo una carrera. Pero hubo muchas carreras lindas. Aunque no fueran importantes. Se juntaban Copello, Gradassi, Tullio Riva y muchos que antes no eran tan conocidos y se hacían unas carreras zonales que eran cosa seria.

—¿Cuál es el circuito que más te gusta de todos los de la zona?

—Indudablemente el Pan de Azúcar. Lástima que ya es imposible hacer carreras allí porque el trazado cruza tres pueblos, pero si no, sería extraordinario.

—¿Qué es lo que produjo ese fenómeno tan notable de desarrollo del automovilismo en Córdoba?

—Básicamente, el entusiasmo de toda la gente, y además el apoyo que hemos tenido de personas extraordinarias. Es imposible describir lo que nos ayudó Cabalén, por ejemplo. O IKA, cuando la época de Ordóñez, Mc Cloud, Steven. Ahora es Fiat la que nos da una buena mano con el Desafío de los Valientes, las carreras de Fiat 600, etc. Otra persona que nos ayudó mucho fue el intendente Pelay, que mientras gobernó en Carlos Paz siempre cooperó como un león.

—¿Por qué no seguiste corriendo cuando participaste en algunas carreras con Fiat 1500?

—No se pueden hacer las dos cosas a la vez. O corrés u organizás. Y en el 64 salí campeón zonal cordobés con un Fiat de Alvear después de ganar nueve de las once carreras corridas.

Por esa época nacieron también las semanas de la velocidad, otro invento de Raies que dio espectáculo y en su momento contribuyó a realzar el TM, llevando nombres del TC a correr en la montaña. Y aunque cumplieron su ciclo y no pudieron hacerse más fueron también una etapa importante.

Hoy la actividad es distinta. Alcides Raies es flamante manager, productor o como quiera llamarse de la Asociación de SP y se ocupa, con su criterio comercial y conocedor del tema como es, de buscar el apoyo necesario para la categoría. Además ya tiene preparadas una cantidad de carreras interesantísimas para Grupo 1 en la zona de Córdoba y por supuesto el Desafío de los Valientes con Fiat 1600 para el próximo 17 de agosto. Raies conoce las limitaciones actuales impuestas por las condiciones particulares en que se desenvuelve todo el automovilismo y por lo tanto tiene soluciones bien pensadas.

—Fundamentalmente hay que hacer carreras que le gusten a la gente. SP es la categoría más importante pero hay que montar un buen show alrededor, y no hay que pararse en verano. Hay que salir a correr en Brasil, hacer un campeonato de verano, cosas distintas y bien hechas. Y después hay que darle mucha importancia al Grupo 1 o Turismo Nacional porque ahí es donde puede correr mucha gente que en otras categorías no podría hacerlo. Grupo dos y TC "A" quedarían como las otras dos alternativas. Y nada más, viejo, nada más.

Será interesante releer estas líneas dentro de unos años y ver si Raies (actualmente 38 años, tres hijos) sigue teniendo razón. Lo que sí es indudable es que dentro de unos años tendremos muchas más anécdotas, muchas más historias y también una cantidad de cosas positivas realizadas por un tipo como Alcides Raies.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

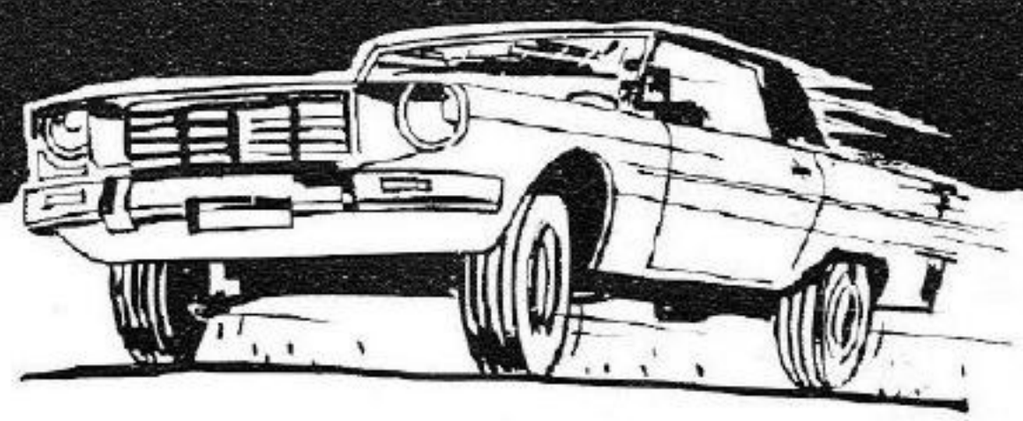
"METALE FIERRO"

con

JOES

y

RAMCO



FILTROS JOES

PARA ACEITE, AIRE Y COMBUSTIBLES

Pureza en la lubricación

AROS PARA PISTON

RAMCO

Mayor potencia en el motor

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

GOFFRE, CARBONE Y CIA S.A.C.I.

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

CORSA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ABRIL/71

JUE	VIE	SAB	DOM	LUN	MAR	MIE	JUE	VIE	SAB	DOM	LUN	MAR	MIE	JUE	VIE	SAB	DOM	LUN	MAR	MIE	JUE	VIE	SAB	DOM	LUN	MAR	MIE	JUE	VIE
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30

COMPETENCIAS NACIONALES: Abril 19/4: Vuelta de la Manzana, C-2 y TN; 11: Autódromo de Paraná, SP y F-4; 18: Circuito rutero en Salta, TC; 18: Capilla del Monte, C-2; 25: Autódromo Buenos Aires, SP y F-2, 25: Autódromo de Junín, F-4; 28: Carlos Paz, C-1. — **COMPETENCIAS INTERNACIONALES:** Abril 4: 1.000 Kilómetros de Brands Hatch, SP; 18: GP de España, F-1 25: 1.000 Kilómetros de Monza, SP. — **EQUIPO DEL ACA EN EUROPA:** Abril 4: Hockenheim; 12: Thruxton; 24: Gran Premio de Pau.

ASOCIACION DE VOLANTES DE GENERAL ROCA

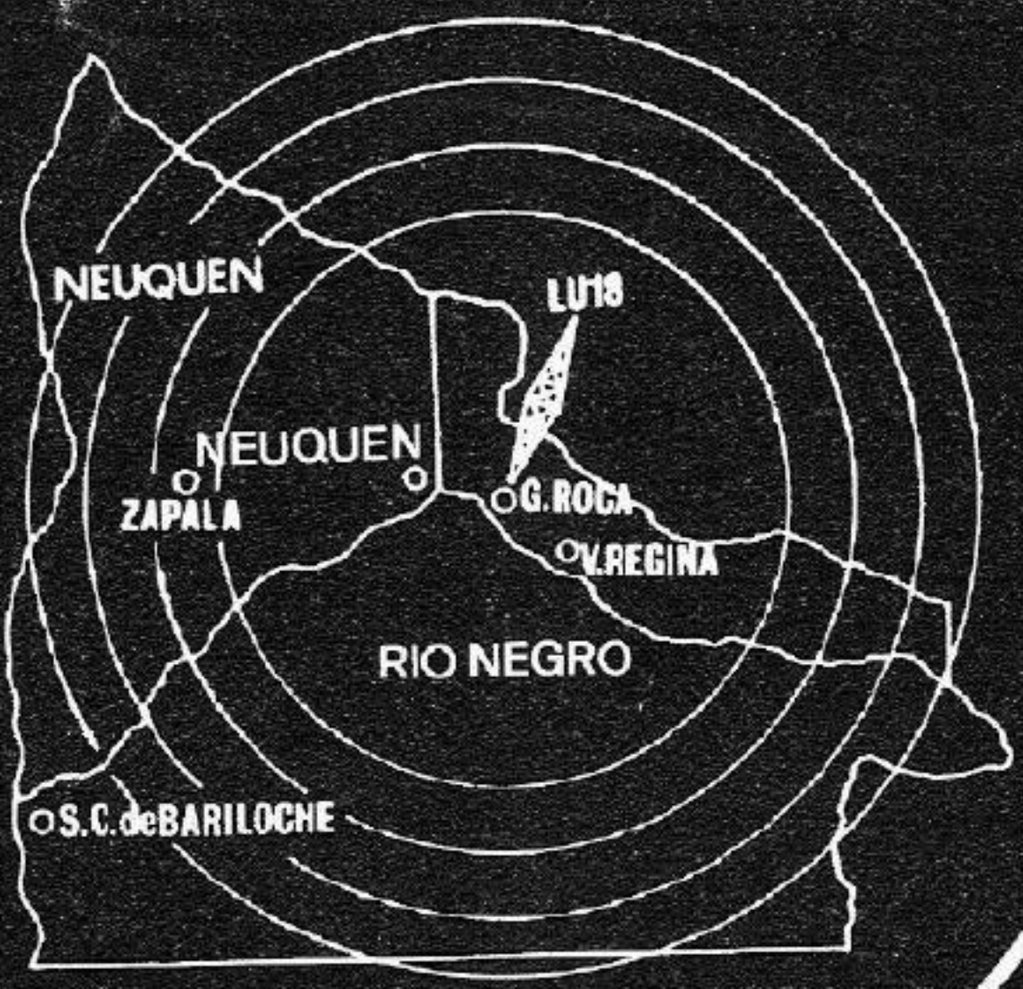
5ª EDICION 1971

LOS INVITAMOS A DAR

"LA VUELTA DE LA MANZANA"

en una de las más extraordinarias transmisiones de

LU 18 "RADIO EL VALLE"

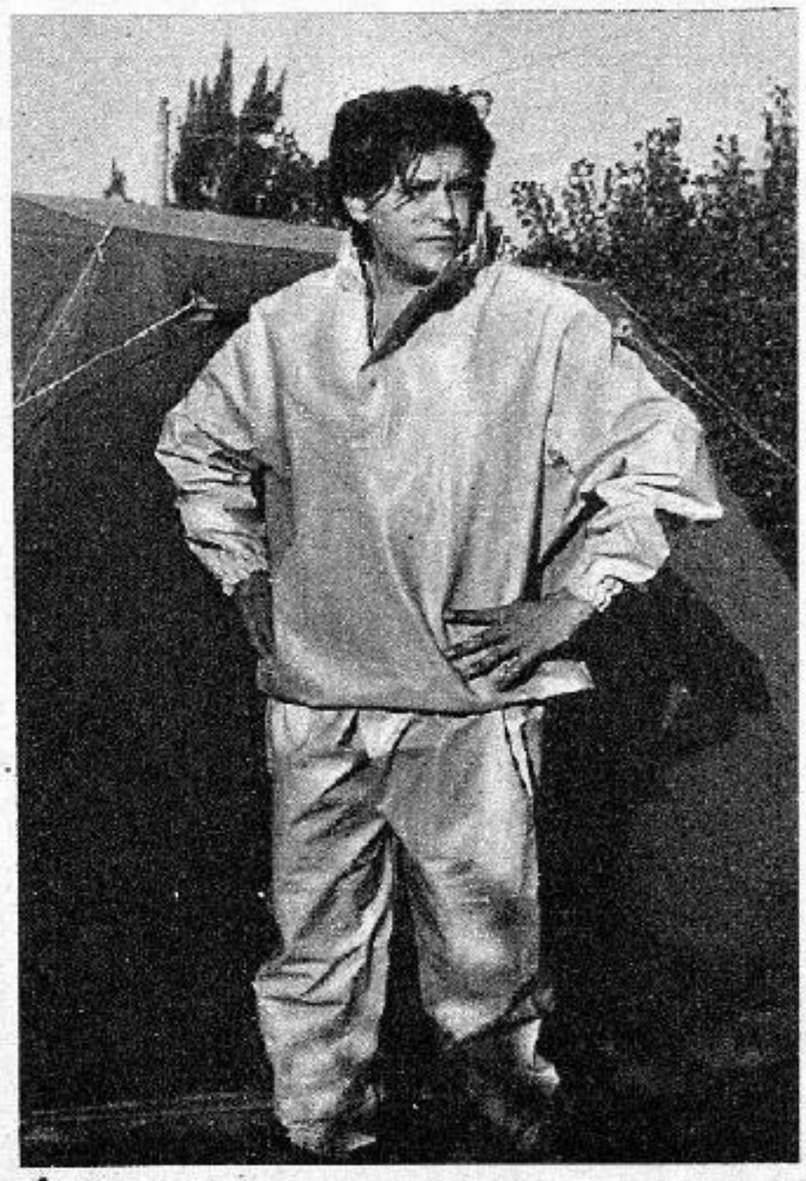


AHORA CON MAS POTENCIA Y NUEVA ANTENA

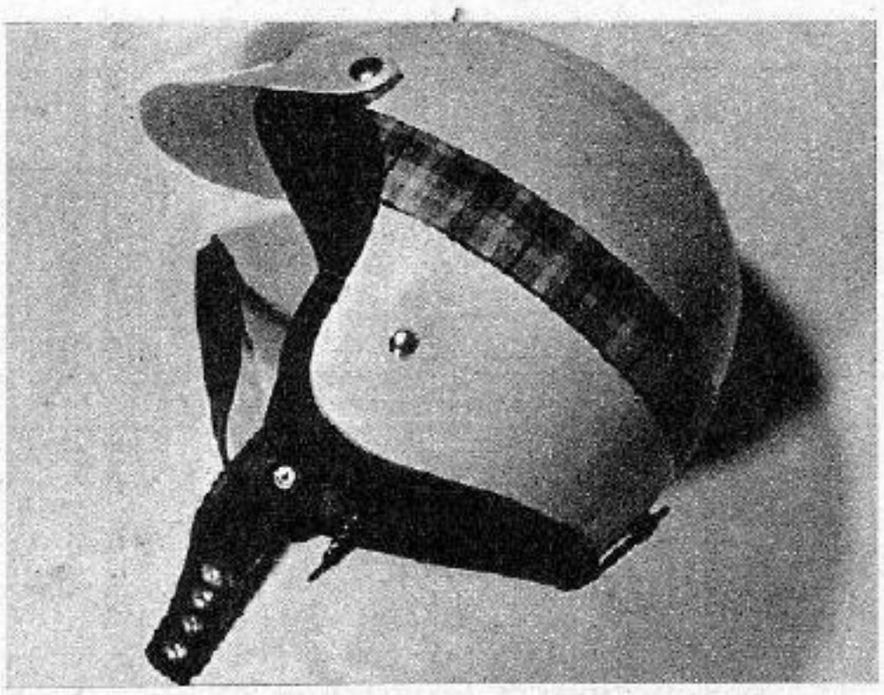
REPRESENTANTE EN BS. AS.:
ORG. GONZALEZ LABAYEN SCA. **32-5724**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

la vidriera de corsa

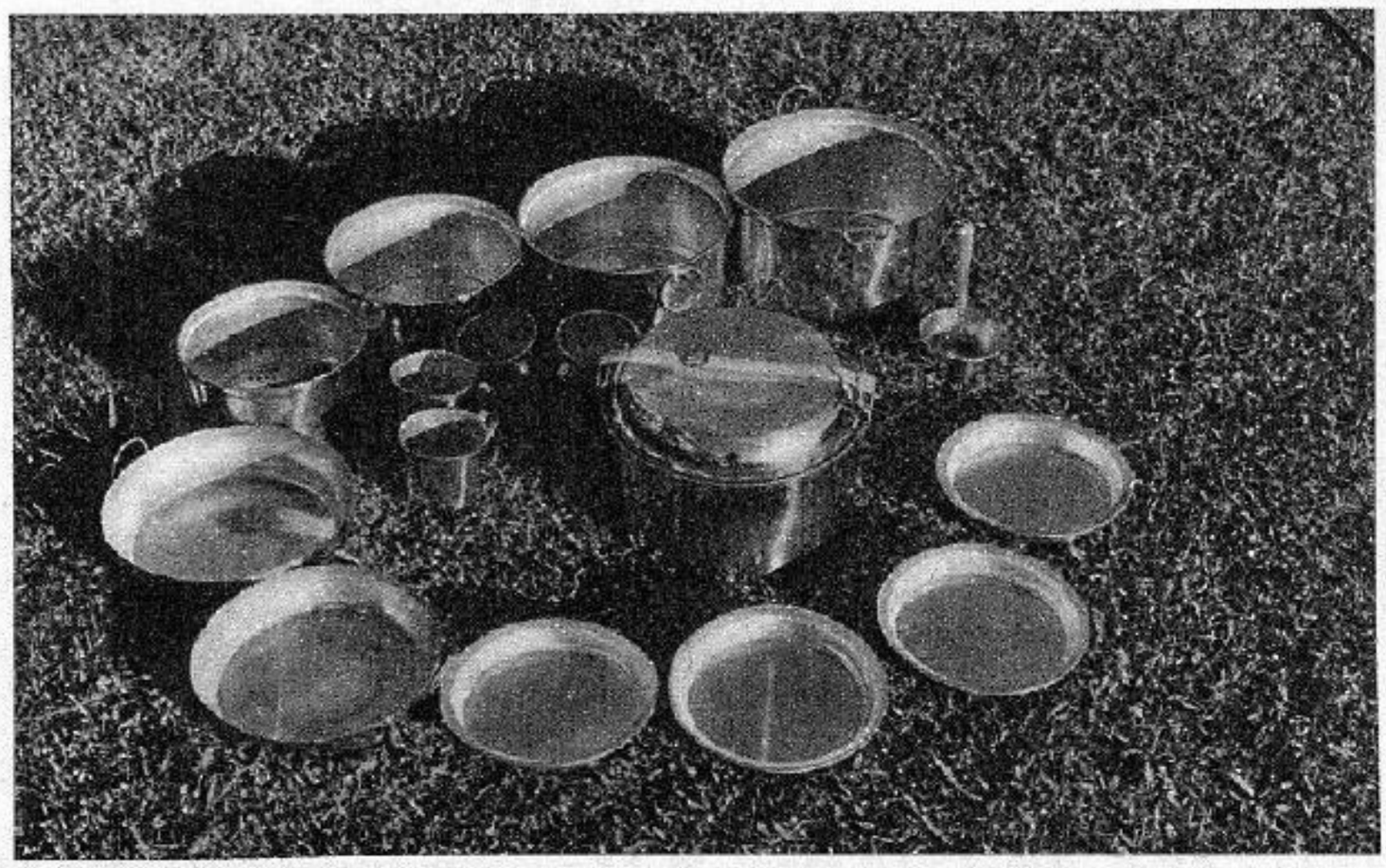


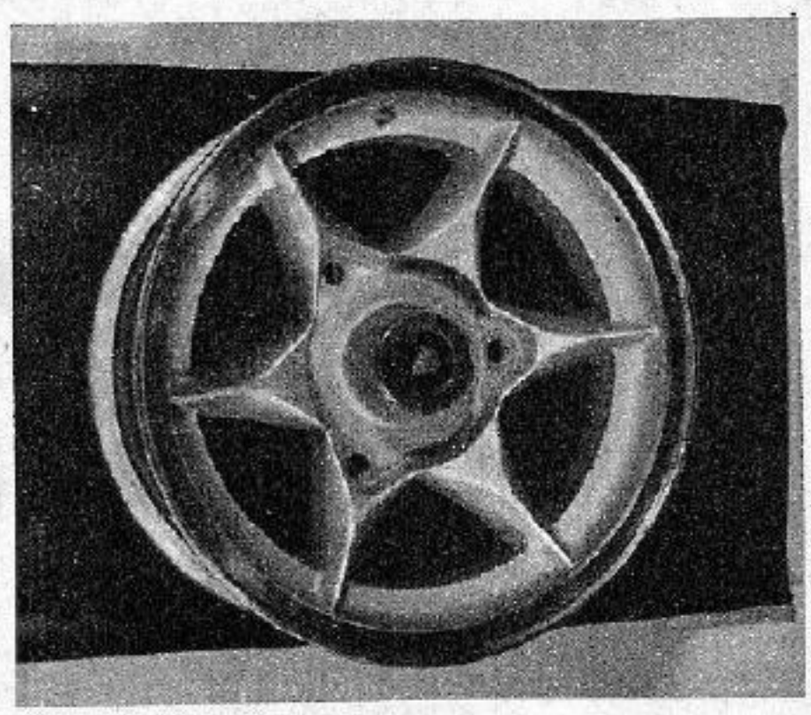
Traje de agua confeccionado en tela de nylon y dacrón plastificada para yachting y motonáutica. En H. P. Camou, España 1095, San Isidro, y Calle 64 Nº 2770, Necochea. $ 119.



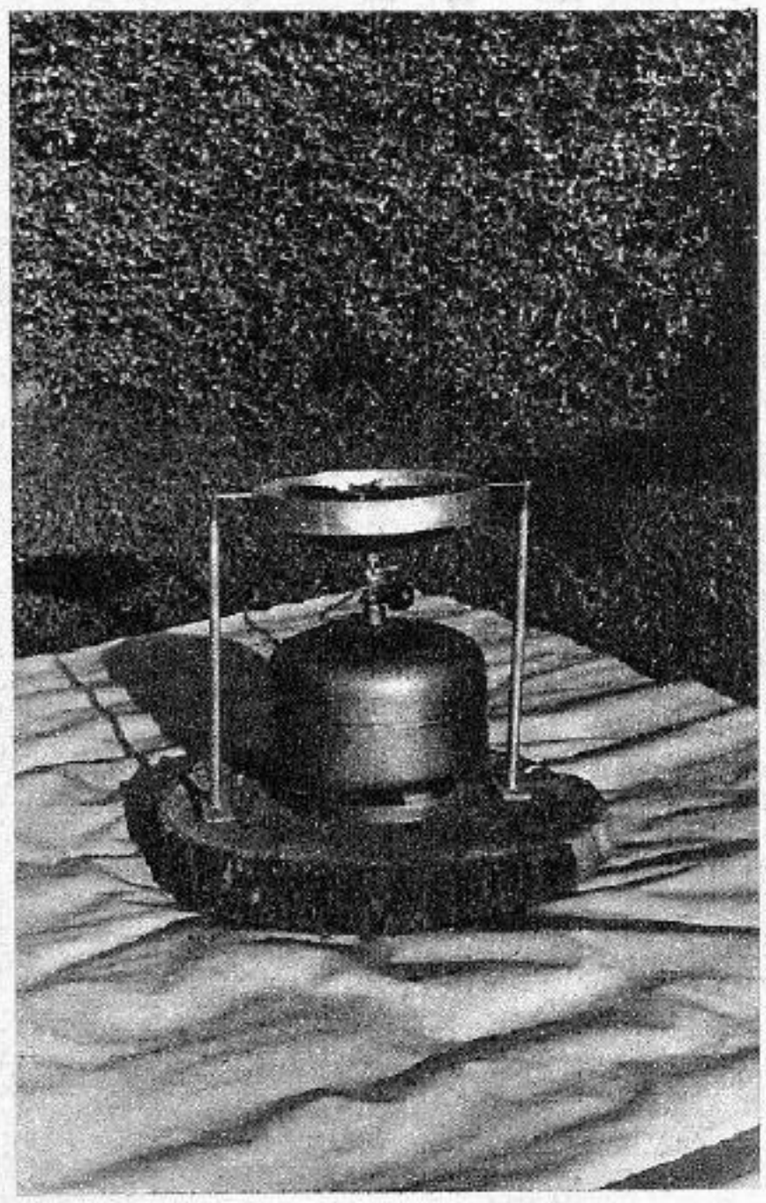
Casco BEA de lujo con cinta escocesa aplicada. Con visera, barbijo y aislación térmica: $ 75. En Todo-Car, Avda. San Martín 1515, Vicente López.

Vajilla-marmita de 15 piezas (en el centro el conjunto armado) para cuatro personas. De aluminio repujado. En H. P. Camou, España 1095, San Isidro, a $ 32.





Llanta de aleación liviana para Peugeot 404 y 504. Tratadas con "shot peening" y aptas para usar cubierta sin cámara. Para 404 son de 15" x 6" y valen $ 185; para 504, de 15" x 6½" y cuestan $ 195. En Todo-Car, Avda. San Martín 1515, Vicente López.



Calentador con soporte nivelador cardánico para barcos u otras cosas movedizas. Con garrafa de 2 kg vale $ 49. En H. P. Camou, España 1095, San Isidro.

Bungalow estructural para 5 personas. Tiene sobretecho y ventilación. Se compone de dormitorio, lugar de estar y alero. En su base mide 5 x 3 metros. $ 1.180. En H P. Camou, España 1095, San Isidro.

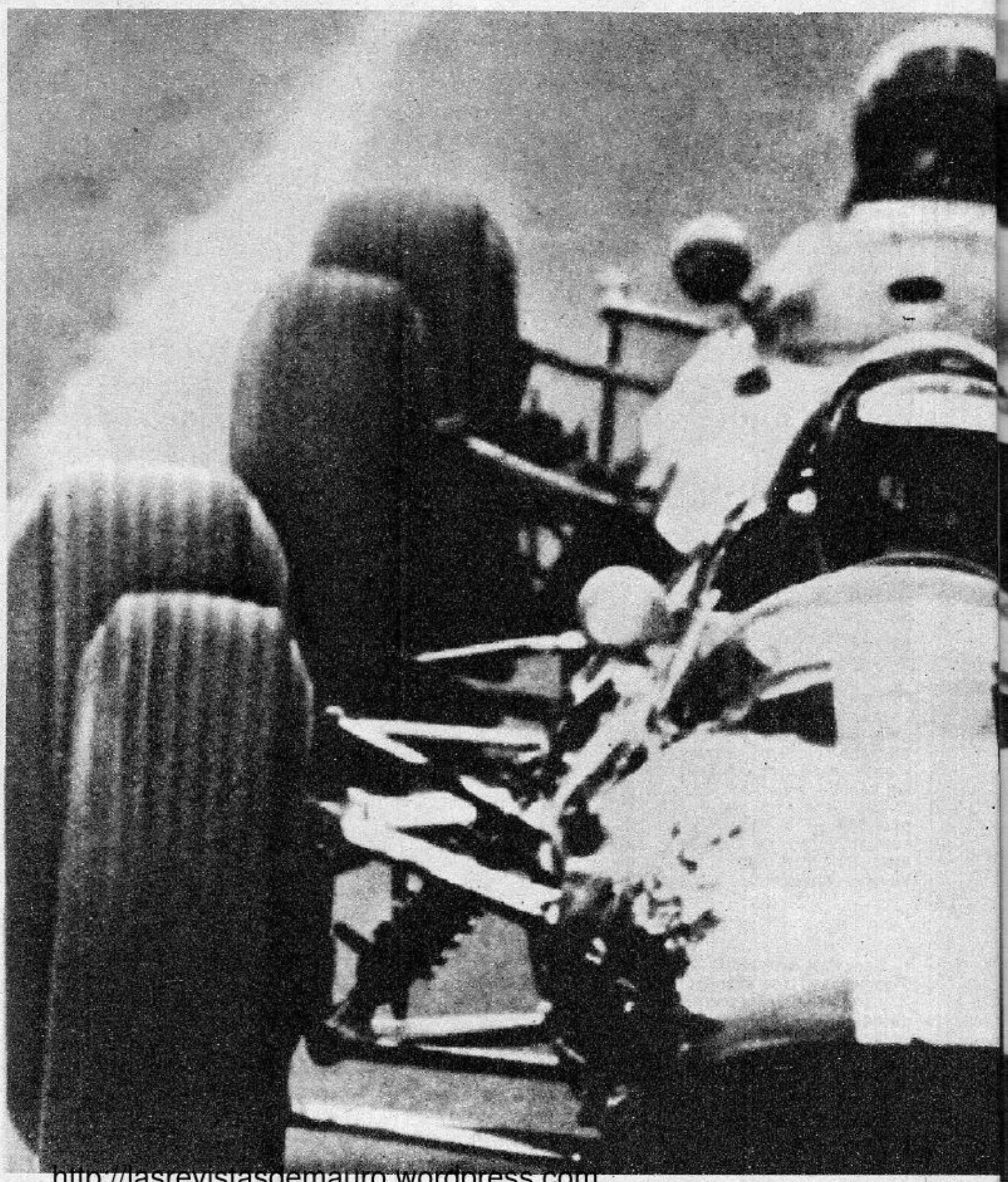
ANECDOTARIO

La suma record de 25 triunfos en pruebas puntables para el Campeonato Mundial de Conductores lograda por Jim Clark interrumpida por su sorpresiva muerte en Hockenheim cuando ya parecía ser invulnerable, le confirió al inolvidable escocés un halo de imbatibilidad que osó empañar la hasta entonces inigualada imagen de nuestro Juan Manuel Fangio.

Sin embargo, como este último dijera repetidas veces, el factor suerte es muy importante en la carrera de un conductor exitoso y en más de una oportunidad se ganan o se pierden eventos sólo si la suerte está o no a favor. Para ejemplificar un caso concreto en que Clark haya encontrado una carrera gracias a estar de racha y aprovechando las mufas de otros, viene a cuento el Gran Premio de Bélgica de 1964.

Fue una de las pocas veces en que Clark, ya consagrado, partía insólitamente en tercera fila, debido a que su motor bueno había explotado y habían tenido que reemplazarlo por otro Climax muy carreteado y poco eficaz. En pago de esa inusual lentitud, el motor —por entonces 1.500 cm³— por lo menos parecía aguantador, gracias a lo cual al final se podía "pescar" algún puntito para el campeonato. Largada la carrera, Lan Gurney se constituyó en claro dominador, a bordo de un Brabham oficial, perseguido por Hill, Surtees, Brabham y McLaren, que corría todavía para Cooper; detrás, haciendo milagros por no perder contacto con la punta Clark tiraba en tándem con su compañero Peter Arundell. A fuerza de remar y remar lograron pasar a varios y luego, dejando atrás a Arundell, Clark se estableció a la expectativa en el tercer puesto, detrás de Gurney y Surtees hasta que la Ferrari de éste lo obligó a abandonar. A mitad de carrera volvió a ser superado por Hill y McLaren, pero ya sobre el final superó al Cooper y se volvió a acomodar tercero. La lucha por la punta

Jimmy Clark, Bélgica 1964. Un triunfo inesperado en un día inspirado.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

A veces las crónicas de carreras quedan incompletas o por su carácter netamente informativo omiten actuaciones o hechos destacables por la tiranía del espacio o por el apuro del tiempo. Otras veces se recuerda en una charla o leyendo un buen libro algo que es imposible contar en una nota, pero que evidentemente resulta agradable volver a vivirlo, porque en pequeñas historias se pintan facetas inéditas de hombres o máquinas, episodios breves, unas veces intrascendentes y otras muy importantes, que son los que en definitiva dan color y carácter a esta actividad que a todos nos apasiona. Para esas pequeñas historias hemos creado esta sección



entre Gurney y Hill era intensa, a pesar que el americano nunca había podido ser pasado por el inglés y le llevaba un par de cuadras de ventaja, pero el consumo de nafta había sido excesivo para todos y la llegada iba a ser un rompecabezas. Cuando la bandera a cuadros esperaba a Gurney y éste no llegaba, el banderillero intuyó que debía haberle sucedido algo y solicitó el nombre del segundo para bajarle la bandera.

Pero Hill tampoco aparecía y como el hombre tenía sus cómputos propios, entendió que la bandera había que bajársela a McLaren, de modo que cuando Clark pasó, ganando la carrera, no se le movió un pelo y sí recibió con todos los honores al neocelandés que venía 100 metros atrás y que en realidad era el segundo. Gurney había quedado tirado en mitad de la larga recta de Masta, sin una gota de nafta, y Hill, también en la última vuelta, y a sabiendas que ganaba la carrera, al verlo parado a Gurney se quedó en la horquilla de La Source también con los tanques agotados. Luego de aclarado quién era el ganador (Clark, por supuesto), lo gracioso fue que éste tampoco aparecía a recibir los premios, debido a que había pasado la línea de llegada con el impulso que traía el Lotus, motor apagado, y se había quedado quinientos metros más adelante, él también sin una gota de nafta...

* * *

Así como los triunfos a veces se dan de pura casualidad, también a veces una actuación magistral no es premiada con la victoria y el paso del tiempo borra actuaciones increíbles de la memoria de los aficionados. Si Fangio hubiera realizado la recordada hazaña de Nürburgring de 1957 pero no hubiera ganado aquella carrera, el que hoy es el triunfo más famoso de su brillante historial, no sería más que otro fracaso inadvertido para muchos. El hecho de rematar la mejor actuación de su vida con un triunfo es lo que hizo a éste perdurable en el recuerdo de todos.

Una actuación semejante de Clark merece el calificativo de **"la mejor carrera de su vida"**, y sin embargo no ganó.

Fue en 1968, en el Gran Premio de Italia, en Monza, cuando los Lotus todavía eran verdes y amarillos, en el primer año de vida de los type 49. Como es costumbre en Monza, el pelotón era abigarrado y sólo se desgranaba con los abandonos. Un pelotón de punta y otro muy, muy próximo, de persecución daban a la prueba un calor y una emoción poco comunes.

En el primero, Clark invariablemente al frente, pero permanentemente hostigado por Gurney, Hill, Hulme, Brabham y Stewart; en el segundo, Surtee, Amon, McLaren y Rindt alternándose constantemente en la punta del trencito pugnando por volver a unirse a los de adelante. A medida que la carrera seguía su curso, algunos abandonos aclararon un poco el panorama, pero Jimmy seguía adelante perfectamente apoyado por Graham Hill en el otro auto del equipo. De pronto, poco antes de llegar a la mitad de la carrera, se vio entrar al puntero a boxes haciendo señas desesperadas mientras el resto pasaba como una exhalación por la recta principal.

En pocos segundos se habló nerviosamente, se revisó la máquina y se le cambió una bujía, mandando nuevamente a Clark a la pista con el problema solucionado, pero a pesar de la exhibición de eficiencia desplegada por el Team Lotus, los punteros, ahora con Hill al frente, llegaron a sacarle poco menos que una vuelta, faltando 38 para el fin del GP.

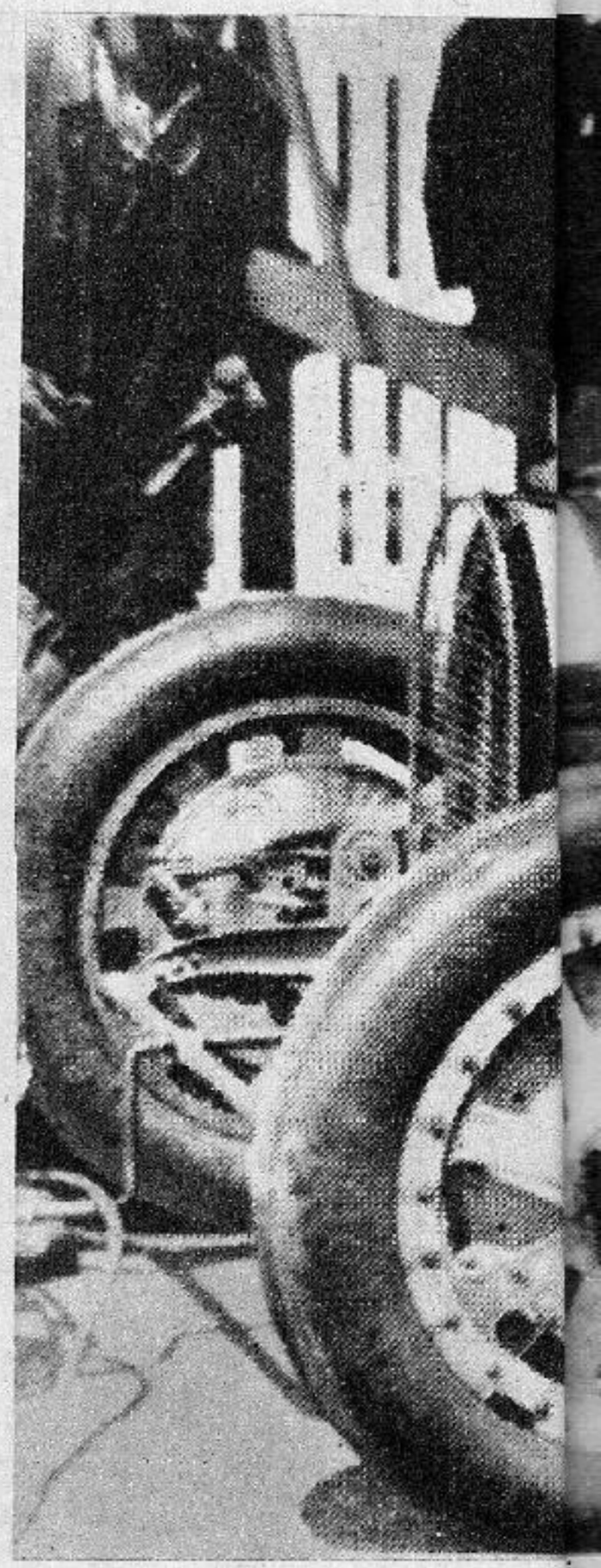
La trepada de Clark fue entonces electrizante. A pesar de no poder tirar chupado con nadie, comenzó a bajar records de vuelta en forma continuada, descontando de a dos segundos

→



Stirling Moss y las únicas cosas que —según sus amigos— le importaron en la vida: autos y mujeres, o mujeres y autos (según la hora).

Robert Benoist en una Bugatti type 35C, en el Gran Premio de España de 1928, corrido en San Sebastián.



por vuelta al grupo de vanguardia, y para la vuelta 54 ya estaba a escasos quinientos metros de ellos, al par que las chances de Lotus se reducían por el abandono de Graham Hill, con el motor fundido a causa de la feroz batalla entablada con el equipo Brabham, que ahora quedaba solo en punta con Hulme adelante, luego Brabham y pocos metros detrás, en forma brillante, John Surtees con el Honda.

Ocho vueltas antes del final, el magistral trabajo de Clark llegaba a su punto culminante cuando el escocés doblegaba a los dos Brabham y comenzaba a cortarse en la punta, nuevamente, y después de haber perdido casi una vuelta —¡en Monza!...

Sin embargo estaba escrito que la carrera no era para él. Faltando apenas una vuelta, y con la victoria asegurada, el Lotus se quedó sin nafta en las curvas de Lemo, y apenas con el impulso llegó muy lentamente hasta la recta opuesta a los boxes, donde por fin se detuvo ante la gritería del público y la desesperación de la gente de Lotus. La mejor carrera de Clark no pudo ser suya por el mismo motivo que otras veces lo favoreció. La carrera terminó en un duelo inolvidable que Surtees le ganó a Brabham en la última curva. Pero ésa es otra historia...

* * *

De las personalidades surgidas de la categoría máxima, Stirling Moss es una de las más seguidas por público y periodismo en su época, y eje de reuniones extradeportivas durante el período de su vigencia como "campeón sin corona". Alegre, bromista, de vida pública bastante airada, y privada mucho más airada aún, sus compañeros le tomaban el pelo por no interesarle más que "autos y mujeres", o viceversa. A propósito de enrostrarle esa imagen, les encantaba hacerle ver los errores que cometía debido a su pretendidamente escasa urbanidad (vulgo "esquina"). Para el anecdotario de "faltas de clase" de Moss queda un ejemplo, creemos, inédito. Luego de ganar de punta a punta el Gran Premio de Portugal, el 23 de agosto de 1959, en el tortuoso circuito de Monsanto, a las puertas de la ciudad de Lisboa, Moss llegó molido a la entrega de los premios. La carrera de Portugal —por entonces puntable— se distinguía por demoledora para hombres y máquinas, por la rugosidad de su piso combinado con adoquines. Si a eso sumamos el calor que hacía ese día, es explicable que el ganador se bebiera de punta a punta una botella de gaseosa que le obsequió la empresa productora de la misma que tenía mucho dinero invertido en la publicidad de la carrera y en todas las transmisiones. Los micrófonos por ende estaban a la espera del agradecimiento de Moss a dicha firma al finalizar sus largos tragos, gratitud que no se hizo esperar, aunque de ésta insólita —y poco oportuna— manera:

—¡...Aaaaaaaahhhhhh! Me tomaría otra. Qué fresca estaba, y qué rica. ¿Qué marca me dijo que era esta "Coca-Cola"?...

* * *

Durante la Segunda Guerra Mundial fueron muchos los corredores, periodistas de automovilismo, mecánicos, técnicos, directores de equipo y hasta dirigentes, que militaron en las filas de la resistencia cuando la invasión alemana se constituyó en un hecho real. Entre los "partisanos" italianos que lucharon contra el invasor nazi, se contaban el Conde Trozzi, piloto de Alfa Romeo en esa época, y Giovanni Canestrini, uno de los periodistas especializados más famosos de Italia.

En el final de la guerra, los alemanes estaban desesperados por conseguir rulemanes para sus vehículos y no se detenían en desarmar viejos motores y tanques para recuperar los elementos usados y ya radiados de servicio. Por otro lado, las fuerzas aliadas se trazaron un plan para destruir mediante bombardeos las posibles fábricas de rulemanes que se encontraran en los países ocupados. Así fue que los servicios de inteligencia aliados se dirigieron al Conde Trozzi para que éste les remitiera material informativo sobre la fábrica Ferrari, en Módena, donde se creía que se producían rulemanes para las fuerzas alemanas y que debía ser bombardeada para suspender los abastecimientos.

Trozzi y Canestrini se alarmaron y pensaron inmediatamente en que un bombardeo aliado en Ferrari acabaría para siempre con los autos de carrera, los proyectos y las maquinarias que aún estaban almacenadas en Maranello. Los dos se dirigieron a Ferrari una noche y penetraron en la fábrica investigando metro a metro entre los guardias alemanes, hasta que finalmente pudieron comunicar a Londres que en Ferrari no había ni se fabricaban rulemanes. Sin embargo, los "partisanos automovilistas" no pudieron salvar del bombardeo la factoría Alfa Romeo que fue destrozada en octubre de 1944.

* * *

Otra de guerra y de campeones automovilísticos: Robert Benoist, ganador en dos oportunidades del Grand Prix de Francia, se desempeñaba durante la guerra como oficial de los "maquis" en París. Un buen día los alemanes dieron con su paradero y lo fueron a buscar. El operativo se cumplió con un Citroën 15, y ya en viaje a la Comandancia alemana Benoist viajaba en el asiento de atrás en el medio de sus dos custodias y adelante lo hacían el chofer y otro guardia alemán.

Al llegar a una intersección

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

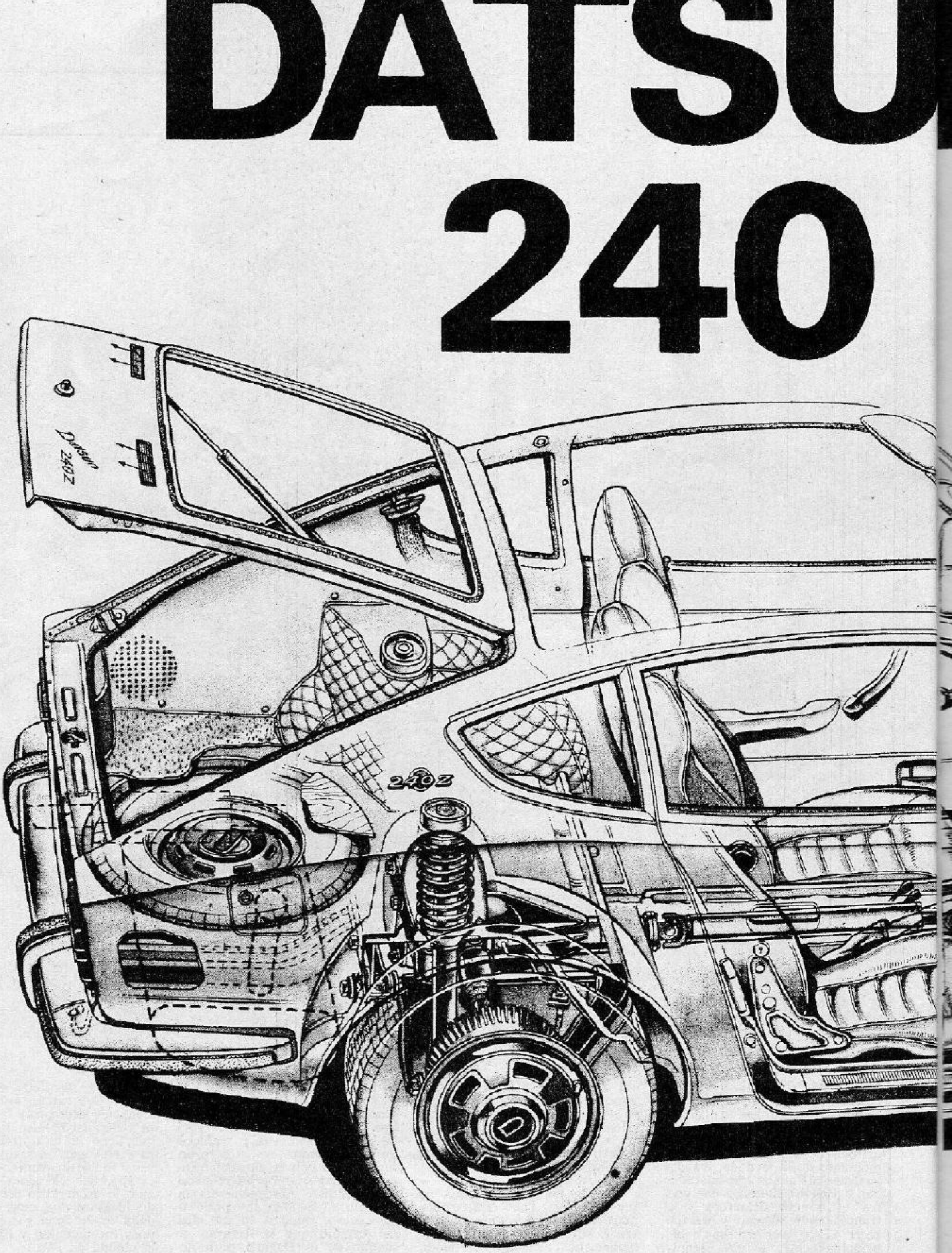


en un suburbio parisiense, Benoist se vio venir un encontronazo con otro auto que se disponía a cruzar la avenida por donde circulaba a gran velocidad el Citroën de los alemanes. En el momento de la frenada, los dos guardias alemanes que custodiaban a Benoist fueron a dar contra el asiento delantero y el francés pudo escapar y desaparecer. Esta acción se debió, principalmente, a que Benoist era uno de los pilotos con mayores reflejos y sensibilidad en su época; a tal punto que corriendo con una Bugatti G. Prix, se le voló el capot a 180 km/h y tuvo la presencia de ánimo de agacharse y dejar pasar el capot sobre su cabeza.

Pero la huida de Benoist no fue definitiva. Poco tiempo después lo volvieron a apresar, esta vez a bordo de su Bugatti particular. Los alemanes, entonces, lo incorporaron a una caravana de tanques y camiones para conducirlo al Cuartel General, ya que se trataba de un "pez gordo". Los ingenieros y técnicos de la caravana se mostraron impactados con la Bugatti e inmediatamente trabaron relación con Benoist. Aprovechando la coyuntura, Benoist les pidió a sus nuevos amigos en un alto del camino que le llenaran el tanque de la Bugatti para no llevarla a remolque de un camión. Contentos, los técnicos alemanes aceptaron la propuesta y Benoist ni bien tuvo el tanque lleno de nafta, puso primera y en lugar de seguir la caravana tomó un camino lateral y escapó. Los alemanes entonces, ante lo escurridizo del perseguido hicieron una espectacular redada en la zona y tiempo después fue detenido y fusilado en la ciudad de Pau.

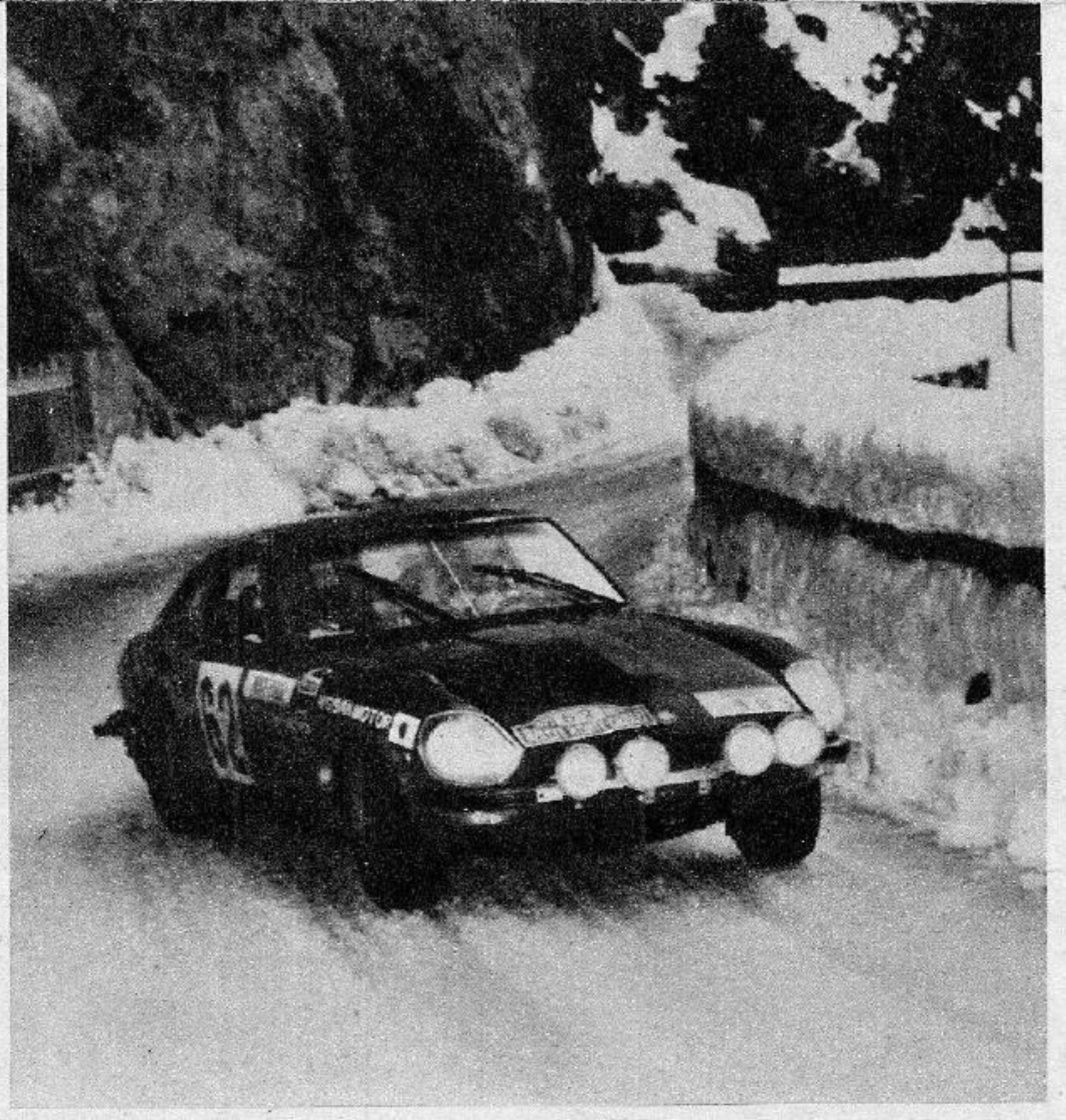
DATSU
240

UN NOTABLE JAPONES



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

N 7

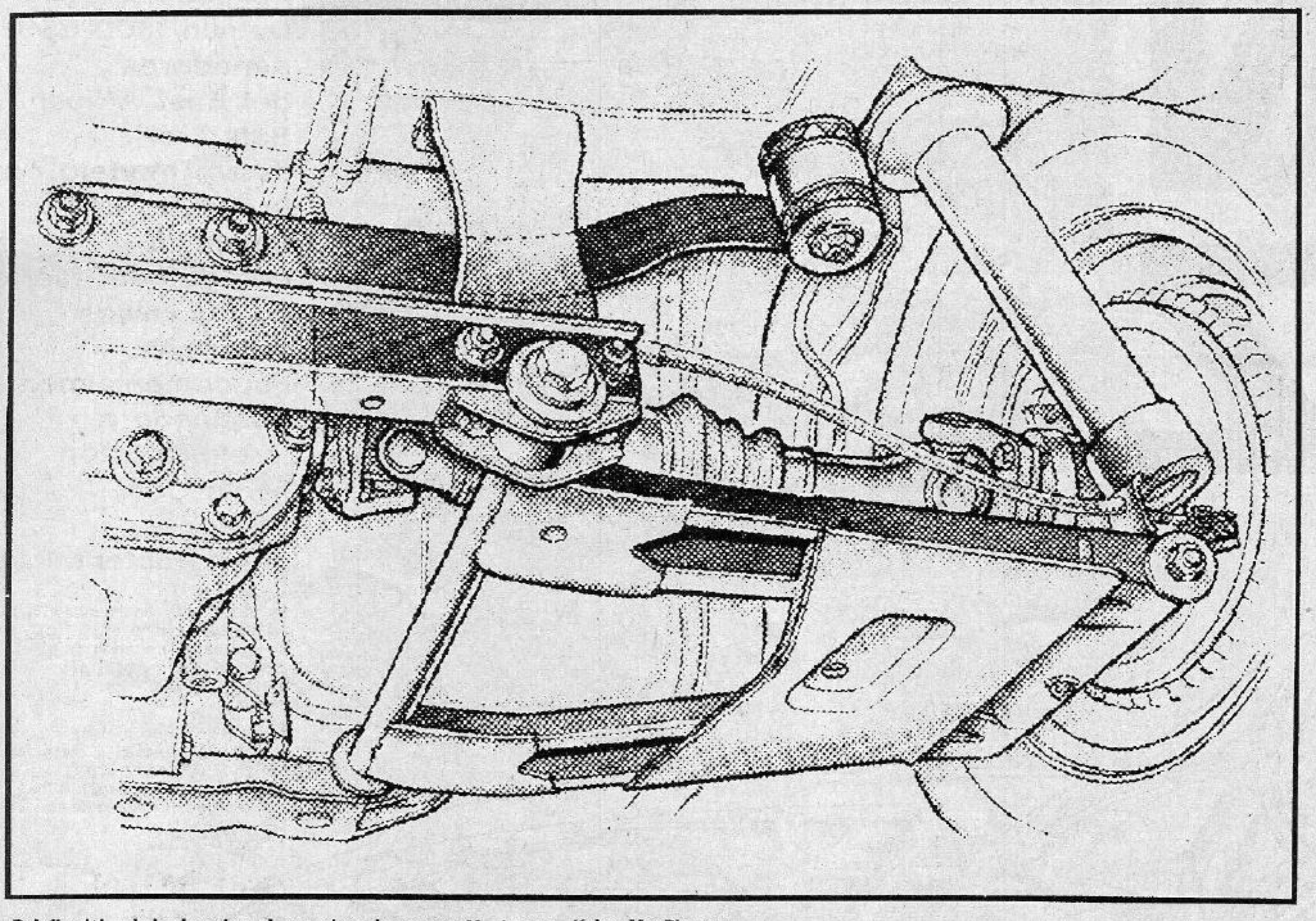


Precedido por los exitosos Datsun 1600 SSS, ganadores del East African Safari, el nuevo modelo de la marca, 240 Z, amenaza con golpear fuerte en los rallies europeos. Fundamentalmente destinado a la exportación hacia USA, he aquí sus características

En pleno Rally de Montecarlo, donde se clasificó 5º en manos del binomio Fall-Wood, el Datsun 240Z fabricado por Nissan.

Trasparencia que permite apreciar la disposición mecánica del 240Z. Observar con atención y detenimiento: cada día se aprende algo nuevo...

DATSUN 240 Z



Detalle del subchasis sobre el que ataca la suspensión trasera, típica MacPherson.

En términos estrictos de diseño mecánico el Datsun 240 Z representa lo cotidianamente usual en autos sport. La configuración general del GT japonés es muy similar a la del Jaguar "E" Type, que lo precediera hace ya más de nueve años.

Tradicional motor seis en línea ubicado adelante, tracción trasera, suspensión independiente y frenos de disco delanteros servoasistidos. Todo lo cual no impide que haya provocado un verdadero suceso en USA y que aparezca cada vez más cerca del primer puesto en gran cantidad de rallies europeos.

El 240Z es una versión cupé cuya estructura responde casi totalmente a la desarrollada para el Fairlady 2000 Sport —también japo—, muy similar en su versión dos asientos abierta al MGB.

La suspensión trasera es independiente, montada sobre un subchasis, y la delantera se basa en la solución Mac Pherson.

El motor es de 2400 cm3 con árbol de levas a la cabeza comandado a cadena. Potencia máxima que llega a los 151 HP. Dos carburadores SU-Hitachi —fabricados en Japón— se encargan de la alimentación; el múltiple de escape está implantado del mismo lado que la admisión.

La caja de velocidades es de cinco marchas hacia adelante, totalmente sincronizada, cuya diagramación de engranajes permite calcular 34,43 km/h cada 1000 rpm. También se ofrece una caja de 4 marchas en modelos más domésticos.

Los frenos son de discos Girling delanteros y tambores autoajustables traseros, con dos circuitos independientes y servofreno.

DISEÑO

Totalmente realizada en acero, la carrocería resume en su solución varias características típicas en el Jaguar "E", el Toyota 2000 y diversas Ferraris, ofreciendo entonces un aspecto agradable sin ser revolucionario en ningún sentido. La visibilidad es correcta en todas direcciones, sin perderse tal cualidad a pesar de la caída fastback; la luneta trasera es amplia y pivota totalmente hacia arriba de manera de facilitar el acceso al baúl y rueda de auxilio.

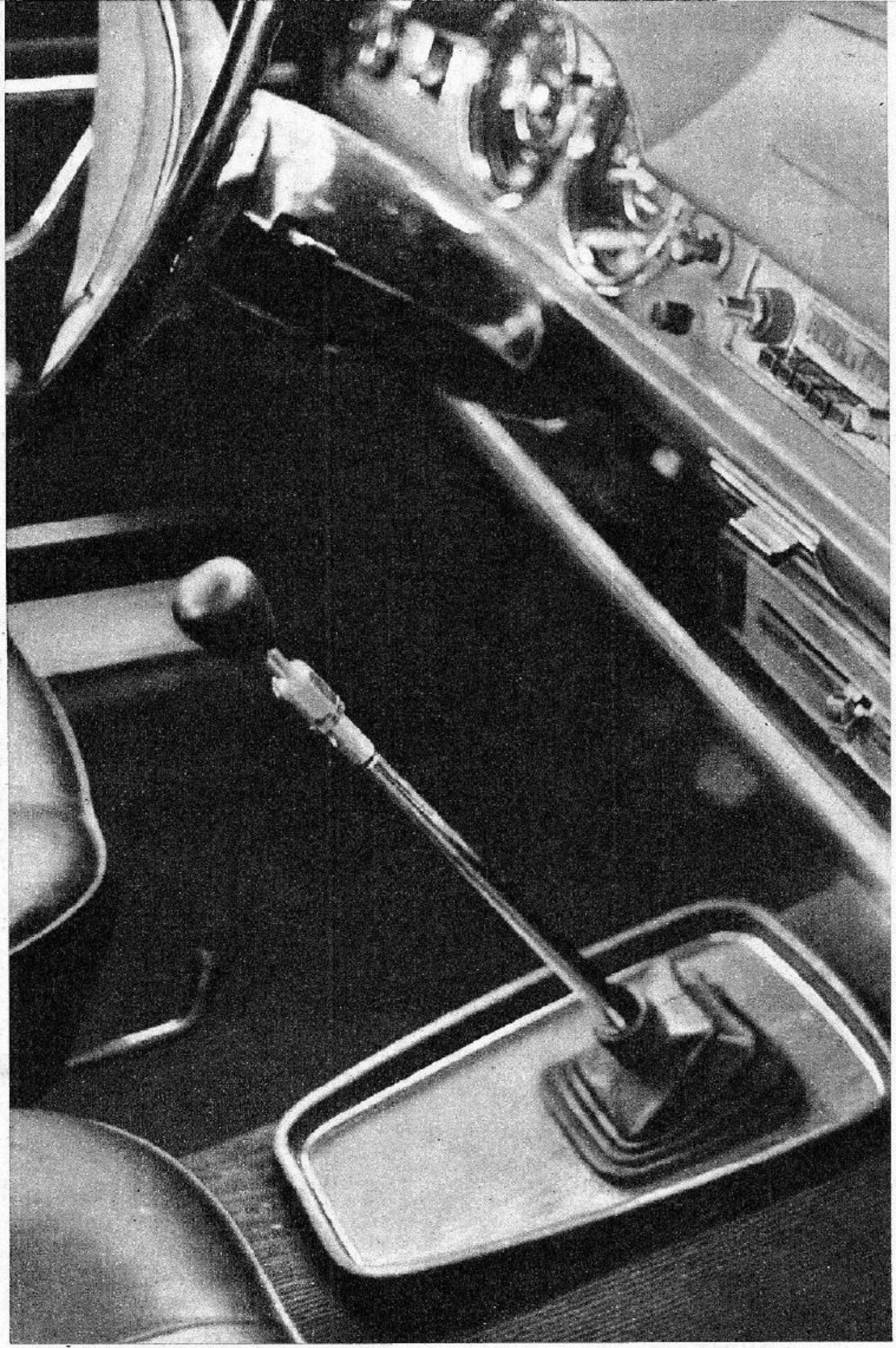
Hasta el momento, toda la actividad del Datsun 240Z se limita a la intervención en buena cantidad de rallies —casi todos ellos en Inglaterra—, con el antecedente de haberse presentado ya en anteriores ocasiones con un equipo formado por tres Datsun 1600 SSS Saloon. Precisamente fueron estos autos los que ganaron el premio para el mejor equipo en el East African Safari de 1969, de manera que el 240Z cuenta ya con los antecedentes suficientes como para resultar exitoso en la especialidad.

DATSUN 240 Z

FICHA TECNICA

MOTOR	
Cantidad de cilindros	6
Ubicación	en línea
Capacidad cúbica	2.393 cm³
Diámetro y carrera	83 x 73,3 mm
Potencia máxima	150 HP a 5.600 rpm
Arbol de levas	a la cabeza
Comando del árbol	a cadena
Carburadores	2 SU-Hitachi
Dirección	a corona y piñón
Caja de velocidades	5 marchas adelante y RM, sincronizadas
Velocidades máximas en cada cambio	1ª, 58; 2ª, 97; 3ª, 135; 4ª, 180; 5ª, . .02 km/h.

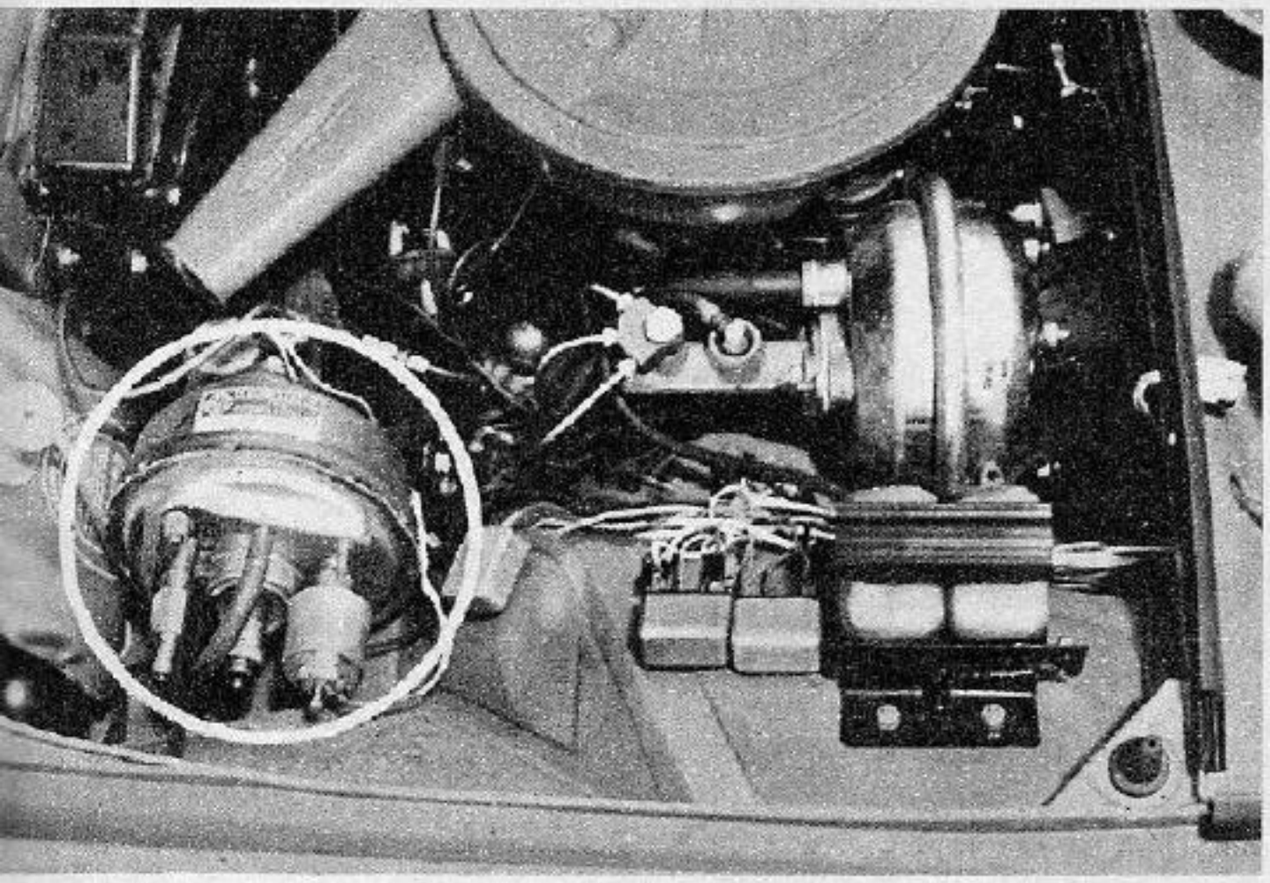
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

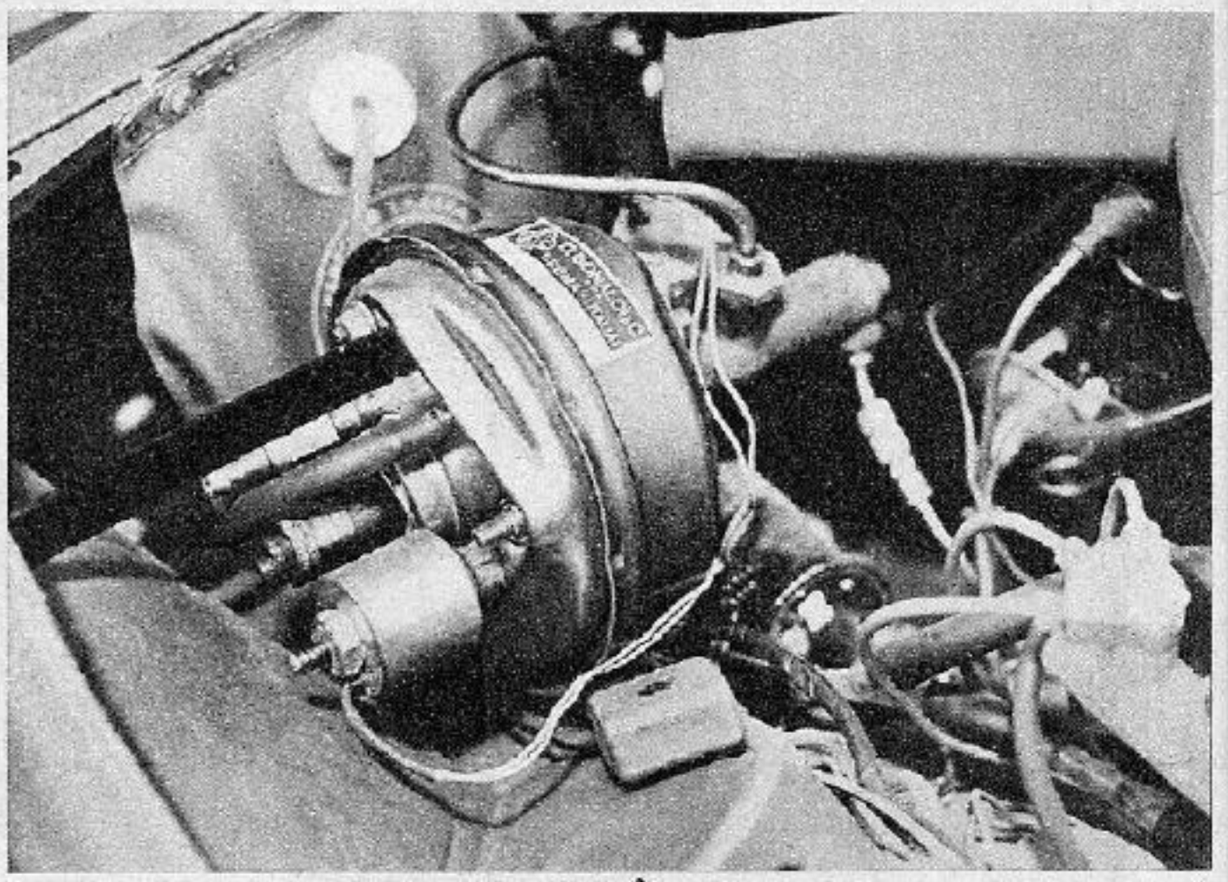


Un dispositivo de servo transforma el embrague de su automóvil en automático, eliminando el uso del pedal respectivo. Sencillo, no necesita mantenimiento, es recuperable y se elimina a voluntad aun en plena marcha. Ideal para cómodos o para aquellos que tienen impedimentos físicos

Es difícil en este cockpit de Fiat suponer una reforma tan substancial. La palanca de cambios posee una perilla que al ser tocada acciona el mecanismo de servoembrague.

TODO ES CUESTION DE PALANCA





El servo del embrague se fija a la carrocería por una simple planchuela abulonada. Se puede retirar al vender el coche.

TODO ES CUESTION DE PALANCA

Desde que éramos así de chiquititos, a muchos de nosotros alguna vez se nos pasó por la cabeza una idea y también un interrogante: si en un automóvil el embrague se usa únicamente para pasar los cambios de la caja de velocidades, ¿por qué no se inventaba un dispositivo que actuara sobre ese embrague al accionar la palanca de cambios?

Los avances más interesantes en ese campo de la simplificación de los mandos en los automóviles, fueron los conseguidos en los vehículos especialmente adaptados para personas con impedimentos físicos. En general estos sistemas son complicados y no siempre eficientes, por lo que su uso no trasciende al que le dan aquellas personas que por esos impedimentos físicos no tienen otra alternativa para poder manejar su vehículo.

El dispositivo que hoy presentamos, en cambio, tiene la particularidad de que además de servir en casos específicos es adoptado también por conductores que lo único que buscan, al instalarlo en su coche, es un plus de comodidad en el manejo.

Se trata de un *servoembrague automático* patentado por D. Bonaldi y C. SpA, de Crema, Italia, y cuyo representante en la Argentina es la firma Mundo Car's de la calle Tinogasta 3801, Capital.

COMO FUNCIONA

Básicamente es un dispositivo servoneumático que se aplica al automóvil sin necesidad de modificación alguna y que torna al embrague en completamente automático.

Para el cambio de las velocidades con sólo tocar la palanca de cambios, un interruptor eléctrico hace actuar al embrague desacoplándolo; éste vuelve a acoplarse con sólo soltar la palanca. Si se está marchando por arriba de los 25 km/hora el acople se produce instantáncamente. Si se va a menos de esa velocidad, el embrague se acopla tan rápidamente cuanto más rápidamente se acelere.

Pero esto no es todo: al ponerse en marcha el motor, la primera velocidad se puede meter y dejar el motor regulando hasta el momento de la salida. El vehículo recién se moverá al oprimir el acelerador. En el caso contrario, al frenar (por ejemplo, viniendo en tercera) y detener totalmente el vehículo, el cambio puede quedar colocado sin que se pare el motor, ya que el embrague se desacopla automáticamente al bajar bruscamente el régimen del motor.

Sin embargo, durante las desaceleraciones y frenadas bruscas el motor actúa siempre como freno, ya que ese desacople se manifiesta sólo cuando la velocidad baja de los 20 km/hora, aproximadamente, a los efectos de evitar el "tironeo" del motor.

Otra característica interesantísima del servoembrague "K" es que una llave eléctrica ubicada en el tablero permite la opción al conductor, en cualquier momento —aun en plena marcha—, eliminar el mecanismo y volver al uso del embrague mediante el comando a pedal convencional. Esto es útil en el caso de que se quiera usar el motor para frenar en una gran pendiente donde se tenga que circular a menos de 20 km/hora, o bien en la eventualidad —que los fabricantes definen como muy improbable— de que el sistema automático tuviera alguna falla.

CORSA manejó una unidad —Fiat 1600 Berlina— en la que estaba instalado el aparato en cuestión. La impresión ha sido inmejorable. Lógicamente, el conductor se siente un tanto raro al principio al disponer de un pedal menos (o un pie de más), pero el automatismo termina por ganarse la simpatía. El manotón a la perilla de la palanca de cambios es respondido por un levísimo "pluff" y el cambio entró. En los rebajes pasa otro tanto y salen siempre limpitos como si uno fuera un genio del volante, solamente que más rápidos.

COMO ES

El sistema consiste de varias piezas, siendo la principal el servo o "pulmón". Este se ubica en el vano motor (en el caso especial del Fiat 1600 va en el ángulo delantero izquierdo) tomado por un soporte de planchuela a la carrocería. El servo está conectado a un tanque de vacío con una derivación al múltiple de admisión, que es el que provoca la depresión necesaria para el funcionamiento del sistema, es decir el mismo mecanismo de un simple servofreno. El servo es a su vez accionado por un sistema eléctrico.

Como no se modifica ni embrague ni otro componente del automóvil, el "K" se puede aplicar a cualquier automóvil y retirarlo cuando se crea conveniente (por ejemplo, en caso de venderse el coche). No aumenta el consumo del motor, no disminuye su acción frenante y consume solamente en el momento de ser accionada la palanca de cambios sólo 80 miliampers, o sea lo que consume una pequeña lamparita de guantera.

En un año que se aplica en la Argentina, cerca de doscientos coches han sido "convertidos" a semiautomáticos desde Fiat 600 a Torino. Se fabrica en dos versiones: una que se vende (colocado) a $ 930 para coches de baja cilindrada, es decir hasta aproximadamente 1100 cm3, y otra para los coches más grandes que cuesta colocada $ 1.110 de los nuevos.

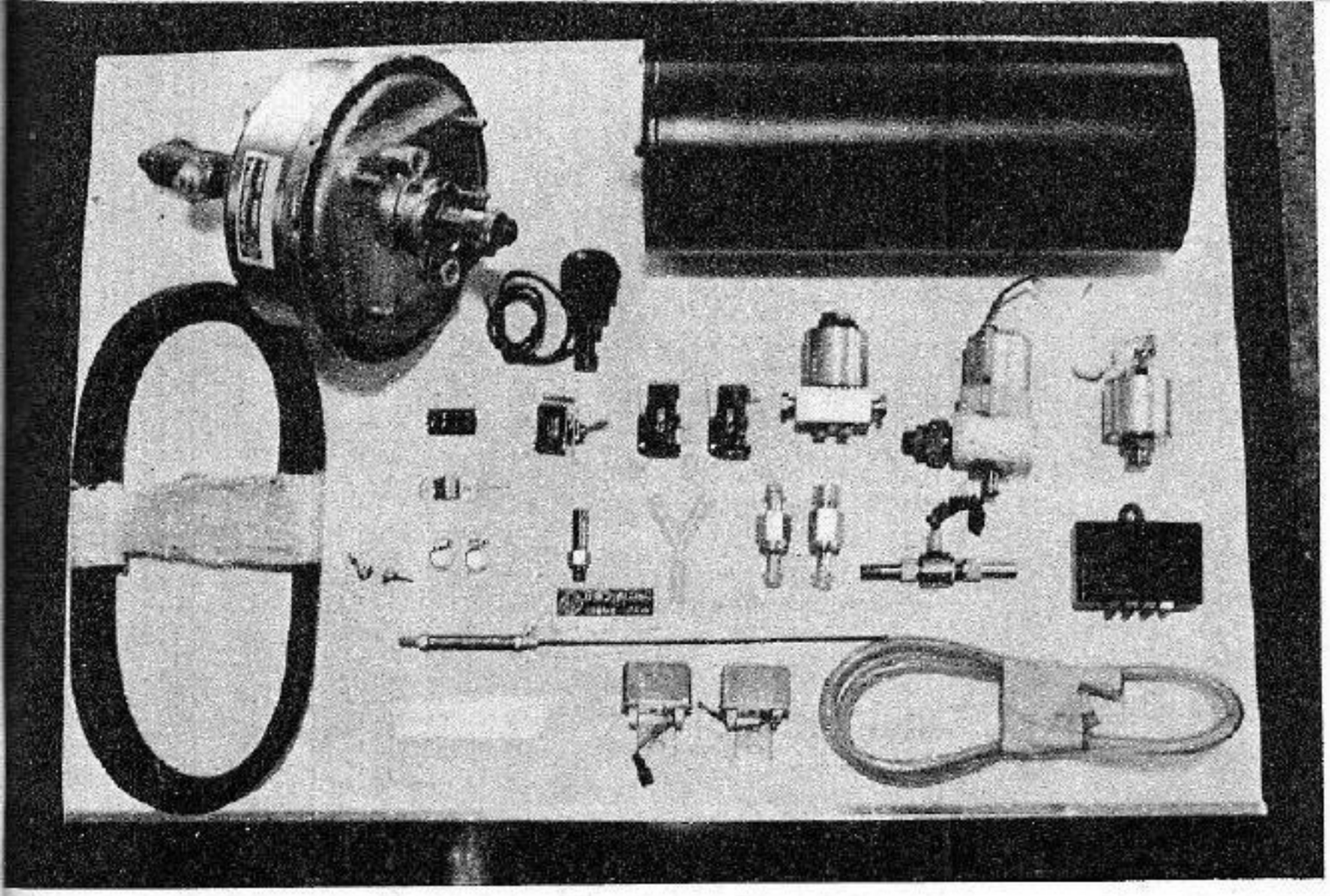
La ubicación relativa del "pulmón" o servo: en la berlina Fiat se coloca en el ángulo delantero izquierdo del vano motor, o sea el inscripto en el círculo. El restante servo es el que viene oficialmente con el coche para asistir al sistema de frenaje.

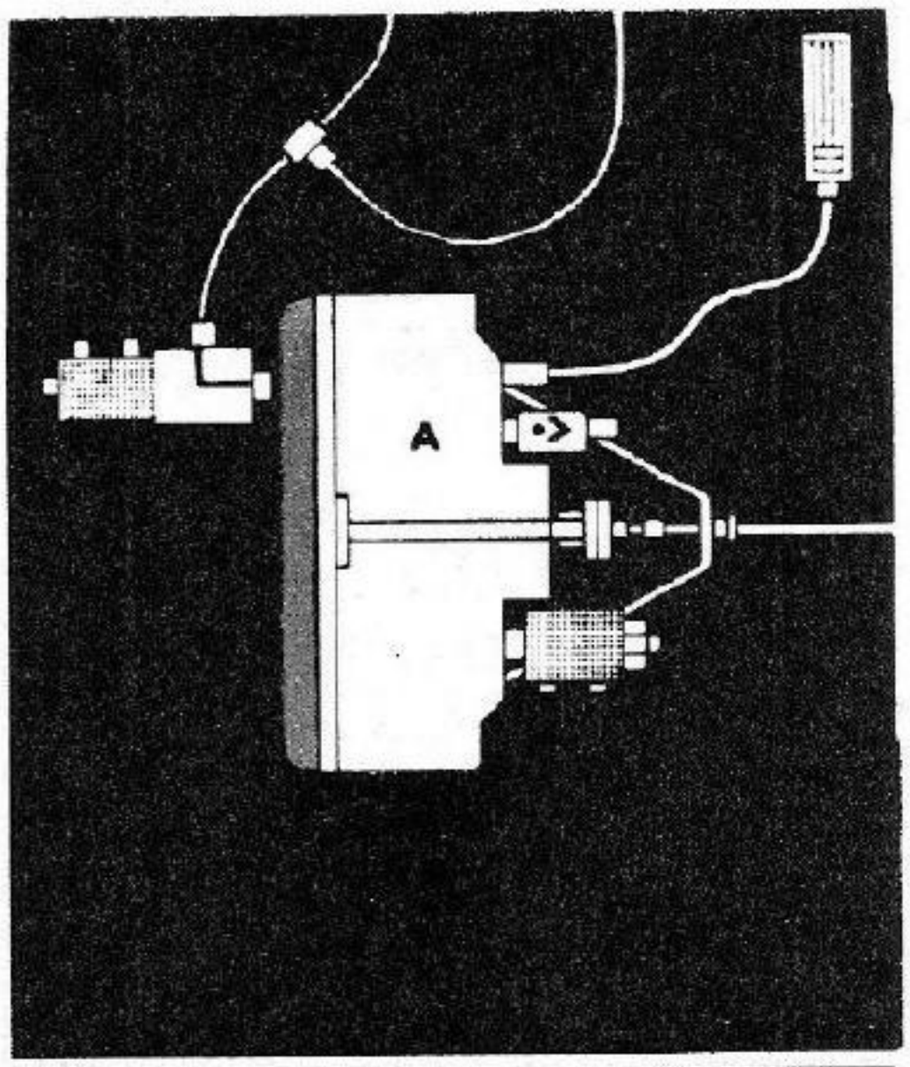
Arriba: Despiece del sistema. Las dos piezas más voluminosas son el tanque de vacío y el servo.

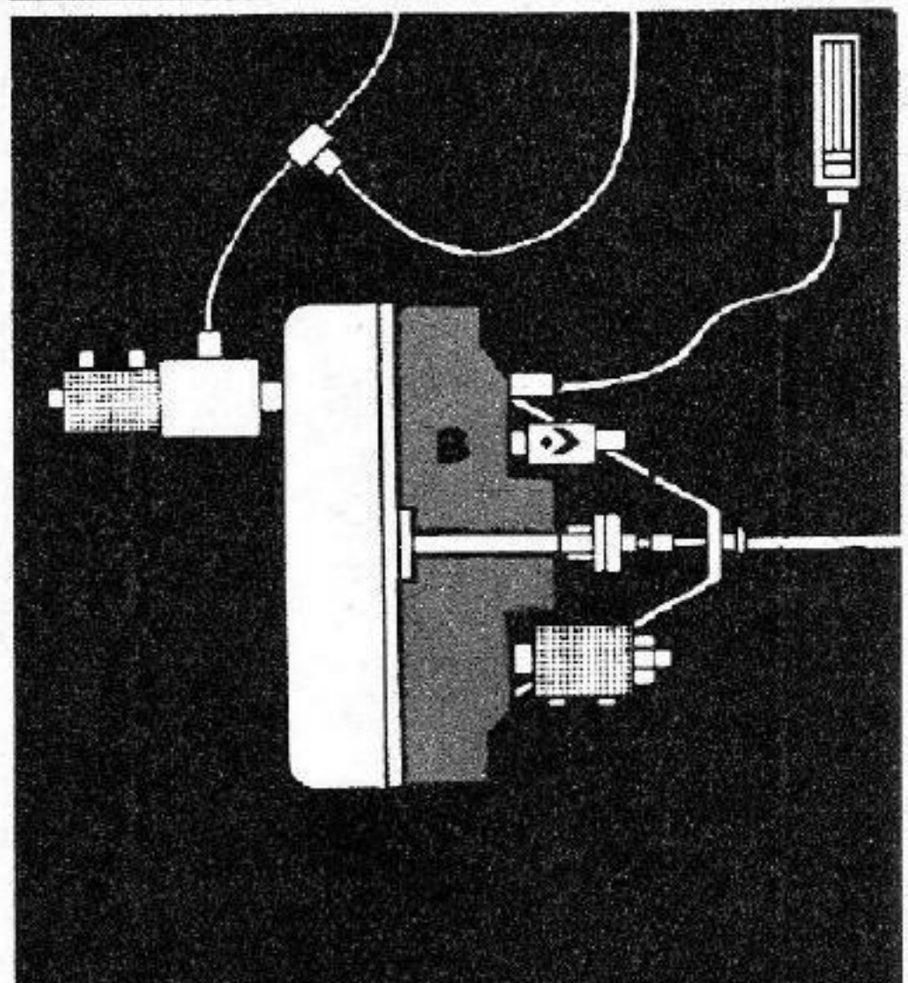
A la derecha (dibujo): Fases del servoembrague: la "A" es la fase del desacople; "B" muestra la fase de acople hasta el punto de "patinamiento" y en "C" vemos la fase de acople total.

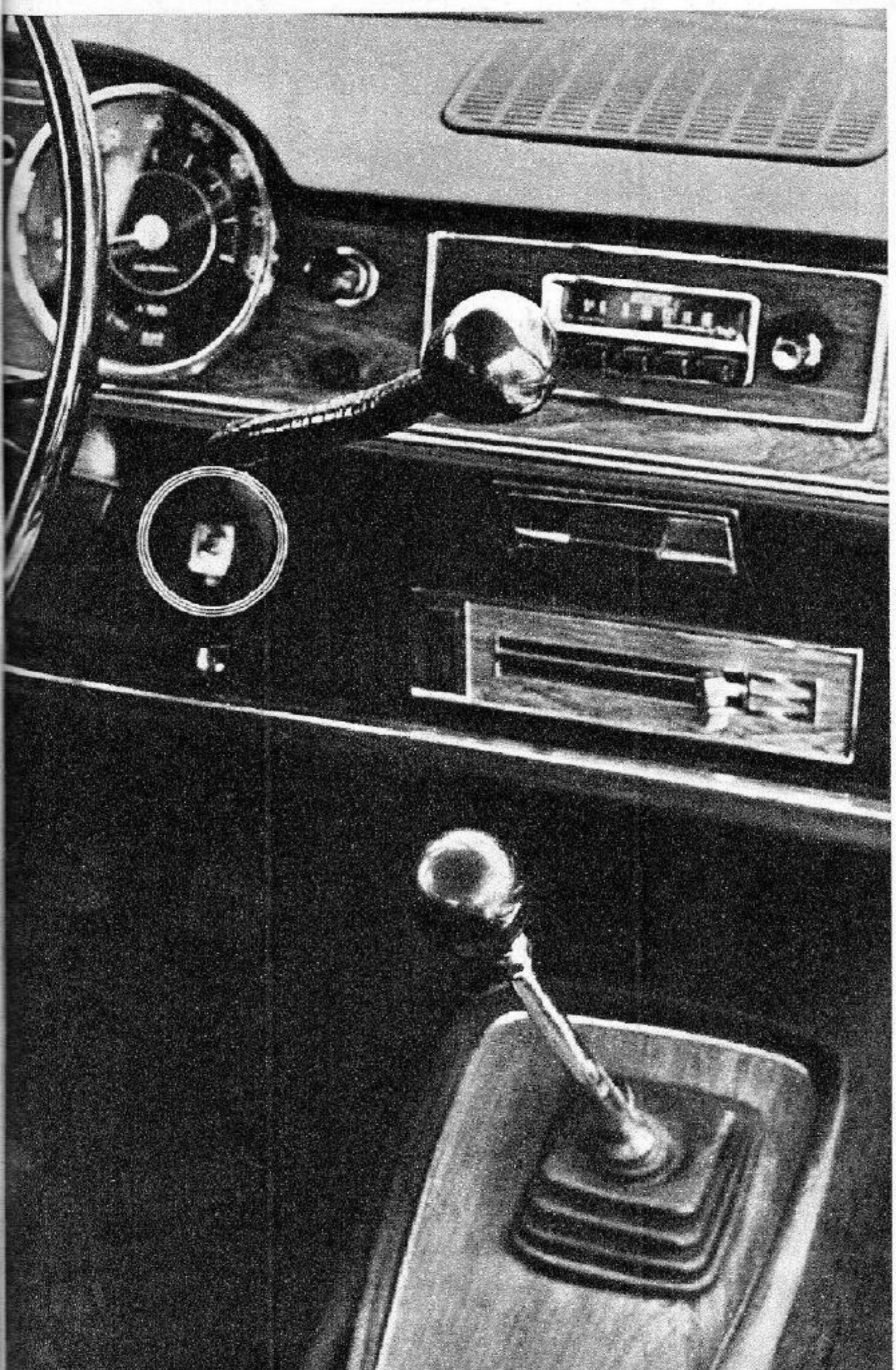
Para personas totalmente impedidas de ambas piernas, en este otro coche, además del servoembrague automático, se ha instalado una palanca (en similar posición que las de cambios en la barra de dirección) que comanda manualmente freno y acelerador. Moviéndola hacia el volante acelera y para abajo frena. Es un agregado totalmente mecánico. En círculo se ve el interruptor para anular el automatismo del embrague.

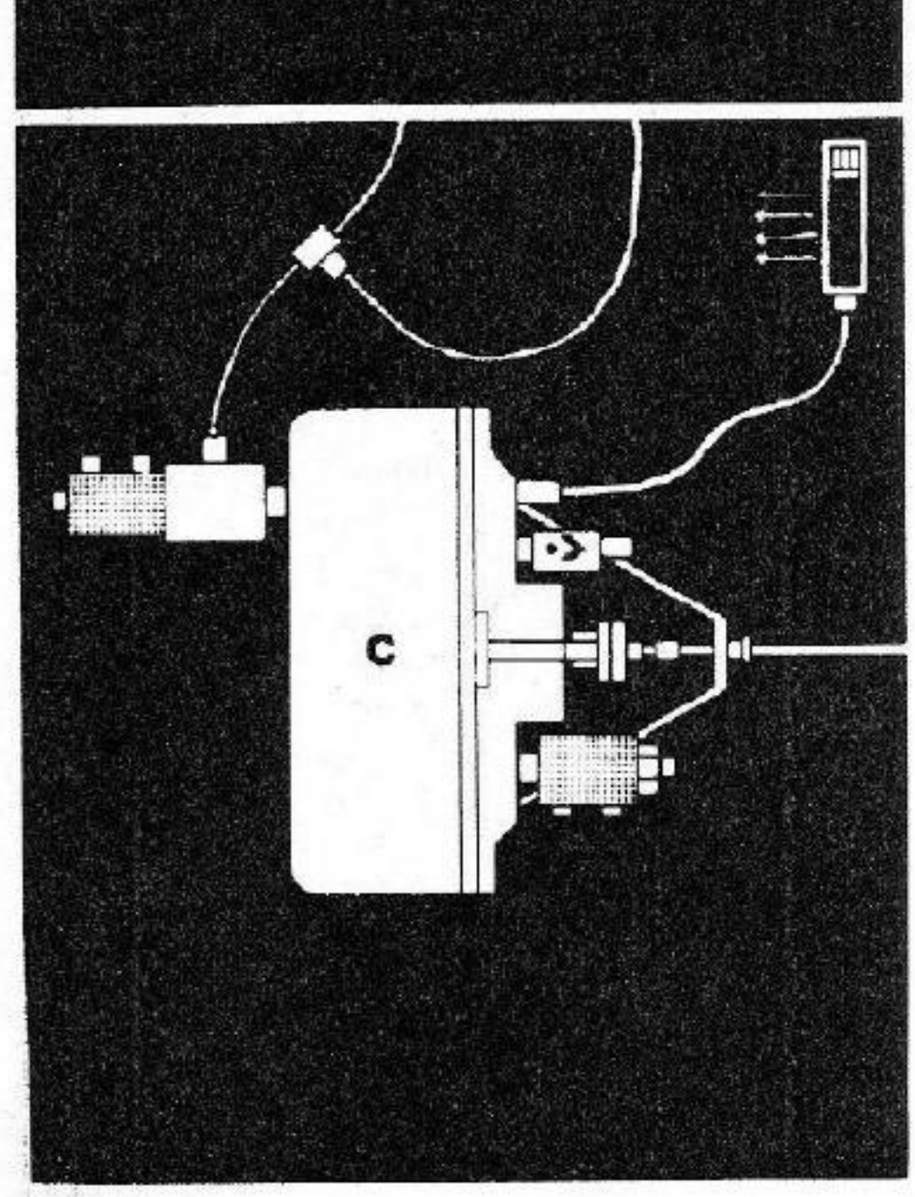
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com




A


B




C

MOTOCICLISMO

Una moto para viajar en tráfico, tierra o por donde le pida. Veloz. Económica. Con más virtudes que defectos



El freno delantero funciona a expansión de doble leva. El diámetro de la campana es de 180 mm. Como opinión nuestra, podemos decir que es muy efectivo y suave en el accionar.

Los soportes del farol delantero son al más puro estilo Trophy. La suspensión delantera es de tipo telesnópica hidráulica y lleva aceite del tipo SAE 20 en un total de 210 cm3. Los guardapolvos de goma son fuertes y de gran flexibilidad.

El caño de escape protegido desde su parte media por un sistema parecido al Bultaco, para evitar grandes temperaturas exteriores y las consabidas quemaduras. La cadena es por demás accesible y los pedalines traseros son levantables, cosa de la que hay que acordarse de hacer antes de patear la moto, ya que si no es probable un moretón en el tobillo.

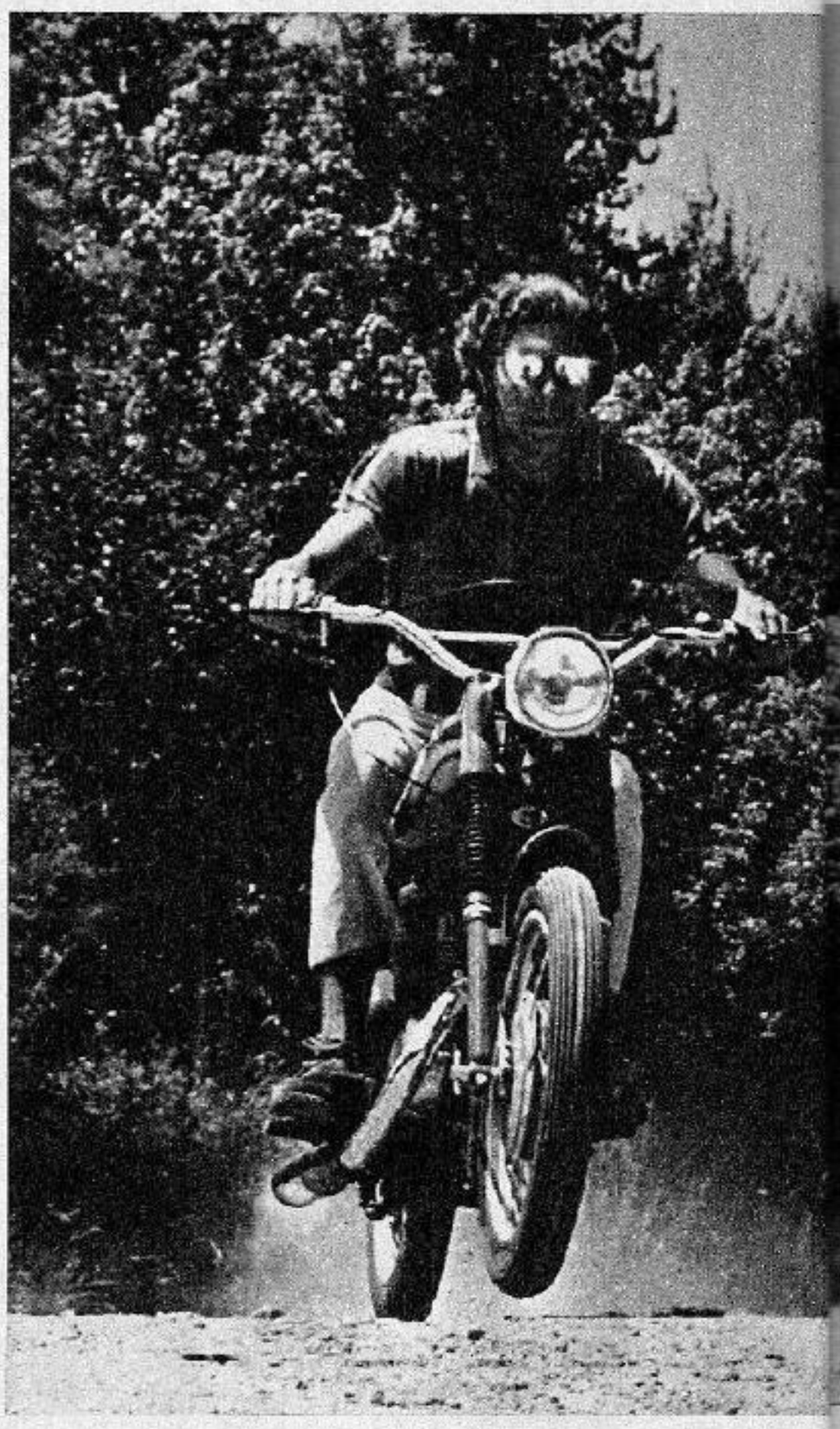
El 1º de mayo de 1969 la Zanella 175 cm3 Ponderosa cumplió 10.000 km. de prueba. Para ello se eligió un circuito de 1.000 km. que incluía todo tipo de caminos, desde asfalto hasta tierra, pasando por ripio, piedra, barro, etc. Se hizo en 10 días, a razón de 1.000 km. por día. Se cumplió sin ningún inconveniente.

Con un aspecto no muy agresivo y de moto débil, la vista de la Ponderosa engaña a todo aquel que se limite a solamente mirarla. Todos los esquemas o preconceptos se destruyen en los primeros cien metros que recorrimos con ella. El pique excelente, acompañado de una gran aceleración, hace de la Ponde-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ZANELLA 175 cm³

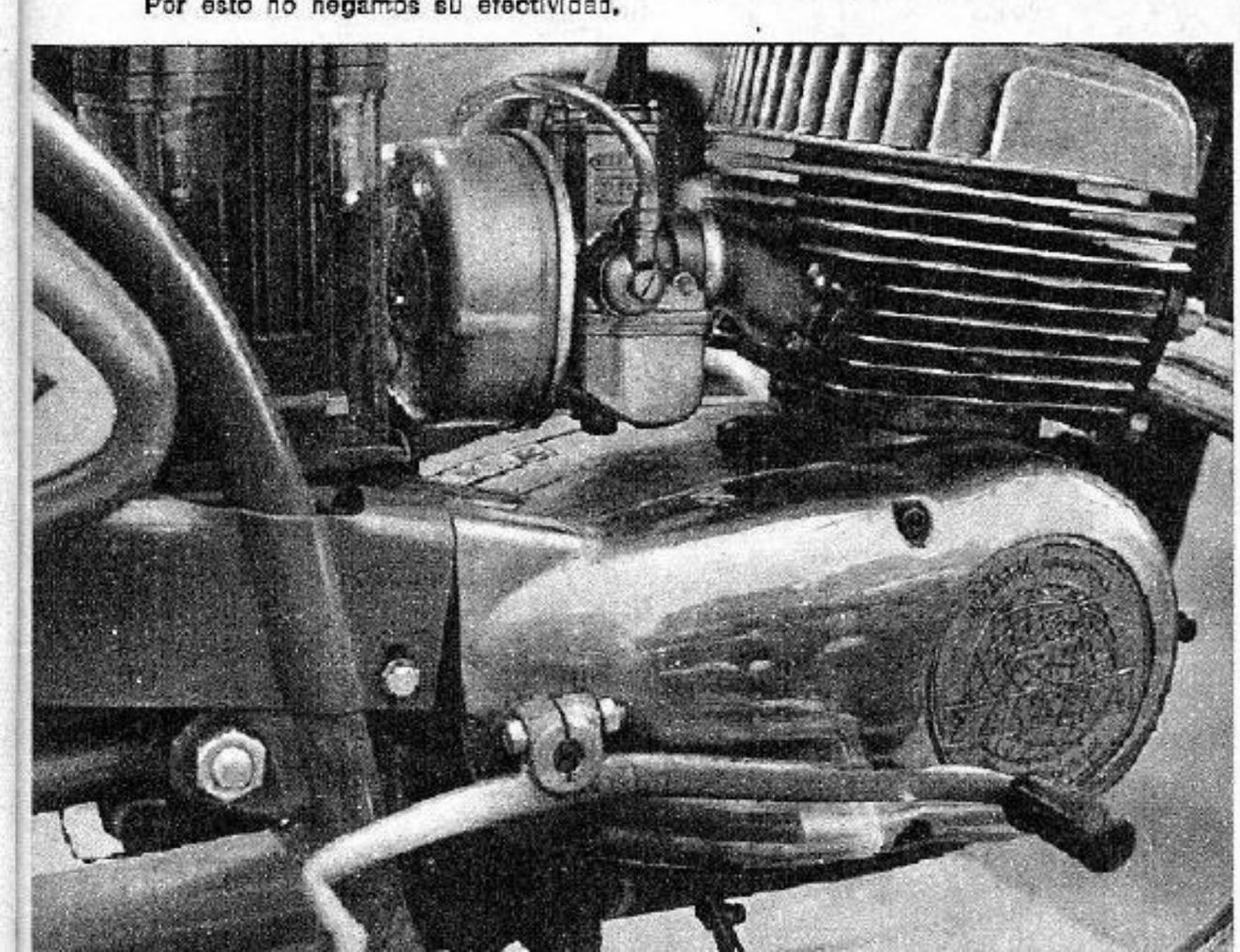
LA



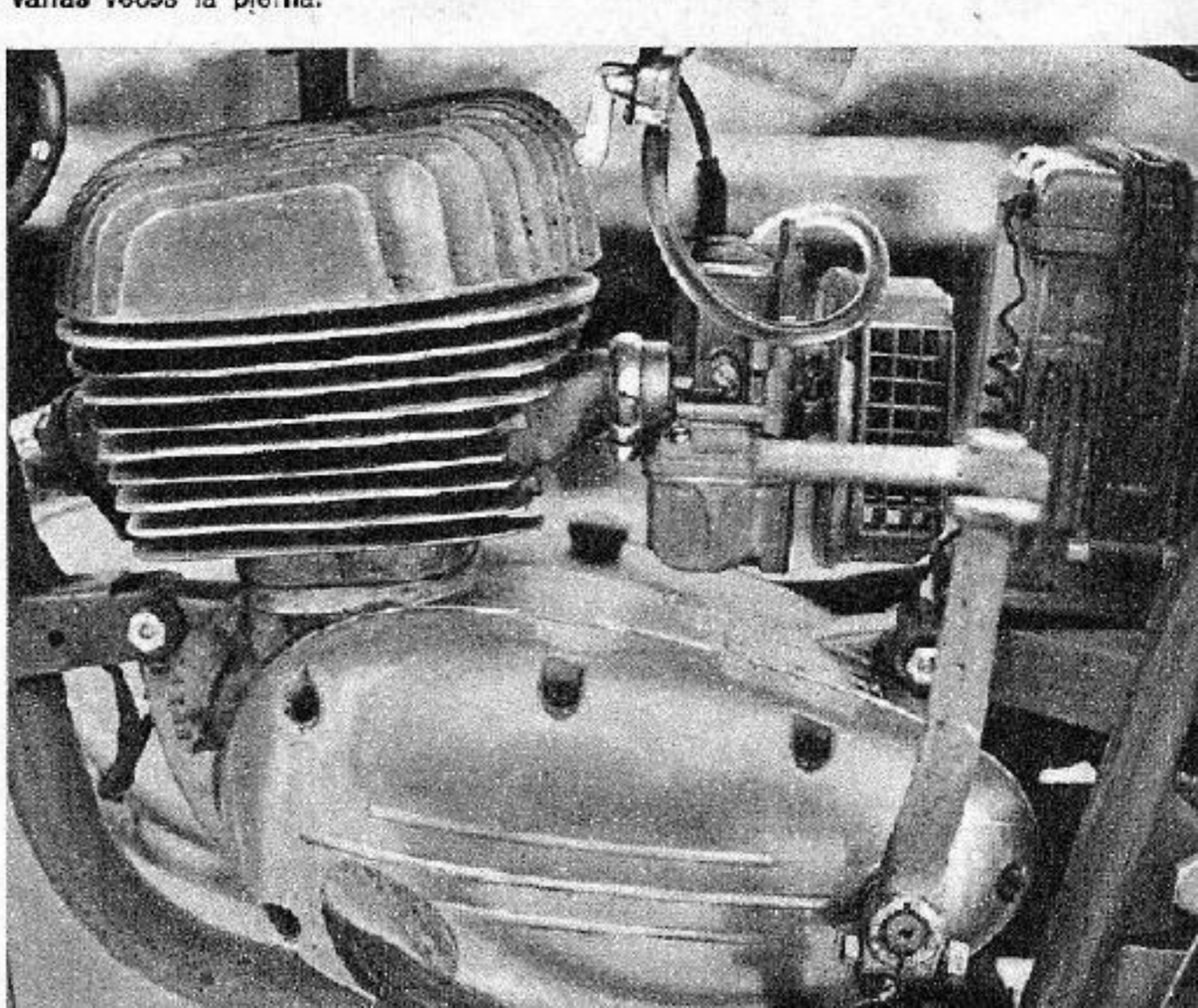
IMPRESIONES DE MANEJO

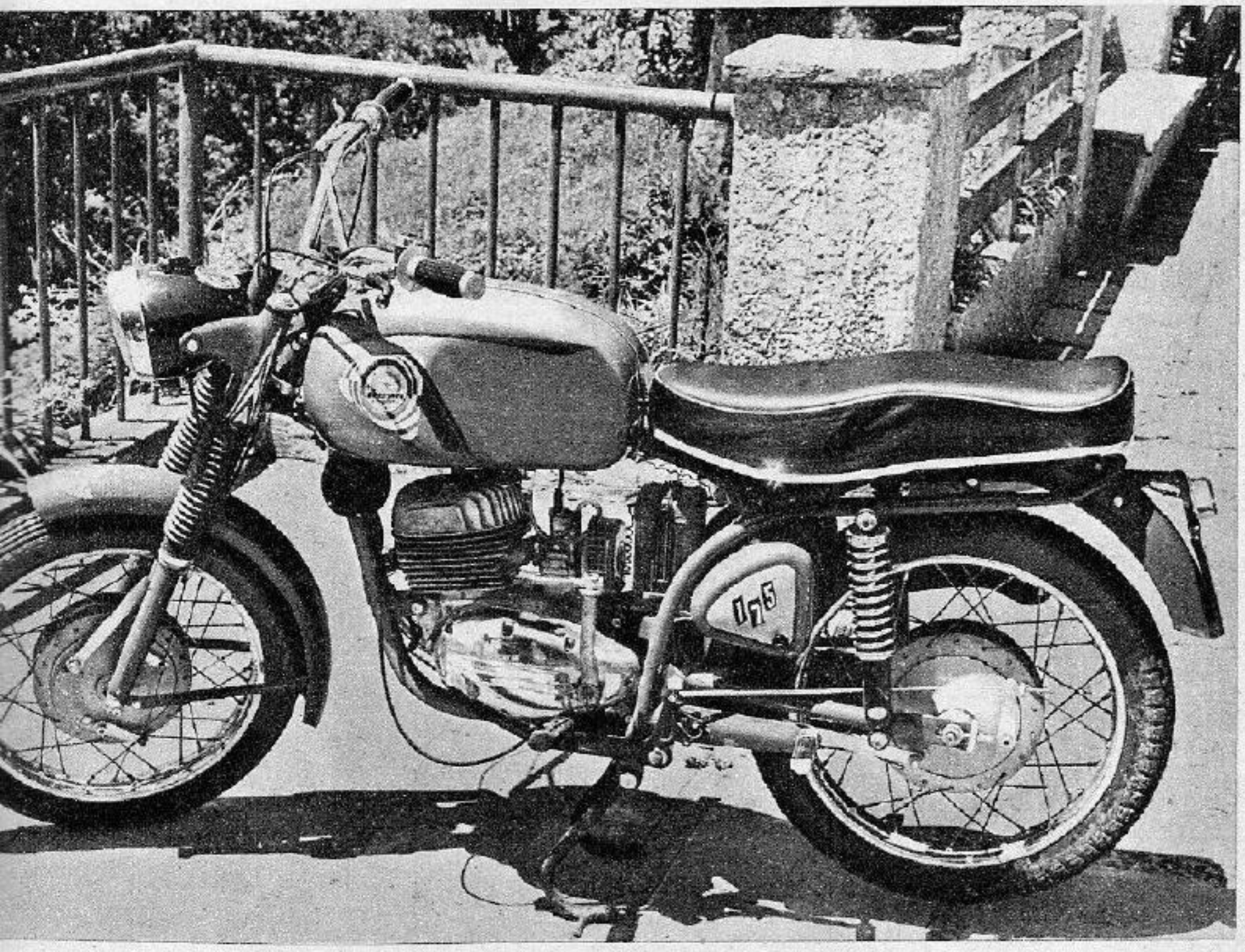
PONDEROSA

Vista del carburador con la manguera de entrada de nafta a la vista y el paso de admisión al cilindro. El pedal de cambios es del sistema doble para pisar, en lugar de usar la punta del pie.
Claro que todo es un problema de gustos y costumbres. Nosotros no lo usamos, ya que estamos acostumbrados al pedal de tipo simple.
Por esto no negamos su efectividad.



Si vemos el motor desde el otro lado tendremos la salida de la manguera de nafta desde el tanque hacia el carburador, con el consiguiente control de paso de nafta, que en este caso está hacia abajo, o sea abierto. El pedal de arranque o patada es uno de los puntos más críticos de la Ponderosa. Su vuelta es muy brusca y hasta que uno se acostumbra se golpea varias veces la pierna.





1

1. Aquí podemos ver todos los espacios libres que hacen de la Zanella 175 una moto de lo más accesible para cualquier reparación o tan sólo para limpiarla. Además, su perfil es muy agradable.

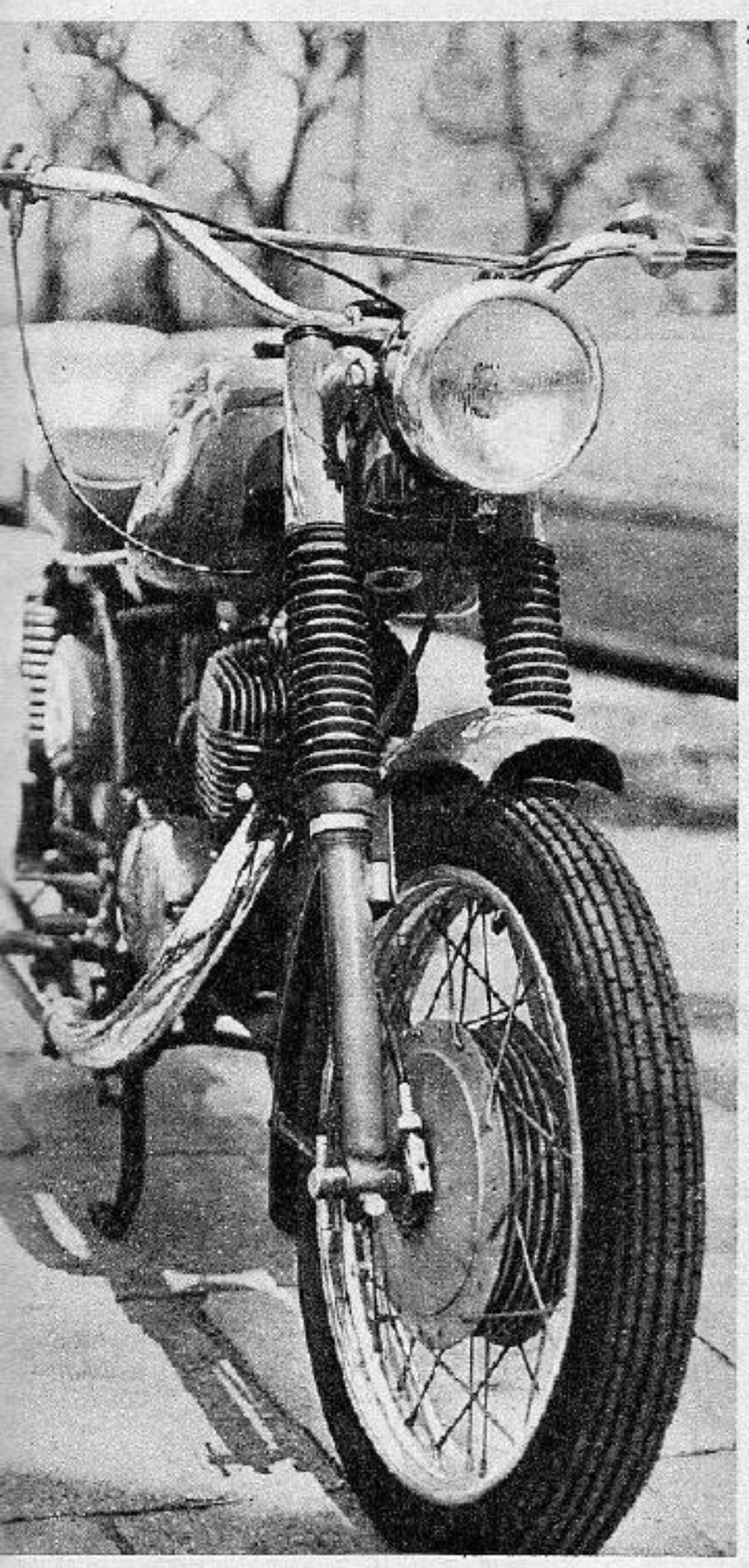
2. No podemos negar que La Ponderosa, vista de frente, no tiene un aspecto agresivo. Uno de los detalles que más nos impactaron fue la proporción que guardan todos los elementos entre sí.

3. La vista posterior es, quizás, la que menos nos gusta. Tal vez por el mismo defecto estético del que adolecen todas las monocilíndricas, y es un solo escape, lo que estéticamente crea un desequilibrio entre ambos laterales.

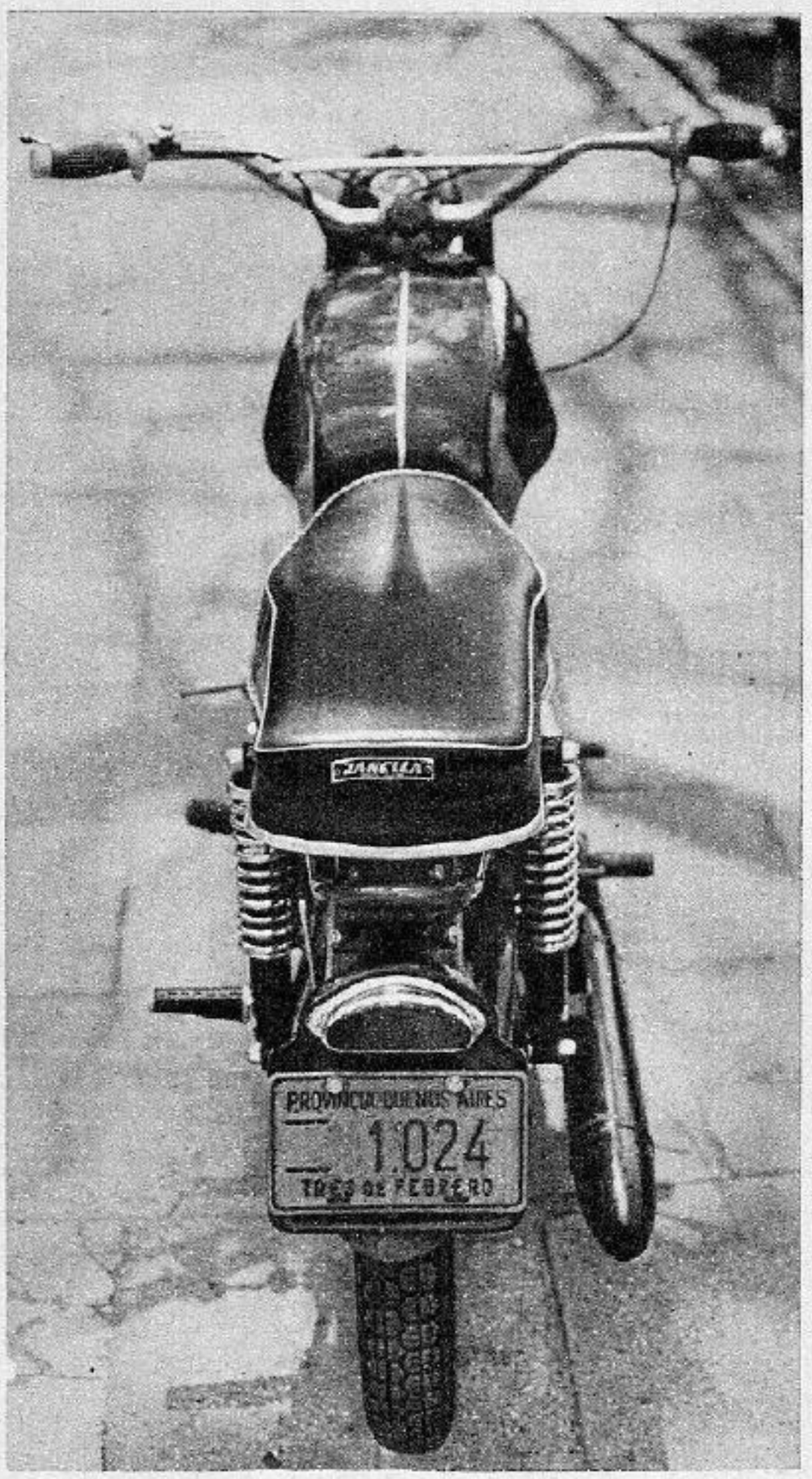
4. Los valijines uno de cada lado son sumamente útiles, pero adolecen de un grave defecto. Su hermeticidad deja bastante que desear, y en caso de lluvia, como nos sucedió, se inundan completamente. Aconsejamos no dejar papeles en ellos. La suspensión trasera es de tipo balancín oscilante con amortiguadores telescópicos hidráulicos.

5. El manubrio es sumamente cómodo. La tensión del acelerador es normal, pero su regreso es un poco lento. La empuñadura es cómoda, pero el sistema de sujeción de un solo tornillo es muy frágil y muy endeble.

6. El embrague de accionamiento manual es de tensión un tanto dura; la empuñadura es igual a la del acelerador, aunque fija. Y en esta parte izquierda del manubrio están los controles de luces y la bocina, sumamente eficaz.



2



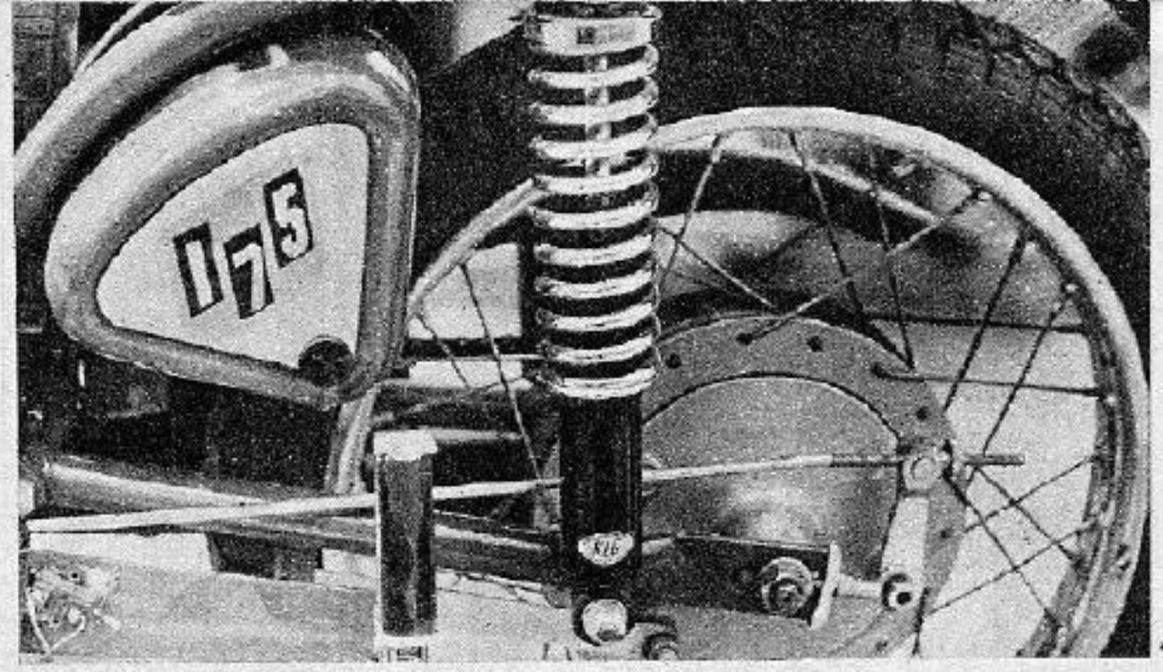
3

rosa una motocicleta sumamente ágil, veloz y cómoda para cualquier tipo de tráfico o terreno. Lo del terreno es algo muy importante, ya que ella se encargó de destruir otro de nuestros preconceptos.

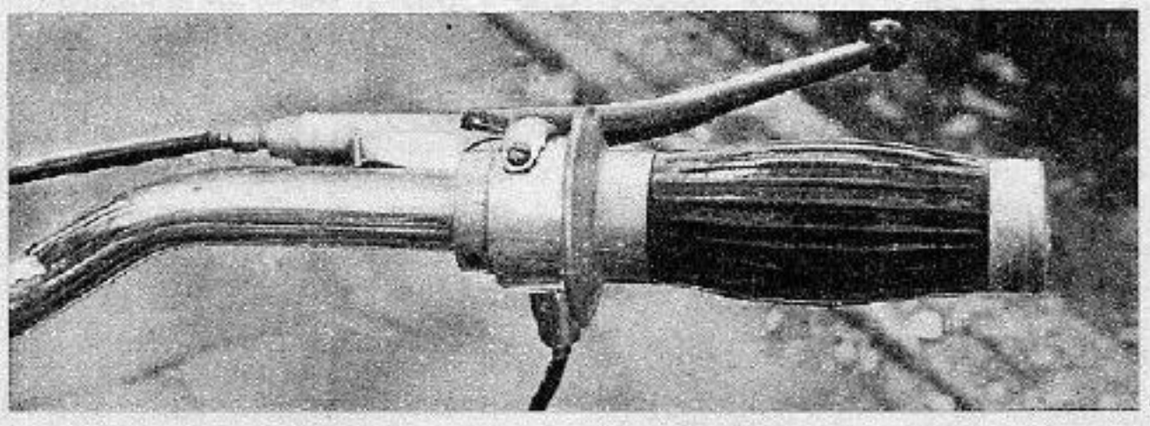
Durante treinta días nos movimos por casi todo Buenos Aires y alrededores y esos alrededores no fueron cualesquiera, sino buscados con toda premeditación y alevosía. Así fuimos hacia Punta Chica a andar por unos caminitos de tierra y pozos con piedras y lomos de burro y vías levantadas que hubieran hecho las delicias de una moto de cross y que sin embargo la 175 afrontó con coraje y sabiduría. De verdad que nos impresionó. Nos la imaginábamos una excelente moto para asfalto y a lo sumo buen empedrado y nos encontramos con una excelente moto de asfalto, buen y mal empedrado y buena o mala tierra. Esto da por entendido su excelente estabilidad pese a la gran aceleración. Los frenos, especialmente el delantero, que se experimentó previamente en la Zanella RK de competición, con un sistema de expansión a doble leva, son excelentes.

Las suspensiones tanto trasera como delantera son buenas, al punto de que en una caída (salto) a más de setenta kilómetros la estabilidad no se pierde en ningún momento y el golpe no hace aflojar la dentadura del piloto. Los frenos son suaves siempre que se los someta a un suave accionar. El freno delantero se debe "peinar" gradualmente y nunca clavar de golpe,

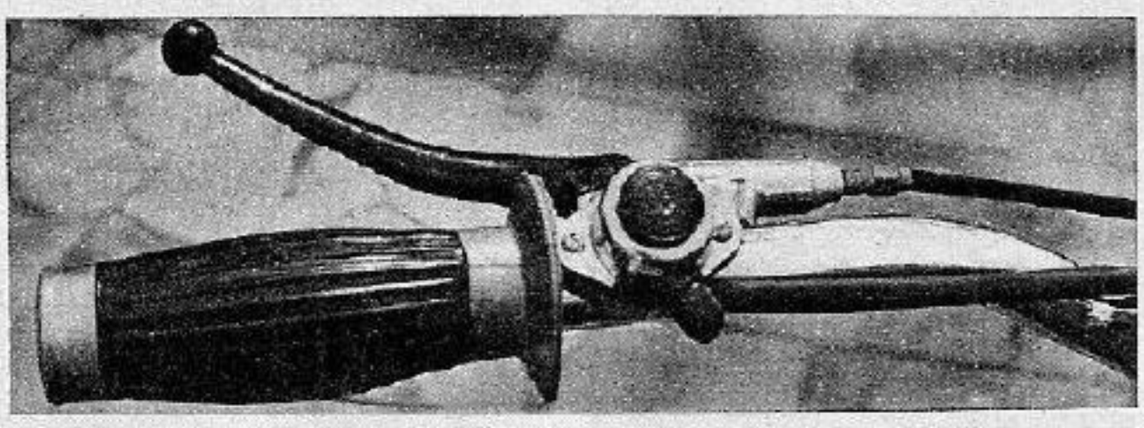
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



4



5



6



ya que la rueda se bloquea, con el consiguiente peligro de que se resienta la horquilla.

La caja de cuatro marchas es buena, y con unas relaciones ideales para todo el conjunto, tanto acelerando como rebajando. La posición de manejo es cómoda en general, ya que el manubrio es del tipo cross alto y con una barra de refuerzo entre los extremos como en las purg sang de esa especialidad y como es en este momento a la "page" en Europa. Las empuñaduras de acelerador y embrague son blandas, al igual que el asiento, que permite que dos personas viajen cómodas sin sufrir mucho la cintura o los riñones, como suele suceder en muchas otras motocicletas. La terminación en general es prolija, pero tiene algunas fallas muy pequeñas pero que molestan, como ser la sujeción de la empuñadura de acelerador o el cubre goma del pedal de arranque, que se sale a la segunda patada. Aquí hemos nombrado quizá el máximo defecto de la Ponderosa.

El sistema de arranque es a pedal de patada y el mismo está diseñado y construido de una forma tal que el retorno de la misma es muy brusco, corriéndose el riesgo de un buen moretón en la pierna o el tobillo; claro que todo es cuestión de costumbre. También le recordamos al lector —motociclista— eventual propietario que por favor no se equivoque en la mezcla, ya que de errarle las proporciones el arranque le será sumamente dificultoso, a la vez que la bujía estará constantemente empastada (algo bastante normal en los motores de dos tiempos). Para viajar, La Ponderosa es cómoda, pero cuando el viento es fuerte la estabilidad comienza a perder puntos, situación lógica en motos livianas. Fundamentalmente dobla bien y con frenos y caja se la detiene en pocos metros lo que le da gran confiabilidad.

Las luces son buenas, al igual que la bocina; claro que el uso de esta última es algo utópico en una moto, pero a veces útil. Los pedalines traseros se repliegan sobre el cuadro y son cómodos para el acompañante pero aconsejamos replegar el izquierdo cada vez que va a dar arranque a la moto, ya que si no terminará clavándose en la tibia o el peroné.

En síntesis: una moto ágil, veloz, con buena estabilidad. Cómoda para andar por buenos caminos y de los otros. Buenos frenos y excelente potencia. Comandos cómodos, consumo normal y muy buena accesibilidad a las partes mecánicas.

Principales defectos: El sistema de arranque. Hay que modificar de alguna forma el pedal de la "patada". La terminación general de la moto deja bastante que desear. El cuadro tanto técnica como funcionalmente puede ser algo criticable y las calcomanías y filetes varios que la adornan pensamos que habría o bien que quitarlas o bien revisar su diseño.

Como argumento final "La Ponderosa", en líneas generales, hace honor a su nombre.

CARACTERISTICAS TECNICAS

MOTOR:

Número de cilindros: uno; ciclo: 2 tiempos.
Diámetro: 60 mm; carrera: 60 mm; cilindrada: 168 cm3.
Potencia efectiva: 9 HP.
Revoluciones: 6.000 rpm.
Relación de compresión: 1 : 7,8.

CARBURADOR:

DELL'ORTO VHB-22-B.

TRASMISION:

Trasmisión primaria (motor-cambio), a cadena: 1:2,66.
Trasmisión secundaria (cambio rueda), a cadena: 1:2,55.
Trasmisión total: 1:6.

CAMBIO:

Tipo: 4 velocidades con preselector.
Relación de velocidad del eje primario al secundario:

1ª	marcha	1:2,92
2ª	"	1:1,62
3ª	"	1:1,21
4ª	"	1:1

Tipo de aceite: SAE 50; cantidad: 750 cm3.

EMBRAGUE:

Sistema: discos múltiples en baño de aceite por compresión de resortes; cantidad de discos: 4.

SISTEMA ELECTRICO:

Luz y bocina: 6 V, corriente continua; volante magnético y batería.
Luz delantera: 25 w, 6 v; stop: 6 v, 3 w (foco superior).
Luz trasera: 3 w, 6 v y batería: 15 A - 6 v.

ENCENDIDO:

Bujía tipo Auto Lite AE3 o KLG F80 o equivalente.
Luz de electrodos ..... 0,40 mm.
Luz de platinos ..... 0,40 mm; avance de la chispa: 3 mm.

SUSPENSION DELANTERA:

Tipo telescópica hidráulica.

SUSPENSION TRASERA:

Tipo balancín oscilante con amortiguadores telescópicos hidráulicos.

RODADO:

Neumáticos	17" x 2,75"
Presión rueda delantera	18 a 22 libras
Presión rueda trasera (1 persona)	25 a 26 libras
Presión rueda trasera (2 personas)	27 a 28 libras.

FRENOS:

Delantero: a expansión doble leva.

Diámetro de campana	180 mm
Superficie de frenado	10.000 mm

Trasero: a expansión.

Diámetro de campana	180 mm
Superficie de frenado	10.000 mm

Accionamiento: delantero, a palanca manual. Trasero: a pedal.

MEDIDAS Y PESO:

Largo total	1.900 mm
Distancia entre ejes	1.265 mm
Radio de viraje	1.700 mm
Ancho máximo	850 mm
Peso total	93 kg

NOTICORSA

CUPEIRO, PAIRETTI Y LARRY EN EL HUMO

En las instalaciones de S.Q. Manufactura de Tabacos Piccardo & Cía. Ltda. se realizó una reunión de prensa en la que se anunció que los corredores Cupeiro, Pairetti y Larry promocionarán en sus máquinas, en todas las competencias en que participen durante la presente temporada, los cigarrillos 43-70. De esta manera, la conocida firma se asegura una representación de primera línea en las especialidades de SP, TC y Fórmula 1.

LA POLICIA DE SANTA FE VA EN COCHE

La fábrica IKA-RENAULT, por intermedio de su concesionaria oficial Rombo Automotor, entregó a la policía de la provincia de Santa Fe las primeras 29 unidades de una importante flota de vehículos adquirida por la repartición para renovar y reforzar su parque automotor. Las primeras unidades —Jeeps carrozados y Pick-ups T-80 salidos de la línea de producción del centro industrial de Santa Isabel— fueron entregadas en un acto que se desarrolló en la ciudad de Santa Fe, frente al Departamento Central de Policía.

ADQUIRIRA CHRYSLER ACCIONES DE MITSUBISHI MOTORS

Mitsubishi Heavy Industries y Chrysler Corporation efectuarán en los primeros días una presentación ante el gobierno japonés solicitando su autorización para que la empresa norteamericana adquiera el 35 por ciento de las acciones de la Mitsubishi Motors Corporation, el sector de automotores de la firma japonesa.

El anuncio fue formulado por Charles B. Gorey, vicepresidente de Chrysler Corporation para Africa y Extremo Oriente, quien añadió que la solicitud será presentada una vez que el gobierno japonés aplique su programa de disminución de restricciones a las inversiones de capital extranjero en la industria automotriz del país, lo que se estima ocurrirá durante el corriente mes.

Según los términos del compromiso suscripto entre Chrysler y Mitsubishi, aquélla adquirirá en el transcurso de este año el 15 por ciento de las acciones del sector automotor de la empresa japonesa; en 1972 otro diez por ciento pasará a manos de la firma norteamericana, y el plan de adquisición se completará en una tercera etapa en 1973, con la trasferencia del 10 por ciento restante.

Recientemente la división Dodge de Chrysler Corporation comenzó a vender en los Estados Unidos el Dodge Colt, el pequeño automóvil de pasajeros que fabrica Mitsubishi.

Gorey destacó que el éxito de ventas obtenido por este modelo ha motivado que se proyecte un aumento de futuras entregas.



David A. Rodger, vicepresidente y director gerente de Dow Corning de Argentina S. A.



Cupeiro y Pairetti se interesan por el proceso de la fabricación de cigarrillos en la planta de Piccardo.

ADITIVO VERSUS CONTAMINACION DEL AIRE

David A. Rodger, vicepresidente y director gerente de Dow Corning de Argentina S. A., partió con destino a los Estados Unidos para presentar ante el directorio de su casa matriz los planes de expansión que la empresa desarrollará próximamente en nuestro país.

Asimismo participará, junto con los representantes de las filiales de todo el continente, en una serie de reuniones en que se analizará la evolución de la empresa y los planes para los próximos años. El señor Rodger informará, en su carácter de director regional, sobre las operaciones en la Argentina, Chile, Bolivia, Paraguay y Uruguay.

Uno de los temas más importantes que el señor Rodger presentará al directorio de Dow Corning International serán los resultados obtenidos con el nuevo producto CHEM 10, presentado recientemente en el mercado argentino como primicia mundial.

Este aditivo para combustibles desarrollado en la Argentina representa una contribución a la solución de los problemas derivados de la contaminación del aire por los automotores, a la vez que brinda protección a los motores y aumenta su rendimiento.

Las experiencias obtenidas con el CHEM 10 en nuestro país, junto con los ensayos que realizan empresas automotrices de los Estados Unidos, serán factor decisivo para el comienzo de su comercialización en otros países, especialmente aquellos donde la contaminación atmosférica ha alcanzado límites realmente alarmantes.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

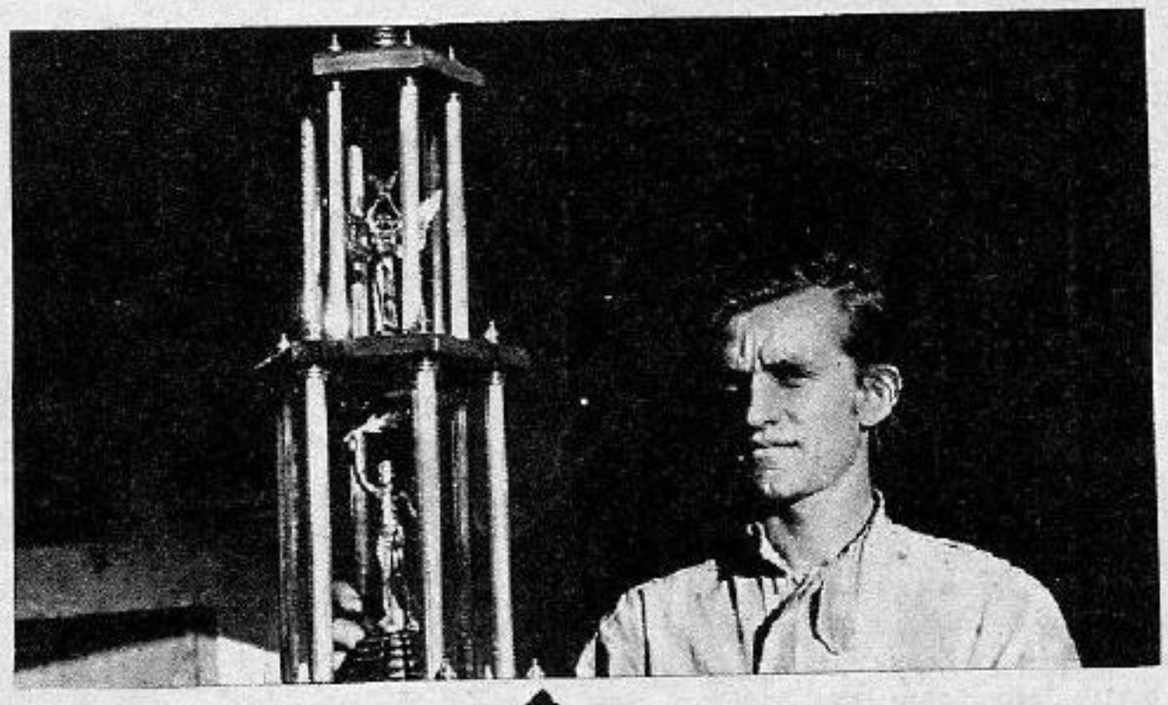
LA ACTIVIDAD ZONAL

Provincia de Buenos Aires

EL VERDADERO SEMILLERO



Este es el frente del taller del "gomía" Giráldez, en la calle Serrano 1910; allí se ensayan las mil y una fórmula en busca de mayor velocidad y rendimiento del veloz Fiatín, junto al "Negro" Medina, por su.



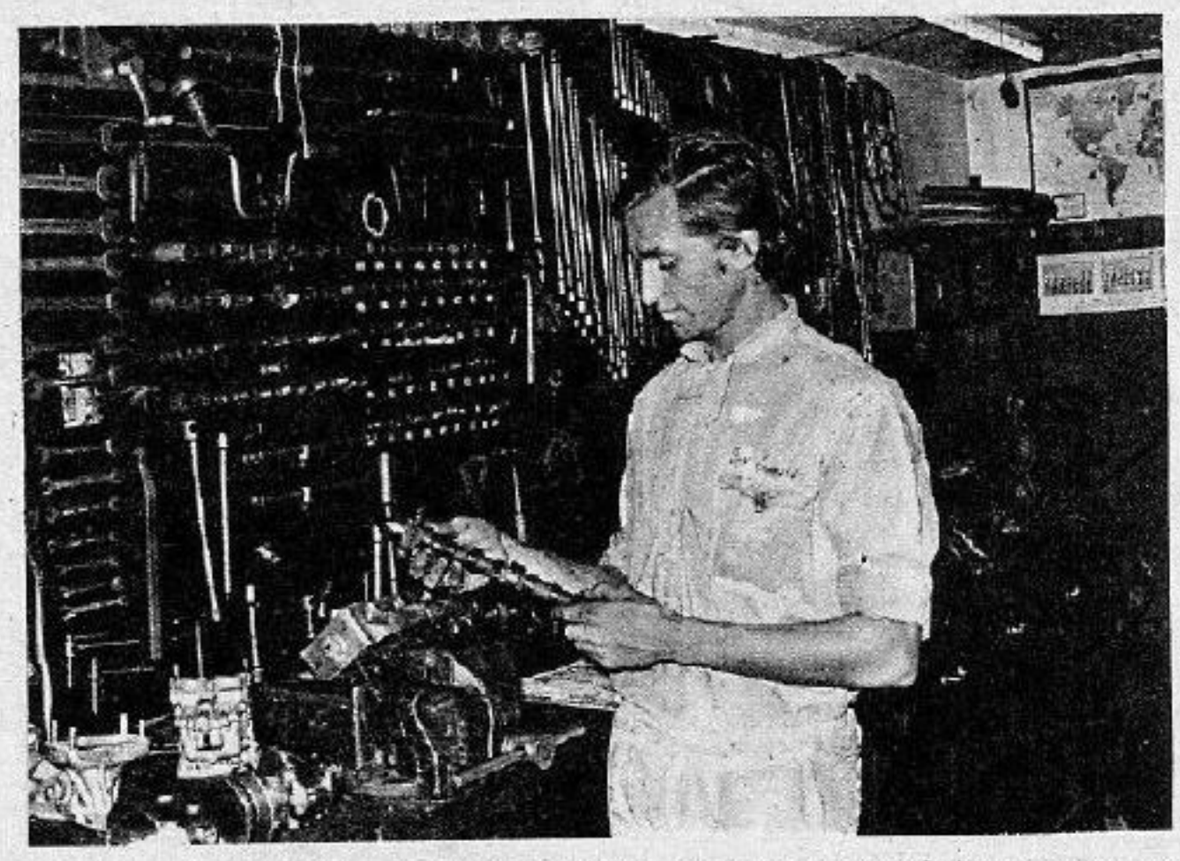
Campeón de la Cat. FIAT 600 Prep. Libre, en el Campeonato de "A.D.A.", su mirada está puesta en Fórmula 4.

EL CAMPEON DE LOS FITITOS

La categoría FIAT 600 Preparación Libre tuvo como otras similares su campeón de 1970: Jorge Juan Spinetto. Este muchacho Spinetto, de Capital Federal, vive entre los fierros, allí en la esquina de Tres Arroyos y Mercedes, lugar donde están ubicados su domicilio y el taller de reparaciones de propiedad de papá Spinetto, quien nos aclara a modo de acotación... "nos especializamos en la marca FIAT". El joven Campeón "A. D. A." 1970 tiene apenas 22 años y tomó contacto por primera vez con los fierros veloces en el mes de abril del 69. No quiso saber nada de la fórmula aquella de "pagar derecho de piso"... y dijo: "yo no pago ningún derecho... ni de piso... ni de nada", se inscribió y ganó con un coche prestado por su amigo Daniel Bello, en la ciudad de Pilar. Con la obtención del triunfo, fue suficiente como para seguir participando en cuanta carrera se disputara en la zona del oeste. Corrió en 17 oportunidades, ganó 5 veces, obtuvo 5 2º puestos, fue 2 veces 4º, 1 vez 5º y un abandono. Jorge Juan Spinetto recuerda como su mejor carrera la que disputó el año pasado en San Andrés de Giles, en franca lucha con "Castorcito" Grossi; cortó cable de acelerador, reparó de emergencia e igualmente se las ingenió (a fuerza de muñeca) para salir segundo. Preguntamos por su peor carrera, y nos manifiesta que... "no sé si habrá sido mi peor carrera... pero sí la que recuerdo con menos cariño, una que corrí en Mercedes, todo se daba en contra, mal estado de la pista, problemas de temperatura, en fin... decidí abandonar". De los circuitos en los que le tocó actuar prefiere por su trazado y ubicación los de San Andrés de Giles y Campana. Spinetto corre en Fiat 600, pero tiene su mente puesta en "algo" superior: un Fórmula 4, y el ofrecimiento está a punto de concretarse... vía Luzzi. Tampoco es improbable su participación en Anexo "J" hasta 2.000 c.c. con Cupé Fiat 1500 No en vano este muchacho de Capital Federal gusta del manejo fino y pulido, sin errores... tiene futuro. Asisten y colaboran en forma permanente al campeón, su padre, Leonardo Spinetto, su hermano Luciano, la rectificación corre por cuenta de Maratea, los repuestos se los proporciona Firep. Los amigos... buenos, los amigos siempre están presentes en el taller colaborando; infaltables, Jorge Pisano, Claudio Gil, Esteban Juarros, Beto, Carlos y los gemelos Eduardo y Alberto Devoto. Justo cuando estábamos a punto de retirarnos llegó Willy Champion, otro joven piloto de Fiat 600 Prep. Libre.

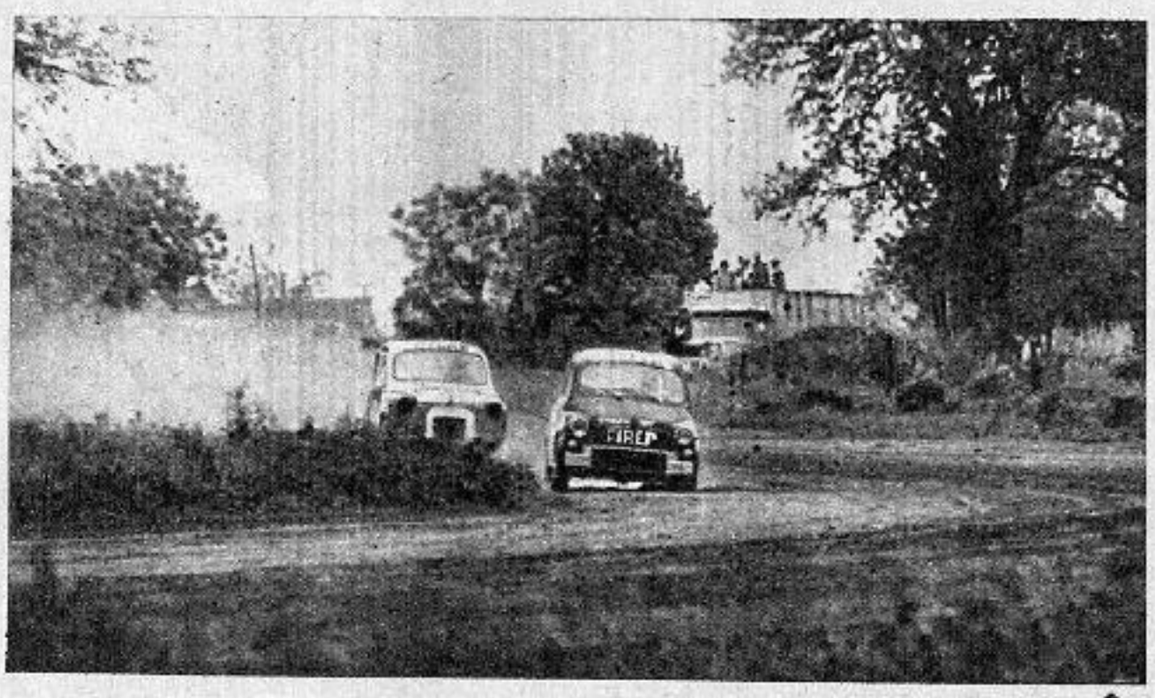
La redacción tiene un "gomía" al que teníamos poco menos que olvidado, pero los amigos saben siempre comprender a los amigos, falta de tiempo, pero algún día se tenía que dar y se dio. ¡Hola! ¡Hola!,... ¿Giráldez? cómo te va ¡viejo!; sí, de "Corsa", esta tarde voy para allí... espéranos, se escuchó ¡blumm! y había caído desmayado.

Serrano 1910, barrio de Palermo, taller "Corsa" del "gomía" Giráldez, Carlos Emilio en los documentos tiene 35 años y es piloto de la Cat. Fiat 600 Prep. Libre, está casado con Marisa y tiene dos varoncitos de 1 y 5 años. A los 15 años ya comenzó a correr en pistas de pavimento..., pero en bicicleta y tras furiosos pedaleos, hasta los 21 pirulines, dejó la "automoto" en un rincón del fondo. Pasó por Pueyrredón y Córdoba y quedó maravillado con una "Ducati" 175 c.c. que era un "puema", con válvulas a la cabeza y todo, no corrió, pero sus buenas palizas le dio a la pobre. A los 28 se le dio por participar en pruebas de regularidad, siempre con Fiat 600, luego en Rally hasta el 66. Luego en adelante comenzó a competir en carreras de velocidad en el Autódromo y zonales. Se clasificó 3º en el Campeonato 1970 de "A.D.A.", siempre está en los puestos de privilegio, sus abandonos se produjeron por nimiedades, bujías, correa de ventilador... "nunca rompí motor", nos manifiesta con orgullo. "Corsa" Giráldez es un enamorado de las competencias zonales y no le atrae otra categoría, y nos aclara... "si por alguna causa no se corrieran más este tipo de competencias... dejo el automovilismo deportivo". Respecto de la preparación del Fiatín, la misma corre por cuenta y riesgo del mismo Giráldez y de su socio y amigo el muy tucumano Eudoro "Negro" Medina. Algo más... momentito; Giráldez corrió en el Paraguay, para ser más exactos



El campeón Spinetto, "sabe" conducir, conoce de mecánica porque es su trabajo y hobby a la vez, se encuentra muy a gusto en el bien ordenado taller.

LA ACTIVIDAD ZONAL



Spinetto jugándose a lo campeón, en una curva muy cerradita en el circuito del Club Municipalidad de San Andrés de Giles.

en Asunción en 1969, ganó en la Cat. Prep. Libre hasta 1.150 c.c. Participó también en el 69 en el Rally de los Lagos del Sur, todo le fue fenómeno..., ganó de punta a punta..., todo fue felicidad hasta que lo mató una cláusula del reglamento que establecía un horario a cumplir para enarbolar la bandera, llegó 5 minutos tarde (pero aún no se había realizado la ceremonia), pero igualmente fue descalificado, reglamentos inflexibles... que les dicen. En la competencia del "Gran Premio Apertura" de "A. D.A." llevado a cabo en San Andrés de Giles, siendo cómodo puntero (había ganado la serie) tuvo que abandonar por rotura del volante del motor.

69 en Marcos Paz. De carácter apacible, siempre sonriente y dispuesto a cultivar el culto de la amistad, damos fe que lo consigue. No tuvo oportunidad de ganar una carrera en todo el año 1970, casi siempre tuvo que desertar por serios problemas mecánicos, pero es un convencido que los triunfos se logran a fuerza de empeño y fe, de allí su entusiasmo que no decae en ningún momento.

Orga contará para la temporada que se inicia con la colaboración, en la atención de la preparación mecánica de su Fiatín, de Polo Figueiras, un excelente preparador de Paso del Rey. El motor nuevo estará listo para competir el próximo 2 de mayo en el Autódromo Municipal, prueba de fuego para Polo Figueiras y de paso ver si la "mufa" que lo acompañó durante el año 70 no se tomó el "piróscafo" en el período de vacaciones. Juan José Orga nos menciona y agradece la colaboración de sus amigos: "El Zorro" Mateucci con sus mañas, José "Feculax" Vives, Inmobiliaria Forchi, Bowling Ulamaica. En fin, dejamos a Orga con sus planes y proyectos, en nuestra corta pero agradable visita en su negocio de Auto-Radio, ahí cerca de la estación de San Antonio de Padua, sobre Rivadavia. Se especializa en stereos, antenas eléctricas, magazines y qué sé yo que otras cosas bonitas para equipar bien al tutú, lógico, pensando en María Inés, Alicia, Sandra, Patricia o Susana Giménez.



El "Ruquetón" Giráldez en San Andrés de Giles, pasando rezagados como poste, para alegría de Marisa, mientras se abrazan el "Negro" Medina y el "Flaco" Berisso.



Escritorio, trofeos, biblioratos, teléfono... y secretaria... que también es muy importante (más si se llama Cristina) rodean a Juan José Orga, piloto del Fiat 600.

"Aquí está el secreto"... palabras de Giráldez, pieza en mano y con una sonrisa de satisfacción así de grande.



JUAN JOSE ORGA: PILOTO DE FIATIN

De la muy poblada galería de pilotos de la Cat. Fiat 600 Prep. Libre extraemos uno que se destaca, no porque tenga tantos campeonatos o primeros puestos en su haber, todo por el contrario, si apenas arañó uno que otro 3º, 4º ó 5º puesto. Juan José Orga, joven, de 23 años de edad, comenzó a competir a partir del

CORDOBA

SAFARI CORDOBA - PIRIAPOLIS: EXITO DE LA A. C. V.

Con singular éxito se realizó el primer safari regularizado entre esta ciudad y la ciudad uruguaya de Piriápolis, organizada por la Asociación Cordobesa de Volantes.

Veintitrés fueron los pilotos que partieron, contándose entre ellos 4 uruguayos con sendos B.M.W. y Alfa Romeo, y también algo insólito para este tipo de prueba: 1 rastrojero, conducido por los hermanos Bottino, quienes debieron abandonar, ya en territorio uruguayo, al quemar la junta de la tapa de cilindros.

La competencia turística se cumplió a través de dos programaciones: una, la del trayecto propiamente dicho, con tramos regularizados y tramos de libre velocidad, y posteriormente en la ciudad balnearia, pruebas de velocidad en el autódromo local.

EL VIAJE

Se inició a las 4 de la mañana, rumbo a Santa Fe y Paraná. Cuando todavía no se habían cubierto 100 Km., una intensa lluvia obligó a los competidores a hacer grandes esfuerzos para cumplir los promedios impuestos.

En la localidad de Colón, el Ministerio de Obras Públicas uruguayo facilitó el pase al país hermano, poniendo a disposición de los participantes una balsa. De allí en más, los argentinos comenzaron a vivir un sinnúmero de atenciones que hicieron mucho más grata la prueba, que se alternaba con crucigramas y preguntas y respuestas con puntajes separados.

En Paysandú, se unieron a la caravana patrulleros, ambulancias, bomberos y una grúa para subsanar cualquier dificultad mecánica.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Lo más destacable de todo esto fue el hecho de que Radio Paysandú en cadena con Radio Rural de Montevideo, transmitieron totalmente los distintos pasos de los competidores en territorio uruguayo, al clásico estilo de nuestros grandes premios.

La Asociación Cordobesa de Volantes contó con cinco controles a lo largo del territorio argentino, y otros tantos en Uruguay, a cargo del Club Uruguayo de Rally.

Durante los días que duró la permanencia de los argentinos en Piriápolis fueron objetos de numerosos agasajos, y reportajes, siempre a cargo de la radio antes mencionada, que cerró su transmisión con la entrega de premios realizada en el Auditorium de aquella ciudad.

Las pruebas realizadas en el autódromo fueron empatadas entre Arrigoni-Tobanelli y Sartor-Pisolito, ambos equipos con 0 punto en contra.

Entre las distintas atenciones que recibieron los participantes, figuran 160 litros de nafta donados por una empresa oficial uruguaya, y numerosos paseos y excursiones a diversos puntos de la zona.

Por último, debemos anticipar que en julio próximo se realizará la segunda edición de esta singular competencia, pero al revés: es decir desde Piriápolis a Córdoba. La ACV se encuentra ya trabajando para saldar esta cuenta de amistad y satisfacciones que le brindó el pueblo de la nación hermana.

SAFARIS PACIFICOS

Tal como el sub-título lo indica, la prueba fue de lo más pacífica. No hubo raptos ni secuestros, como se pensaba en un primer momento, por lo que algunos argentinos se vinieron desilusionados, y con toda la familia nuevamente.

Las autoridades uruguayas ofrecieron a los argentinos, y en especial a los cordobeses, algo que hace mucho tiempo, los gobernadores les niegan. Todos tuvieron pases libres para concurrir todos los días al Casino. Se cuenta que fueron muchos los que se desquitaron.

En la entrega de premios se eligió a la reina y al rey del safari. Fueron elegidas la señorita Mercedes Orfila, por su belleza, y el señor Luis Viera Alonso, por ser la antítesis.

Radio Rural en cadena con cinco emisoras trasmitió la totalidad de la competencia en territorio oriental, registrando los pasos por los diversos puntos donde estaban instalados los controles. De esa forma los oyentes tenían al momento, la clasificación de la competencia.

Para terminar digamos que desde el punto de vista turístico fue un roturdo éxito para Uruguay, y en cuanto a regularidad se refiere, contribuyó a la formación de nuevos valores en la especialidad. En julio, la cosa será diferente y al revés, previéndose la participación de numerosos equipos uruguayos. La difusión en diarios, radios y revistas orientales fue extraordinaria.

Los premios otorgados fueron realmente tentadores. El ganador, o sea el binomio integrado por Francisco Arrigoni y Néstor Tobanelli se adjudicó 10 días de estadía (todo pago, sin tupamaros) en Piriápolis, además de sendos trofeos.

Las estadías gratis llegaron hasta los clasificados en el sexto lugar, con un solo día.

ASOCIACION CORDOBESA DE VOLANTES

Clasificación general del Safari Internacional Córdoba-Piriápolis, disputado los días 1º al 3 de marzo de 1971

1º	12	F. Arrigoni-N. Tobanelli	Peugeot	21 ½
2º	5	C. Puig-H. Oliva	Ford Falcon	25
3º	7	M. Marlos-J. Scalzadona	Rambler 966 ...	26 ½
4º	10	A. Barranco-H. Valenzuela	Dodge Polara ...	46
5º	1	"Los Lámparos"	Chevrolet 69	67
6º	3	Juan Orfila y señora	Ford. Falc. 66 ..	93
7º	9	H. Dujovne-H. Guerscovich	Peugeot	102
8º	24	L. V. Alonso	Fiat 1600	108
9º	4	H. Sartor-A. Pisolitto	Peugeot 969	114
10º	19	J. Herrero (Uruguayo)	B. M. W.	114
11º	16	R. Gallo (Uruguayo)	Chevrolet	114
12º	2	S. Bronstein-D. Poggi	Torino 967	116 ½
13º	18	R. Jaurena (Uruguayo)	Ford Falc.	158 ½
14º	26	J. Picone-D. Picone	Fiat Fam.	160 ½
15º	25	A. Rodolfi y señora	Mercedes Benz .	183
16º	21	J. Giovanni y señora	Fiat 1965	184 ½
17º	14	J. Llabres-F. Virga	Ford Falc.	191 ½
18º	13	C. Loyacono y señora	Di Tella 962	237
19º	15	L. Melide (Uruguayo)	Alfa Romeo	256 ½
20º	6	M. Bocco y señora	Fiat 964	333
21º	11	H. Magoia y señora	Chevrolet S.	523
22º	23	C. Riaño y señora	Peugeot	531
23º	8	P. Bottino-A. Bottino	Rastrojero	Abandonó
24º	17	No largó		
25º	22	No largó		

Ardieron las cafeteras en Villa del Rosario

Ante una gran cantidad de público entusiasta se disputó la primera prueba puntable para el campeonato zonal que fiscaliza la Peña Automovilística Oncativo. En esta oportunidad contó con el apoyo de la Sociedad Italiana de Villa del Rosario, localidad ésta de las más antiguas en la provincia de Córdoba.

Lamentablemente, como ocurre en todas las primeras fechas de los distintos campeonatos, fueron muy pocos los coches que estuvieron presentes, aunque a pesar de ello eran los pilotos más cotizados del ambiente. Sólo diez máquinas participaron, distribuidas en dos series a 10 vueltas y una final sobre 25 giros al circuito de 1.000 metros de tierra no muy compactada.

EL GORDO FLAUMER EN LA PRIMERA

A pesar de que aún le falta rebajar unos 30 kg (según sus propias palabras), Flaumer se impuso en forma brillante, tras mantener una recia lucha con Héctor Campra, llegando en determinados momentos a marchar en un impresionante rueda a rueda. Pese a esto el "gordo" de Oncativo no aflojó y logró triunfar con una ventaja de sólo 8/10 sobre Campra.

Los tres restantes pilotos que largaron esta batería, Felipe, Carignano y López, se mantuvieron en ese orden durante las 10 vueltas.

DANIELE EN LA SEGUNDA BATERIA

El campeón 1970 de la categoría tomó la punta desde el vamos y no la largó hasta la bandera a cuadros. La primera vuelta lo mostró perseguido tenazmente por el representante de Río Segundo, Raúl Tomasini, quien debió resignar esa posición en manos de Andrada en la segunda pasada. Más atrás se ubicaban Oscar Daghero y Juan Porta. Tomasini retomó la posición de escolta ante evidentes problemas de Andrada, quien finalmente debió desertar, mientras que Porta avanzaba hacia el tercer puesto, pero con una vuelta menos. Omar Daniele, sin problemas, ganó la serie y junto con Tomasini fueron los únicos que completaron el recorrido total.

DANIELE: POR SIEMPRE CAMPEON

Tras 45 minutos para reparar los poderosos Ford T, se alinearon los diez pilotos que habrían de disputar la gran final pactada sobre 25 giros. Nuevamente fue Daniele quien tomó la punta en forma brillante, mientras que el resto del pelotón hacía lo imposible para entrar todos juntos en la primera curva. En la primera vuelta, siempre Daniele al frente seguido por Flaumer, Campra, López, Andrada, Carignano, Felipe, Porta y Tomasini, que había realizado un trompo.

En la vuelta siguiente, y en gran actuación, el piloto de Scorza y



Cía., "Jean Pierre" López, pasaba al tercer puesto, mientras que Campra se ubicaba escolta de Daniele y Flaumer, con problemas, descendía varias posiciones. A partir de entonces comenzó una tenaz y desenfrenada persecución, avanzando puestos vuelta tras vuelta, llegando al tercer lugar en la número 7. Por su parte, López debió desertar con problemas en su cafetera. También se lamenta la deserción de Tomasini, quien rompió la dirección y quemó la junta de tapa de cilindros. Destacada fue también la labor del piloto de Oliva, Héctor Andrada, que debutó oficialmente con el coche ex Gobbi. Los únicos tres pilotos que cumplieron las 25 vueltas fueron Daniele, con un motor que "tira" cualquier cantidad; Campra, que fue la revelación, y Flaumer, que continúa su carrera ascendente.

TIERRITA SUELTA

Como ocurre siempre en Villa del Rosario, la recaudación fue asombrosa. Ya el año pasado había batido el record con más de "un palo" y ahora reiterándolo logró también superar el millón de nacionales.

El subcampeón del año pasado, Víctor Gobbi, estuvo presente pero no corrió. Su problema: sus papeles (licencia) aún no le habían sido entregados. Cuando finalizó la carrera se dio el gusto con algunas tiraditas. Nosotros le cronometramos 45s. El mejor tiempo en la clasificación fue para Flaumer con 47s. ¿Alguna duda?

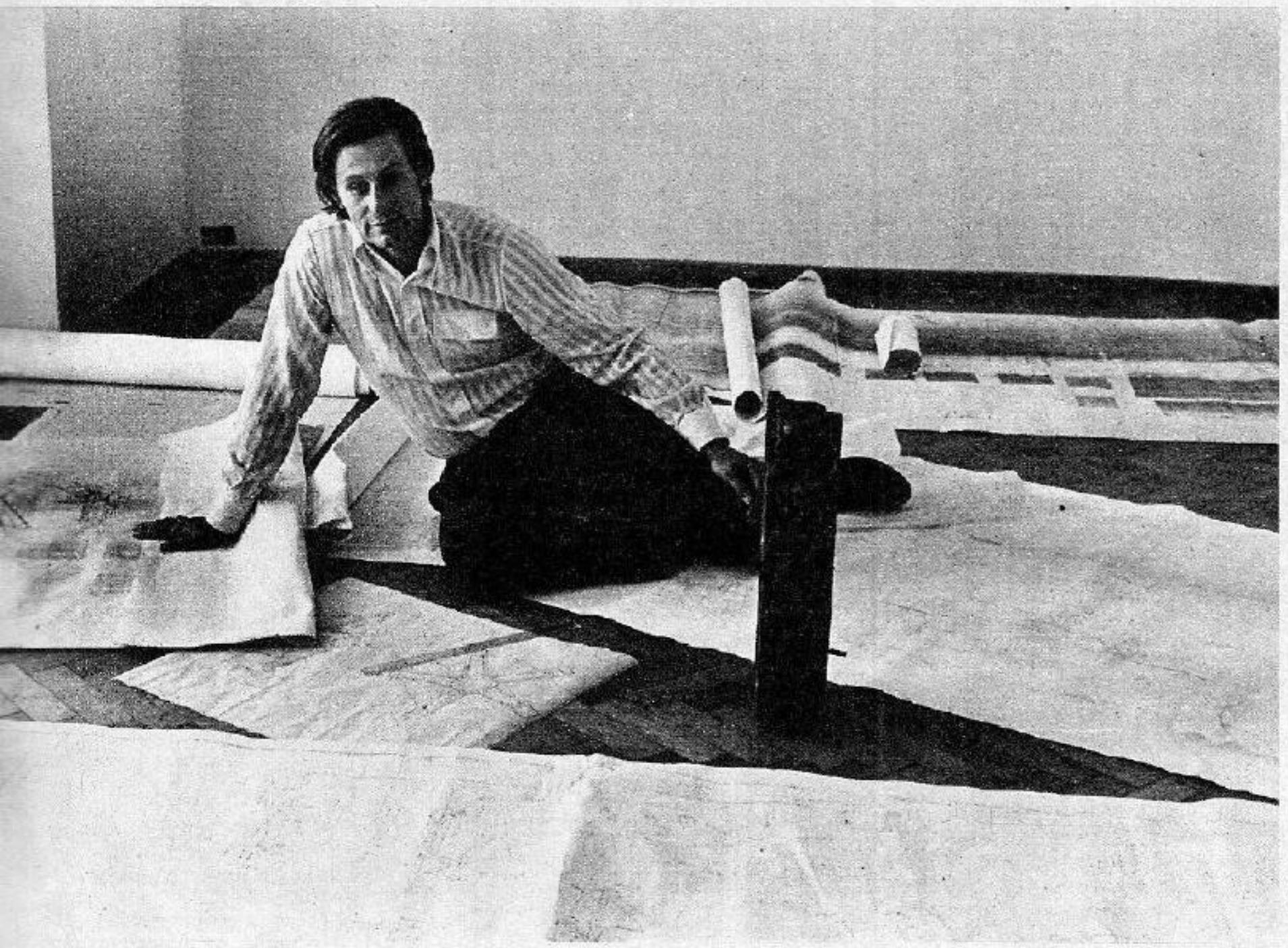
Muchos autos se encuentran en vías de construcción para las próximas carreras de esta especialidad. Uno de ellos, preparado en el taller de Carolini, propiedad de Ricardo Angeletti y Luis Copari, tendrá como piloto a Oliver "Tubito" Cerquatti, quien abandonará así su sacrificada tarea de planillero y cronometrista de la Peña Oncativo.

Otro que estuvo presente y no corrió fue el piloto de Laguna Larga, Domingo Castello. El coche no se encontraba en condiciones, con algunas fallas mecánicas. Los pilotos de aquella localidad siguen con la mala racha. Esperemos que se quiebre para la próxima.

Para finalizar, digamos que la Peña Oncativo sigue trabajando activamente para el mejor desarrollo de cada competencia. En esta oportunidad los mecánicos de cada coche contaban con el número del mismo sobre las espaldas, para distinguirlos así ante cualquier eventualidad.

¡ATENCION...!

ESTA INVENTA





-Mirá, este auto puede ser una barbaridad o directamente no va a andar ni para atrás, porque tiene tantas cosas nuevas que si funcionan todas bien al mismo tiempo creo que tiene que caminar mucho. Vamos a ver.

Heriberto Pronello está sentado en el suelo de su departamento de Palermo, rodeado de planos que tapan el piso, en los cuales se adivinan las formas de las diversas partes del revolucionario SP con motor atras que está construyendo.

—Al final decidí que lo mejor es tener todos los planos por el piso porque así no se pierden, y además no se desperdicia el tiempo necesario para buscarlos en los respectivos cajones cada vez que uno necesita tal o cual plano.

La explicación de Pronello aclara por qué el departamento está completamente vacío y apenas una mesa para tazas de café consigue interrumpir el monopolio ejercido por un tablero de dibujo y los numerosos planos desparramados.

Allí, desde el piso, desde las ideas imaginativas del loco Pronello, surgen las mil novedades que está preparando. Por eso, cuando lo hablamos para ir a

Planos decorando el piso y una tapa de cilindros para el motor V8 TC. Así trabaja Pronello en su departamento de Palermo.

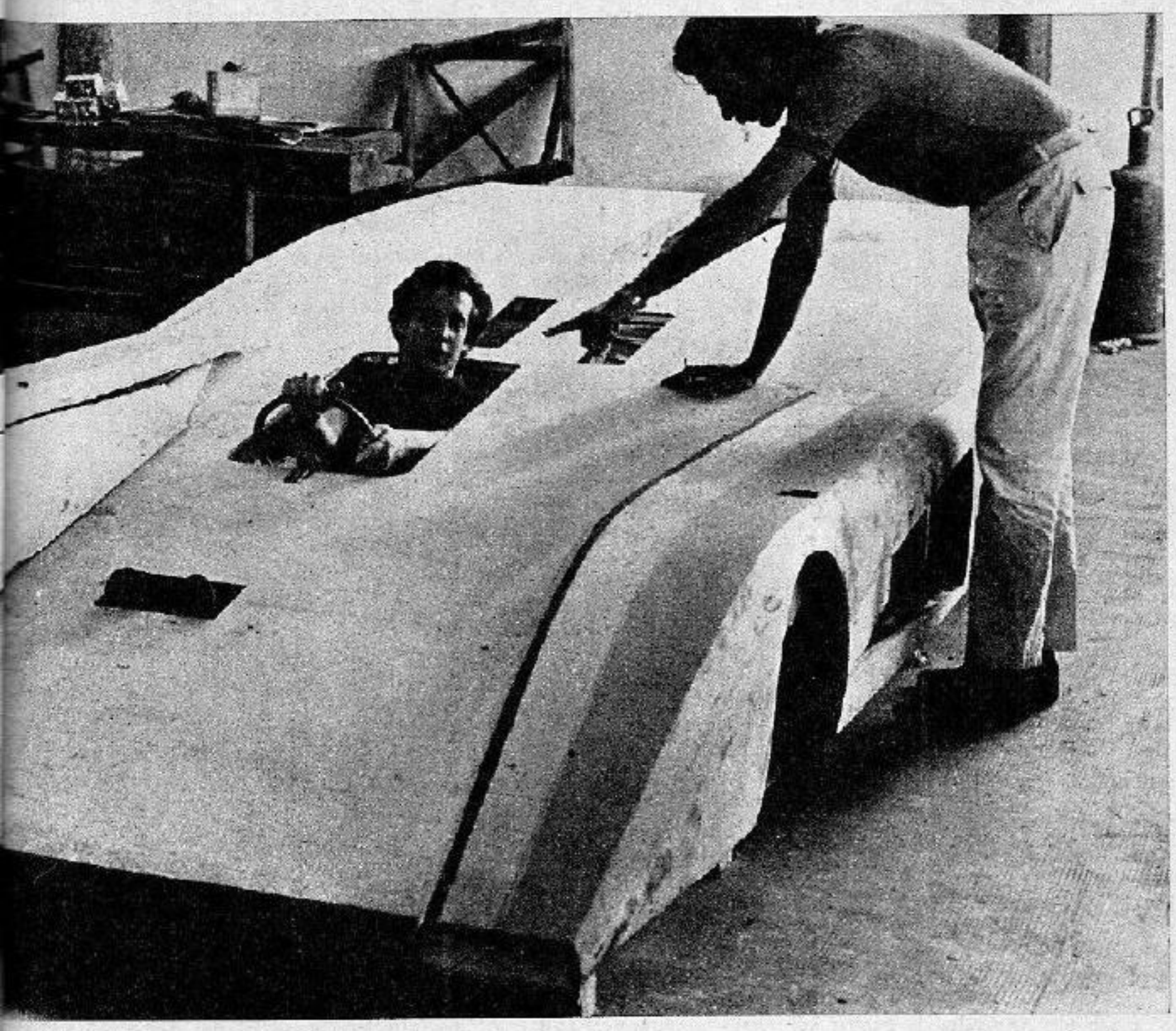
Ya se vislumbra la forma que tendrá el SP motor trasero. Las analíticas miradas se dirigen a la ubicación de los pies que sobresalen de la carrocería y que estarán cubiertos por un carenado.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PRONELLO ANDO

Muchas novedades en torno de la febril actividad de Heriberto Pronello. Entre Buenos Aires y Villa María está naciendo un SP motor trasero que puede ser sensacional. Fairlane V8 para TC. Motores íntegramente desarrollados por Pronello. Nuevas ideas y rienda suelta a la imaginación

por GERMAN SOPEÑA



Villa María a sacar las fotos de lo que aquí se ve, Pronello nos previno: "Mejor es que se den primero una vuelta por el departamento para ver la primera parte, la primera etapa del proceso. Después la completamos en Villa María".

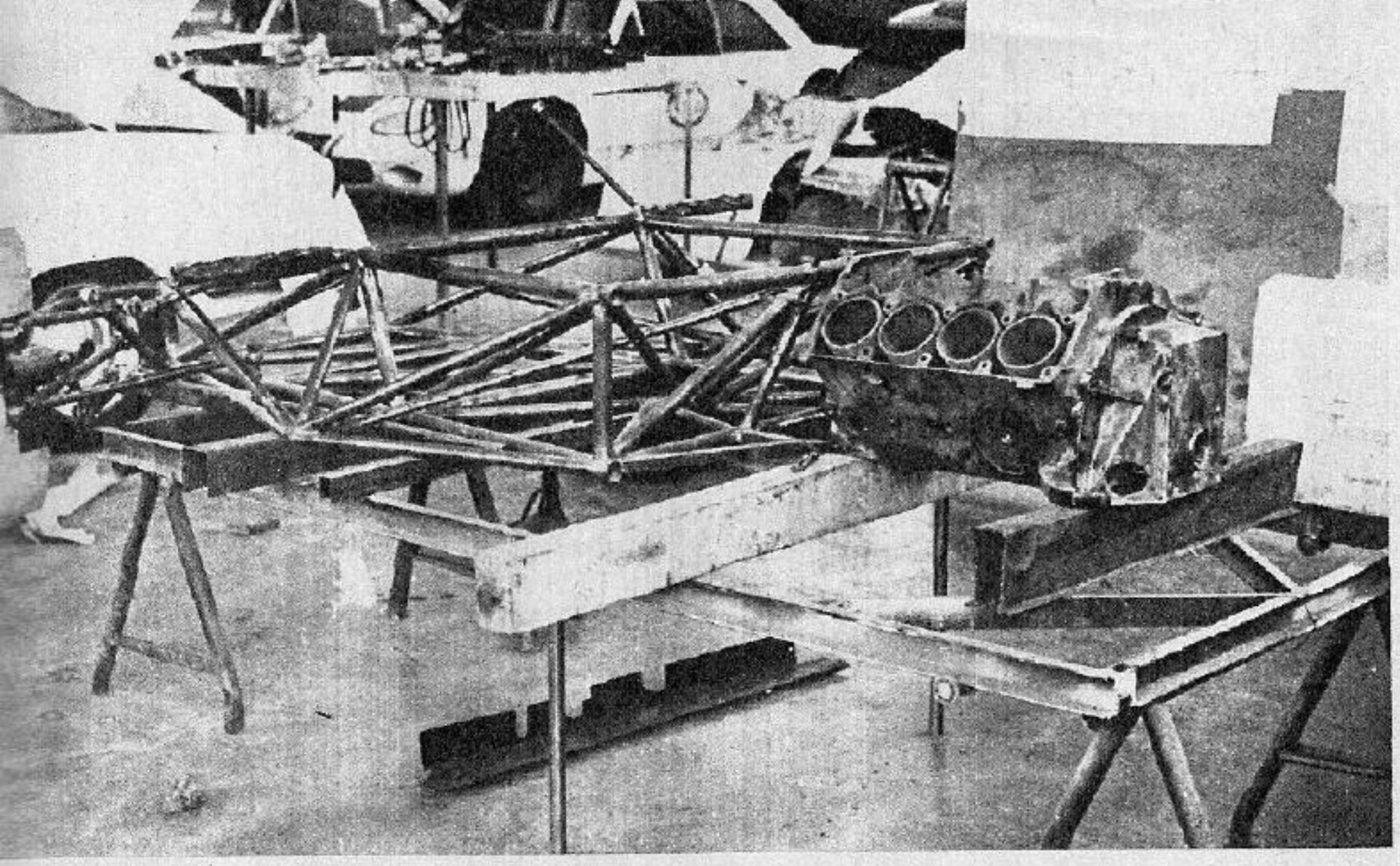
Dicho y hecho. Primero Pronello nos explicó las mil cosas que está haciendo al mismo tiempo, y al día siguiente estuvimos en Villa María para ver cada una de esas cosas.

EL TRABAJO ACTUAL

No se puede negar que Pronello es una máquina de trabajar. Dos cosas fundamentales ocupan ahora su tiempo, pero cada una de ellas llega acompañada de tantos agregados que la tarea se hace larga y complicada. Una es la construcción del SP motor atrás que espera tener en la pista dentro de dos o tres meses aproximadamente. La otra inquietud fundamental es terminar el Fairlane para TC, que de esa manera será el primer (y por el momento creemos que único) motor V-8 de tres litros presente en TC.

No es solamente construir dos autos. El gran trabajo deriva de la decisión de Pronello de hacerlo todo él. Pronello y su equipo dibujaron el auto de SP, diseñaron el chasis, inventan piezas, desarrollaron un motor íntegramente propio, innovaron prácticamente en cada aspecto del auto y eso lleva un tiempo y una experimentación notables.

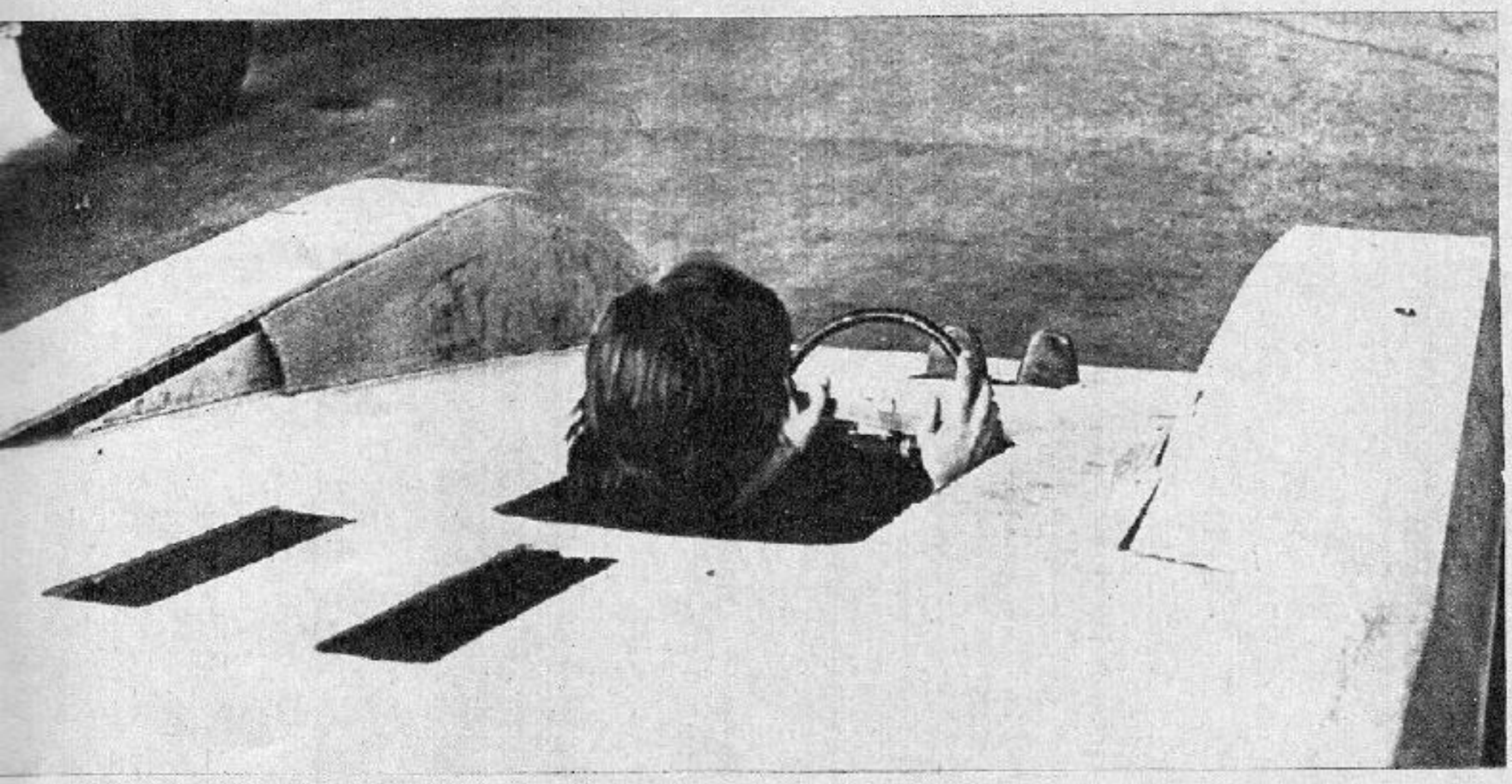
Con el Ford Fairlane es diferente porque el auto prácticamente no se modifica, pero en



El chasis tubular y el block del motor V8, que junto a la caja y el diferencial también forma parte de la estructura del auto.

Si bien estos caños no son los definitivos, sino simplemente los utilizados para trabajar con las medidas, se aprecia perfectamente el diagrama de la suspensión delantera. La plancha de madera hace las veces de rueda y el rudimentario cilindro que parece el portamazas hace las veces del notable y complejo bolillero desarrollado especialmente por SKF.

El casco Ford Fairlane adoptando la forma de un TC. Motor V8, tres litros y muchas, muchas vueltas



Bomba de agua diseñada y construida por Pronello para el motor del SP. Hecha totalmente en aluminio, es una muestra de funcionalidad y ahorro de peso.

Así se ve el auto y el piso desde el cockpit. El coche es tan increíblemente bajo y la ubicación del piloto tan adelante que prácticamente parece que uno va sentado en el aire. La flecha indica, asimismo, cómo quedan ubicados los pies del piloto.

cambio sobre el motor Pronello ha realizado un trabajo interesantísimo para reducir los casi cinco litros del motor V-8 a los 3.000 cm³ reglamentarios. Para eso se ha reducido la carrera de los pistones a sólo 59 mm, con lo cual se supone que el motor podrá girar a 8.000 vueltas. Pero ello también implica un arduo trabajo en la tapa de cilindros, varillas, balancines, etc.

Si además pensamos que también se sigue con la construcción de los Torino modificados, y hay que mantener un Huayra SP listo para las próximas carreras hasta que se termine el nuevo auto, se evidencia que entre Villa María y Buenos Aires la actividad de Pronello no conoce muchos tiempos libres.

EL SP

Indudablemente, lo más interesante de todo lo que se está haciendo, es lo que se refiere al nuevo SP con motor atrás. Liberado finalmente por el reglamento, Pronello pudo diseñar un aparato que no sólo servirá para correr en la categoría SP nacional, sino que además de ser comparativo a los SP internacionales o los Can Am, se encuentra en el nivel de las mejores construcciones del mundo, de la misma manera que puede compararse el Berta LR con el Porsche Targa o la Ferrari 312 P por ejemplo.

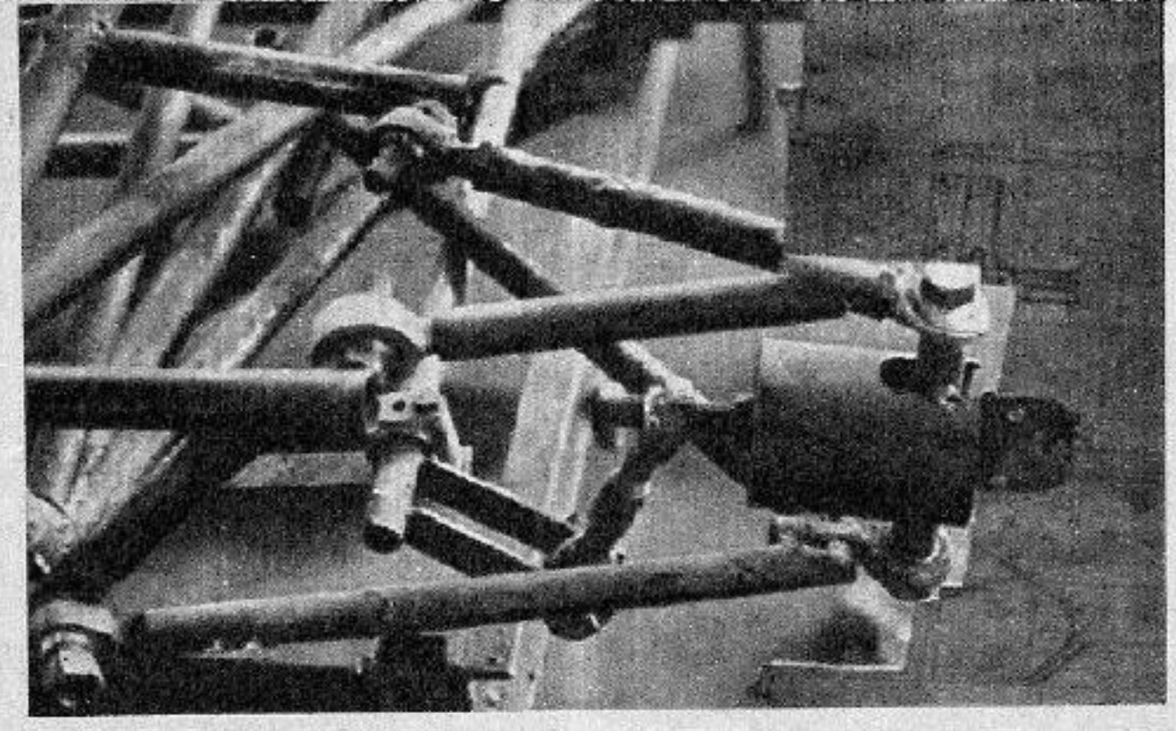
El auto es novedoso desde todo punto de vista. Empezando simplemente por el aspecto exterior, muy similar a aquel dibujo de Bergandi con el cual mostramos tiempo atrás lo que entonces era una idea de Pronello para correr en Can Am, y hoy es ya el futuro SP nacional. Bastante más ancho que los Huayra, el nuevo SP ostenta una forma general de cuña aerodinámica bien estudiada por Pronello, y en la cual los guardabarros delanteros son los únicos inconvenientes que alteran la forma general de cuña. Es asombrosamente bajo —¡a la altura del eje delantero es 10 cm más bajo que el Lotus 72!—, y adelante termina en una perfecta línea sin bocas de ninguna especie. Los radiadores van a los costados como en el Lotus 72, y la bajísima altura del auto dejarían al descubierto los pies, por lo cual sobre ellos va montado un carenado que termina en el parabrisas o deflector. El cockpit es estrictamente ajustado, pero el asiento es una pequeña obra de arte de comodidad y funcionalidad. Sentado, parece que el auto termina en los pies y los buches de los guardabarros parecen dos enormes paredes laterales.

Para lograr la forma aerodinámica pretendida por Pronello, la parte inferior del auto es absolutamente carenada, y viendo el auto de frente a la altura del despeje del mismo, lo único que sobresale son dos pequeñas protuberancias que denuncian la ubicación de los talones de los pies del piloto, fijos allí para que no se muevan (¡...!), la parte inferior del asiento del piloto y parte del carter del motor. Dejando de lado esas pequeñas "imperfecciones", la forma del auto resulta prácticamente ideal, y para lograr todavía una mejor canalización del flujo de aire que circula por debajo del auto, Pronello piensa colocar a los costados del auto dos "paredes" de goma que lleguen hasta el suelo y que encierran así totalmente la zona inferior, no permitiendo desviaciones laterales del viento. Por supuesto que esto es teoría y que nada hay más variable y menos fácil de calcular que los fenómenos aerodinámicos, pero la idea de Pronello parece sensata y será probada intensamente antes que el auto salga definitivamente a correr.

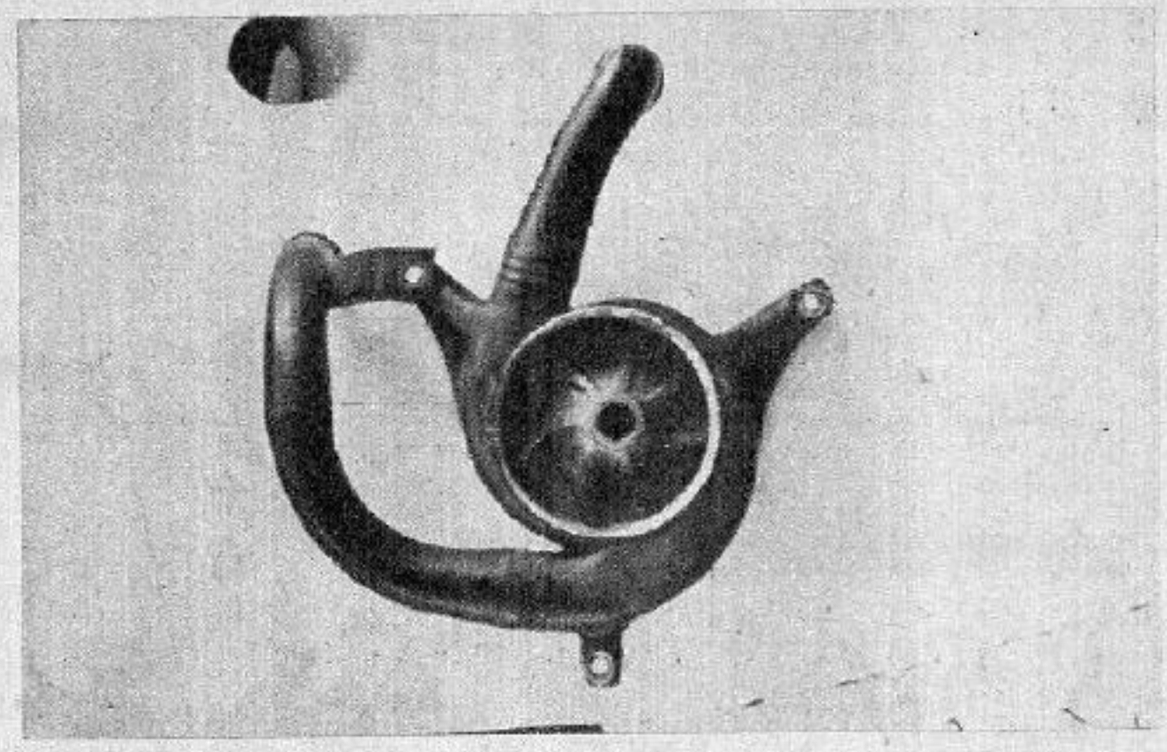
Si bien la forma del auto ya permite apreciar las inquietudes siempre nuevas de Heriberto Pronello, hay que detenerse en la construcción general del auto donde también privan los conceptos nuevos.

El chasis es tubular, mínimo, y termina detrás del asiento del piloto, donde se fija directamente el motor que, con la caja y el diferencial forma parte de la estructura general del auto. Hasta aquí el concepto es más o menos tradicional, y resulta también parecido al esquema del Berta LR. Más atrás, sin embargo, vemos el primer cambio: en casi todos los autos actuales (F-1 o SP) se ubica el motor detrás del asiento del piloto, luego el diferencial, y por último la caja de cambios. Pronello en cambio eligió la variante ya presentada por el fabuloso Porsche 908/3 o Porsche Targa, que agru-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







pa los elementos de la siguiente manera: caja y luego diferencial. Dejemos que Pronello nos explique la importantísima diferencia.

—Mi idea es lograr un auto que tenga el menor momento de inercia polar posible, lo cual significa que el auto dobla mejor, que se tenga un control mucho más efectivo. Como el momento de inercia polar es igual al producto de la masa de los elementos (motor, caja, diferencial) por la distancia al cuadrado que hay de esos elementos al centro polar del auto, resulta que cuanto más cerca tengamos los elementos del centro del auto, menor será el momento de inercia, porque como la distancia es al cuadrado, la cifra varía muchísimo. Tenemos el motor pegado al asiento del auto y al colocar el diferencial detrás de la caja, el eje trasero está mucho más atrás que en la ubicación convencional donde el diferencial va antes que la caja. De tal manera el centro polar del auto se desplaza hacia atrás y todo el conjunto queda más cerca de ese centro, con lo cual la distancia será menor. Por eso además el piloto queda sentado tan adelante.

Por su parte las suspensiones también muestran ideas bien anticonvencionales, sobre todo la trasera que resultará una compleja combinación de suspensión independiente con eje De Dion. En efecto, las ruedas traseras están vinculadas al chasis —en este caso el grupo motor-caja-diferencial— por un brazo superior que es directamente el palier (como en el primer Lotus F-1), y como brazo inferior se utiliza un largo brazo que une las dos ruedas como si fuera un eje De Dion y que va fijado (en el centro de dicho brazo) al diferencial, siendo ese punto de fijación a la vez, el centro de rolido del eje trasero. Además, dos reactores longitudinales controlan ese movimiento de las ruedas.

La suspensión delantera es un paralelogramo deformable formado por dos brazos triangulares, y el inferior se vincula a una barra de torsión ubicada longitudinalmente, que cumple la función elástica (como en el Lotus 72). La novedad, sin embargo, está presentada por el bolillero de la rueda, que es una verdadera obra de arte realizado como experiencia por SKF bajo el diseño de Pronello. Dicha pieza —además de ser un simple cojinete de bolillas— tiene forma exterior que contiene los soportes a los cuales se fijan los brazos de suspensión, la barra antirroll y el disco de freno sobre el cual a su vez se atornilla la rueda. Como todas las fijaciones son regulables, las posibilidades de modificación de la geometría de la suspensión son numerosísimas, lo que si bien ayuda a conseguir un auto que doble muy bien, también obliga a un exhaustivo trabajo de puesta a punto.

—Pero no nos preocuparemos en hacer correr el auto en seguida. Como tiene tantas cosas nuevas, es muy probable que las primeras vueltas que dé en la pista no digan nada extraordinario, pero vamos a trabajar mucho para ponerlo bien a punto y recién entonces hacerlo debutar en carrera —explica Pronello.

EL MOTOR PARA SP

Colateralmente al nacimiento de este nuevo auto, Pronello finalizó prácticamente el desarrollo del motor que había iniciado el año pasado. Todo es absolutamente nuevo y diferente; tapas de cilindro, árbol de levas, balancines, botadores, cigüeñal, bomba de agua, distribución, múltiples de admisión y escape, todo.

Como se recordará, ya a fines del año pasado Pronello comenzó a experimentar por su cuenta en el motor V-8 luego de innumerables problemas que padeció todo el año con los motores oficiales de fábrica. El eterno inconveniente de la bomba de aceite ya fue solucionado, y además Pronello buscó mejorar todos los aspectos del motor y reducir la mayor cantidad de peso posible.

Después de trabajar todos estos meses, finalmente se terminó un motor íntegro, que montado sobre un Huayra se llevó a probar a Maggiolo. Allí dio muchas vueltas, anduvo mucho porque el Huayra se llevó andando y finalmente se rompió un botador que milagrosamente no dañó ningún otro elemento del motor. Según Pronello, los botadores constituyen por ahora el único talón de Aquiles del motor, que si bien no fue probado todavía a pleno régimen en el banco, permite suponer que se ha logrado una notoria performance en su prestación. Por el momento equipará al Huayra, con el que correrá Gradassi las primeras pruebas de SP, y al mismo tiempo se le piensan quitar los eventuales defectos para tenerlo realmente afilado para cuando se encuentre listo el flamante auto en construcción.

EL FAIRLANE TC

Parece un enorme camión, pero con la trompa perfilada y vestido de carrera va a ser algo bastante similar a los impresionantes stock cars americanos.

A pesar de su tamaño (que al final de cuentas no es muy importante, dado que la gran mayoría de las carreras de TC trascurren en rectas), Pronello prefirió preparar un Fairlane para TC para desarrollar un motor V-8 que según sus cálculos tiene que dar un resultado muy superior al del Falcon 6 cilindros.

La teoría de Pronello es reducir sensiblemente la carrera del pistón para disminuir la cilindrada a tres litros (sólo 59 mm de carrera) y conseguir así un motor que podrá girar a 8.000 vueltas sin peligro de rotura. Y las bielas y el cigüeñal aguantarían un régimen superior, pero la limitación la imponen las varillas, los botadores, los balancines y todos los elementos propios del motor varillero.

En este momento Pronello se encuentra trabajando sobre las tapas de cilindros del motor V-8, en las cuales se modifica la forma de la cámara de combustión que es una de las pocas cosas que pueden tocarse. En cuanto al múltiple de admisión, Pronello diseñó un múltiple en el cual sin variar la forma externa (no se puede por reglamento) se trabajan los conductos de manera de evitar ciertos recodos bastante molestos para el flujo de los gases.

Ese motor aún no está terminado y corre paralelo a los trabajos que se realizan en el casco Ford Fairlane. De todas maneras no pasarán de dos meses antes de poder ver al auto en carrera.

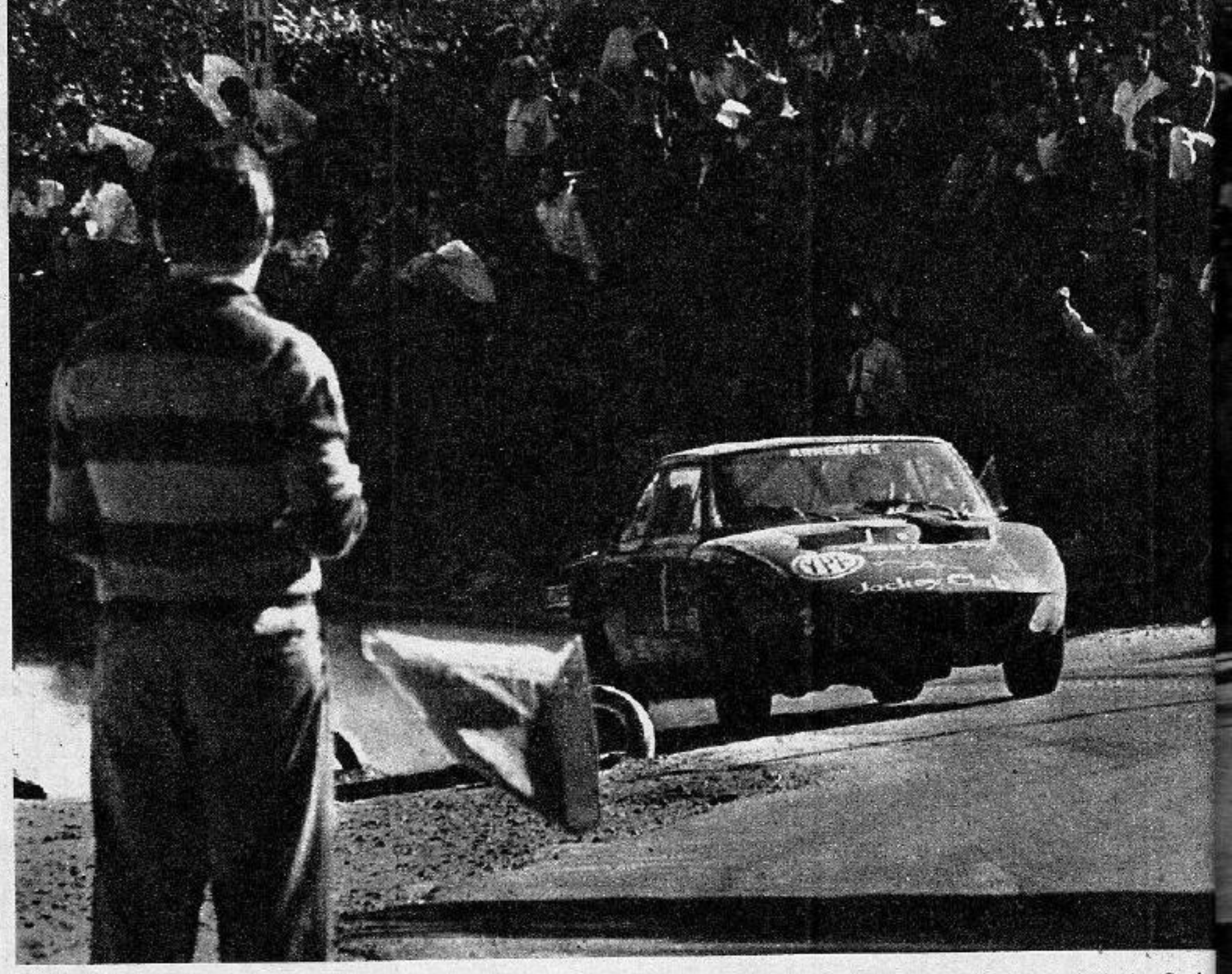
Indiscutiblemente la vedette es por sobre todas las cosas el SP motor atrás. Revolucionario en muchas cosas, estudiado aerodinámicamente y con las formas elegantes que Pronello consigue magistralmente, el aparato va a ser una unidad digna de ser esperada. Hay que terminarlo, probarlo y seguramente estaremos en presencia de otro fuera de serie. Ahora, a nivel internacional 1971, cuando los reglamentos permiten dar rienda suelta a una imaginación como la de Pronello.

COMPRANDO MEDIDAS

	SP Motor Trasero	Huayra 1969
Largo total	4,48 m	
Ancho máximo	2,05 m	4,35 m
Altura máxima	0,74 m	1,82 m
Distancia entre ejes	2,47 m	1,25 m
Peso	800 kilos	2,50 m
Trocha delantera	1,64 m	1.000 kilos
Trocha trasera	1,58 m	

LA CUMBRE TOMO EXAMEN

Las curvas del circuito de La Cumbre no mienten. Y se complementan a la perfección con el reloj para demostrar quiénes manejan mejor que los demás. Luego de observar detenidamente el andar de cada uno podemos emitir este boletín de calificaciones cuyo promedio general es bastante elevado, superior a lo común, dada la calidad de los participantes. Una sola aclaración: los que no están calificados son aquellos que o bien abandonaron enseguida o bien padecieron fallas que hacen difícil determinar un juicio tan delicado como es el de ponderar a cada uno. Examinamos bien a los que aquí figuran y estos son los resultados:



El dueño del espectáculo. Luis Di Palma hizo delirar a todo el público con su paso vehemente, rapidísimo, aplastante. Casi 10 puntos.

BOLETIN DE CALIF

Lógicamente, no podíamos perder la oportunidad. La Cumbre resulta el circuito ideal para analizar y examinar pilotos y, munidos de cronómetro, ganas de criticar y con mentalidad exigente, tomamos el primer examen del año a una categoría nacional, extendiéndose de tal manera el siguiente boletín de calificaciones.

9,80

Luis Di Palma. — No le ponemos diez porque eso implicaría la perfección absoluta, pero en La Cumbre Di Palma se acercó bastante a la clasificación tope. Siempre pisando, con el auto completamente dominado en todo momento, aunque parece que quiere irse al diablo. Extraordinario.

9,50

Carlos Marincovich y Emilio Bertolini. — Los dos parecen poseer el mismo estilo y los dos produjeron idénticos resultados positivos. Impecables, controlados, prolijos y veloces porque el reloj nunca miente. No son espectaculares pero da gusto verlos andar. De Marincovich ya se sabe de hace rato. Bertolini confirmó una vez más sus condiciones en alza.

9

"Cacho" Fangio y Néstor García Veiga. — "Cacho" sorprendió gratamente a muchos (incluso a nosotros) y anduvo realmente fortísimo. Néstor García Veiga no anduvo mucho, por lo que el juicio no es tan certero, pero mientras estuvo en carrera hizo lo que sabe. Dos 9 que pueden subir.

8,50

Gastón Perkins. — Siempre el gran rutero, con velocidad, con ritmo. A pesar de una multiplicación desacertada (3,73:1), Gastón Perkins marcó un tiempazo de 8m 40 seg y manejó como siempre. Seguro, firme, tenaz.

8

Francisco Espinoza. — Muy agradable la tarea de examinar al joven Espinoza. Maneja con soltura, con rapidez y siempre sabe lo que quiere hacer con el auto. Va a seguir subiendo.

7,50

César Malnatti y Jorge Cupeiro. — Muy bien, don César. El auto es un avión y él lo lleva con firmeza, dobla fuerte, tiene ritmo. No frenará encima como Di Palma, no será tan pulido en sus maniobras pero el hombre de San Miguel maneja fuerte sin vuelta. Cupeiro es el de siempre. Prolijo, rápido, manejando con sensatez y siempre en la conversación. No arriesga innecesariamente pero los relojes cantan: Es veloz.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



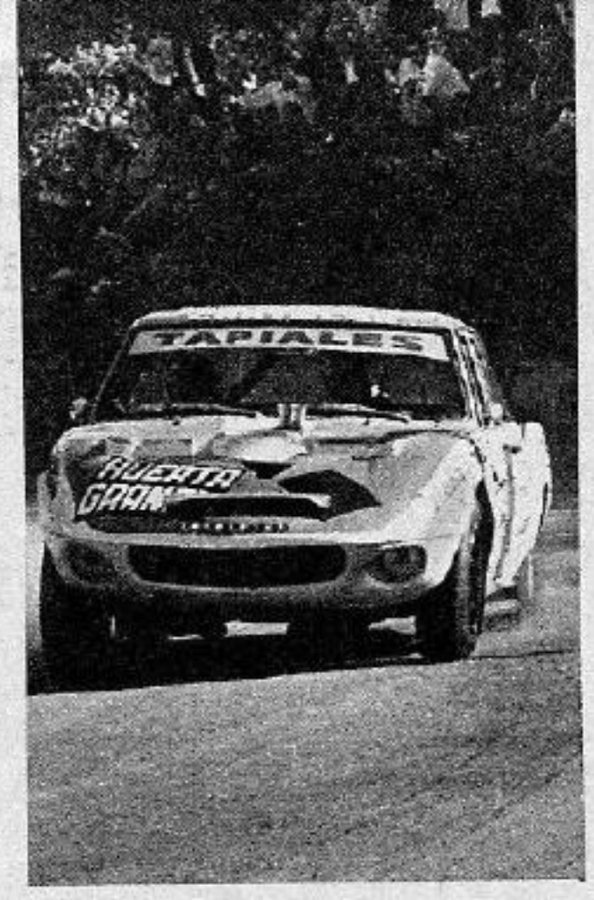
Calificación obtenida: 8 puntos

La referencia al circuito "Alturas do Punilla" o bien La Cumbre merece que nos detengamos especialmente. En cuanto a lo atractivo de su dibujo, lo pintoresco del escenario y demás no vale ya ni la pena recalcar nuestro entusiasmo por el Nürburgring argentino; es sencillamente espléndido.

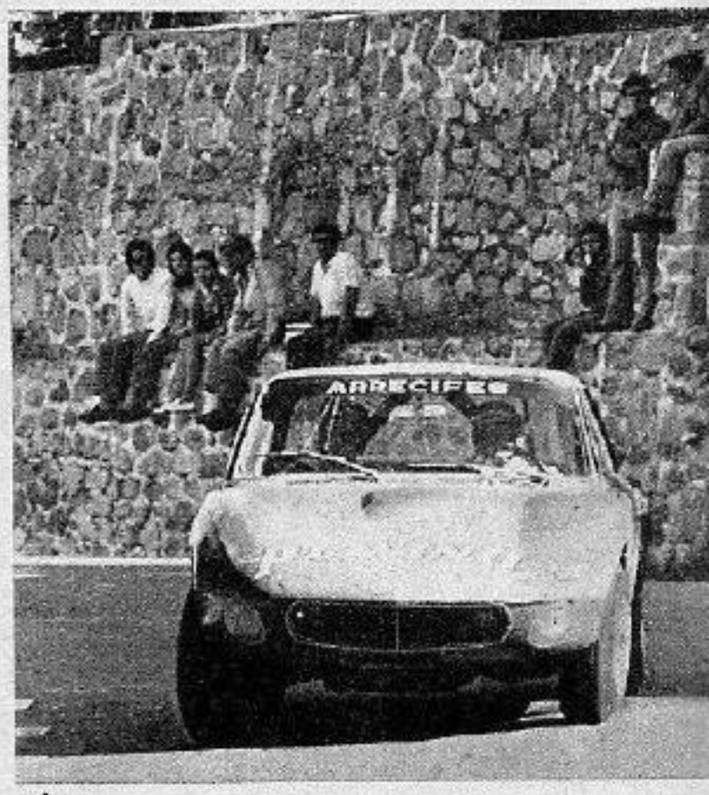
Sí vale la pena en cambio analizarlo desde el punto de vista de la seguridad. El circuito *no* es peligroso como alguna vez se esbozó porque tiene todas las virtudes de los trazados montañosos: pocas veces se anda a gran velocidad, hay parapetos naturales para la gente, en sus casi veinte kilómetros se puede distribuir una gran cantidad de público sin molestar.

Pero se puede mejorar y hay que hacerlo. Fundamentalmente harían falta varios guard rails en ciertos lugares claves (aunque hay varios colocados), principalmente en la zona interna de La Cumbre, cruce de la barrera, etc. Lo mismo en ciertas curvas del circuito (la bajada de Cruz Chica por ejemplo). Esas mejoras serían realmente necesarias para correr y además constituirían a la vez un elemento más de seguridad para el usuario común que recorre todos los días ese camino.

El ocho puntos puede subir más todavía. Utilizar parte del dinero obtenido en esas mejoras es lo único que pedimos.







La foto es elocuente. El auto, bien apoyado; la rueda externa, deformada por la velocidad, la mirada y la dirección buscando la cuerda y con amplio margen para cualquier movimiento extraño del auto. El piloto es Marincovich: sobresaliente.

Cacho Fangio fue figura. Sinceramente no creíamos que iba a andar tan fuerte y no sólo anduvo muy rápido sino también muy parejo en todas las vueltas ¡Fuerte ese aplauso!

Castañón y el 504: presencia del Turismo en La Cumbre. La gente de Córdoba —que sabe ver carreras— le brindó sus elogios sin retaceos. Muy bien.

CALIFICACIONES DEL TC

7

Carlos Loeffel, Omar Mura Cuvertino, Alfredo Manzano, Cocho López. — Los dos primeros **(Loeffel y Cuvertino)** son dos pilotos que andan fuerte pero cambian rapidez en el andar por prolijidad para manejar. Los elementos mecánicos sufren un poco, pero de cualquier manera el tiempo sale. **Alfredo Manzano** dispuso de un buen auto hasta que se rompió y evidenció un manejo firme y sin descontrol. **Cocho López** no pudo dar un examen como la gente porque el auto perdió consistencia. No anduvo arriesgando como se podría suponer, lo cual también es positivo porque desvirtúa su habitual fama de "loquito".

6,50

Roque Boyle. — El hombre de Venado Tuerto también fue un piloto regular, seguro, que no maravilla a nadie pero no comete errores. Bien.

6

Cacho Matías y Juan M. Bordeu. — Matías es un clásico piloto del TC rutero pero con admirable espíritu deportista. Viene a correr a la montaña aunque sepa que no es su elemento. Hizo un trompo en el pueblo pero en general fue muy seguro. Juan Manuel Bordeu ya no es el de hace unos años, pero conserva por supuesto las virtudes que siempre conoció. Medido, prolijo, corriendo su carrera sin descontrolarse jamás.

4

Eduardo Volpicina. — Tranquilo, también es piloto del TC de ruta que no se encuentra a gusto donde hay mucho que doblar y frenar. Además el auto no andaba.

5

Eduardo Pino. — No ha corrido en ruta y mucho menos en montaña. Probablemente por eso Pino manejó en todo momento en una forma especulativa que no va más allá del 5. Habrá que ver más adelante.

3

Ricardo Belliti, Eduardo Muchenik. — El cordobés Belliti es un gran entusiasta pero anda despacio. El se divierte y no pretende más. Está cómodo así. Eduardo Muchenik, con un Peugeot 504, no demostró nada de lo que se podía hacer en La Cumbre. Doblaba despacio, frenaba lejos y culminó con un vuelco.

7,50

MENCION APARTE

Lo mereció ampliamente **NORBERTO CASTAÑON,** que deleitó en la montaña con su 504. Anduvo más fuerte de lo que esperábamos y mientras estuvo en carrera tuvo su tribunita de adictos espontáneos que supieron balancear su inferioridad mecánica. Lástima que el 504 no aguantó.

Lucas Sonnino al timón de "El Cid" sigue siendo la figura destacada de la clase Grumete. Extraoficialmente, se impuso en el Campeonato Rioplatense de la especialidad.

UN TRIUNFO CONCLUYE

Con varias protestas pendientes finalizó el IX Campeonato Rioplatense de la clase Grumete.

Nuevamente este torneo se corrió en el octógono de la FAY, sobre un total de tres regatas sin descarte, correspondiéndole el halago de la victoria en dos oportunidades al actual campeón argentino, el timonel Lucas Sonnino; la serie restante la ganó Roberto Gatti.

El trámite del torneo fue bastante embrollado, por lo menos en lo que a protestas se refiere, hubieron varias, de todo tipo y tamaño. Entre ellas la que presentó ante la comisión del mes de enero, el joven Martín Costa, quien reclamó ante la comisión de regatas, alegando que en la segunda prueba no se viró la primera boya dentro del tiempo límite de una hora que estipula el reglamento del campeonato. La protesta fue desestimada dado que se supone como exacto el tiempo del oficial de regata.

Otra protesta interesante es la que presentó Fernando Orbaiz quien dice haber visto irregularidades entre el barco de Lucas Sonnino y Esteban García, en la largada de la segunda serie. La cuestión es que esta circunstancia obligó a la Comisión de Protestas a dejar pendiente el fallo ante la necesidad de reunir más evidencias.

Lo realmente malo del asunto, es que este cuarto intermedio deja en suspenso la plaza de campeón rioplatense, aunque sin lugar a dudas, el torneo fue ganado de punta a punta por Lucas Sonnino tripulado por su esposa y Alberto Varela.

En lo que a organización se refiere, se escucharon algunas quejas con respecto a la Comisión de Regatas, entre ellas el hecho de largar fuera de horario en la primera serie. Esta tardanza en realidad está justificada, pues la ausencia de viento demoró la llegada de varias embarcaciones. Lo que sí resultó inexplicable es por qué no se esperó a todos.

Por otro lado se vio que en las largadas hubo más de un barco pasado y que no fue llamado para volver a partir. Este hecho se notó sobremanera en la última serie, donde a nuestro criterio correspondía una llamada general.

Vayamos ahora a las regatas: se corrieron con escaso viento de allí que el pelotón de competidores se mantuvo menos disgregado con lo que se vio un lindo cuadro, en especial durante los francos; momentos en que el río se pobló de coloridos parachutes.

Indudablemente pocos fueron los timoneles que viraron las marcas con precisión (sin sobrarlas) y menos aún los que en la táctica tuvieron en cuenta las fuertes corrientes que imperaron durante esos dos días.

La primera regata se efectuó el sábado por la tarde, dándose prestado el start en la boya. Apenas cayó la Blue Peter, Sonnino tomó la delantera y a base de caminar se escapó resueltamente de los demás participantes. Detrás de "El Cid" se ubicaron el "Magoo", "Amaxtú", "Cecil" y otros quienes se alternaron los puestos durante la serie.

Comentario aparte merèce la maniobra de Pedro Seybold quien se estampó contra la bo-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



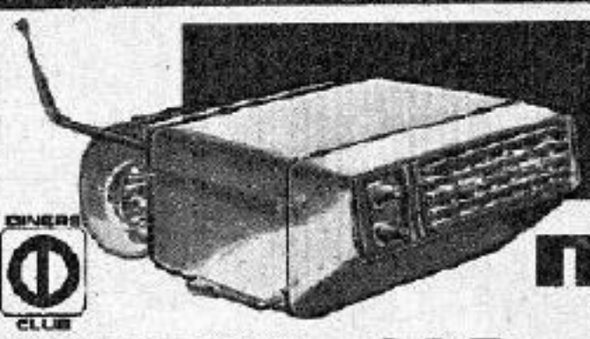
Todos y Nadie. El Neuquén (135) de Fernando Orbaiz encabeza el pelotón.

El "Ventura" de Jorge Zabotinsky a punto de efectuar una virada.

Texto y fotos de
J. PEDRO SIEDMANN

Realización EDDIE Publicitaria, T. E. 32-0765

sugerencias PARABRISAS CORSA



CALEFACTOR UNIVERSAL PARA AUTOMOTORES

DINERS CLUB

norman®

SERVICE AUTORIZADO

NORTH-CAR

•AUTO RADIOS • ESTEREOS
•ANTENAS ELECTRICAS

MONTAÑESES 2130 - T. E. 783-5681 (Bcas. de Belgrano)

COLOCACION en el ACTO

Sandrini

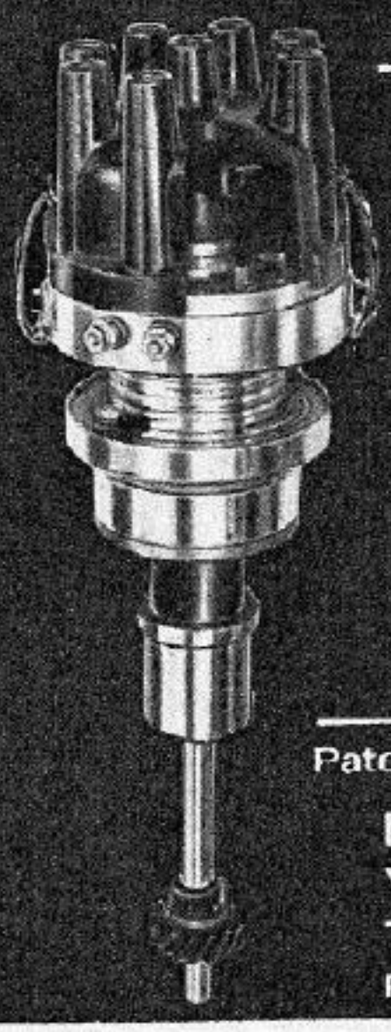
VOLANTES DEPORTIVOS

FABRICA

BORSAN S.C.A.

LADINES 3808 - T. E. 50-7572
ALTURA Av. SAN MARTIN AL 7100, BS. AIRES

DULBECCO



PRIMERA FABRICA ARGENTINA DE LEVAS DE ENCENDIDO PARA COMPETICION, PRESENTA SU NUEVO PRODUCTO, EL DISTRIBUIDOR DE ENCENDIDO, PARA SPORT PROTOTIPO - T.C.A. - F. 2 - F. 1, ETC. YA EN USO EN LOS PRIMEROS VALORES DE CADA CATEGORIA.

Patente Arg. en trámite.

MEXICO 3259
VILLA MARTELLI
T. E. 740-3511
Pcia. de Bs. Aires

LLANTAS CROMADAS



LLANTAS PARA FIAT 600 770 800

UNICAS CON GARANTIA ESCRITA POR 12 MESES

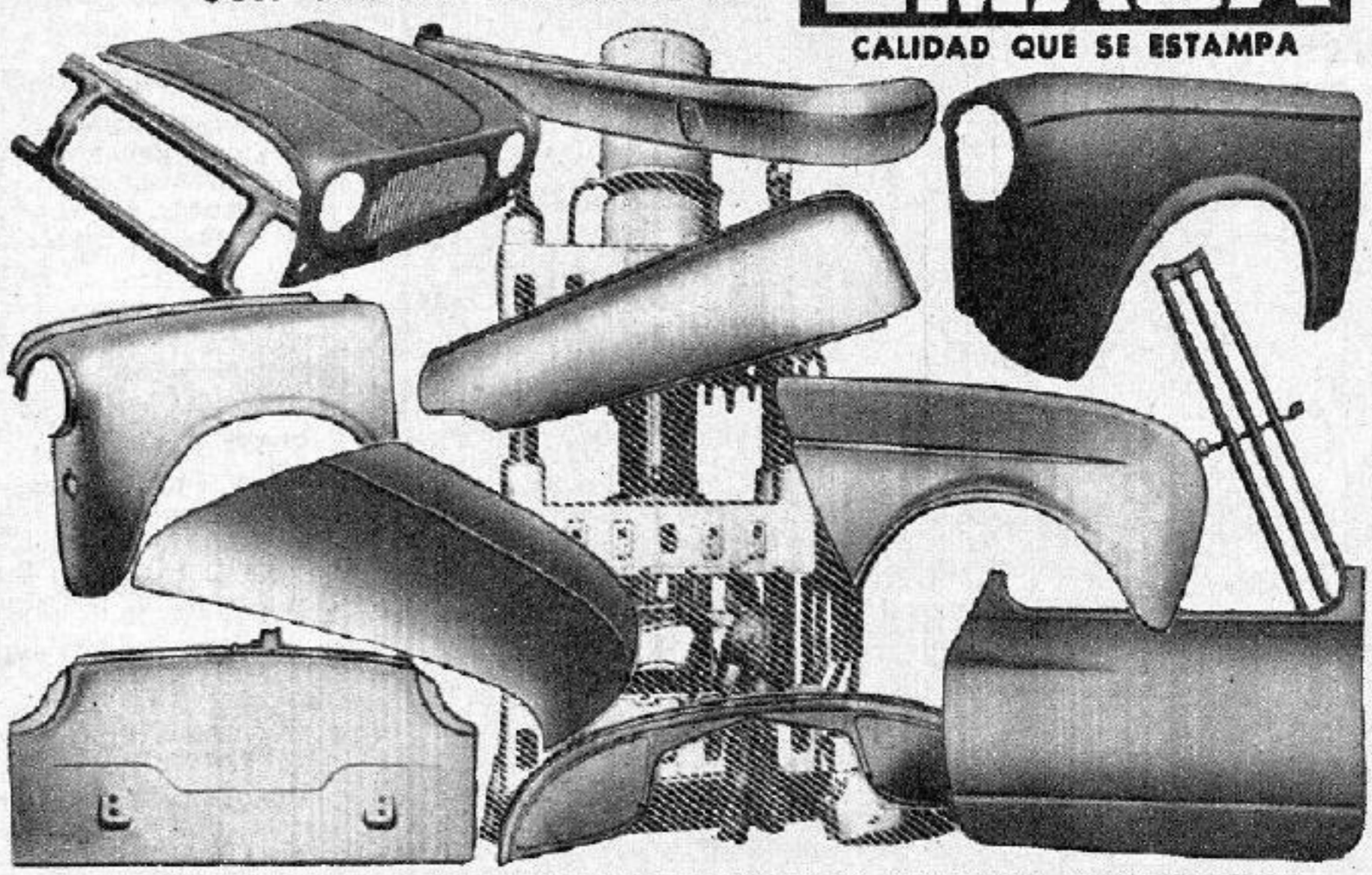
VICAR S.C.A.

Av. Juan de Garay 2356
T. E. 26-5347

CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES CON PIEZAS ESTAMPADAS

M.R. EMACA

CALIDAD QUE SE ESTAMPA



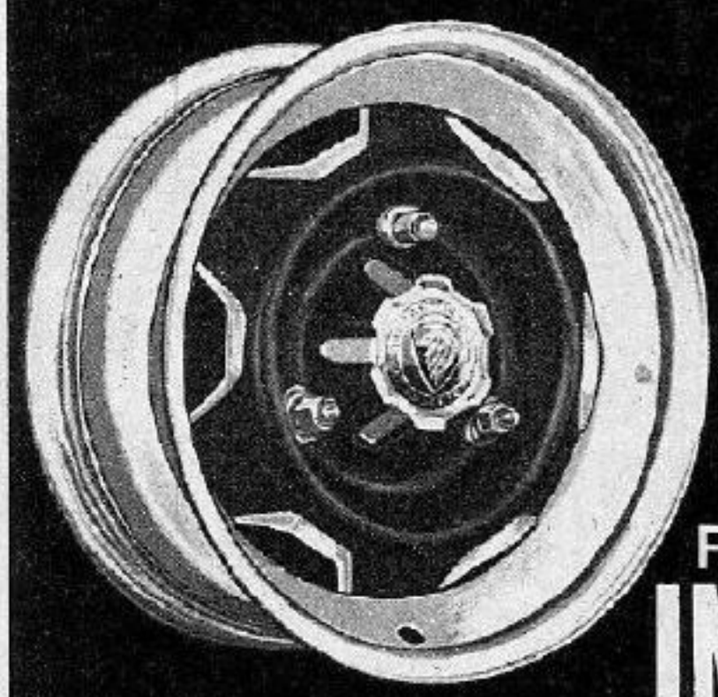
COLOQUE PARTES DE CARROCERIA ESTAMPADAS "EMACA", SON EXACTAS
STOCK COMPLETO DE TODAS LAS PARTES

INDUSTRIAS METALURGICAS EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.

FABRICANTES DISTRIBUIDORES — GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE - 653-1175 PCIA. BUENOS AIRES — ENVIOS AL INTERIOR

en rosario corsa
López Puccio S.R.L. córdoba 1177 • t.e. 61592 • rosario

nueva línea deportiva '71



DISEÑOS EXCLUSIVOS
LLANTAS DISTINTOS
ANCHOS
CROMADO GARANTIDO

Fabricantes
INDARA S.R.L.
SAN MARTIN 2646 T.E. 81-1166 80025 - ROSARIO

repuestos
y accesorios
legítimos
e importados



AUTO UNION
D.K.W.

chapería
electricidad
cigüeñales

AUTOGOL S.R.L.
3 de febrero 1563 T.E. 45364 - Rosario

PHILIPS AUTORADIO

viva el sonido
póngale philips
a su auto



AUTO RADIO
maica
distribuidor
en rosario
Pte. Roca 1686
T.E. 27553

REPRODUCTOR STEREO



RESULTADOS DEL CAMPEONATO RIOPLATENSE DE GRUMETES

PRIMERA REGATA: NE 8 Km

1º	Lucas Sonnino	El Cid	2h 33' 45"
2º	Luis Serra	Amaxtu	2h 39' 15"
3º	Jorge Calderón	Cecil	2h 42' 00"
4º	Fernando Orbaiz	Neuquén	2h 42' 20"
5º	Martín Costa	Magoo	2h 42' 50"

SEGUNDA REGATA: NE 9 Km

1º	Roberto Gatti	Derecho Viejo ..	3h 02' 46"
2º	Lucas Sonnino	El Cid	3h 03' 13"
3º	Jorge Zabotinsky	Ventura	3h 07' 08"
4º	Fernando Orbaiz	Neuquén	3h 07' 13"
5º	Esteban García	Antú	3h 08' 10"

TERCERA REGATA: E 10 Km

1º	Lucas Sonnino	El Cid	2h 47' 21"
2º	Jorge Zabotinsky	Ventura	2h 51' 12"
3º	Martín Costa	Magoo	2h 52' 52"
4º	Roberto Gatti	Derecho Viejo ..	2h 54' 26"
5º	Fernando Orbaiz	Neuquén	2h 54' 47"

La clasificación final no fue suministrada por hallarse varias protestas pendientes.

RESULTADO DE OTRAS REGATAS

CLASE 505

1º	Alberto Tonconogy	Super Fiaca	1h 42' 30"
2º	Héctor Domato	Huevo Frito	1h 43' 25"
3º	Ricardo Knight	Mu watsui-Go Go	1h 45' 15"

El Club Náutico San Isidro organizó sendas regatas para las clases menores. Los resultados fueron los siguientes:

CLASE PENGUIN: Premio "Tonina"

1º	Carlos Rivero	Hipocampo	1h 31' 23"
2º	Jerry Nunci	Tramoya	1h 34' 37"
3º	Fernando O'Connor	N. N.	1h 41' 38"

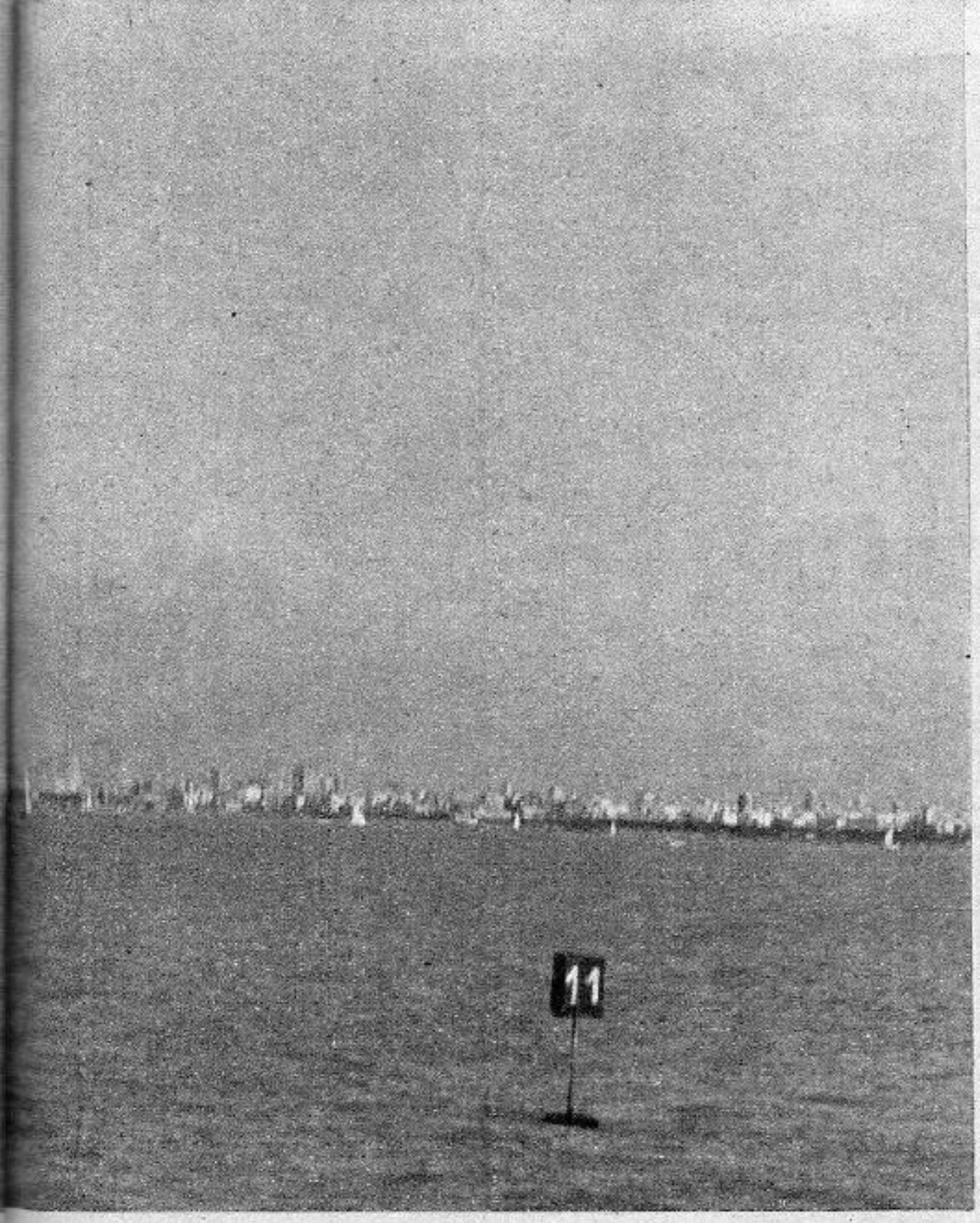
CLASE SNIPE: Premio "Sea Bird"

1º	Víctor Larrinchuta	Luisito	2h 03' 40"
2º	Enrique Langue	Teide	2h 04' 19"
3º	Juan Cibert	Sea Bird	2h 05' 25"

CLASE FINN: Premio "Fiaca"

1º	Jorge Sanjurjo	Masita	1h 58' 23"
2º	Ernesto Kutter	Fiaca	1h 59' 28"

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Lucas Sonnino a bordo de "El Cid" tripulado por su esposa y Alberto Varela en momentos de virar el reach.

ya, durante la largada o el papel de Hugo Strasburger protagonista de múltiples encontronazos.

El domingo por la mañana se largó la segunda regata; nuevamente se dio en la boya. En circunstancias en que el "Amaxtu", "El Cid" y el "Antú" venían recorriendo la línea, se presentó una negada del Norte lo que determinó que Sonnino virara, obligando a Esteban García a pedir agua, hecho que se solucionó con una virada por ambas partes. Una vez más "El Cid" se escapó para ser alcanzado en la empopada por el "Derecho Viejo" de Roberto Gatti, quien punteó la regata de allí al final.

Previo un lógico paréntesis, se largó la tercera regata; no obstante ello, varios barcos largaron tarde, entre ellos el único representante uruguayo.

En este start fueron muchos los que se pasaron y pocos los que volvieron. Por tercera vez Sonnino hace rendir a su barco logrando alejarse de una manera escandalosa. Por el segundo puesto hubo una interesante porfía entre el "Magoo" y el "Ventura", finalmente este último obtuvo dicha colocación. Las descalificaciones no se quedaron atrás, así el "Amaxtu" fue eliminado por el "Cecil" de Jorge Calderón.

En definitiva, el torneo estuvo por demás sabroso para los que participaron y para los infaltables espectadores. Resta sólo esperar a que se revele la incógnita que planteó el reclamo pendiente.

en rosario corsa
Lopez Puccio S.R.L.

la máxima jerarquía en stereo con radio para automotores
modelo especial para peugeot 504
SANYO

¡Toda la línea del sonido para su auto!
Unico distribuidor en todo el país
nicolás m. canet
Pte. Roca 1686 - T.E. 27553 ROSARIO

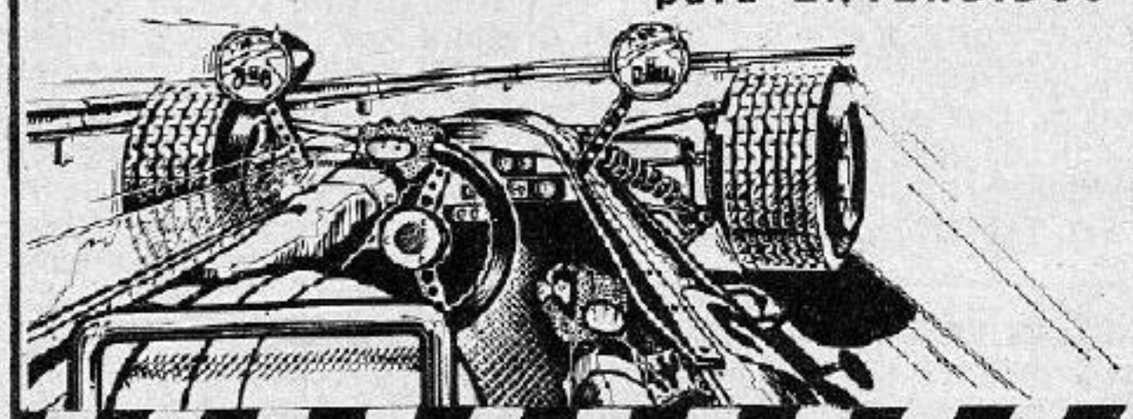
NO BUSQUE MAS!
CHAPA-TODO
PARTES DE CARROCERIAS PARA TODAS LAS MARCAS
Puertas - Guardabarros - Capots
Techos Parantes - Molduras
Paragolpes - Rejillas - Aros - Uñas
Opticas, Zocalos etc.
ENVIOS AL INTERIOR
AV. ALBERDI 257 T.E. 39-5896 Rosario

repuestos y accesorios
MILTON JORGE BARBACALLO
PRODUCTOS ROBERT BOSCH
DKW FIAT ISARD DE CARLO N.S.U.
CITROEN HEINKEL ISETTA RENAULT
PEUGEOT
ENVIOS AL INTERIOR
AV. ALBERDI 270 T.E. 39-1522 ROSARIO

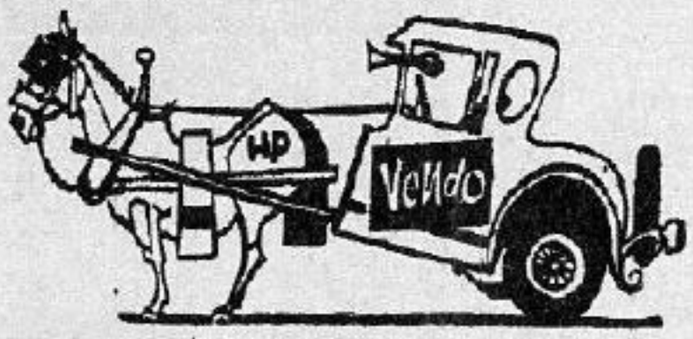
MICROCARGADOR DE BATERIAS
FABRICAMOS TODA LA LINEA DE CARGADORES DE ACUMULADORES
EDUARDO A. POLONI E HIJO
SALTA 1574 T.E. 22743 - ROSARIO

EXPOSICION PTE. ROCA SRL
REPUESTOS DE CHAPERIA DE AUTOMOVILES
PUERTAS
CAPOTS
GUARDABARROS CARROCERIAS
PTE. ROCA 1581 T.E. 27232
SUCURSAL: Mitre 1958 T.E. 813051. ROSARIO

ARTICULOS PARA CERRAJERIAS
Llaves ciegas y máquinas para duplicar llaves de todo tipo. Trabas, cerraduras y repuestos TRABEX y NEIMAN. Cerraduras a cilindro, comunes y de seguridad. Herramientas y cajas para herramientas. Candados, etc.
Consulte precios- envios al interior.
SAVELIO D. DEMINAS. AVDA. PELLEGRINI 1402 - t.e. 65881 ROSARIO.

ET
estape metal
para ENTENDIDOS

ESTABLECIMIENTO INDUSTRIAL METALURGICO
FABRICA DE TUBOS DE ESCAPE Y SILENCIADORES
LA PAZ 156
T.E. 81-2156
83269 Rosario

AVISOS corsificados



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

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

Los interesados en publicar avisos en esta sección deberán concurrir personalmente a la Redacción de PARABRISAS CORSA, L. N. Alem 896, 5º piso, Sección Avisos Corsificados, de lunes a viernes, en horario de 8 a 12 y de 15 a 19. Los avisos recibidos hasta el día jueves, inclusive, serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarlas o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo.

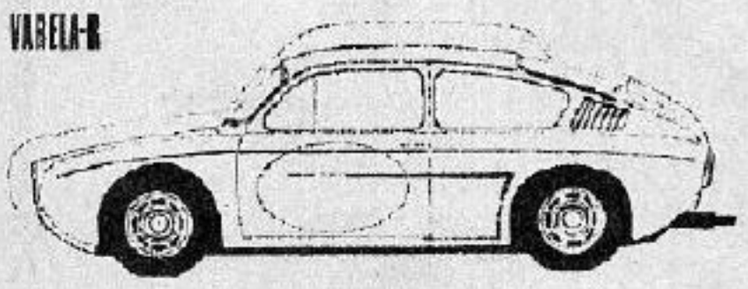
Los lectores del interior podrán enviar su aviso por correo a PARABRISAS CORSA enviando el importe, en forma de giro postal o bancario, a la orden de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. N. Alem 896, Buenos Aires.

FORMULA 4 Crespi-Renault. A estrenar, con trailer y repuestos. Oportunidad. Tel. 48-2417 ó 68-8714.

WILLIS OVERLAND 1932, en perfecto estado y funcionamiento, vendo urgente y al contado únicamente. Pesos ley 1.000. Tratar: Alejandro Budde, 743-5400, o ver en Gran Bretaña 231, San Isidro.

COMPRO URGENTE, pago contado, frenos disco 2 ó 4 ruedas Renault 1093. Anselmo Pelayo. Ayacucho 544. Tel. 4406, Catamarca.

OTROS DOS VARELA-R. Vendo, facilidades. Ver en Donati y Diseño Varela: 40 Nº 324, La Plata. Tel. 32657.



COMPRO Y VENDO MANUALES para autos y camiones importados, y motor, cajas y diferencial para Wanderer 1936 (4 y 6 cilindros), Pueyrredón 475. 87-8595.

VENDO FORMULA 4 (en grande) Crespi-Renault Tulia 7. Mecánica Antelo, caja Meriggi. Una sola carrera. Acepto permuta por cualquier automóvil particular. Tratar: Sergio Castellano. Las Parejas (Santa Fe). Tel. 7177 ó 7294, de 12 a 18 horas.

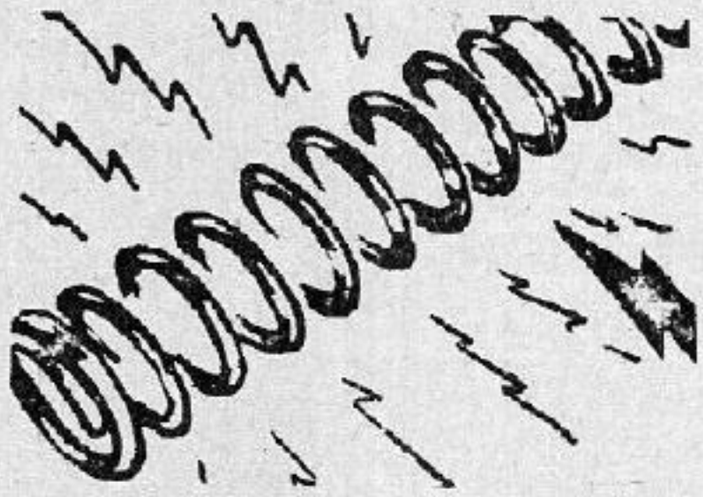
KARTING VENDO, de competición; 2 chasis; 2 motores (RF y D'Arminio); carburadores, llantas, gomas y demás accesorios. Francisco Bilbao 3733. De 13 hs. en adelante.

FORMULA 4 TULIA 7. Listo para largar. Motor Renault. Tel. 45-3701 ó 783-2897.

VENDO COLECCION de "El Gráfico", años 1948-1970. Manuel Delfín. Las Toscas, Santa Fe.

CRESPI F-4: Chasis completo, precio total: $ 3.800 Ley. Ver en Rex Automotores, avenida San Martín 7160, Capital.

"TUERCAS"... PEUGEOT 404-504. Aumenten potencia... pique... cambiando resortes electrónicos 8 K. con aleación especial (oro-cadmio-aluminio-cobre). Adiós

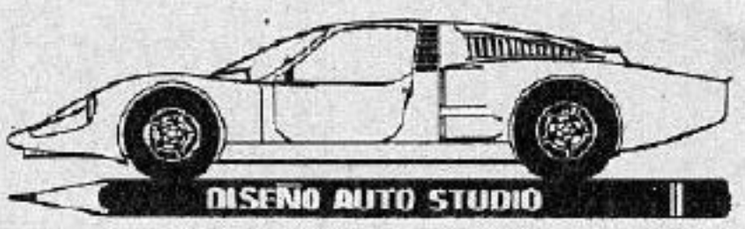


problemas de humedad en encendido... Adiós rateo. Interior, envíe cheque ($ 19,50) orden Electrónica 8 K., Lavalle 2257, local 19, Bs. As. Recibirá un juego por encomienda postal como docenas de "tuercas" satisfechos. Obténgalo. Capital: Tateossian, Cabello 3363. Orientación mecánica: Viamonte 1505; Goicoechea: Montevideo 623. La Comisión Deportiva Concesionarios General Motors vende los famosos "CHELCOS" I y II, completos, sin motor, con repuestos varios. Excepcional curriculum, diseño y construcción de Competición SCA; reformas de Pedro Campo y la C.D.C.G.M. Ver y tratar en "El Corral de los Chivos", Campana 4956, Capital Federal.

FORMULA CUATRO VENDO. Crespi Tulia 8 con motor Renault, fierros de Antelo y Meriggi. Caja Meriggi de nuevo diseño. Tapa Meriggi. Con respuestos y magnífi-

co trailer. Es un coche listo para largar y apto para ganar. Preguntar por Eduardo en el 99-2219.

APRENDA A DIBUJAR AUTOMOVILES. Primero y único curso en América latina



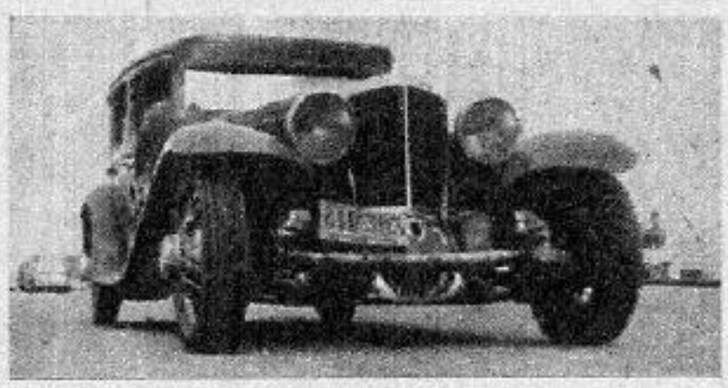
creado para el dibujo e ilustración creativa del automóvil (por correspondencia). Informes y folletos a: Diseño Auto Studio. Casilla de Correo Nº 3748, Correo Central, Buenos Aires.

VENDO CAFETERA para competir categoría hasta modelo 27. Motor Ford T. Cha-



sis original. Freno hidráulico. Estado Impecable. J. Mármol 2150, Buenos Aires, de 8 a 18 horas.

PARA COLECCIONISTA: Vendo Cord L-29 1930 brougam 4 puertas, totalmente ori-



ginal, para terminar restauración. Total: $ 300.000. Llamar 49-2419.

VENDO URGENTE!! Dos (2) carburadores Dellorto 35 mm. Avenida Juan B. Justo 430, Capital.

KARTING. Castellino Competición fabrica y vende chasis para karting Panther-Tecno. Repuestos y accesorios para cualquier marca. Coronel Molinedo 1848, Avellaneda (a 10 cuadras del Puente Alsina).

DUNE BUGGY "PUELCHE". Integramente sobre mecánica Renault. Armelo Ud. mismo con el Kit que le entregamos. IDEAL COMO UTILITARIO (caza, pesca, camping) o como SEGUNDO AUTO. Consultas: Calle 511, esquina 12, Ringuelet, La Plata. Tel. 84050. GARBARINI VEHICULOS ESPECIALES.

La tarifa de los avisos corsificados es la siguiente: Cada palabra $ 90 m/n., con un mínimo aceptable de 10 palabras.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Calendario

COMPETENCIAS NACIONALES

SPORT PROTOTIPOS Y F.4

El Club de Volantes Entrerrianos realizará los dias 10 y 11 de abril competencias para las categorías Sport Prototipos y F-4. Ambas serán las primeras carreras con puntaje para el Campeonato Argentino. La de SP se disputará en tres series de 20 vueltas cada una en el autodromo pavimentado "Ciudad de Paraná" de un perimetro de 4.088,53 metros de recorrido. Cada serie tendrá un recorrido de 81.770,60 metros, siendo el recorrido general de la competencia de 245.311,80 metros. La clasificacion se confeccionará por suma de tiempos.

En lo que respecta a F-4 se disputarán dos series a diez vueltas cada una y una final al mismo número de giros.

Horarios de largada

10,00 hs. Primera Serie de F-4
10,35 hs. Primera Serie de SP
11,30 hs. Segunda Serie de F-4
12,05 hs. Segunda Serie de SP
13,00 hs. Final de F-4
13,30 hs. Tercera Serie de SP

Para SP el total de premios que se distribuirá será de 45.000$ de los nuevos. Para F-4 la cantidad de patacones ascenderá a 8.000

REGULARIDAD

La Peña La Tuerca Electrica del sindicato de Luz y Fuerza organiza una prueba de regularidad con el titulo de "Conozca Cordoba con Kelube". La prueba sera para corredores de tercera categoria y debutantes con velocimetro original.

Las inscripciones para la prueba se reciben en Perú 570, Capital de 18 a 20 horas. Preguntar por el compañero de turno.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

FORMULA DOS

En Thruxton tendrá lugar el próximo domingo una competencia de la especialidad con puntaje para el Campeonato Europeo. Participarán en ella Carlos Ruesch y Carlos Reutemann, integrantes del equipo del ACA.

Realización EDDIE Publicitaria, T. E. 32-0786

sugerencias PARABRISAS CORSA

INAC
ACCESORIOS PARA EL AUTOMOTOR
OFERTAS
CONSOLA FIAT 600 con amperimetro, aceite, temperatura agua, con conexiones completas, Colocación incluida ..... $ 89,90
RADIOS SIAM ORIGINAL ..... $ 35,00
JUEGO DE CUBRE ALFOMBRA DE GOMA $ 15,00
ESPEJOS - CUARTAS - BOTIQUINES
CONSOLAS - INSTRUMENTAL
MATAFUEGOS, RADIOS, ETC.
PRECIOS ESPECIALES PARA REVENDEDORES
WARNES 901 - Bs. As.
OLAYA 1828 - Bs. As.
Tel. 55-0824

PARA SU AUTOMOTOR COMPRE UD. LO MEJOR
3H
PROBADA CALIDAD - GARANTIA DE PRODUCTO - IMPULSORES DE ARRANQUE

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

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

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

REPUESTOS
RECTIFICACION DE MOTORES
RECAMBIO DE CIGUEÑALES
AUTO UNION
GRACIELA
GW - INSTITEC

CASA AMBROSINO
J. O. AMBROSINO y R. RUIZ
UGARTECHE 3019 - T. E. 72-6859 - Buenos Aires

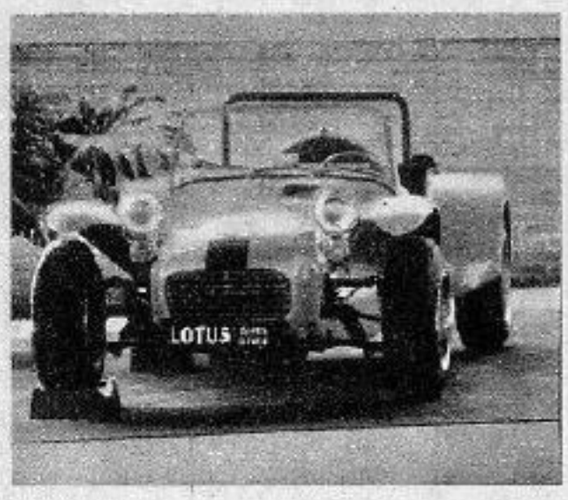
VOLANTES
STANDARDS Y DEPORTIVOS
PALANCAS AL PISO
COLOCACION EN EL ACTO
Reparación
Nacarados
y Plastificados
ACCESORIOS DEPORTIVOS
Fundas boucle de toalla
Fundas cubre auto
Para su CHEVY
LA CASA DEL VOLANTE
Warnes 1308/10, Tel. 58-9694, Buenos Aires

LLANTAS
M. R.
EMACA
CALIDAD QUE SE ESTAMPA
Anchas Desplazadas de Acero Cromadas para Torino Peugeot
GARANTIA ESCRITA SOBRE CROMADO
INDUSTRIAS METALURGICAS
FABICANTES \ DISTRIBUIDORES
EMILIO BAT e HIJOS S.R.L.
GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE - 653-1175
PCIA. BS. AS.
ENVIOS AL INTERIOR

EL EMPORIO DEL PEUGEOT
AMPLIO STOCK EN REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS PARA SU PEUGEOT
203 - 403 - 404 - 504 - T 4 B.
PRECIOS SIN COMPETENCIA ¡COMPRUEBELO!
Casa adherida a Crédito: LONDONCARD - CITICARD y DINERS CLUB
CAPITAL: PICHINCHA 1657 - T. E. 26-2327
AVELLANEDA: AV. PAVON 787 - T. E. 22-3166
ENVIOS AL INTERIOR

Parabrisas CORSA

correo



SETENTA VECES SEVEN

de Gerardo H. Muzzi, San Nicolás de los Arroyos, Bs. As.

Señores: En varias oportunidades he leído en CORSA referencias a los Lotus Seven que ¿se fabrican? en la Argentina. Si coloco el verbo entre signos de pregunta es porque en realidad estoy un tanto desorientado: hace más de un año CORSA anunció el lanzamiento del "Seven" y después nunca más se supo. Según leí en otra oportunidad en esta misma sección de Correo donde le contestaban a un lector, ya se comenzarían a fabricar. Pero sólo se vieron en una exposición automovilística que se hizo en Mar del Plata. Como yo no fui, lamentablemente, a esa exposición, y me interesa el cochecito, quiero preguntarles lo siguiente:

1) ¿Cuándo saldrán a la calle las primeras unidades?

R) Ya. Hay doce unidades en proceso de terminación y que posiblemente ya hayan sido entregadas a sus dueños algunas de ellas cuando usted lea estas líneas. Luego se seguirán fabricando a un ritmo de 10 unidades por mes.

2) En caso de que la respuesta anterior sea afirmativa, ¿cuánto costará al público?

R) En su versión con motor standard, $ 17.900.

3) ¿Con qué motor estará provisto el Lotus Seven argentino?

R) Con Fiat 1500 absolutamente standard 80 HP. Como los motores serán standard y 0 km estarán amparados por la garantía de fábrica (además de la adicional de Lotus Argentina). Opcionalmente, y con el consecuente recargo en el precio, los coches se entregan con un motor "trucado" de 100 HP y con diferencial isotorque.

4) ¿Cuáles son el peso y la velocidad máxima de este coche?

R) En la versión normal de 80 HP, entre 165 y 170 km hora, ya que al tener menos área frontal y menos peso (510 kg solamente) hay un excedente de potencia con respecto al Fiat 1500 berlina, lo que permite "tirar" una relación de diferencial mucho más "larga". Con el motor de 100 HP la velocidad llega a 185/190 km/hora y la aceleración de 0 a 100 km/hora se logra en alrededor de 7 segundos. A esta versión se la conoce como "Super Seven".

5) ¿Cuál es la dirección del fabricante?

R) Lotus Argentina, Hipólito Yrigoyen y Panamericana, Martínez, provincia de Buenos Aires.

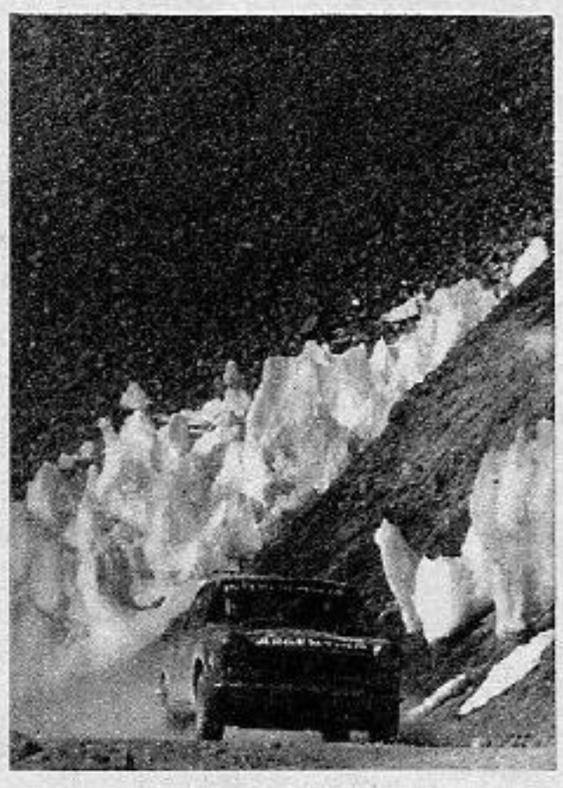
SAN JUAN - COQUIMBO

de Vicente Arusa y otros, de San Juan.

Señores de CORSA: Nos dirigimos a ustedes con el fin de que tengan a bien decirnos el porqué del fracaso en años venideros de la carrera San Juan-Coquimbo-San Juan.

Hemos buscado soluciones a los inconvenientes que los periodistas de CORSA, presentes en dicha competencia, creen que tiene, y solamente les damos la razón en cuanto a lo que dicen referente a que sería más provechoso realizar una carrera por Calingasta y en una sola jornada. Sobre este particular nos preguntamos: ¿el hotel Nogaró será tan caro como para querer estar ustedes en esta provincia tan sólo un día (en la de Calingasta) y no tres o más días como sucede cuando se hace a Coquimbo?

R) Ustedes están mezclando los chanchos con la electricidad. Que a nosotros nos guste vuestra provincia no tiene nada que ver con el tema, ni que los precios de ese hotel son tan altos como ustedes suponen. Por otra parte no podemos hablar del "fracaso en años venideros". Nosotros dijimos en la nota respectiva "que nunca fueron (las San Juan-Coquimbo) un éxito, aunque tampoco fueron fracaso".



2) Siguiendo con la competencia, a nuestro entender es una carrera completa, ya que tanto corredores como turistas disfrutan del paisaje cordillerano, de las playas chilenas y de las bellezas naturales de San Juan, y los pilotos también disfrutan de los pesos que reciben al final de cada etapa, cosa que no se ve en ninguna otra parte del país.

R) CORSA piensa precisamente que no es una carrera completa, y así lo dijo. En eso disentimos con ustedes. No dijimos, en cambio, nada que contraríe su afirmación acerca de la mosqueta "en vivo y en directo" al término de cada etapa.

3) Somos afectos al deporte automotor y en una revista colega de CORSA, también íntegramente dedicada a las cuatro ruedas, salió un artículo sobre esta competencia donde decía que año tras año adquiere mayor importancia y que esta última edición fue un éxito ciento por ciento. Si bien es cierto que este año faltaron a la cita los equipos oficiales, debe tenerse en cuenta que es la primera carrera del año y que cada vez hay más inscriptos.

R) La apreciación de la colega a que se refieren ustedes corre por cuenta de los periodistas que firmaron esa nota y les reiteramos que disentimos. En cuanto a que "cada vez hay más inscriptos", se nos ocurre una afirmación apresurada.

4) Ustedes dejan mal al camino por Agua Negra; nosotros les preguntamos si no saben que esta carrera tiene como uno de sus principales objetivos promover el turismo entre las dos naciones, y los señores periodistas de CORSA no hacen más que estancar el turismo con dichos conceptos.

R) Hemos admitido que la carrera cumple cierta finalidad social en la nota del Nº 255, página 15, primera columna, pero también es cierto que al turismo se lo promueve no solamente con caminos sino también con una adecuada infraestructura (moteles, estaciones de servicio, paradores, etcétera, en este caso) con la que el camino de Agua Negra no cuenta.

No fue la intención de los autores de la nota "tirarse" contra nadie y menos contra San Juan, sino ejercitar un derecho de periodistas responsables: criticar para ayudar a construir y mejorar.

TURISMO ANEXO J

de Daniel Alvarado (La Lucila, provincia de Buenos Aires)

Amigos corsarios: Soy un fanático del Turismo Anexo J y siempre he seguido paso a paso el desarrollo de la categoría y más que nada de los Grandes Premios a través del tiempo. Como fanático que soy, poseo un archivo muy completo sobre todas las actuaciones de pilotos y marcas a través del tiempo, en las categorías standard, anexo J y el actual Grupo 2. Sin embargo aún me quedan algunas lagunas informativas y pienso que son ustedes los más indicados para poder completar este archivo. Aquí van las preguntas y desde ya muchas gracias por la contestación.

1) ¿Con qué auto corrió Armando J. Ríos el Gran Premio Standard?

R) Suponemos que usted se refiere sin duda al Gran Premio del año 57, que se corrió sobre un trazado de 4.056,550 km divididos en ocho etapas con largada y llegada en Buenos Aires, donde Armando Ríos corrió con un Mercury 55. Le recordamos, además, que en el G. P. Standard del año 58, Domingo Lombardi corrió con un auto similar y ganó la clasificación general de la clase B.

2) ¿Cuántos inscriptos tuvo el primer Gran Premio Standard organizado por el A.C.A.?

R) El primer G. P. de autos standard organizado por el ACA contó con 43 autos anotados, de los cuales 13 cumplieron el recorrido total.

3) Tengo entendido que Oscar Marclongo ganó una etapa en el G. P. Standard de 1959. ¿Qué etapa fue y con qué auto?

R) Marclongo ganó la primera etapa entre Buenos Aires y San Juan (1.264 km) con un Borgward Isabella.

4) Quisiera que me dijesen quiénes integraron en un primer momento la Escudería El Trébol Rojo.

R) Los primeros integrantes de El Trébol Rojo fueron Oscar Marclongo, Lamela Díaz, Lostaló, Cacuri y Juan Angel Díaz. Posteriormente integró el equipo Francisco "Paco" Mayorga. El equipo se había constituido en base a autos Borgward, modelo Isabella T. S.

5) ¿Con qué autos corrió Gastón Perkins en los Grandes Premios de Turismo de 1960, 1961 y 1962?

R) La campaña de G. Perkins a través de los grandes premios nombrados fue la siguiente: IV Gran Premio Internacional Standard (1960): corrió con Alfa Romeo Giulietta T.I. y ganó la categoría C; V Gran Premio Internacional Standard (1961): corrió con Borgward Isabella T.S. y ganó la categoría D; VI Gran Premio Internacional Standard (1962): corrió con Renault Gordini y ganó la primera etapa entre Balres y Carlos Paz.

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

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

YA SOY ELECTRICISTA



Antes "trabajaba" como electricista... Ahora "soy" electricista. Poseo un Diploma Título que me acredita y nunca me falta trabajo. ¿Cómo lo conseguí? Estudiando por Correo, con todas las garantías, en mis ratos libres. He ascendido y cobro más. También hago trabajos por mi cuenta, y mis clientes están satisfechos.

diga lo mismo!

Usted obtendrá un

*TITULO TECNICO

estudiando alguno de estos acreditados Cursos que le ofrece

ceac

RIGLOS 119/BUENOS AIRES (S. 24)

- ***Técnico Electricista***
- ***Maestro Electricista***
- ***Montador Electricista***
- ***Instalador Electricista***

Enseñanza, textos, correcciones y material. Honorarios mensuales $ 12.00

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

GRATIS

ESTOS SON NUESTROS CURSOS

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

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

Me interesan folletos de los Cursos de: _____ *ELE 43*

NOMBRE _____

DIRECCION _____

LOCALIDAD _____

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

No es obligatorio enviar este cupón. Puede escribir mencionando la revista y fecha o número.

El clan.

Se juntan muchas personas
que piensan y sobre todo
sienten las mismas cosas.
Nada les gusta tanto como volar.
Sienten que es el trabajo
más lindo del mundo.
Que es como el amor:
algo que envuelve y...
Que es lo mejor que podía
haberles ocurrido en la vida.
Y se les nota.
Cuando hablan con uno,
cuando nos hacen sentir
como en nuestro cumpleaños,
cuando odian la burocracia...
o cuando aman
al prójimo más que nunca.
Tienen responsabilidades
las cumplen de buen humor.
Y casi sin darse cuenta,
forman el Clan.
El Clan Braniff.
Lo mejor que puede ocurrirle
a alguien es ser parte de ellos.
Ser pasajero del Clan,
con el Clan, en el Clan...
Después de eso se siente
que hay dos maneras de volar.
Una es con el Clan.
La otra es sin el Clan.

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com