m$n 80 $ 0,80

N 205

Parabrisas

CORSA

el 24 al 30 de marzo de 1970

ROAD TEST del DODGE AUTOMATIC

EL SORPRENDENTE VIANINI

Las revistas de Mauro

Prioridad 1:
SEGURIDAD!



Y seguridad es sinónimo
de buenos amortiguadores

NO ARRIESGUE

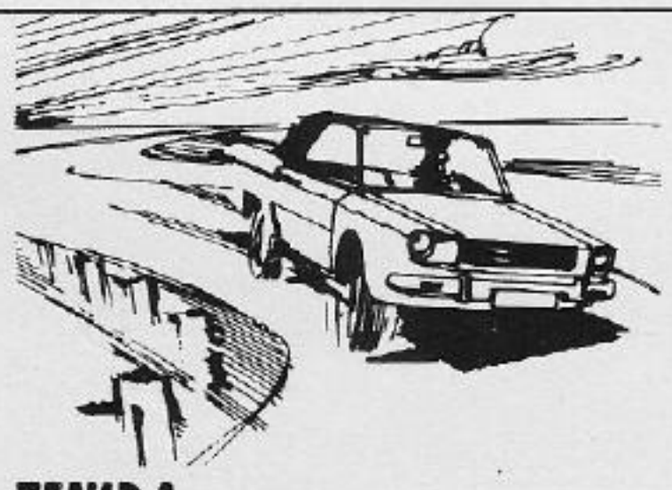
Los amortiguadores en mal estado impiden que Ud. controle totalmente el manejo, hacen que pierda estabilidad en las curvas y frene más allá del margen de seguridad.
Y el accidente acecha!

CMG



AGARRE

El accidente puede estar en la fracción de segundo en que la rueda salta y "despega" el coche del pavimento. Los amortiguadores impiden eso.



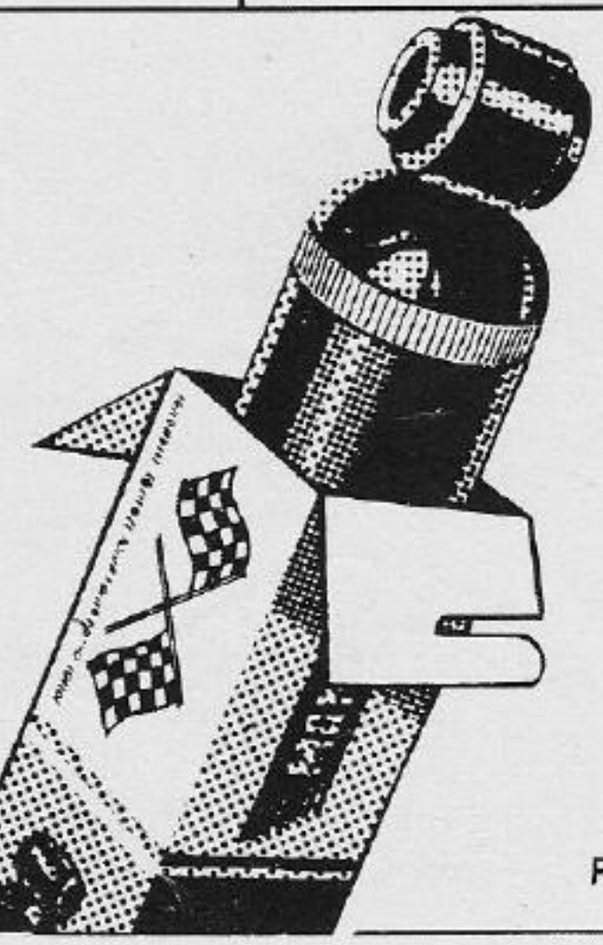
TENIDA

En las curvas, los Amortiguadores Monroe mejoran la "tenida" y afirman la estabilidad de su coche.



FRENADO

Los buenos amortiguadores aumentan notablemente el margen de seguridad del frenaje y la maniobra.



MONROE:
máxima seguridad en amortiguadores
Hágalos revisar cada 20.000 Km.
Su vida y la de los suyos eslá en juego.

ASEGURE SU SEGURIDAD
AMORTIGUADORES

MONROE®

el mayor fabricante mundial de productos para el control de la marcha
MONROE ARGENTINA S.A.I.C. y F.
Fábrica: Italia y Av. Márquez - José León Suárez
Prov. de Buenos Aires

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 205 del 24 al 30
de marzo de 1970

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

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

SECRETARIO GENERAL EJECUTIVO
Adolfo A. I. Baisi

GERENTE EDITORIAL
Raúl H. Burzaco

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

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

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

SECRETARIA
Vilma E. Rueda

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

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

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

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

FOTOGRAFIA
Hugo Pérez Campos y Mariolino Castellazzo.

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

ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 3º, Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32-6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP) y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intel. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed., Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A., Paraguay 340, Capital Federal, Tel. 32-6010/29.

DE NUEVO EN EL MUNDIAL



Si bien en el momento de la aparición de este número de CORSA, esta noticia ya ha dejado de ser noticia, no podemos menos que ubicar su comentario en el lugar más importante de la edición, tal como su contenido lo merece.

El deporte automovilístico argentino vuelve por sus fueros. Después de muchos años de condena al ostracismo, nuestro país volverá a ser escenario de pruebas puntables para el Campeonato Mundial. Todavía no sabemos si lo será del de Marcas o del de Conductores, pero eso sólo constituye un detalle. Argentina, que es posiblemente el país del mundo en que el automovilismo deportivo se encuentra arraigado de manera más firme en el espíritu de su pueblo, volverá con toda justicia a integrar el calendario grande. Eso se lo debemos a un grupo de argentinos e instituciones nacionales que con gran fe, entusiasmo, inteligencia y espíritu moderno de empresa trabajaron larga y arduamente hasta conseguirlo. Pensamos que éste ha sido un tremendo paso hacia adelante y confiamos que esta vez sea una etapa irreversible.

G. M.

COMODORO SP

TODO SIGUE I

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GUAL

García Veiga ganó otra vez. Copello salió segundo otra vez. Sin duda las variantes están bastante bien definidas en estos primeros escarceos de S P. Carrera interesante sin embargo, a pesar de que García Veiga dominó con tranquilidad la situación

por JULIO PEREZ BALBI y CESAR SORKIN
fotos de HUGO PEREZ CAMPOS



El Nene García Veiga, tras duro duelo con Copello logró el segundo triunfo para Chevrolet-Joseph.

No hay vuelta de hoja. En la actualidad no hay categoría del automovilismo argentino que pueda brindar un espectáculo similar al de Sport Prototipo. Los autos doblan muy fuerte, doblan sin vicios ni geométricos ni estructurales, los motores no se rompen con la asiduidad con que lo hacían hace uno o dos años en TC, los pilotos de TM, por geniales que sean, necesitan un largo período de adaptación para subirse a un SP de los actuales. Caso Mayorga en Comodoro Rivadavia. Es decir, que el progreso general es muy grande, que en menos de dos años nuestro automovilismo recuperó veinte y actualmente podemos disfrutar el placer de ver carreras como la que ofreció la categoría el domingo. Comodoro Rivadavia SP presentó el panorama de lo que puede ser la categoría en 1970: cuatro motores se dividen responsabilidades. Chevrolet con García Veiga conduciendo autos impulsados por motores de Joseph que ganaron las dos carreras disputadas hasta el momento. Ford con su pantagruélico despliegue tiene los motores más potentes hasta el momento, pero en Comodoro Rivadavia volvieron a repetir su peculiaridad, no va más. Por otro lado los Tornado que andan con 30 HP menos que el resto de las marcas, pero tienen la ventaja de contar entre sus defensores al virtuosismo de Copello. Con Chrysler sucede más o menos lo mismo que con Tornado, pero por el momento nada. El motor de Bordeu que impulsó al Formar de los hermanos Bellavigna no empujó absolutamente nada.

García Veiga se presentó en Comodoro con un nuevo motor de la Comisión de Concesionarios sin potencia determinada hasta el momento, ya que no tuvieron tiempo de tirarlo a fondo en el banco de pruebas. Evidentemente fue un ciento por ciento efectivo el motor Chevrolet y quedó demostrado por enésima vez que el ingeniero Joseph es la única persona que puede darle triunfos a Chevrolet. Ganó la serie, la carrera toda y materializó el segundo triunfo de la marca en SP. Por el lado de Ford las cosas mejoraron un poco pero no mucho. La evidencia de que los motores estaban par ganar nos la confirmó García Veiga: "A Pascualini no lo podía pasar, vos no sabés lo que empuja el F-100. ¡Una barbaridad!" Pero si bien demostraron que son potentes no pudieron hacer más en algunas ocasiones no atribuibles al motor, sino que en esos casos le tocaba a los chasis (caso Pascualini cuando se le voló una rueda) es decir, a la obra ajena a la Comisión de Concesionarios de la marca.

Excelentemente corrió García Veiga, luchó con Copello contantemente a lo largo de todas las series, Marincovich terció en algunas ocasiones repetidas pero tarde o temprano tenía que levantar por sus problemas con la temparatura, similares a los de su coequiper Pairetti que comprometían la integridad del motor. Nasif Estéfano volvió a estar entre los pilotos de punta, cuarto tiempo en la clasificación, corriendo siempre entre los cuatro primeros. Aunque duró dos series no más (no largó la tercera serie porque se le trabó la caja) dejó bien sentada su determinación de dejar el team de Copello para formar el suyo propio. Gradassi lo mismo, aunque con el For Mar ex Casá anduvo constantemente en la cuarta o quinta colocación.

Por el lado de Chrysler el único representante era Bordeu: la falta de HP era evidente; a Bordeu lo vimos accionar muy inseguro sin poder hacer punta y taco con comodidad por sus problemas con la pierna derecha. Las posiciones por las que andaba no eran del todo decorosas para un piloto del renombre de Bordeu y para la marca que representaba.

Comodoro Rivadavia tuvo dos debuts técnicos y uno humano. Los Huayra Spider que presentó Pronello, los autos más lindos del parque de SP. La estructura, dimensiones, es decir, los detalles generales se mantienen inalterables con respecto a los antecesores Huayra de techo duro; solamente se les serruchó el techo ganando muchísimo en estética. El otro debut fue el del Berta F-1. Un excelente auto que vivió muy poco, en manos de Di Palma podía haber sido un gran candidato en la carrera de monoplazas. Por culpa de un accidente el auto quedó detrozado, Di Palma con una fisura en la rodilla y arbitrando todos los medios para poder correr el domingo en SP. Una junta de médicos lo revisó, dijo que no y Di Palma se quedó sin correr. Ipso pucho Oreste Berta le ofreció la Liebre II a Ternengo,

→

éste aceptó, ninguno de los pilotos se opuso, pero el comisario deportivo no aceptó la idea ya que el reglamento particular de la prueba no admitía esa posibilidad. Bien podía haberse hecho la excepción en beneficio del espectáculo.

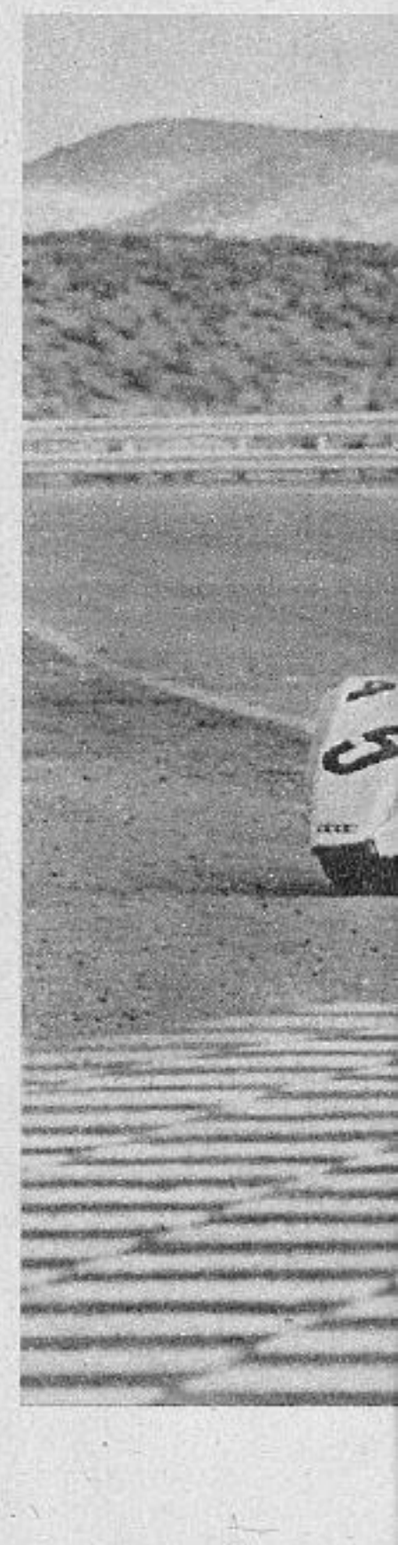
El debut humano fue el de Paco Mayorga. Corrió con el segundo Huayra de Pronello, también Spider, con un motor F-100 de la Comisión de los usados en 1969; poseía unos 30 HP menos que los actuales. No obstante, Paco demostró que puede ser un excelente piloto en SP.

PRIMERA SERIE

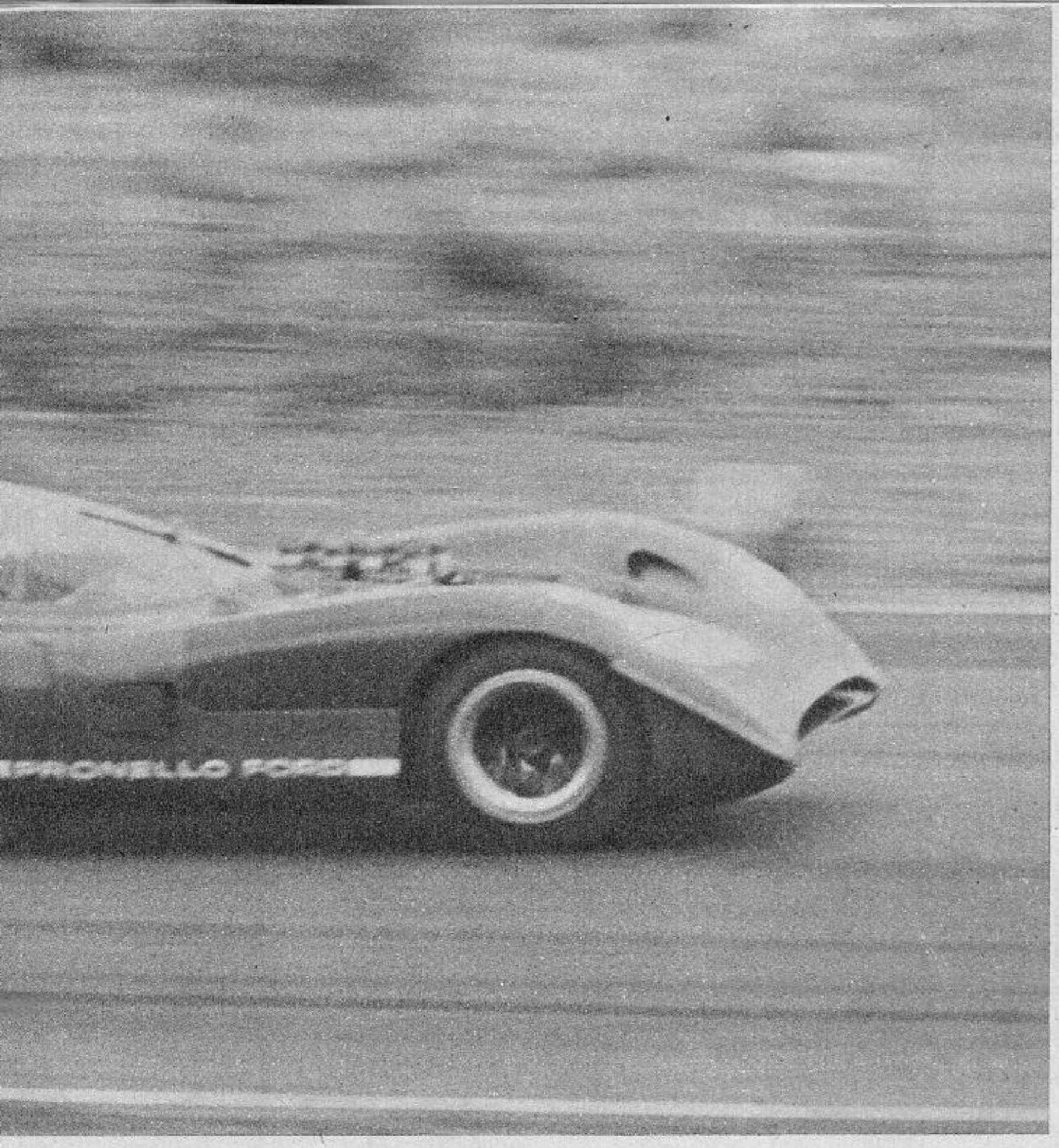
Mucho clima de carrera grande, motores en marcha, bandera en alto y grito unísono de los motores girando a full y de la multitud reunida. Entre la multitud nosotros, que como todos, vimos a Copello en punta, seguido por Marincovich, Pascualini, García Veiga y Estéfano. Para la segunda pasada las posiciones eran éstas: Pascualini primero, detrás Marincovich, García Veiga, Copello y Nasif. El resto peleando atrás ya que el pelotón de punta se cortó adelante. Y en mezcla picado fino Gradassi, Pairetti, Cupeiro, Ruesch, Monguzzi, Mayorga y Bordeu... La primera variante importante se produjo a la cuarta vuelta; la breve detención de Pascualini en boxes le significó perder una vuelta, quedando primero Marincovich y el resto conservando sus posiciones, ganadas hábilmente, por qué no decirlo. Pairetti que venía a esta altura sexto debió detenerse también en boxes por problemas de temperatura. Al parecer, atávico problema en los motores Ford. Su detención coincidió con la salida de boxes de Pascualini que le imprimió fuerte tren de marcha con el evidente fin de adelantar algunos puestos perdidos. Copello, mientras tanto, con todas las válvulas prendidas en la tarde del domingo pero con 30 o más añorados HP de menos con respecto al resto. Adelantando distancias; tercero sí, pero mucho más cerca del segundo que vueltas antes. Al promediar la serie a quince vueltas, el pelotón se componía con Marincovich, Copello, García Veiga y Nasif. Y entre el resto del pelotón avanzando y recuperando ostensiblemente posiciones. Apreciando la marcha de Marincovich nada hacía pensar qué pasaría a la novena vuelta. Haciendo señas raras, indicando que el problema de temperatura también se presentó en su auto y comenzó a perder el puesto que había sabido conseguir como los laureles del himno. Mientras tanto, con las posiciones definidas en lo que respecta a los tres primeros puestos, G. Veiga, Copello y Nasif, en ese orden. Sucedió lo que pudo ser peor; en plena recta antes de boxes se salió la rueda del Huayra, voló el capot y el auto siguió derecho "El auto derecho pasó sobre el talud y cayó sobre las tres ruedas

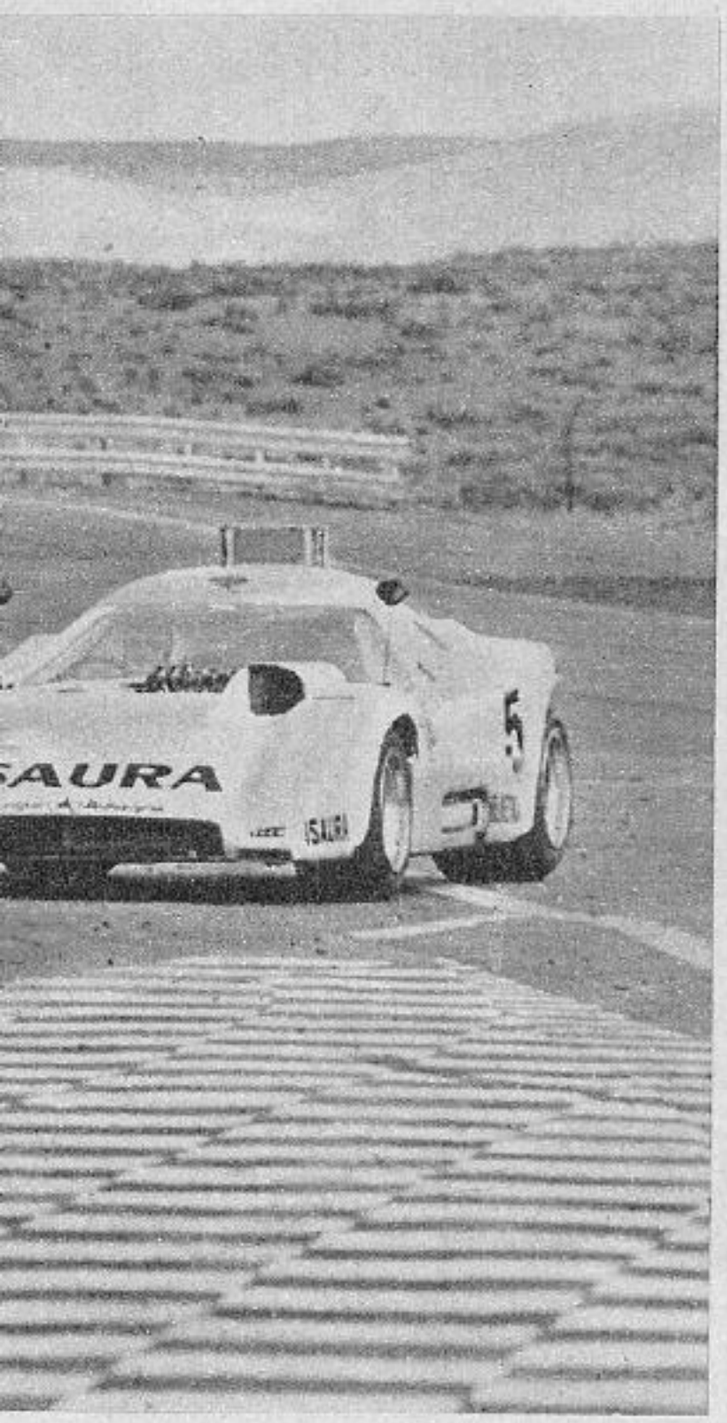






http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Sin duda el coche más lindo del parque SP local es el Huayra Spider. Líneas purísimas y Paco Mayorga llevándolo para su debut.

Izquierda: tercera serie fue para el Cardenal, quien se adelantó sobre el final en violento sprint. En definitiva, Eduardo Copello fue segundo en la general.

Entra Bordeu en boxes con dificultades. Todavía no está en forma.

que le quedaban muchos metros más adelante", diría Pascualini después del accidente. Salvo los daños graves del auto y el susto de Pascualini, no pasó nada. A partir de ese momento y hacia el final de la serie las posiciones definidas que se mantuvieron hasta culminar eran: primero García Veiga, segundo Copello y tercero Nasif con un auto que anda mucho y un turco que idem.

SEGUNDA SERIE

La lucha se circunscribió a dos hombres nada más: García Veiga y Copello. El Nene con cinco segundos de ventaja ganados en la serie anterior. Sus intenciones eran las de cuidar lo máximo posible todas las piezas del auto y mantener por supuesto la diferencia ganada. Durante una o dos vueltas García Veiga mantuvo la primera posición hasta que Copello que seguramente tenía unos 30 HP menos que el piloto de GM, le robó ese puesto. Así se mantuvo durante mucho tiempo perseguido por mucha diferencia por Marincovich y Gradassi. Copello doblando muy fuerte, García Veiga regalando **power slide,** cosa que por la calidad del Trueno Sprint resulta poco complicado hacer y más si el que está arriba se llama García Veiga. Los autos corriendo uno muy cerca del otro fueron un gran espectáculo que hoy por hoy solamente la categoría SP puede brindar. Así siguieron hasta que García Veiga volvió a tomar la delantera después de torearlo en tres ocasiones en una "S" en subida (era evidente que García Veiga tenía más fuerza o estaba mejor relacionado en la caja que Copello; lo quería pasar en ese sitio, lo pasó y encabezó nuevamente la carrera hasta el final intocable. En la última vuelta Nasif le ganó la tercera posición a Marincovich que llegó cuarto con problemas de temperatura nuevamente, pero demostrando que los Ford Misano son una cosa seria. Gradassi quinto sin problemas de ningún tipo salvo salir quinto, Bordeu atrasado por un choque con una de las gomas que bordean el circuito y Mayorga que llegó con el envión presumiblemente con un pistón fané.

TERCERA SERIE

Se caracterizó por la lucha tremenda por la punta e igual que en la serie anterior la libraron García Veiga y Copello. No sabemos qué pasa: estos dos corredores quieren andar punteros siempre. Pero de los doce autos presentes en la primera serie, sólo ocho largaron la última.

Quedaron entonces Pairetti, Pascualini, Nasif y Mayorga. Debacle de los Ford quienes presentaron los motores más potentes y se quedaron sin el postre de la tercera serie. Copello indicó el camino al resto durante las tres primeras vueltas; detrás y por el mismo lapso (durante las tres primeras) el mejor del colegio, García Veiga, y Marincovich detrás. La cuarta vuelta fue para Copello inspirado por alguna musa mitológica ya que con menos potencia y doblando menos que el Trueno, no cabe más que pensar que Don Eduardo —como Gardel— canta cada día mejor. De aquí en adelante sobrias demostraciones de cómo se debe doblar al límite sin hacer barro en un autódromo que exige doblar al límite, por parte de García Veiga y Copello, quienes a años luz de sus perseguidores hacían la propia carrera. Alternándose en la punta constantemente los dos primeros, hasta que el Nene la tomó faltando siete vueltas para terminar. Cuando en la penúltima apareció el "gran sanjuanino" primero, delirio de sus fans que se dieron el gustazo de ver al ingeniero Ricotti bajar la tradicional bandera "black and white" a su paso. De cualquier manera la suma de tiempos arrojó un saldo favorable a García Veiga. Segundo Copello, tercero Marincovich, Gradassi cuarto en mérito a un accionar absolutamente regular a lo largo de las tres series, Bordeu quinto porque se rompieron muchos autos adelante y luego Cupeiro y Nasif, clasificado este último casi nada más que por haber

→

cumplido dos tercios del total de vueltas. Así fueron las cosas en Comodoro Rivadavia. Un autódromo espectacular para el público, exigente como el que más para los pilotos.

ACOTACIONES AL MARGEN

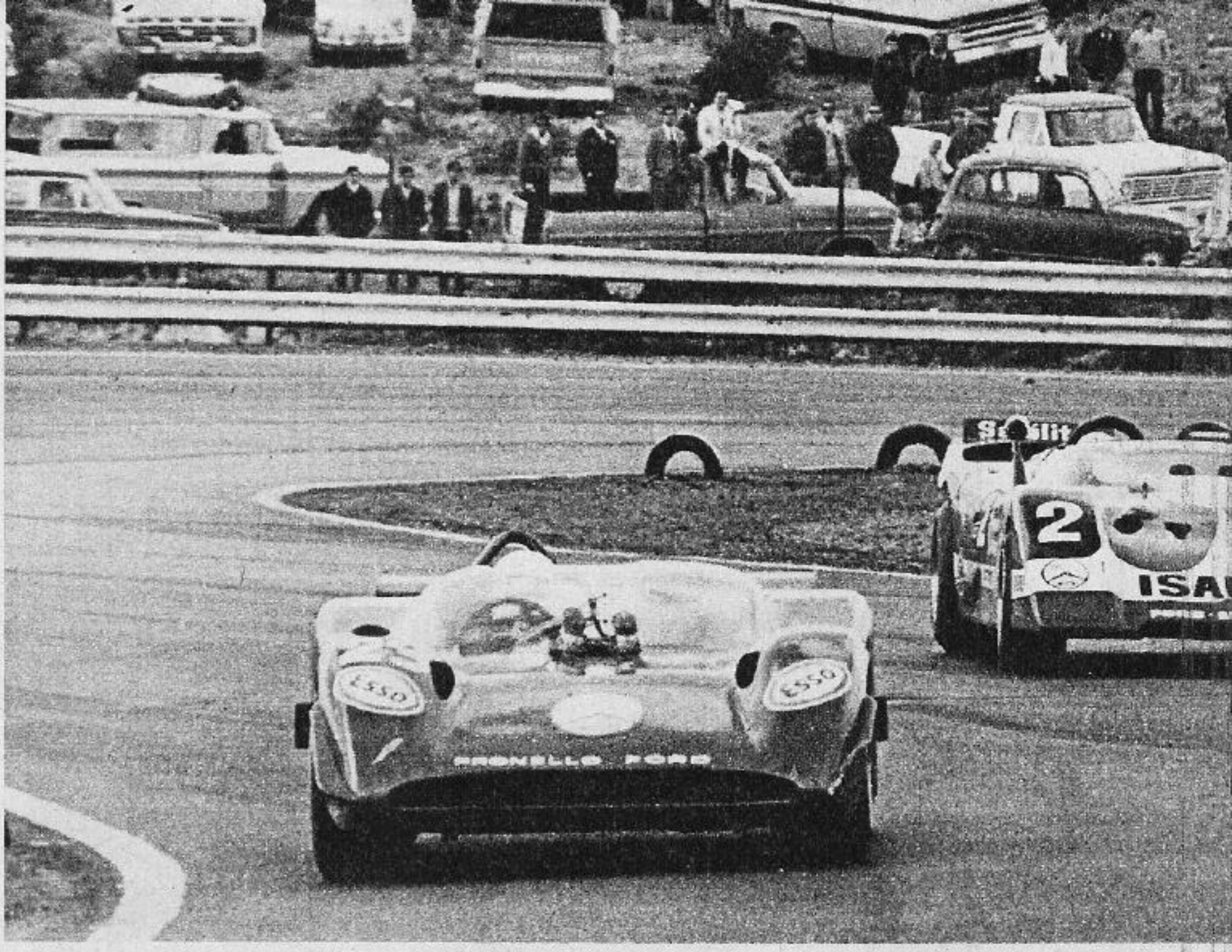
Durante el desarrollo de la San Juan-Coquimbo-San Juan Paco Mayorga le aseguró a quien se lo preguntase que había rechazado los ofrecimientos de Heriberto Pronello para que integrase su equipo. Cuando bajó del avión que lo traía de San Juan, un representante de Pronello lo esperó en Aeroparque con un pasaje de avión en la mano y la proposición de viajar a Comodoro Rivadavia para conducir el segundo Huayra Spider que estaba en camino hacia el sur. Mayorga accedió de inmediato y apareció por Comodoro el jueves muy temprano.

A todo esto, Pronello dice: "Mirá, cuando leí que Paco no había aceptado correr uno de los Huayra me sorprendí mucho ya que precisamente si algo me incitó a darle el auto fue el entusiasmo de Paco que en varias oportunidades me pidió integrar el equipo. Y un auto puede andar muy bien pero lo que lo lleva adelante es el entusiasmo del piloto ..."

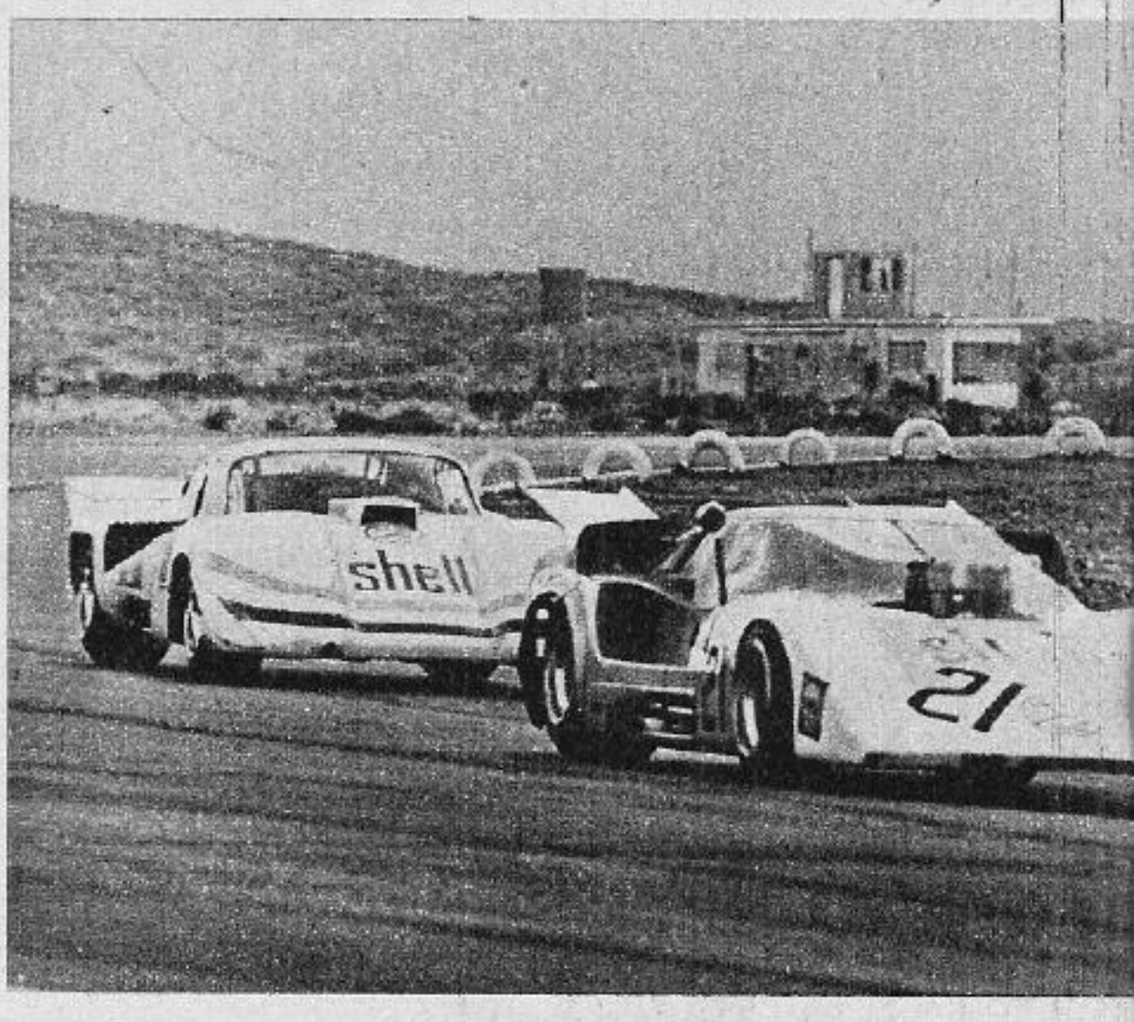
Carlos Marincovich casi no corre el Ford-misano ni aparato que se le asemeje. Durante la semana padeció una infección que le aumentó la temperatura hasta 380º más o menos. A último momento, pichicatas por medio, salvó la situación. En esta ocasión volvieron a tirar la moneda para determinar cuál de los dos pilotos conduciría el auto con eje De Dion y caja puente. Nuevamente le tocó en suerte a Pairetti. Hace cosa de pocos días le cambiaron los portamazas traseros previniendo posibles fatigas, los nuevos se usaron muy pocos kilómetros hasta que en plena recta del autódromo de Comodoro se rompió uno de ellos (el trasero izquierdo) y el Ford-misano con Pairetti arriba salió del camino con pocas consecuencias mecánicas. Pairetti, por supuesto, intacto: "menos mal que fue en la *recta ..."*

Charlando con Pronello sobre temas diversos, llegamos a lo siguiente. Nos decía: "Si ... se habla con respecto a que yo tengo un problema con la Comisión de Concesionarios, y en realidad no es así. Mi contrato establece que no puede coexistir con el equipo de los Huayra otro equipo paralelo. Y a pesar de que quieran disfrazar la cuestión, el conjunto formado por Formisano es un equipo. La comisión —que por otra parte no puede adoptar otra actitud diferente— asegura que el trato es con Pairetti y Marincovich, como pilotos particulares. ¿Perjuicios? Por supuesto; publicitariamente me veo perjudicado, ya que cualquier petrolera o lo que sea, si quiere tener su publicidad en un equipo que represente a determinada marca, actualmente tiene que diversifi-

→

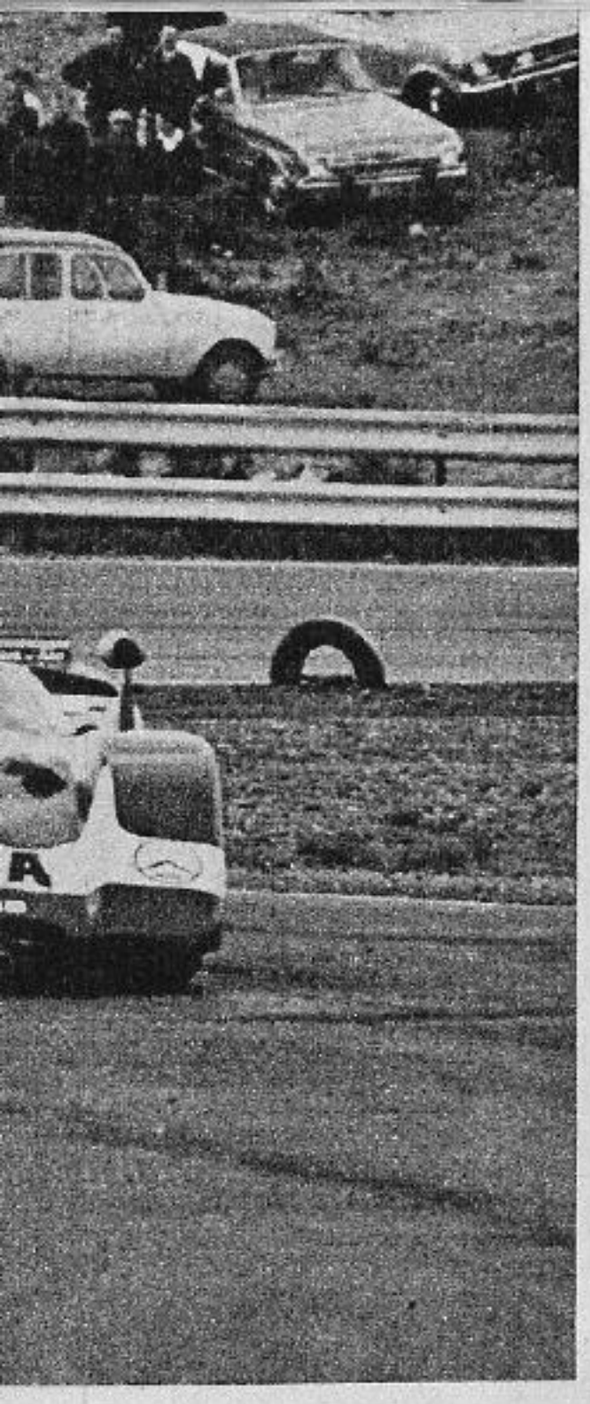








http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



carse y elegir entre uno u otro: o el otro equipo o el mio. Y la publicidad está bastante restringida en este momento. Por lo tanto, me perjudico directamente. Además, yo he firmado un contrato de buena fe. E' contrato fue aceptado en todos sus términos, y resulta que ahora, con otro nombre, me encuentro con algo que mi contrato estipula claramente que no puede existir: un equipo paralelo.

Mirá..., lo que más me duele es la actitud. Estoy descorazonado en ese sentido. No falta quien dice o pregunta si me voy a tirar a "chanta"; por supuesto que no, porque el primer perjudicado sería yo. Mi nivel de trabajo no va a descender. De cualquier manera, de mantenerse esta situación no sé qué haré el año próximo. Sabés que lo que más me gusta es estar en esto, y me estoy preparando para afrontar cualquier contingencia... Puede ser que me dedique a hacer "fuoriseries..." Te reitero que mis diferendos no son con la Comisión, ni con Pairetti ni con Marincovich o Formisano. El problema es con Ford, porque la palabra de la Comisión no es más que la palabra de Ford.



¿Qué motorcito anda más, Mikulán? ¿El que empuja a Pronello o el que empuja a Formisano?

Izquierda

Nueva cara con frío en SP: Paco Mayorga.



Dos Ford en pugna: Gradassi y el Turco Nasif quien desempeñó una eficiente labor. Subió puntos.

El preciso momento en que vuela espectacularmente el capot del Huayra Spider de Pascualini. Nada más que un susto.

Durante los entrenamientos del jueves, mecánicos varios y un comedido empujaban infructuosamente el auto de Bertolini. Que no arranca..., que está ahogado..., que patatín..., que patatán. La cuestión es que por un buen rato empujaron sin resultados positivos. En esas circuntancias acertó a pasar por el lugar *Maese* Copello, a quien pusieron en conocimiento de la dificultad. Una vez sentado en el auto, Maese Copello dijo: "Empujen..." Empujaron y el auto no arrancó. Maese dio vuelta la cabeza y dijo: "Saquen las tapas de los carburadores...", y sucedió lo increíble: el auto arrancó. Lo que es la ciencia...

Entre paréntesis. Esos alerones fijos observados en los Huayra o en el F-1 de Berta son en realidad antirreglamentarios según las disposiciones tomadas el año pasado por la FIA. ¿Alguien debe controlar eso aquí?

Coincidente con la carrera se reunió el comité ejecutivo de la CADAD en Comodoro. Se trataron problemas de la federación regional, licencias par pilotos zonales y sobre el asunto de girar a la izquierda en el circuito de Rafaela donde los boxes al final de una recta se transforman en un lugar peligroso por la velocidad a la que circulan los autos. Sería denegada además la solicitud del Automóvil construir un autódromo considerado que Rafaela está al lado y que no corresponde construir autódromos irracionalmente. Por último se concedió licencia de SP a Carlos Monguzzi y a la salida se repartieron globos, pitos y serpentinas. Presidió Vito Pantín.

SPORT PROTOTIPOS

Comodoro Rivadavia - 22/III/1970 - Circuito; 3.764 metros

Primera Serie

Pos.	Piloto	Marca	Tiempos	Vtas.
1º	García Veiga, Néstor ...	Trueno - Chevrolet	20m s59s 4|10	15
2º	Copello, Eduardo	Numa - Tornado	21m 5s 4|10	15
3º	Estéfano, Nasif	Romero-Ford	21m 7s 5|10	15
4º	Marincovich, Carlos	Formisano - Ford	21m 48s 4|10	15
5º	Gradassi, Héctor Luis ..	Formar - Ford	21m 55s 2|10	15
6º	Bordeu, Juan Manuel ...	Formar - Dodge		14
7º	Mayorga, Francisco	Pronello - Ford		14
8º	Ruesch, Carlos	Trueno - Chevrolet		14
9º	Cupeiro, Jorge	Liebre II - Chevrolet		14
10º	Monguzzi, Angel	Trueno - Chevrolet		14

PROMEDIO: 161,391 km|h.

RECORD DE VUELTA: Néstor García Veiga, en la 11ª, en 1m 21s 9|10, a 165,450 km|h.

Segunda Serie

Pos.	Piloto	Marca	Tiempos	Vtas.
1º	García Veiga, Néstor ...	Trueno - Chevrolet	20m 36s 8|10	15
2º	Copello, Eduardo	Numa - Tornado	20m 38s 5|10	15
3º	Estéfano, Nasif	Romero - Ford	21m 23s 8|10	15
4º	Marincovich, Carlos	Formisano-- Ford	21m 28s 3|10	15
5º	Gradassi, Héctor Luis ...	Formar - Ford	21m 55s 2|10	15
6º	Mayorga, Francisco	Pronello - Ford		14
7º	Cupeiro, Jorge	Liebre III - Chevrolet		14
8º	Bordeu, Juan Manuel ..	Formar - Dodge		13
9º	Pairetti, Carlos	Formisano - Ford		4
10º	Monguzzi, Angel	Trueno - Chevrolet		4

PROMEDIO: 164,340 km|h.

RECORD DE VUELTA: Eduardo Copello, en la 10ª, en 1m 20s 3|10, a 168,747 km.h.

Tercera Serie

Pos.	Piloto	Marca	Tiempos	Vtas.
1º	Copello, Eduardo	Numa - Tornado	20m 58s 8|10	15
2º	García Veiga, Néstor ...	Trueno - Chevrolet	20m 59s 9|10	15
3º	Ruesch, Carlos	Trueno - Chevrolet	21m 46s	15
4º	Gradassi, Héstor Luis ...	Formar - Ford	21m 49s	15
5º	Marincovich, Carlos	Formisano - Ford	21m 55s 3|10	15
6º	Bordeu, Juan Manuel ...	Formar - Dodge	21m 57s 8|10	15
7º	Cupeiro, Jorge	Liebre III - Chevrolet		14
8º	Monguzzi, Angel	Trueno - Chevrolet		3

PROMEDIO: 161,468 km|h.

RECORD DE VUELTA: Néstor García Veiga, en la 12ª, en 1m 21s 5|10, a 176,262 km|h.

CLASIFICACION FINAL POR SUMA DE TIEMPOS

Pos.	Piloto	Marca	Tiempos	Vtas.
1º	García Veiga, Néstor ...	Trueno - Chevrolet	1h 2m 36s 1|10	45
2º	Copello, Eduardo	Numa - Tornado	1h 2m 42s 7|10	45
3º	Marincovich, Carlos ...	Formisano - Ford	1h 5m 12s	45
4º	Gradassi, Héctor Luis ..	Formar - Ford	1h 5m 39s 8|10	45
5º	Cupeiro, Jorge	Liebre III - Chevrolet		42
6º	Bordeu Juan Manuel ...	Formar - Dodge		42
7º	Estéfano, Nasif	Romero - Ford		30
8º	Ruesch, Carlos	Numa - Tornado		29
9º	Mayorga, Francisco	Pronello - Ford		28
10º	Monguzzi, Angel	Trueno - Chevrolet		18

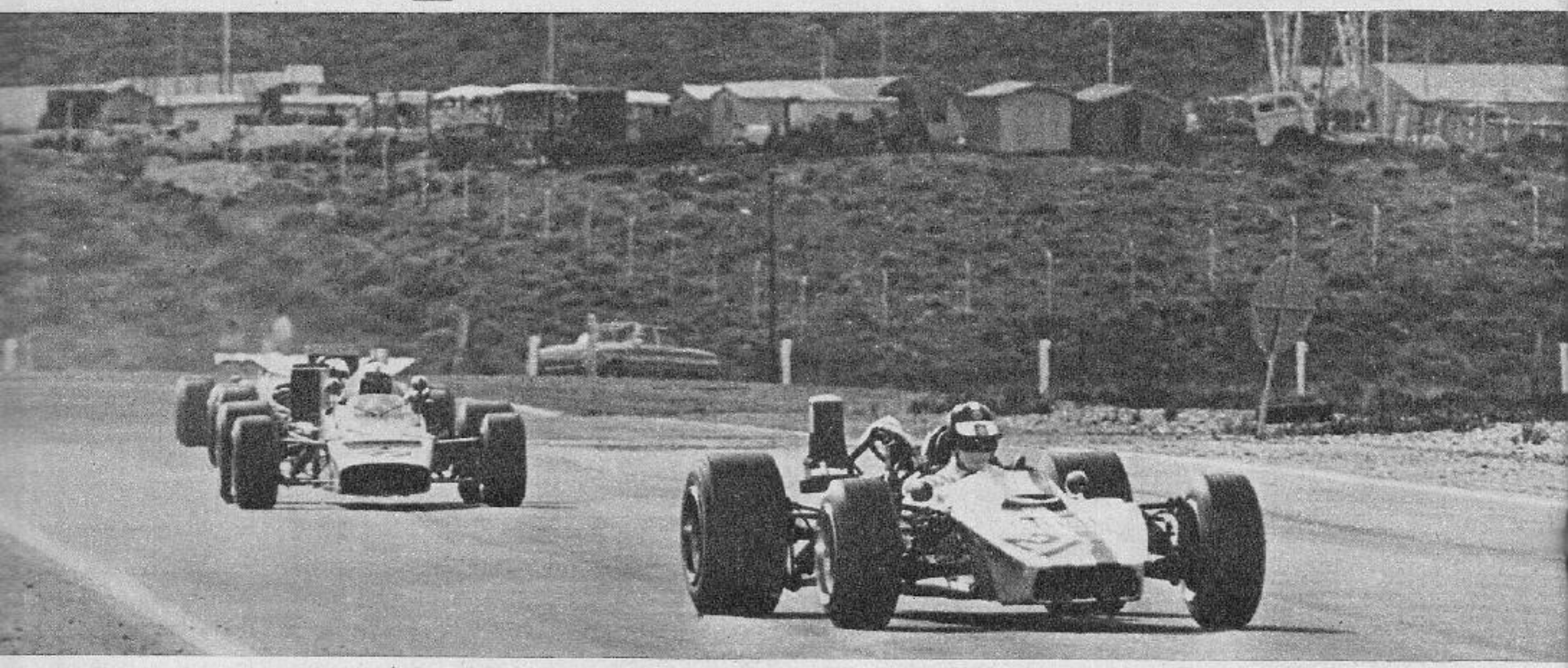
PROMEDIO DEL GANADOR: 162,340 km|h.

SP - CAMPEONATO DE PILOTOS

Pos.	Piloto	Puntos
1º	García Veiga, Néstor	6
2º	Copello, Eduardo	4
3º	Gradassi, Héctor L.	1,5
4º	Marincovich, Carlos	1
5º	Cupeiro, Jorge	0,50

M. A. FORMULA 1

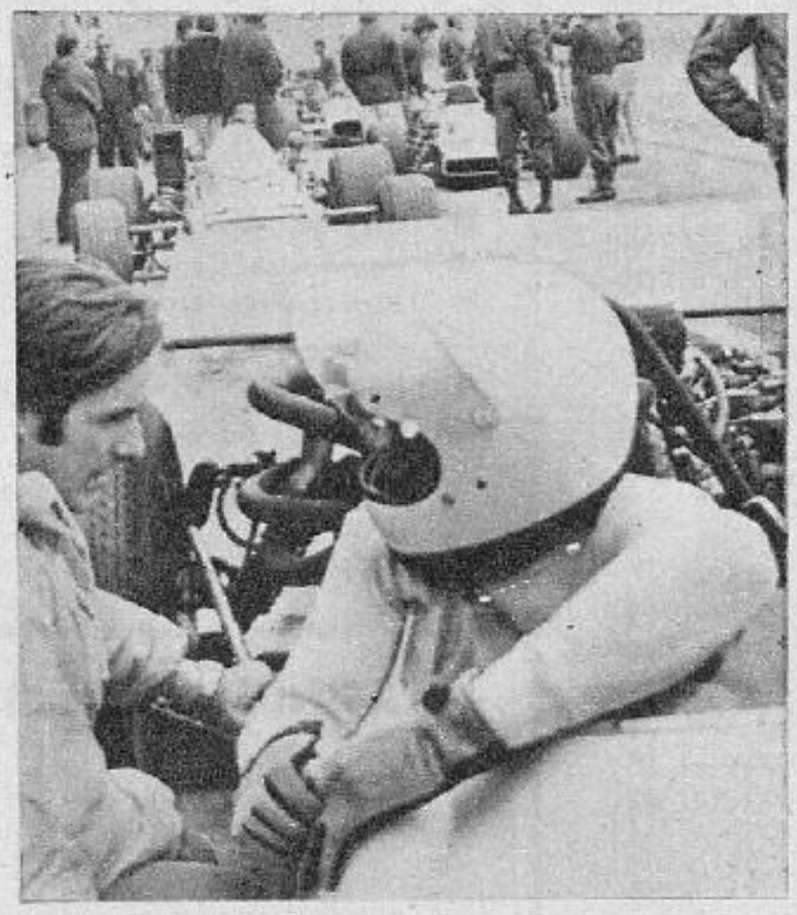
POQUITO Y NADA



Aquí sí que la cosa pintó fiera de entrada. Siete autos inscriptos solamente uno borrado a último momento y otro —el que conducía Di Palma— quedó destrozado después de un despiste en los entrenamientos. Quedamos con cinco nada más. Con esos cinco monoplazas se largó la carrera desmembrada en dos series, después surgiría el ganador por la simple fórmula de tiempos acumulativos.

Hay pocos autos en todas las categorías de monopostos; se construyen muy pocos aparatos nuevos y todo parece caminar en la cuerda floja: el apoyo de las fábricas, la publicidad, la organización y materialización de cada carrera, es decir todo, sigue andando como la mona. Pero en el caso de Comodoro Rivadavia en la variante de Fórmula 1, fue un detalle el que absorbió la mayoría de las lágrimas y culpas: los viáticos otorgados. Solamente $ 30.000 por automóvil recibía cada concurrente de la Fórmula 1. Cifra irrisoria teniendo en cuenta que para llegar a la pista hay que recorrer 1.800 kilómetros (para quien vive en Buenos Aires). Y otro tanto para volver a casa. A los SP les ofrecieron $ 100.000 por cada auto presentado y trasladar los monopostos cuesta exactamente igual que llevar un SP.

La gente del Auto Moto Club Comodoro Rivadavia afirma en su descargo que no tenían intenciones de llevar a cabo la carrera por el problema de pesos antes mencionado. Cuando incursionaron en el Autódromo de Buenos Aires en ocasión de disputarse el Torneo Apertura, consultaron la medida con los pilotos de la categoría, los que en gran parte aceptaron correr en Comodoro a pesar de los famélicos viáticos y regulares premios, contando con media docena o un poco más de confirmaciones decidieron tirarse a la pileta y organizar la carrera. Cuando bajaron la bandera en la primera serie, solamente se movieron cinco máquinas, cinco de los mejores autos de la categoría con cinco de los mejores pilotos. Todos ellos pertenecían —excepto Fabre a equipos apoyados por fábricas o empresas que les obligaban a concurrir para cumplir con jugosos contratos. Incluso los cinco pilotos que largaron la carrera, se pusieron de acuerdo a priori para repartirse democráticamente y por partes iguales el monto total de los premios para que ninguno de ellos tuviera que volverse a casa si se le rompía el auto antes.

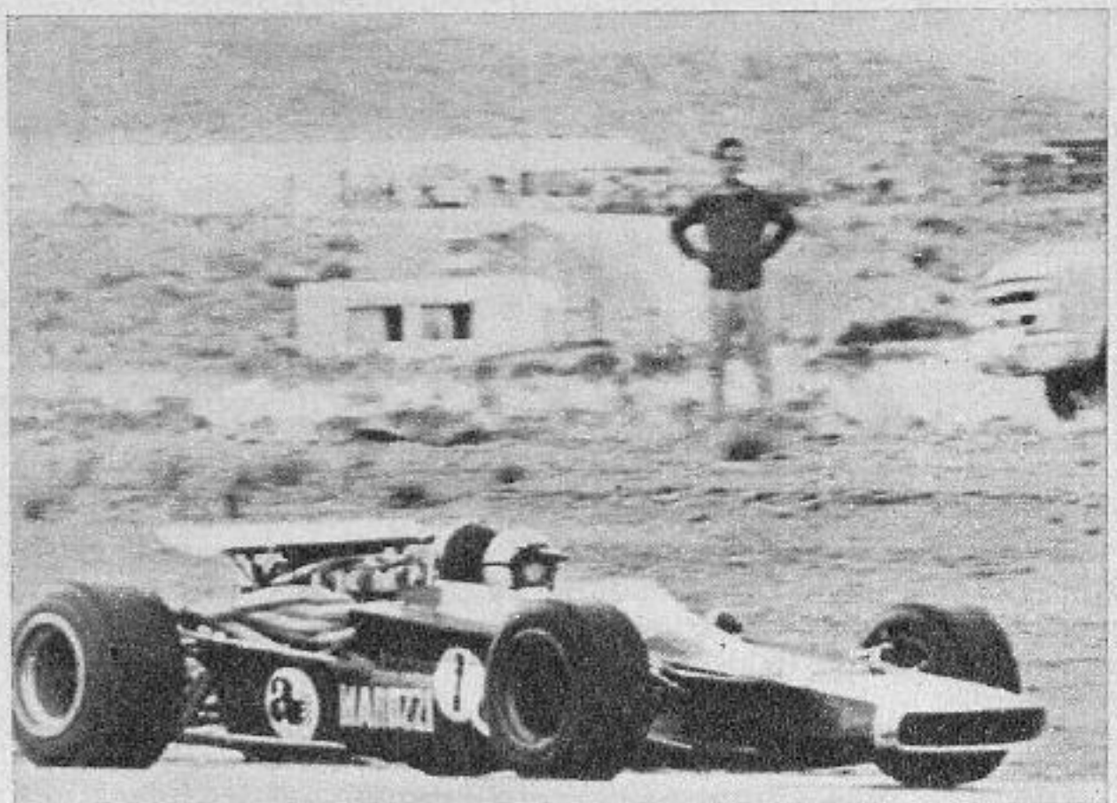


Desde el comienzo Monguzzi en punta. Así fue la 1ª serie. En la segunda ganó Bertolini

Arriba, derecha: Emilio Bertolini confirmó los pálpitos de su papito Copello. Partió en la pole position y ganó la 2ª serie.

Antes de la piñata. Di Palma escucha las instrucciones de su patrón Berta, pero parece que no le entendió bien y desparramó muchas piezas del F-1

Volvió el Nene Ternengo a la fórmula que lo consagró campeón. Pero al auto le faltaba fiatto y al piloto inspiración.



PRIMERA SERIE

Bertolini, Monguzzi, Cuvertino, Fabre y el campeón argentino Ternengo (en insólita posición) escalonados así, largaron la primera serie que fue ganada por Monguzzi de punta a punta. Demostrando tres cosas: 1º) Que está plenamente adaptado a los 300 HP plus de un monoplaza y que por esa razón le puede dar muchas satisfacciones a Steven.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Sólo cinco coches en la pista.
Un triunfo inobjetable para Angel Monguzzi.
Muy buena actuación de Bertolini.



2º) Que el Trueno F-1 sigue siendo el mejor monoplaza de esta Fórmula por muchos cuerpos de ventaja, y 3º) Que tiene el casco protector más feo del mundo.

Ganó como bien dijimos la serie. Poniendo muchos metros de asfalto de distancia sobre Cuvertino que sigue padeciendo problemas de frenaje desde hace mucho tiempo. Tercero Bertolini, el pollo de Copello, que anda sin problemas de ningún tipo arriba del auto. En la mitad de la carrera, Bertolini perdió el difusor de un carburador y se atrasó considerablemente. Cuarto Fabre sin pena ni gloria y quinto Ternengo con cables del distribuidor sueltos.

SEGUNDA SERIE

Fue más interesante que la primera. Cuvertino aguantó durante la primera parte la primera posición y junto con Bertolini y Monguzzi compusieron un terceto que viajando rueda a rueda durante unas cuantas vueltas, mantuvo al público interesado por el transcurso de la carrera. Monguzzi venía tirando mucho aceite y era la preocupación de Steven y su gente; no estaba muy convencido de ganar la carrera, pero al fin de cuentas aguantó sin mosquear. Bertolini, consciente de ella apuró mucho el tren de marcha y podría haber ganado la carrera, si a Monguzzi le hubiera sucedido algo. El mendocino tuvo que conformarse con triunfar en la serie, lograr el segundo puesto en la suma y dejar muy contento a Copello & Cía. con su actuación en la carrera. Será sin duda gran figura del campeonato de Fórmula 1 de este año.

Después de Bertolini llegó Monguzzi con un suspiro y con el mismo motor que le dio cuatro triunfos en distintas categorías al team de Shell. Tercero Cuvertino con los escapes colgando, cuarto Fabre y quinto un tal Ternengo.

La segunda serie fue mucho más interesante que la primera, que transcurrió en un permanente ni fu ni fa.

MARCH: EMPEZO A GANAR

El primer triunfo del flamante March de fórmula uno llegó bastante pronto. Fue en la tradicional carrera de campeones que se realiza en Brands Hatch, Inglaterra y que si bien no es puntable para el campeonato mundial de conductores, reúne siempre a todos los autos y pilotos de primera línea.

Como en Sudáfrica, el chasis monocasco Brabham —en manos de su constructor y piloto Jack— volvió a dominar la situación y ya parecía tener la carrera en el bolsillo después de batir el record de vuelta en varias oportunidades cuando un problema eléctrico lo afectó en las últimas vueltas de la carrera. En ese momento Jackie Stewart, que marchaba segundo con el March, pasó a ocupar el primer lugar terminando la carrera en esa posición y logrando en la segunda carrera el primer triunfo para la nueva marca británica.

Detrás de Stewart se clasificó Rindt con el Lotus y luego siguieron Denny Hulme, Jack Brabham, Graham Hill y Pete Gethin con McLaren, Brabham, Lotus y McLares, respectivamente.

MECANICA ARGENTINA F. 1

Comodoro Rivadavia - 21/III/1970

CLASIFICACION

Primera serie

Pos.	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*
1º	Monguzzi, Angel	Trueno-Chevrolet	14m 5s 9|10
2º	Cuvertino, Omar	Albizu-Dodge	14m 30s 8|10
3º	Bertolini, Emilio	Bravi-Tornado	14m 50s 3|10
4º	Favre, Daniel	Cenci-Chevrolet	15m 10s 1 10
5º	Ternengo, Jorge	Bravi-Tornado	Una vuelta menos

Segunda serie

Pos.	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*
1º	Bertolini, Emilio	Bravi-Tornado	14m 20s
2º	Monguzzi, Angel	Trueno-Chevrolet	14m 23s 4|10
3º	Cuvertino, Omar	Albizu-Dodge	14m 33s 3|10
4º	Favre, Daniel	Cenci-Chevrolet	14m 51s 9|10
5º	Ternengo, Jorge	Bravi-Tornado	15m 43s 3|10

Clasificación final por suma de tiempos

Pos.	*Piloto*	*Tiempo*	*Vias.*
1º	Monguzzi, Angel	28m 29s 3|10	20
2º	Bertolini, Emilio	29m 10s 3|10	20
3º	Cuvertino, Omar	29m 24s 1|10	20
4º	Favre, Daniel	30m 2s	20
5º	Ternengo, Jorge	Una vuelta menos	19

PROMEDIO DEL GANADOR: 158,549 km|h.

RECORD DE VUELTA: Angel Monguzzi, en la primera serie, 4ª vuelta, en 1m 23s 1|10, a 162,669 km|h.

Venga a manejar el Dodge con caja automática, y acuérdese de una cosa: no hacer cambios.

Una vez que colocó "directa" en el Dodge Coronado Automatic, usted sólo tiene que acelerar. Todo lo demás lo hace la caja: las marchas se pasan automáticamente.
Podrá efectuar rebajes, sobreaceleración, piques.
Sin necesidad de sacar las manos del volante.
Del resto olvídese, la caja automática se cuida sola.
Corrige los errores del manejo y no tiene desgaste.

Nosotros ya nos preparamos y la conocemos hasta el último detalle.

Lo mejor que podíamos hacer para cuando venga a manejar el Dodge Coronado Automatic.



GRANDIO

Suipacha 1120-Callao 1830

CONCESIONARIO AUTORIZADO CHRYSLER

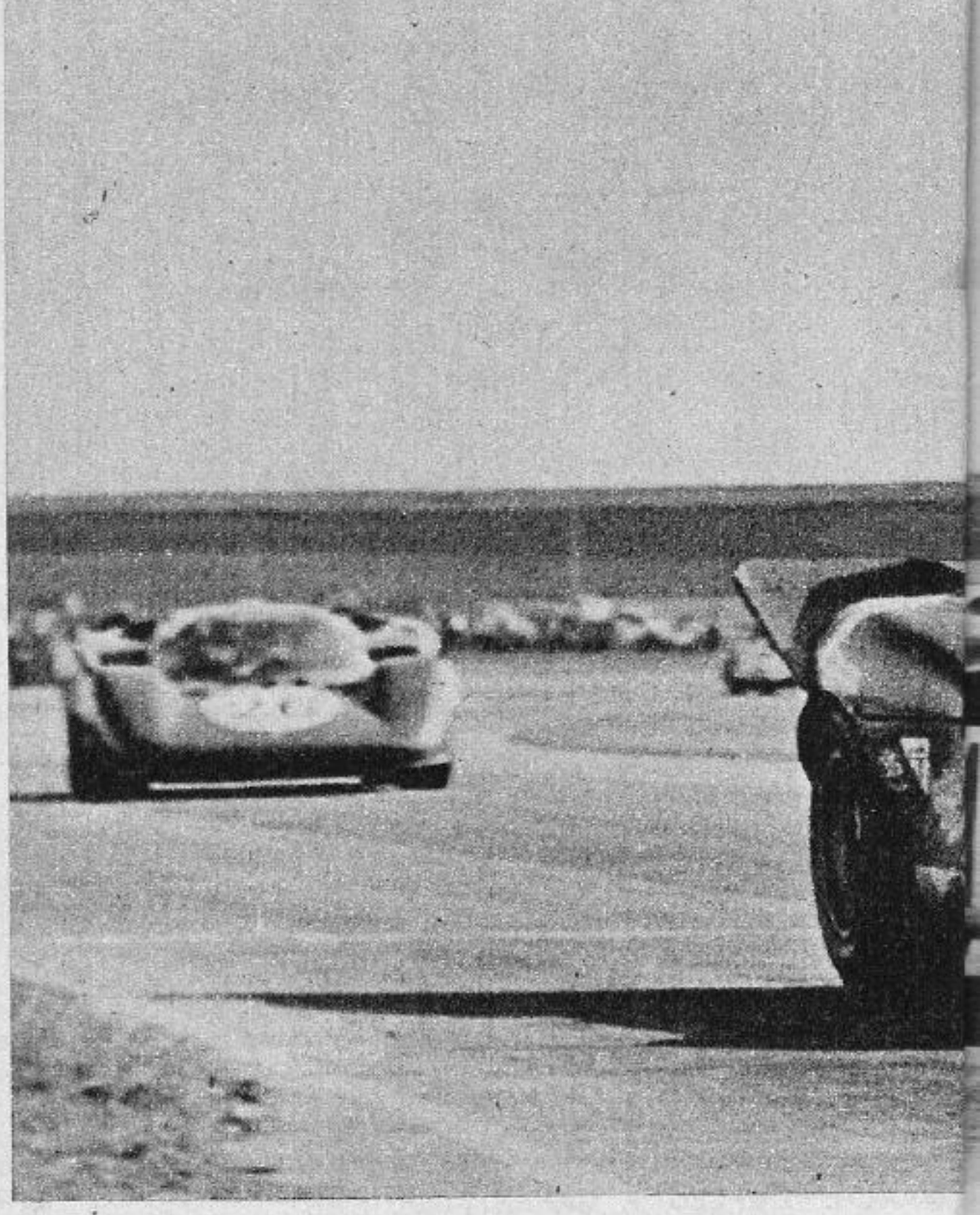
EL MUNDIAL DE MARCAS AL INSTANTE

12 HORAS DE SE

ANGUSTIOSAM

La segunda competencia por el campeonato de marcas fue directamente sensacional, porque se llegó a un final incierto en el cual Mario Andretti consiguió el triunfo que Ferrari esperaba desde hace tanto tiempo. Brillante además la actuación del conocido actor de cine Steve Mc Queen que en pareja con Peter Revson fue segundo a bordo de un Porsche 908. Tercero un Alfa 33.3 y cuarto un Porsche 917

por JUAN A. ABRAHAM (por télex desde Florida)



Un final sin precedentes, una lucha palmo a palmo por el triunfo en las últimas vueltas y la victoria brillante de Ferrari en su retorno a un primer puesto que se le mostraba esquivo, caracterizaron a unas Doce Horas de Sebring que, sin lugar a dudas, fueron las más emotivas en la lucha del autódromo-aeródromo.

Por primera vez en veinte años Sebring abandonó la tradicional largada Le Mans para sustituirla por la de autos rodando encabezados por un coche guía. Las 57.500 personas que bordeaban el circuito —record para Sebring— vieron circular en la vuelta previa al local Mario Andretti ubicado en la pole position gracias a su tiempo de clasificación logrado en las últimas vueltas del día viernes. De todas maneras, Porsche no se había preocúpado mucho por no perder el primer lugar en la clasificación, ya que según el propio Siffert "no vale la pena forzar máquina para clasificar si la carrera es de doce horas. Después de varias horas de carrera pregúntenme por la pole position.

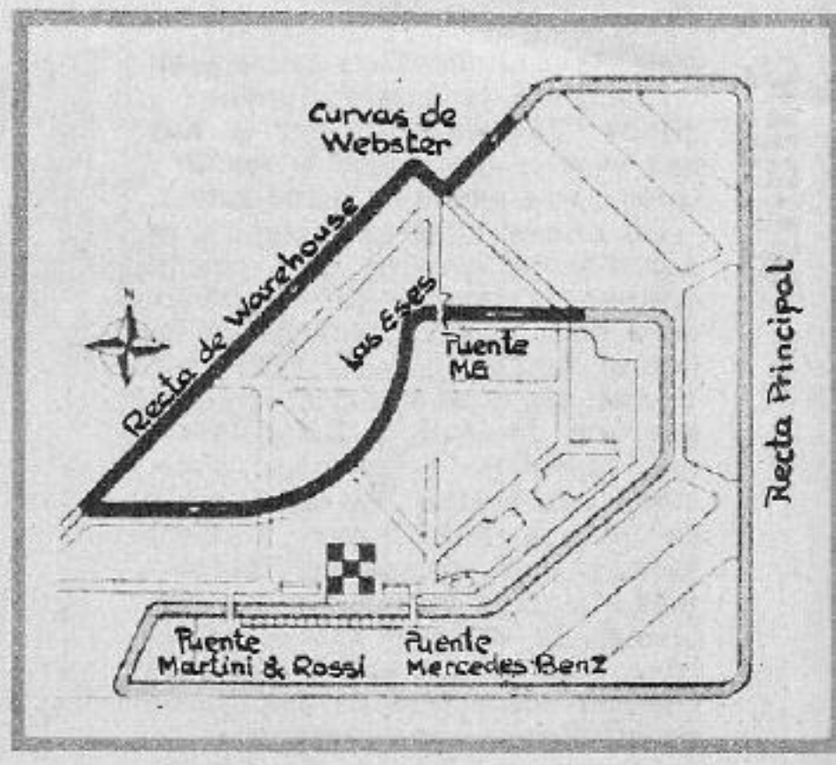
La gente de Ferrari en cambio no ocultaba (italianos al fin) su ruidoso júbilo por haber obtenido el número uno para largar. Posición que se veía completada por la de Jacky Ickx que había obtenido el cuarto lugar detrás de los Porsche 917 de Siffert y Elford. Luego de Ickx se alistaban en ese orden Rodríguez (Porsche), Sam Posey (Ferrari 512 S del NART), Ignacio Giunti (Ferrari 512 S oficial), Dan Gurney (Matra) y Piers Courage (Alfa Romeo 33.3).

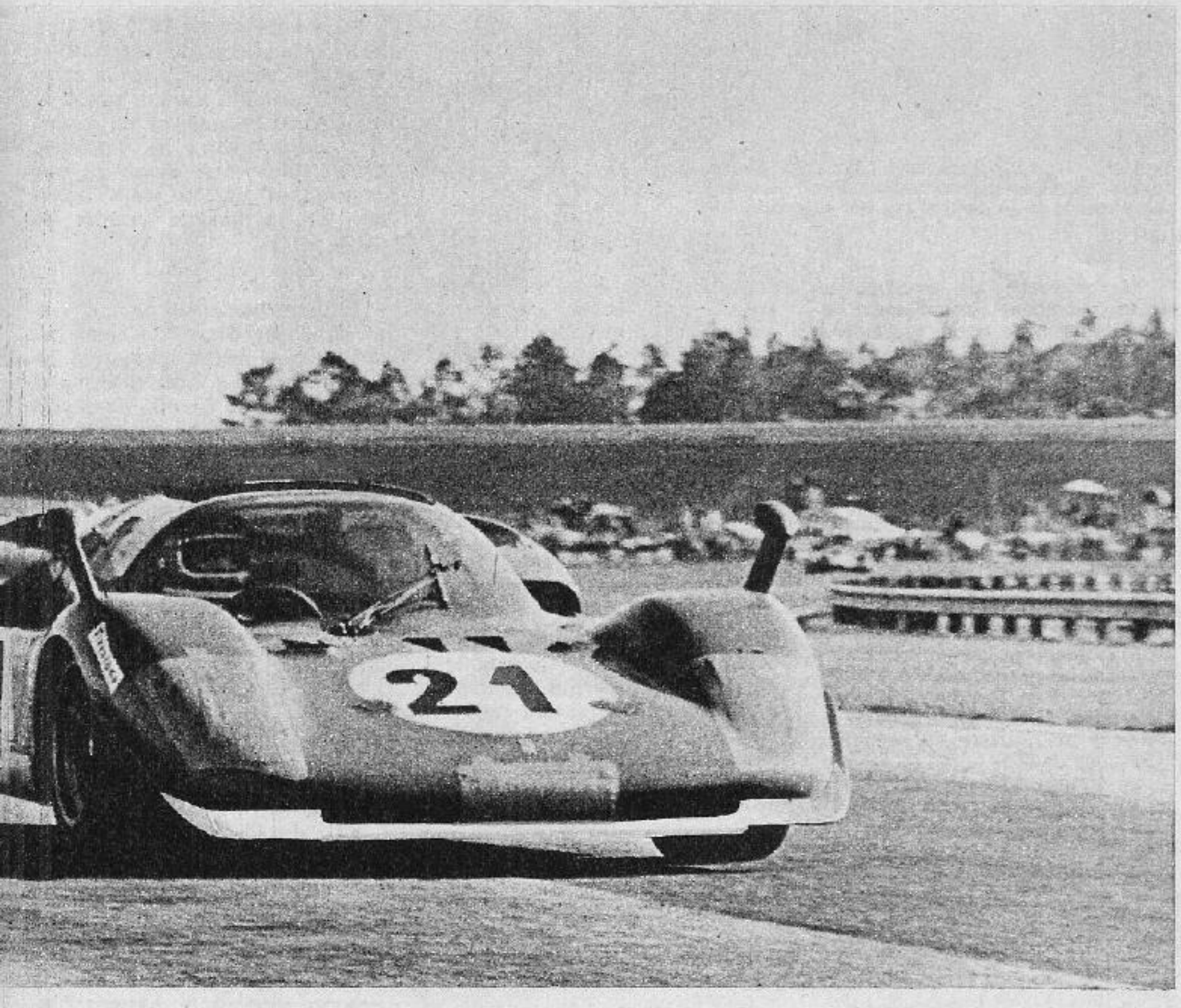
Con un sol radiante de fondo, Andretti picó al primer puesto desde la largada y allí se mantuvo controlando al malón, durante las primeras quince vueltas. En ese

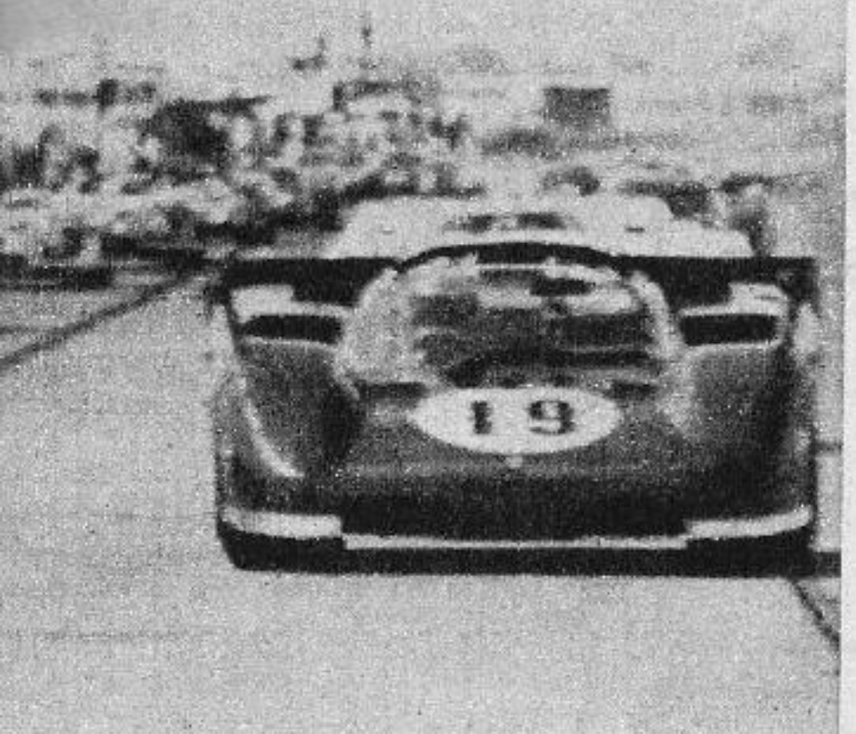
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BRING

ENTE FERRARI







Este es el coche ganador. La Ferrari 512 —nueva versión spider— que fuera guiada al triunfo por Ignazio Giunti-Nino Vaccarella y en las últimas vueltas por Mario Andretti.

Después de 20 años de largada tipo Le Mans, Sebring '70 se largó con partida lanzada. En primera fila se ve la Ferrari (19) de Andretti y el Porsche 917 (14) de Siffert. Ninguno de estos dos coches finalizó.

combustible y todavía no lo habían hecho los dos Porsche punteros.

Como Siffert se atrasó diez minutos en la reparación, desde el box de Porsche Vic Elford recibió la orden de lanzarse a la pelea con la Ferrari de Andretti-Merzario pero a los pocos minutos la poderosa escuadra alemana sufre un fuerte golpe en contra: el 917 de Hans Hermann-Rudi Lins abandona con el motor fundido y casi al mismo tiempo Elford sufrió un encontronazo con el Fiat de Fleming, un particular, que se cruzó en el camino. Elford se fue de pista, el auto inició un trompo y la parte inferior del coche quedó arruinada. El Fiat fue descalificado por obstrucción, pero el Porsche no iba más de todos modos.

Todo parecía darse a favor de Ferrari esta vez. Mientras el Porsche de Rodríguez - Kinnunen pinchaba una goma y tenía problemas con una punta de eje, en el box todo andaba fenómeno. Andretti - Merzario, Ickx - Schetty y Giunti-Vacarella al frente con el Porsche de Siffert a dos vueltas de distancia. El quinto puesto era una lucha aparte entre Gurney —gran debutante sobre máquina Matra— y Gregory con Alfa, dos viejos maestros norteamericanos.

Como consecuencia del dominio abrumador de Ferrari a esta altura de la carrera el promedio comenzó a descender ostensiblemente pero en cambio la lucha se tornó inesperadamente interesante entre los prototipos tres litros porque a Gregory y Gurney se suman en la disputa dos Porsche 908 muy bien manejados. Eran los conducidos por Hans Laine - Gijs Van Lennep (los mismos locos de la temporada) y el de la pareja Peter Revson - Steve Mc Queen. En efecto, el actor - motociclista - corredor cumplió un papel brillante en su preparación para correr las 24 Horas de Le Mans. En el entrevero entre los cuatro autos el que salió perdiendo fue Gurney que en una frenada exigida siguió de largo en la horquilla perdiendo casi un minuto en relación a los otros tres autos.

Cuando se acercan las tres horas de carrera y casi todo el mundo paró a cambiar pastillas de freno (entre paréntesis el box Porsche el más veloz y el box Alfa el menos rápido), una recorrida por los pits brindaba una rápida idea de lo que estaba sucediendo en la carrera. Andretti, sumamente contento con el rendimiento de la Ferrari aseguraba que **"anda muchísimo mejor que en Daytona"** mientras Nino Vaccarella es terminante en su opinión: **"Hoy ganamos nosotros"**. Por el lado de Porsche, momento Jo Siffert pareció decidido a probar qué pasaba entre la Ferrari y el Porsche y arriesgando un poco se apoderó del primer puesto. Entre los dos comienza un duelo cuyo dueño se alterna en las diversas partes del circuito y que sólo termina cuando cerca de la primera hora de carrera los autos pararon por primera vez a reabastecerse. Siffert también se detuvo para reparar un problema eléctrico y allí se le escapó la punta. Le quedaba como satisfacción el record de vuelta logrado durante la puja con Andretti.

Sin el 917 de Siffert - Redman entonces, las posiciones tras la primera hora de carrera eran las siguientes: Rodríguez - Kinnunen (917), Ahrens-Elford (917), Andretti-Merzario (Ferrari 512) y cuartos Ickx - Schetty con otra Ferrari oficial. Claro que a esa altura, Andretti se había detenido a cargar

→

John Wyer no pierde la calma —en realidad no la pierde nunca— y afirma **"Todavía falta mucho. Hay que esperar que llegue la noche y verán cómo andan nuestros autos".**

Un primer toque de atención se experimenta en el box Ferrari cuando la máquina de Ickx abandona con la junta de tapa de cilindros desfalleciente. Pero aún quedan las otras dos con Andretti-Merzario adelante y Giunti-Vacarella cuidando las espaldas, circulando más lentamente. El Porsche de Rodríguez-Kinnunen a siete vueltas y el de Siffert-Redman más atrás aún y de nuevo con problemas. El Matra de Gurney empezó a sonar lastimosamente y los Porsche 908 continúan empujando en su avance sobrepasando al Alfa Romeo 33.3 que sin fuerzas para competir con los punteros realizaba una carrera expectante.

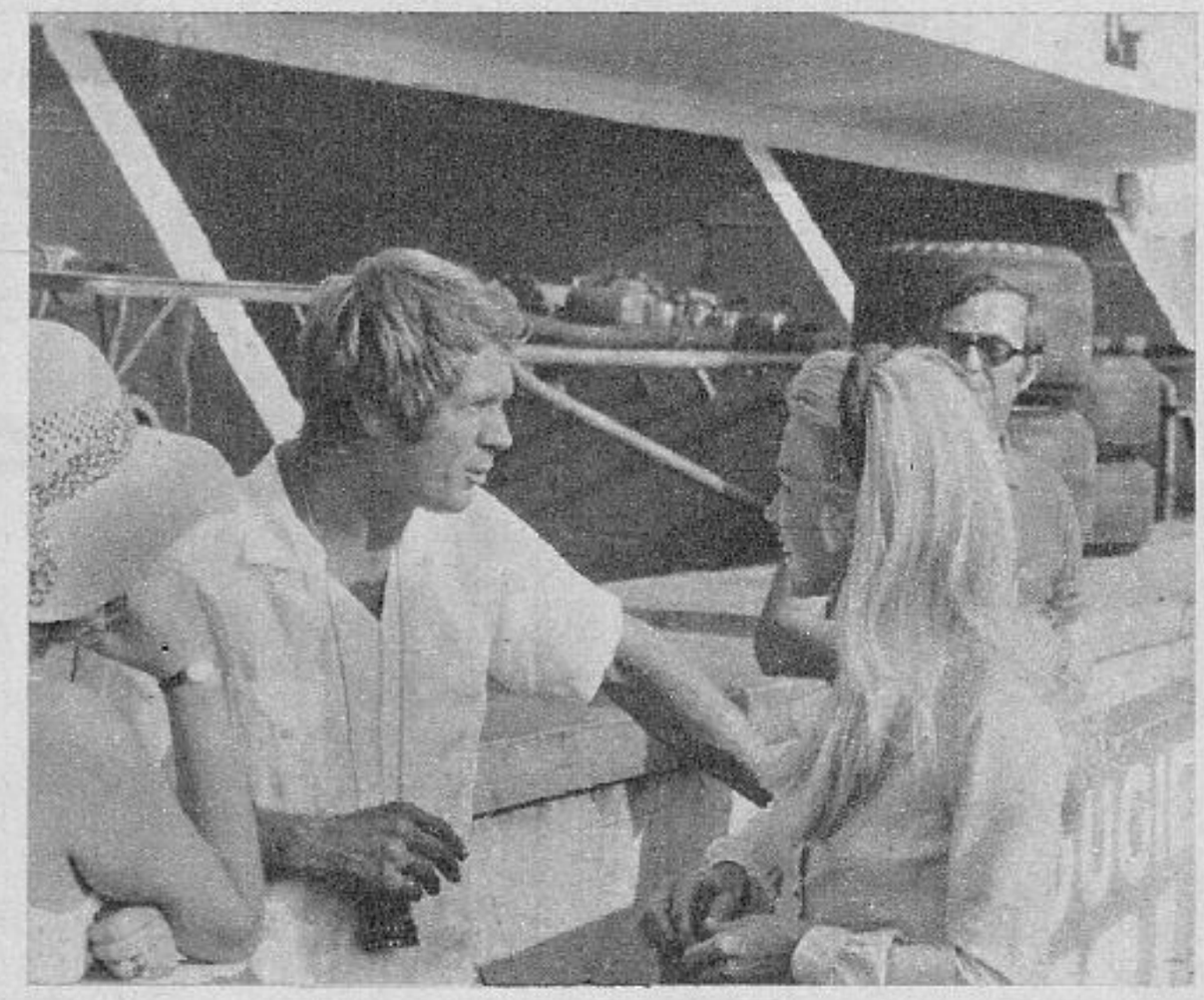
EL TRIUNFO DE FERRARI SE PONE DIFICIL

Ya en plena noche Vacarella entra al box con problemas. Pierde la segunda colocación y si bien Andretti-Merzario llevan ocho vueltas de ventaja al Porsche de Rodríguez-Kinnunen, aún faltan 4 horas de carrera. A su vez terceros se ubican Steve Mc Queen - Pete Revson en una actuación para alquilar balcones. Al rato en forma increíble Revson desplaza a Rodríguez del segundo lugar y para colmo Andretti se detuvo para advertir al box que había un inconveniente con la caja de cambios. Trascurrían exactamente 9 horas y 16 minutos de carrera. Los mecánicos se tiran abajo con linterna pero no ven ni medio. Andretti sigue y para otra vez, veinte minutos después, para que suba Merzario. Le avisa que tenga cuidado con la caja que anda muy mal, pero tras dar tres vueltas, Merzario entra otra vez al box.

Dramatismo italiano en el box (comprensible por cierto) y le ordenan a Merzario que se siga tirando el lance porque aunque lleva 20 minutos de ventaja sobre el Porsche 908, ese tiempo no es suficiente para desarmar, reparar y armar de vuelta. Unos pocos minutos más de carrera y exactamente a las 9 horas 45 minutos se escuchan dos fuertes aceleradas en "vacío" en la anteúltima curva y luego el silencio. Al ratito llegaba Merzario a pie y la Ferrari detenida sobre el pasto. Una carrera increíble parece perdida definitivamente.

Ante el cambio inesperado de la situación, John Wyer ordena apuro al 917 de Rodríguez-Kinnunen para que desplace del primer lugar al 908 particular de los espectaculares Mc Queen-Revson. La potencia del 917 puede más y se apodera otra vez de un primer puesto que parecía lejano.

Pero en el box de Ferrari se toma una medida muy inteligente. Hacen subir a Mario Andretti a la 512 de Giunti-Vacarella para que por lo menos intente obtener el segundo puesto arrebatándoselo al 908. Viajando muy fuerte, en media hora Andretti descuenta la vuelta de diferencia que le llevaban Ravson-Mc Queen y se ubica en el segundo lugar y casi simultáneamente el Porsche 917 puntero se detiene para abandonar estrepitosamente. Solamente faltaban cinco minutos para terminar la carrera y los italianos arman una algarabía impresionante en el box.



La sensacional revelación de la carrera: el actor Steve "Bullit" McQueen segundo en pareja con Pete Revson. Aquí charlando en los pits con dos admiradoras.

Aún quedaba sin embargo un factor adicional para agregar algo a estas doce horas sensacionales. Andretti estaba corriendo con la nafta del tanque de reserva y se ve obligado a parar una vez más antes de terminar, a pesar de que Revson viene cerca con el Porsche tres litros. Todo preparado en el box Ferrari, para Andretti, tardan diez segundos en recargar el tanque con un poco de nafta para llegar y cuando el auto de Revson aparece en el fondo de la recta, Andretti ya está saliendo otra vez a la pista. El final es emocionante al máximo con un auto tratando de ganar y otro manteniendo el primer puesto y cuando llegan a la bandera a cuadros Andretti y su Ferrari superaron al Porsche por escasos 28 segundos ¡Después de doce horas de carrera!

Un triunfo súper merecido para Ferrari, que primero gozó, luego sufrió y por último saltaban de alegría por la victoria y una confirmación más de que Andretti es un superdotado porque la carrera —prácticamente— la ganó él.

Lástima por la pareja Laine-Van Lennep que abandonó a último momento y satisfacción final para Alfa que terminó tercera por obra del dúo Gregory Hezemans.

CONFIDENCIALMENTE

El problema fundamental de los Porsche 917 del equipo Gulf-Wyer fueron los nuevos cojinetes de punta de eje que se experimentaron por primera vez en Sebring y que no sólo fallaron en todos los autos sino también en el muletto que se usó para las prácticas. Son unos cojinetes que forman una sola pieza con la maza de la punta de eje. Según los mecánicos del equipo, si usaban los mismos cojinetes que se usaron en Daytona ganaban otra vez por muerte.

Tres mujeres se alternaron en la conducción de un pequeño prototipo Austin Healey Sprite y tuvieron la satisfacción de terminar otra vez las Doce Horas de Sebring. Se clasificaron en el puesto 19º, delante de muchos autos más potentes.

Ni los Camaros 1970 de Jim Hall ni los Javelin de Roger Penske pudieron competir por la categoría Trans Am porque según el reglamento aún no se construyó el número mínimo de unidades. Conclusión: tenían razón los que protestaron contra Mark Donohue en la pasada carrera de Daytona.

El actor cinematográfico (recordar Bullit) Steve McQueen demostró que es un verdadero piloto de primera línea y como si ello fuera poco corrió con un pie enyesado por un accidente motociclístico de hace dos semanas. Cada vez que paraba en el box tenía que poner el pie en agua porque el dolor le molestaba bastante. En las últimas cuatro horas, de todas maneras, *manejó siempre Revson. Como de costumbre, un Chevrolet Corvette del Owens Corning Team ganó la clase Gran Turismo manejado por la pareja Lang-De Lorenzo. Cumplieron 218 vueltas y terminaron décimos en la general.*

Sebring se habrá de destacar siempre por la cantidad de credenciales de periodistas que entrega. El sábado se otorgaron cerca de mil credenciales y por esa razón los supuestos periodistas inundaban los boxes y cuando terminó la carrera fueron ellos y no el público los que pusieron en peligro la integridad de Andretti con las efusiones.

Un punto en contra: la desorganización que privó en el box de Ferrari. Los mecánicos corrían para todos lados y chocaban entre sí cada vez que un auto se detenía. Fumaban tranquilamente al lado de los tanques de nafta y por momentos nadie sabía quién tenía que cambiar ruedas y quién tenía que levantar el auto.

A pesar de ello alguien les ganó en desorganización y fue el box de Alfa Romeo donde parecía que lo único que faltaba es que ellos mismos se agarraran a golpes. Sobre todo luego de observar una momentánea "bronca" entre de Adamich y los mecánicos.

12 HORAS DE SEBRING

Sebring, Florida 21/22-III-1970
Longitud del circuito: 6.542 m.

Pos.	Pilotos	Marca	Vtas.
1º	Andretti, M.-Giunti, I.- Vacarella, Nino ..	Ferrari 512 S	248
2º	McQueen, Steve-Revson, Peter	Porsche 908	248
3º	Gregory,Masten-Hezemans, Bob	Alfa Romeo 33.3	247
4º	Rodríguez, Pedro-Kinnunen, Leo	Porsche 917	244
5º	Pescarolo, Henry-Servoz Gavin, Johnny ..	Matra 650	242
6º	Parkes, Mike-Parsons, Chuck	Ferrari 312 S	239
7º	Dechent Koch, Hans-Dean, A. G.	Porsche 908	235

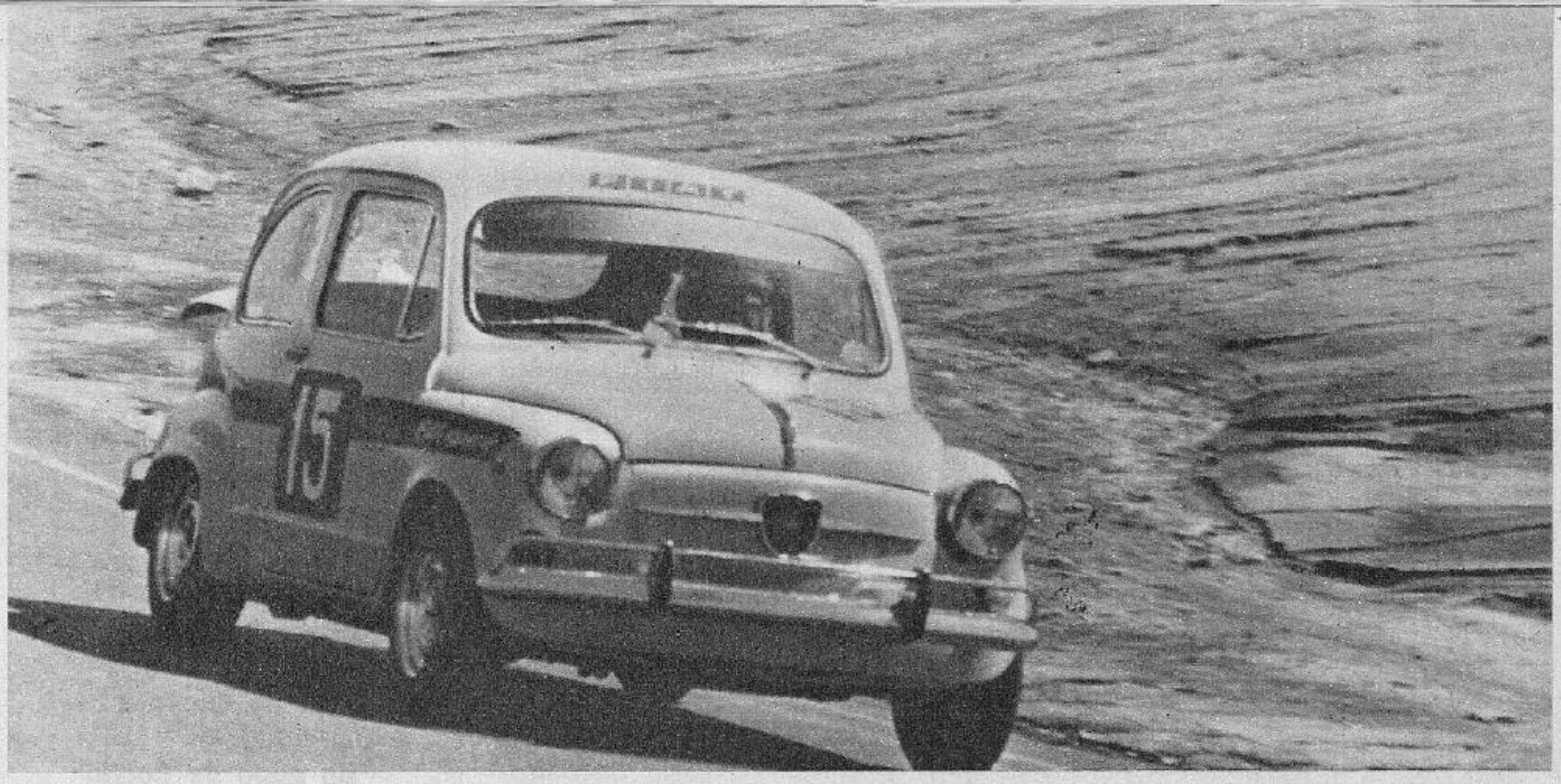
PROMEDIO DEL GANADOR: 181,817 km/h.

CAMPEONATO MUNDIAL DE MARCAS

POSICIONES

Pos.	Marca	Puntos
1º	Porsche	15
2º	Ferrari	13
3º	Alfa Romeo	4
4º	Matra	3

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



EL RALLY QUE FALTABA

Fiat y el CAR organizan el rally "Los Mil Kilómetros" para los días 23, 24 y 25 de Mayo -reservado para Fiat 600 standard- con largada en cinco cabeceras y punto de concentración en Córdoba. Premios: 6 automóviles



CABECERAS		PROGRESIVO EN KM.
1	NEUQUEN	000
	CNIA. 25 DE MAYO	159
	CHACHARRAMENDI	370
	SANTA ROSA	574
	RIO CUARTO	957
	ALTA GRACIA (AUT. O. CABALEN)	1.143
2	SAN JUAN	000
	MENDOZA	190
	SAN LUIS	454
	ULAPES (CRUCE)	759
	TANTI	947
	ALTA GRACIA (AUT. O. CABALEN)	1.020
3	SALTA	000
	TUCUMAN	298
	STGO. DEL ESTERO	451
	FRIAS	619
	DEAN FUNES	839
	ALTA GRACIA (AUT. O. CABALEN)	1.056
4	CORRIENTES	000
	PERUGORRIA	240
	LA PAZ	489
	PARANA	643
	SANTA FE	651
	ALTA GRACIA (AUT. O. CABALEN)	1.021
5	BUENOS AIRES	000
	JUNIN	248
	VENADO TUERTO	424
	LA CARLOTA	554
	SAMPACHO	668
	MINA CLAVERO	918
	ALTA GRACIA (AUT. O. CABALEN)	1.050

RALLY LOS 1000 km FIAT

Que el rally se está popularizando en nuestro país, da cueta la extraordinaria competencia que anuncia Fiat Argentina que descolla entre las de su tipo por los premios que salen de lo común y en consecuencia por la gran cantidad de participantes que sin duda se reunirá en las largadas.

Se trata del rally *"Los Mil Kilómetros de Fiat"* que patrocinado por esta casa cuenta con la organización y fiscalización del Club Argentino de Regularidad (CAR) y está *reservado exclusivamente para automóviles Fiat 600 completamente standard de serie* en un todo de acuerdo al manual de fábrica. De la estrictez de esta exigencia habla el hecho de que ni siquiera la tapa del capot puede llevarse abierta durante la marcha. La *única* modificación permitida por el reglamento es la referente al caño de escape.

LA PRUEBA

Con partidas en cinco cabeceras (ver detalle en mapa) se disputará el 24 de mayo la primera parte del rally, sobre aproximadamente 100 Kms., convergiendo las distintas caravanas en el autódromo Oscar Cabalén para disputar —los mejores 10 clasificados— una prueba de velocidad en pista y luego un circuito serrano. En cada tramo de concentración los participantes deberán cumplir con distintos tipos de marcha: marcha de rally, promedios impuestos, promedios mínimos, etc. Pero como decíamos arriba, lo realmente sensacional de estos "1000 Kms" son los premios: 1 Fiat 1600 al ganador, sendos 600 E a los segundo y tercero clasificados y tres premios especiales para la mejor pareja de damas, la mejor pareja de hombre y mujer tripulantes y para la mejor pareja de periodistas, además de un sinnúmero de recompensas menores.

Para más información, los interesados en correr la prueba pueden dirigirse a cualquier concesionario Fiat, donde se les proveerá de reglamento, fichas de inscripción y cualquier información adicional.

A no dudarlo éste es el rally que faltaba y el éxito de él está desde ya asegurado por la popularidad del Fiatín y por el aval que constituyen en su patrocinio y organización, dos entidades como la Fiat y el CAR.



1

- Más sobre el caso atajo.
- López, Canedo, Coelho
- y Rosati hablan y explican
- López que no, Canedo que sí.
- Entretelones de una negativa de Coelho.
- Castañón y Gayol opinan.
- Los deberes de un comisario
- La CADAD a la expectativa
- ¿Quién miente?
- Rosati: "Esto no quedará así".
- Coelho: "No dudo de Cocho"
- Saque usted sus conclusiones

TESTIMONIOS

(LOPEZ, RODRIGUEZ CANE

Si Agatha Christie hubiese escrito una novela policial con lo acontecido hace apenas una semana, no habría podido con toda su imaginación y talento desarrollar una maraña de dichos, desdichos y hechos tan impenetrables como los vistos y escuchados en la San Juan - Coquimbo.

Lo que el viernes fue llama; hoy ya es incendio y, como es lógico, han entrado a jugar otros factores que nada tienen que ver con el automovilismo propiamente dicho ni con la carrera en cuestión. Es sabido que después de tanto ruido llegará el silencio y suponemos que la CADAD (entidad regidora) juzgará debidamente al culpable hasta llegar a hacer justicia y el culpable sea condenado a la pena que merezca. Hay un hecho indiscutible..... **alguien miente.** Y eso es precisamente lo que tratamos que ustedes descifren por medio de los elementos de juicio que les damos y están a nuestro alcance. Por razones éticas elementales no podemos ni deseamos tomar parte en un hecho tan dsagradable y que mal habla del automovilismo como deporte.

La semana pasada en las páginas dedicadas a la San Juan-Coquimbo dimos la noticia en forma extensa y objetiva. Hablaron los actores (Rodríguez Canedo-López) y ambos DT (Coelho-Rosati). Hoy a diez días del hecho, volvemos a tocar el tema con el testimonio de quienes vieron o escucharon algo en esos dos agitados días vividos en La Serena.

Osvaldo "Cocho" López, José Coelho, Eduardo Rodríguez Canedo y Leonardo Rosati contestan las mismas preguntas con opiniones distintas. Castañón y Gayol (acompañante de Castañón) dan sus impresiones al igual que De Pedro (CADAD). En tanto Edgardo Boschi (ex CADAD y comisario deportivo) explica cuál hubiese sido su posición de haber sido el responsable de esa carrera.

Es por esa razón que la semana pasada conversamos el tema largamente y cambiamos opiniones con los testigos y todos los que tuvieron algo que ver en este asunto que lamentablemente tiene poco de novela y mucho de real.

.....

—López tomó por el atajo o huella auxiliar no permitida... ¿sí o no?

LOPEZ: No. A Canedo lo pasé de auto a auto. No tomé por la huella.

COELHO: Si Cocho dice que no tomó por esa huella, no tengo razón para no creerle. Su palabra tiene valor.

RODRIGUEZ CANEDO: Sí, rotundamente. Creo que no hace falta volverlo a decir.

ROSATI: No me cabe duda. Mucho menos después de conversar con Cocho y hablar con algunas personas y pilotos. Además tengo plena confianza en lo que dice Rodríguez Canedo que es un verdadero caballero además de un amigo.

—¿Donde lo viste por última vez a Canedo/López antes del parque cerrado?

LOPEZ: En el momento de pasarlo...

RODRIGUEZ CANEDO: Cuando de repente lo vi delante mío sin que me hubiera pasado en forma legal. Esa fue la última vez que lo vi a López antes de entrar en el parque cerrado.

—¿En algún momento se trató de llegar a un arreglo de caballeros?

LOPEZ: Así es. Pero el más indicado para contar ese punto es Coelho.

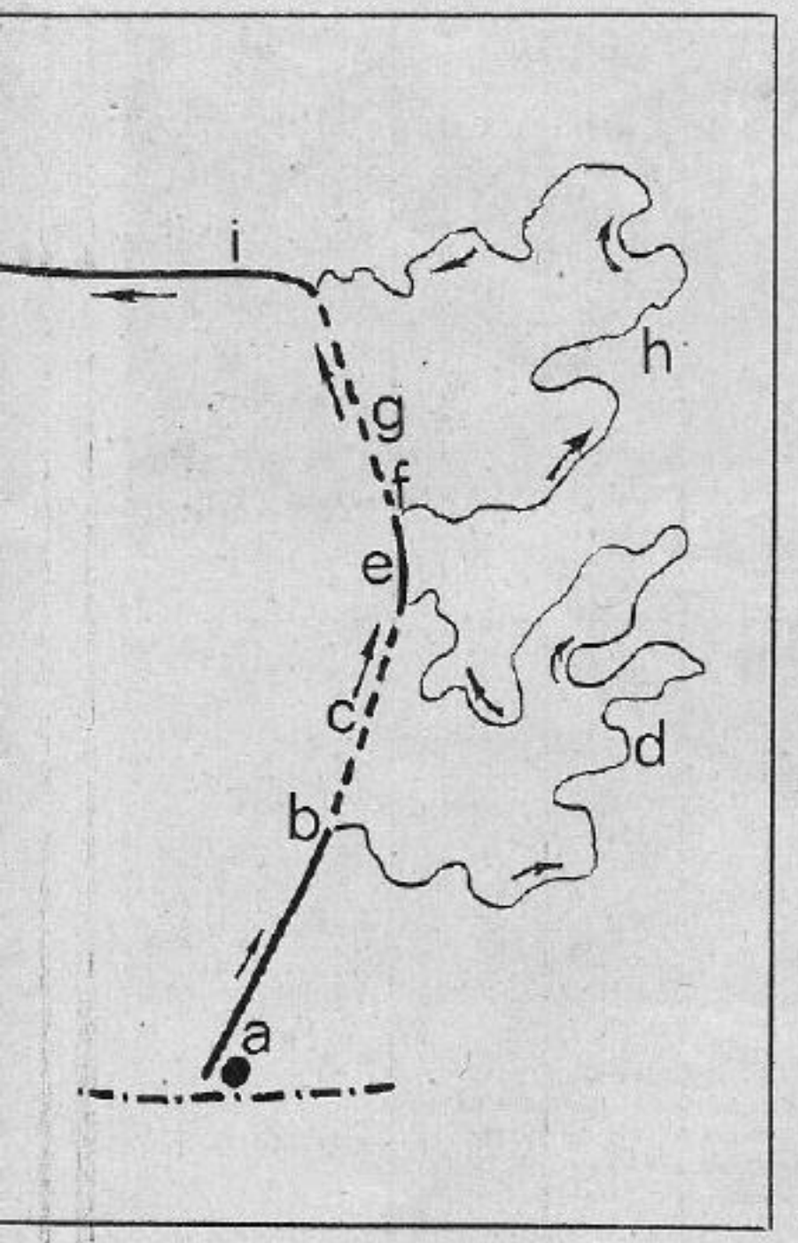
COELHO: Tratamos de llegar a un arreglo. Ellos vinieron a nosotros y nos propusieron que retiráramos el auto de López y de esa forma ellos levantarían la denuncia. A mí me interesaba que levantaran la denuncia pero no acepté retirar el auto ya que teníamos un 50 por ciento de posibilidades de ganar la San Juan-Coquimbo. Entonces fue cuando le dije al señor Rosati que iba a pensar la posibilidad de que López al rato de largar sufriera una detención que disimularíamos como

1 *Rodríguez Canedo y Rosati (Fiat) acusadores.*

3 *Cocho López y Coelho (Peugeot) acusados.*

2 *Este es un bosquejo para dar una idea de cómo es el asunto de las huellas auxiliares. Que son dos y no una. a) Monolito que marca el límite argentino-chileno a 4.722 metros de altura. b) 700 metros después del límite el camino estaba anulado con unas piedras pintadas de amarillo para que los pilotos tomasen por la huella auxiliar de la izquierda (línea punteada) que era el que marcaba la hoja de ruta. c) Huella auxiliar legal. d) Camino original no autorizado. e) Este es el tramo de 50 metros donde se fusionan ambos caminos y se transforman en uno solo y definitivo. Más adelante, en el punto f), el camino vuelve a bifurcarse. El de la carrera era el camino de la derecha (trazo fino) y el g) es por donde habría tomado Osvaldo López. h) Camino por donde tomaron Castañón y Canedo y que era el que marcaba la hoja de ruta, el otro era desvío o huella auxiliar. I) Camino único luego de unirse los tramos g y h.*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





2 3

DE UN AFFAIRE

DO, ROSATI, COELHO)

por CARLOS F. FIGUERAS

una pinchadura o algo parecido para que Canedo lo pasara y ganara la etapa y nosotros nos jugábamos en la general. Pero sólo le dije que pensaría el asunto antes de proponerlo oficialmente. Después vino el retiro del equipo y no hubo más conversaciones. Yo no pensaba retirar el auto porque habíamos ganado la etapa en forma legítima y no teníamos porqué dejársela en manos de ellos...

RODRIGUEZ CANEDO Efectivamente, se trató de llegar a un arreglo entre la Comisión y el equipo Coelho. Yo hice ya mis declaraciones al respecto y conté las cosas tal como sucedieron. En esa reunión fue donde me di cuenta que el "señor" Coelho no era tal cuando nos hicieron la inaceptable propuesta insinuando que Cocho López pararía a poco de largar para cambiar una goma y dejarme ganar la etapa de vuelta. Por supuesto no acepté.

ROSATI: Creo que la historia merece ser contada desde un principio. La misma tarde que arribaron a La Serena, cuando llegué, me enteré de lo sucedido. En forma personal ya que lo había escuchado por radio a Cocho López cuando aceptó haber cortado camino aunque después lo desmintió. Nos reunimos en la habitación con Canedo, Paco Mayorga y De Pedro de la CADAD a quien invité especialmente. Canedo contó lo que todo el mundo ya sabe. Dejé pasar esa noche y al día siguiente durante el almuerzo le dije a Giménez Reig (Comisario Deportivo) que quería hablar con él contestándome que a las tres de la tarde tenía una cita. Le expliqué que todo sería rápido y nos reunimos en el momento. Me explicó que había hablado con López y que para él **era muy difícil llegar a una conclusión pues López negaba lo que nosotros afirmábamos.** Fue entonces cuando Canedo propuso invitarlo a Cocho López a esa reunión. Coelho y López vinieron. Sin embargo el Comisario no lo creía muy correcto. Me presentaron a López (yo no lo conocía) e inmediatamente Canedo le preguntó: **Decime ¿por dónde pasaste?** A lo que López respondió: **No recuerdo.** Canedo insistió: **¿Me pasaste por al lado? ¿No me podés decir que no te acordás? Sí, recuerdo que te pasé de auto a a auto y nada más...** fue la defensa de Cocho. Canedo siguió y le dijo: **¿No te acordás que encima me saludaste?** López replicó que **no hubo intención en ese saludo y que además eso fue en una curva en U donde Canedo podía verlo.**

Canedo prefirió no seguir discutiendo y a los pocos minutos Giménez Reig se retiró a su cita de las tres de la tarde y poco después desapareció Cocho López. Coelho se quedó y entró Paco Mayorga. Cuando estábamos dispuestos a levantar la reunión Coelho aceptó que sabía perfectamente que López había tomado por el atajo mientras Paco asentía con un movimiento de cabeza. Se dio a entender que muchos habían tomado por ese camino y llegamos a la conclusión que los únicos que habíamos tomado por el legítimo camino de la carrera eran Castañón y los tres autos de la CCF. Coelho nos dijo que habíamos hecho mal en hacer la denuncia formal y le dijo textualmente a Canedo: **Metiste la pata porque esto se podía arreglar de otra forma.** Yo expliqué que lo único incorrecto era que López tomara por el atajo y que nos íbamos a atener al artículo 3 del reglamento de la prueba. Quiero excusarme por extenderme tanto pero esto no pienso dejarlo así no más... Lo vamos a llevar hasta sus últimas consecuencias. Coelho me dijo algo inesperado que paso a contar ya mismo. Me explicó que **SAFRAR absorbe de los concesionarios 1.750 pesos por auto para la parte competición. De esa suma Coelho participa en un 23 % y el 67 % es para Guillermo Billy. El 10 % restante se lo reserva Peugeot para premios especiales. Textualmente me dijo: En esta carrera me tocan 700.000 pesos que no me alcanzan ni para cubrir los gastos de hotel. Con el puntaje de la San Juan - Coquimbo yo pasaría a igualar el de Billy y nos dividiríamos el apoyo de SAFRAR en partes iguales. He invertido 10 millones de pesos desde el mes de noviembre que salieron de mi bolsillo y la idea de participar en las carreras no fue mía sino que vino por el lado de SAFRAR. ¿Se da cuenta por qué no voy a retirar el auto?**

Esa es la verdad. La primera etapa la hubiese ganado igual Cocho López pero no por 13 minutos. La contrapropuesta de Coelho era inaceptable y Canedo se lo dijo. No podíamos aceptar un arreglo de esta naturaleza.

¿Por qué no se llevó a cabo ese arreglo?

LOPEZ: Porque nos pidieron que retiráramos el auto.

COELHO: Así es. Y yo no pensaba hacerlo bajo ningún concepto.

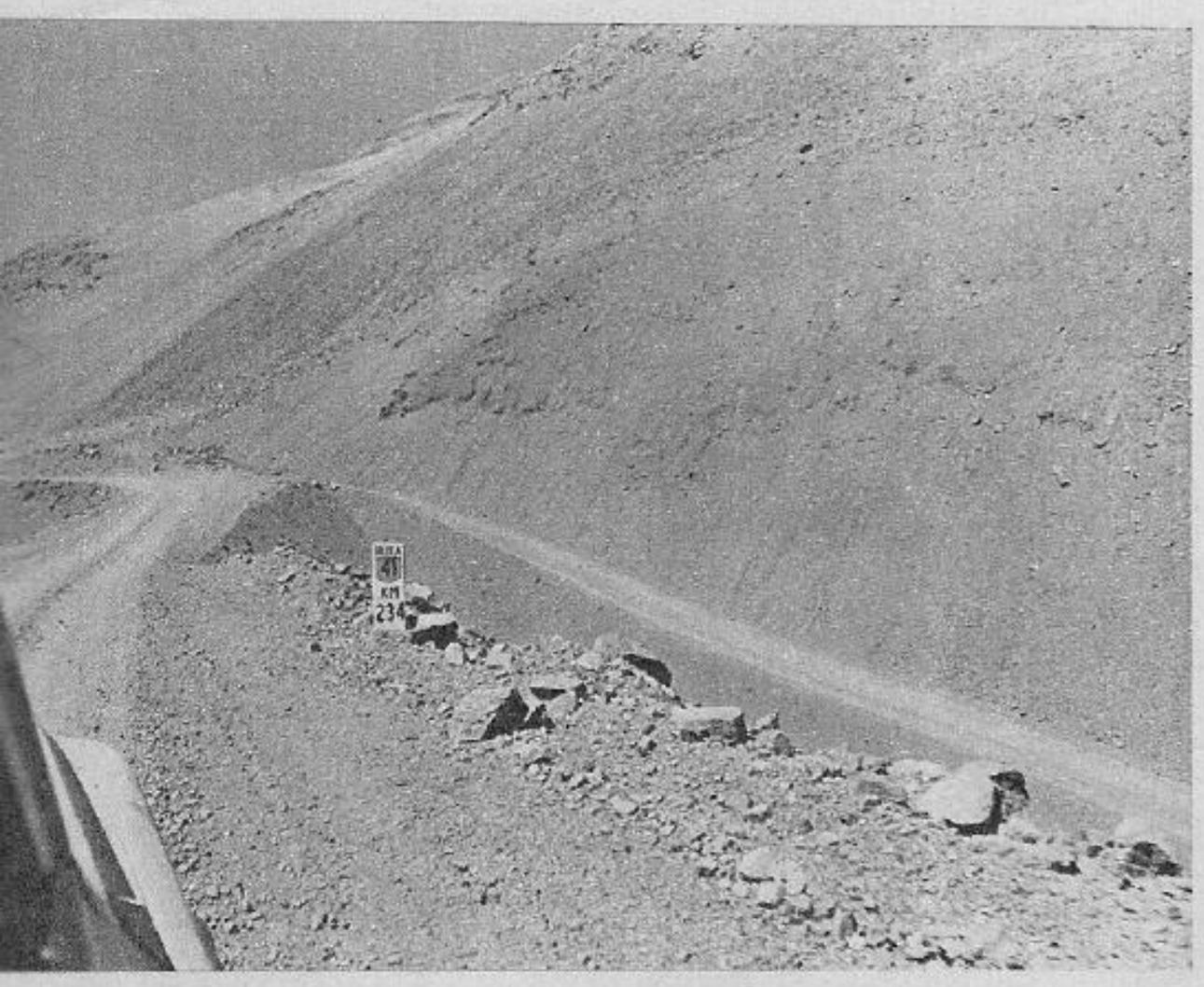
RODRIGUEZ CANEDO: Porque no aceptamos la propuesta de Coelho al parecernos totalmente antideportiva. Las razones las he dado anteriormente.

ROSATI: Queda contestada con la explicación de la pregunta anterior.

—¿Qué opinan de Rodriguez Canedo?

LOPEZ: Que estuvo mal y no encontró mejor forma de justificar que le ganara la etapa que inventar lo de la huella auxiliar y el

→



Territorio chileno km. 234. Esta foto fue sacada ubicados en sentido contrario a la carrera. El camino que baja a la derecha es la huella auxiliar no permitida por donde habría tomado López. El de la izquierda y donde está el mojón es el camino por donde pasaron Rodriguez Canedo y Castañón.



Esta foto prueba que lo que dijo Cocho López sobre la piña de Canedo que lo habría hecho demorar para más tarde justificarse con el "asunto del atajo", no es verdad. Esta fotografía fue tomada en Peralillos a 60 kms. de La Serena en el valle del Elqui y donde la cordillera ha quedado atrás. Como se ve la cupé está intacta.

TESTIMONIOS...

atajo. Por otra parte Canedo no debe dormir en paz y yo sé perfectamente que la piña que Canedo dice haberse dado en el parque cerrado cuando entró, fue en la cordillera por tratar de alcanzarme. **(N. de la R.:** En nuestro archivo figura una foto de la cupé 104 de Rodríguez Canedo al paso por Peralillos a 60 kms de La Serena donde ya no hay más montaña y la cupé está intacta). Nunca pensé que Rodríguez Canedo pudiera hacer una cosa así. No lo entiendo. Ahora no sabe cómo salir de esto.

COELHO: Sin duda metió la pata. Nunca pensé que hiciera una cosa así porque lo consideraba un caballero.

—¿Qué opinan de Cocho López?

RODRIGUEZ CANEDO: Simplificando, opino que es un pobre chico...

ROSATI: "Es un chiquilín irresponsable y no sabe dónde se ha metido. Ahora ya es demasiado tarde para que se vuelva atrás".

—¿Qué pasó en el parque cerrado?

LOPEZ: Cuando lo vi llegar me acerqué para cargarlo porque le había ganado la etapa y me dijo que era un chiquilín... y otras cosas más. (Ni Coelho ni Rosati estaban en el Parque Cerrado de La Serena).

RODRIGUEZ CANEDO: Al llegar a La Serena, López estaba en el Parque Cerrado y me preguntó qué me parecían los 13 minutos de diferencia. Le dije que me parecía una vergüenza lo que había hecho y que nunca en mi vida había visto nada igual, a lo que me respondió textualmente: **"Las carreras se ganan por los caminos más cortos".** Fue ahí cuando redacté la denuncia contra Osvaldo López.

—¿Qué pasó en un reportaje radial que se le hizo a López, Canedo y Coelho donde aparentemente se extralimitaron?

LOPEZ: Canedo dijo un montón de barbaridades que no venían al caso porque se encuentra perdido. Se metió en sto y no sabe cómo salir.

COELHO: Yo no tomé medidas pero tendría que haberlo hecho porque el señor Canedo no es nadie para juzgar mi honestidad. Pensaba que era un caballero. Como nosotros lo somos no haremos absolutamente nada.

RODRIGUEZ CANEDO: Se trataron de aclarar algunos puntos pero no se llegó a nada. Además conté las cosas tal cual sucedieron con detalles y frases textuales. En fin... conté la verdad.

—¿Recorrieron la ruta?

LOPEZ: Sí, más de una vez.

RODRIGUEZ CANEDO: No, pero estaba perfectamente enterado de los atajos y por esa razón el día anterior a la carrera fui al club organizador a averiguar por dónde debía tomarse. Me lo explicaron todo en forma bastante clara que no dejaba lugar a ningún tipo de dudas.

—¿Qué medidas futuras tomarán?

COELHO: Nosotros sólo esperamos el fallo de la CADAD. No tenemos nada que hacer por ahora.

RODRIGUEZ CANEDO: Fui con Rosati a informarle al comodoro Baca para que me indicara qué camino debía seguir ahora, una vez hecha la denuncia, ya que esta es la primera vez que me veo envuelto en algo tan lamentable. Voy a esperar que la CADAD se expida; nada puedo hacer por el momento.

ROSATI: Hablamos con gente de la CADAD y el comodoro Baca nos habló de las irregularidades que hubo en esa carrera y se dio por enterado del problema. Ahora sólo resta esperar; en el futuro sólo deseamos ganar carreras y nada más.

.....

Aquí lo conversado, las pruebas los testimonios y los hechos contados por ambas partes: la acusada y la acusadora. Sacar conclusiones es lo delicado. La CADAD tendrá la palabra final.

TESTIMONIOS, TESTIGOS Y OPINIONES

NORBERTO CASTAÑON (Piloto equipo Guillermo Billy): "Evidentemente hay dos huellas, ahora bien... yo no sé por dónde tomó López porque no tengo forma de asegurarlo. Lo que recuerdo perfectamente es que al llegar a la zona de los caracoles (donde se puede ver el auto que a uno lo sigue) estaba detrás mío —que marchaba primero en el camino— una cupé Fiat colorada que por supuesto no pude individualizar pero supuse que sería Canedo. La cupé venía sola... y detrás no había señales de otro auto. Al rato vuelvo a mirar para atrás y venía delante de la cupé Fiat un Peugeot 504 de Coelho que pensé era Paco Mayorga. Más o menos estaba a unos 3 ó 4 minutos de distancia.

Yo agilicé mi tren de marcha y tomé distancias. Cuando me reabastecí, López apareció enseguida detrás mío. Eso es lo único que te puedo decir con respecto a este asunto. Por otro lado te tengo que comunicar un hecho lamentable... y que al principio no podía creerlo. Alguien me aflojó el tapón de la caja de velocidades en San Juan. El tapón del Peugeot es ciego y de ninguna manera se puede aflojar con un piedrazo o cosa parecida. Ya me lo demostraron y me lo probaron Díaz y los muchachos del equipo... el tapón me lo aflojaron deliberadamente y eso es lamentable, y no cabe duda que así sucedió. Es algo criminal... y todavía no puedo creer que alguien pueda llegar a hacer algo así".

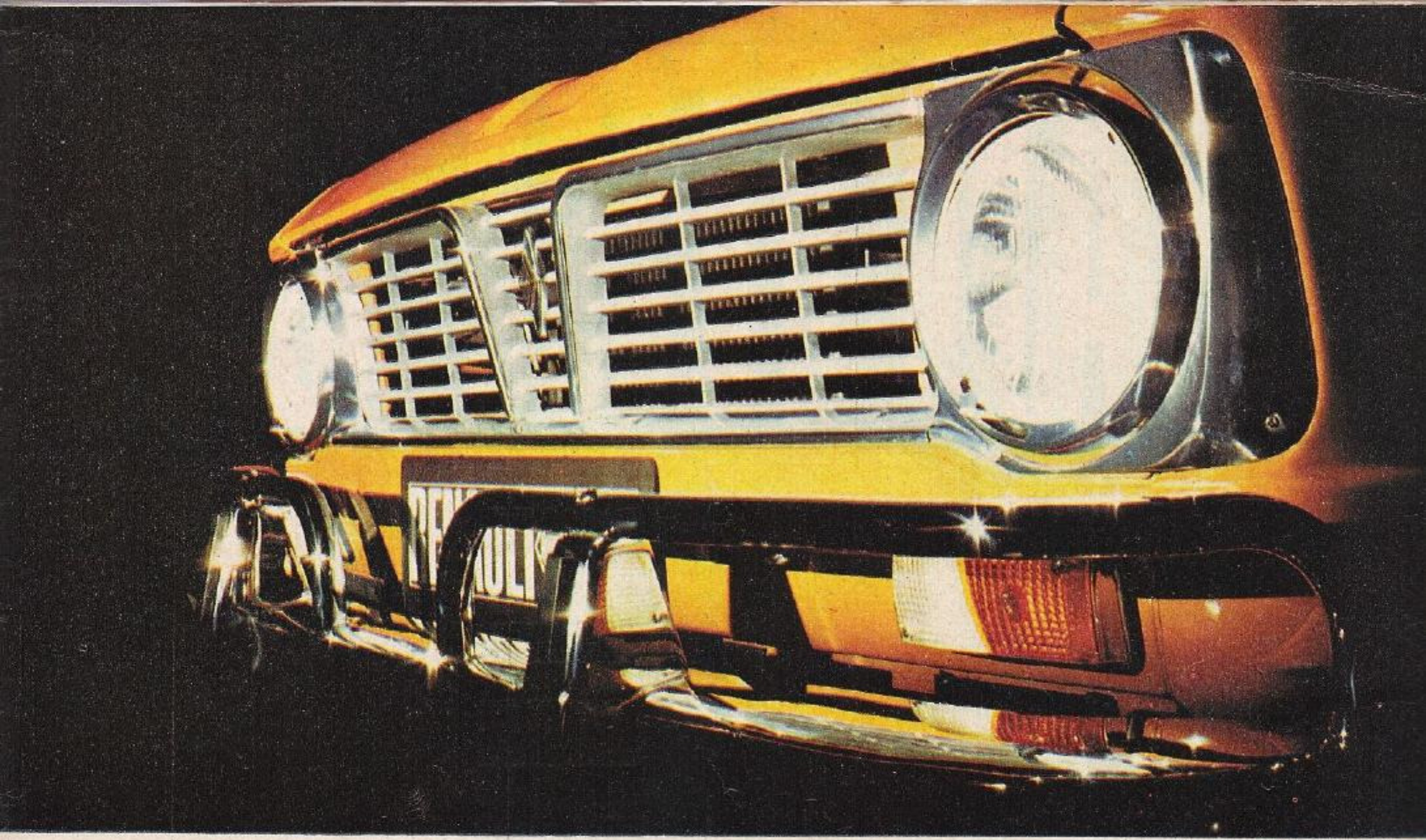
EDGARDO BOSCHI (Ex miembro de la CADAD y presidente de APAT): "Como Comisario Deportivo hubiese recorrido la ruta una vez que tenía la denuncia de Canedo en mano junto con otros miembros de la CADAD para verificar cómo habían sucedido las cosas. Eso me parece elemental. Después hubiese elevado el informe al Comité Ejecutivo y no antes de cerciorarme bien. Con respecto al affaire en cuestión no puedo opinar porque no estuve en la carrera".

LEONARDO GAYOL (Acompañante de Castañón y mecánico del Equipo Billy): "Bajamos a la tierra y 70 metros detrás nuestro venía Paco. Al entrar en la tierra levantó y nos alejamos un poco porque no se veía nada y de haber seguido pegado a la cola hubiese corrido a ciegas. Cuando llegamos a la montaña se acercó un poco (300 metros más o menos) y al rato se quedó por una goma que cambió. Ahí desapareció y no lo vimos más. Al llegar al segundo tramo de huella auxiliar la hoja de ruta decía "SEGUIR DERECHO" y así lo hicimos. En ese momento vimos el otro atajo y Castañón me dijo: *"Si alguien se aviva nos saca seis o siete minutos"*. Durante las rectas y caminos en caracol no veíamos a nadie a excepción de la cupé colorada del Chino Canedo. Cuando llegamos al abastecimiento nos pisaba los talones López y hacía un rato nomás que me había fijado para atrás y no lo vi ni por asomo. Estoy seguro que López tomó por otro camino... en 25 kilómetros no nos podía descontar siete u ocho minutos. Mi opinión personal es que Canedo tiene toda la razón del mundo. Más aún cuando López se le acercó en el parque cerrado para cargarlo.. por lo menos hubiese reconocido el error y las cosas se hubieran arreglado de otra manera".

ALGUIEN DE COELHO (Integrante del equipo que prefirió no figurar): "Sé perfectamente que López tomó por otro camino y lo digo porque me molesta que no se diga la verdad y se dude de la palabra de quien tiene razón". (sic)

ERNESTO DE PEDRO (Comisario Técnico de la carrera): "Cuando bajó del auto le pregunté a Cocho López por dónde lo había pasado a Canedo y me contestó que lo había hecho en una curva... en tanto Canedo siguió de largo. Pensé que era una curva en U y había cortado camino por adentro... después cuando supe que era más grave las cosas cambiaron. Al respecto no puedo dar una opinión porque es algo que concierne al Comisario Deportivo".

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Renault 6: el 1.100 c.c.

Un nuevo concepto de la triunfante mecánica Renault.

En su técnica, toda una herencia de vigor y larga vida. Una calidad mecánica demostrada en el uso diario e imbatible en los éxitos deportivos.
Renault 6.
Con un motor para sentirlo en toda la dimensión de su potencia: 1.118 c.c., 51 HP SAE, 4 cilindros, 5 bancadas y válvulas a la cabeza.
Un nuevo criterio técnico en pique, potencia y velocidad. La tracción delantera le otorga máxima estabilidad direccional, mejor respuesta y mayor agarre al piso flojo o resbaladizo.
La caja de velocidades es fuerte y precisa, tiene 4 marchas avante, todas sincronizadas.
Renault 6.
Un vehículo potente, funcional y confortable, fácilmente accesible al presupuesto familiar.
En su Concesionario comprobará que es ideal para una ventajosa operación de canje.
Renault 6: el nuevo concepto en 1.100 c.c.

RENAULT 6 es un producto

IKA RENAULT

LA CLASE INTERNACIONAL



ROAD TEST DOD



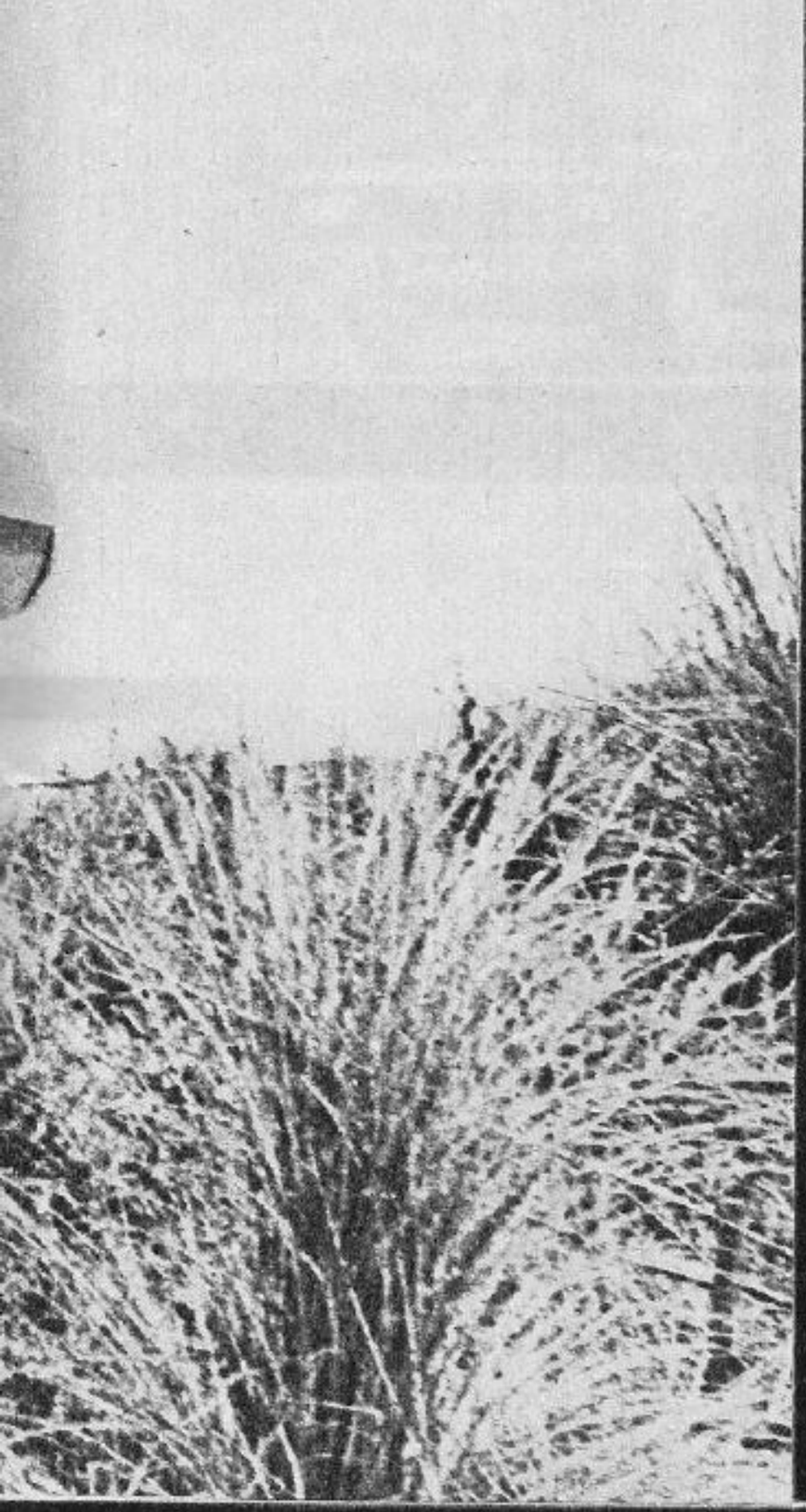
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

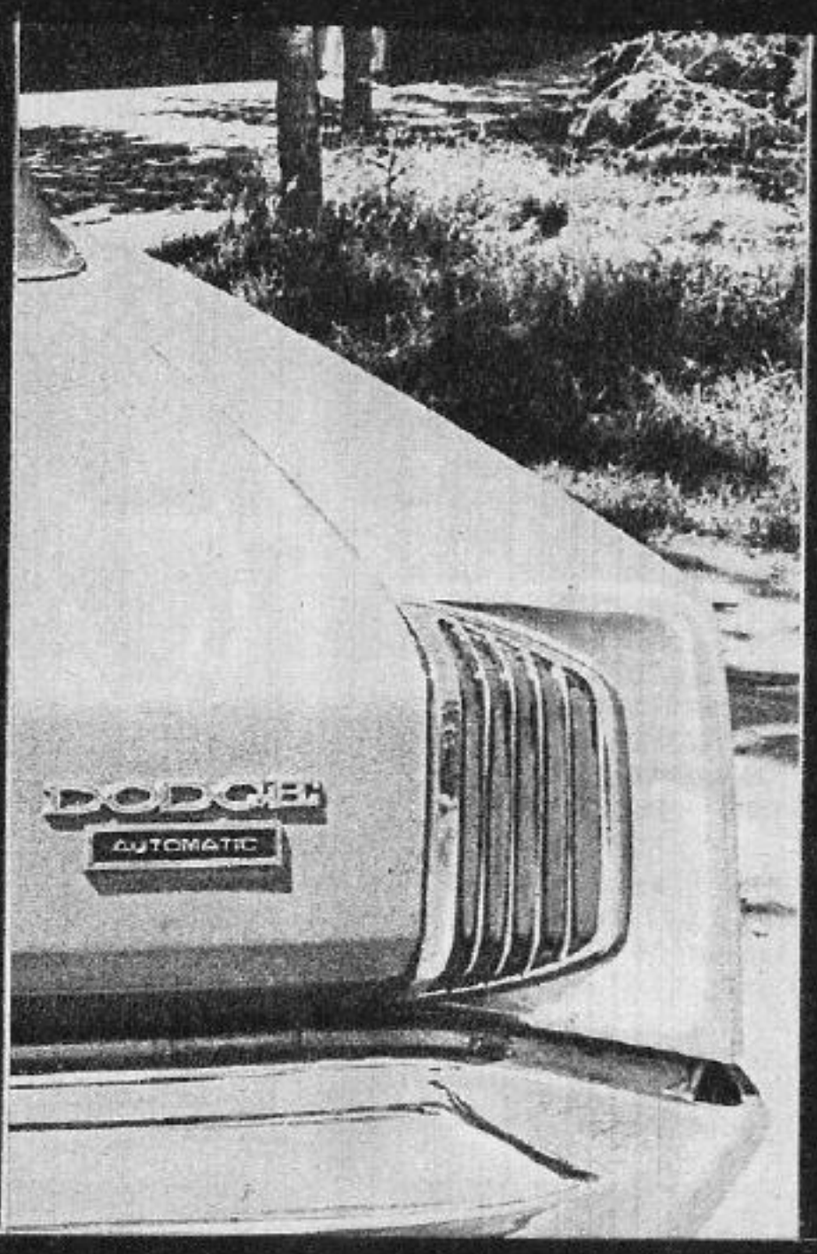
GE AUTOMATIC





A mediados del año pasado tuvimos oportunidad de probar el Dodge GT; ahora le tocó el turno a su hermanito mayor: el Coronado Automatic. Particularidades y caracteristicas del primer auto nacional equipado con trasmisión automática





Sentarse en el nuevo Dodge con caja automática, poner el motor en marcha, colocar el selector de velocidades en la letra "D" (Drive) y rumbear a Mar del Plata sin tocar la palanca de cambios ni tener que usar el pie izquierdo para presionar ese pedal denominado embrague es una experiencia realmente interesante. Por supuesto que tiene sus contras y la primera con que tropezará el conductor común (es decir, el que nunca manejó coches con caja automática) es la terrible sensación de tener un brazo (el decho) y una pierna (la izquierda) que le están sobrando. Apenas uno se sube al auto e inicia la marcha, el reflejo y la costumbre hacen que uno quiera poner segunda, previa apretada del pedal de embrague, y sólo se encontrará con el piso alfombrado. Después de unos quince o veinte minutos, uno ya se acostumbra y se acaban los intentos de manotones a la palanca.

Por supuesto, este nuevo producto de Chrysler terminará por modificar el estilo de manejo de sus compradores. Es muy factible que el propietario comience a frenar con el pie izquierdo o se acostumbre a hacer maquinalmente los famosos "rebajes" que hasta ahora estaban reservados para los que sabían o simplemente para los loquitos que no sabían pero igual los hacían... mal.

Nuestro espíritu deportivo no cambiaría nunca una caja Hewland por una automática y no vamos a negarlo... cuando nos subimos al Dodge lo hicimos con espíritu de crítica. Apenas nos sentamos tras el volante ya estábamos con la boca torcida y pensando: "Vamos a ver qué pasa con este aparato de vejetes...". Anduvimos unos quince minutos y nuestra cara había cambiado. No teníamos nada que criticarle y les podemos asegurar que nos propusimos hacerlo a toda costa. El andar era agradable y la caja de velocidades automática es sumamente cómoda para quien quiere

→







olvidarse de administrar el motor por medio de la trasmisión. Al rato ya hacíamos rebajes a segunda y primera de fuerza y una hora más tarde nos hicimos amigos del Dodge.

POR LA CIUDAD...

Pese a su aspecto de cliptodonte es maniobrable y no es necesario hacer yoga para esquivar autos en tránsito rápido. La dirección hidráulica ayuda a compensar su demultiplicación algo excesiva. La salida (pique) es respetable porque si bien no está a la altura de un Fiat 1600 —por ejemplo— el Dodge ofrece un reprise superior al que sería capaz de obtener el usuario o comprador potencial del Dodge. Pues muy pocos andando en ciudad o en ruta tirarían una segunda de 80/85 kilómetros horarios pues a esa velocidad ya usarían la tercera velocidad (1:1). Los 16 segundos y chirolas que demora el auto en levantar los 100 kilómetros horarios es un tiempo más que bueno para un auto de caja automática. Por otra parte es importante destacar que aunque se pise el acelerador siempre a fondo, los cambios de velocidad en ningún momento son bruscos o se siente el "tirón". El acople es muy suave y el auto gana en serenidad de marcha.

El consumo en la ciudad es normal. Aunque suponíamos que sería mayor debido al consumo de HP que significa llevar montada una caja automática, el Dodge nos entregó 5,8 kilómetros (seis para redondear cifras) por cada litro de combustible. Ni más ni menos que sus competidores directos.

La suspensión es ideal para ciudad. Los elementos elásticos y amortiguadores son blandos y logran que el auto en el empedrado o malas calles se compote con una suavidad poco común. En particular pensamos que no tiene mayor sentido disponer de una suspensión tan agradable para la city corriendo riesgo en ruta y especialmente en curvas veloces o muy cerradas donde el auto rola en demasía. Simplificando, nos gustaría un poco más de rigidez en la suspensión aunque otros lo prefieran tal cual.

El interior es una especie de cápsula espacial donde el mundo exterior no existe y sólo cuando se anda rápido por calles empedradas el habitáculo es algo ruidoso debido a los "traqueteos" a que es sometida la suspensión. El estacionamiento es simple.

En conclusión, el Dodge es manejable en ciudad, se deja llevar y no se siente sentado al volante su tamaño que por cierto es grande.

UN VIAJE EN RUTA

Como somos medio locos por los viajes —cuando hacemos las valijas ya nos empiezan a crecer los colmillos—, en lugar de comportarnos como normales y dirigirnos hacia Córdoba, Mar del Plata o Mendoza... apuntamos hacia San Antonio Oeste ida y vuelta.

Apenas salimos a la ruta viajamos a una velocidad crucero de 140 km/h. con tiradas esporádicas a 155/160 mk/h. Hasta la velocidad de crucero estimada en 135/140 km/h. el comportamiento del auto es muy bueno. No "navega", la estabilidad direccional es buena y realmente anda derecho incluso en caminos no muy parejos. En curvas veloces tiende a abrir el radio de la curva (subvirante) y la sensación no es muy agradable debido a su extremado "rolido" y a la dirección hidráulica que no deja sentir el comportamiento del auto. No trasmite sensaciones, pero como ningún usuario lo exigiría tanto, nuestras explicaciones del caso tienen poca aplicación práctica.

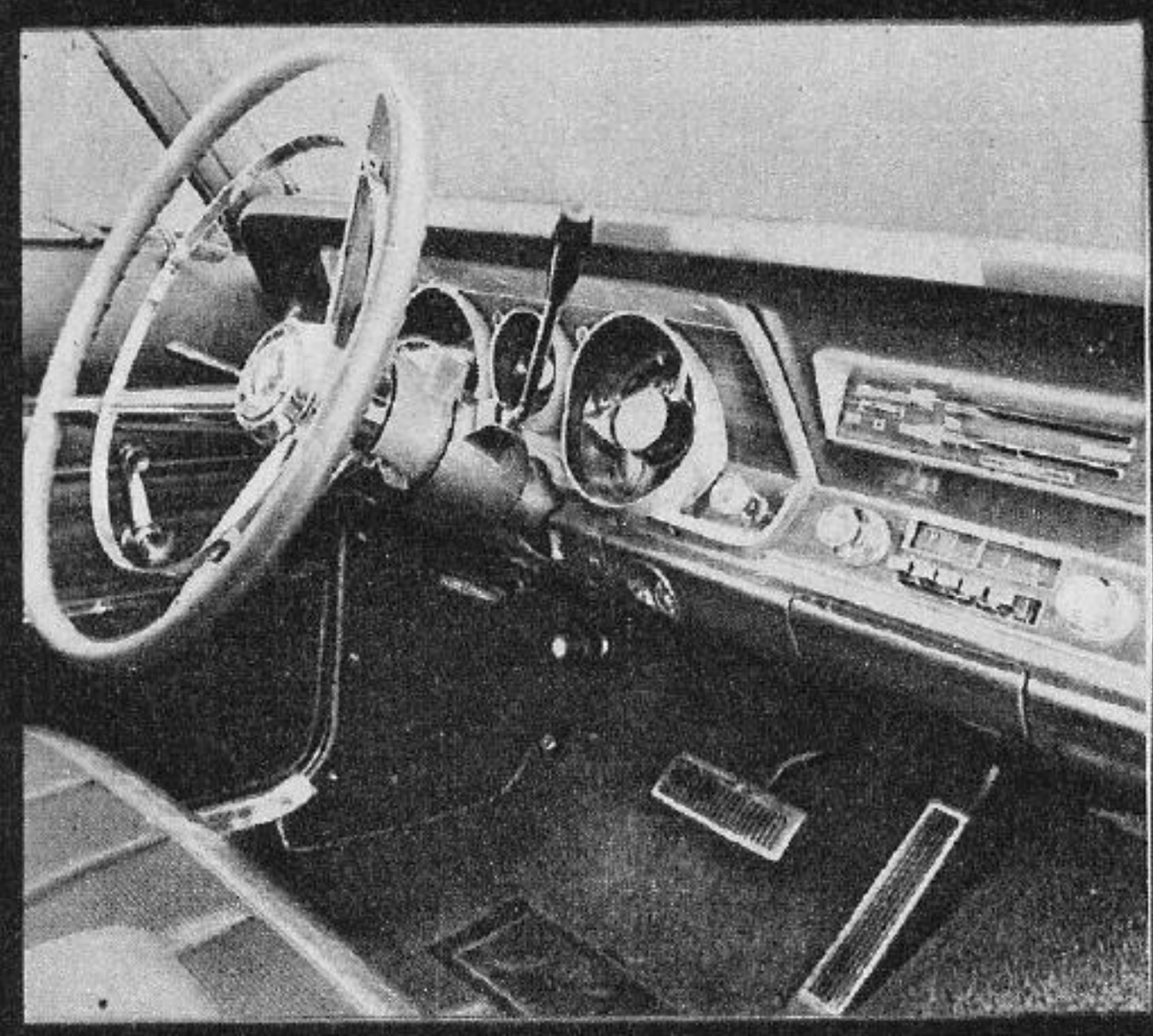
La posición de manejo es buena por ser auto típico norteamericano. Con el asiento deslizado a fondo, la posición frente al volante es correcta. Los brazos quedan en ángulo de 120° que en teoría es la ideal, pero o el asiento es muy bajo o el volante está muy alto, porque un conductor de tamaño medio, es decir, 1,73 m. de altura tiene que mirar por debajo del volante. Los pedales (sólo dos: acelerador y freno de tamaño familiar) son cómodos y se "encuentran" enseguida. El tablero es completo y todo está indicado. Amperímetro, presión de aceite, temperatura de agua, tanque de nafta, amén del velocímetro, odómetro y un cuentavueltas que en coche de este tipo no es de mucha utilidad.

Cuando viajamos en ruta nos dimos cuenta que en caminos vecinales con pozos, lomos de burro y cruces a nivel la suspensión comienza a resentirse. Indudablemente no es un auto como para andar por caminos de tierra. La suspensión enseguida hace tope y cuando se nos ocurrió saltar un lomo de burro a 100 km/h el golpe al caer fue fenomenal. De todos modos el auto cayó derecho y enseguida vuelve a transitar normalmente sin desacomodarse demasiado.

Si hay que sortear una curva de 70 km/h. y la velocidad a que uno circula es de 150 km/h. no hay nada más que apretar el freno dosificándolo a gusto, enganchar la segunda de fuerza y doblar pisando fuerte. Eso sí, hay que tener cuidado porque en ca-





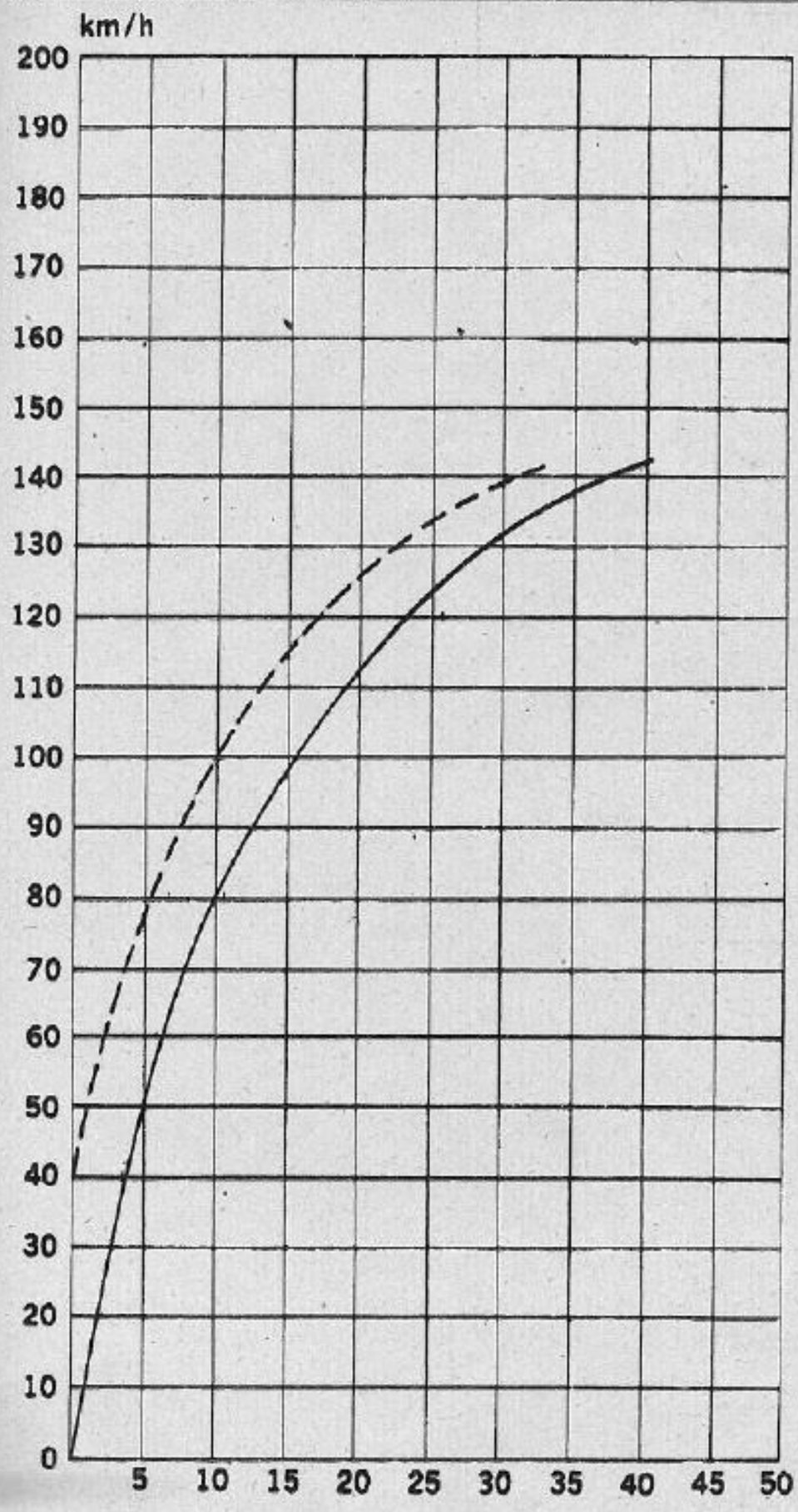


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





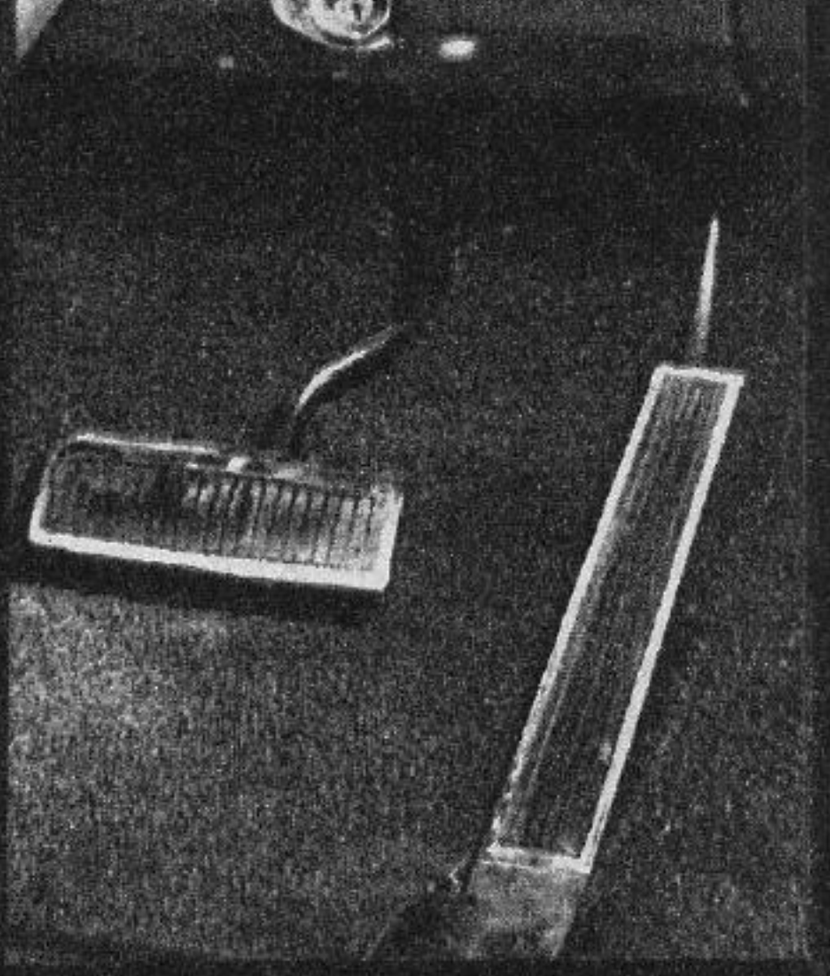




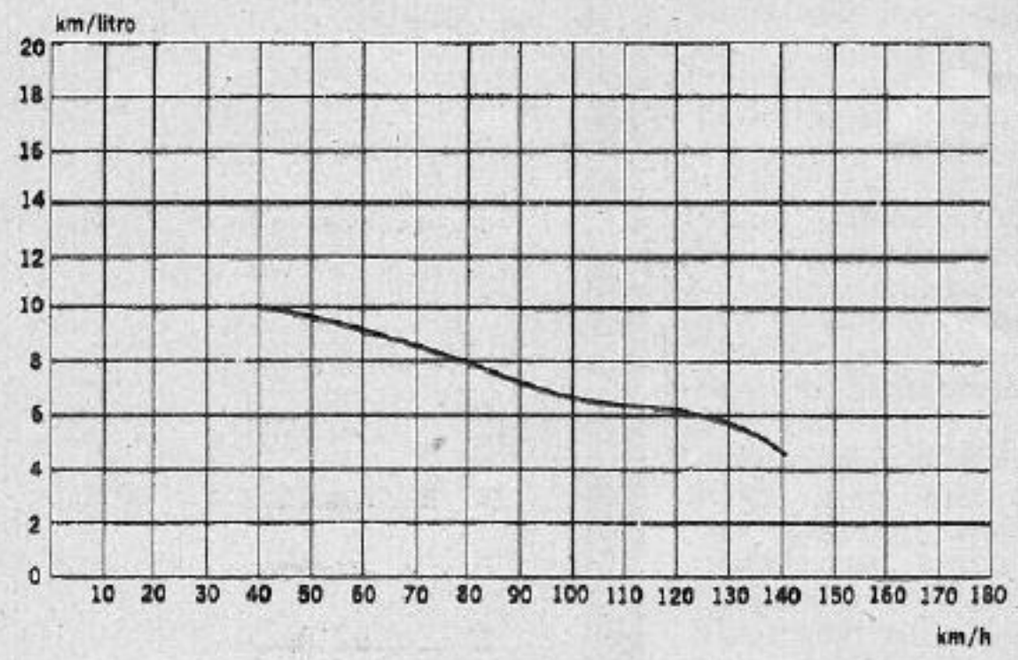
Velocidad km/h	Tiempo Seg
0-20	1,9
0-40	3,7
0-60	6,2
0-80	10
0-100	16,3
0-120	23
0-140	37,8

Velocidad km/h	Tiempo Seg
40 — 60	2,3
40 — 80	5,5
40 — 100	10
40 — 120	17
40 — 140	31





Velocidad km/h	Consumo km/litro
40	10
60	9,2
80	8
100	6,8
120	6,2
140	4,6









minos de tierra la cola se va de viaje y debido a la dirección hidráulica se hace un poco lento el trámite de corregirla. El problema con que se puede tropezar es en curvas muy lentas o simplemente en calles mojadas mientras la palanca indica "Drive". A nosotros nos pasó cuando doblábamos en una esquina de la ciudad de Viedma. El piso estaba mojado y doblamos a 20 km/h. Apenas pasamos la mitad de la curva pisamos a fondo. El coche respondió al principio, pero inmediatamente la caja automática enganchó segunda y estuvimos a un pelito de parar contra un almacén. Ese lapso que tarda en pasar de primera a segunda es suficiente para que el auto quede sin potencia en las ruedas motrices y el auto se ponga de costado sobre piso mojado. Un consejo: si se hace el loquito al doblar en una esquina con cuneta con agua... use la primera de fuerza (manual) y no siga en "Drive", caso contrario la solución es doblar despacio.

En la aceleración propiamente dicha no encontramos diferencia entre hacerlo con la palanca en "D" o usando la primera y la segunda de fuerza. Las diferencias no llegaron a un segundo entre uno y otro sistema.

Otra contra es la posición del volante. Si bien no molesta en lo que se refiere a la posición correcta de manejo, el aro de la bocina completa se interpone justo en la línea visual hacia los instrumentos que por otra parte no son de lectura rápida.

LOS DETALLES

La radio, contra lo que sucede en la mayoría de los autos de industria nacional, es excelente. No tiene interferencias y los dos parlantes dan una sonoridad estupenda al aparato. Andando por el centro de la ciudad, aunque parezca mentira..., la radio se escucha. Digamos que por el valor del auto, faltaría que la antena fuese automática.

Los asientos son cómodos pese a ser enterizos. Tanto adelante como atrás están equipados con apoyabrazos que a la vez separan los asientos. Son anatómicos y aumentan la comodidad en viajes largos.

Al igual que el Polara o el GT, el nuevo Dodge tiene un vano motor muy, pero muy accesible y todo está a mano en caso de reparación. El interior en general está muy bien terminado, con buen gusto y los elementos que se emplearon son de calidad, a excepción del cenicero que es algo "barato". En el aspecto exterior no hay novedades y lo que sí es discutible estéticamente es la gruesa bagueta cromada que circunda los pasaruedas delanteros y traseros.

Para los que gustan del viaje veloz, les diremos que la velocidad máxima es normal. Por ser un motor de cilindrada superior a lo normal entrega una velocidad de crucero elevada aunque la máxima no llega a los 160 km/h. Para ser exactos en varias corridas en sentidos opuestos promediamos 22 segundos 4 décimas, que son 157,89 km/h.

CONCLUSIONES

Empecemos por las positivas para no pecar de criticones: 1) El coche indiscutiblemente tiene un buen andar en ciudad aunque la suspensión sea demasiado blanda; 2) El interior está logrado y destila "calidad"; 3) La caja de velocidades automática Torqueflite es muy cómoda y de funcionamiento correcto; 4) La relación consumo-comodidad arroja un coeficiente que habla en favor del Dodge; 5) La dirección hidráullica alivia inconvenientes que ocasiona el hecho de ser auto grande y lo hace maniobrable; 6) Capacidad de baúl muy buena; 7) Radio impecable; 8) Cinturones de seguridad de fábrica pese a ser de cintura en lugar de bandolera combinada; 8) Posición de manejo casi correcta; 9) Instrumental completo aunque de lectura lenta; 10) Buenos frenos (de disco adelante; 11) Comodidad absoluta para entrar y salir del auto sea adelante como atrás, y 14) muy importante y algo realmente positivo la garantía que ofrece Chrysler sobre el funcionamiento de la trasmisión automática que es de nada menos que 300.000 KILOMETROS.

Y aquí lo negativo: 1) Suspensión demasiado blanda que produce sensación de inseguridad viajando fuerte en ruta; 2) Buscar la forma de que la palanca selectora sea más efectiva en cada punto para evitar posibles equivocaciones; 3) La dirección deja de ser efectiva a más de 130 km/h. y se pierde sensibilidad sobre el coche; 4) No muy apto para malos caminos debido a la suspensión y 5) un sector "ciego" impresionante que hace que por el espejo retrovisor no se tenga una visión clara y real de lo que acontece a nuestra cola. Se puede esconder fácilmente un Fiat 600.

En pocas palabras y para finalizar, un auto ideal para quien cree que el manejo es algo circunstancial y desea simplificarlo al máximo, gozando de comodidad plena. Para ellos nada mejor que el nuevo Dodge automático.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







PUNTA DEL ESTE

UN SALON





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

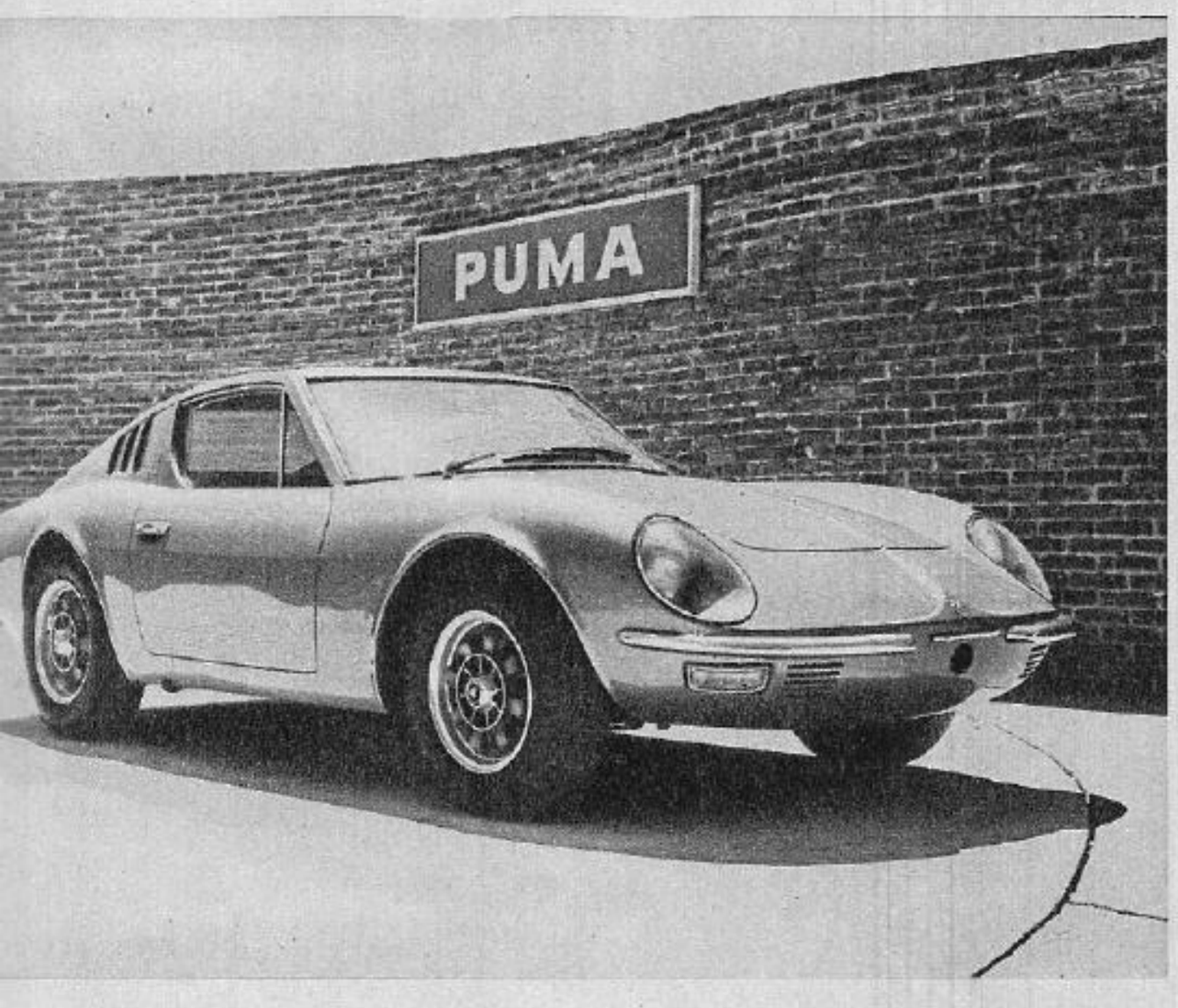
DE VERANO

La primera Exposición Internacional del Automóvil en Punta del Este no pasó de ser un entretenimiento estival. De ninguna manera estuvo a la altura de los salones europeos

por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

→

UN SALON DE VERANO



Los diarios uruguayos de la oposición encontraron en el pabellón construido exprofeso para la exposición anual del automóvil, un motivo de nuevas acusaciones al gobierno. Anticipándose a los resultados que pudiera dejar este primer salón, ya la prensa "anti" le atribuyó el carácter de simple invento del gobierno para poder introducir de esta forma un número determinado de autos todos los años. Como es sabido, los autos que se expongan en el pabellón no pagarán recargos aduaneros para su ingreso y una vez cerradas las puertas de la muestra cada año, los coches de ultimísimo modelo pasarían a manos de funcionarios en el poder. Si ésa fue la idea oficial, política aparte, reconozcamos que como "avivada" es bastante buena. Pero lo que sí nos interesa es saber que de mantenerse esta estabilidad inestable en la Banda Oriental, todos los años podremos ir a espiar a la vecina orilla un puñado de novedades "en vivo" de lo que la industria mundial produce en materia de automóviles.

Lo positivo del asunto, ahora economía, sociología y política aparte, es ese cobertizo de una punta de cientos de metros cuadrados donde este año —año uno del salón de Punta del Este— pudimos ponernos en contacto con algo así como 56 autos. Casi todos europeos, algún norteamericano y el resto argentinos y uruguayos con un brasileño infiltrado.

El asunto, en un principio, estaba programado para el 15 de febrero como fecha de inauguración. Desconocidos motivos —aparentemente el atraso en las obras— obligó a postergar la fecha de largada. Con velocidad de saetas los señores albañiles lograron que ya sí, para el día 20 a las 21, orgullosas autoridades locales participaran junto a expositores, representantes de la prensa y más autoridades de la inauguración del salón que, como en un momento se dijo, aspira a convertirse en exhibición tradicional tal cual puede ser el de Londres, Ginebra o Turín.

Aunque construido especialmente para este evento, el importante edificio quedará en manos del Estado. El Ministerio de Trasporte, Comunicaciones y Turismo dipondrá de su destino para la organización de muestras culturales, sociales o de otro carácter durante los meses sin autos.

Merced a la colaboración de la Asociación Nacional de Vehículos Automotores, 30 vehículos provenientes de ultramar y ultrarrío comprometieron su asistencia a través de sus distintas fábricas madres. De todos ellos, sólo faltaron los esperados Aston Martin y Berta LR.

De entre todos pudimos gozar —ante todo— la visión de un Lotus 62 Europa el que, junto con un Opel GT, el Matra M530 GT, el Puma GT y el ausente sin aviso Aston Martin DBS Mk II, fue seleccionado para ir a pública subasta al finalizar la muestra de este año.

En realidad, ni cualitativamente ni cuantitativamente los coches expuestos estaban al nivel de importante muestra mundial como pretendieron sus organizadores. En lugar de ello, lo visto y presentado fue un liviano divertimento propio de un lugar de veraneo. Exposición que tuvo afluencia de numeroso público cada noche a partir de las siete por haber estado emplazado el pabellón en un lugar clave del balneario más importante del Uruguay.

Veamos qué vimos. Los alemanes aportaron dos modelos de Mercedes, un 250 CE cuyo motor de 2.496 cm3. y 6 cilindros está alimentado por inyección indirecta Bosch electrónica, lo que le permite alcanzar 185 km/h. de velocidad máxima. Este coche debutó en noviembre de 1968. El otro Mercedes fue un 220 D, un cuatro cilindros diésel con caja automática opcional y 135 km/h. de velocidad máxima y carrocería berlina de 4 puertas y cinco asientos.

Por parte de la General Motors Deutschland, se vio una variada gama de Opel. Gama que fue desde el cupé Rekord Sprint, que es la versión deportiva del Opel Rekord con modificaciones que le permiten alcanzar los 117 HP (SAE) y 171 km/h con 1900 cm³ de cilindrada, hasta el Kadett L, el más pobrecito y modesto de los modelos de la casa, pasando por el Rallye Kadett, el Commodore de 2500 cm³ que tiene caja automática opcional, hasta el Opel GT modelo deportivo de la casa que se ofrece con motores de 1100 ó 1900 cm3 con 155 km/h. y 185 km/h. de velocidad máxima, respectivamente. La casa B.M.W. presentó también un variado stand. Modelos 2800, 1600, 2000 y el logradito 2002 TI de 2 litros 135 HP (SAE) de fábrica, radiador de aceite, llantas anchas y 185 km/h. N.S.U. puso en exhibición un motor NSU-Wankel, del modelo que mueve al RO80, de doble pistón rotativo. También expusieron la berlina RO80, modelo que la casa lanzara en 1967 pero de líneas aún superactualizadas para la carrocería de 4 puertas y 5 asientos. Alcanza 180 km/h. de velocidad máxima con el motorcito de 995 cm3. En el mismo stand se presentaron los N.S.U. armados en Uruguay con motor de un litro importado. La carrocería de estos coches es de diseño y fabricación uruguaya. Un Volkswagen 411 de 1679 cm3 y motor en popa cierra la lista de alemanes expuestos.

Francia envió el Renault R12, automóvil presentado en Europa el invierno pasado, el R4 armado en Uruguay denominado Mini. Citroën, además de los clásicos "patitos feos" (ningún modelo grande) expuso un "fuori strada" que atrajo todas las noches la atención del público. Se trataba del Dyane 6 Méhari, un vehículo tipo jeep desarrollado sobre el Dyane 6. Sin puertas, con la carrocería totalmente construida en plástico, lo que le da un peso de 525 kg., motor de 602 cm3 y caja de 4 velocidades.

También Peugeot se destacó con la cupé 504 inyección con carrocería de Pininfarina. El coche debutó en el Salón de Ginebra de 1969. El motor 1800 inyección otorga 103 HP (SAE) y 178 km/h. Por lo demás, también exhibió sus otros modelos.

Matra aportó su deportivísimo y espectacular M530 GT destacado en stand especial.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

La rubia Albión se hizo también presente. Un montón de Ford Escort en unas cuantas variantes, un Capri GT 1600 GT XLR, el Vauxhall Viva GT con motor de dos litros y árbol de levas a la cabeza (versión deportiva del Viva). Pero la vedette del salón fue justamente el Lotus 62 traído especialmente para el Salón. Un "Europa" de competición pintado aún con los colores del Team Gold Leaf, motor Vauxhall de dos litros y tapa Lotus. Lotus Argentina, por su parte, llevó el Lotus Seven, que muy pronto se construirá en Buenos Aires.

Italia aportó los Fiat 124, berlina, conocido entre nosotros como 1600, la misma carrocería, pero motor de 1200 cm3 con válvulas a la cabeza.

Por su parte, la industria norteamericana se hizo presente por intermedio de algunos Dodge de Chrysler Argentina, o sea que más vale decir que la industria argentina se hizo presente. Made in USA vimos un Chevrolet solitario. Argentino también —por otra parte— se expuso un Torino ortodoxo.

Brasil mostró el Puma GT, construido en San Pablo por la Puma Veiculos e Motores, una pequeña industria dedicada al diseño y fabricación de coches deportivos basados en motores y elementos mecánicos Volkswagen, aprovechando la fábrica alemana radicada en las proximidades. En el caso del Puma 1600 que vimos, su motor es un derivado del Volkswagen 1500. Suecia, por fin, expuso el SAAB 99 presentado en Europa en 1967. Utiliza el motor Triumph de 1709 cm.3 de cuatro ciilndros y árbol de levas a la cabeza. Con frenos de disco en las cuatro ruedas y tracción delantera. La caja es de cuatro velocidades con rueda libre, aunque opcional se entrega con caja automática Borg-Warner. Alcanza los 155 km/h. de máxima.

Algunas máquinas armadas en Uruguay, alguna que otra pick-up sirvieron para cerrar lo visible en la muestra. Muy pocos stánd de elementos afines a la industria automotriz y la promesa de anuales y continuadas repeticiones fueron el saldo total de lo que en este año primero, fue el Salón del Automóvil en Punta del Este.





(Arriba izquierda) El Puma brasileño. Un GT 1600 construido en San Pablo.

(Abajo izquierda) Este N.S.U. se arma en el Uruguay. Las líneas están logradas aunque tiene fallas en la parte delantera. El motor es importado.

(Abajo centro) Sin pensarlo mucho, el único modelo presentado por la casa Matra, el M530, fue de lo mejor que se vio en el salón uruguayo.

(Derecha arriba) N.S.U. RO80, motor Wankel rotativo.

(Derecha centro) La cupé Pininfarina con motor a inyección se destacó como el único Peugeot novedoso del salón.

(Derecha abajo) SAAB 99 con motor Triumph.

EQUIPO SAFRAR EN

EL DIRECTO



Fue técnico especializado de Ford, luego militó en Fiat y finalmente recaló definitivamente en la competición de Peugeot. Hoy es el encargado de la preparación de tres autos que iniciarán el 18 de abril en el Estadio de Wembley, en Inglaterra, la aventura más grande que hombre alguno haya encarado durante una carrera de automóviles. Su responsbilidad es grande pero su capacidad le sobra para absorber esa tarea. Héctor Zampini es uno de esos hombres que pese a tener sus propias ideas con respecto a la preparación de los autos, acepta y analiza las ideas de sus pilotos y de sus colaboradores.

"Lo que más me entusiasmó de los pilotos franceses que vinieron para integrar nuestro equipo es la claridad de sus conceptos en lo que a preparación de un auto para rallye se refiere —nos explicó en una pausa en su tarea— **porque tienen mucha experiencia y no titubean en sus apreciaciones. Por ejemplo, estuvimos tres horas conversando con ellos en la planta de SAFRAR y nos dieron una idea mucho más clara de lo que tiene que ser un auto de rallye, aunque nosotros estamos muy satisfechos porque nos dimos cuenta que, salvo detalles, nuestros autos de Gran Premio con menos potencia son los adecuados para rallye. Por ejemplo, ellos nos sugirieron que coloquemos —aun no habían visto los autos—, que colocáramos protectores de aluminio en todo el auto. Cuando les mostramos los caminos de Sudamérica y los protectores que utilizábamos en nuestros autos estuvieron de acuerdo con nosotros. Claro, ellos tienen otra idea de lo que es correr en ruta. En Europa jamás se van a encontrar con piedras grandes, sino que corren sobre barro, tierra o nieve. Realmente nuestra conversación fue muy positiva. Algunas de las modificaciones que nos sugirieron son propias de nuestra falta de costumbre a la navegación y a la marcha nocturna. Nos aconsejaron la colocación de agarraderas en la cola para el caso de que el auto se encaje y uno de los tripulantes tenga que hacer peso en la cola. También nos dieron indicaciones con respecto al sistema luminoso del auto. En el exterior vamos a poner dos faros en los parantes delanteros, bien a mano de piloto y navegante para que puedan limpiarlos desde adentro del automóvil. Además llevaremos dos rompenieblas y dos unidades de todo en la trompa, además de las del auto en sí. En el interior del auto nos pidieron que coloquemos una luz tipo "colectivero" pero con fijaciones en la jaula para que no oscile; también pidieron que le pusiéramos un reóstato para regular la intensidad de la luz. Les vamos a poner, además, varias luces interiores en todo el auto para buscar elementos y repuestos."**

En fábrica se trabaja a ritmo febril. Los autos ya están prácticamente listos y dentro de pocos días serán embarcados rumbo a Londres. Una de las cosas en que se ha tenido más cuidado es en suprimir todos los elementos que vienen de serie, pero que no serán indispensables en la carrera. Una de las cosas que pidieron los franceses es llevar una radio común para saber la hora oficial y además escuchar las informaciones de la carrera. Solicitaron tres tanques independientes para poder llevar siempre una buena reserva de nafta de alto octanaje y utilizarla en los "Primes" (tramos de velocidad) ya que en muchos lugares no van a encontrar nafta buena.

"Nuestros autos van a tener nada más que 100/105 HP a 5.700 rev/min. La combinación va a ser la siguiente: un auto para un Gran Premio con un motor de 25 Horas suave. Los autos han sido armados con piezas de línea pero analizadas una por una y con tolerancia 0. Algunos metales fueron pasados por el magnaflux para tener mayor seguridad aún. También le pusimos a los autos doble juego de bobinas instaladas, doble bomba (en el interior del auto) para poder anular una sin tener que cambiarla. Los amortiguadores han de ser similares a los del Gran Premio pero modificados. Lo ideal hubiera sido poner dos amortiguadores por rueda, pero nos encontramos que para poner dos amortiguadores por rueda había que tener más lugar del que teníamos en nuestros autos. Las carrocerías las armamos con un cuidado especialísimo y bajo la supervisión de un técnico de diseño de la empresa. Queremos 100% de seguridad en todo lo que hagamos a partir de este momento."

Pensar en esos autos, pensar en los miles de kilómetros que recorrerán nos hace superar un poco el deseo de conocer cómo van a ser los autos en su faz mecánico-constructiva para preguntarle a Héctor Zampini cómo cree que será el comportamiento de los autos en esta carrera y cómo piensa que serán los auxilios en la ruta.

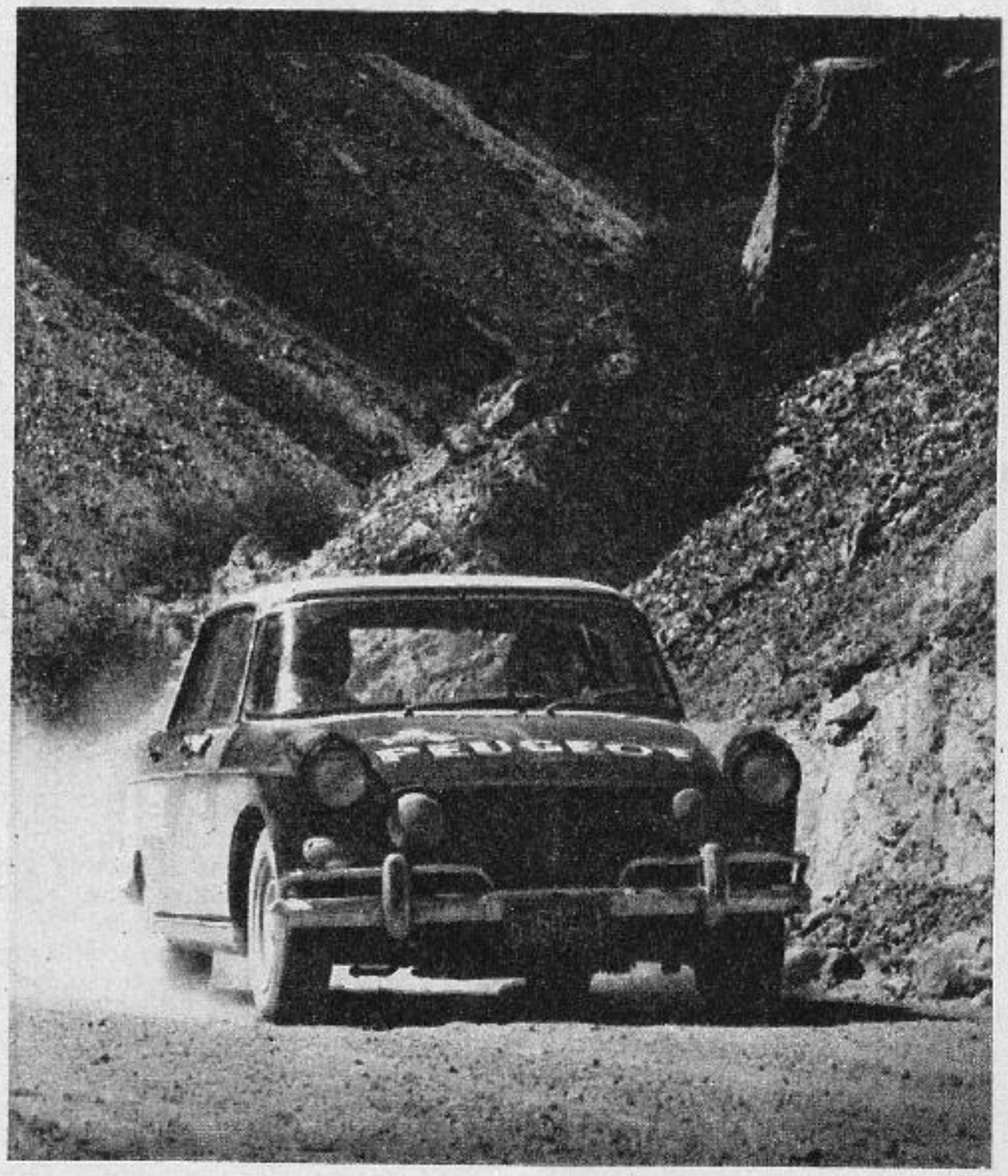
"Bueno, yo creo que los autos van a andar muy bien en la carrera. Les tengo una confianza

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA LONDRES-MEXICO

R TECNICO

Continuamos presentando los personajes que han de llevar adelante el equipo Peugeot en la Londres-México. Hoy es Héctor Zampini, Director Técnico del equipo quien habla para CORSA



Izquierda: "Los autos van a ser como los del Gran Premio, pero con un poco menos de polenta. Entre 100 y 105 HP a 5.700 revoluciones. Con esto nos sobra".

Derecha: Cuando Héctor Zampini corrió la San Juan-Coquimbo-San Juan del año pasado con un 404, investigó "in situ" las posibilidades del auto en caminos duros como el de la cordillera.

Abajo, derecha: Algo que Zampini piensa sobre todo: seguridad. Y esta seguridad la buscó tratanto de hacer autos no muy veloces pero bien protegidos de abajo.

Abajo, centro: Estas son las cubiertas que van a utilizar los Peugeot 404 del equipo SAFRAR en la Londres-México. Le Guezec los llevó en su 504 durante la recorrida de la ruta.



ciega. Creo que en Lisboa vamos a poder estar entre los 20 primeros, lo cual para una carrera de este tipo es ir peleando la punta. Después, acá en Sudamérica nuestras chances van a ser mayores y no vamos a tener problemas en escalar posiciones hasta llegar a estar muy cerca de la punta. Con respecto a los auxilios, aún no tenemos decidido nada, pero Le Guezec está ocupándose de eso. Probablemente en Europa no tengamos ningún problema porque en todos los países que atravesaremos Peugeot es una marca muy popular. El problema va a ser en Sudamérica. Pero creo que la solución ha de ser que a partir de Río, sigamos al equipo con autos-auxilio para prevenir cualquier "panne". Una vez que los autos lleguen a Buenos Aires, tendremos prácticamente un día completo para reparar los autos, lo que equivale a hacer un auto de nuevo. Esto es una de las cosas de las cuales los franceses Laurent y Ogier se asombraron; de nuestra velocidad para reparar ur auto de carrera, en carréra."

Y Héctor Zampini, responsable de la parte técnica del equipo SAFRAR nos deja con una agradable sensación de seguridad. Los Peugeot terminarán el Rallye. ¿Alguien quiere dudarlo, por lo menos?



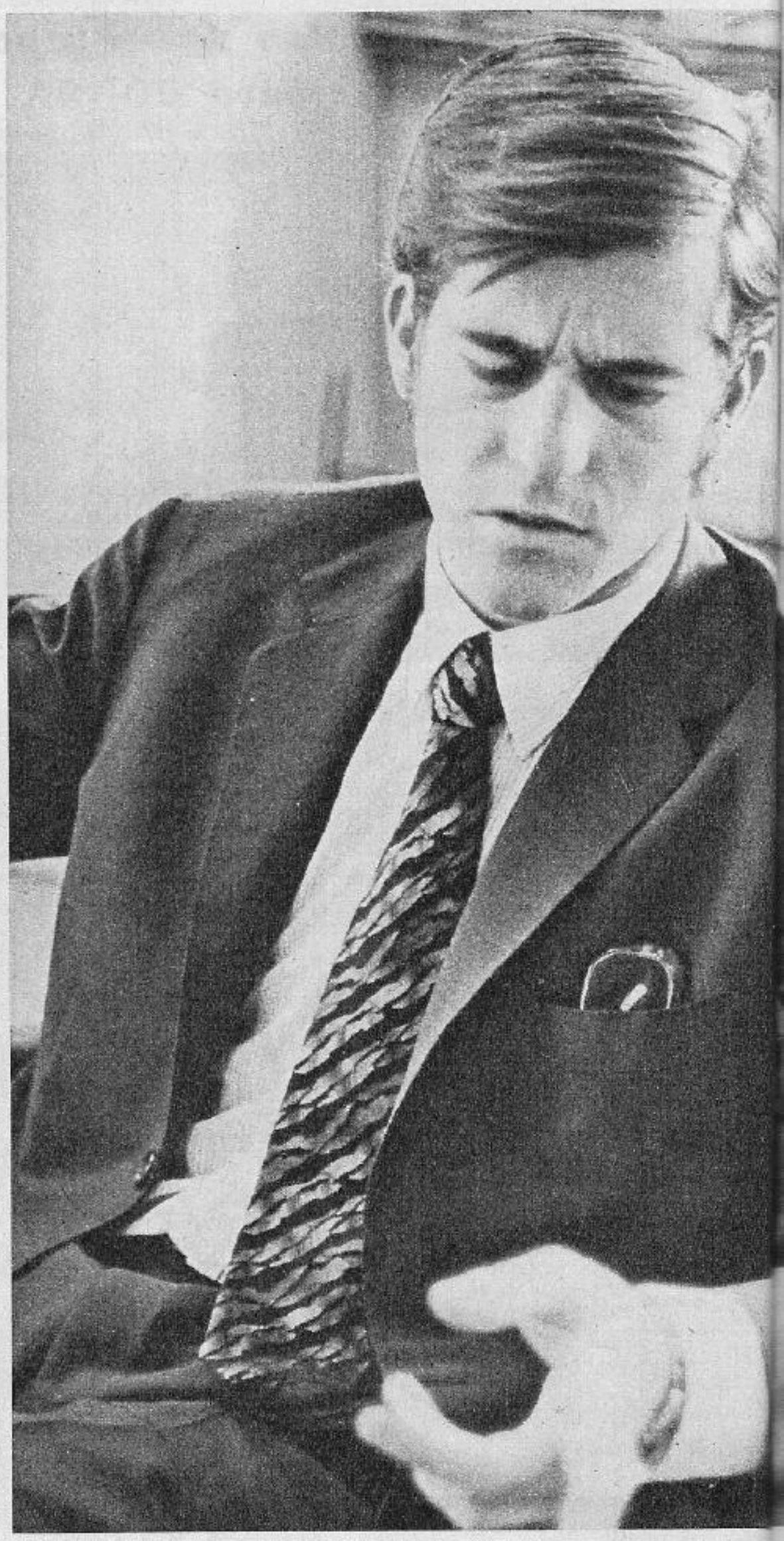
ZUNINO



EM

95 PREGUNTAS A RICARDO ZUNINO

Un libro: "El desafío americano".
Un auto: Ferrari, cualquier Ferrari.
Una película: "Vivir por vivir" y "Un hombre y una mujer".
Una bebida: Villavicencio.
Una moto: Honda.
Una serie de TV: Veo poco.
Un lugar de veraneo: Barreal, en San Juan.
Un lugar de reunión: Nogaró (San Juan) y Afrika (Buenos Aires).
Un ritmo para bailar: Música beat.
Un amigo: Mi hermano Marcelo.
Un enemigo: No me importan.
Un deseo: Realizarme. Automovilísticamente correr en SP.
Una cábala: Ninguna.
Una carrera: La Cumbre.
Una categoría: Anexo "J".
Un piloto: Muchos.
Un jefe de equipo: Steven.
Un mecánico: Cacho Souza.
Un constructor: Fissanotti y Berta.
Un personaje: John F. Kennedy.
Algo antipático: ¿...? No sé.
Un gusto: Dejarla contenta a mi madre.
Una comida: Rost-beef.
Un restaurante: "Lagar del Virrey".
Un boliche: "Afrika".
Un deporte: Fútbol.
Un juego de azar: No me gustan...
Un prócer: Belgrano.
Un humorista: Quino.
Un actor: William Holden.
Una actriz: Julie Christie.
Una marca de cigarrillos: Particulares negros de 70.
Una mujer: Mi madre.
Un lugar del mundo: San Francisco (USA).
Un país: Argentina.
Una ciudad: San Juan.
Un hombre: Mi hermano.
Un error: Hacer lo que no le gusta.
Una sastrería: Florentino (Mendoza).
Un trauma: Ninguno.
Un miedo: No tengo.
Una alegría: Mis 4 sobrinos.
Una pegada: Ser pelirrojo.
Una bronca: Varias.
Un reloj: Rolex "Date".
Un accidente que te impactó: El de Eddie Boyadjián.
Una muerte: La de mi padre.
Una revista: "Pulso".
Una revista de automovilismo: Las leo todas.
Una pelea: Ninguna importante.
Una zapatería: Botticcelli y Delgado.
Un boxeador: Cassius Clay.
Una forma de vestir: Sport.
Un disco: "Me lastimaron".
Un conjunto musical: Los Beatles.
Un vino: No tomo.
Una gaseosa: Seven-Up.
Una persona a la que te gustaría conocer: Juan Carlos Onganía.
Un diario: "La Nación".
Un medio de trasporte: Avión.
Un medio de comunicación: Telex.
Una golosina: Caramelos de menta.
Un acompañante: Cacho Souza.
Un arma de fuego: Mauser.
Un animal: Perro.
Una fiera: Puma.
Un equipo de fútbol: River Plate.
Un jugador: Artime.
Un equipo de rugby: Amancay Rugby Club (San Juan).
Un color: Azul.
Un color mufa: ninguno.
Un número: 13.
Un número mufa: Ninguno.
Una loción: 4711.
Una virtud: Ser sincero y conservar la palabra.
Un defecto: Tengo muchos.
Lo imperdonable: Las guerras.
Una manía: Comerme las uñas.
Un escritor: Arthur Hailey.
Una escritora: No recuerdo...
Un director de cine: Lelouche.
Un aviso: Chesterfield.
Una admiración: A los Estados Unidos.
Un político: Johnson.
Un ministro: Krieger Vasena.
Un militar: Coronel Aroldo Pomar.
Una pick-up: Multicarga.
Una pasión: Los autos de carrera.
Un camión: Fiat.
Un tractor: Fiat.
Una fruta: Manzana.
Un postre: Frutillas con crema.
Un piloto joven: García Veiga.
Una profesión: Banquero.
Un piloto internacional: Juan Manuel Fangio de todos los tiempos.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por CARLOS F. FIGUERAS

PIEZA DE NUEVO

Tras un año de inactividad, Ricardo Zunino volverá a correr en cualquier cosa: lo que le importa es correr. Un muchacho muy joven que dejó de ser un "loquito suelto" para trasformarse en un piloto de verdad. Calidad no le faltó nunca y está dispuesto a explotarla. Conversemos con él



Para los que lo conocemos desde sus comienzos, cuando era un alocado adolescente amante de los autos veloces, **Ricardo Héctor Zunino** es simplemente "El Colorado Zunino". Así, por ese sobrenombre, lo conoce todo el ambiente, sus amigos y la ciudad de San Juan. Su "ciudad" se siente identificada con él y desde su primera carrera en un zonal corrido en Caucete pasó a ser hijo dilecto de la pulcra San Juan. De entrada, en su mismo debut, demostró algo que no se da en todos los que están en esto, pocos son los que se inclinan por la extremista política de matar o morir, pero al fin y al cabo son siempre los más codiciados. El Colorado Zunino es uno de esos pocos "loquitos sueltos" que saben hacer muy bien las cosas. Los años no pasan en vano y todo cambia. La manera de pensar, de sentir, de encarar las cosas y de hacerlas. **"Creo que cambié bastante... estoy mucho más centrado. Pienso más las cosas y no hago las locuras de antes. Poco a poco me voy dando cuenta que de la otra forma no se gana nada. Ya no me va a pasar lo de la primera San Juan-Coquimbo".** Y es verdad que hubo cambio... se nota en todo. Ya no arrancará frases elocuentes de boca de Tuqui Casá cuando en la carrera a Chile lo pasó por afuera en una curva en camino de pavimento a Calingasta. **"¿Y ése quién es?... Está piantado, me pasó como un loco... después lo encontré tirado al costado del camino y con el auto hecho añicos."** Ese era el Colorado Zunino a los 18 años y monedas.

Hace unos días en Buenos Aires, en una de las tantas visitas de negocios que hace a la "city" con su hermano Marcelo conversamos largo con el Colorado. **"Ahora empiezo de nuevo. Nunca estuve corriendo periódicamente... siempre me contenté con correr de vez en cuando, alguno que otro zonal, la San Juan-Coquimbo, La Cumbre, alguna en el autódromo. Después vino la colimba y perdí un año. Ahora es distinto. Ya no tengo muchas obligaciones por cumplir y quiero correr... correr con cualquier cosa en cualquier lado. El asunto es correr, tengo unas ganas locas de correr y eso es lo que pienso hacer. ¿SP? Me volvería loco si llego a correr en SP... y te aseguro que no pierdo las esperanzas. Tengo 21 años y no puedo empezar a hacerme problemas ahora... el asunto es correr".** Después de un año de inactividad casi total, al Colorado Zunino le entró la desesperación lógica del que está enamorado de esta actividad.

Ricardo Zunino (21 años, soltero, encargado de la agencia Fiat Zunino "Italmotor" de San Juan y muy interesado en problemas económicos para cuando tenga que tomar el lugar de su hermano Marcelo por el que siente evidente admiración y amistad). **"¿Mi vida?... simpre fui muy tranquilo. Además en San Juan todo es muy tranquilo. Hice el colegio primario y secundario en San Juan, menos el último del bachillerato que lo terminé en Mendoza. Después me fui a Estados Unidos a esos denominados "college" donde elegís seis o siete materias de un total de cuarenta para especializarte. Estuve un año entero en Moses Lake en el estado de Washington, cerca de la capital del estado... Seattle y a 80 millas de la frontera con Canadá. Estaba solo y me sirvió como experiencia aunque a veces te aseguro que al pasar por algún aeropuerto me agarraban unas ganas locas de tomarme el avión y venir para la Argentina... pero me las aguanté y ahora me doy cuenta que me sirvió de mucho."**

A los 17 años debutó en una carrera que se hizo en Caucete. **"Corrí con el Fiat 1500 de mamá y gané. Después corrí la carrera de San Juan en el circuito del parque que ganó Pomodoro. Venía primero y se me montaron los platinos. Después ese Fiat lo corrió Yanello. Más tarde vino la piña en Calingasta con la cupé en la San Juan-Coquimbo. Una piña de lo más estúpida... pero tenía 18 años y a esa edad te crees Jim Clark. En la del Autódromo del Zonda salí segundo de Castañón después de venir en punta. Me quedé sin frenos y Castañón no me dejaba respirar... apenas aflojé me pasó por arriba y casi me gana Vessuri el segundo puesto. El coche ya no frenaba nada."**

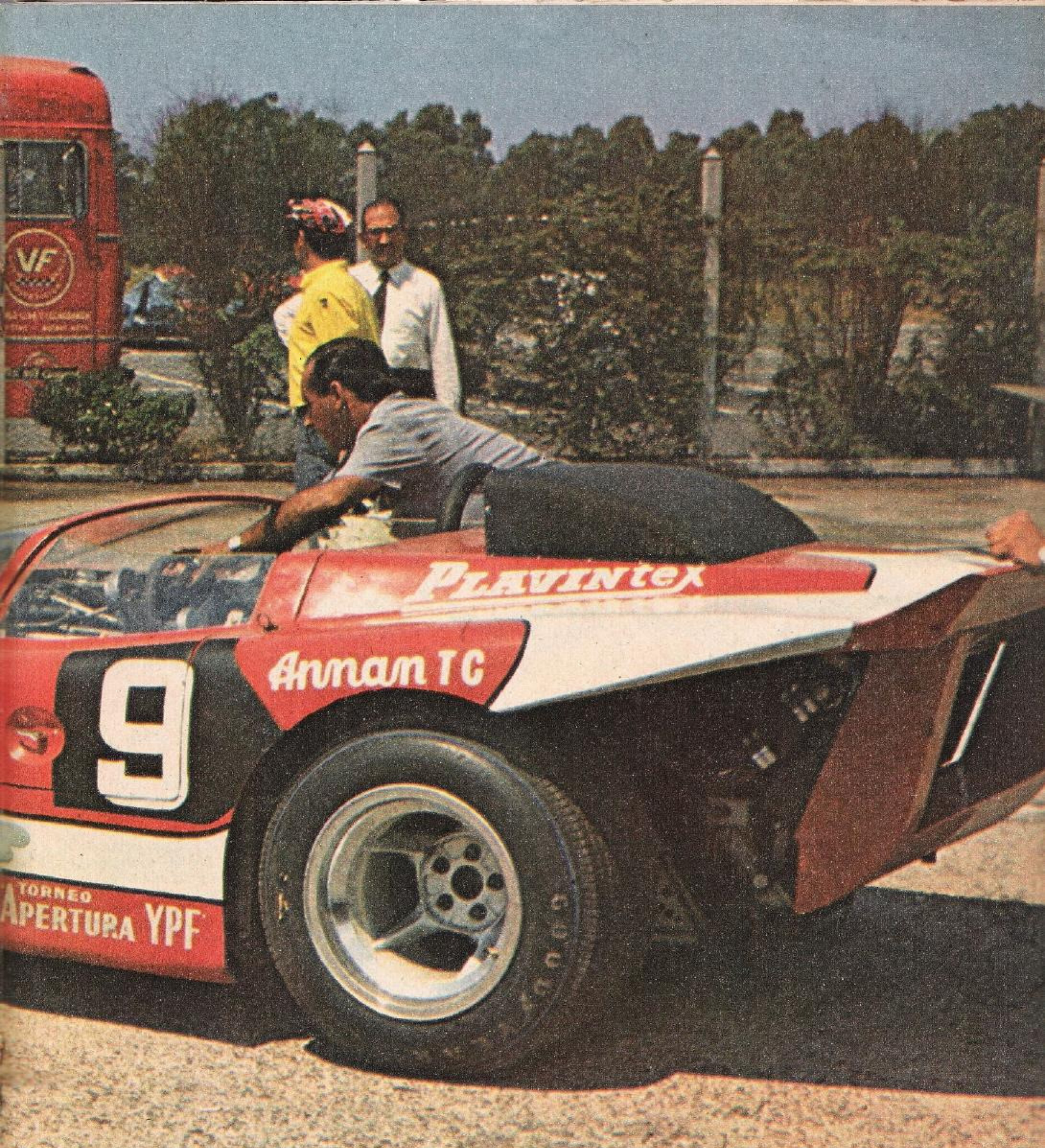
También hay que agregar una serie larga de abandonos y roturas. Finalmente llegaron los 500 kilómetros (1968) y la mejor labor del sanjuanino. Se corrió el sábado y el domingo. La etapa inicial la ganó con la cupé plateada de Italmotor, la segunda la venía saboreando junto con el triunfo final y en la vuelta 25º se le soltó el seguro del acelerador. Un sexto puesto intrascendente, pero algo había dejado sentado. Ya no preguntaban más: **"¿Zuninö?... ¿Y éste de dónde salió?".**

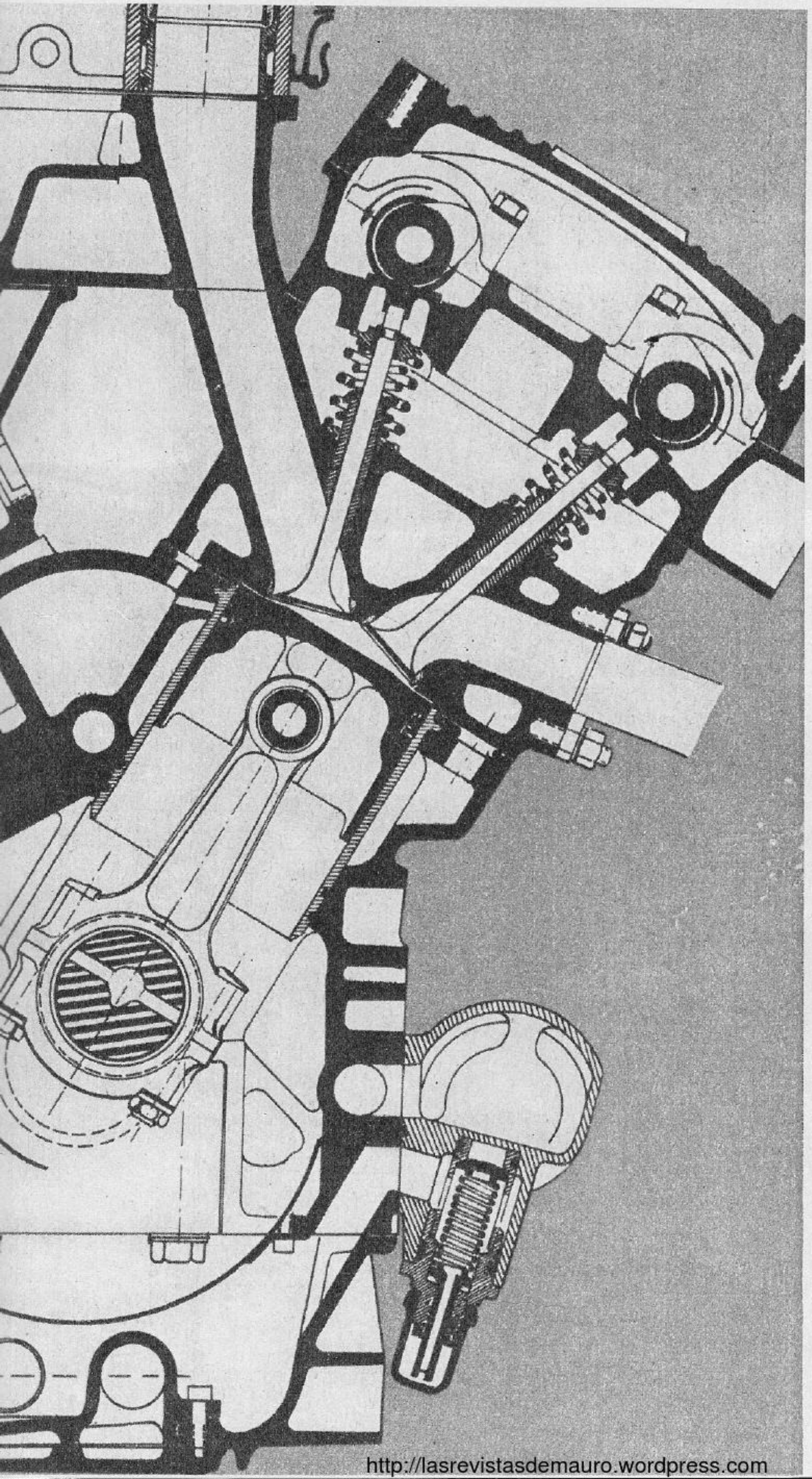
"Ese motor de los 500 kilómetros andaba una barbaridad. Lo había hecho Cacho Souza (ex acompañante de Rodríguez Canedo) en San Juan. Vinieron los 1.000 kilómetros y corrí con Reutemann el auto de la Comisión. El hizo 2m 9s y yo una décima más. Estaba enloquecido. Siempre me gustó el Lole y te imaginás que hacer casi el mismo tiempo... me dejó chocho. Veníamos primeros y se nos rompió un botador. Por tercera vez me quedaba con las ganas de ganar. Lo mismo en la San Juan-Coquimbo del año pasado: un derrape... un despiste y nunca más".

La colimba en el 22 de Infantería de Montaña y un año perdido automovilísticamente. **"Ahora me vengo a vivir a Buenos Aires, a hacer un curso sobre Organización Técnica Bancaria".** El Colorado Zunino empezó de nuevo y San Juan le tiene mucho fe...

FORD-MISANO SPYDER

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


PLAVINTEX
Annan TC
9
TORNEO
APERTURA YPF



EL NUE

Matra Sports ha concebido una nueva unidad motriz para sus F1. Pocas modificaciones pero sustanciales. Grandes esperanzas

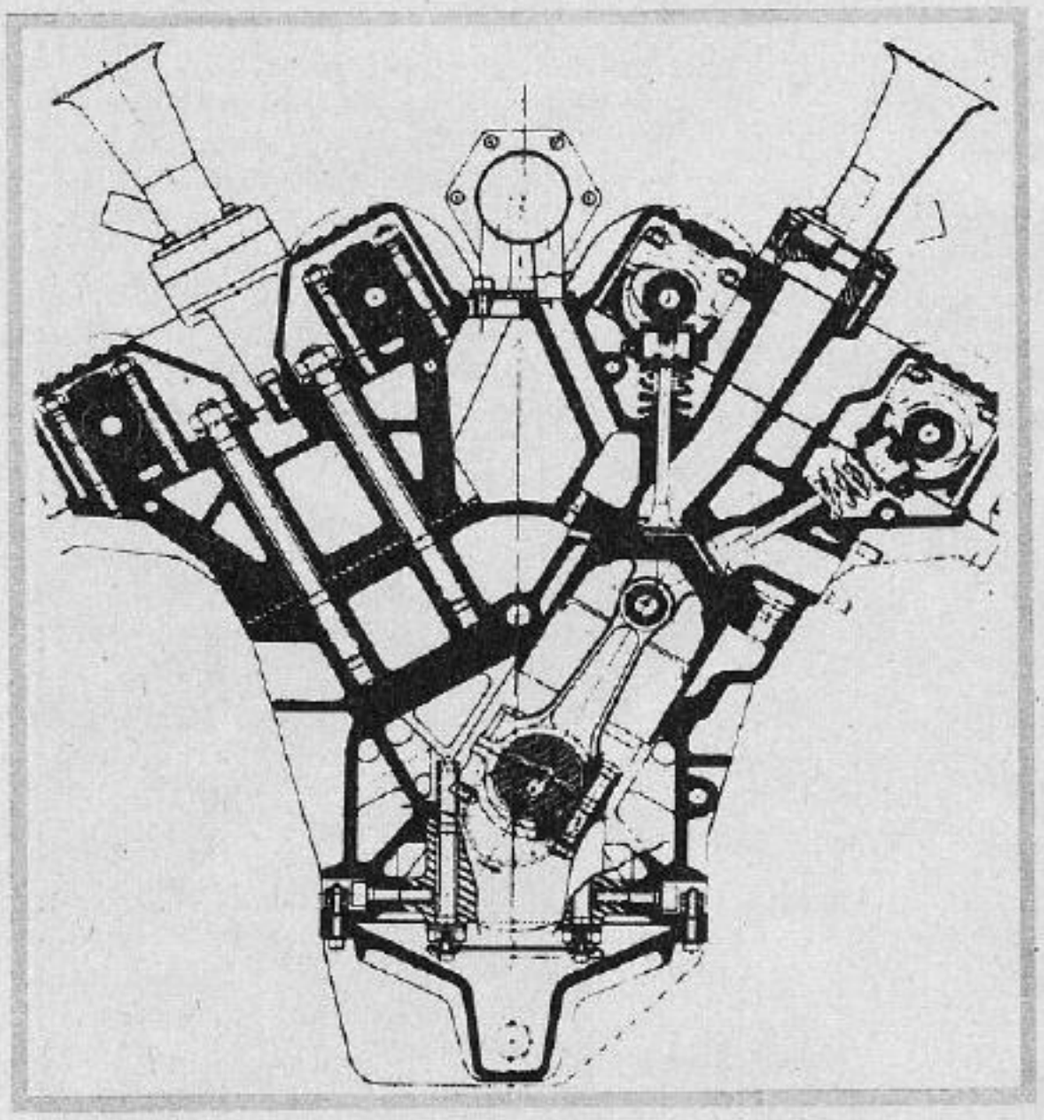
por JORGE A. AUGE BACQUE

El nuevo motor Matra se ve como muy generoso en sus performances, aun sin haber sido extremadamente probado. Si hasta ahora no ha obtenido lo mejor de sí mismo, sobrepasa generosamente los 420 HP y, sobre todo, posee un mejor llenado en baja y por ende una mejor curva de potencia, con respecto al motor anterior. Tiene aún del viejo motor algunos elementos: bielas en titanio forjado, cigüeñal, etc. Las tapas, en cambio, han sido totalmente modificadas. La característica más importante de este motor reside en que los ángulos de las válvulas son más cerrados: 55 grados actuales contra 34 anteriores. Por consecuencia, el antiguo pistón de cabeza "bombée" es ahora prácticamente plano y positivamente más liviano. En lo que respecta a las tapas de cilindros, les han sido colocados conductos en el centro de la V.

Las válvulas de escape han conservado el mismo diámetro, pero no así las válvulas de admisión, que a causa de la necesidad de aumentar el régimen tienen 2 mm más de diámetro. Esto se puede ejemplificar de la siguiente manera: tomando, por ejemplo, un régimen de 10.000 rpm, que implica una velocidad media del pistón de

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EVO MOTOR MATRA F.1



	MATRA F-I 68/69	MATRA F-I 1970
Diámetro/Carrera	79,7 x 50 mm	79,7 x 50 mm
Cilindrada unitaria	249,45 cm^3	249,45 cm^3
Cilindrada total	2.993,33 cm^3	2.993,33 cm^3
Disposición	12 cilindros en V a 60°	12 cilindros en V a 60°
Admisión	Entre árboles de levas	En el centro de la V
Número de válvulas de admisión	2	2
Angulo de las válvulas de admisión respecto al cil.	28°	16°
Diámetro de las válvulas de admisión	29 mm	31 mm
Diámetro del conjunto delantero	22 mm	23 mm
Diámetro del pasaje de asiento	24 mm	28 mm
Largo de la válvula de admisión	110 mm	108 mm
Largo conducto entre válvulas	295 mm	260 mm
Escape		
Número de válvulas de escape	2	2
Angulo de las válvulas de escape respecto al cil.	27°	18°
Diámetros de las válvulas de escape	27 mm	27 mm
Diámetro del conducto ..	23 mm	24 mm
Largo de la válvula de escape	115 mm	114 mm
Alzada de válvulas ...	9 mm	9 mm
Angulo de asiento admisión	30°	30°
Angulo de asiento escape	45°	45°
Pistón		
Forma	en techo a dos aguas	chato
Peso	—	347 gr
Biela		
Material	Titanio TA 6V	Titanio TA 6V
Entre ejes de biela	112 mm	112 mm
Peso	365 gr	365 gr

16,6 m/seg, y sabiendo que la sección del pistón es de 49,88 cm^2 y la sección de pasaje a la válvula es de 8,6 cm^2 (8,1 cm^2 en el motor anterior), la velocidad de los gases se incrementa a 51,33 m/s con respecto a los 48,33 m/s. El alivianamiento del pistón disminuirá los esfuerzos mecánicos de biela y cigüeñal al régimen ideal para el nuevo motor de 12.000 rpm.

En la zona baja del motor, el block se ve beneficiado por un nuevo diseño. El fondo no es más en forma de V y la gran transformación reside en una plancha de chapa que separa las bielas del cárter propiamente dicho. Esto ha sido colocado para separar los órganos en movimiento del aceite que se junta en el cárter antes de ser aspirado por las bombas.

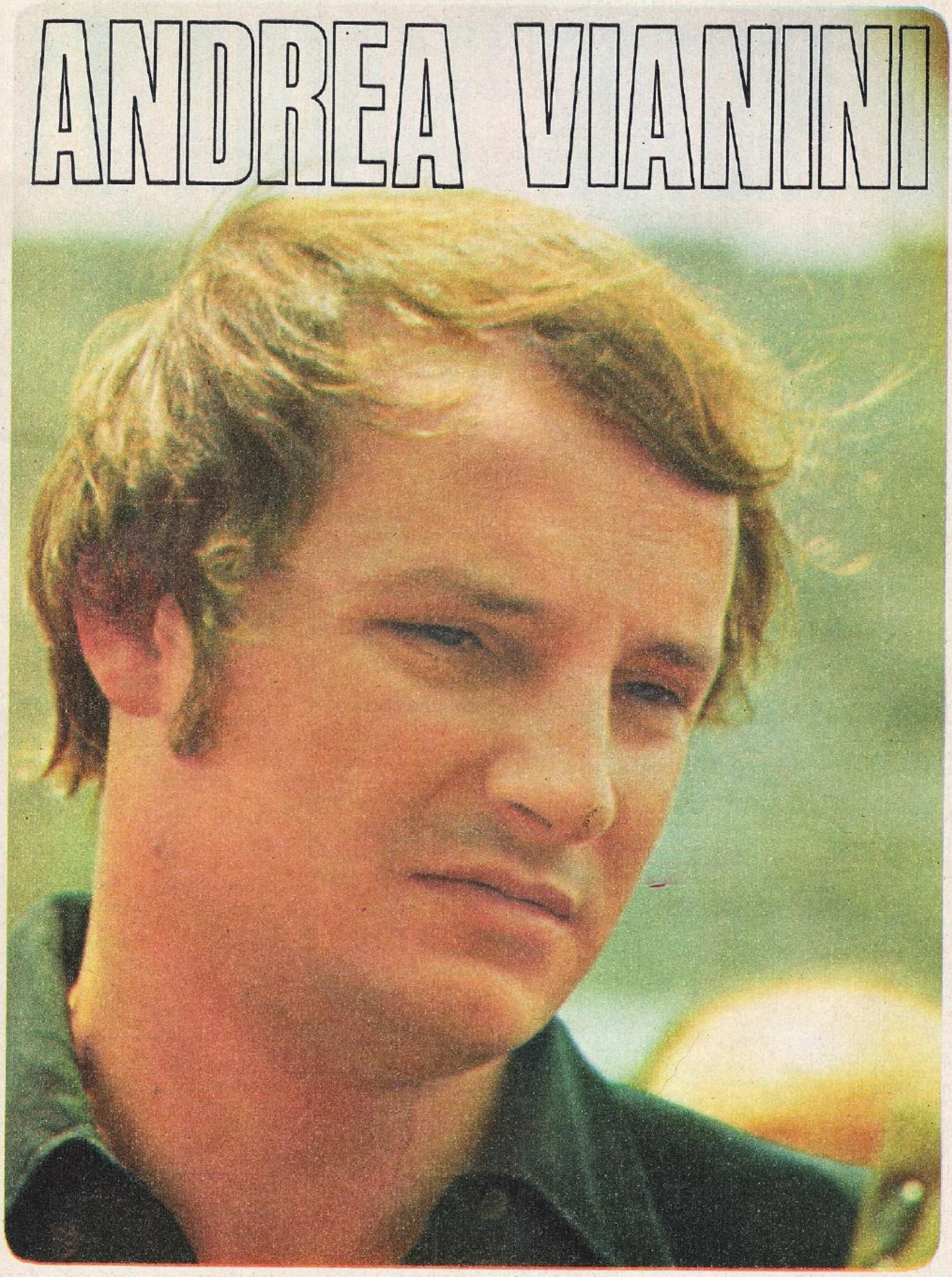
Los otros ítems en los cuales los técnicos de Matra han hecho hincapié son los de alivianar lo más posible el motor en sí, fundamentalmente en lo que respecta a los pistones, como ya se dijo.

En fin, Matra tiene un nuevo motor y la gente que rodea a Jean Luc-Lagardere confía en que esta unidad será el arma con la cual podrán derrotar a los nuevos monstruos de la Fórmula Uno.

La nueva disposición del Matra V-12. El pistón de cielo casi plano, las válvulas de mayor diámetro, la admisión por el lado interno, con un conducto prácticamente recto. El cárter plano, con una chapa que aísla el aceite de las piezas en rotación, para que éstas no lo batan formando espuma, cosa que dificultaría la acción recuperadora de las bombas.

Izquierda: Este es el corte del viejo motor. Nótese la forma del pistón "techo a dos aguas" y el conducto de admisión, que pasa entre las dos válvulas. El cárter en forma de V es otra de las partes que se sometieron a modificación.

ANDREA VIANINI



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¿Cómo es Andrea Vianini?

¿Cuáles son los rasgos sobresalientes de su vida? En varias horas de charla contó muchas cosas de sí mismo, de sus carreras, de su forma de vida.

Una gran cantidad de factores definen a una personalidad de indiscutible interés



por GERMAN SOPEÑA

—"Yo soy loco; estoy loco porque vivo a mil por hora pero si descanso normalmente me siento nervioso. Sé que de alguna manera estoy loco."

. . . . . .

Si una persona se define a sí misma afirmando con seguridad que tiene algo de locura no cabe otra posibilidad que creerle. El hombre gris, el hombre mediocre nunca se define. No sabe cómo es él mismo porque suele no preguntárselo. Cuando uno empieza a pensar para qué está, para qué sirve, por qué hace lo que hace y piensa en cosas como suicidarse o dejar todo lo hecho de nuevo y empezar de vuelta, se puede decir que existe algún grado de locura. Pero es ese pequeño toque que permite definir a una personalidad fuerte, llamativa, que inmediatamente se destaca en cualquier grupo. Ni es una locura de atar ni es una locura para ser Wagner. Pero Andrea Vianini es sin duda un tipo particular.

Simpático, ocurrente, gran conversador, tiene dinero, corre en auto, joven, elegante. Virtudes que se le reconocen inmediatamente al mismo tiempo que se dice que es irresponsable, desordenado y que nunca se sabe qué es lo que piensa hacer en el próximo minuto.

—En efecto, yo nunca hago planes porque prefiero por sobre todo la improvisación. Vivo al día y no es lo lógico, pienso. Pero no puedo ser de otra manera.

Esto explica un poco por qué Vianini es una persona tan contradictoria, capaz de ganar una carrera sensacional un día y de cansarse lamentablemente a las pocas vueltas otro día. Siempre dispuso de todos los elementos necesarios y aunque consiguió muchos éxitos no son todos los que debería haber logrado de acuerdo con sus excepcionales condiciones naturales. Vianini siempre manejó fortísimo, y si se hubiera dedicado no sería extraño que su límite sólo fuese el más alto nivel mundial. Pero quizás porque todo le resultó demasiado fácil jamás se preocupó mucho por brindarle al automovilismo una dedicación total. O mejor dicho, lo hizo esporádicamente, en épocas que le brindaron —no por coincidencia— los mejores halagos. Como cuando corrió en Europa y ganó las 12 Horas de Reims en pareja con Nasif Estéfano.

LOS COMIENZOS

Andrea Vianini nació en Milán el 19 de octubre de 1942 **—"estaba todavía en el sanatorio cuando lo bombardearon y mi madre me llevó al refugio antiaéreo que había debajo del sanatorio"—.** Allí, en Milán, vivió en forma fija durante niñez y adolescencia hasta que su padre, el legendario Peppino, que desde 1948 estaba radicado en la Argentina, lo mandó a buscar para ver si hacía algo, **"porque en Italia los libros me gustaban poco".**

—Llegué a Buenos Aires el 3 de marzo de 1959. Me acordaré siempre de la fecha exacta. El viejo me esperaba con un trabajo perfectamente definido que tenía que cumplir sin falta. En aquella época mi padre era distribuidor de las motos Guzzi, Lambretta, Inoccenti, Benelli, etcétera y mi trabajo consistía en probar diariamente cada moto que salía a la venta. Era mi responsabilidad dar el O.K. definitivo a cada unidad. Como no teníamos casa vivíamos en el Alvear y durante dos años (de los 17 a los 19) todas las mañanas me venía a buscar Nello Maffei para ir a Tristán Suárez, donde estaba la fábrica. Vestido con mameluco me pasaba el día probando motos.

Lógicamente Andrea adquirió por ese entonces una experiencia y un dominio poco comunes de la moto hasta que decidió correr una carrera, además de andar fuerte todos los días. Corrió en Mendoza con una Guzzi, y a pesar de tener algunos problemas con la moto anduvo al mismo ritmo que los mejores de aquella época, a pesar de su juventud inexperta en competición. Sin embargo fue su única carrera de motos, porque de inmediato volvió a Milán y decidido a quedarse allí un buen tiempo. Su imán natural para una vida alejada de la rutina común y prosaica ya empezaba a funcionar. **"Me enamoré locamente de una yanqui que conocí en París y estaba loco por ella, así que aunque tenía que vivir en Milán me escapaba cuando podía y hasta pensé fugarme para irme a vivir a Madrid. Mi madre me quiso mandar a trabajar a Alemania, pero me escapaba continuamente a Suiza o París. Como la situación no podía seguir, mi padre resolvió solucionarlo desde Buenos Aires. Quería que me volviera a la Argentina a seguir trabajando con él, que sabía manejarme. Por aquella época yo recién había aprendido a andar en auto —tenía un Alfa Sprint Veloce— y mi padre como incentivo, me había prometido un Porsche Carrera si me quedaba en Italia haciendo lo que debía. Yo entonces le ofrecí otra cosa: que me volvía a la Argentina pero si él me dejaba correr en auto. El viejo aceptó y posiblemente allí cambió mi vida. Quién sabe qué hubiera pasado si me hubiera quedado en Italia. A la norteamericana nunca más la vi y le perdí totalmente el rastro..."**

Don Peppino Vianini se tomó las cosas con toda seriedad y si Andrea quería correr, que se dedicara solamente a eso para hacerlo bien. Para eso lo incorporó al equipo Alfa Romeo Giulietta que ya empezaba a correr. Esa convicción de hacer las cosas lo mejor posible fue el motor que siempre le faltó a Andrea y por eso —con su padre detrás— de inmediato se destacó.

La primera carrera fue unas 500 millas en el autódromo municipal, en las cuales Andrea compartió la Giulietta con Julio Guimarey. Fue en 1961 y salieron segundos —detrás de Menditeguy-Cupeiro que corrían con otra Giulietta del equipo. **"Podríamos haber ganado, pero la orden de mi padre era la de salir segundos detrás del auto de los pilotos con más antigüedad y había que respetarla."**

Andaba siempre realmente muy fuerte y siempre fue un piloto nato de punta. Pero acumuló también una cantidad importante de piñas que no se podían atribuir únicamente a la fatalidad. **"Pienso que la razón es clara. Yo andaba demasiado fuerte para la poca experiencia que tenía. Me acuerdo de un acompañante, el loco Bracamonte, que estaba totalmente loco. No le tenía miedo a nada por más fuerte que anduviese. Creo que no se daba cuenta real de cómo andaba yo entonces."**

—¿Y aquel que te cantó mal una curva cuando la piña del Alfa 2,6?

—¡Ah!, ése era Luis Gargiulo. Se equivocó o venía asustado, pero el asunto es que yo venía a fondo en quinta subiendo una lomita en la primera etapa del Gran Premio y como no se veía la curva que había después le pregunté cómo era. Me dijo: seguí a fondo; seguí, y cuando subimos la lomita el camino daba vuelta bruscamente a la derecha. Te imaginás dónde aterrizamos. Por cualquier lado..."

"...pero la peor piña fue la del Gran Premio del '62 con la

Giulia en Catamarca. Yo venía en la tierra de Garafulic, me tragué una curva y fui a parar al diablo. Me desperté con la tibia fracturada y lesiones en la cabeza. Me operaron aquí y dos veces en Italia. Estuve casi un año reponiéndome y me casé, todavía rengo, a los 21 años."

—¿Ya estabas de novio cuando tuviste el accidente?

—Sí. La había conocido a Dolores en Punta del Este. Luego del accidente, cuando me quedé un buen tiempo tranquilo, me casé y me fui a Europa. Tenía ganas de correr allá y me compré un Porsche 904 GTS con el cual corrí particularmente todo el año '64. Ese año ganamos con Nasif las 12 Horas de Reims, que fue la mayor satisfacción de mi vida en el automovilismo. De inmediato Porsche me ofreció un puesto oficial para correr todo el año '65. Fue mi mejor época desde todo punto de vista porque viví para correr, me tomé la actividad seriamente y andaba de circuito en circuito todo el día con los autos de carrera. Esa es la manera de encarar las cosas y si yo hubiera seguido creo que hoy estaría entre los mejores, realmente.

—¿Y por qué no te quedaste a correr, si estabas conforme?

—Bueno, a mi mujer no le gustaba demasiado la idea, no quería que corriese y me convenció para que volviésemos a la Argentina. La idea tampoco me parecía mala porque, casado, con familia, me veía en la necesidad de ser responsable, y por eso volví para ocuparme personalmente de la administración de los campos y trabajar para mantener a mi familia. Las decisiones del momento son las que valen y en ese momento decidí volverme aquí. No estoy arrepentido, aunque ahora me sienta un poco saturado del trabajo y me gustaría volver a esa época de corredor, que fue la mejor de mi vida.

—¿Te gusta vivir en Europa, te gustaría estar siempre allá?

—Me encanta Europa, estoy muy cómodo, tengo familia y amigos en todos lados, pero no puedo evitar sentirme un turista. Hoy mi país es éste, porque acá tengo todo lo que yo he conseguido, en todo sentido.

—¿Pensás siempre la posibilidad de sentirte italiano o argentino?

—No, en absoluto. Nunca perdí la nacionalidad italiana porque no veo motivo para ello. No soy un nacionalista ni creo que un papel acredite que yo me sienta más italiano o más argentino. Lo que sé es que todo se lo debo a la Argentina y que por eso vivo aquí, tengo confianza en el país y le doy todo lo que puedo en mi medida. Sin duda, éste es mi país.

Vuelto a la Argentina, Andrea Vianini incursionó esporádicamente en las temporadas internacionales de F-3, en las cuales demostró siempre mantenerse en un excelente nivel conductivo a pesar del cansancio inevitable que era resultado de la falta de training. O sea, siempre un conductor excepcionalmente rápido pero no un piloto completo por falta de dedicación.



En el año 67 sobreviene la relación con los hermanos Bellavigna para que corra la garrafa —un TC moderno— habitualmente. Con ella gana en el debut consiguiendo el primer triunfo para Chevrolet en todo el año. **"Ese triunfo fue singularmente importante para mí porque inició una época muy buena, que me sirvió como afirmación de mí mismo. Porque tuve hinchada por primera vez y eso es algo muy importante para sentirse seguro aunque uno piense que la gloria y la fama no sirven de nada. Me río de ellas pero el pasar a ser un corredor conocido me sirvió para sentirme seguro.**

—¿Es una necesidad fundamental para vos? ¿Podrías dejar de correr definitivamente?

—No, no podría. Correr es algo que necesito como una droga. Cuando corro alcanzo el grado de concentración en lo que hago, que no puedo conseguir en ninguna otra actividad. Como sólo pienso en lo que estoy haciendo para correr lo mejor posible, me olvido de todo el resto de mi vida, problemas, familia, creo que todo. Entonces, si no corro siento que me falta algo demasiado importante.

—¿Y alguna otra actividad te permite una concentración o un escape mental como el que te brinda el automovilismo?

—Podría ser cuando escucho música pero creo que nada como el automovilismo. Por eso necesito correr.

—¿Tocás algún instrumento musical?

—Un poco de saxo alto. Ahora estoy bastante olvidado porque tocaba bastante cuando vivía en Europa pero no ahora. Allí era amigo de varios muchachos que tocaban jazz moderno y nos reuníamos a tocar.

—¿Seguís siendo supersticioso?

—Sí, por supuesto. El otro día por ejemplo, sin querer, una persona me rompió un amuleto que llevo colgando y que me regaló una bruja negra de Bahía, Brasil. En el momento me reí y no le di importancia pero no me gustó nada, lo confieso, porque la bruja me dijo que jamás me lo sacara de encima por nada. No sé, a lo mejor indica que algo va a cambiar.

—¿Sos optimista o pesimista?

—Yo diría que soy fatalista aunque creo en mí. O sea que pasa lo que tiene que pasar y

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

basta. Pero en general soy optimista.

—¿Te llama la atención la política?

—Me encanta la política. Sobre todo desde el punto de vista social. Pero no me gustaría ser presidente sino canciller, por ejemplo.

—¿Qué personalidad política mundial te impresiona?

—Pompidou o bien Colombo, un ministro italiano de excepcional capacidad.

—¿Quién tiene razón en la guerra del Vietnam?

—Los norvietnamitas lógicamente. Ho Chi Minh no era un comunista sino un nacionalista, un hombre que defendía a su país. Si bien aclaro que yo soy de derecha confesadamente. Si hubiera vivido en Italia en la época de Mussolini hubiera sido mussolinista. Hoy es anticuado.

—¿Te gusta ser una persona importante?

—Sí, creo que en parte necesito ser importante aun socialmente. Por eso me gusta también estar rodeado de personas importantes.

—¿Significa eso que te considerás un poco snob?

—No, de ninguna manera. No lo soy ni tampoco lo fui cuando adolescente. Creo ser lo suficientemente auténtico. El snobismo es una cosa que me molesta terriblemente aunque a veces no puedo evitar que me rodee gente snob.

—¿Nunca envidiaste a nadie?

—Jamás.

—¿Hay algo que te gustaría hacer y no podés?

—No. Estoy contento con lo que tengo y no necesito ninguna cosa que no pueda conseguir si me lo propongo, de manera que no tengo algún objetivo medio inalcanzable. A veces pienso que me gustaría vivir como Porfirio Rubirosa, de quien fui amigo, pero también pienso que eso no es todo.

—¿Te gusta la soledad?

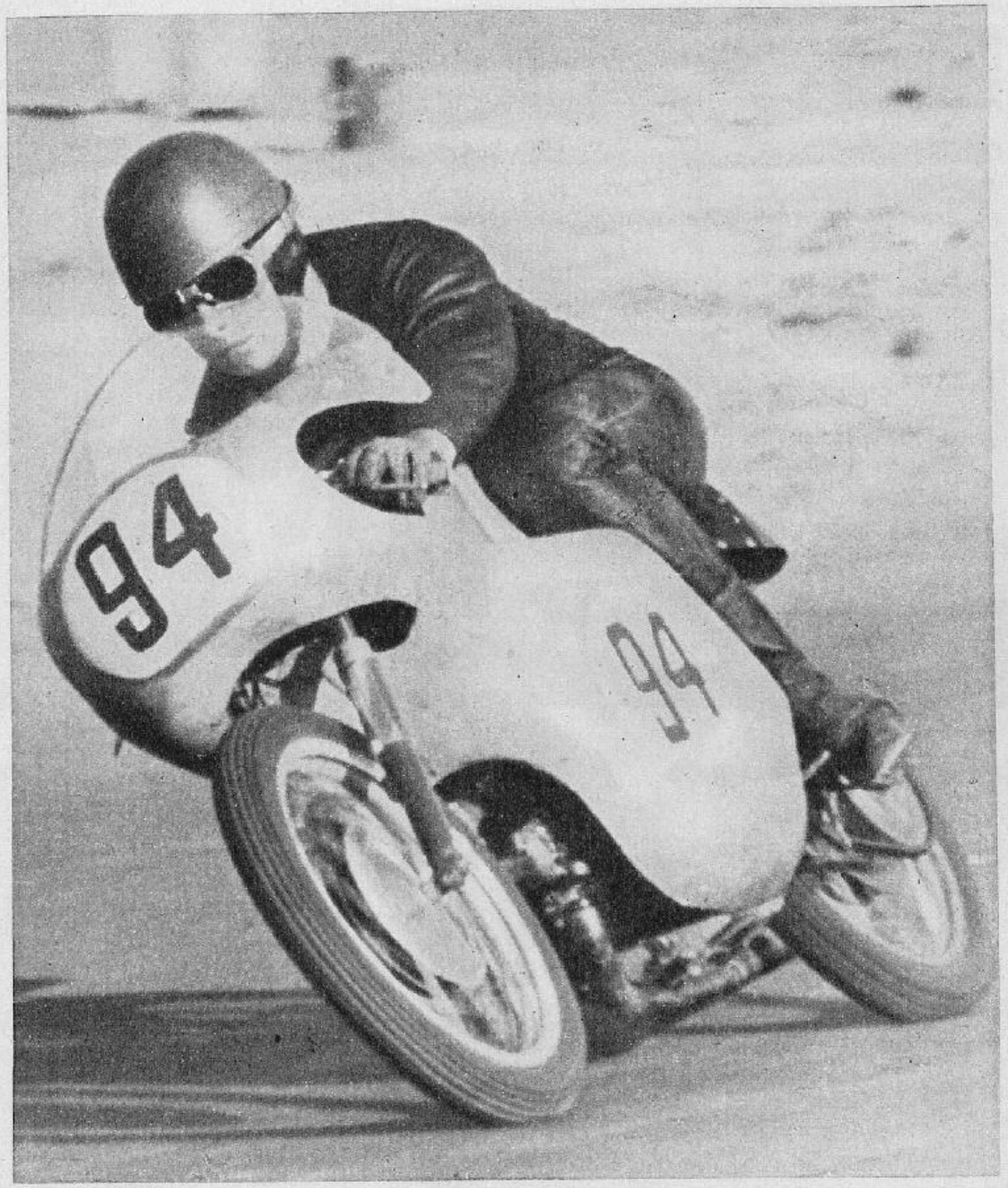
—No. En cuanto estoy solo me deprimo porque pienso nada más que en mis problemas; por eso quiero estar siempre con alguien.

—¿Dónde te gustaría vivir idealmente?

—Me gusta mucho Italia pero ninguna ciudad me agrada tanto como Londres. Hoy París se quedó atrás y en Londres está todo.

—¿Discutís o peleás a menudo?

—Me fascina discutir por el solo hecho de hacerlo. Y me estoy dando cuenta de una cosa. Con el tiempo cada vez discuto mejor porque convenzo más a mi eventual rival. Y me doy cuenta de que soy capaz de convencer aunque mis argumentos no tengan razón del todo. O sea que, como mi concentración es mayor, en apariencia tengo razón yo. Pelearme, siempre fui peleador. Ahora estoy mucho más tranquilo pero hace unos años era terrible; me peleaba en cualquier momento por cualquier pavada.



Así andaba Andrea Vianini con la Giulia 1,6. Sin embargo, confiesa que la Giulietta era el más lindo de todos los Alfa.

Andrea Vianini también corrió en moto, aunque por única vez, en el autódromo de Mendoza. Tenía 19 años y se entreveró con los mejores.

Con esta Giulia —527— Vianini sufrió su gran accidente, en el Gran Premio del '62. Con años menos y pelos más lo vemos en el autódromo el día del sellado.

—¿Cuál fue el mejor momento de tu vida?

—Sin ninguna duda cuando me casé. Porque nunca pensé que se pudiera querer tanto a una persona y por lo tanto me sentía en un estado increíble.

—¿Cómo te imaginás de aquí a veinte años?

—No tengo la menor idea. No tengo planes ni quiero hacerlos. Lo único que me preocupa es mi familia, mis hijos.

—¿Cuándo volvés a correr?

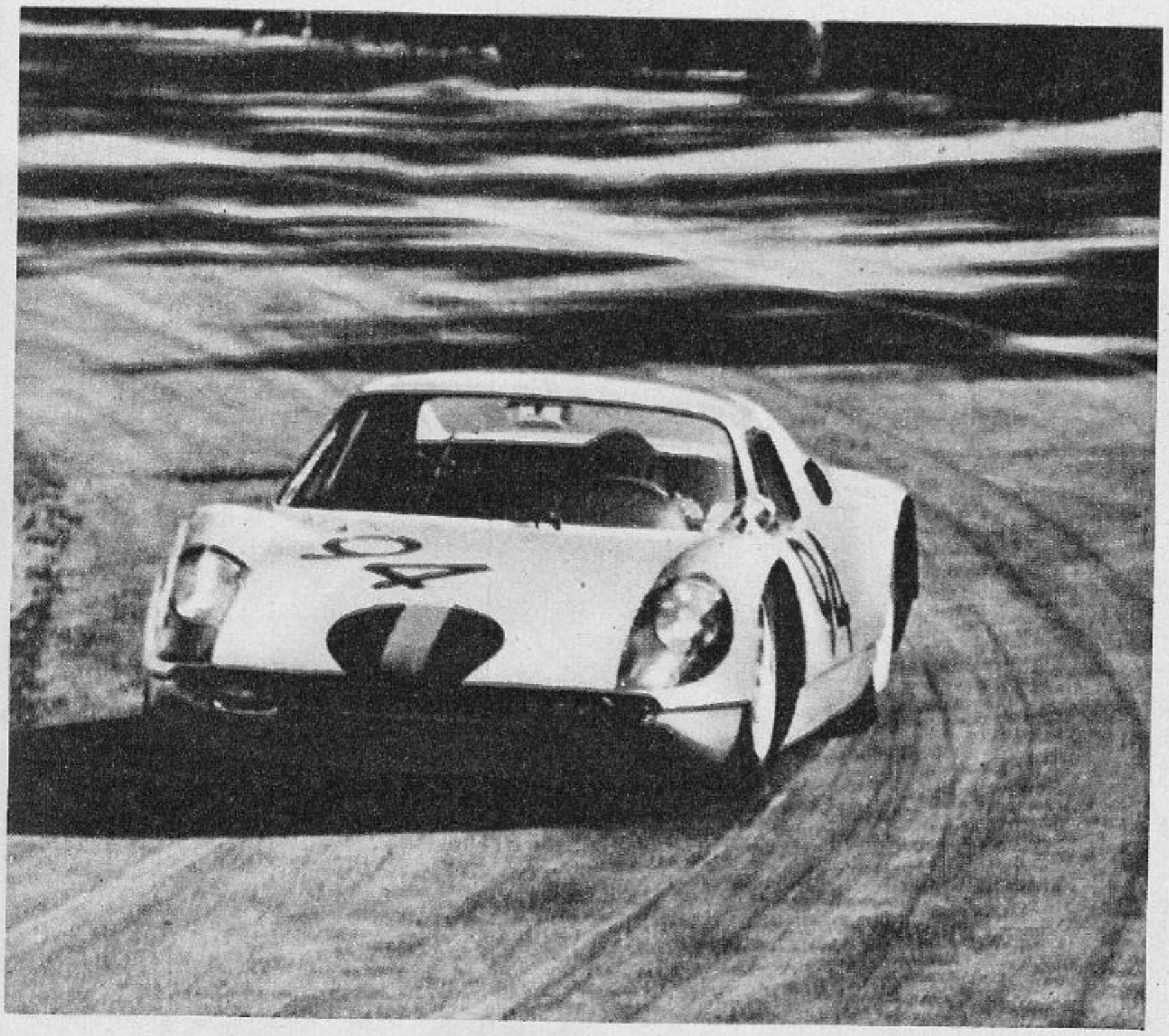
—Cuando pueda. En realidad ahora tengo demasiado trabajo porque tengo que ocuparme del campo y de la fábrica de Paraguay para la cual estamos planeando grandes progresos. Vos sabés que desde este escritorio (San Martín al 200) se maneja todo el asunto de papeles de la fábrica. De todas maneras he decidido hacer un SP totalmente nuevo que estaría listo para junio.

—¿Es la única categoría donde pensás intervenir?

—Sí, porque es la de mejor nivel técnico. A mí me gustan los monoposto pero no me gusta la F.1 nacional porque los autos son de una calidad muy inferior a los SP. En esta categoría se destacan los mejores autos y los mejores pilotos. Por eso a fines del año pasado se fue diferenciando perfectamente un grupo de pilotos verdaderamente de punta y otro que está levemente más atrás. La categoría exige más y surge la diferencia.

—¿A quiénes encasillás en cada grupo?

—A ver... Y... García Veiga, Marincovich, Di Palma, Franco, Reutemann, Caldarella... Monguzzi... ¡Ah! Y Pascualini



Con el Porsche 904 GTS —un auto sensacional—, corriendo la Targa Florio. Con el mismo coche, en Reims, alcanzó su máximo triunfo.



Andrea Vianini y señora esposa Dolores. En el interior de una avioneta —frecuente medio de trasporte— ambos se dirigen hacia una carrera. Casados muy jóvenes, tienen cuatro niños.

y Rodriguez Canedo también. Creo que allí se agota la lista.

—Y en el otro grupo, ¿quiénes estarían?

—Todos los demás pilotos de SP que pueden ganar una carrera pero que en mi opinión están levemente por debajo de aquéllos. Perkins, Pairetti, Cupeiro, Copello, Gradassi, Ternengo... Fijate que la edad de los dos grupos define muy bien las cosas.

—¿Quién te parece el piloto más rápido del grupo de punta?

—Pienso que Rodriguez Canedo. Anda muy fuerte en cualquier auto y en cualquier lado. Creo además que tiene una condición fundamental que no poseen por ejemplo Di Palma o Marincovich, a mi entender. Y es que corre como si no le diera importancia a lo que está haciendo. No se siente atemorizado ni nervioso y entonces funciona en el mejor estado. No sé, no se puede definir muy bien.

—¿Vos sos nervioso?

—Sí, por supuesto, pero si bien tengo nervios creo que son nervios de acero, que me ayudan a esforzarme más.

Se podrá estar de acuerdo o no con las respuestas y la manera de pensar de Andrea Vianini. Pero indudablemente es una persona que dice cosas. Que piensa porque tiene capacidad mental para hacerlo. Claro que a los 27 años de edad Andrea Vianini ha vivido experiencias tan numerosas e importantes como pocas personas pueden igualar. Y si bien vivir tan rápidamente quizá le haya significado no dedicar el tiempo necesario a lo que realmente era importante —correr, por ejemplo— esa vida cambiante, desordenada pero auténtica da como resultado la personalidad característica que posee.

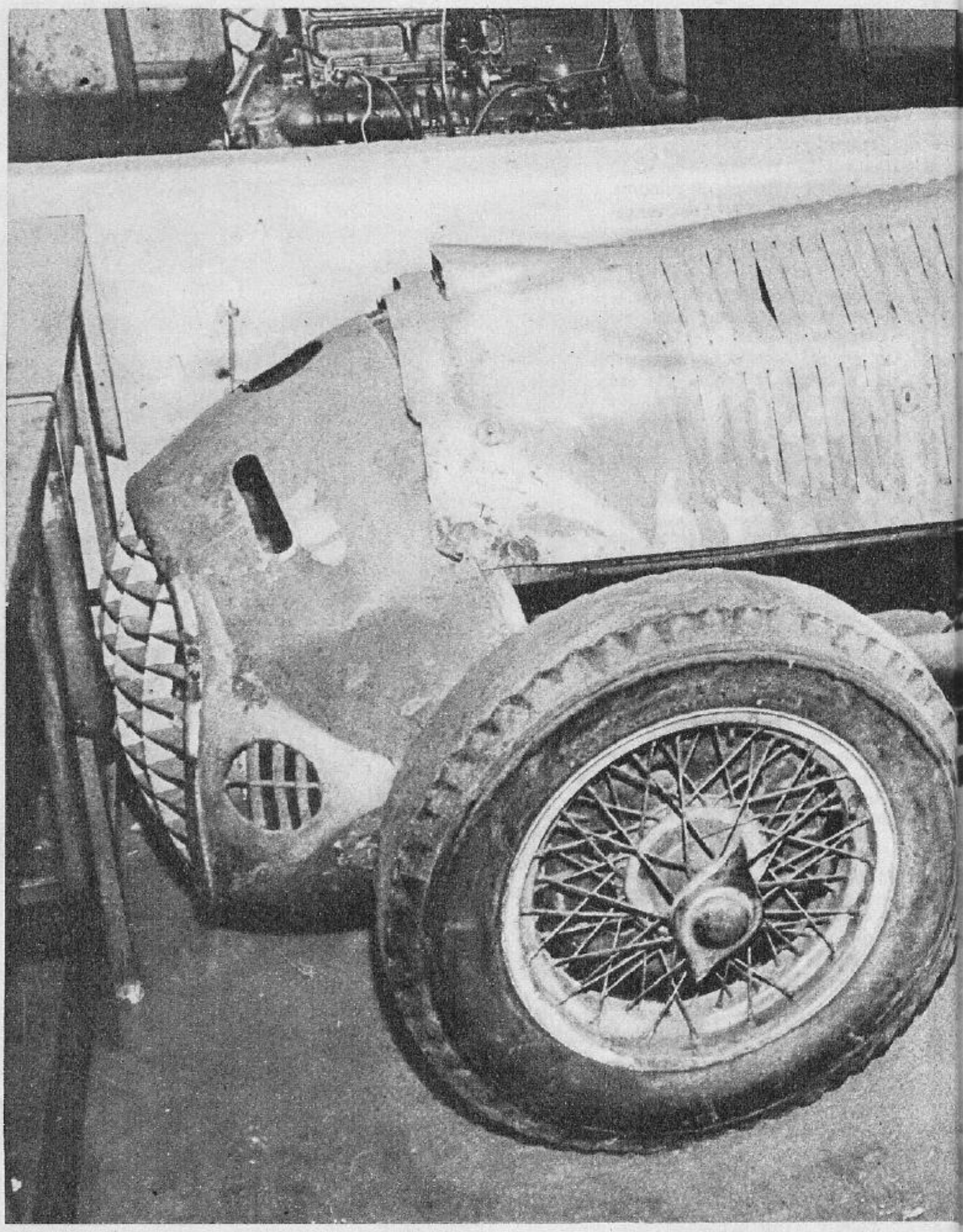
Andrea Vianini no llegó, en automovilismo, a lo que pudo haber logrado por su capacidad. Por lo tanto el balance parece negativo. Pero Vianini hombre vive la vida que él quiere y humanamente no está arrepentido ni de lo que hizo ni de lo que hace. Aunque necesite acostarse a las cinco de la mañana, dormir tres horas o bien correr en auto. Todo ello define una personalidad auténtica y eso no es fácil de encontrar.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

VIANINI CONTESTA

Un libro: Tierna es la noche, de Scott Fitzgerald.
Un auto: Mercedes 6,3 litros.
Una película: Un hombre y una mujer.
Una bebida: Whisky.
Una moto: Triumph 3 cilindros.
Una serie de TV: Los vengadores.
Un lugar de veraneo: Porto Rotondo, en Cerdeña.
Un lugar de reunión: Mi casa.
Un ritmo para bailar: Beat, me encanta.
Un amigo: Alberto Hoeffner.
Un enemigo: Muchos. No sé quiénes, pero es gente que me envidia.
Un deseo: ser feliz.
Una superstición: sal en la mesa, un gato negro.
Una cábala: El amuleto que tengo.
Una carrera: Las 12 Horas de Reims que ganamos.
Una categoría: Fórmula dos.
Un piloto: García Veiga.
Un jefe de equipo: Nello Ugolini.
Un constructor: Chapman.
Un mecánico: Carlo Facceti.
Algo antipático: La gente antipática.
Un gusto: comer bien.
Una comida: Spaghetti a las 5 de la mañana. Como cocina, la francesa.
Un restaurante: Au Bec Fin en Buenos Aires o Maxim's en París.
Un boliche: Afrika o Mau Mau.
Un deporte: correr.
Un juego de azar: Póquer o punto y banca.
Un prócer: Rosas.
Un cómico: Peter Sellers.
Un actor: Marlon Brando, Peter O'Toole o Richard Burton.
Una actriz: Vanessa Redgrave, Claudia Cardinale y Brigitte Bardot.
Un cigarrillo: Chesterfield.
Una mujer: Mi mujer.
Un lugar del mundo: Londres.
Un hombre: Mi viejo.
Un error: Muchos.
Una sastrería: Caraceni en Roma.
Un trauma: El amor.
Un miedo: Ninguno.
Una alegría: Mis hijos.
Una pegada: Mi vida.
Una bronca: Una bronca.
Un reloj: Piaget.
Una revista: Fortune, una revista económica de Nueva York, Il Borghese, de Roma, y CORSA.
Una pelea: Frazier-Ellis.
Un boxeador: "Mantequilla" Nápoles, Nino Benvenutti y Bonavena.
Una zapatería: Loebb, de Londres o París.
Una forma de vestir: La mía.
Un conjunto musical: Los Rolling Stones.
Un tipo de música: Be Bop o Beat.
Un disco: ¡Oh, happy day!
Un vino: Chateau Mouton Roschild '37.
Una gaseosa: Paso de los Toros.
Una persona que te gustaría conocer: Brigitte Bardot.
Un diario: Corriere della Sera.
Un medio de trasporte: Auto.
Una golosina: Ninguna.
Un arma de fuego: Fusil 30 0.6.
Un animal: La pantera negra.
Una obra de arte: La época azul de Picasso.
Un defecto: Maldad.
Un equipo de fútbol: Boca y Milan.
Un jugador de fútbol: Pelé.
Un equipo de rugby: CUBA.
Un color: Cualquiera.
Un color mufa: Ninguno.
Un número mufa: 13.
Una loción: Floris 127.
Una virtud: Bondad.
Lo imperdonable: Matar o suicidarse.
Un escritor: Hemingway, Fitzgerald o Nietzsche.
Una escritora: Françoise Sagan.
Un director de cine: Fellini, Visconti o Antonioni.
Un aviso de publicidad: El de Alka Seltzer.
Una admiración: Mi padre.
Un ministro: Dagnino Pastore.
Un militar: Premoli.
Una Pick-up: F-100.
Un camión: OM.
Un tractor: Fiat.
Una fruta: Durazno.
Un postre: Ninguno en particular.
Un piloto joven: García Veiga.
Una profesión: Correr en autos.
Un piloto internacional: Rindt.
¿Qué harías con más dinero?: Nada más de lo que estoy haciendo.

De repente nos encontramos un día con quince coches todos con valor de colección que el Automóvil Club Argentino abandonó sin preocuparse por salvarlos. Lentamente mueren a la intemperie en una dependencia de la avenida Vélez Sarsfield. Denunciar a los responsables es poco.



por
ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

Así descubrimos un día que al mundo se lo puede dividir en personas sensibles y personas que carecen de sensibilidad.

El primer grupo sirve, tiene valor. El segundo generalmente no sirve para nada a esta altura de la soirée. Y a uno, por aquellas cosas mágicas, biológicas o innatas, puede tocarle la suerte de ser sensible.

Una tarde en que nos encontrábamos particularmente predispuestos llegó a nuestras manos un libro inglés que se titulaba "La belleza del automóvil" o algo así. Se trataba de un libro de pocas páginas y casi todas ellas estaban ocupadas por grandes fotos y muy poco texto. Esas fotos reflejaban maravillosamente hasta qué punto el automóvil supera su limitación de simple máquina. Se lo consideraba a través de las páginas (y en imágenes logradas) como la obra de arte que es. Así también, de repente, el movimiento de una curva metálica pulida reflejando el sol, sola y abandonada en medio de un pastizal muy alto, sugería la sensualidad que adquiere una forma geométrica o mecánica cuando está lograda y bajo determinadas condiciones ambientales y/o anímicas de quien observa.

Esas fotos dirigían sin piedad sus impactos a la parte de nuestra sensibilidad que ve en el auto una manifestación de todas esas cosas que pueden ser arte, magia, sorpresa, goce estético, elemento vital, poesía, cultura (como manifestación de hombres de un determinado lugar en un momento especial en el tiempo) y muchas cosas más.

Este Ferrari 1500 defendió los colores argentinos integrando el equipo del ACA en 1950. Hoy muere con nuestros colores internacionales en los restos abollados de su carrocería.



El patio de la vergüenza. La visión produce una mezcla de indignación y tristeza.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

VIVEN AQUI ...y el A.C.A los deja morir



INCALIFICABLE

El cuadro es patético. Para quien encontrar un faro de bronce de aquellos que iluminaban por gas de carburo es un hallazgo invalorable, ver montones de elementos sueltos y oxidados o conjuntos de piezas destrozadas resulta indignante.

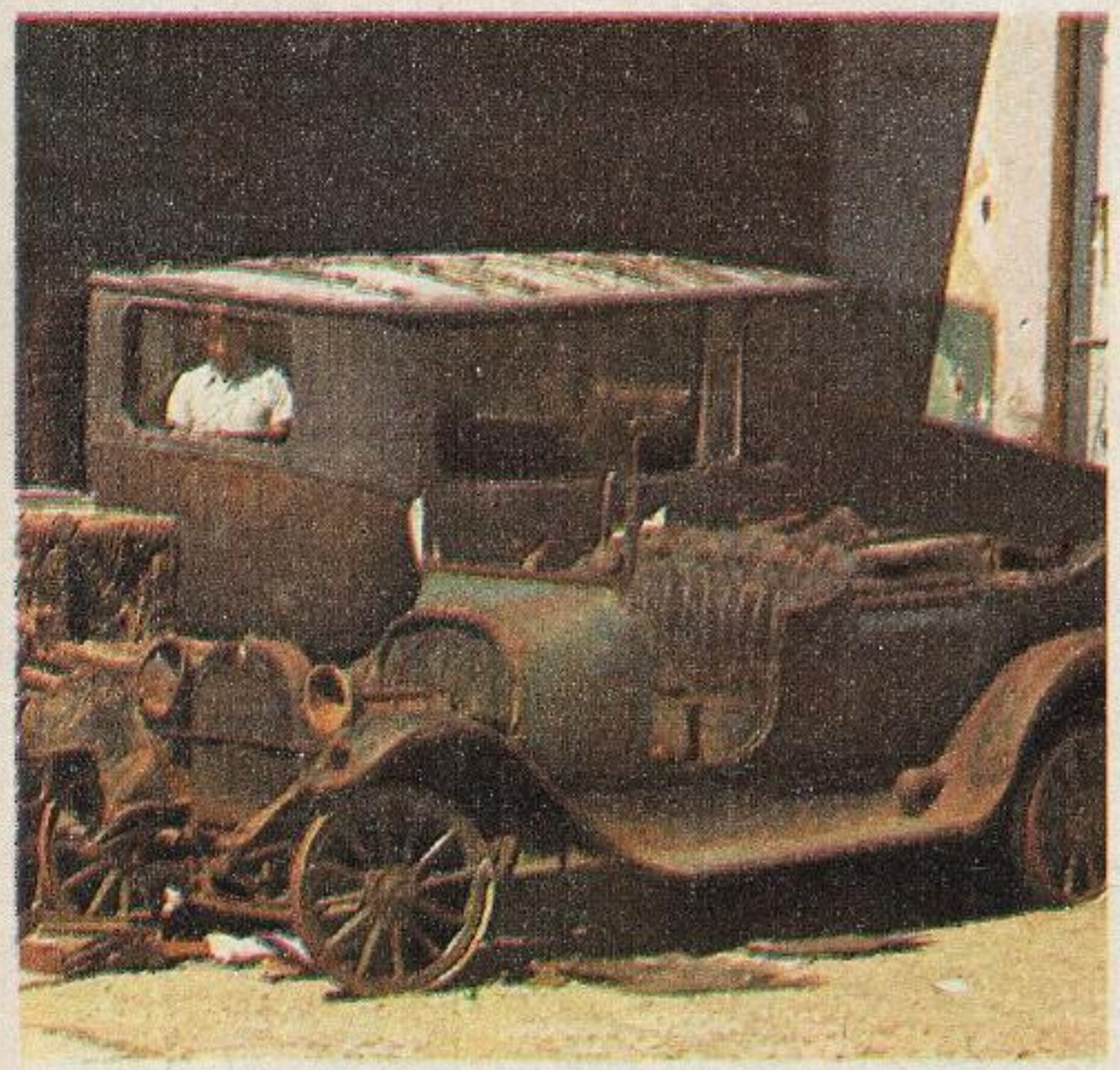
Carrocerías especiales con las maderas podridas y las partes metálicas oxidadas. Lujosos tapizados de época absolutamente deteriorados, con el refinado terciopelo del capitoné o de las cortinas roído en forma criminal. En el suelo, entre inodoros, basura y chatarra, se puede reconocer la tuerca de bronce que tapaba la maza trasera de un Cadillac de la segunda década del siglo, una llanta de rayos retorcida e inutilizable, piezas fundidas y torneadas con la inconfundible calidad de otras épocas, restos arrancados de carrocerías, elementos todos que ya nunca se recuperarán porque muchos de ellos son únicos.

Otras cosas han desaparecido para siempre para ir a parar seguramente a un tacho de basura: instrumentos de tablero que son piezas inexistentes en el mundo, faros, bocinas, escudos, accesorios mecánicos de los motores tales como magnetos, carburadores, bujías, manivelas de arranque, etcétera. Objetos de valor entregados al vandalismo por culpa única y exclusiva de los desconocidos responsables del A.C.A. Dentro del galpón principal, desparramados en una mesa, están los pistones del motor —o los motores— de las Ferrari 1.500 cm³; en un rincón, abandonado, el block; en algún lugar y si es que todavía está, un motor Maserati 2000, piezas y más piezas que seguirán el mismo camino al robo o a la muerte. En el mismo lugar, y bajo una pila de muebles, otra Ferrari completa agoniza sin que hasta ahora nadie haya oído sus quejas acusadoras. Será precisamente por eso que está allí, ahogada para siempre por quienes dirigen la entidad patrona de nuestro automovilismo. A quien concierne, que tome las medidas necesarias.

VIVEN AQUI

Créase o no, el A. C. A. es la entidad responsable del único museo del automóvil que funciona en nuestro país. Evidentemente su efectividad no está de acuerdo con la seriedad que requiere una empresa semejante







Los autos pueden agonizar y morir porque superan su limitación de simple máquina.

El auto es cultura; es la manifestación del hombre de un determinado lugar en un momento especial.

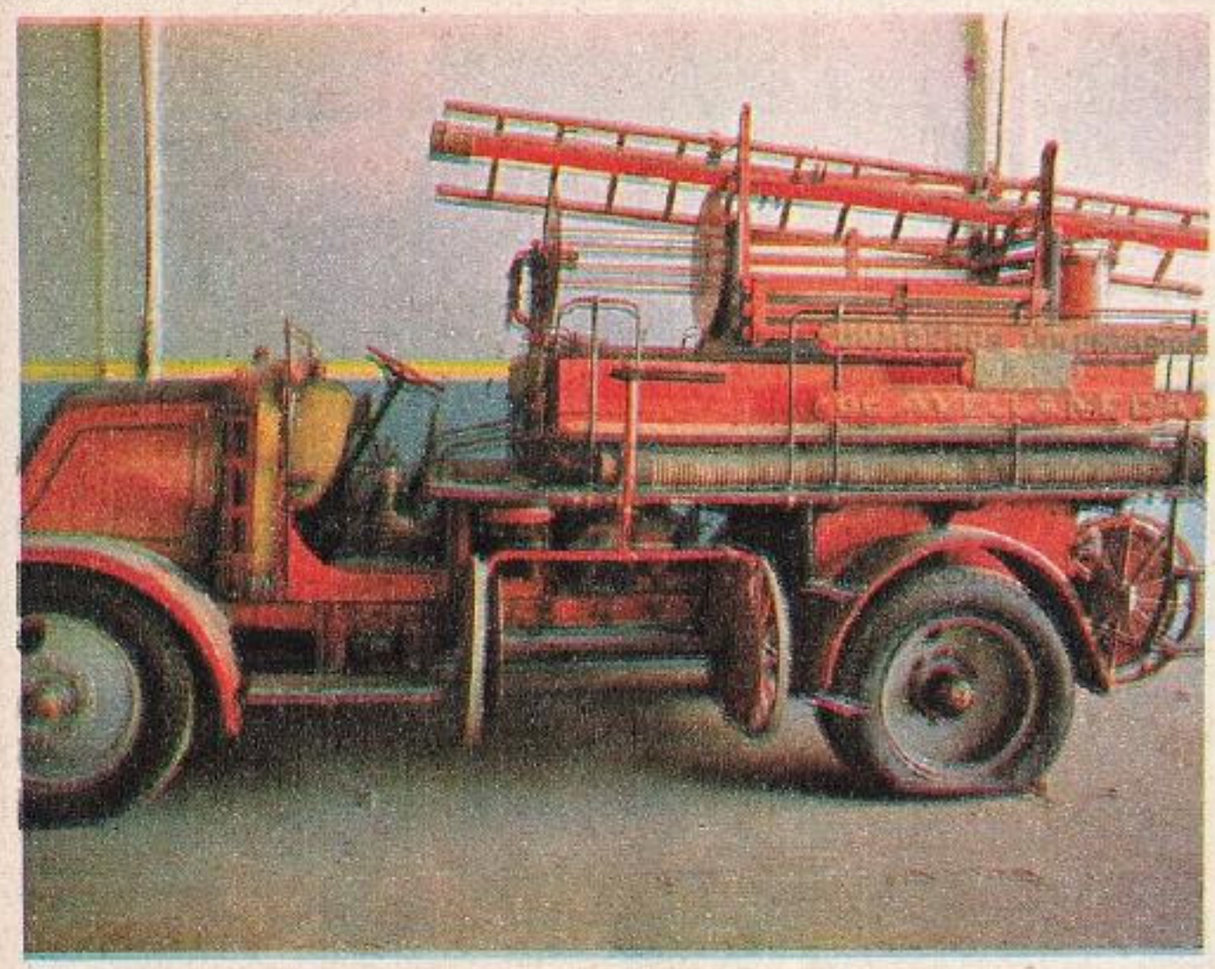
Conservar los que tienen valor de colección es un rasgo de sensibilidad e inteligencia.

Y allí también espera su casi inexorable muerte una magnífica autobomba Renault.

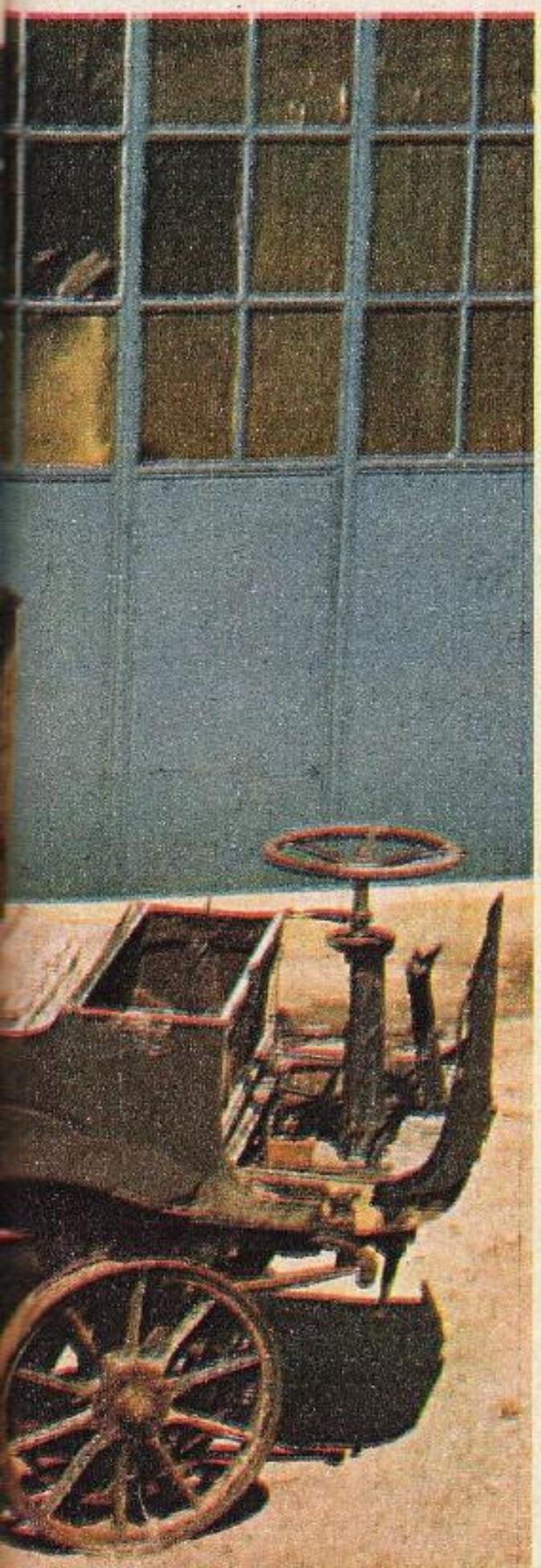
Hubo también alguien lo suficientemente sensible ante el automóvil como para aventurarse con un equipo de cámaras y filmar en película de color y de 70 mm un verdadero ballet de coches de Fórmula 1 entre las flores. Se han escrito miles de libros dedicados al auto. Libros que para su nacimiento requirieron —lógicamente— la dedicación de uno o más intelectos para cada caso. Intelectuales que entregaron muchas horas de su vida cuando sintieron el llamado del auto. Porque también hubo —finalmente— quienes dedicaron su vida entera al automóvil.

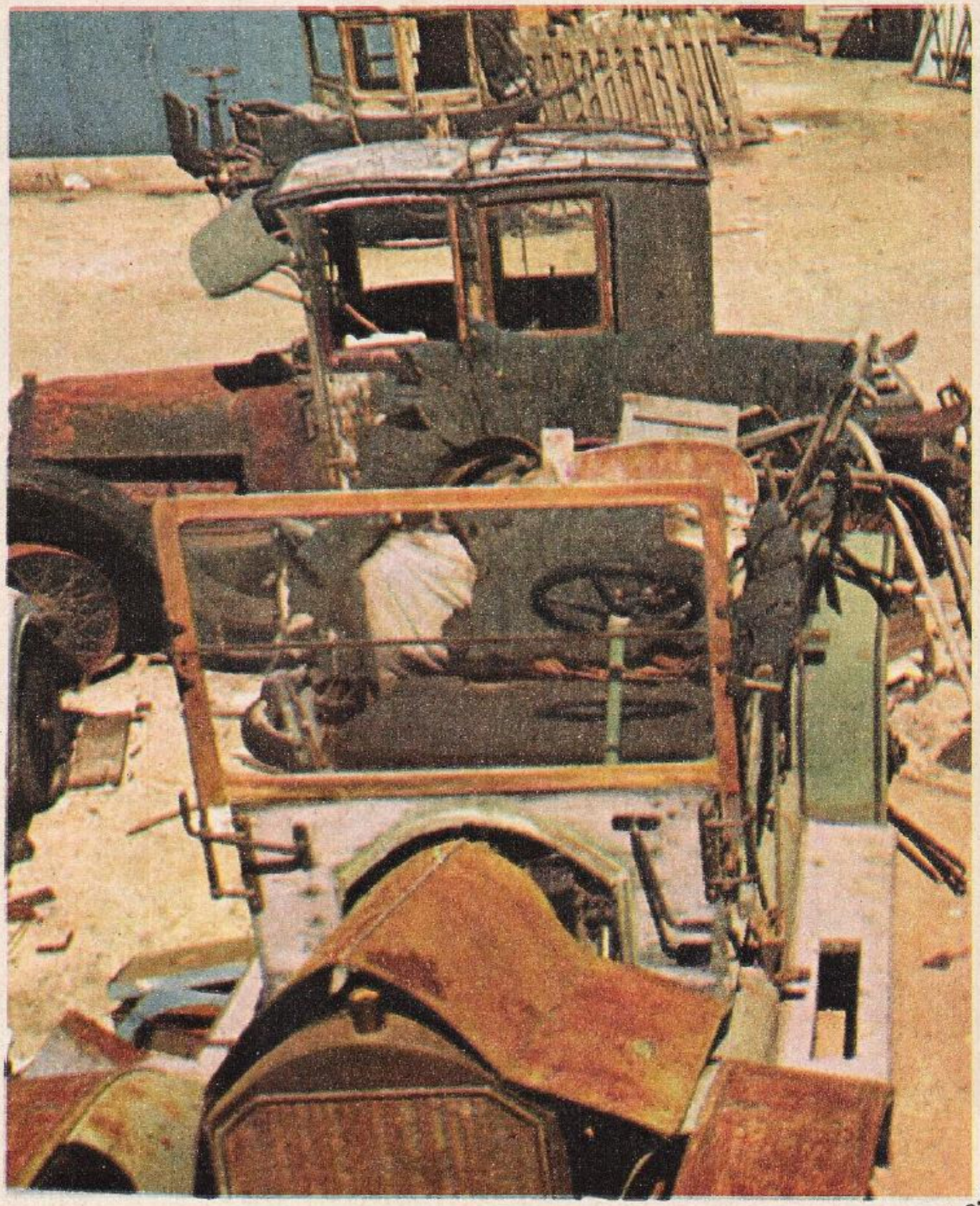
En la República Argentina existe un club cuyos fundadores, movidos por la pasión automovilística, bautizaron Automóvil Club Argentino. A partir del nombre, cualquiera adivina acertadamente que la idea institucional fue la de crear una asociación que nuclee a propietarios y encariñados en cualquier grado con el auto. Con

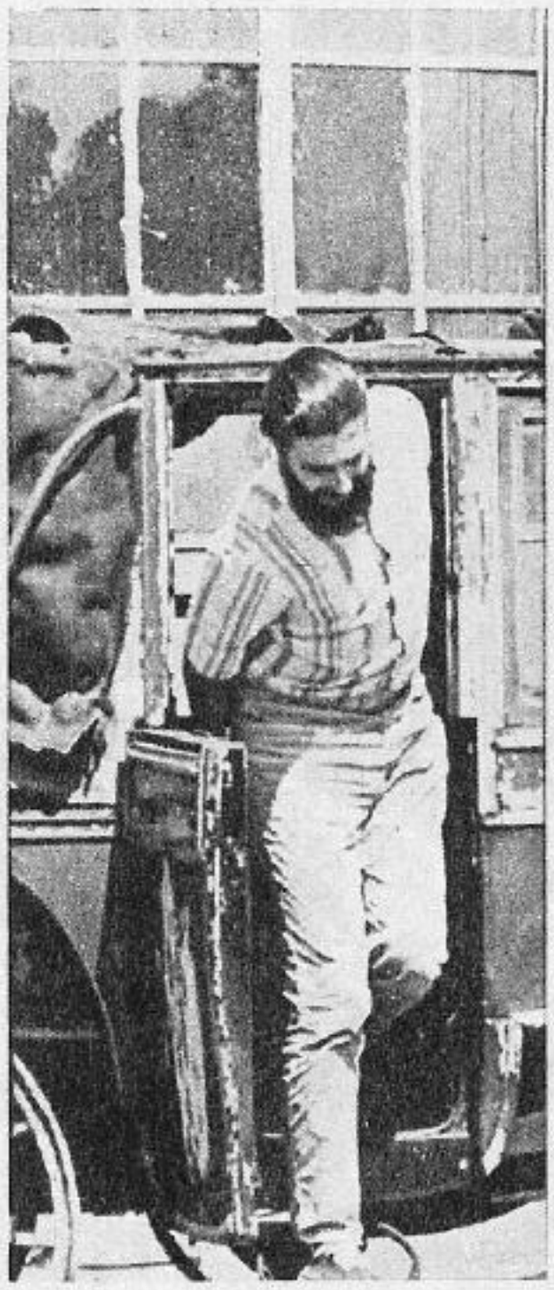
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



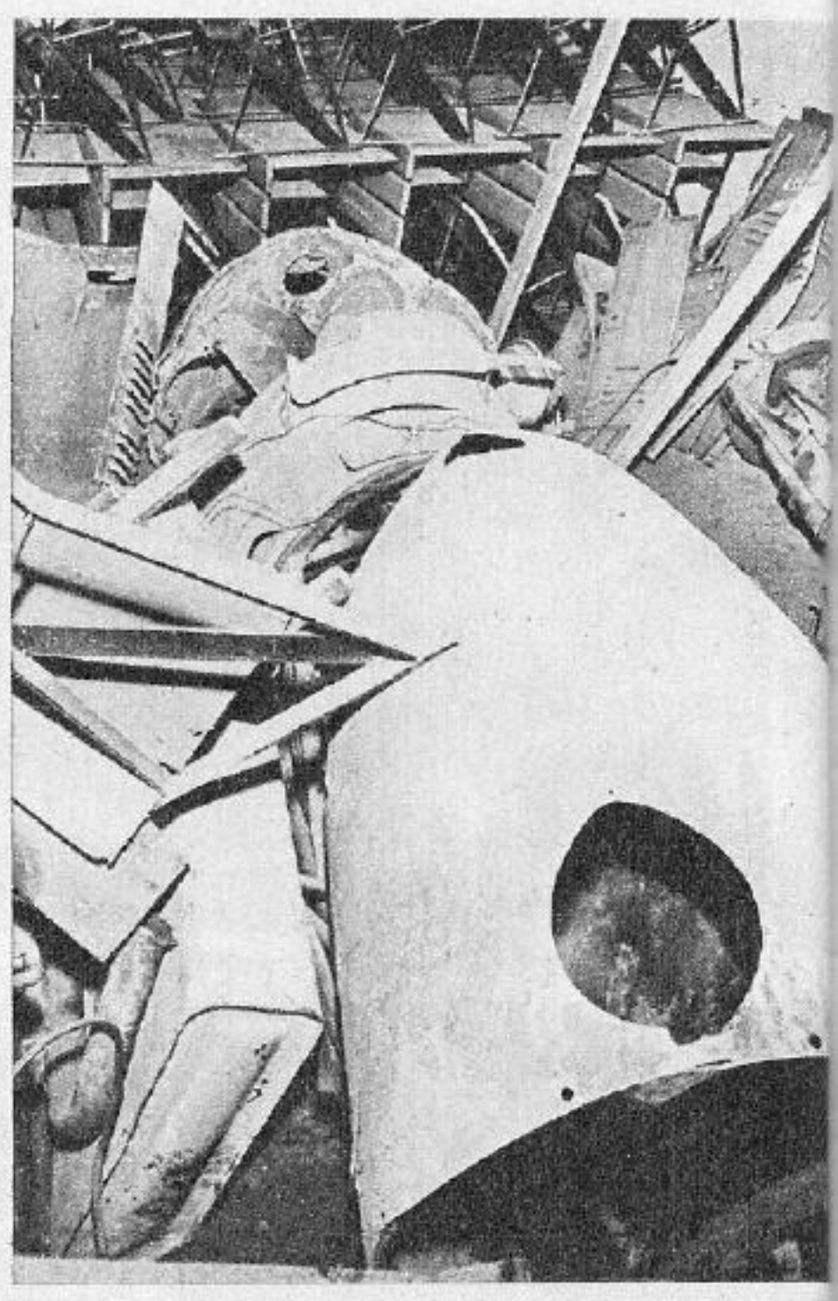


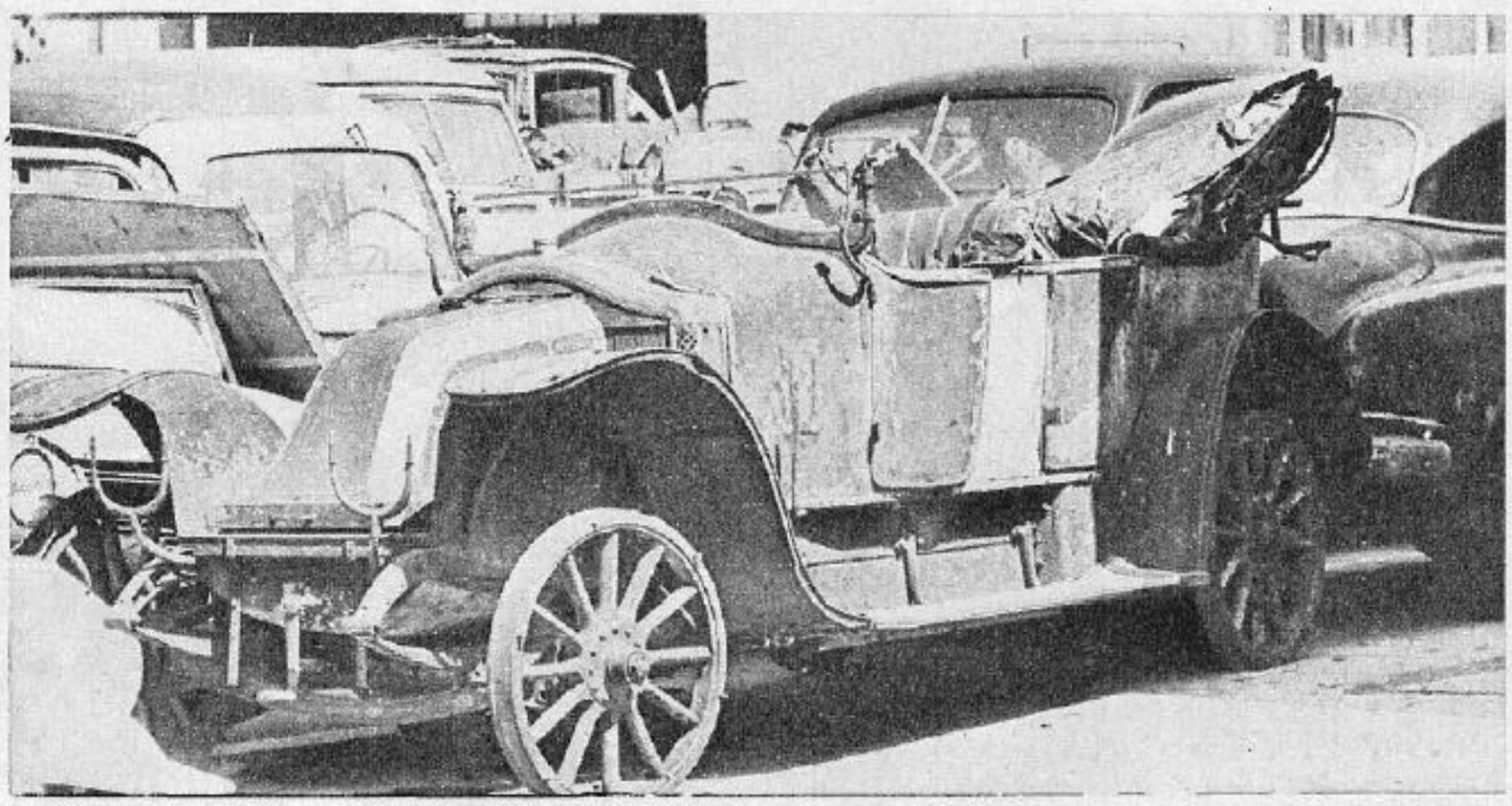


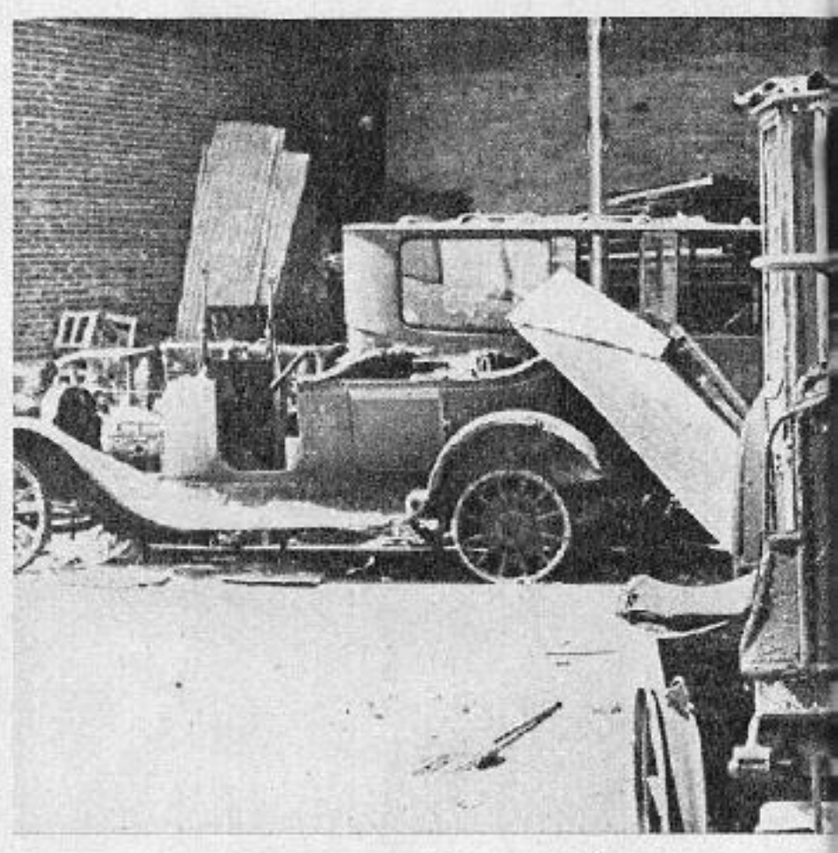


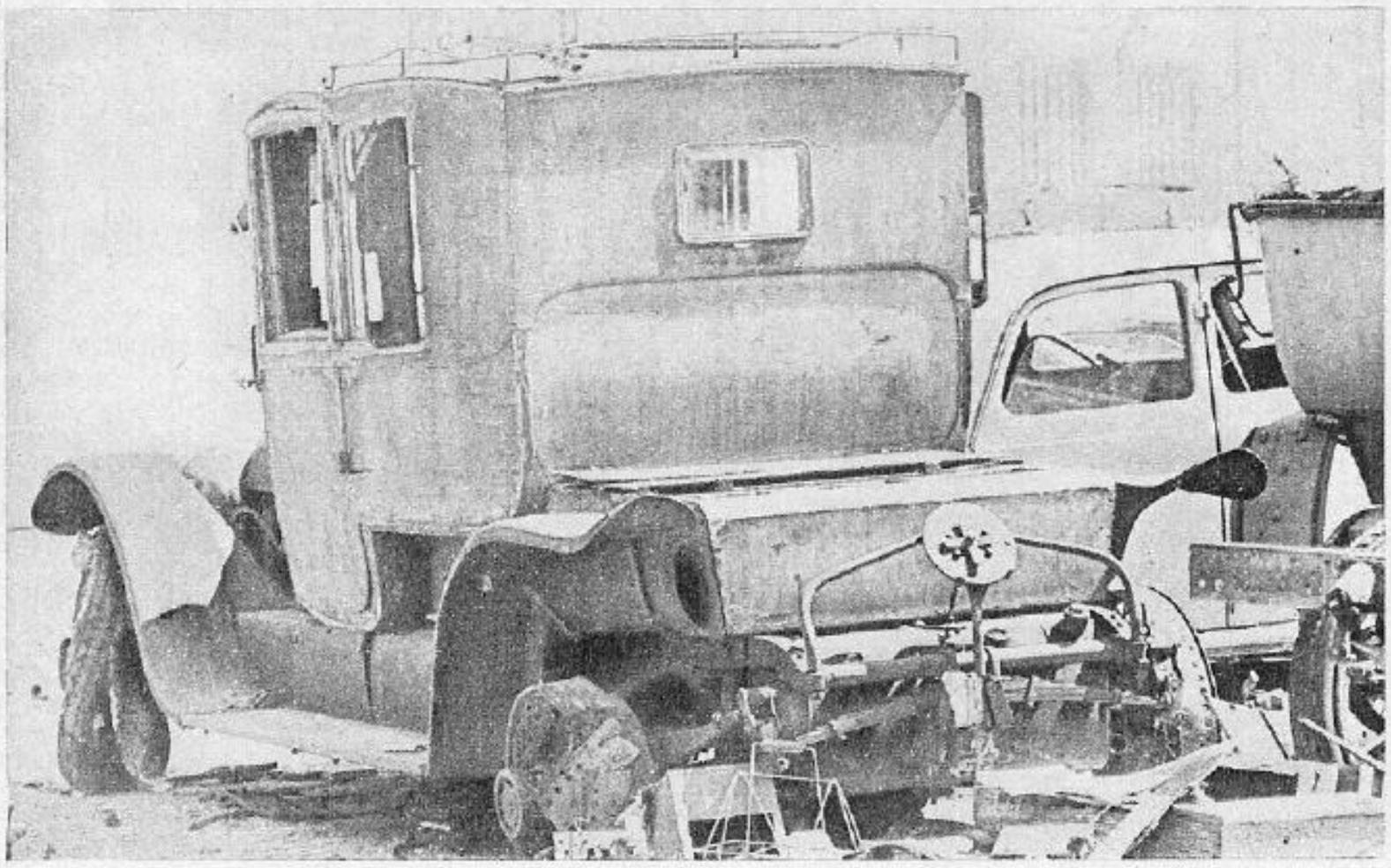


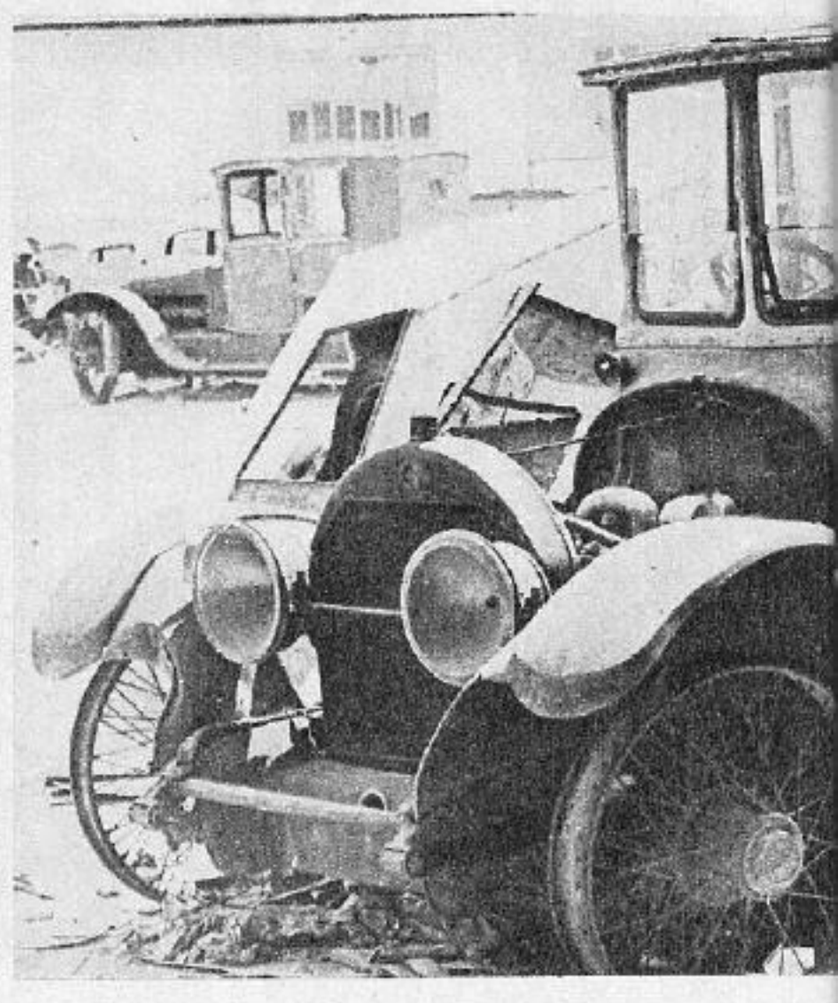












http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

VIVEN AQUI

Izquierda: Los tapizados deshechos las maderas podridas y muchas cosas robadas... Algo todavía podría recuperarse.

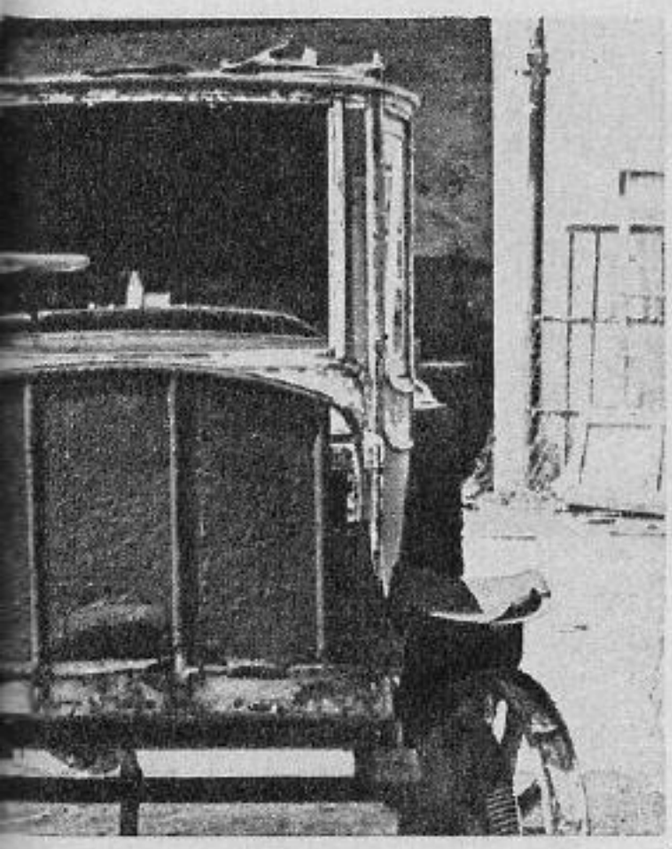
Derecha: La otra Ferrari que integró el equipo está sepultada bajo una pila de muebles, maderas, basura y chatarra.

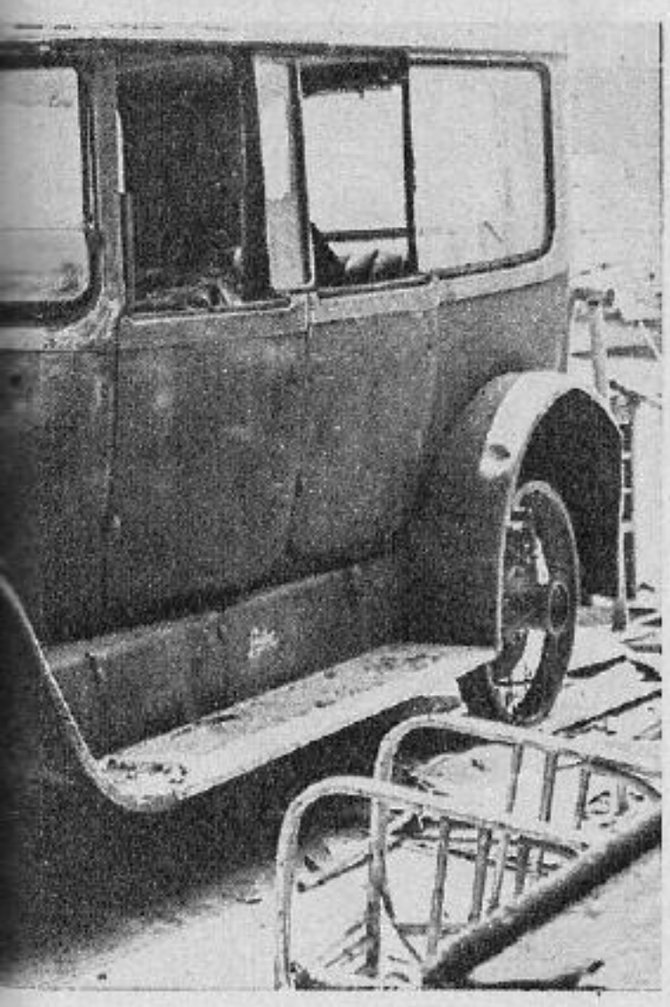
Izquierda, centro: Este Renault con su carrocería Torpedo Double Phaeton es bien representativo del refinamiento de su época. A sus propietarios no les interesa.

Derecha, centro: En primer plano, el Krieger eléctrico finisecular. Atrás, más esqueletos.

Abajo, izquierda: Este Cadillac con carrocería coupé es uno de los autos más bonitos de todos los que allí encontramos. Lástima que ni las llantas de alambres, destrozadas mientras lo remolcaban, ni la carrocería abandonada a la intemperie sean fácilmente recuperables.

Abajo, derecha: Otro Cadillac casi devorado por la erosión. Este conserva aún sus faros originales, casi todas las piezas del motor y las ruedas enteras. De cualquier forma, de nada importa.





los años, la institución se convirtió en una verdadera potencia económica que arroja suculentos y multimillonarios superávit al ejercicio de cada año.

Hoy hay poca diferencia conceptual entre la compra de una heladera o de un auto. Y el Club ofrece service a las máquinas (máquinas autos, no máquinas heladeras). Pero ése es otro problema. Vayamos a la actitud de los dirigentes. De aquellos señores sensibles al motor que había reemplazado al caballo, fue quedando muy poco a medida que las décadas se comprometían más con el nuevo siglo. La sensibilidad de las autoridades dejó lugar a una burocrática administración. La imagen del club se convirtió por méritos propios en algo evidentemente "no sensible". Pluralizando lo que cualquiera supone que puede ser calificativo para una sola persona. Curiosamente, el alma del club envejeció y pasó a la división mundial que generalmente no sirve para nada visto únicamente con ojos sensibles.

Toda esta gente es directamente responsable de la muerte de un grupo de coches de gran valor universal, cuyos cadáveres yacen hoy en la avenida Vélez Sársfield dentro de la Escuela Técnica del Automóvil Club Argentino.

La historia de esta que fuera una valiosa colección de automóviles comenzó antes de la revolución del '55. En aquel entonces existía en el A.C.A. un grupo de gente que se movía. Y que se ocupó de juntar los coches que el Club recibía como donaciones o de alguna otra forma. Estos coches estaban —si la corta memoria no falla— amontonados y restaurándose en algún piso del edificio central del Club. Después sobrevino la revolución, los cambios políticos y los cambios de autoridades que llegaron a alcanzar al Automóvil Club. Parte de la colección de coches, todos o casi todos en orden de marcha, se fueron a vivir a un salón especial en el museo histórico de Luján. El resto quedó en el mismo piso del edificio central, donde siguieron siendo víctimas de la rapiña indiscriminada.

Lo primero que desapareció fueron los faros de bronce, instrumentos de tablero y demás souvenirs. Entonces —casi porque sí— se los trasladó a uno de los talleres del A.C.A. Allí continuó la destrucción debido en gran parte a la proximidad de un edificio en construcción. Dentro de la zona de influencia de los cascotes, ladrillos, cemento, cal, agua, arena y demás materiales inherentes a la construcción, se guardaban los coches antiguos. Muchos de ellos habían llegado andando por sus propios medios, pero para entonces ya no eran más que despojos casi inidentificables. Desde allí, y por una orden de quién sabe quién y con qué motivo, se los trasladó a un nuevo cementerio, que es el lugar donde se encuentran actualmente. El trasporte de Belgrano hasta la avenida Vélez Sársfield se hizo utilizando las grúas del Club. Los choferes de estas grúas no tenían por qué conocer el valor de lo que estaban llevando a remolque, aunque sí debían saberlo quienes dieron la orden. Pero lamentablemente no se tomaron las precauciones que se imponían y así pudo un conocido periodista especializado y gran amante del coche de colección ver pasar ante sus ojos una cupé Cadillac, anterior a la primera guerra, colgando de un camión grúa, rodando sobre las ruedas de alambres sin cubiertas. El primer pensamiento del periodista —por un problema de inteligencia y sensibilidad— fue el mismo que recogió de los demás cuando relató lo visto: **"¡Qué bestias!"**.

Sabemos que en algún efímero momento existió la idea de crear un equipo de gente especializada con la misión de restaurar los coches que no habían viajado a Luján. Aunque lo acertado hubiera sido integrar un equipo de gente que realmente conozca el tema con el fin de restaurar también los coches que se exponen en Luján y que lucen orgullosamente debajo del cartel de identificación (identificación equivocada en algún caso) el nombre del propietario: Automóvil Club Argentino. Muy pocos vivieron la vergüenza que por nuestra cultura e inteligencia padecimos cuando Lord Montagu de Beaulieu destacó a las autoridades que lo acompañaban en la visita a Luján que la identificación de aquel coche estaba equivocada, pues no se trataba de tal marca sino de tal otra. Y esa gente expone en el único museo que se ocupa del automóvil —aunque sea en parte— en nuestro país.

Pero la noble idea de crear esos equipos restauradores nunca llegó a concretarse. Algunos coches se expusieron posteriormente en la Exposición del Sesquicentenario a la intemperie y sin ninguna clase de vigilancia. Eran simples elementos decorativos. Y los coches terminaron de morir su tercera muerte. Allí en la avenida Vélez Sársfield cualquiera puede ir y ver, porque siempre estarán allí en el mismo lugar, en el patio central de la Escuela Técnica del Automóvil Club Argentino los cadáveres imputables a la económicamente poderosa institución de un Mors, un Napier, una cupé Cadillac de maravillosa carrocería, un Renault, un De Dion-Bouton, un Krieger eléctrico del siglo pasado, otro Cadillac y más y más esqueletos.

Serán trece o quince autos que alguna vez sirvieron para que alguien los viviera o se sintiera conmovido ante su belleza. Hoy todos ellos podrían ser magníficos exponentes de la primera parte de la historia del auto. Pero allí no termina el exterminio inconcebible, porque dentro de uno de los galpones donde funciona la Escuela yacen los cadáveres de las dos Ferrari que integraron el equipo argentino y que defendieron los colores argentinos contra los europeos (aún se notan los colores internacionales argentinos en los restos de carrocería). Una de las Ferrari está armada, es decir, está sobre sus ruedas con algunas piezas puestas encima. La otra está sepultada bajo una enorme pila de muebles, bancos de escuela y basura. De esos coches, en alguna parte del edificio hay gran cantidad de repuestos e incluso uno o más motores completos. En ese mismo galpón agoniza su casi inexorable muerte una antigua autobomba Renault que un cuartel de Bomberos Voluntarios, en un gesto del que deben estar más que arrepentidos, donó hace pocos años para que el ACA la pierda.

El automóvil es nuestra pasión y la de mucha gente en el mundo. El preservar expresiones culturales es rasgo de inteligencia. De personas inteligentes o de pueblos inteligentes. En Buenos Aires, la capital de Sud América, la institución automovilística más importante del país condena a muerte a un puñado de coches con gran valor de colección. Todos, representativos de sus épocas. Todos, con valor universal (por lo menos 40.000.000 de pesos viejos, haciendo un cálculo estimativo a grosso modo) y algunos de incalculable importancia para nuestro país (las Ferrari del equipo argentino).

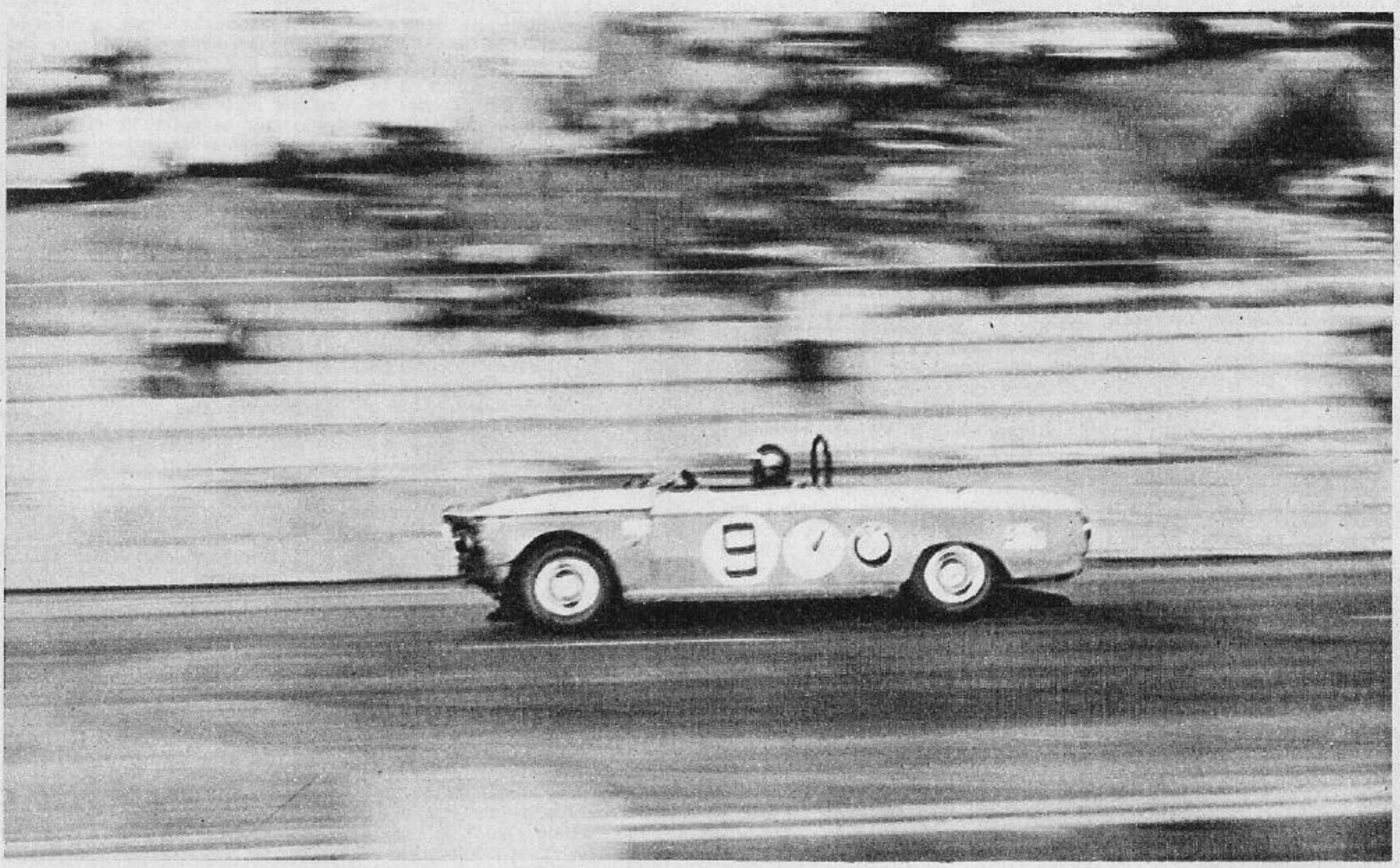
Sabemos que hubo quien se ofreció a restaurar "ad honorem" todos esos coches. Pero como era necesario hacer un presupuesto de gastos de repuestos y todo lo demás, y como la burocracia impera en el A.C.A., nunca se pudo dar los coches a nadie para que se salvaran. Hubo también grupo de gente idónea que se ofreció y se le dio el no de los niños.

Por eso acusamos públicamente al A.C.A. como responsable de la muerte de estos coches, patrimonio cultural de nuestro país. Por eso proponemos al A.C.A. que llame a licitación para encontrar el equipo que se encargue de salvar lo que aún se pueda de lo que fue una valiosa colección de automóviles. Por eso sugerimos al A.C.A. que intente —dentro de sus limitaciones— rejuvenecer su administración y que busque a quien pueda dar la orden o poner su firma para que se otorgue una subvención y los coches puedan ser restaurados.

Si alguno de estos coches se salva, puede ser que no nos sintamos un poco afectados todos —como argentinos— por la misma expresión del periodista frente a la grúa arrastrando la pieza de colección que se destrozaba contra el pavimento: **"¡Qué bestias!"**.

BRASIL

UN BEEME



Ciro Cayres, en pareja con Jan Balder, triunfó en los 1.500 km de Interlagos tripulando un BMW 2000 convertido en Spider. Segundo también BMW

El veterano piloto Ciro Cayres, en pareja con el joven rallysta Jan Balder, fue el vencedor de los "1.500 Kilómetros de Interlagos" disputados en el Autódromo de Interlagos que volvió a la actividad importante luego de mucho tiempo de inactividad, debido al deterioro que sufrió en años y años de descuido y abandono.

Pero el Autódromo de Interlagos volvió a vibrar como en aquellas antológicas tenidas internacionales en que Fangio, Chico Landi, el propio Cayres y los más encumbrados ases europeos medían fuerzas. La carrera de 1.500 kilómetros fue realmente brillante desde todo punto de vista, ya que estuvieron presentes la mayoría de los pilotos brasileños corriendo con automóviles de todas las categorías existentes. Tal es así que compitieron coches de Turismo, Sport y Gran Turismo en la competencia.

La competencia fue muy reñida hasta que el BMW de Cayres y Balder logró poner luz sobre sus perseguidores y triunfar. Cayres, veterano piloto brasileño, vivió momentos emocionantes mientras su coequiper Balder llevaba el auto al triunfo. Momentos antes de que el BMW llegara triunfador Ciro Cayres era felicitado por sus amigos, mecánicos y pilotos rivales. **"Aún no ganamos —dijo—; por eso les pido que todavía no me feliciten".** Pero la aprensión de Cayres sobre su propio triunfo finalizó con lágrimas de alegría en el momento en que Balder bajó del auto, cansado y aún nervioso por la tensión vivida. El segundo fue otro BMW dos puertas del mismo equipo. Ambos autos llegaron separados por uno o dos metros de diferencia, aunque en realidad el segundo tenía dos vueltas menos que el ganador. Tercero se colocó el Alfa GTA de Maluf en una actuación destacable luego de haber estado peleando la punta. Cayres, además de ganar la clasificación general de los 1.500 Km de Interlagos, triunfó en la categoría Turismo Importados.

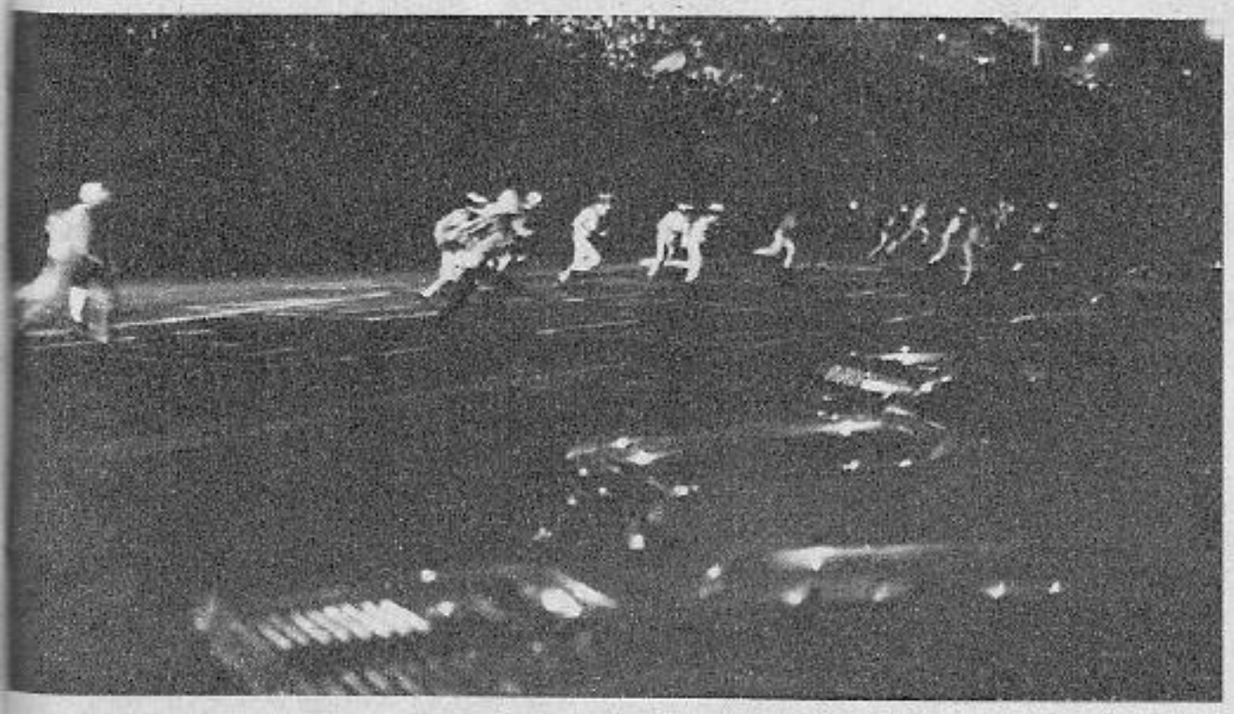
ASI FUE LA CARRERA

Durante 12 horas (aproximadamente) de carrera, tres fueron sus líderes máximos. En las primeras vueltas Ciro Cayres con su auto azul punteó seguido muy de cerca por Camilo Cristófaro. Treinta minutos después Camilo ocupaba el primer puesto, seguido por el BMW de Cayres perseguido a su vez por el Alfa GTA de Emilio Zambello. A las tres de la mañana, el Alfa encabezaba la carrera seguido de Cristófaro con Ford, con una vuelta de ventaja sobre el otro BMW de Maluf-Dabur.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MUY ESPECIAL







Fue entre las 3 y las 4 de la mañana que apareció el Ford Mark II conducido por Luis Pereira Bueno y Wilson Fittipaldi (junior). Cuando el Ford, luego de 7 horas de carrera empezó a imprimir mayor velocidad a su marcha, puso entre él y el segundo una luz de cuatro vueltas. El auto de Cristófaro estaba fuera de carrera debido a la rotura de un neumático y a la destrucción de la suspensión delantera como consecuencia.

Camilo Cristófaro comentaba: **—"No me gustan estas pruebas largas".** Luis Pereira Bueno, a las 8 horas de carrera ya se perfilaba como el ganador de la general. Pero las pastillas de freno obligaron a "Luizinho" a detenerse en los boxes durante 20 minutos. Cuando el auto salió —con Wilson Fittipaldi en el volante— el BMW de Cayres-Balder se encontraba en la misma vuelta. Pereira Bueno entonces trató de acercarse y establecer una lucha mano a mano pero el Ford comenzó a andar mal y a retrasarse en la clasificación hasta abandonar.

Y así fue como el BMW comenzó a aflojar el tren de marcha, debido a que su más inmediato perseguidor se encontraba a dos vueltas y era el BMW de su mismo equipo.

Centro, abajo: El BMW spider llega primero y el BMW normal de Maluf-Dabur segundo, a dos metros de diferencia. Sin embargo, el BMW Nº 9 tendría en la clasificación final dos vueltas menos que el ganador.

Arriba, derecha: Ciro Cayres es llevado en andas por la multitud luego de su impecable triunfo en el autódromo de Interlagos. "Hace más de veinte años que no gano en este autódromo", dijo Cayres con alegría.

Arriba, centro: La largada de los 1.500 Km de Interlagos fue espectacular, ya que se verificó de noche. Cuarenta y tres autos largaron y solamente veinte llegaron a buen fin.

Arriba, izquierda: Rumbo a la llegada y con el triunfo en el cockpit marcha ya el BMW modificado en Brasil y conducido por el veterano Ciro Cayres. No fue el auto más veloz, pero fue el que al final se llevó las palmas.

Abajo, izquierda: Uno de los ganadores de la carrera: Ciro Cayres mira con seriedad la cámara mientras su coequiper Bleder conduce el auto, al promediar la competencia.

1.500 KILOMETROS DE INTERLAGOS

Circuito de Interlagos - 9/3/70

CLASIFICACION

				Vueltas
1º	9	Cayres, Ciro-Balder, Jan	BMW 2000	188
2º	39	Maluf, Emerson-Dabur, Fausto	BMW 2000	186
3º	27	Campanha, Leonardo-Pslitti, Jaime ..	Alfa Romeo GTA	185
4º	72	Aguiar, Luis-Ostrower, Stanley	Kinko	176
5º	13	Gallina, Ugo-O'Hara, Freddy	Alfa-Tornado	175
6º	53	Santiago, Jair-"Eme"	Proto-Volkswagen	174
7º	25	Zambello, Emilio-Dinis, Alcides	Alfa Romeo GTA	172
8º	111	Chulan, Mauricio-Rossi, Orlando ...	Proto-Volkswagen	172
9º	94	Catapani, Tite- "Kinkes"	Proto-Volkswagen	169
10º	87	"Sunney"-Matos, Sergio	Proto-Volkswagen	168
11º	81	Munhoz, Angi-Giorgi, Freddy	Puma GT	161
12º	8	Rubens Romano, J.-Divani, Elio	Proto-Volkswagen	161
13º	60	Marazzi, Expedito-Baldrattu, G.	Simca	158
14º	74	Pereira, Fernando-Carvalho, Lair ...	Ford Corcel	158
15º	83	Trocoli, Adolfo-Pinto, Roberto	Proto-Volkswagen	158
16º	42	"Toco"-Iasi, Ariberto	Berlineta GT	158
17º	57	García, Josil-Ringel, Elvio	Proto-Volkswagen	157
18º	69	Pires, Olavo-Delamare, Pedro V. ..	A.C. Puma	155
19º	71	Gonçalvez, Valter- Line, Dolate	Puma GT	155
20º	43	Montenegro, Silvio-Yoshikuna, M. ..	Lorena	149

CLASIFICACION POR CATEGORIAS

CATEGORIA AUTOS IMPORTADOS

1º	9	Cayres, Ciro-Balder, Jan	BMW 2000

CATEGORIA SPORT NACIONAL

1º	72	Aguiar, Luis-Ostrower, Stanley	Kinko

CATEGORIA SPORT LIBRE

1º	13	Gallina, Ugo-O'Hara, Freddy	Alfa-Tornado

CATEGORIA GRAN TURISMO NACIONAL

1º	81	Munhoz, Angi-Giorgi, Freddy	Puma GT

CATEGORIA TURISMO ESPECIAL BRASILEÑO

1º	60	Marazzi, Expedito-Baldratti, G.	Simca

SUDAFRICA

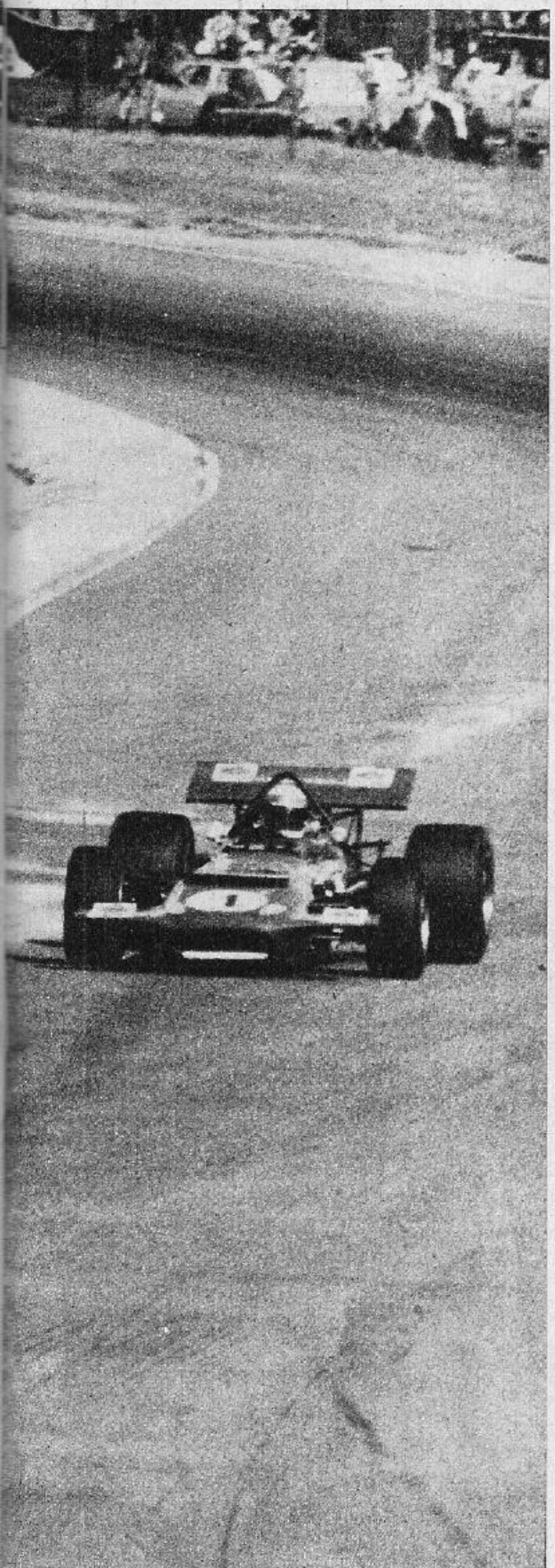


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EN FOTOS

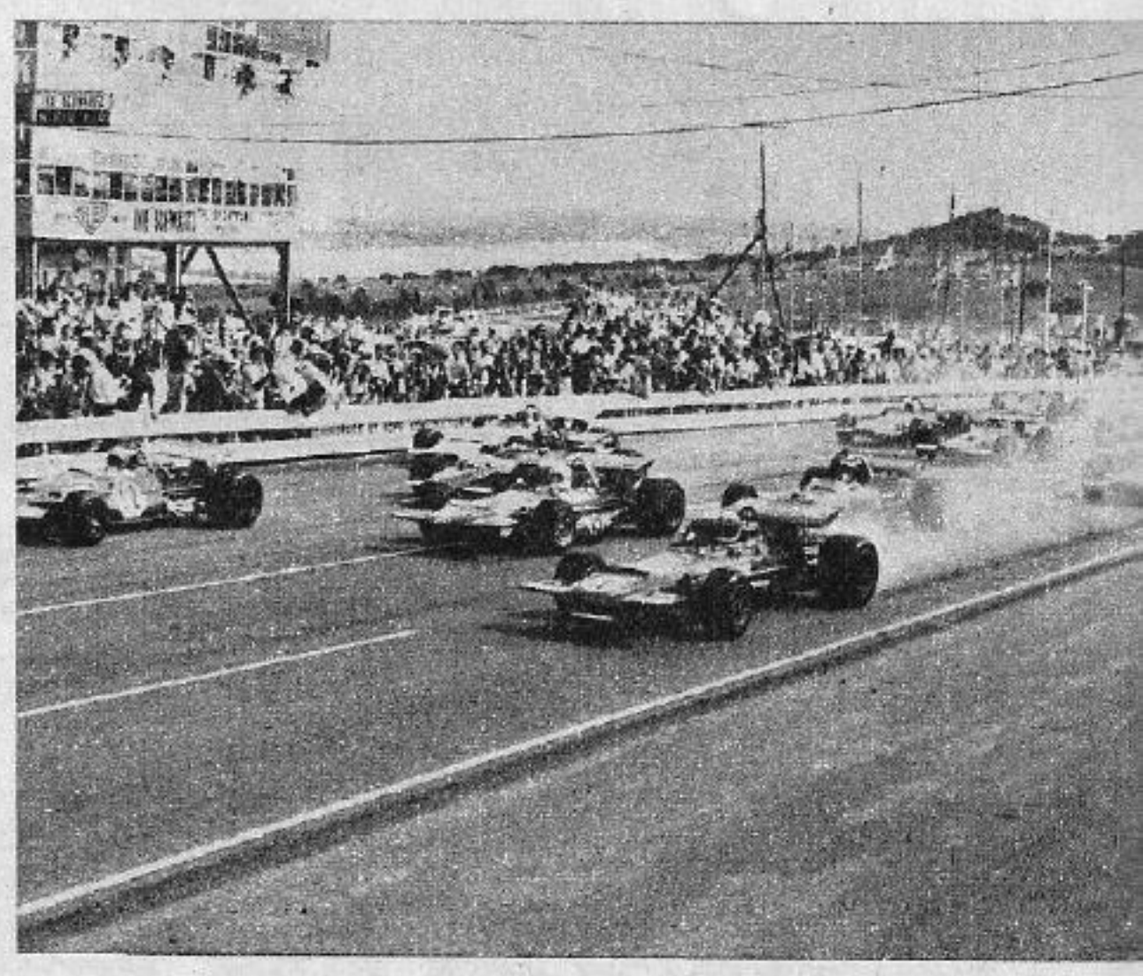
exclusivas de FRANCO L

Las primeras imágenes de los nuevos monopostos de F1 en el primer round del Mundial de Pilotos. Un perenne Jack Brabham que triunfó categóricamente como



"Si Fangio ganó un campeonato a los 47 años, ¿por qué me voy a acomplejar yo, que soy un mocoso?" **comentaba Brabham el año pasado. Ganó en Kyalami jugándose como un muchacho, y éste es el momento en que supera a Jackie Stewart adueñándose de la vanguardia que ya no soltaría más.**

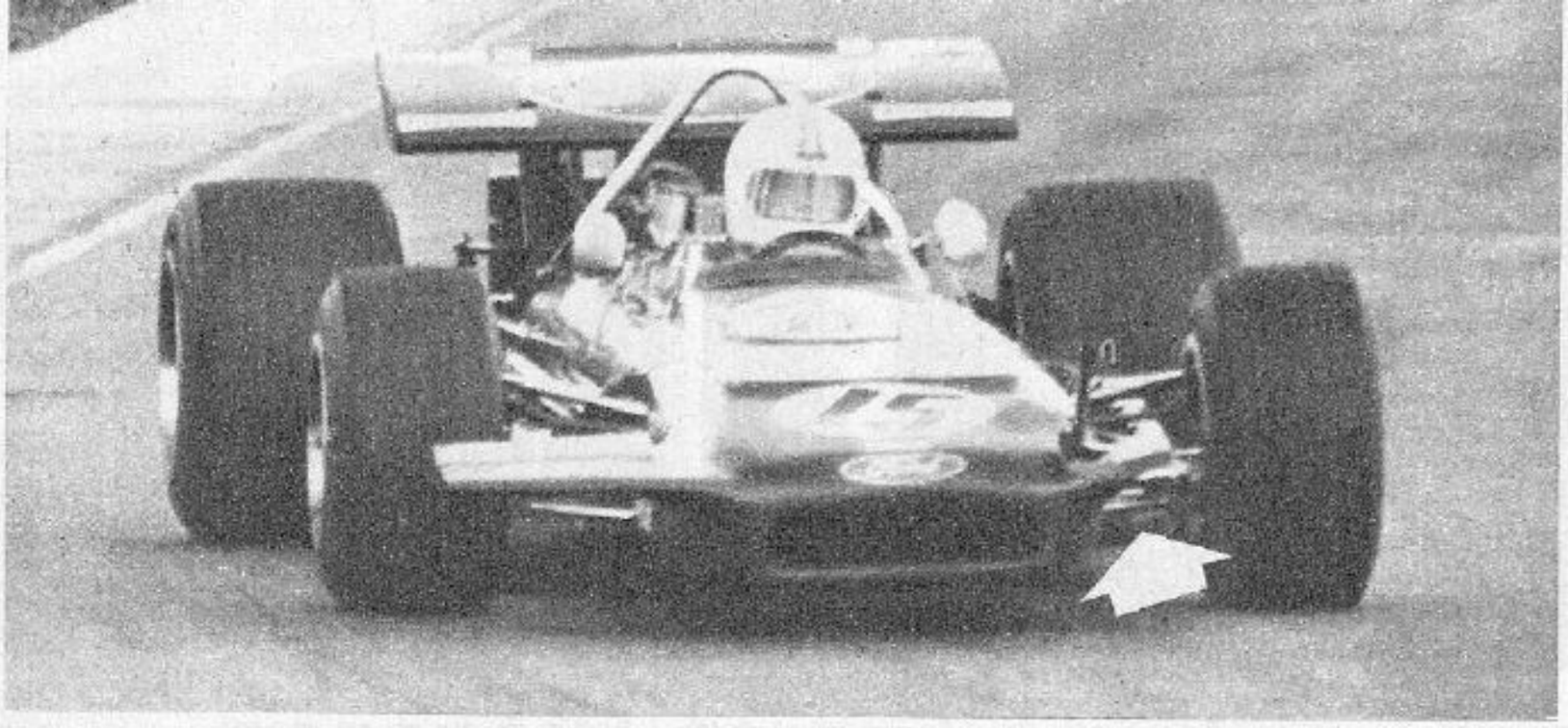
En la largada salieron muy bien Brabham (12) y Stewart (1) pero Amon (15) e Ickx (17) se quedaron dormidos, siendo superados como sendas macetas por Beltoise (cuerda) y Jochen Rindt que se pega a la cola del escocés.



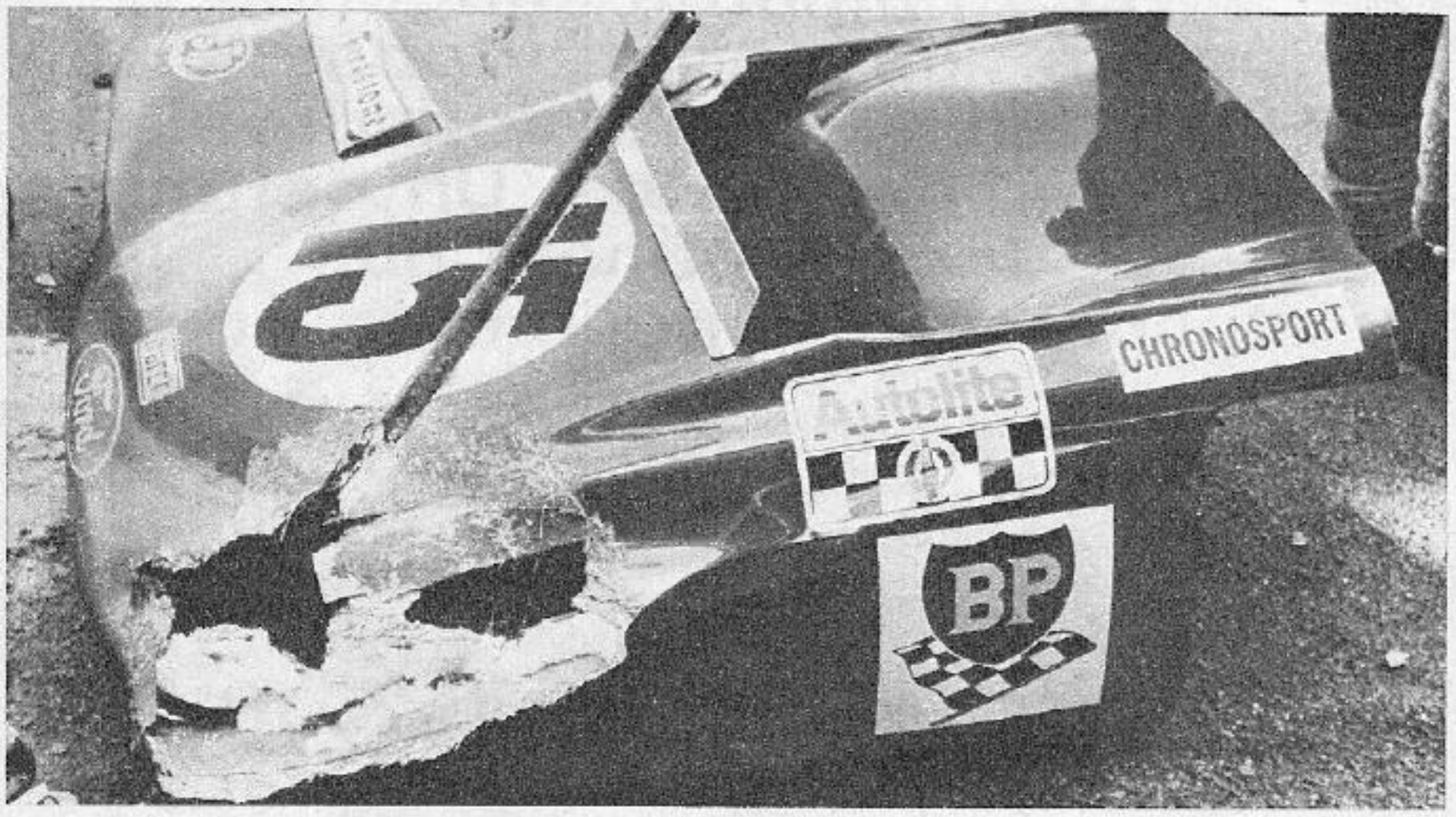
piloto y constructor y una carrera que si es sólo el aperitivo del Campeonato nos hace paladear de antemano un año sensacional.

"En 1970 el Campeón se va a consagrar con no más de tres triunfos", pronostica Jackie Stewart, que deberá trabajar full-time con el March si quiere mantener la corona en su melenuda testa. Estas fotos exclusivas de Franco Lini muestran lo que se vio en la primera carrera del campeonato mundial

→



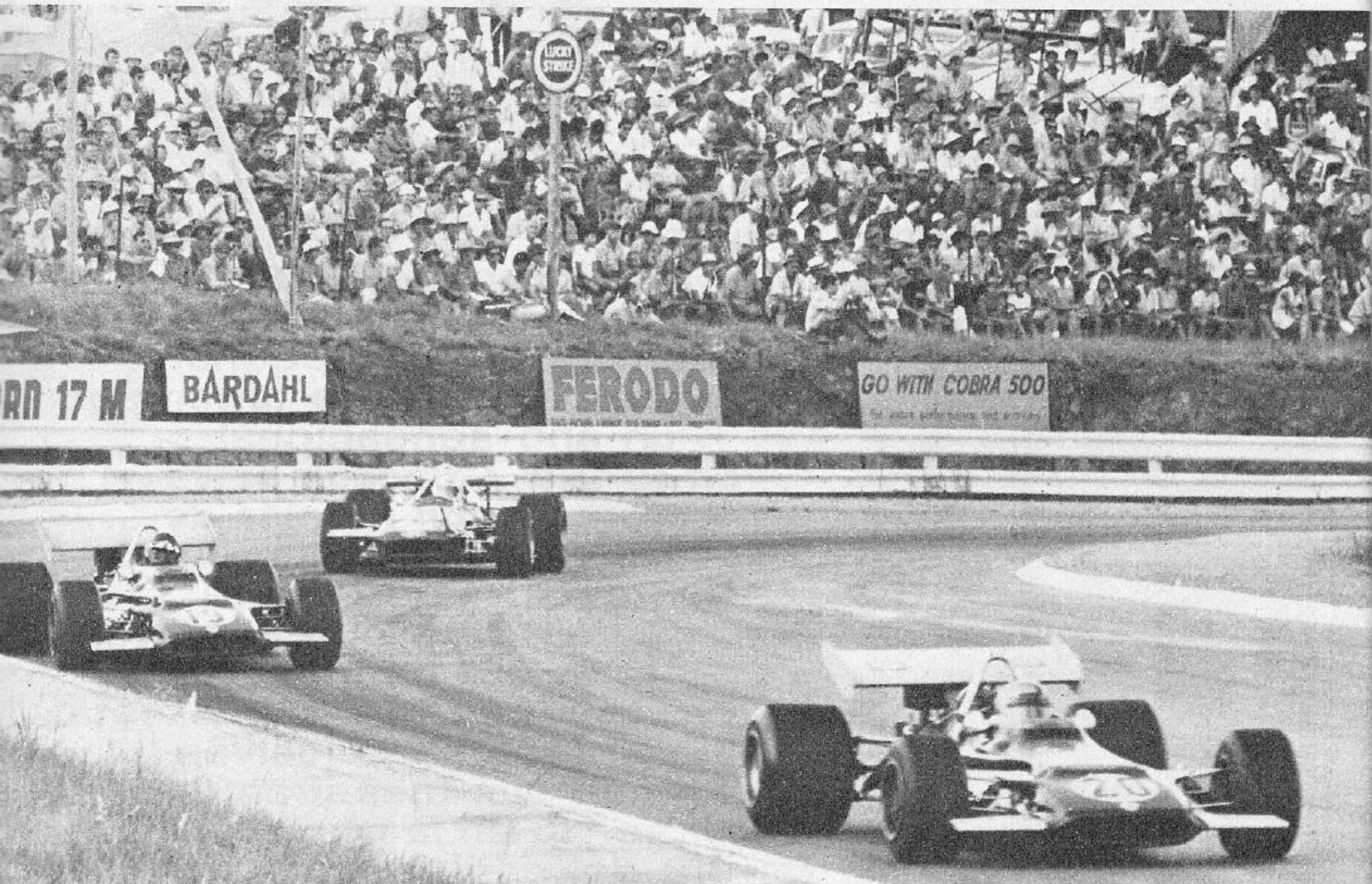
En la primera curva, después de la largada, Rindt hizo una maniobra violenta para no perder contacto con Stewart, tocándolo a éste y abriendo un rumbo en la trompa del STP-March de Amon, que perdió el "bigote" (flecha).



Como se ve, los destrozos en el auto de Amon eran importantes. Aparte de la trompa se resintió el radiador. El choque de la primera vuelta ocasionó un trompo a Rindt y en la confusión general Stewart se escapó más de cien metros.

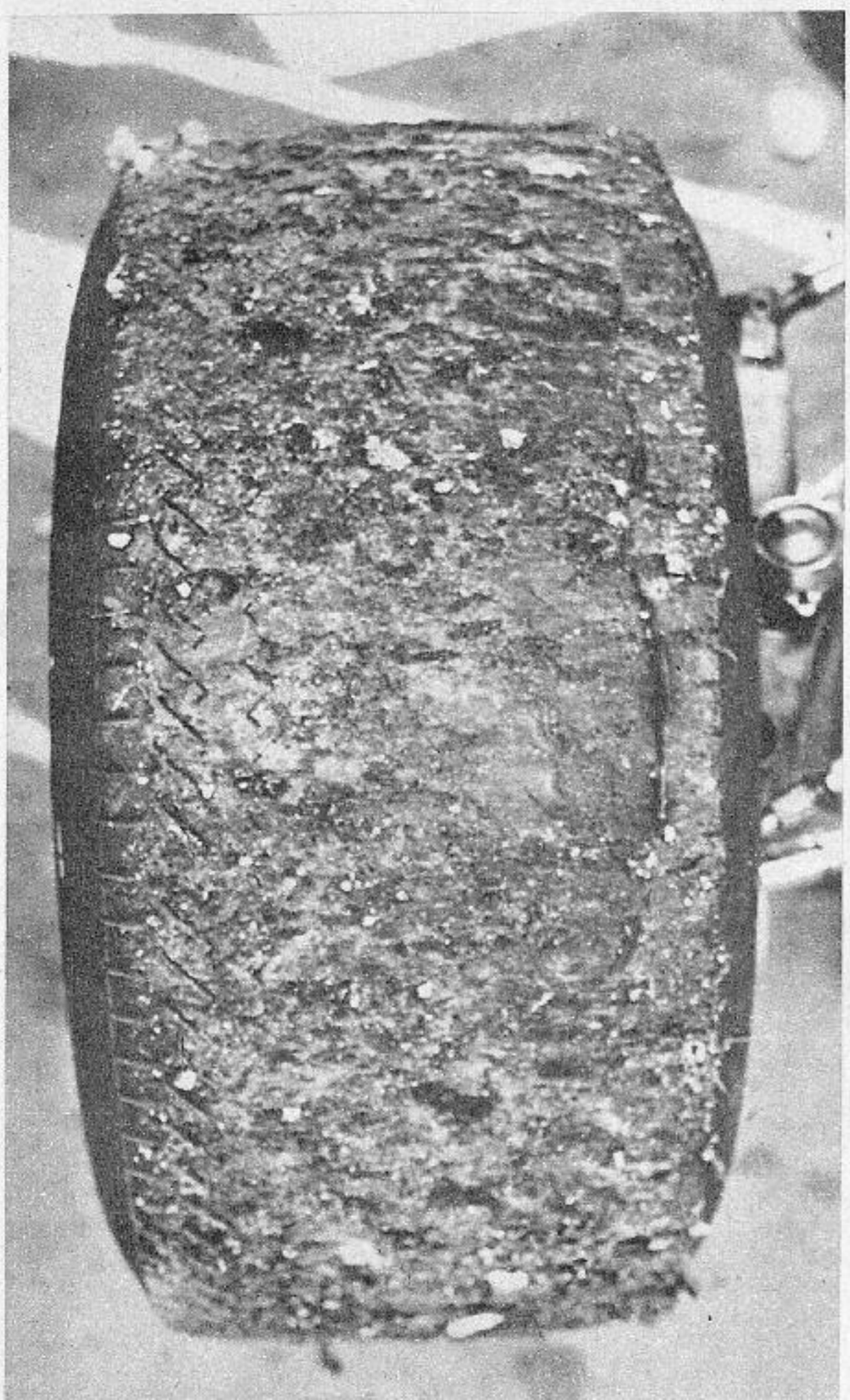


Pedro Rodríguez delante de Jackie Oliver, ambos con BRM 153, y Chris Amon ya a punto de parar. De los hombres de BRM el de mejor actuación en las primeras vueltas fue Oliver, que llegó a estar cuarto.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Durante las primeras veinte vueltas el trencito no se desgranaba. Aquí Hulme precede a MacLaren —flamantes M 14A—, a Ickx cuando comenzó a fallarle la caja, Surtees, Beltoise con el enorme Matra y Siffert, que hizo varios trompos.



Los técnicos de Firestone parecen haber confundido las recetas pórque la mezcla utilizada para Kyalami después de extensas pruebas fue exactamente la peor que podían elegir. Todos los autos que las usaron tuvieron este problema a poco de girar; esta goma pertenece a la Ferrari de Ickx luego de varias vueltas de prueba. →

CALIDAD Y RENDIMIENTO EN BARRAS DE TORSION

EDDIE

PARA

- RENAULT R4
- GLADIATOR T80
- VALIANT
- DODGE
- RASTROJERO
- PICK-UP GM-APACHE
- VOLKSWAGEN

BARRAS ESTABILIZADORAS

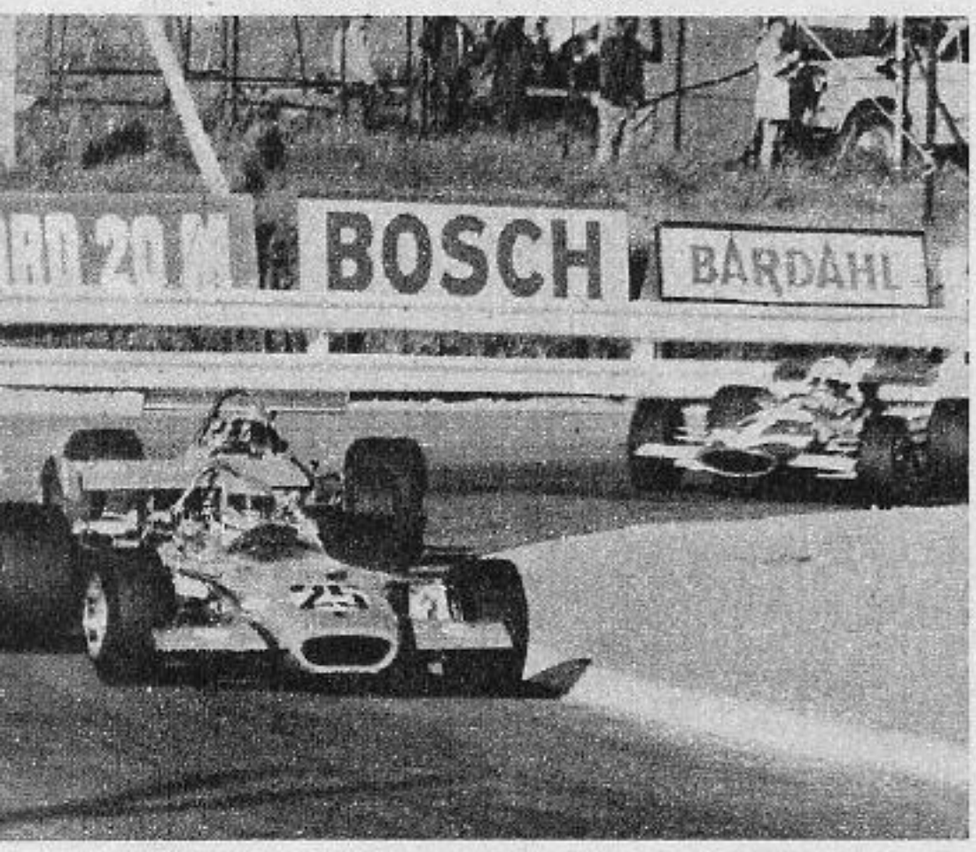
Para PEUGEOT 404 y 504
FIAT 1500/1600 - VALIANT Y DODGE

HEMOS PRODUCIDO MAS DE 300.000 BARRAS PARA EQUIPO ORIGINAL

BATOR SACI.

Av. Gral. MOSCONI 3761/67 - Bs. As.
T. E. 50-0487 y 53-1706

SUDAFRICA EN FOTOS



John Surtees hizo una carrera brillante mientras estuvo en carrera, alcanzando a luchar por el tercer puesto con su "McSurtees" el año pasado. Aquí, por sacar vueltas a Dave Charlton (25) y Henri Pescarolo.



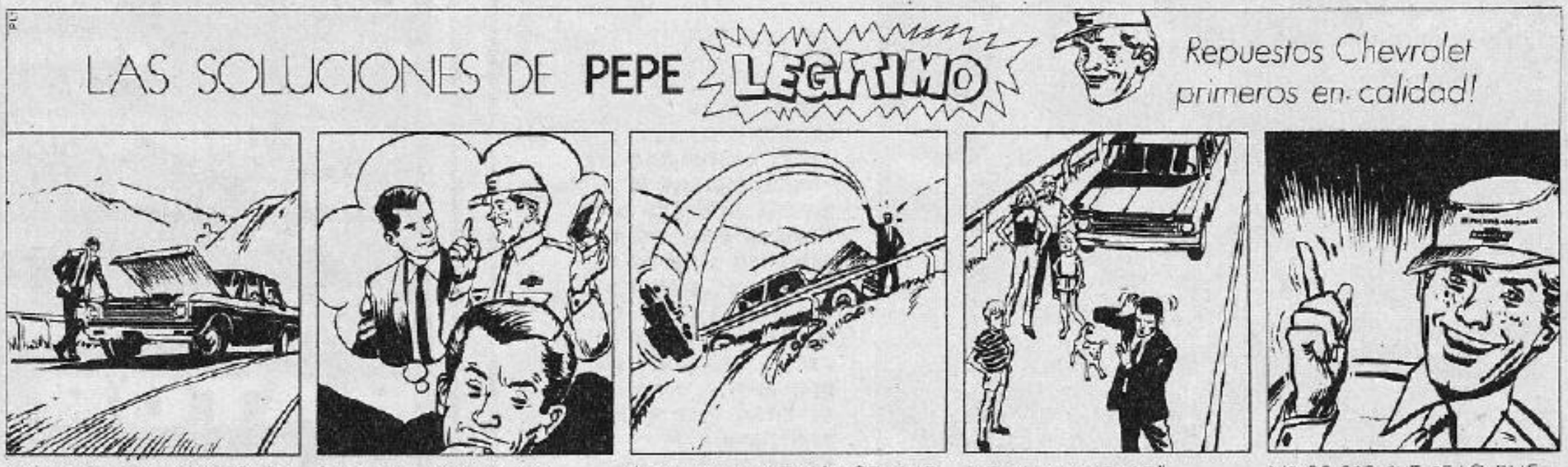


...¿Y este fraseo, señores? Pues se trata ni más ni menos que de un reportaje realizado por Rindt a Stewart para la televisión austríaca. ¡Lo que debés cobrar, Jochen!...

Broche de oro para esta etapa de una tenacidad sin fin. Jack Brabham en el podio vencedor. El viejo BlackJack es uno de los personajes más admirables de la F-1. Sigue ganando carreras y desmintiendo su retiro.



Rob Walker, Bette Hill, Graham Hill y detrás de él Brian Redman. "Il Baffone" hizo una carrera sensacional, demostrando que todavía le queda cuerda. Redman iba a correr el auto de Walker si Hill no se decidía a hacerlo.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PARABRISAS CORSA EN

EL INTERIOR

PERIODICO AUTOMOVILISTICO DE LAS PROVINCIAS

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

Argentina, 24 de marzo de 1970 — **Nº 205** — **Unica sección - 2 página**

CHUBUT

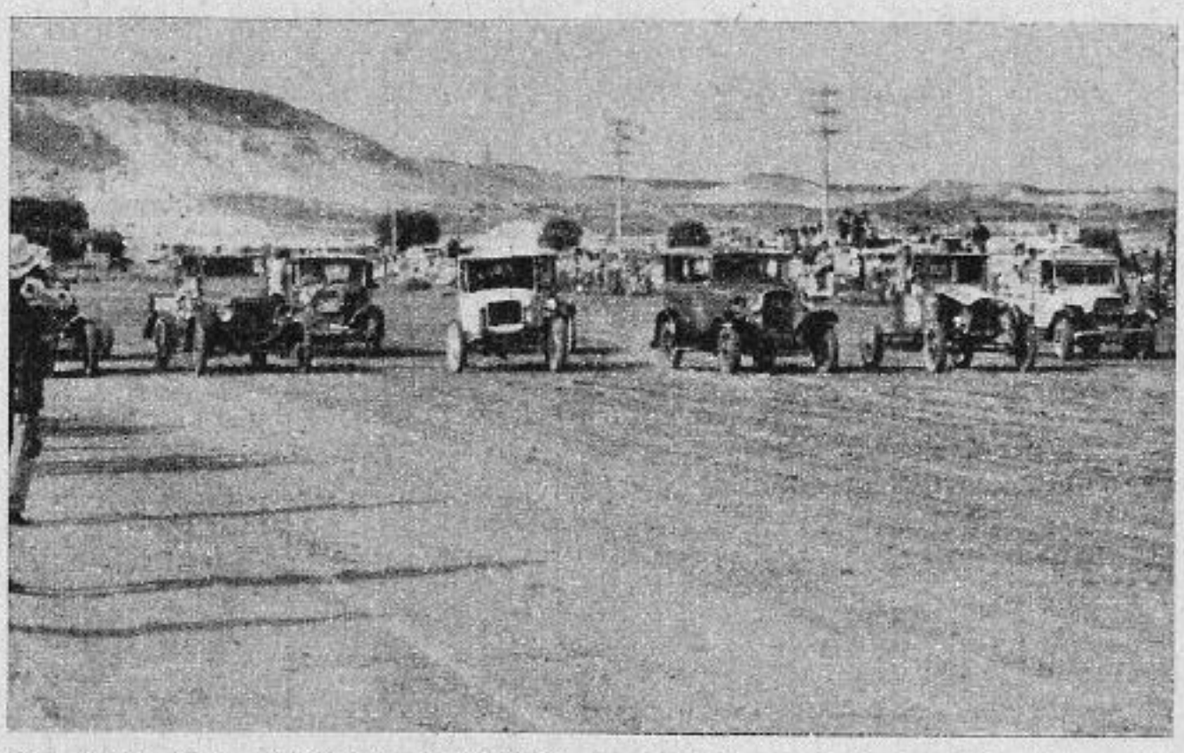
Audelino Valdez triunfó en Ford "T". Regularidad en Camarones

Gaiman. — Se cumplió el domingo 8 el programa automovilístico que organizó el Club Hípico Sargento Cabral, de Gaiman, en su circuito, con la colaboración de la Peña del Ford "T".

Regular cantidad de público se dio cita para presenciar un espectáculo que sólo en la categoría de Ford "T" standard mejorado alcanzó verdadero realce. En la categoría hasta 800 cm³ hubo apenas cuatro inscriptos, de los cuales sólo dos fueron figuras decorativas, dado que en ningún momento ofrecieron lucha debido a la inferioridad de sus máquinas. Bustelo y Ebene corrieron muy bien alternándose en el primer puesto, cosa que salvó el espectáculo.

Las proto-cafeteras constituyeron la nota divertida de la tarde. Hubo algunos revolcones de latas viejas.

"Capicúa" anduvo con pequeños problemas en la primera serie, en que logró el sexto puesto. En la segunda mejoró considerablemente y alcanzó el segundo puesto, y remató con un primer puesto en la tercera. Por suma de tiempos finalmente logró imponerse sobre Valdez por 3s6. No obstante esto, posteriormente fue descalificado por no entregar su máquina a parque cerrado.





CLASIFICACION GENERAL

FORD "T"

Pos.	Corredor	Tiempo	Vtas.
1º	"Capicúa"	44m 13s4	40
2º	Audelino Valdez	44m 17s	40
3º	Ramón Artiles	44m 55s	40
4º	"Casualidad"	45m 39s4	40
5º	"El Taita"	45m 44s	40
6º	Oscar Ebene	44m 18s	38
7º	"Yuyo Brujo"	46m 06s	38
8º	Quique Gómez	45m 33s	36
9º	Beto Gómez	——	34

"Capicúa" fue descalificado por los organizadores de la prueba, resultando ganador en consecuencia Audelino Valdez.

CLASE HASTA 800 cm³

1º	Federico Bustelo	23m 32s2	20
2º	Oscar Ebene	23m 35s6	20
3º	Armando Astete	24m 03s	17
4º	Ricardo Perales	23m 37s	16

PROTO-CAFETERAS

1º	Ricardo Ferrari	10m 36s	8
2º	Audelino Valdez	10m 51s	8
3º	Ruben Jones	11m 16s	8
4º	Mario Nai	12m 17s	8
5º	Raúl Diez	12m 31s	8
6º	Raúl Margusino	13m 02s	8
7º	Ernesto Galaz	13m 36s	6

Camarones. — El pasado sábado siete se cumplió en esa localidad la prueba de regularidad que organizó el binomio Fialayre-Cañadas con el auspicio de la Dirección Provincial de Turismo y de la Municipalidad de Camarones.

Un total de 19 coches participaron de este evento deportivo-turístico que nuevamente volvió a demostrar la hospitalidad del pueblo de Camarones que en todo momento se preocupó por que los visitantes estuvieran cómodos y bien atendidos.

El binomio Ibáñez-Ibáñez (Sra.) se impuso en la prueba, que se largó el sábado a las 7 desde la Estación La Ermita, de Rawson, arribando a Camarones en horas del mediodía. Sólo 9 puntos en contra tuvo esta pareja. En la categoría debutantes, Robles-Robles lograron la mejor clasificación.

Pos.	Corredores	Ptos.
1º	Ibáñez-Ibáñez	9
2º	Fernández Madero-Mata	15
3º	Riba-Molina	16
4º	Robles-Robles	22
5º	Iguri-Iguri	28
6º	Martínez-Martínez	32
7º	García-Maldonado	37
8º	García-García	39
9º	Maldonado-García	40
10º	Ornazábal-Tomaselli	40

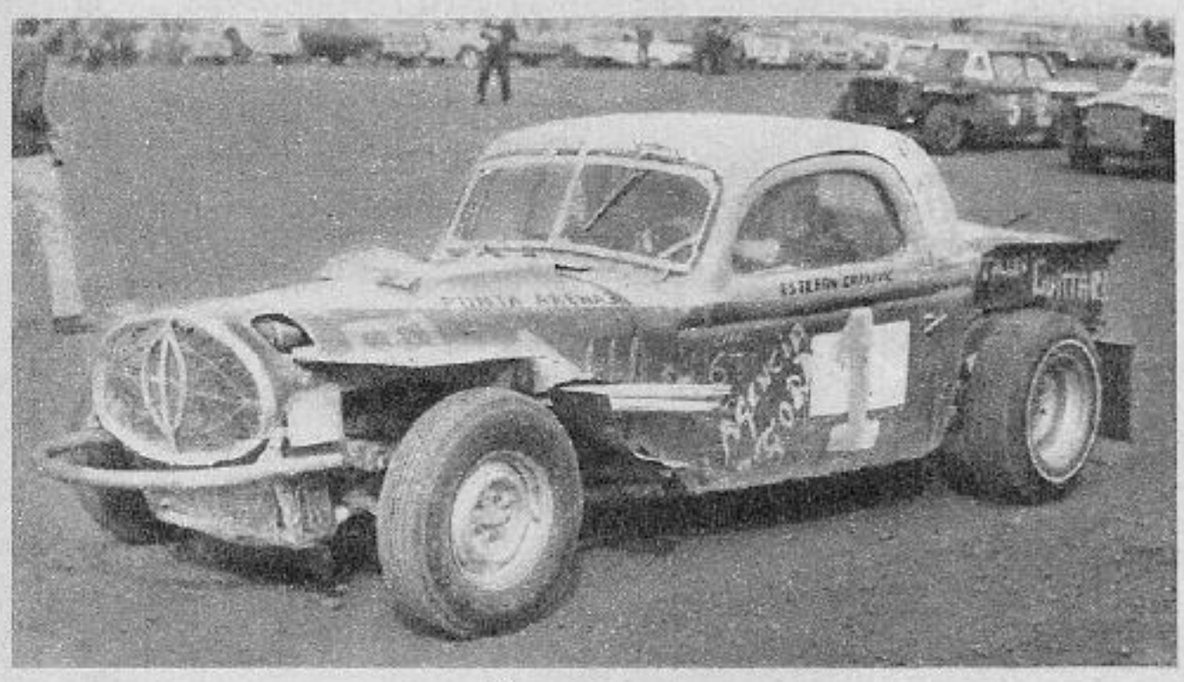
→

SANTA CRUZ

Se disputó el trofeo La Opinión - L. U. 12

Río Gallegos. — *Una verdadera fiesta mecánica, como hacía tiempo no veíamos, fue la disputa del premio Río Gallegos Automotores S.A. (la gran tentación) por el trofeo LA OPINION-L.U. 12. La prueba de 1.600 cm³ standard, cuya realización peligraba por falta de número, pudo finalmente correrse, y nada menos que con nueve coches. El mérito fue para Eduardo García (Creaciones Eduardo), que se movió velozmente convenciendo voluntades y aportando donaciones propias y de colegas comerciales. Y así llegamos a la clasificación, donde cada uno estuvo a la altura de sus antecedentes, con la gran sorpresa que fue Mike Guitard-Fiat 1500 Cupé, metiendo el tiempazo de 2' 13" que significaban 104,373 km/h, dos segundos menos que el Alfa Romeo Giulia Super (1966, due cárburatori) de Moreno Preto, representante de Ushuaia, que era el "asustaneneS" de su clase. Luego se escalonaron Miguel Mayeste-Fiat 1500 berlina; Eusebio López-Fiat 1600; Tiki Ilhero-Fiat 1500 familiar; Pichón Bigio-Volkswagen 1600; Pepe Crespo-Fiat 1500 berlina; José Campana-Peugeot 404, y Mario Di Massimo-Fiat 1500 cupé. En la prueba hasta 5 litros preparación libre, el infaltable piloto de Punta Arenas, Esteban Capkovic, hizo valer su afilado Ford y obtuvo el Nº 1 con 1' 57" y 118,646 km/h. A continuación se ubicaron Tim Lorenzo-Fairlane; Carlos Romero-Mustang, representante de Río Grande; Cacho Hawkins-Torino; Luis Cholo López-Mercury; César Mayeste-Fairlane; Anselmo Campana-Garrafa Chevrolet y Sergio Bello-Chevitú V8, también por Río Grande. Aquí la nota la dio Cholo López, quien mientras cumplía la primera vuelta volcó, cayó parado y siguió corriendo, demostrando así que el Mercury ex Muñiz está en buenas manos. Exactamente a las 15,20 el comisario deportivo, señor Pedro Etura, dio vía libre para la categoría 1600; picó Mike Guitard como empujado por un cohete, con el Alfa a sus espaldas y así anduvieron al tira y afloja seis vueltas, hasta que aprovechando un claro el Alfa se mandó por afuera con power slide y todo y a Guitard le fue imposible alcanzarlo, a pesar de que la cupé estaba con tutti. Desde atrás venía arreando Di Massimo, ubicado cuarto en la primera vuelta, después de haber largado octavo. Mayeste, con algo menos de velocidad, buscó defender su tercer puesto, pero la cupé blanca se fue, y faltando tres giros estaban definidas las posiciones. Inteligente carrera de Preto, siempre acosando al puntero y luego defendiendo con soltura su primer puesto. Con un breve intervalo se largó la primera serie de los 5 litros, con ocho coches en la pista y sobre quince vueltas. Con la bajada de bandera picó en punta Capkovic y no lo vimos más hasta que lo recibió la de a cuadros. Segundo se ubicó Cholo López, ganando tres puestos en una buena partida. Mañereando durante dos vueltas lo vimos a Mayeste, representante de Corsa, que quedó último en la largada, hasta que se compuso y entró a apilar coches, para ubicarse tercero en la décima vuelta y hostigar seriamente a López. En la decimotercera vuelta una rueda trasera dijo "no va más" y el marcador quedó Capkovic - López - Romero - Bello - Mayeste.*

La segunda serie nos trajo un poco de frío y viento, que ayudó a llevarse la peligrosa polvareda que levantaban los autos en lo horquilla y que molestó bastante el desarrollo de la serie anterior. Reparados los inconvenientes, le bajaron la bandera a siete autos, con Capkovic nuevamente al frente, pero esta vez con un perseguidor más veloz y temible, el Mustang de Romerito. Los primeros cuatro coches largaron y llegaron tal cual, y atrás la batalla que amagaron López y Mayeste duró poco, al abandonar éste en la tercera vuelta. El Mustang, sin parabrisas y con la luneta rota, arriesgando y buscando —sin éxito— acercarse a Capkovic, que en un par de oportunidades encontró rezagados que le obligaron a levantar la pata. El puntarenense esta vez se había venido con todo; inspiración, polenta y la pizca de suerte necesaria siempre. Y por si fuera poco lo que traía, Pére Guitard se puso a manipulear perillas y botones en sus aparatejos y le consiguió 1.700 vueltas más para el F-100. Y así lo vimos terminar primero nuevamente y colocándose primero absoluto en la general. Y colorín colorado, la carrera ha terminado. La recaudación, casi un millón de los viejos, pobre para lo que fue la carrera, un espectáculo que muchos lamentarán no haber visto. Esperemos el resultado de la revancha en Río Grande.



César Mayeste

Categoría 1600 cc. - 10 vueltas

1º	Moreno Preto (Ushuaia) - Alfa Romeo	22' 32"	102,826 K.
2º	Miguel Guitard - Fiat 1500 Cupé	22' 45"	
3º	Mario Di Massimo - Fiat 1500 Cupé	23' 03"	
4º	Miguel Mayeste - Fiat 1500 Berlina	23' 19"	
5º	T. Ilhero - Fiat 1500 Familiar	23' 50"	

Categoría 5000 cc. - 1ª serie - 15 vueltas

1º	Esteban Capkovic - Ford	30' 40" 2/5	113,219 K.
2º	Luis López - Mercury	31' 24" 3/5	
3º	Carlos Romero - Ford Mustang	31' 30"	
4º	Sergio Bello - Chevytu V8	31' 25"	14 Vtas.
5º	César Mayeste - Fairlane	27' 15"	14 Vtas.

Categoría 5000 cc. - 2ª serie - 15 vueltas

1º	E. Capkovic - Ford	30' 44"	112,858 K.
2º	C. Romero - -Mustang	30' 46"	
3º	Tim Lorenzo - Fairlane	31' 30"	
4º	Cholo López - Mercury	32' 17"	
5º	Sergio Bello - Chevytu V8	31' 37"	14 Vtas.

Categoría 5000 cc. - Clasificación General

1º	E. Capkovic	1 h. 01' 25"	118,038 K.
2º	C. Romero	1 h. 02' 16"	
3º	L. López	1 h. 03' 41"	
4º	S. Bello	1 h. 03' 02"	28 Vtas.
5º	A. Campana	1 h. 02' 26"	27 Vtas.



Esteban Capkovic

CORDOBA

Se correrá "La Vuelta del Lago"

Córdoba. — El Club Motonáutico de Córdoba informó acerca de la programación de la reunión que hará disputar como broche de oro de la temporada. La misma tendrá lugar el día 29 próximo y corresponderá a la tercera fecha del calendario deportivo y como ya es tradicional a la clásica "Vuelta del Lago" en su sexta edición.

Se cubrirán ocho vueltas a un circuito de 3000 metros, participando lanchas de preparación libre de todas las categorías, confeccionándose la clasificación por separado.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PROGRAMA DE CARRERAS
CIRCUITO FRENTE A LA SEDE DEL CLUB MOTONAUTICO DE CORDOBA - LAGO SAN ROQUE - V. CARLOS PAZ
DIA 29 DE MARZO DE 1970

15 horas

1ª competencia: Ocho (8) vueltas al circuito de 1.000 metros (clasificación por separado).
Lanchas con motor fuera de borda hasta 55 HP standard.
Lanchas con motor fuera de borda hasta 55 HP p/libre.

15,30 horas

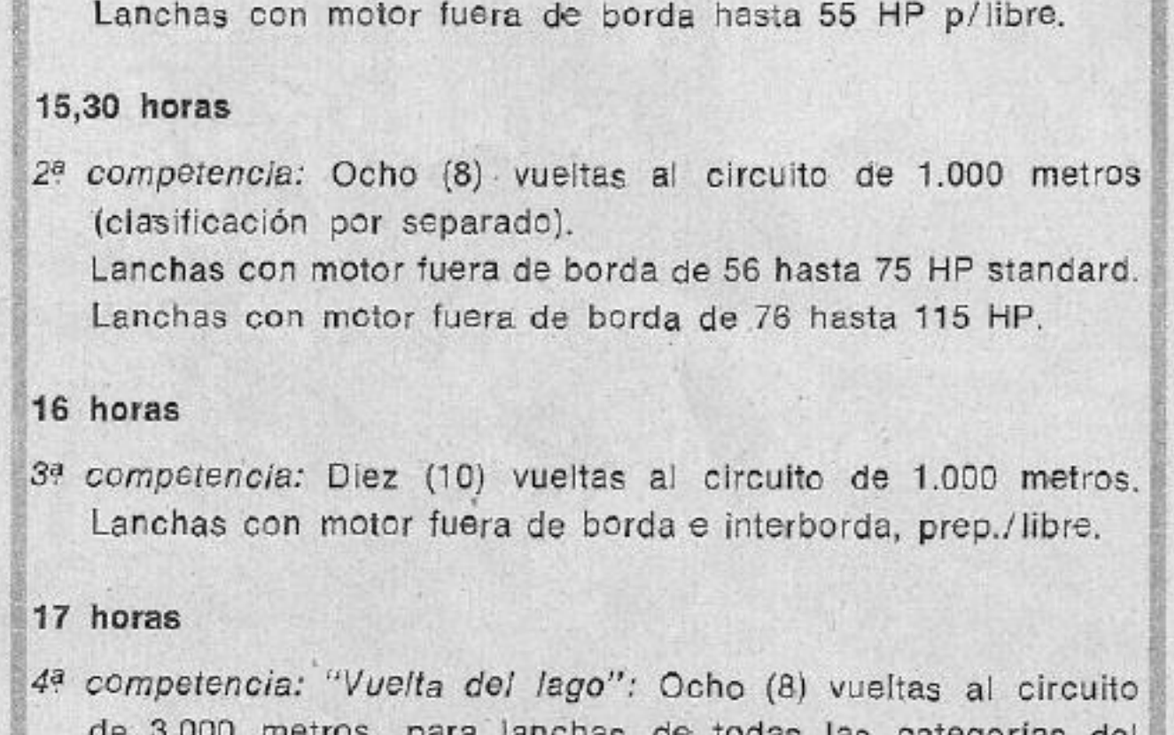
2ª competencia: Ocho (8) vueltas al circuito de 1.000 metros (clasificación por separado).
Lanchas con motor fuera de borda de 56 hasta 75 HP standard.
Lanchas con motor fuera de borda de 76 hasta 115 HP.

16 horas

3ª competencia: Diez (10) vueltas al circuito de 1.000 metros.
Lanchas con motor fuera de borda e interborda, prep./libre.

17 horas

4ª competencia: "Vuelta del lago": Ocho (8) vueltas al circuito de 3.000 metros, para lanchas de todas las categorías del programa de carreras. Clasificación por categoría. Largada en conjunto.



CHACO

El Torneo Apertura del San Fernando

RESISTENCIA. — El Club de Motociclistas San Fernando de la capital chaqueña hará disputar los días 4 y 5 de abril próximo sus carreras Torneo Apertura con la participación de los mejores valores de Corrientes, Formosa y Chaco. Se correrán competencias para las categorías 100 cm³ preparación libre o fórmula internacional; motonetas divididas en cilindradas hasta 175 cm³ y fórmula internacional 175 cm³ La categoría motonetas podrán ser standard o preparadas, para lo que se confeccionarán clasificaciones separadas.

El CMSF informa a todos los aficionados del país que deseen participar en las competencias por ellos organizadas que con todo gusto atenderán sus consultas en Fray A. Rossi Nº 36. Es intención del club que todos los corredores de la especialidad del país participen en sus reuniones, donde por otra parte se entregarán jugosos premios, además de la calurosa hospitalidad de los chaqueños y chaqueñas especialmente.

MAS ESCUELAS iade



NUEVOS CURSOS *
en clases personales
o por correspondencia
ESTUDIE
MECANICA AUTOMOTRIZ
Carburación - Electricidad
ELECTRONICA RADIO y TV
Transistores

INSCRIBASE y resuelva su problema económico

ESCUELAS TECNICAS iade
Clases personales, infórmese en:

CABALLITO: Av. Parral 1082 - **ONCE:** Rivadavia 2465 - **CENTRO:** Av. de Mayo 1385 - **CONSTITUCION:** Pasaje Ciudadela 1218 (Alt. Salta 1650) **POMPEYA:** Av. Sáenz 1443 - **LOMAS DE ZAMORA:** H. Yrigoyen 8951 **AVELLANEDA:** Av. Mitre 60 - **SAN MARTIN:** Moreno 15 - **RAMOS MEJIA:** Ardoino 140 - **SAN ISIDRO:** Av. Santa Fe 30 - **NUÑEZ-BELGRANO:** Cabildo 3161 - **QUILMES:** H. Yrigoyen 95 - **LA PLATA:** 55 Nº 657 - **ROSARIO:** Rioja 1459.

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

LIPZER Y ASOCIADOS S. A.

ODISEA EN LA NIEVE



Paco Mayorga y Cocho López cuentan la gran aventura vivida a 5.000 metros de altura. Mayorga relata cómo llegó a San Juan. López cómo se salvó de un accidente que podría haber sido fatal. Dos testimonios sobre la agitada San Juan - Coquimbo - Tranque La Laguna

PACO MAYORGA: "Lo mejor es contarlo con orden. Cuando yo llegué a La Serena estaba último en la clasificación de nuestra clase Me había atascado entre dos piedras y tardé mucho tiempo en sacar el auto del lugar donde había quedado. Como te podrás imaginar mi idea a partir de ese momento era ganar por muerte la segunda etapa sin mezquinarle nada al 504. Salí a matar y a poco de largar ya había pasado a un montón de autos, incluso coches de la categoría menor... Auto Union y Renault. Todo venía macanudo hasta que llegando al límite empecé a ver nieve en cantidades... Llegó un momento en que no se podía transitar más. Por suerte el coche salía para adelante y se podía andar. El frío era de locos y mi acompañante no quería más... estaba totalmente filtrado. Cuando el auto se paraba y ya no podía atravesar la nieve, me bajaba y le daba al crique levantándolo para acomodarlo. Así, de a poquito, muy despacio y con cuidado fui llegando hasta 200 metros del límite.

Cuando estaba allí me largué a correr entre la nieve para avisar a alguna radio... ¿Y qué te parece que encontré? Nada. No había nadie. Te aseguro que estaba a punto de desesperarme. Al rato aparece una motoniveladora en sentido contrario al que yo iba y no me dejaba lugar. Para colmo el tipo me grita... «Ah... querés ganar la carrera, sinvergüenza, mientras todos los demás están tapados por la nieve...» Me le fui al humo para darle con un fierro en la cabeza. El asunto es que corrió la motoniveladora sobre la montaña y me dejó el lugar justo para pasar. Le dije a mi acompañante que se bajara para que no corriera riesgos en caso de que me desbarrancara. Abrí la puerta... puse primera y salí arando. Le pasé rozando a la máquina y al precipicio. De ahí en adelante todo fue más fácil. Ya había hecho cerca de 40 kilómetros que me habían demandado 3 horas.

Después del límite argentino-chileno las cosas mejoraron mucho y como el camino es en bajada el mismo peso del auto abría camino entre la nieve. A veces mi acompañante se bajaba para despejarla de la trompa del auto porque se iba acumulando y llegaba un momento en que no se podía andar más. ¿Mucha nieve? Sí, había, pero en ningún lugar sobrepasaba los 50 ó 60 centímetros. A todo esto nadie me avisó que la carrera se había suspendido y como sabía que en Huanta estaba primero por tiempo pensé que ganaba la etapa. A Cocho Lopez lo encontré dentro de un Falcon después de su accidente y me animé para seguir a muerte. Ahumada había quedado en la nieve y le pegué en una puerta porque justo en el momento que lo sobrepasaba abrió la puerta de su auto para que lo empujara. Sabía que Migliore estaba en Huanta así que no me extrañaba nada que al llegar a San Juan me proclamaran ganador."

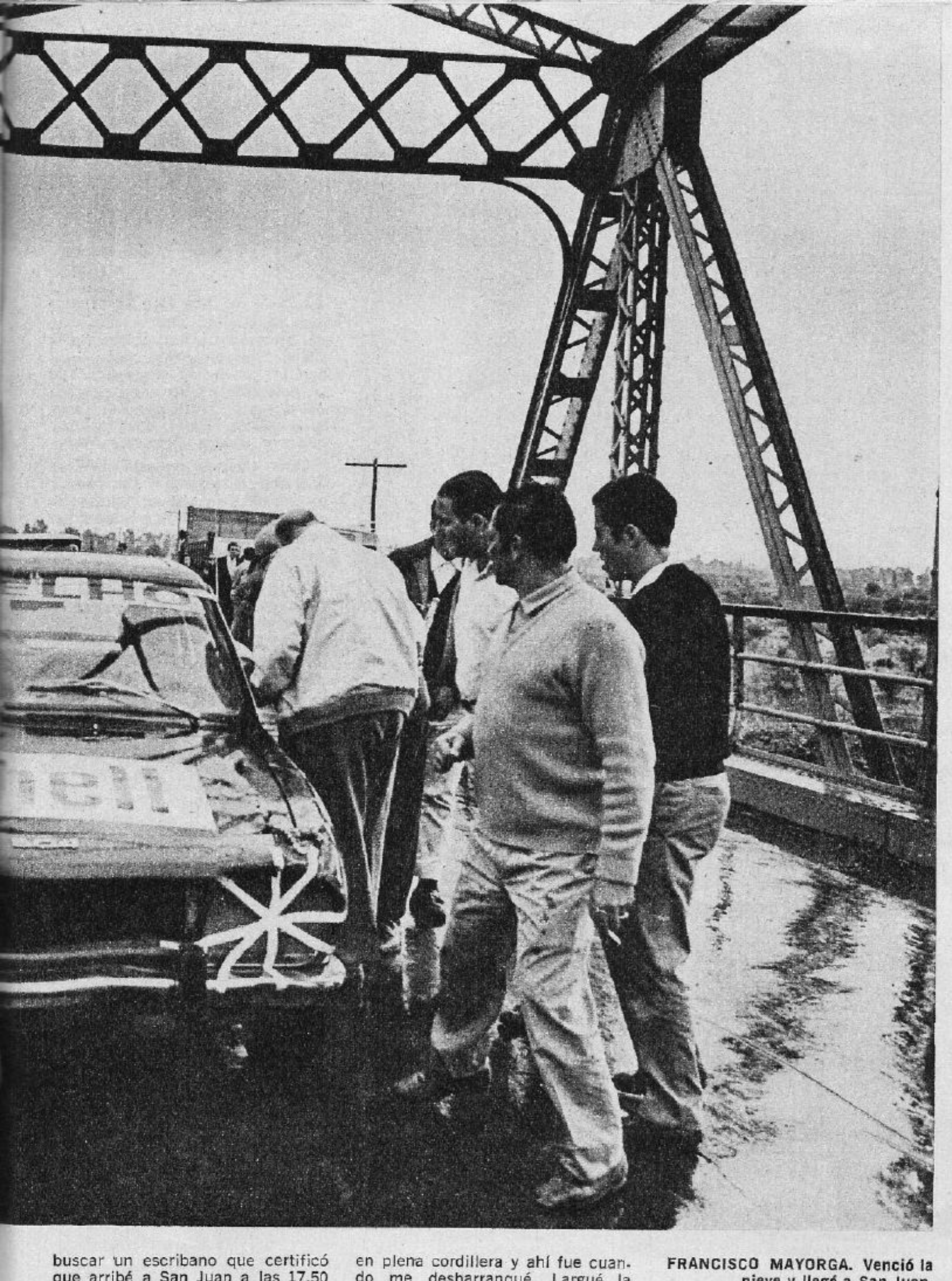
—¿Qué pasó cuando llegaste a San Juan?

"Como las radios habían informado que la carrera se daba por finalizada en Tranque La Laguna y que yo seguía en viaje hacia San Juan, mucha gente me fue a esperar a la ruta 40. Allí me dijeron que no valía la pena seguir. De todos modos me fui hasta el parque cerrado y estaba cerrado con candado. Con el mismo auto fui a

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

buscar un escribano que certificó que arribé a San Juan a las 17.50 y en el parque levanté otro donde informaba que el parque cerrado estaba con sus puertas cerradas impidiendo el ingreso de mi automóvil. Una copia fue a la CADAD y otra a la Asociación Sanjuanina de Volantes. Yo no sé qué pasará ahora porque en esta carrera tuve demasiadas complicaciones pero yo voy a luchar, porque es ilógico que haya llegado a San Juan y eso no sirva de nada. A mí nadie me dijo nada y cuando a los dirigentes se les ocurrió terminar la carrera en Tranque yo ya había pasado el límite y estaba en territorio argentino. Lo lamentable de todo esto es que la categoría pierde y entran a jugar otros factores ajenos al automovilismo."

COCHO LOPEZ: "Lo mío fue distinto. A mí me agarró el terremoto en plena cordillera y ahí fue cuando me desbarranqué. Largué la etapa desde La Serena muy tranquilo porque tenía mucha luz, sobre todo por el retiro del equipo Fiat. Hice el recorrido en forma veloz pero con seguridad y cuidando el auto y las gomas. Cuando llegué a la zona donde estaba nevando entré a andar despacio y fijándome bien por donde apoyaba las ruedas. De pronto sentí un temblor y un alud de nieve se me vino encima. Cuando llegó al auto me lo fue llevando de costado. Yo y mi acompañante estábamos sin cascos y sin atarnos los cinturones. Miré para atrás y hacia el costado y vi el precipicio ¡inmediatamente después el coche se acostó y fue empujado por la nieve hacia la ladera. Me acuerdo que pegué mil vueltas dentro del coche. Me daba con la cabeza en el parabrisas, de golpe estaba en



FRANCISCO MAYORGA. Venció la nieve y llegó a San Juan.

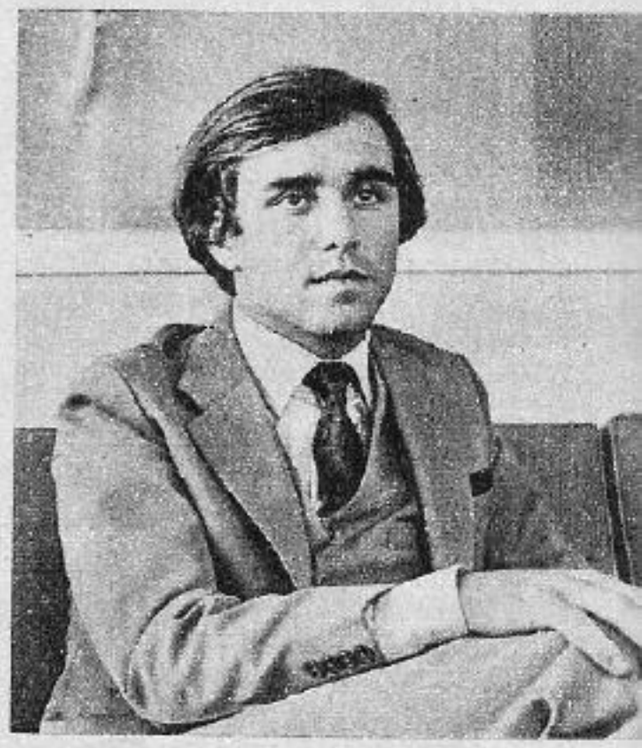
OSVALDO LOPEZ. No puede decir lo mismo que Paco. Se salvó.

Paco Mayorga minutos después de las cinco de la tarde llega con el 504 de Coelho a San Juan. La foto fue sacada en el momento que le avisan que la carrera terminó en Tranque.

"Me quería morir... lloré." Este puente es el que está entre Albardón y la ciudad de San Juan. De ahí fue a parque cerrado.

La cara de Paco Mayorga al llegar a San Juan era bien demostrativa de lo que había pasado en la ruta.







el asiento trasero, di vueltas y más vueltas adentro hasta que el coche se detuvo entre la bola de nieve que lo envolvía.

¡Cuando tomamos real conciencia!... yo iba con el mameluco y mi acompañante con una camisita... nos estábamos muriendo de frío. Salimos... llegamos al camino y nos metimos en un Falcon para resguardarnos del viento helado. Así fue... el auto lo sacaron mucho más tarde... sinceramente no sé cómo hicieron. Nunca tuve tanto miedo... Pensé que ésta no la contaba porque si no me paraba la nieve llegaba hasta abajo y de ahí no te saca nadie"

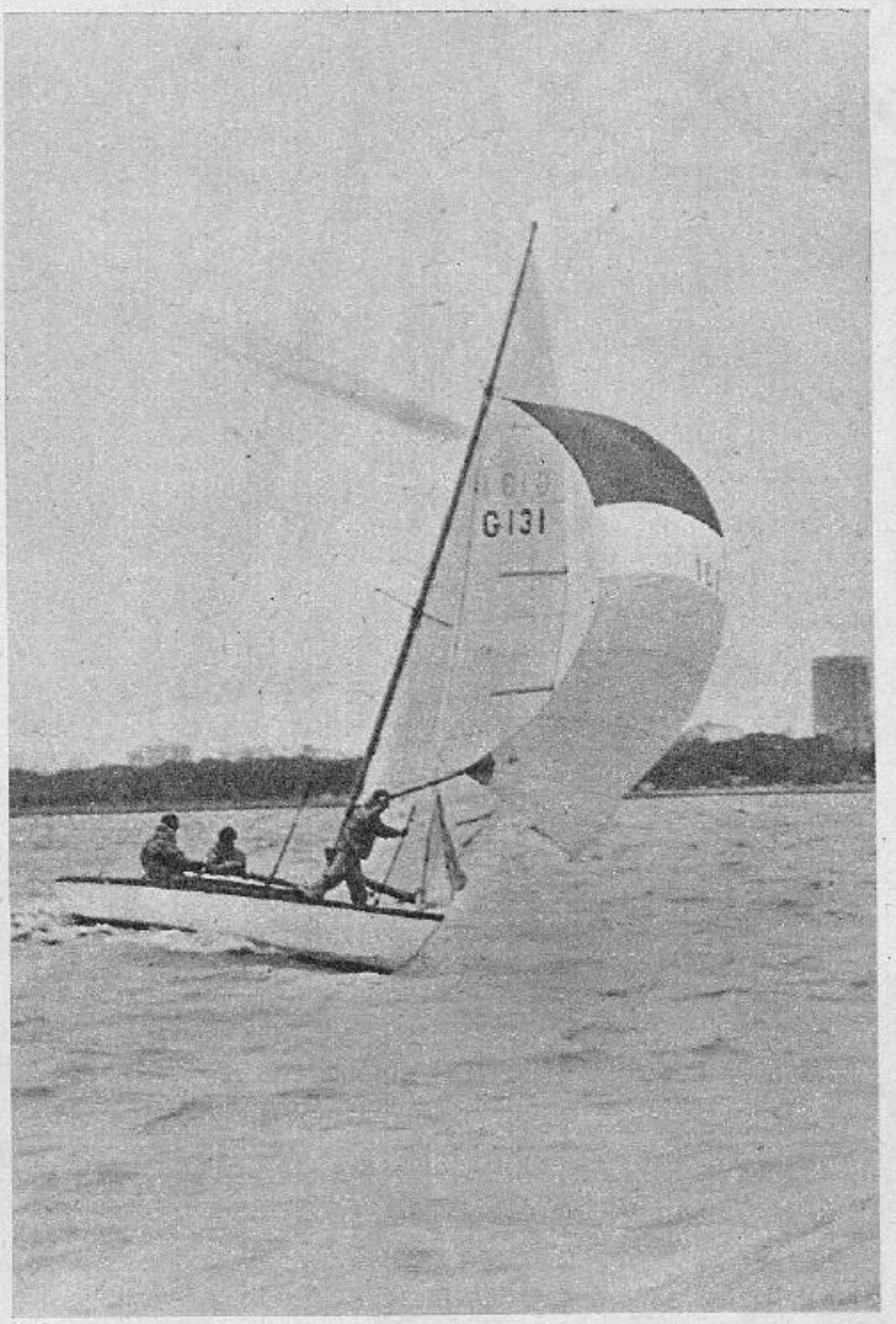
Estos son los dos testimonios. Francisco "Paco" Mayorga, que le ganó a la cordillera, y Osvaldo "Cocho" López, que se salvó de la nieve andina. Dentro de unos años serán anécdota.

yachting

PRA

Por cuarta vez consecutiva el representante del C. U. B. A. Jorge González se adjudicó el título de Campeón Rioplatense de la clase Grumele. Destacada actuación de Lucas Sonnino, que en todo momento fue serio adversario del timonel del Aleluya

por J. PEDRO SIEDMANN
fotos: ARMANDO DILERNIA



Durante los días 14 y 15 de este mes se disputó otra versión más del Campeonato Rioplatense de la Clase Grumete. Fue organizado por la Asociación respectiva con la colaboración de varios clubes de la ribera, entre ellos, el Yacht Club Olivos, Club Náutico San Isidro y Campo Deportivo Olivos.

Como siempre, en esta clase se anotaron un montón de participantes (38 en total) en representación de casi todos los clubes del país y tampoco faltó la tripulación uruguaya, por suerte, porque lindo rioplatense hubiera sido corriendo solamente tripulaciones argentinas.

Las regatas —tres en total— se corrieron en el octógono de la FAYC, con recorrido olímpico. Esta vez el tiempo no ayudó mucho, puesto que la fuerte sudestada imperante en esos días obligó a unos cuantos a desertar por averías o simplemente por cansancio.

Ya que hablamos de roturas y otras cosas, debemos decir que a muchos participantes les queda grande todavía la competencia en regatas, por lo menos si quieren tener alguna posibilidad de éxito. Es inconcebible el hecho de que no se ice spinnaker porque sopla 20 ó 30 km de viento. Queda



RESULTADO DE OTRAS REGATAS

CLASE DRAGON

Se está realizando frente a Dársena Norte la selección de la clase Dragón para el próximo Campeonato Mundial a correrse en Kiel (Alemania). El resultado de la cuarta regata fue el siguiente:

1) Jorge Salas Chávez	Karin	1h 57m 55s
2) R. Rivademar	Tango	2h 45s
3) Luis Schenone	Chasquido	2h 2m 31s
4) J. A. Zuccoli	Chajá	2h 6m 17s

CLASE SOLING

La naciente clase Soling sigue disputando regatas, parece que los muchachos están embalados, especialmente Horacio Campi qu sólo está obteniendo primeros puestos.

1) Horacio Campi	Solange	1h 53m 22s
2) Jorge Vago	Huija	1h 54m 58s



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CTICAMENTE IMBATIBLE

feo también que la mayoría de los barcos sobren las boyas en la forma en que lo han hecho varios timoneles en el trascurso de las tres regatas. En fin, a pesar de haber visto algunas cuantas pifias más, no seguiremos machacando y nos damos por contentos por haber podido ver tantos Grumetes corriendo juntos.

La primera regata se corrió el sábado por la tarde con viento SE de 25 km y río en bajante, el agua estaba bastante movida con relación al viento y fue la causa fundamental de los abandonos, que fueron muchos.

Desde la largada se destacó Arnoldo Pekelharing al timón del Amaxtu, seguido muy de cerca por el Aleluya y el Cid, que lograron tomar la delantera, en ese orden, hasta terminar la regata no sin tener durante todo el transcurso de la misma un intenso duelo por el puesto de vanguardia. Varios fueron los percances que tuvieron algunos participantes, tal es el caso del Ventura, que cortó los bulones de la landa de babor y se quedó con los obenques en bandera, sin lugar a dudas hay gente con suerte, si no que lo diga Zabotinsky (hijo) que vio pasar medio bulón a escasos centímetros de su bien cuidada barba, además de salvar milagrosamente el palo de su barco.

De lamentar fue la descalificación del Onix, que perdió así toda su chance cuando estaba en muy buena posición. También fue descalificado el Jején por haber tenido una colisión, casi en la llegada, con el Emerald, que se tuvo que aguantar la rotura de los obenquillos.

El domingo por la mañana se corrió la segunda regata con viento E de 25 km y río en bajante. Ya en esta oportunidad las chicas de "Colorado" que habían venido el día anterior a regalar unos obsequios (léase convidar fasos) no hicieron acto de presencia, con excepción de una divina bautizada Graciela, que se animó a soportar las hamacadas de la lancha; eso se llama contracción al trabajo y espíritu marinero.

En esta oportunidad el que agarró la manija desde el Start fue Sonnino, que arrancó primero y pese a los esfuerzos de González por pasarlo se mantuvo firme en la delantera durante todo el recorrido, a pesar de que en el trascurso del segundo Reach se le cortó la driza de spinnaker, lo que motivó que aguantara toda la empopada con genoa a oreja de burro. En los puestos sucesivos se alternaban el Emerald, Ventura y Bahía, que realizaron una muy buena regata. La nota la dio nuevamente Da Milano al timón del Onix, que trataba de recuperar terreno puesto que largó 15 minutos tarde, siendo el único parachute que se vio entre los rezagados. También hubo varios abandonos esta vez, entre ellos el de Pedro Iglesias, que al romper el stay proel, tendrá que comprar un palito nuevo.

Finalmente, la tercera y última regata se corrió el mismo día por la tarde con igual viento que a la mañana pero con el río creciendo.

Entre ambas series se distribuyó, desde la lancha Tenax II, un refrigerio entre los esforzados marinos, aunque debemos hacer notar que si bien la mayoría se acercó de buen grado a la lancha para pescar algo en la repartija, hubo otros que sólo pedían a gritos que se largara la regata de una vez, tal es el caso de la tripulación del Aleluya, que hasta llegó a ponerse un poco nerviosa, oyéndose en el río interjecciones no muy elegantes. Esto no es muy simpático, máxime si tenemos en cuenta que algunos de los más serios contrincantes tuvieron que ir al puerto para arreglar pequeños desperfectos. Consideramos correcta la posición de los oficiales de Regata Sres. Héctor Buglioni y Luis Córdoba que demoraron la largada. Esta última fue absolutamente normal, con la salvedad de que el Amaxtu y el Onix se pasaron, teniendo que volver a largar. Desde el vamos se entabló una linda lucha entre Sonnino y González, quienes definían en esta serie el Campeonato, muy cerca de ellos el Emerald, Antu y posteriormente el Amaxatu, quien repuntó en forma notable.

Al final se impuso Jorge González (C.U.B.A.) al timón del Aleluya, logrando de esta manera adjudicarse nuevamente el Rioplatense. También en esta serie el Cid de Sonnino tuvo problemas con su spinnaker que no quería subir del todo, parece que un rebelde automático estaba haciendo de las suyas.

Aunque falta tratar la protesta que presentó Pekelharing, podemos decir que finalizó otro campeonato más para los grumetistas, puesto que dicha protesta no afecta las posiciones de los primeros y el saldo del torneo es, por supuesto, positivo ya que tuvimos la oportunidad de ver unas regatas bastante lindas, especialmente teniendo en cuenta la cantidad de barcos participantes.



Preparando la trabuchada, el imbatible Aleluya. Sin lugar a dudas es este barco el líder de la clase Grumete.

El Emerald de Seybold a punto de trabuchar, aunque parece que no sale del todo bien y más atrás Pepe García Rey escorando su Antu, aunque estamos seguros de que no lo hacía a propósito.

Esto es lo que se llama un verdadero embrollo, los grumetes momentos antes de virar el Reach en la última regata del torneo.

RESULTADO DE LAS REGATAS

1ª Regata

1) Jorge González	Aleluya	1h 48m 38s
2) Lucas Sonnino	Cid	1h 50m 12s
3) Arnoldo Pekelharing	Amaxtu	1h 51m 23s
4) Pepe García Rey	Antù	1h 52m 26s
5) Hugo Strassburger	Kamerad	1h 52m 42s

2ª Regata

1) Lucas Sonnino	Cid	2h 2m 5s
2) Jorge González	Aleluya	2h 3m 13s
3) Peter Seybold	Emerald	2h 4m 28s
4) Arnoldo Pekelharing	Amaxtu	2h 4m 33s
5) Roberto Gatti	Bahía	2h 6m 15s

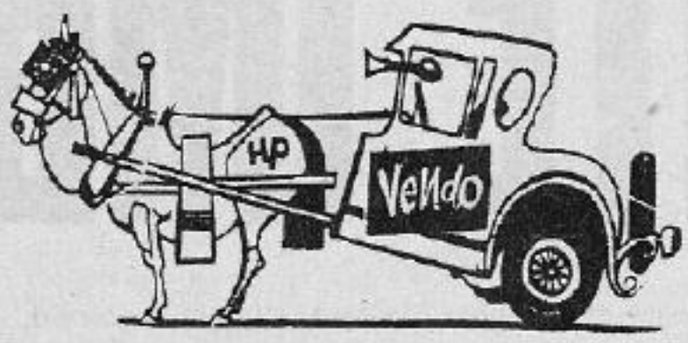
3ª Regata

1) Jorge González	Aleluya	2h 38m 7s
2) Pepe García Rey	Antu	2h 38m 48s
3) Alejandro Da Milano	Onix	2h 39m 5s
4) Peter Seybold	Emerald	2h 40m 15s
5) Lucas Sonnino	Cid	2h 42m 30s

CLASIFICACION FINAL

1) Jorge González	Aleluya	113,50 pts.
2) Lucas Sonnino	Cid	109,25 pts.
3) Peter Seybold	Emerald	104 pts.
4) Arnoldo Pekelharing	Amaxtu	102 pts.
5) Roberto Gatti	Bahía	97 pts.

AVISOS corsificados



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

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

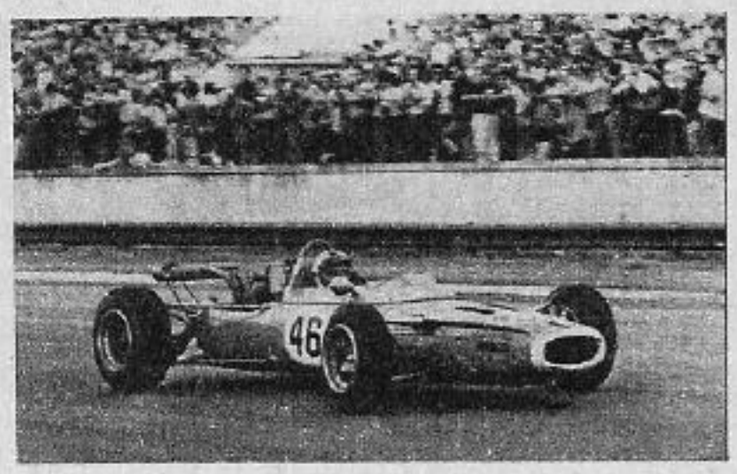
Los interesados en publicar avisos en esta sección deberán concurrir personalmente a la Redacción de PARABRISAS CORSA, L. N. Alem 896, 3er. piso, Sección Avisos Corsificados, de martes a viernes, en horario de 12 a 17 horas. Los avisos recibidos hasta el día jueves inclusive serán publicados en el número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

Los lectores del interior podrán enviar su aviso por correo a PARABRISAS CORSA adjuntando el cupon que aparece al pie de esta página y el importe, en forma de giro postal o bancario, a la orden de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. Alem 896, Bs. As. Los cupones con sus correspondientes giros recibidos hasta el día jueves inclusive determinarán que el aviso sea publicado la semana siguiente.

DELAYE 1911 VENDO, buen estado, funcionando. Tratar: Astillero Mo-Me, San Martín y Fco. Cestino, ENSENADA.

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

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



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

FORMULA-4, nuevo, sin uso. Listo para instalar motor Renault o Fiat, gomas "Good-Year", instrumental Jaeger francés. Tel. 71-6679 de 13 a 22.

TORINO 380 TC, listo para largar. Casco especial, capot y tapa baúl plástico, cubiertas cinturato, patonas, italianas, llantas especiales, tanques de nafta de poliester. Jaula antivuelco, bomba recuperadora de aceite, etc. Facilidades de pago. Tratar: 25 de mayo 1108, Gualeguaychú, Entre Ríos.

LANCHA CAPACIDAD 25 PASAJEROS, vendo. Mide 8 metros de eslora y 2,20 de manga, motor Ford 46, casco de acero, estado general muy bueno. Vendo o permuto por automóvil. Tratar: Sr. Eduardo Zdanevicius, Belgrano 643, VILLA DOLORES, Córdoba.

ROBERTO CARUBIA vende Renault 1093, listo para largar. También vende Torino 380 W, con seis ruedas armadas. listo



para largar. Ganador en Paraná, Chajarí, Uruguay, Concordia y Silverstone. Como si esto fuera poco, también vende Jeep



frontal con trailer a medida para Renault y Torino. Tratar en Pellegrini y Estrada (Concordia) o bien en los teléfonos 2506/3021; tel. en Buenos Aires, 85-5192.

CARGADORES BAT., lancha/auto, pesos 3.500 (0,5-1A) 6V, $ 5.400 (2A) 6V-12V. Sr. Carlos, sábado 12 horas, tel. 771-1416.

CUPE FIAT 1500, modelo 1966, totalmente standard, radio "Blaupunkt", cinturones, motor hecho a nuevo con 10.000 kilómetros. Tratar: en Av. Mitre 3451, Avellaneda o llamar a tel. 207-7517/9656, horario de oficina, u 84-2189, de noche.

CRESPI-FIAT, de Osvaldo Avale, listo para largar, con repuestos. Hay facilidades.

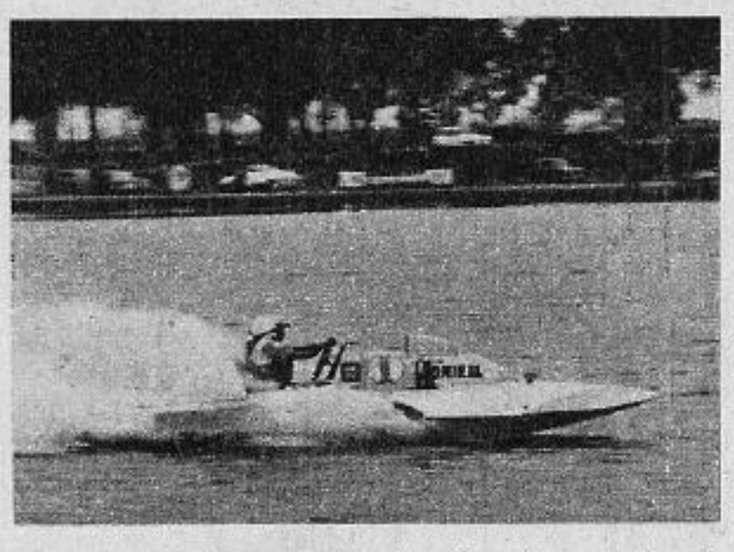


Chacabuco 365, FLORIDA (Taller Jorge Meriggi), tel. 773-2278.

VENDO DOS MOTOS, Honda Racer 125 cc. y Gilera 214 especial "Moto-cross". Ganadora del año pasado "La Villa la Angostura", OSORNO-CHILE. Manzone 1065, tel. 792-5586, ACASSUSO.

AUSTIN MINI-MINOR RURAL, UNICA! Modelo 60. Estado general bien. Vendo por ausentarme. Arquitecta NORMA AVRAM, tel. 772-0677, Dr. Emilio Ravignani 2276, PB, "C", de 12 a 14 y 18 a 20.

LANCHA DE CARRERA "TRES PUNTOS" MOJARRA. Miss Admiral, ex "Estrellita III" de Matthesius. Embarcación ganadora en la categoría. Casco en excelente estado. Recién grafitado y pintado. Bufa-



ca de plástico tapizada. Capot y cola de aluminio. Vendo con trailer nuevo (ruedas especiales de Fiat 600, con o sin motor. Verla y tratar en Canning 1554/56, Capital.

ESTANCIERA 62, en perfecto estado. Una buena oportunidad. Documentación en regla. Tratar; Sres. Rossi o Ramírez, TALLER MEDRANO, Medrano 489, Capital Federal.

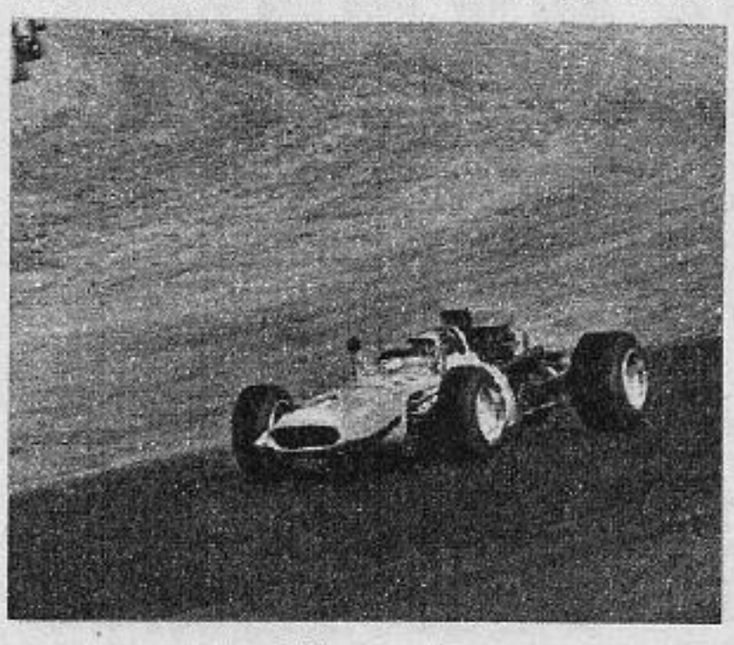
CASCOS DE COMPETICION. Los mejores precios de plaza y las mejores marcas. Fabricados de acuerdo a las normas deportivas vigentes. Envíos al interior contra reembolso o contra giro o cheque. Viamonte 1604, Capital Federal. **El barrio de los repuestos.**

HAGA CARROCERIAS PLASTICAS. Ahora puede aprender plástico reforzado con fi-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

bra de vidrio cómodamente en su casa, por correo. Recuerde; "El plástico da dinero". Envíe sus datos; nombre y apellido, edad, dirección a H. VON HASENN Y ASOCIADOS. Casilla de Correo 1238, Correo Central, y recibirá "El Fascinante Mundo del Plástico".

INGENIERO GERARDO ALBIZU vende monoplaza de MA Fórmula 1, con o sin motor. Con o sin caja. Auto de punta. Es-



tado impecable. Tratar; Ing. Gerardo Albizu, Bv. Roca y Arenales, RAFAELA (Santa Fe).

UN PEUGEOT PARA EXIGENTES, modelo 67, última serie de lujo, color celeste metalizado, radio, tapizado de cuero negro. Tratar; Teodoro García 2378, Capital Federal.

CONCESIONARIO FIAT VENDE Cupé 1500 "TM" Anexo "J", motor a estrenar, mecánica R. Ballestrini, caja Sáenz, isotorque, doble circuito. Frenos Bendix. Estado im-



pecable, sin golpes. Lista para largar. Todo homologado. Varios repuestos sin usar. Se acepta permuta por auto Standard. Brown 457, tel. 22752, Bahía Blanca.

¡ATENCION! ¡BASTA DE AUTOS CON PROBLEMAS! Taller El Copiloto, de García Hermo Hnos. lo repara todo; Mecánica general y especialidad en Fiat, Peugeot y Torino. Atiende José García Hermo, ex copiloto de "Larry". Malabia 1476, Capital.

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

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias **PARABRISAS CORSA**

EL EMPORIO DEL PEUGEOT

COMPRE TODOS SUS REPUESTOS A CREDITO

Nos renovamos para una mejor atención a nuestros clientes.

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

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

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

FUNDAS LIN-TAP

y... nada más!

¡OFERTAS REALES! EN SIMIL CUERO BASTONADO



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

SERVICE

Reparaciones Generales
Armazones y Tapizados
"Cambio de las tapas, en asientos y respaldos"

CONCORDIA 1410 - T. E. 69-1318
Próximamente Abrimos en RIGLOS 253/55

VERONESI - PIANIGIANI SCA.

FIAT

CONCESIONARIOS
• AUTOMOVILES
• CAMIONES
• REPUESTOS

EMILIO CASTRO 7661 (esq. Gral. PAZ)
T. E. 64-3012 / 9171 - Capital

Para su automotor compre Ud. lo mejor

3H — PROBADA CALIDAD — GARANTIA DE UN PRODUCTO — IMPULSORES DE ARRANQUE

PEUGEOT

Citroën

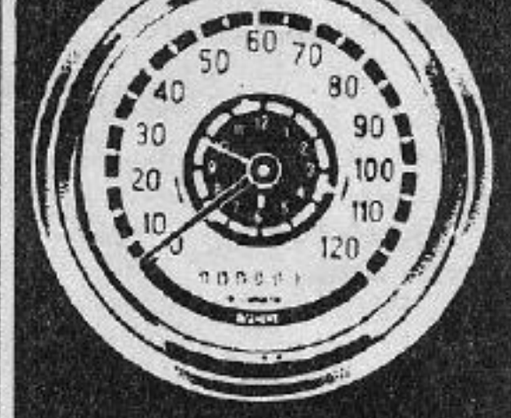
El surtido más completo de repuestos y accesorios

IMPORTACION - FABRICACION

TATEOSSIAN Hnos. S. A.

CABELLO 3363/65
T. E. 71-3952/8959 y 72-3957

INSTRUMENTAL DE PRECISION



VENTA Y REPARACION

El centro más completo en instrumental para el automóvil, le brinda la más amplia linea en nacional e importado de Velocimetros, Vacuómetros, Tacómetros, Cuenta Revoluciones, Indicadores Combustible, Presión de Aceite, Bulbos de alarma, Limpiaparabrisas, Tableros, etc.

LINEA MERCEDES BENZ
ENVIOS AL INTERIOR

SERVICIO OFICIAL VDO

KILOMETRO

ANTONIO A. BELVEDERE
CASA CENTRAL:
QUITO 4018, T. E. 97-3488
SUCURSAL:
QUINTINO BOCAYUVA 392, Buenos Aires

REPARACION Y AJUSTE DE TODA CLASE DE CARBURADORES.
BANCO DE PRUEBAS.
SE RECIBEN TRABAJOS DEL INTERIOR
ENVIOS CONTRAREEMBOLSO
TRABAJOS GARANTIZADOS

Laboratorios de Carburación y Encendido

RAMON CASTRO 2840, T. E. 797-5186
OLIVOS (Alt. Av. Maipú 3200)

IGNACIO GIRÓ

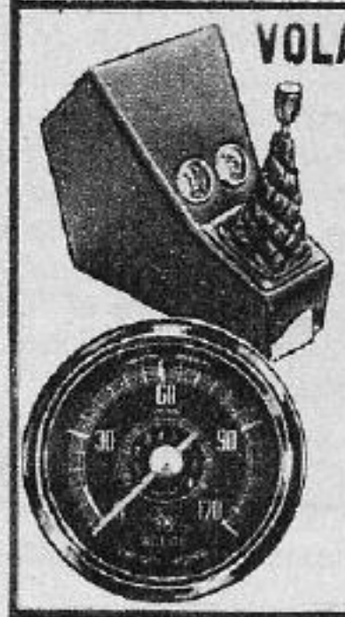
AUTO UNION — SERVICIO AUTORIZADO DE I.A.S.F.S.A.

AL SERVICIO DEL DESDE 1938 **DKW**

MECANICA INTEGRAL
CHAPA - PINTURA
REPUESTOS

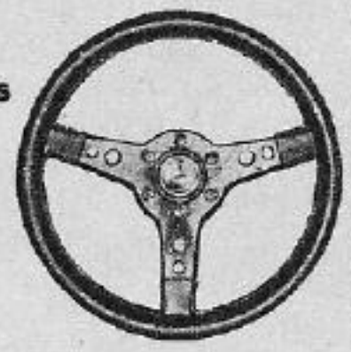
UGARTECHE 3282
T. E. 71-4885
(Altura Avda. Libertador 2900)

VOLANTES STANDARDS Y DEPORTIVOS



Nacionales e Importados
COLOCACION EN EL ACTO
Reparación, Nacarados y Plastificados.

ACCESORIOS DEPORTIVOS
Fundas cubre auto,
Fundas anatómicas,
Palanca al Piso.



LA CASA DEL VOLANTE

Warnes 1308/10, Tel. 58-9694, Buenos Aires

LLANTAS CROMADAS

UNICAS CON
GARANTIA ESCRITA
POR 12 MESES



VICAR S.C.A.
Av. Juan de Garay 2356 - T. E. 26-5347.

Fiat 600/770/800

Ventilado Deportivo para Valiant - Dodge
Falcon - Fairlane - Chevrolet y Torino



Parabrisas CORSA

correo

SUSCRIPCIONES

En una de nuestras últimas entregas se deslizó un lamentable error. Ante una consulta de un lector del exterior, contestamos que CORSA no recibía suscripciones. Y se trata, como deciamos, de un equívoco. CORSA recibe suscripciones aunque *exclusivamente del exterior.* Para poder recibir la revista semanalmente, los interesados tendrán que dirigirse a nuestra distribuidora: *RYELA S. A., Paraguay 340, Capital Federal, República Argentina,* acompañando al pedido de cheque o giro por el importe correspondiente. Las tarifas vigentes por año de suscripción para cada caso son las que siguen:

Por via marítima certificada:

	U$S.
América y España	22
Europa, Asia, Africa y Oceanía	25
Por via aérea certificada:	
Bolivia, Brasil, Chile, Perú, Paraguay y Uruguay	30
Resto de América	52
España	60
Resto de Europa	65
Africa, Asia y Oceanía .	80

ABARTH 850 TC

de Reynaldo Ventura, ciudad de Córdoba.

Queridos Corsas: estoy en tratativas para convertirme en el propietario de un Fiat Abarth TC modelo 1964. Quisiera que ustedes, que seguramente disponen de los datos que les pido, me hagan conocer las características técnicas generales de la "maquinita" así como las especificaciones de la puesta a punto. Les agradezco infinitamente.

R) El Abarth TC denominado por fábrica como 214 D cuenta con carrocería similar a la del Fiatín, motor de cuatro en linea 62,5 x 69 que multiplicado por cuatro (previo cálculo del volumen de un cilindro) da 847 cm3. de cilindrada. La relación de compresión es de 9,2 : 1 y la potencia máxima declarada de 52 CV a 5.800 rpm. Válvulas en la culata y árbol de levas lateral. Bujía Marelli 240 y para viajes largos en ruta Marelli 275. Carburador Solex PBIC 32 con bomba de pique (difusor de 24 mm., gicleur de alta 110 y de baja 40).

En lineas generales y mecánicamente hablando, las reformas principales con respecto al Fiat 600, además del motor son: frenos a disco en las ruedas delanteras, radiador suplementario de agua colocado, escape Abarth y tablero de instrumentos. Para la puesta a punto: luz de ambas válvulas 0,20 mm; distribución: inicia aspiración 30º antes del PMS, finaliza 70º después del PMI; inicia escape 70º antes del PMI, finaliza 30º después del PMS. Anticipo automático del distribuidor: 30º (a la sombra). La velocidad máxima del vehiculo es de 140 km/h.

MOTOCROSS

de Carlos Romero Hueyo, Pergamino.

Señores: he leído con gran interés en uno de los últimos números de CORSA la nota sobre las carreras de motocross realizadas no hace mucho en Villa La Angostura y Bariloche. A propósito de este tema quisiera saber si ustedes me pueden facilitar las direcciones de los corredores de esa especialidad Erhard Kausel, Jean Pierre Raemdonck y Klaus Rudloff.

R) A Jean Pierre Raemdonck escríbale directamente a Villa La Angostura, Provincia de Neuquén. En cuanto a los dos restantes pilotos chilenos lo puede hacer a nombre de Jorge Sánchez Encina, Presidente de la Rama Motociclismo de la Universidad de Chile, Casilla de Correo 786, Santiago de Chile.

2) Siempre referido al motocross, estimo que sería interesante publicar una nota técnica donde se muestren cómo son las máquinas usadas en esa difícil especialidad.

R) La nota que usted sugiere ya está prevista. Armese de un poquitín de paciencia y espere tranquilo.

3) Gilera de Argentina ¿fabrica algún modelo especial para motocross?

R) No. Las Gilera que usan algunos competidores argentinos son máquinas de serie (200 Extra, 200 GT o Sprint) adaptadas para motocross.

SOBRENOMBRES, APODOS, ETCETERA

de Juan Diéguez, Río Gallegos, Santa Cruz.

Señores del correo: días pasados, repasando ejemplares anteriores de CORSA, me detuve en la página 44 del número 166 en un título de gran tamaño que decía DENNY HULME. En una de las fotos que ilustraban la nota se veía al corredor vestido con buzo y sobre él bordado "Denis Hulme". Como ven hay diferencias entre las forma de escribir el nombre en el título y en el buzo. ¿Cuál de las dos es la correcta?

R) Ambas. Denny es un diminutivo afectuoso de Denis, y ya que estamos nos extenderemos sobre el tema. Para mayor abundamiento de datos le diremos que Hulme no es el único mortal de los que participan en carreras de alto nivel que tienen sobrenombre. Así por ejemplo a John Surtees *le dicen Big John o Fearless John (Juan el Grande o Juan Sinmiedo), a* Graham Hill *se lo llama I Baffi (los bigotes), a* Jack Brabham: *Old Jack o Blackjack (el viejo Jack o el negro Jack, este último apodo se les da a los carboneros en los países de habla inglesa), a* Joseph Siffert *se lo conoce también como Seppi o simplemente Jo, para muchos* Pedro Rodríguez *es el Chamaco de la misma manera que* Jackie Ickx *es Greassy Stuff (Gomina) o il Bambino d'Oro. Y siguiendo con los apelativos posbautismales encontramos que a* Henry Pescarolo *se lo conoce en las pistas como Pesca, a* David Piper *como the Bald Farmer (el granjero pelado), a* Anthony Joseph Foyt *como the Flying Tex (el tejano volador) y también A.P. A* Craig Breedlove *el periodismo lo bautizó Brave Speedlove (o sea el bravo enamorado de la velocidad y que en la pronunciación suena bastante parecido a su nombre verdadero). De los corredores argentinos de un pasado no tan lejano, dos popularizaron sus apodos en Europa: uno era el "Chueco" y el otro el "Cabezón". Ya sabrá Ud. a quiénes nos referimos.*

FIAT vs. FIAT

de Humberto Maggicolli, Capital.

Señores: según tengo entendido el Fiat que en el país se fabrica bajo la denominación de 1600 se fabrica también en Italia. Al respecto quisiera hacerles algunas preguntas:

R) Adelante con las preguntas. Cambio.

1) ¿Cuál es la sigla que identifica al modelo?

R) Fiat 125.

2) ¿Qué diferencias fundamentales hay entre uno y otro? Si se refieren al motor, ¿se va a fabricar en la Argentina en un futuro inmediato el 1600 con el motor igual al del italiano?

R) Básicamente el motor. En el italiano está equipado con dos árboles de levas a la cabeza, mientras que el argentino es monoárbol; además el 125 tiene las medidas internas siguientes: 80 x 80 mientras que el 1600 78 x 85. La potencia del modelo italiano es de 90 HP contra 88 HP del producido en nuestro pais. El 125 tiene frenos a disco en las cuatro ruedas. Otra cosa en que difieren es en las relaciones de caja y en distintos detalles de terminación.

En un futuro que no sabemos exactamente cuándo llegará, el 1600 llevará el motor bialbero de la versión original...

3) ¿Qué precio tiene en Italia el equivalente del 1600?

R) Un millón trescientas mil liras, es decir menos de setecientos mil pesos viejos.

PAQUITO MIO...

de Roxana Lueso y Patricia Coco, Ituzaingó.

Señores de Corsa: (le decimos así por respeto a la revista, ya que Uds. son tan jóvenes como nosotras y no daría lugar a tanta "farsa"). Bien: quisiéramos saber cuáles son algunos de los pormenores de la vida deportiva de Francisco "Paco" Mayorga, nuestro ídolo máximo:

1) ¿Cuándo debutó, con qué lo hizo, dónde y cómo se clasificó?

R) Paco debutó en 1959 en la carrera denominada 100 Millas de CORDIC en los lagos de Palermo con Borgward y abandonó.

2) ¿Tiene alguna "piña" importante en su historial?

R) Sí, fue en Ensenada en 1963, oportunidad en que lo hizo con un Jaguar.

3) ¿Cuántas carreras ganó?

R) Aproximadamente tuvo los laureles en su cuellito unas veinte veces, siendo su última victoria el día 28 de febrero en el torneo Apertura con un Peugeot 504.

4) ¿Cuál fue la carrera más importante en que triunfó?

R) El Gran Premio de 1967 y lo hizo comandando un Fiat 1500.

5) ¿Cuántos años tiene y cuál es su estado civil?

R) En este momento tiene 28 años y es... casadito...

IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SIENTASE EL PRIMERO
CON LA PRIMERA...

LS5 RADIO RIVADAVIA

Y SIENTESE EN fila 13

lunes a viernes 14.00 hs.



Alfredo Garrido
charlar y polemizar sobre cine y teatro.



Alberto Almada
estar informados e informar sobre cine y teatro.

(Del 5 al 15 de marzo de 1970, también y directamente desde Mar del Plata, el X Festival cinematográfico internacional).

R. DE LUCA PUBLIC. S.A.

A esa alegría...agréguele un MASTER

A esa facilidad que usted tiene para reír,
disfrutar, sentir alegría
y comunicarla, agréguele un Master.
Porque Master, con su tabaco sabroso
y aromático, está hecho especialmente
para añadir a su alegría
una agradable sensación de plenitud.



el sabor moderno
que jamás cambiará!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com