Nº 45 - FEBRERO 28 DE 1967 - APARECE LOS MARTES - $ 50.-

Las revistas de Mauro

Parabrisas

CORSA

OTRA VEZ EL RUIDO DEL TC

AUTOS:

BERTA Y LOS TORINO
(pag. 4)

EL CHEVROLET F100 DE BONANNO
(pág. 26)

SAN PEDRO:

GRADASSI Y LAS LLAVES DEL CIELO



(pag. 7)

surameris

ARCO DE TRIUNFO

Símbolo universal de vencedores. De los que han llegado. Superando dificultades, desafiando, luchando, compitiendo, sobreponiéndose a los desastres e incluso a las tragedias. Alentándose a sí mismos e imponiéndose condiciones. Seres que necesitan poseer el éxito, alcanzar la meta que se propusieron, ganar su propia carrera.
Panorama es el vehículo de los triunfadores.

PANORAMA



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

grupo de revistas

EDITORIAL ABRIL

Parabrisas

Director: RONALD HANSEN
Jefes de Redacción: EMILIO R. DEL VALLE (h) y GUILLERMO MARTIRE.
Secretario de Redacción: CARLOS E. CERQUEIRA

Edición semanal **CORSA**

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

Edición mensual **Parabrisas**

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

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

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

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

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A, Avenida L. N. Alem 884, Buenos Aires, Rep. Argentina. Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción o uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogido a la protección de las convenciones internacionales y Panamericanas sobre derechos de autor. Impreso en la Argentina. Registro de la propiedad intelectual Nº 819.657. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. REDACCION: L. N. Alem 884, Buenos Aires, Tel. 31-1431. Días de cierre: Roca 4410, Florida. Tel. 740-2587/0160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, París 17º. En Italia: via San Damiano 2, Milán. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L. Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A, Piedras 113, Capital Federal. Tel. 30-8022.



Punta del Este - (Especial para CORSA). Un día de esos de Buenos Aires en que los pajaritos se caen de los árboles y los termómetros estallan ante nuestros incrédulos y desorbitados ojos víctimas de la elevada temperatura, resolví mandarme como Corresponsal a escribir desde Punta del Este, este distinguidísimo balneario extranjero pero poco. Como nuestra revista tiene como característica una particular agilidad en el movimiento de sus hombres, como así también esa proverbial generosidad que ya raya en lo filantrópico, en un santiamén me puso encima del invento ese llamado Aliscafo o Batiscafo como dice mi cuñado quien desconoce completamente al profesor Piccard y sus experiencias poniendo su vehículo explorador de los abismos submarinos a disposición del vulgo por mil nacionales; y una libreta de Traveller's Checks en la valija.

El primer sorprendido fui yo al llegar aquí y encontrarme con que hay más gente CORSA por aquí que por allá. Por ese raro fenómeno estival de traslación, las caras se siguen repitiendo a cientos de kilómetros de distancia y al enorme charco de por medio. La escudería 05 en pleno. Funcionando como siempre, con los últimos discos importados y las mejores mujeres del mundo con credencial de "habitués". No falta nadie en esta ensalada de automovilismo rioplatense, la cita puede ser ahora, en cualquier momento, en el mismo 05, en Zorba sobre la arena de la Playa Brava con vista al imposible barco carguero partido por la mitad, o dentro del bosque de pinos, en el grupo de edificios Arcobaleno adonde está instalada la Bienal de Artes Aplicadas, junto al automóvil diseñado por dos argentinos que se llevaron el Premio de Honor. Caminando por la playa se puede tropezar uno con Tato Bores o con el socio de Onassis, pasando por decenas de ex embajadores en dulce espera o un par de coristas también en la dulce espera...

Por fin se descubrió el misterio: ésta es Telésfora Pichetta, la desconocida hermana de Anteo. Ocurre que por un quitame allá ese trencito eléctrico se fugó de casa a los dos años de edad, y desde entonces ha llevado una vida independiente. Arriba, Telésfora. Aún falta lo peor.





PAIRETTI: ¡Puff! ¡Qué olor a Mustang! Mejor me entretengo mirando la rubiona de al lado...
CABALEN: ¿Con marlonbrandos a mí? Yo me como un marlonbrando por día y dos si tengo hambre...

El jueves pasado llegó Juan Manuel Bordeu con su mujer, trajo un montón de chimentos de Buenos Aires, que no se los voy a contar porque no soy chismoso, pero lo que sí puedo decirles es que saqué el gran gustazo de mi vida. En el momento que abandonaba la redacción de nuestra prestigiosa revista, la semana pasada para dirigirme al Alipuerto, coincidió que bajáramos en el mismo ascensor el Campeón Argentino y yo. Al verme Bordeu lidiar con toda suerte de bolsones de las más insólitas formas y medidas, se interesó por el contenido y mi destino. Para fortuna de este humilde redactor a la pesca submarina de notas, se dio la redobiona de que Bordeu venía en un par de días para estas playas y que le interesaba aprender a pescar por abajo del agua con arpón y patas de rana, único deporte en el que me siento como pez en el agua, modestia aparte y motivo de la cantidad de bultos que traía. La hora de mi revancha había llegado. Actuando como maestro de Bordeu le pondría cero y a marzo, por todas las envidias que me hizo pasar cuando lo veía subir con gran cara de felicidad a ese coche de Fórmula Tres y un hilillo de baba me recorría el mentón para caer en el duro pavimento ávido de velocidad. Eso es todo lo que les puedo contar mientras estos muchachos me hacen la respiración artificial, gracias muchachos.

Durante toda la semana pasada en Montevideo se llevó a cabo, por fin, la fiesta de Carnaval. Terminando el sábado y domingo pasado con la famosa llamada de los Candombes. Es un espectáculo digno de verse, por lo auténtico, por lo lejano que parece de Buenos Aires, donde para nuestra desgracia no se ha conservado ninguna costumbre afro-americana y por el colorido y el ritmo vibrante del espectáculo. La falta de gente en la capital uruguaya era notable a pesar de todo. Intenté hablar con la gente CORSA uruguaya y ni siquiera encontré a nuestro corresponsal Pedro Handler quien se había ido a la Coronilla con su novia, pero no llegó porque el Citröen 11 ligero fundió una biela y lo dejó por el camino. Todos los demás estaban en Punta del Este, o casi todos. Así fue como tuve oportunidad de encontrarme aquí con los Paullier en su yacth amarrado en La Marina, estos hermanos son unos superdotados para los deportes, algo así como una versión uruguaya de los Menditeguy, a los Carvallido el apellido ya clásico en la lista de nuestro Gran Premio de Turismo y a muchos más, pero eso irá pronto en una nota. Este balneario está en la misma línea que Montevideo en lo que a coches de colección se refiere. Son lugares ideales para el amateur sano y trágicos para el amateur cardíaco. Ver tranquilamente un Rolls-Royce Phantom 1 pasar por la esquina, con un descaro petulante hacia quien se ha pasado la vida tratando de descubrir entre pilas de fierros viejos un tornillito, aunque sea que haya pertenecido alguna vez a un pura sangre como ése...

Bueno, ahora paso los informes meteorológicos y me voy a cambiar porque tengo ganas de irme a la playa.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

Con el Gran Premio de Longford a disputarse del 4 al 6 de marzo en Australia, queda finalizado el Campeonato por la Copa Tasmania. Fueron ocho carreras en total, disputadas a lo largo de dos meses con un pequeño paréntesis intermedio para dar tiempo a corredores y máquinas para que se trasladaran de Nueva Zelandia a Australia. La Fórmula especial de 2500 cm³ llamada Tasmania, tendrá un nuevo Campeón.

El 9 de marzo comienza el Rallye de Alemania reservado para automóviles de Turismo de Serie y Gran Turismo. Cuenta con puntaje para el Campeonato Europeo de Rallies, y durará hasta el 12 del mismo mes. Esta es la cuarta competencia para este Campeonato.

COMPETENCIAS NACIONALES

MN

En Mendoza se postergó la fecha de Fórmula 1 que estaba programada para el día cinco.

TC

La segunda carrera de la Temporada TC que se acaba de iniciar en San Pedro tiene como escenario la Provincia de Río Negro. Para allá se van los Ford, Chevrolet y otras yerbas a disputar el domingo 5 la carrera organizada por el Allen Auto Moto Club. Medios de transporte: F.C.N.G.R.

MN F 4

En Villa Mercedes, otro Campeonato 1967 que se inicia, el de los ex Minijuniors. Jorge Kissling, campeón 1966, incursionó la pasada temporada en Fórmula Tres, ¿qué nos deparará el destino? Muchas carreras y muchas máquinas nos promete el año automovilístico Fórmula 4 que se inicia, veamos la primera carrera y empecemos a hacer cuentas.

FOMENTO ZONA B

Otra carrera para Río Negro, en General Roca también correrán el mismo domingo cinco, la carrera organizada por la Asociación Volantes Limitada del 27. Nunca dejan de ser entretenidas estas carreras de tanta importancia en el sur del país. Los coches ya dejaron de ser "fortachos" para alcanzar velocidades cercanas a los *200, sí, sí, 200 kilómetros por hora.* Y está todo dicho.

MIDGET

Como siempre muchachos, en la cancha de Ferro, en Caballito, el sábado a las nueve de la noche. El menú trae como entremeses las motos del Speedway cuyas carreras son muchas veces más interesantes que las de los autitos enanos. A no llegar tarde entonces.

LOS TORINO TC

FUEGO SAGRADO

El Torino TC se puede comprar por tres veces menos que una cupé trádicional



Para los educados observadores del automovilismo, el Torino de IKA es el *wiht it* de la Industria Argentina. Trae puesto de fábrica el fuego sagrado, conquista con la imagen, atrapa con la presión del asiento contra la espalda cuando se hunde el acelerador... Definido por esas sensaciones que se sienten en la piel, o más científicamente porque el Torino nació para apagar el apetito deportivo del mercado comprador, el best seller automovilístico de la última temporada inundó rápidamente las calles y las rutas del país. Y si bien los padres de familia prefieren que sus esposas e hijos suban al Torino por las cuatro puertas de la versión "tranquila", el bebevientos insaciable se decidió rápidamente por las cupé de inconfundible espíritu europeo, dos puertas, taquímetro y palanca al piso. De allí a elegir la cupé Torino con Cinturato y Tres Weber dobles, hay un solo paso esencialmente bancario, pero cupé normal o cupé rabiosa, el Torino se convirtió meteóricamente en el corcel dilecto de los veloces y los intrépidos.

Cuando todo hacía suponer que la cupé frenética iba a ser durante algún tiempo razonable el súmmun sobre cuatro ruedas al alcance del usuario, IKA descargó un felicísimo mandoble sobre las frágiles espaldas de la tentación, disponiendo que se venda una versión TC con 225 km/h garantidos. Oh, sorpresa. Se vende al público y cuesta apenas algo más de un millón y medio de pesos. Menos que los Torino callejeros? Si, menos que los Torino callejeros, y además tres veces menos que una discretísima cupé tradicional con discutibles posibilidades de superar los 200 km/h sin viento y en suelo plano.

La historia comienza hace algún tiempo. Había una vez un Rambler American color guinda. Se corría la Temporada Internacional de 1966 y estaba discretamente estacionado en la playa del Autódromo. Sólo reparaban en él los ojos muy hábiles, casi estrictamente los mismos que podían reconocerlo en la ruta cruzando el paisaje a 200 kilómetros por hora o más. De ese Rambler American color guinda, Oreste Berta extrajo todas las experiencias necesarias como para extraer toda la potencia posible del motor Tornado. "Como el American y el Torino no tienen mecánicamente nada que ver —confesó a CORSA— solo utilicé mi trabajo sobre el motor, pero son dos años de experiencia... Bien aplicados a la perfeccionada suspensión de los dos trenes del Torino y a todo el *atrezzo* deportivo del automóvil (frenos de disco, caja Z-F, cubiertas especiales, etc.) dan la versión TC que actualmente se vende al público con la condición de hacer correr oficialmente al automóvil.

Hasta ahora, se convirtieron en clientes del Departamento de Desarrollo de Vehículos Avanzados —que manufactura las unidades obedeciendo a la joven batuta de Berta— Esteban Sokol, Carlos Marincovich, Larry, César Malnatti y el club organizador de la carrera de Allen, para cederlo a un piloto local. El procedimiento para agenciarse un Torino TC consiste simplemente en tomar contacto con Berta, encargarlo, firmar el cheque y recibirlo a través de un concesionario. Eso si, la fecha de entrega depende directamente del tiempo disponible que las carreras del equipo oficial dejen al personal del departamento. Los Torino TC se retiran de la línea de montaje general cuando apenas están terminados el casco, las suspensiones y el sistema eléctrico, vale decir, prácticamente, cuando bajan en Córdoba de la batea que los transportó desde la planta de Monte Chingolo.

A partir de entonces se trabaja sobre ellos "a mano", tratándolos uno por uno y poniéndolos en condiciones de ser tan ganadores o tan perdedores como los del equipo oficial. Berta dijo a CORSA: "Los Torino TC de venta al público no se diferencian en nada respecto a los que manejan Gradassi y Ternengo. El de Copello anda algo más gracias a la trompa aerodinámica de plástico, pero cualquiera puede verificar en cualquier momento que no hay diferencias entre los nuestros y el que se vende". Los trabajos que realiza el Departamento de Vehículos avanzados sobre el esqueleto Torino, abarcan motor, capot y tapa de baúl confeccionados en plástico, y detalles. Berta considera que a partir del millón y medio que cuesta la máquina, el afortunado comprador debe repartir no más de doscientos mil nacionales entre colocar butacas, tanques, barra anti-vuelco, pintura, reemplazar los vidrios por plástico y las gomas 185 por las 205, para tener el auto en orden de marcha, con tantas posibilidades de ganar una carrera de TC como cualquiera de sus tres pilotos.

Tanto Copello como Gradassi y Ternengo no están unidos a IKA ni a Berta a través de un contrato. Más bien es un grupo de amigos que se divierte corriendo, preparando, viviendo alegremente antes y después de cada carrera. El joven Oreste, aplicadamente despeinado y barbudo, dijo dos días antes de largarse la Vuelta de San Pedro mientras el grupo trabajaba furiosamente en un refugio de Vialidad Nacional afinando los tres autos: "En el equipo no hay primer piloto, todos son estrictamente iguales. Ellos corren oficiosamente y sólo por los premios que obtengan." Berta propondrá a los niveles ejecutivos de la empresa un programa de carreras y el nivel ejecutivo las elegirá, casi seguramente, siguiendo un criterio funcional: San Pedro porque es la primera, Allen por sus caminos de ripio, Necochea porque es veloz, Carlos Paz por la montaña, el Autódromo porque es el Autódromo. En ese sentido aún no decidieron la calidad ni la cantidad de las carreras que largarán, pero por de pronto los Torino ulularán en las tres primeras.

En cambio, Berta se manejó individualmente para seleccionar a sus pilotos. "Una noche me encerré con todas las revistas de automovilismo donde figuraban los campeonatos argentinos y los resultados de muchas carreras. De acuerdo a lo que analizaba, anotaba nombres en una lista sin fijarme de qué categoría provenían. TC, TM, Mecánica Nacional, Minijúniors, en fin, todas. Al principio había cincuenta candidatos, después veinte, finalmente hice la gran depuración y quedaron dos." De Ternengo, aprecia su meticulosidad y su condición de mecánico. De Gradassi, su capacidad para adaptarse a cualquier automóvil aunque hasta la semana pasada no haya manejado a más de 170 kilómetros por hora, así como su ingenio y su habilidad manual. La elección es evidentemente exitosa. Quizá sin pretenderlo demasiado, Berta eligió a un coterráneo (que como él es rafaelino) quien le reportará amables simpatías zonales y satisfacciones mecánicas o deportivas avaladas por diez años de correr permanentemente en motocicletas o automóviles. Eso en cuanto a Ternengo. Gradassi por su parte es el hombre que el año pasado venció con su modesto Auto-Unión al equipo Renault de Berta en las carreras más difíciles del calendario, como la Vuelta del Noroeste, Capilla del Monte, la Cumbre y Carlos Paz. No es la primera vez que Gradassi integra el equipo oficial IKA, ya que el 1º de marzo de 1964 manejó un Renault de fábrica en el Parque Sarmiento de Córdoba, durante la Temporada Internacional de Fórmula Júniors completando el team que formaban Carlos y Julio Guimarey. "No importa que hayan sido motoci-

Es éste. Mirenlo, y sueñen como soñamos nosotros. Por un millón de pesos —previo visto bueno de Berta— usted puede ingresar en la selecta cofradía del Club de los 200 Plus.

Pirin Gradassi tiene dos tiempos y tres cilindros más debajo de su pie derecho. Veremos cómo resuelve la ecuación de 60 kilómetros por hora más que antes.

El Toro Rampante, podríamos llamar al "logo" del Torino TC. Podría no ser el detalle más feliz de este hermoso automóvil.

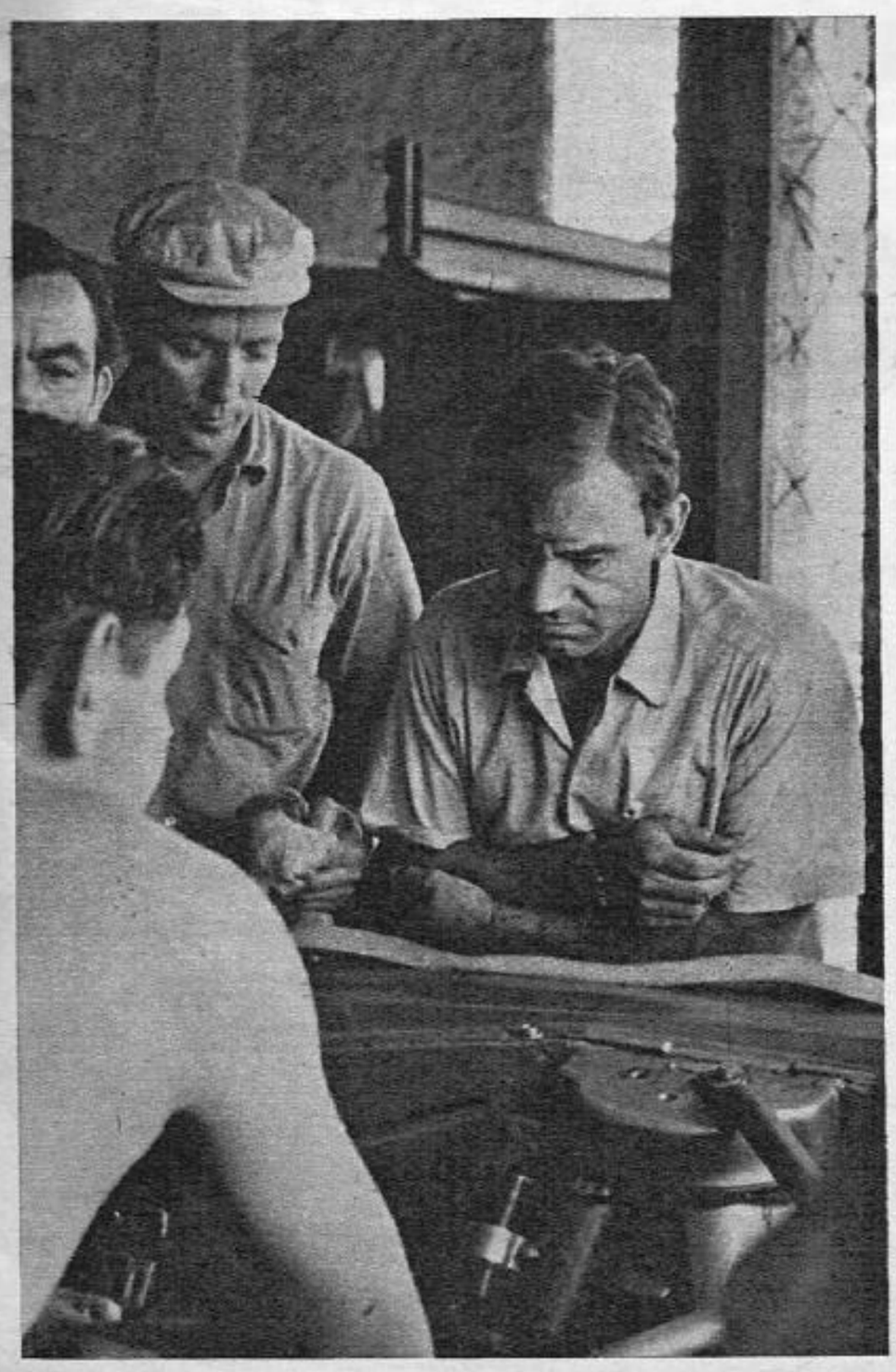
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

A LA ORDEN

por *CARLOS MARCELO THIERY*
fotos de *CARLOS ARCURI*







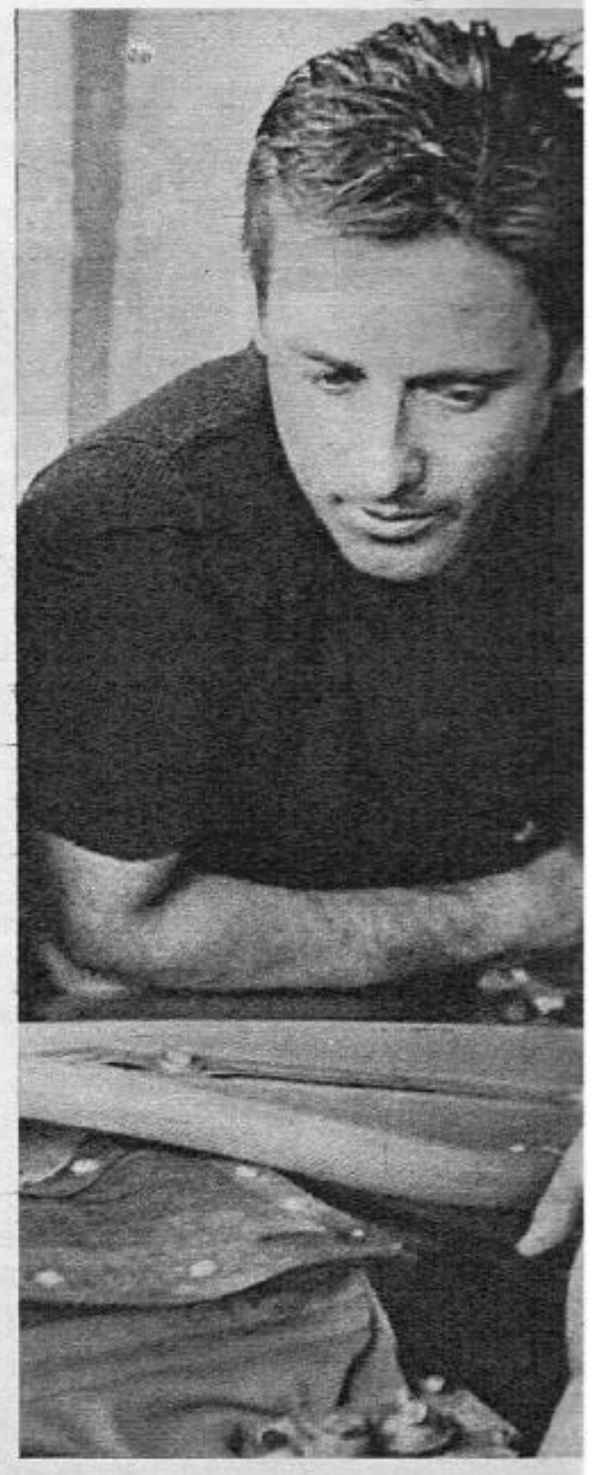
ciclistas —considera Berta—; ellos fueron elegidos sobre una lista donde figuraban prácticamente todos los pilotos de todas las categorías nacionales de automovilismo . . ."

Del mendocino Eduardo Copello no hay nada que agregar. El trasplante del Renault a un auto más grande es como una necesidad para alguien consagrado por las multitudes de todo el país. Berta lo considera como un piloto directamente excepcional, cuya experiencia complementará el entusiasmo de los nuevos conductores del equipo.

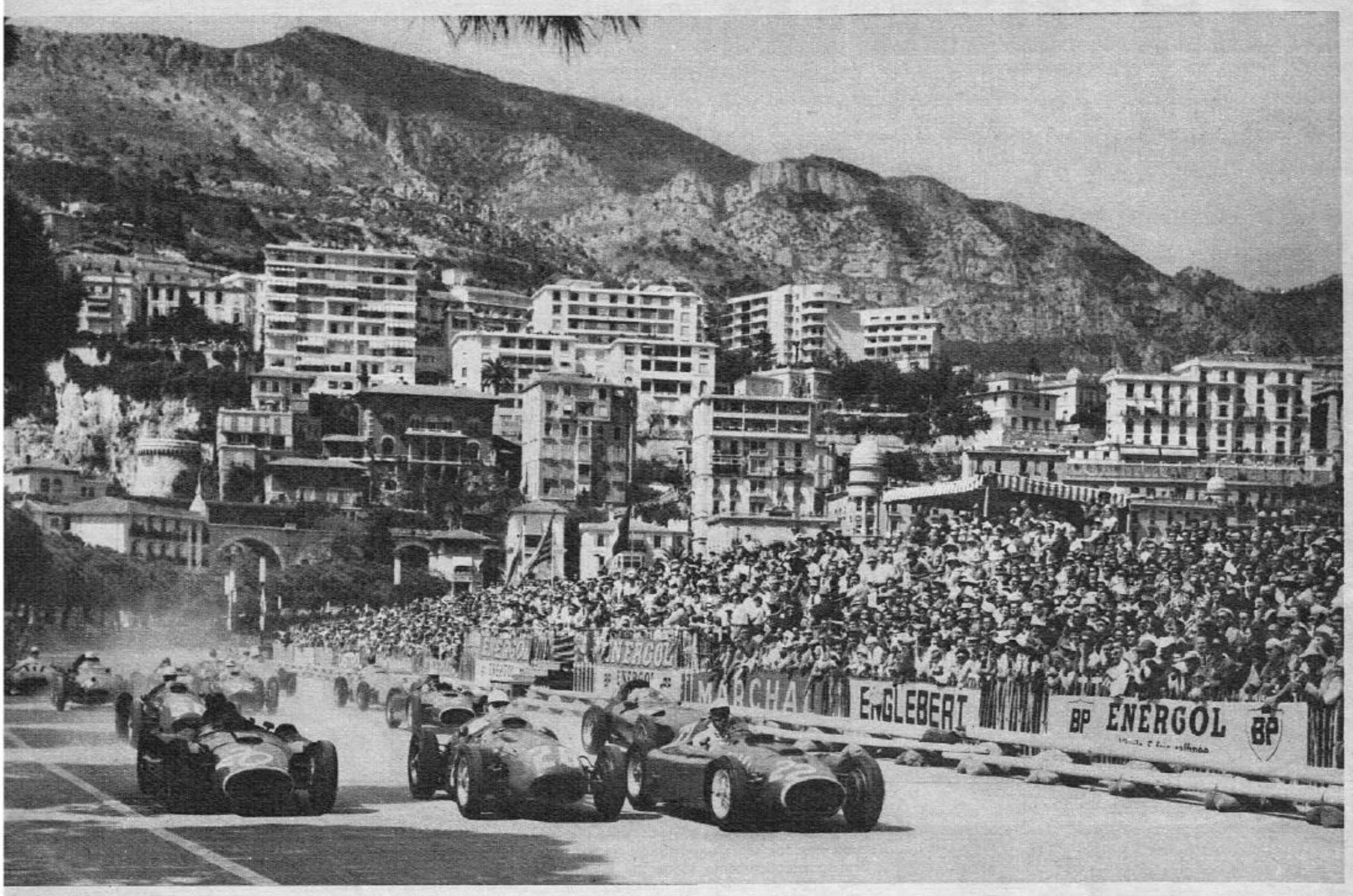
"Potencia disponible para corregir cualquier error, excelente estabilidad, mayor régimen útil . . . Probablemente los Torino sean más fáciles que los mismos Renault para conducir". Berta cree en todo lo que hace. Como en los Renault, apuntó todo su arte de orfebre hacia la cabeza de cilindros para obtener el máximo rendimiento de los motores Tornado. Baja a la fosa, empuña una lámpara portátil, se zambulle en los contraluces y después de retirar la copa del cárter señala el cigüeñal, las bancadas, las bielas. "Todo standard —murmura—; el cigüeñal ya va nitrurado en los modelos de calle, las bielas son las mismas que se usan en cualquier Tornado, los metales no se cambian para nada". También las suspensiones usan los elementos standard. "Hasta los mismos amortiguadores, sólo se modifica levemente el reglaje de la barra antirrolido, pero si alguien que compra el modelo TC quiere algo más, nuestro departamento le vende lo que pida o necesite: resortes, barras, amortiguadores, repuestos . . ."

Deja la portátil, trepa por la escalera alfombrada de grasa, acaricia uno de los tres Torino del equipo y reflexiona filosóficamente: "¡Que chivudo estoy...!" Es la nueva generación, afortunadamente.

Parece muy de paseo. El auto de Eduardo Copello descansa con simulada apatía. Pero al giro de la llave de arranque muchos más de 200 caballos salen a corcovear.



Oreste Berta, el Taumaturgo de Rafaela, porta el pesado cetro de la imagen IKA en las carreras de TC. Su impetuosidad, su amor por el detalle, y su capacidad desafían a las marcas tradicionales en la especialidad.



MONTECARLO

por R. HANSEN

A esta altura del partido, no hace falta decir que hay carreras que tienen un sabor especial. Pero ese sabor suele darlo alguna característica heroica: por ejemplo, la duración de las 24 Horas de Le Mans, la infinita variedad de recorridos del Gran Premio argentino, la caza mayor (a autazos) del Safari, etcétera.

Hay una carrera que no es excepcionalmente larga ni en tiempo ni en distancia, pero que indiscutiblemente está revestida de ese *je ne sais quoi* que la diferencia de carreras más prosaicas: nos referimos al *Grand Prix de Monaco.*

Su mística está compuesta por una suma de elementos, tal como todas las místicas del mundo. Montecarlo (prácticamente la capital del pequeñísimo y miliunanochesco Principado de Mónaco) es algo así como el súmum de la alta sociedad internacional, del ruidoso y rimbombante *jet set* festejado por las revistas del gran mundo internacional.

El circuito es corto, desparejo en algunas partes, peligroso para la integridad física de los autos (aunque los accidentes fatales no son comunes aquí), y por su escasa velocidad (alrededor de 120 de promedio) está carrera tiene muy poco que ver con las restantes pruebas del Calendario Internacional.

Y sin embargo, pocos son los que faltan a Mónaco... En parte, será porque casi siempre esta carrera abre la temporada europea. De hecho, todo el mundo va para ver y ser visto, comprobar cómo corre el de la vereda de enfrente. Pero, por supuesto, hay más. A los corredores les gusta porque tienen acceso a los dorados salones del antedicho *jet set* y porque las representantes del sexo débil (¡ja!) se congregan en Montecarlo en cantidad y calidad inigualada en otra parte del mundo. Si ustedes leyeron por ahí que Montecarlo ya no es lo de antes, créanlo hasta por ahí no más. En lugar de espeluznantes aristócratas con apellido de comarca húngara, ahora suelen ir también mecanógrafas dinamarquesas con quince días de licencia o vendedoras belgas que están entre un empleo y otro. Pero de todos modos están bárbaras, están.

Por otra parte el correr entre las calles de una ciudad es una práctica que se va dejando, ya que virtualmente sobrevive solamente en Montecarlo y Pau. Y sin embargo, en estos circuitos la protección al espectador es tan excelente que, por lo menos dentro de lo que recordamos, nunca hubo un accidente en el cual sufriera consecuencias un espectador.

Para los equipos, por otra parte, Montecarlo tiene un valor adicional dado por el hecho que prácticamente no se han efectuado reformas al circuito desde que se empezó a correr en él en 1929 (sí, Revoredo, ganó el francoinglés "Williams" con una Bugatti). De ese modo, los distintos registros que se vayan alcanzando tienen gran importancia porque muestran detalladamente cuánto se evoluciona año por año. En cambio en algunos otros circuitos, el frenesí de tener siempre más velocidad hace que se suavicen curvas, que se emparejen superficies desparejas y que en general se pierda la posibilidad comparativa.

Claro, en Montecarlo, de cuando en cuando algún auto se cae al agua. Pero, después de todo, nadie es perfecto.

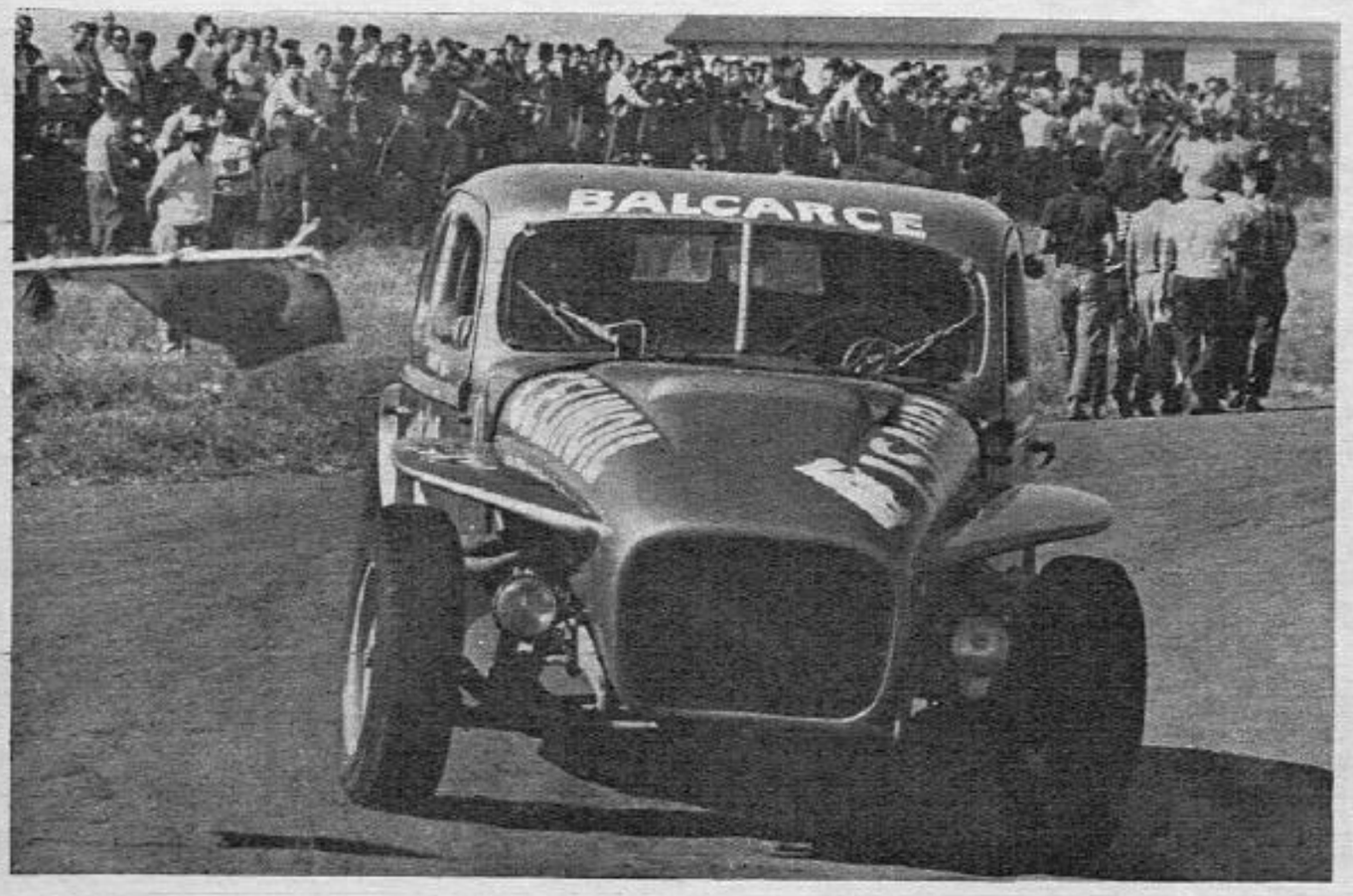
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SAN PEDRO TC

por CARLOS MARCELO THIERY
fotos de CARLOS ARCURI

CON SABOR A PEPERINA

No basta un buen auto y un buen corredor para elaborar un triunfo. El equipo de los Torino complementó velocidad y precisión con excelente señalamiento; graduaron sabiamente la marcha de Gradassi hacia el final.



Eduardo Casá es uno de los que dobla más fuerte a pesar de lo tradicional de su auto. Realizó una excelente carrera; no le falta potencia aunque use plebeyos Holley en lugar de los presuntamente exóticos Weber doble cuerpo.

Casá hizo bastante por evitarlo, pero el cordobés Gradassi, con su Torino y su tonada, ganaron la primera de TC del año

¿Será un afortunado presagio? Cuatro automóviles modernos —los tres Torino y el Chevrolet-F-100 de Bonanno— largaron la primera carrera de TC 1967 en los cuatro primeros lugares. Esta insolente y hermosa estocada al tradicionalismo fue elaborada en muy buena ley el sábado a la tarde, cuando los cuatro ganaron el derecho de largar adelante, desparramando tierra y haciendo chirriar sus neumáticos entre los na-

→

ranjales de San Pedro. Si alguien opinara que las pruebas de clasificación tienen un valor relativo para analizar a los automóviles y los pilotos, el quinto puesto —nada menos que de Eduardo Casá— y la extensa cola que formaban los "promisorios valores" Eduardo Matías, Atilio Viale, Hugo Gimeno, Nasif Estéfano y tantos otros, parecerían demostrar lo contrario. Además, dos de esos cuatro autos se clasificaron respectivamente primero y cuarto (Gradassi y Bonanno) cuando su condición de experimentales bien podía haber justificado cualquier desperfecto, y la hazaña de haber emparedado a dos máquinas definitivamente afirmadas como las de Casá y Calamante, no puede abonar ninguna duda sobre su aptitud.

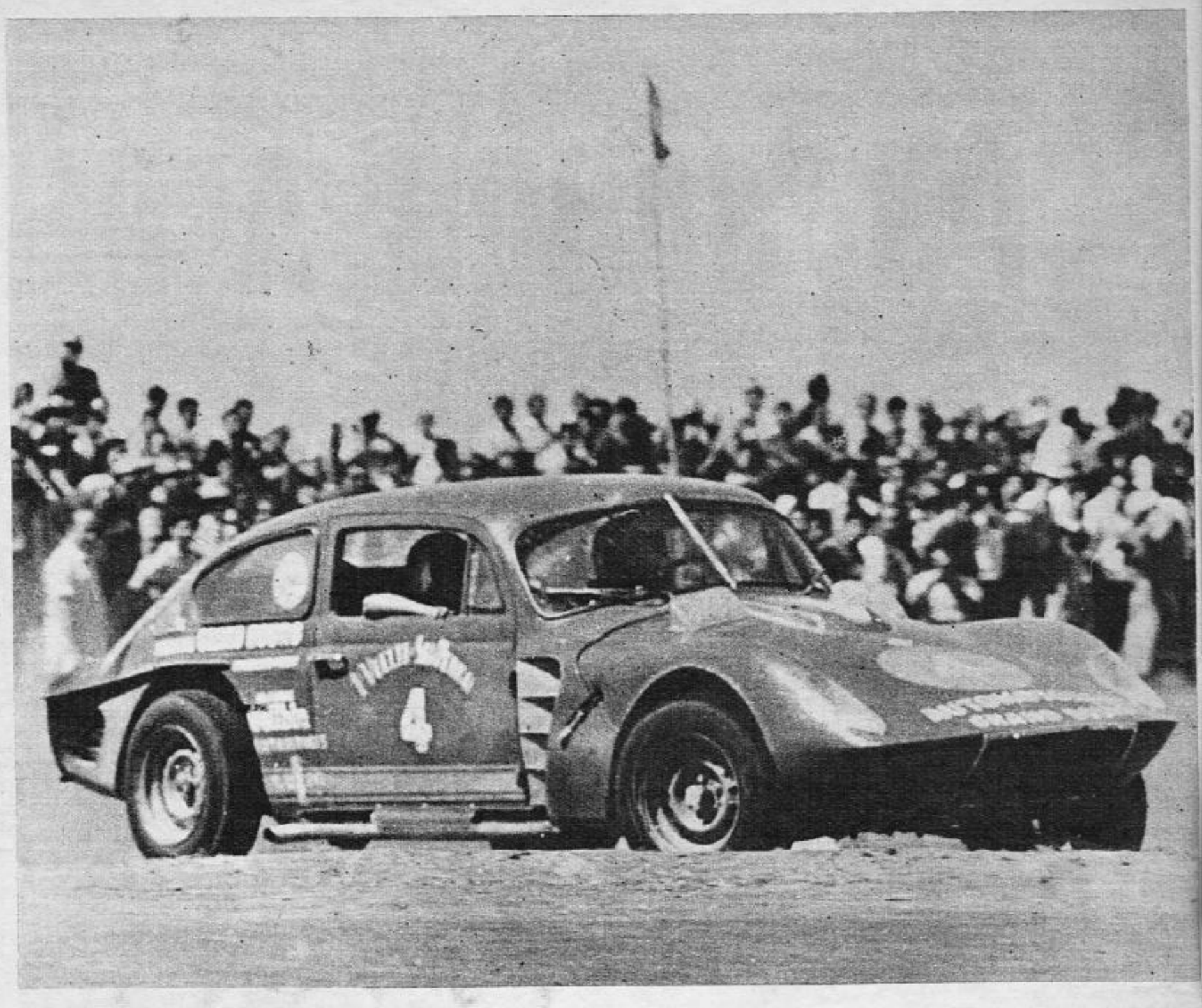
No es la primera vez que Gradassi corre en TC, pero sí la primera que lo hace "en serio" —como él mismo dijo—, de manera que prácticamente debutó ganando. Antes, en su primera y única presentación se había clasificado quinto con su Auto-Unión Anexo J en la Vuelta al Pan de Azúcar que ganara Alzaga el año pasado. Bonanno tampoco es nuevo en la categoría, aunque se lo conozca fundamentalmente por correr en Peugeot. Pero en cambio es la primera vez que sale a la ruta en un auto ganador, tan ganador que el acompañante Lupacchini quedó impresionado por la velocidad y la sensación de peligro que sintió cuando pincharon una cubierta, o cuando el auto se hamacaba de banquina a banquina por presumible huelga de amortiguadores.

Nuestros dos primeros párrafos celebran con alborozo el nacimiento de una circunstancia que acaba de aterrizar sobre el lomo del TC para mantenerlo despierto y hacerlo más serio cada día, dicho con el debido respeto a las **cupeshitas** y sus **fans:** mientras reúnan aptitudes modernas, el auto y el piloto que prácticamente se inauguran en la categoría pueden colocarse en primer plano. Desde su nacimiento, el TC nos acostumbró a justificarle instituciones encantadoras pero absoletas, como el derecho de piso o el escalafón, y con ellas a tantos pilotos que solo aportaban a la carrera del domingo su simpática presencia. Sin posibilidades de ganar. Sin entender la esencia de la competición. Sin tener siquiera una aspiración mínima al bajársele la bandera de largada. Por eso, CORSA recomienda que se analice con atención el brillante debut de las nuevas máquinas y los nuevos conductores de la categoría. Bien puede ser el símbolo de otra época. La Temporada y el Reglamento recién venidos al mundo pueden ser el símbolo de esa época, porque no solamente debe destacarse la forma brillante que usaron para debutar los nuevos elementos de la categoría, sino que ya en la primera carrera del año la difirencia por los primeros puestos se midió en segundos desde la largada hasta el final mientras que el ganador surgió de la escaramuza permanente, en lugar de aparecer en el primer puesto por fallas o abandono de los que iban adelante. Puede ser que las cosas cambien la mismísima semana que viene, pero es bueno recordar que toda esta reunión de detalles recién se consiguió en la segunda mitad del año pasado, por ejemplo...

Una hora y veinte minutos de retraso para poner en marcha la carrera, fueron escasamente suficientes para que el público alcance a acomodarse en el circuito. Algunos pilotos de los aviones radiales calculaban que alrededor de veinte mil automóviles bufaban en la ruta 191 tratando de conseguir un lugar sin quemar sus embragues, y que casi medio millón (!) de personas había resuelto levantarse temprano para no perderse el comienzo del ruido. Aleluya. El comisario deportivo Pedro Vaccario (que sabe por diablo pero más sabe por Vaccario) decidió acertadamente la postergación, mientras los eficientes directivos del Automóvil Club San Pedro permitían el acceso de los vehículos a lugares no previstos para ayudar a la descongestión. Hasta allí todo muy bien, pero sin querer hacer planteos existencialistas, como decía Burzaco, habría ido mucho mejor si los cobradores de entradas no hubiesen atorado a la columna a pocos metros del control de boleterías y se hubiera previsto un camino especial para los autos de carrera y los oficiales, muchos de los cuales se demoraron más de la cuenta. No vamos a discutir ahora si debe cobrarse entrada o no, pero a las ocho y media de la mañana hubo un pacífico gentleman que se negó a pagarla con un convincente bufoso en la mano, y otro que dejó al tesorero del club pidiendo un bife crudo para bajar la hinchazón.

Cosas del teshé.

Los Torino largaron al frente usando probablemente la relación más larga de diferencial que se haya empleado hasta la fecha en la categoría: 2,75 : 1. Aún así, según el acompañante de Gradassi, cargaron caja de cinco velocidades con la primera anulada y quinta sobremultiplicada. Y si





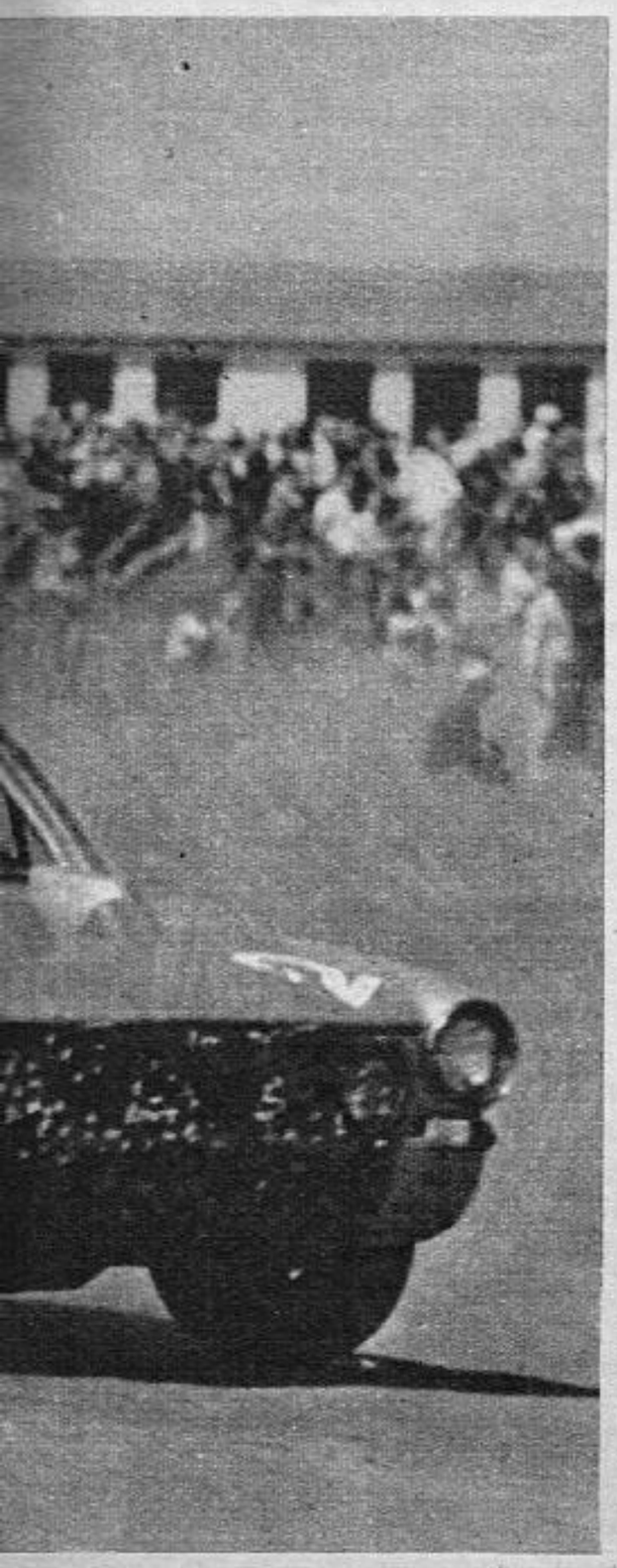
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Ricardo Bonanno puede sentirse contento. En su primer carrera con el nuevo "mixto" (chasis Chevrolet, motor F-100), fue siempre una de las figuras importantes. No mantuvo un ritmo parejo hasta el final, pero de todos modos ¡muy bien!

"Medio país" testimonió con su presencia el arraigo del T.C. Tanto así que la enorme cantidad de público obligó obligó a postergar la largada casi hora y media. Este aficionado, arriba de un poste telefónico, ejemplariza ese entusiasmo. Por debajo, pasa Tempone.



Pirín Gradassi resultó el hombre del día. Aunque Casá peleó con uñas y dientes, en definitiva el cordobés punteó de principio a fin. Lloraba de emoción cuando se bajó del auto en el parque cerrado.



no asombra que la hayan usado permanentemente sobre el pavimento porque allí el viento los tomaba de cola, lo inusual es que hayan llegado a colocarla varias veces en la tierra, donde el soplo les daba en la nariz. De cualquier manera, es obvio que Oreste Berta sabe qué hacer con la carrera larga del motor Tornado. En las tres marchas inferiores alcanzan las 5.400 rev/min y con la sobremarcha, 5.000. Para empezar no está mal. Los tres autos del equipo se fugaron de salida, del mismo modo que se fugaron siempre Emiliozzi, Pairetti o Bordeu, tomando como referencia —por ejemplo— al auto de Casá. Eso quiere decir que los Torino son íntegralmente ganadores.

Durante la primera vuelta, el N° 1 Eduardo Copello siguió de largo en una curva y no llegó a pasar por el control, mientras Ternengo y Gradassi aguantaban la drástica conversación con Bonanno y Casá. En la tierra eran precisamente Casá y Gradassi los que doblaban más fuerte, de eso no cabe la menor duda, pero Bonanno llegó a estar primero en algún tramo y Ternengo lo apretó a su colega cordobés como obligándolo a pisar el acelerador. Di Palma con el número 24 y Cupeiro con el 46 fueron los rezagados que pasaron mayor número de autos durante la primera vuelta. La carrera admitía sólo 45 participantes, y el sensacional nuevo Chevy II pudo largar gracias a la deserción de Carmelo Capasso-Martín y al borrado Anteo Pichetta, a quien la comisión técnica no dejó largar objetando la enorme antena correspondiente al aparato emisor de ruidos ultrasónicos que había instalado en su veloz vehículo para espantar a los pájaros, evitando así que le rompan el para brisas.

Viale, Nasif Estéfano y Calamante comenzaron a arrimar en la segunda vuelta, cuando Di Palma se quedó sin caja y Cupeiro aparentemente con la junta de tapa soplada. Al auto del tucumano se le modificó la cola, instalándole un tipo fast-back de estética dudosa, que además —según el acompañante Giménez— no regala km/h con la misma potencia del año anterior. De todos modos habría que consultar a un experto en aerodinámica. En los pronósticos, el equipo oficial Ford aparecía como el contendiente ideal para el team Torino, pero por lo visto solo se pueden equiparar en la calidad de sus respectivos pilotos, puesto que si los Ford andan muy rápido, no por eso pisan fuerte con la seguridad de los ganadores. Dos años y medio de experiencia, pueden suministrar datos como para que la marca del óvalo pase la mala racha.

A partir de la mitad de la carrera, Casá atacó decididamente a Gradassi y Ternengo, hasta que el rafaelino volcó sin consecuencias en la séptima vuelta. Con el camino expedito, el subcampeón comenzó a descontarle de 8 a 9 segundos por vuelta a Gradassi, que llevaba colgando el caño de escape y en determinado momento se detuvo durante 1 minuto y 25 segundos. Para darle mayor emoción al final, el motor del Torino comenzó a funcionar con sólo cinco cilindros, pero Casá tuvo que cambiar dos gomas y se mantuvieron las posiciones. Gradassi decidió no conectar el casquivano cable de bujías que le bajó el régimen 4.700 rev/min y Casá-Travers prefirieron seguir con una goma pinchada cuando les faltaba poco para llegar, lo que les valió cruzar la línea final sacando chispas con la llanta trasera izquierda. Calamante intercaló el único Chevrolet en los siete primeros puestos, Bonanno cruzar la línea final sacando chispas las próximas fechas. Matías y Prandi ubicaron a sus F-100 sexto y séptimo respectivamente sin haber modificado nada desde 1966. Alegría. Motivos de polémica, mil. Sorpresas, varias. Organización aceptable. Hasta los dos trenes que cruzaron dos veces cada uno el circuito se portaron como niños buenos y no molestaron a nadie. Policía, amable. ¿Qué más se puede pedir si la Temporada empezó como cumpliendo un feliz augurio?

Tres hurras para Gradassi, para Córdoba, para el Torino, para Berta, para el nuevo TC. Nos volveremos a reunir en el ripio de Allen.

ECOS DE SAN PEDRO

Si bien es cierto que nadie podía imaginar la enorme multitud que se congregó en San Pedro para asistir a la prueba que inauguraba el calendario de la temporada Turismo Carretera, la organización de la prueba, a cargo del Automóvil Club San Pedro, dejó bastante que desear. Se cerró la ruta a las ocho de la mañana y una cola de vehículos de "varias leguas" no podía circular, aunque muchos de sus propietarios ya habían abonado la correspondiente entrada ($ 300 por "barba"). La batahola que se armó fue tan infernal, que tuvo que abrirse la ruta nuevamente y eso hizo que la carrera se demorara más de una hora (se largó 10.50). Aparte de esto, hubo deficiencias en la entrega de credenciales. El equipo CORSA no contaba con las suyas; y vio dificultada su labor, hasta que el señor Moretti nos facilitó unas que decían "Cuerpo Sanitario"... La afluencia de público fue tan grande que tras las alambradas, había cuatro y cinco filas de personas. Por otra parte, cuando se cobra entrada, bien pueden gastarse unos pesos en alquilar campos linderos para poder estacionar con un mínimo de comodidad y seguridad.

Jorge Terrengo se tenía una fe ciega. "Es mi primera carrera de TC y me gusta. El auto es una bomba. Si no ocurre nada anormal creo que estoy prendido, aunque nuestros autos son experimentales y tienen todo el derecho del mundo de romperse en la primera presentación". El auto anduvo a las mil maravillas y la predicción del rafaelino ya se iba cumpliendo cuando en la séptima vuelta, se vio envuelto en una nube de polvo que dejaba otro competidor y se fue de camino, volcando espectacularmente pero sin ninguna consecuencia, ni para él ni para su acompañante.

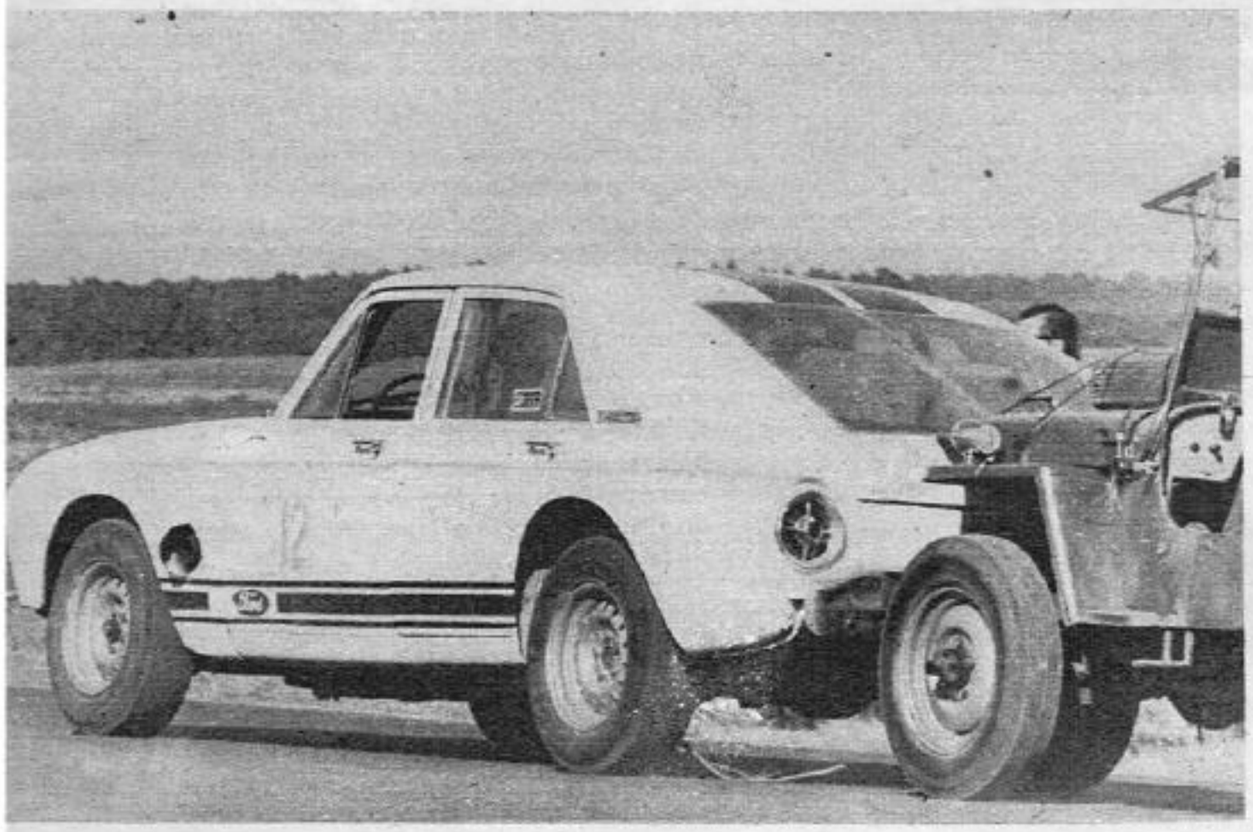
¿Sigue Cupeiro las huellas de los Emiliozzi? Nadie pudo explicarse su súbita desaparición. Largó en el último puesto y desde el "vamos" apuró con todo. El remozado Chevy está más coqueto que nunca y devoraba adversarios que era un contento, cuando de pronto... Jorge hizo un extraño mutis por el foro y no hubo forma de ubicarlo. Se explicó que equivocó el camino. Pero el circuito de San Pedro es uno de los más simples que se corrió en los últimos tiempos. La misteriosa desaparición llamó mucho la atención, y los comentarios fueron muchos y variados.



Eduardo Matías fue otro de los que cinceló su puesto mediante un acción tesonera y eficaz. Tiene motivos por los cuales sentirse satisfecho.



Mariano Calamante anduvo perfectamente dentro de sus optimistas posibilidades. Cuando otros quedaban por el camino, el piloto de Balcarce hizo una carrera regular y rítmica que lo llevó a un meritorio tercer puesto.



Modificaciones en la carrocería del Falcon de Nasif; estética discutible. Su quinto puesto fue trabajosamente elaborado: faltaba velocidad para una discusión a más alto nivel.

I VUELTA DE SAN PEDRO
Automóvil Club San Pedro - 26/II/67 - 562 km
CLASIFICACION

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vts.
1º	2	Gradassi, Héctor Luis	Torino Tornado 380 W	3h 21m 36s2	10
2º	5	Casá, Eduardo	Ford F-100	3h 23m 30s4	10
3º	14	Calamante, Mariano	Chevrolet Super	3h 28m 44s8	10
4º	4	Bonanno, Ricardo J. M.	Chevrolet F-100	3h 30m 48s2	10
5º	12	Estéfano, Nasif M.	Falcon F-100	3h 34m 57s	10
6º	6	Matías, Eduardo	Ford F-100	3h 36m 30s6	10
7º	30	Prandi, Nelson	Ford F-100	3h 22m 35s4	9
8º	19	Villa, Luis J.	Chevrolet Super	3h 26m 23s8	9
9º	34	González, Eloy	Chevrolet Apache	3h 27m 23s	9
10º	10	Bertolotto, Antonio	Ford F-100	3h 28m 02s4	9
11º	29	Suárez, Octavio	Ford F-100	3h 29m 30s4	9
12º	21	Sokol, Esteban	Torino Tornado 380 W	3h 30m 25s6	9
13º	8	Gimeno, Hugo A.	De Soto Slant Six	3h 38m 40s8	9
14º	36	Montero, Osvaldo	Ford 59 AB	3h 31m 49s8	8
15º	18	Codagnone, Rubén	Chevrolet 400 - Super	3h 39m 20s4	8
16º	39	Cuesta, Perfecto	Ford 59 AB	3h 13m 09s2	7

Promedio del ganador: 167,259 km/h.

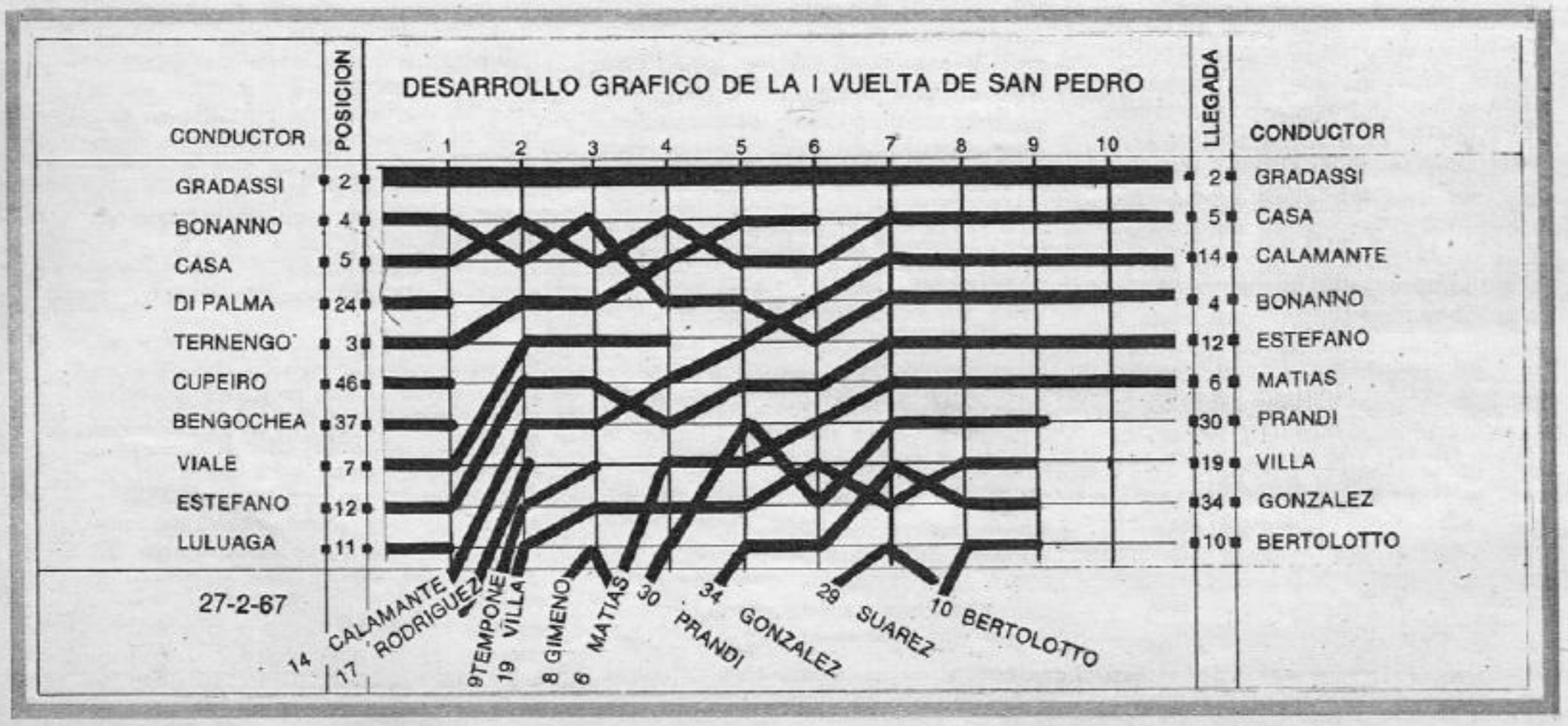
Record de vuelta: Eduardo Casá en la sexta: 19m 27s4 a un promedio de 173,248 km/h.

No largaron: 20, Alberto Exertier (Falcon F-100); 33, Carmelo Capasso (Falcon Seis 200).

No se clasificaron para largar: 47, Ricardo De Paoli (Valiant III Slant Six); 48, "Bamse" (Ford F-100); 49, Carlos Luis Salto (Ford F-100); 50, Mario Tarducci (Chevrolet Super); 51, Miguel Irazusta (Falcon Seis 200); 52, Julio C. Fernández; 53, Luis A. Meretta (Ford F-100); 54, Mauricio Rialti; 55, Ernesto Gayero (Chevrolet 4 IA); 56, Adolfo Bertello (Ford 59 AB); 57, "Carranza-Furia" (Ford 59 AB); 58, Horacio Fernández.

Abandonaron: 1, Eduardo Copello (Torino Tornado 380 W); 3, Jorge Ternengo (h) (Torino Tornado 380 W); 7, Atilio Viale (Falcon F-100); 9, Antonio Tempone (Chevrolet 400 Super); 11 Juan Luluaga (Chevrolet Super); 13, Carmelo Galbato (Ford F-100); 15, Manuel Martinián (Chevrolet 4 IA); 16, Rubén Roux (Chevrolet Super); 17, Raúl O. Rodríguez (Chevrolet Super); 22, Jorge Santolaya (Chevrolet Super); 23, Ovidio Tintorelli (Ford 4 IA); 24, Luis Di Palma (Chevrolet Slant Six); 25, Ricardo Sauze (Ford F-100); 26, Héctor Rey (Ford F-100); 27, José Ultra (Falcon Seis 200); 28, Otto Parodi (Ford F-100); 31, Andrés Melino (Ford F-100); 32, "Mandrake" (Ford 59 AB); 35, Oscar Brignone (Ford 59 AB); 37, Melquíades Bengochea (Chevrolet 4 IA); 38, "Quique Villar" (Peugeot 404); 40, Marcial A. Feijóo (Ford F-100); 41, Arides Alzari (Ford F-100); 42, Nobel Biglieri (Chevrolet 4 IA); 43, Rafael Filippi (Ford 59 AB); 44, José Ricci (Ford 59 AB); 45, Carlos Roberto Schenone (Chevrolet Thrifmaster); 46, Jorge Cupeiro (Chevy II Super).

NOTA: El planillaje de esta competencia fue realizado conjuntamente con el equipo de Emoción en Las Rutas, especialmente con Luis García del Soto, Roberto Bó y Darío Rinaldi, quienes son los encargados de llevarlo durante la transmisión por LS10 Radio Libertad.



LO IMPORTANTE: PUNTOS Y PESOS

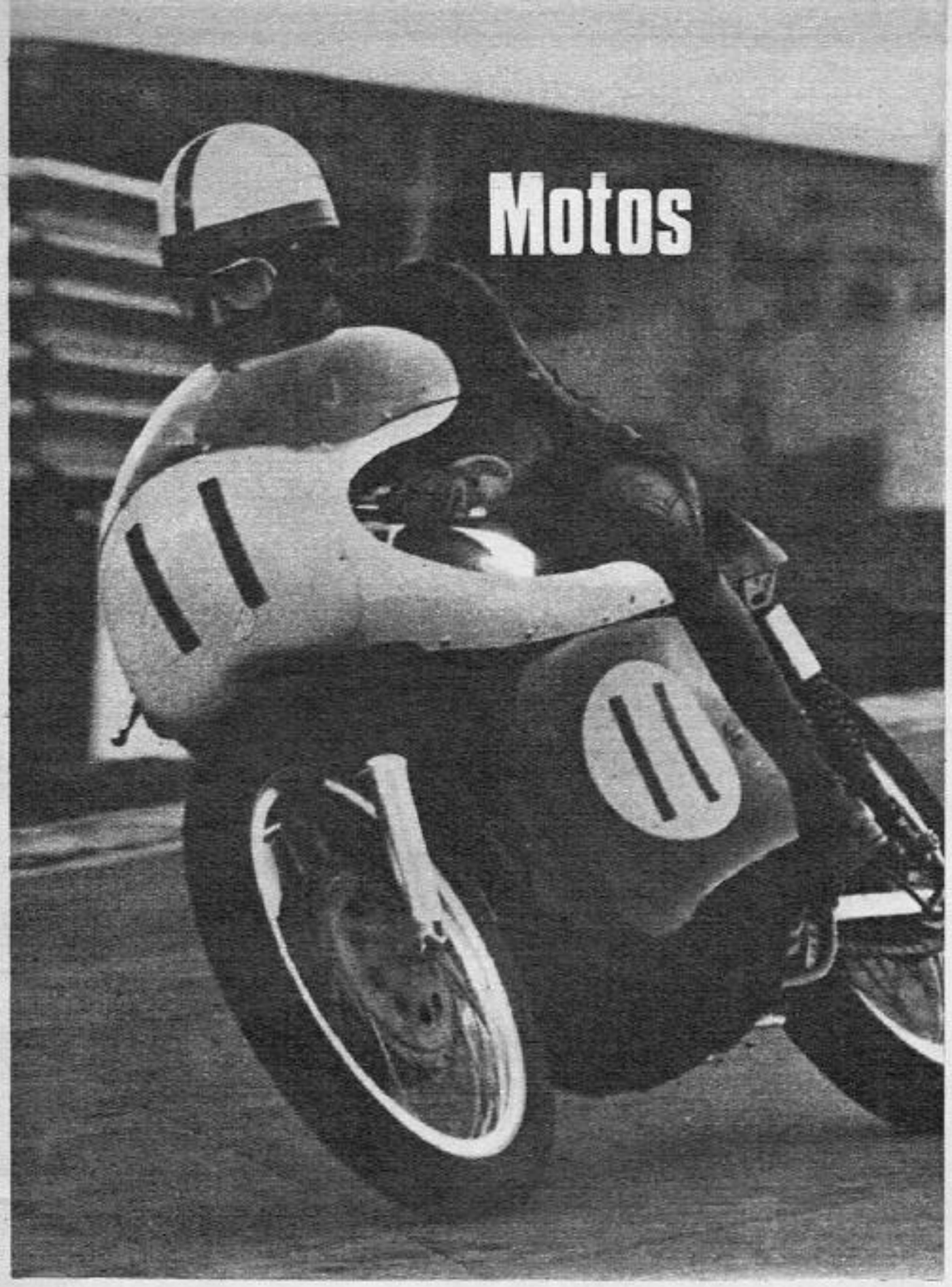
El Campeonato Argentino de Turismo Carretera comienza así:

1º	Gradassi, Héctor Luis	9
2º	Casá, Eduardo Alfredo	6
3º	Calamante, Mariano	3
4º	Bonanno, Ricardo José María	1

Estas son las sumas de premios obtenidos por los corredores en la competencia de San Pedro:

Gradassi	457.500
Casá	353.500
Calamante	192.500
Bonanno	169.000
Matías	126.500
Estéfano	121.500
Prandi	65.000
Villa	55.000
Ternengo	46.500
González	45.000
Bertolotto	35.000
Suárez	30.000
Sokol	25.000
Viale	9.500
Di Palma	4.500
Cupeiro	3.000

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



En agosto del año pasado, sufría una caída. Una conmoción, y algún hueso roto, fueron el saldo de la rodada. Ahora repuesto, y quizá un poquito asustado, el siete veces campeón del mundo Derek Minter se entrena en el circuito de Brands Hatch, para estar este año nuevamente entre los mejores. El accidente en el Tourits Trophy, es sólo un mal recuerdo. Agosto del 66 ya pasó.

QUE PASARA EN 1967

por *JULIO PEREZ BALBI*

A pesar de que en el viejo mundo muchos críticos derrotistas se quejan de que la cantidad de Grand Prix de motociclismo es excesiva, a CORSA no le parece tal CORSA, y que las fechas fueron distribuidas con un criterio bastante acertado. Pocos son los casos en que los pilotos corran con solamente una semana entre carrera y carrera.

Se obtiene el campeón por el clásico sistema de carreras útiles. Este sistema elige los mejores resultados de cada competidor, y la cantidad de resultados a elegir de cada piloto está de acuerdo con la siguiente fórmula relativa: en el caso de que el número de competencias dé una cifra par, el número de carreras útiles será la mitad más uno; caso contrario: si el número de carreras es una cifra impar, se le suma a ese número la unidad y, seguidamente se divide por dos. Si este sistema da un empate entre dos aspirantes al título, se tomará en cuenta el número de primeros, segundos y terceros puestos de cada uno de esos aspirantes que han totalizado el mismo puntaje de fórmula.

Entre las trece competencias puntables del Campeonato Mundial de Velocidad tenemos una nueva carrera este año; es el GP de Canadá (MOSPORT) cuyá inclusión en el concierto internacional ya había previsto la FIM en el año 1964, y que en el último congreso de la entidad madre del motociclismo mundial recibió su fecha: 24 de setiembre.

La primera de este año es el 30 de marzo en España, en el circuito de Montjuich en Barcelona. Como siempre, está reservada a las categorías menores, 50, 125 y 250 cm³. Se sigue con Alemania Occidental que será para todas las categorías incluso side-car, después Francia en Clermont-Ferrand, siendo la cuarta competencia el Manx Grand Prix o Tourist Trophy en la Isla de Man, la competencia más pura, añeja y exquisita del calendario internacional. Después vienen Holanda, Bélgica, Alemania Oriental, Checoslovaquia, etcétera.

La "Copa de Endurance", pertenece al grupo de competencias clásicas y de largo aliento que aunque no es un campeonato otorga el "trofeo" a la marca de motocicleta sport que haya obtenido el mayor puntaje en sus tres competencias puntables: 24 Horas de Montjuick (España), 500 millas de Brands Hatch (Gran Bretaña) y en las 6 Horas de Monza (Italia). A excepción de Japón los tres centros más importantes de la motocicleta.

En lo que respecta a motocross, no podemos decir que la disposición de fechas sea tan acertada como la de su hermana la velocidad. Posee para las clases 250 y 350 cm³ (únicas que acepta el calendario del mundo), doce carreras para cada una de las clases, en tan solo cuatro meses. Por ejemplo, en siete días de diferencia están las fechas de Checoslovaquia y la Unión Soviética; los pilotos que deseen o tengan que intervenir en ambas, deberán viajar en avión, por supuesto, para poder tener las motocicletas en perfectas condiciones y conocer conscientemente el nuevo circuito. Pero el transporte de las motocicletas por este medio resulta en Europa bastante caro, y en muchos casos difícil de obtener, y no siempre los clubes organizadores pagan viáticos. Además la gran mayoría de los motocrossistas son pilotos particulares, y aunque esto es muy lírico y romántico (¿por qué los deportes mecánicos no podrían pertenecer a la "formidable poesía de nuestro tiempo"?), igual se tienen que poner como duques. Indudablemente las fechas están muy mal distribuidas.

Existe otra variante y sobre el mismo tema; éste del motocross en Las Uropas. Es un clásico trofeo que se otorga para motociclistas de 750 cm³, y que este año al igual que el pasado, estará constituido por el puntaje que se obtuviese a través de cuatro competencias, y del que es actual poseedor el inglés Derek Rickman.

Ya más bien tirando a una especie de rallye motociclístico, pertenecen los Seis Días Internacionales, que en el 66 se disputaron en Suecia. Se corre a través de montañas, bosques, nieve, arroyos o cuanta adversidad nos dé la Madre Natura, e intervienen infinidad de equipos de fábrica, estando reservada a máquinas de serie, con su clásica variante: regularidad. Por lo menos deben tener dos pruebas especiales por jornada con una prueba al final de la carrera de velocidad pura en un autódromo. Este año se realizarán del 17 al 22 de setiembre.

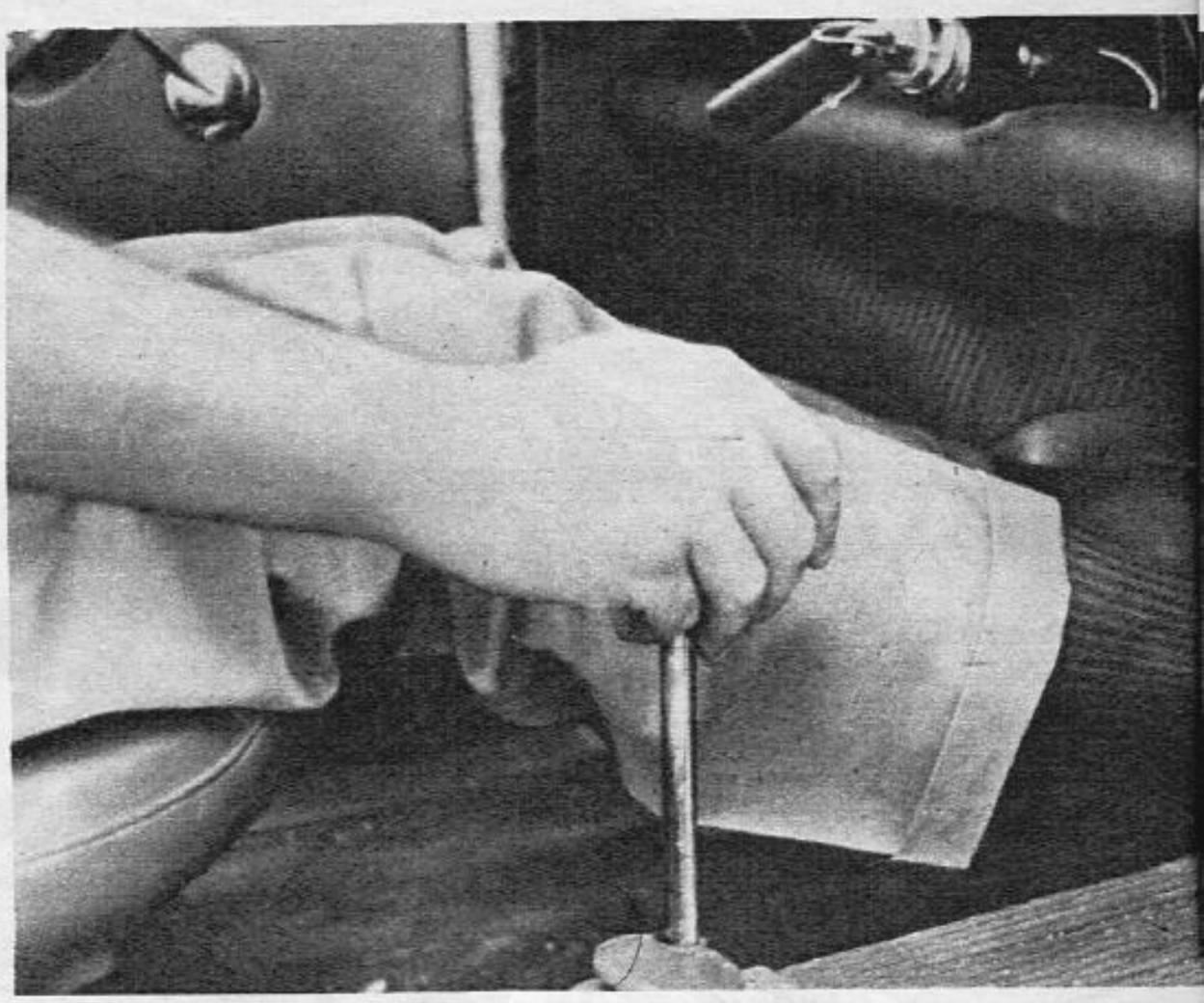
HISTORIAL DEL CAMPEONATO MUNDIAL DE MOTOCICLISMO

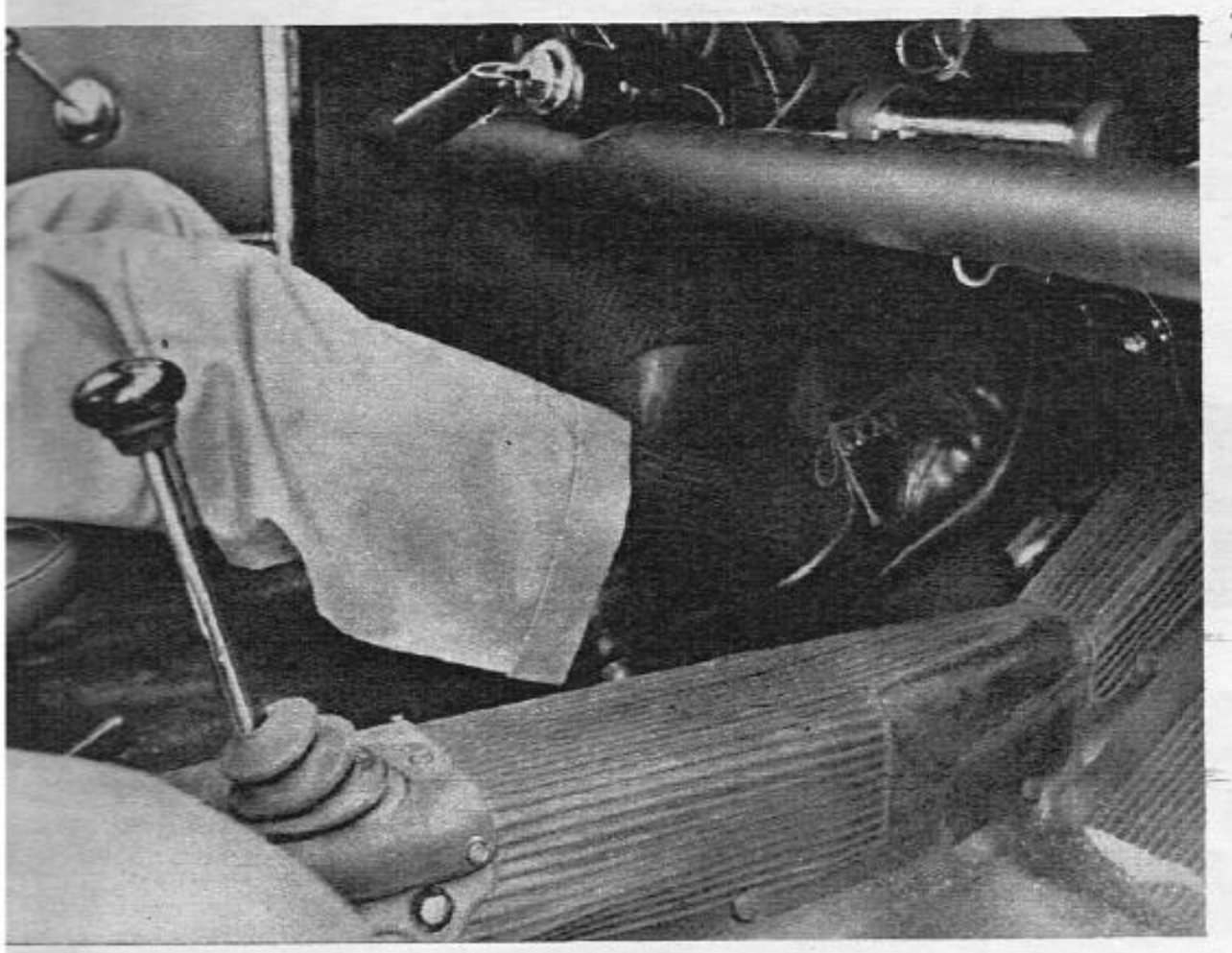
	Clase 50 cm3	Clase 125 cm3	Clase 250 cm3	Clase 350 cm3	Clase 500 cm3	Sidecar
CONDUCTORES						
1949		Pagani (Mondial)	Ruffo (Guzzi)	Frith (Velocette)	Graham (AJS)	Oliver (Norton)
1950		Ruffo (Mondial)	Ambrosini (Benelli)	Foster (Velocette)	Masetti (Gilera)	Oliver (Norton)
1951		Ubbiali (Mondial)	Ruffo (Guzzi)	Duke (Norton)	Duke (Norton)	Oliver (Norton)
1952		Sandford (MV)	Lorenzetti (Guzzi)	Duke (Norton)	Masetti (Gilera)	Smith (Norton)
1953		Haas (NSU)	Hass (NSU)	Anderson F. (Guzzi)	Duke (Gilera)	Oliver (Norton)
1954		Hollaus (NSU)	Hass (NSU)	Anderson F. (Guzzi)	Duke (Gilera)	Noll (BMW)
1955		Ubbiali (MV)	Müller (NSU)	Lomas (Guzzi)	Duke (Gilera)	Faust (BMW)
1956		Ubbiali (MV)	Ubbiali (MV)	Lomas (Guzzi)	Surtees (MV)	Noll (BMW)
1957		Provini (Mondial)	Sandford (Mondial)	Campbell (Guzzi)	Liberati (Gilera)	Hillebrand (BMW)
1958		Ubbiali (MV)	Provini (MV)	Surtees (MV)	Surtees (MV)	Schneider (BMW)
1959		Ubbiali (MV)	Ubbiali (MV)	Surtees (MV)	Surtees (MV)	Schneider (BMW)
1960		Ubbiali (MV)	Ubbiali (MV)	Surtees (MV)	Surtees (MV)	Fath (BMW)
1961		Phillis (Honda)	Hailwood (Honda)	Hocking (MV)	Hocking (MV)	Deubel (BMW)
1962	Degner (Suzuki)	Taveri (Honda)	Redman (Honda)	Redman (Honda)	Hailwood (MV)	Deubel (BMW)
1963	Anderson H. (Suzuki)	Anderson H. (Suzuki)	Redman (Honda)	Redman (Honda)	Hailwood (MV)	Deubel (BMW)
1964	Anderson H. (Suzuki)	Taveri (Honda)	Read (Yamaha)	Redman (Honda)	Hailwood (MV)	Deubel (BMW)
1965	Bryans (Honda)	Anderson H. (Suzuki)	Read (Yamaha)	Redman (Honda)	Hailwood (MV)	Scheidegger (BMW)
1966	Anscheid T. (Suzuki)	Taveri (Honda)	Hailwood (Honda)	Hailwood (Honda)	Agostini (MV)	Scheidegger (BMW)
MARCAS						
1949		Mondial	Moto Guzzi	Velocette	A.J.S.	Norton
1950		Mondial	Benelli	Velocette	Norton	Norton
1951		Mondial	Moto Guzzi	Norton	Norton	Norton
1952		M. V. Agusta	Moto Guzzi	Norton	Gilera	Norton
1953		M. V. Agusta	NSU	Moto Guzzi	Gilera	Norton
1955		M. V. Agusta	M. V. Agusta	Moto Guzzi	Gilera	B. M. W.
1956		M. V. Agusta	M. V. Agusta	Moto Guzzi	M. V. Agusta	B. M. W.
1957		Mondial	Mondial	Gilera	Gilera	B. M. W.
1958		M. V. Agusta	M. V. Agusta	M. V. Agusta	M. V. Agusta	B. M. W.
1959		M. V. Agusta	M. V. Agusta	M. V. Agusta	M. V. Agusta	B. M. W.
1960		M. V. Agusta	M. V. Agusta	M. V. Agusta	M. V. Agusta	B. M. W.
1961		Honda	Honda	M. V. Agusta	M. V. Agusta	B. M. W.
1962	Suzuki	Honda	Honda	Honda	M. V. Agusta	B. M. W.
1963	Suzuki	Suzuki	Honda	Honda	M. V. Agusta	B. M. W.
1964	Suzuki	Honda	Yamaha	Honda	M. V. Agusta	B. M. W.
1965	Honda	Suzuki	Yamaha	Honda	M. V. Agusta	B. M. W.
1966	Honda	Honda	Honda	Honda	Honda	B. M. W.

ZAPATEO AMERICANO

Este no es un paso de baile. Es un tipo de zapateo que nos gusta más y es el que emplean los grandes pilotos de autos de carrera. Para la conducción diaria también sirve. Enseña a manejar mejor

Por EMILIO R. DEL VALLE (n)



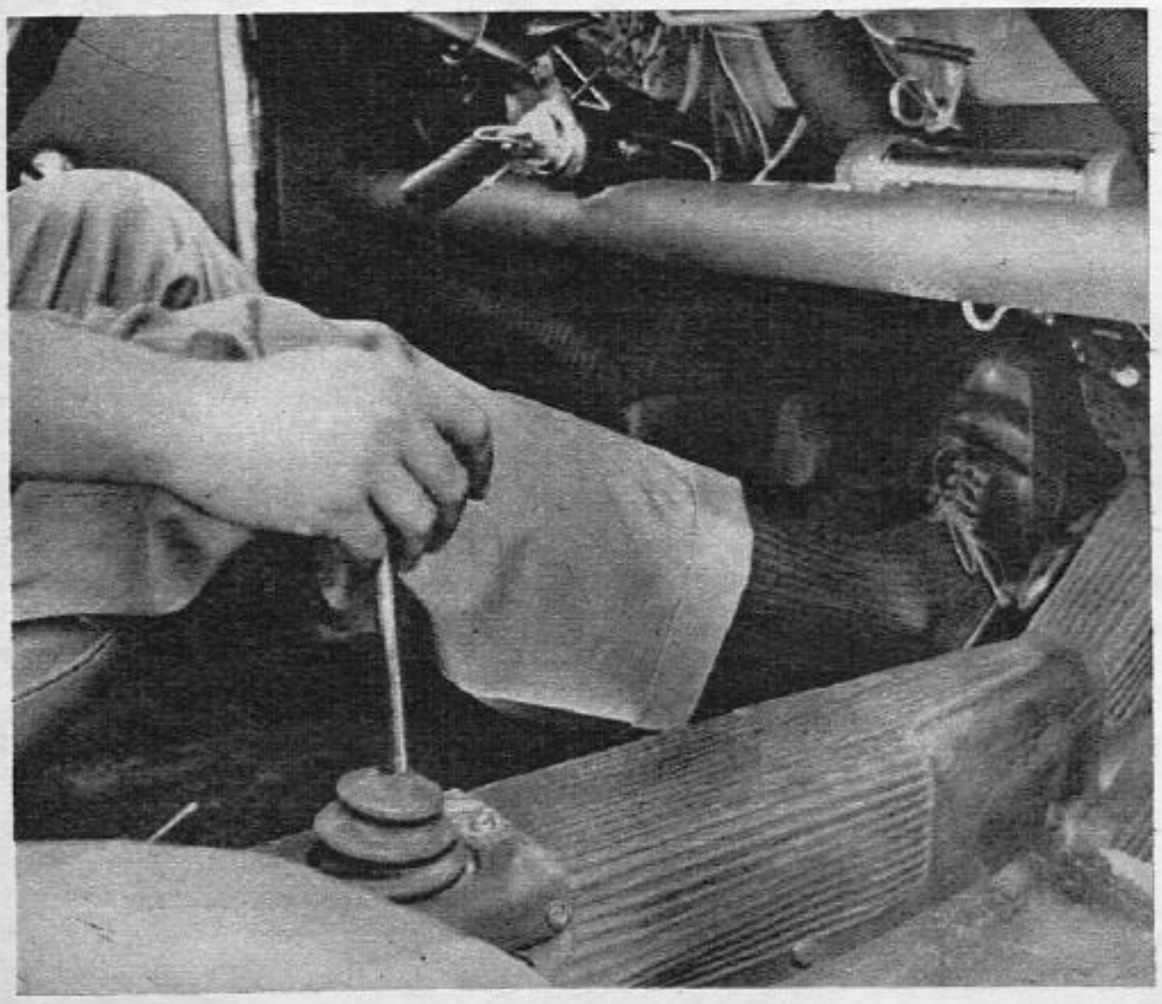


2 *En estos momentos el intrépido comienza a frenar, digamos una sola frenada fuerte. Las cosas van saliendo bien. Ya estamos en ciento cincuenta y chirolas. (cómo anda el Fiat, ché). Vamos a seguir frenando porque todavia es mucho para la curva. Ahora estamos en los ciento treinta. Sabemos que el auto tiene sincronizadores que andan muy bien pero como tenemos tiempo vamos a ahorrarles el trabajo y tratar de meter la tercera con doble embrague.*



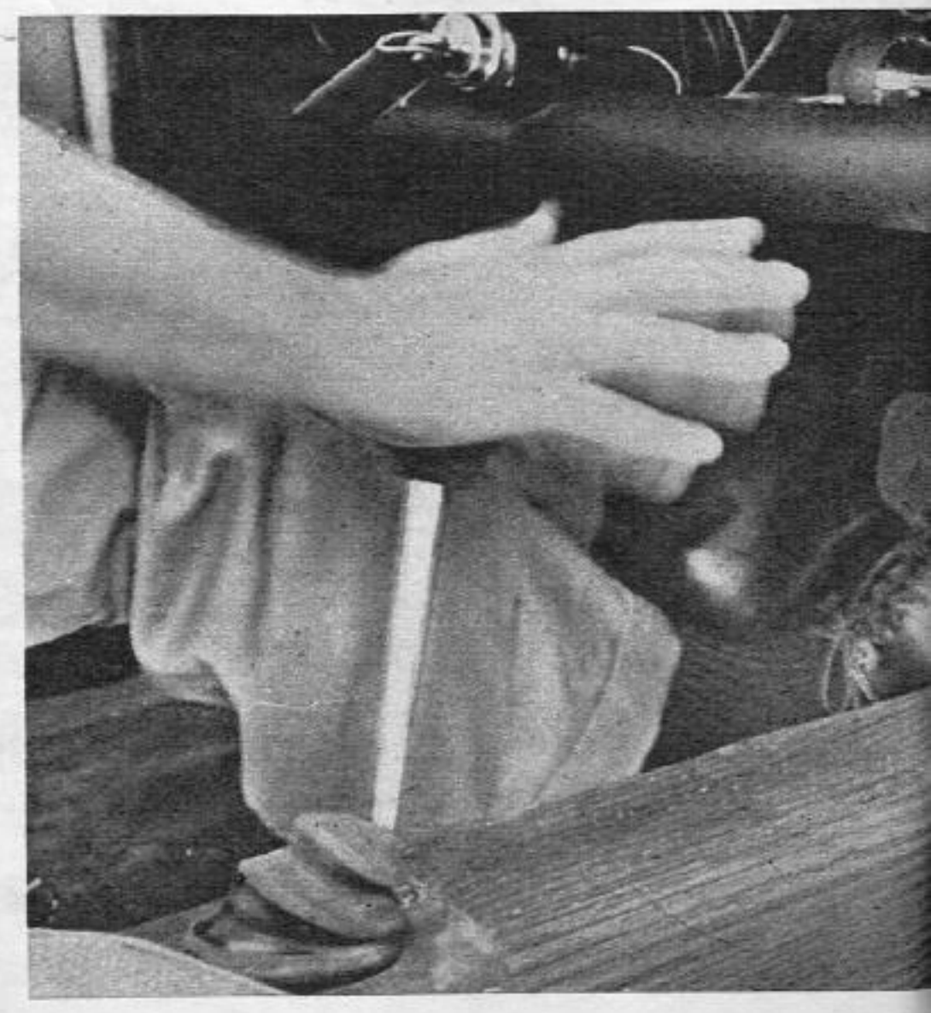
3

Aqui y ahora. Apretamos el embrague, cosa de sacar la cuarta sin romper nada. A la vez hay que seguir frenando. Eso es lo que estamos haciendo. El pie derecho no apoya directamente sobre el pedal de freno, sino que lo hace con un lado. El otro lado va a servir para apretar el acelerador cuando haga falta, que va a ser enseguida. Esta foto está tomada justo antes que el conductor saque la palanca de cuarta y la lleve a punto muerto.



5

Una vez en punto muerto y siempre frenando, se suelta el embrague y con el costado libre del pie derecho se da una acelerada para equiparar número de revoluciones en ambos ejes de la caja de velocidades, el que es arrastrado por las ruedas y el que viene del motor. Se dice taco y punta cuando con el taco se toca el freno y con el extremo delantero del pie el acelerador, o viceversa. En este caso, por el diseño de los pedales del Fiat, es más sencillo hacer la combinación con la planta del pie.

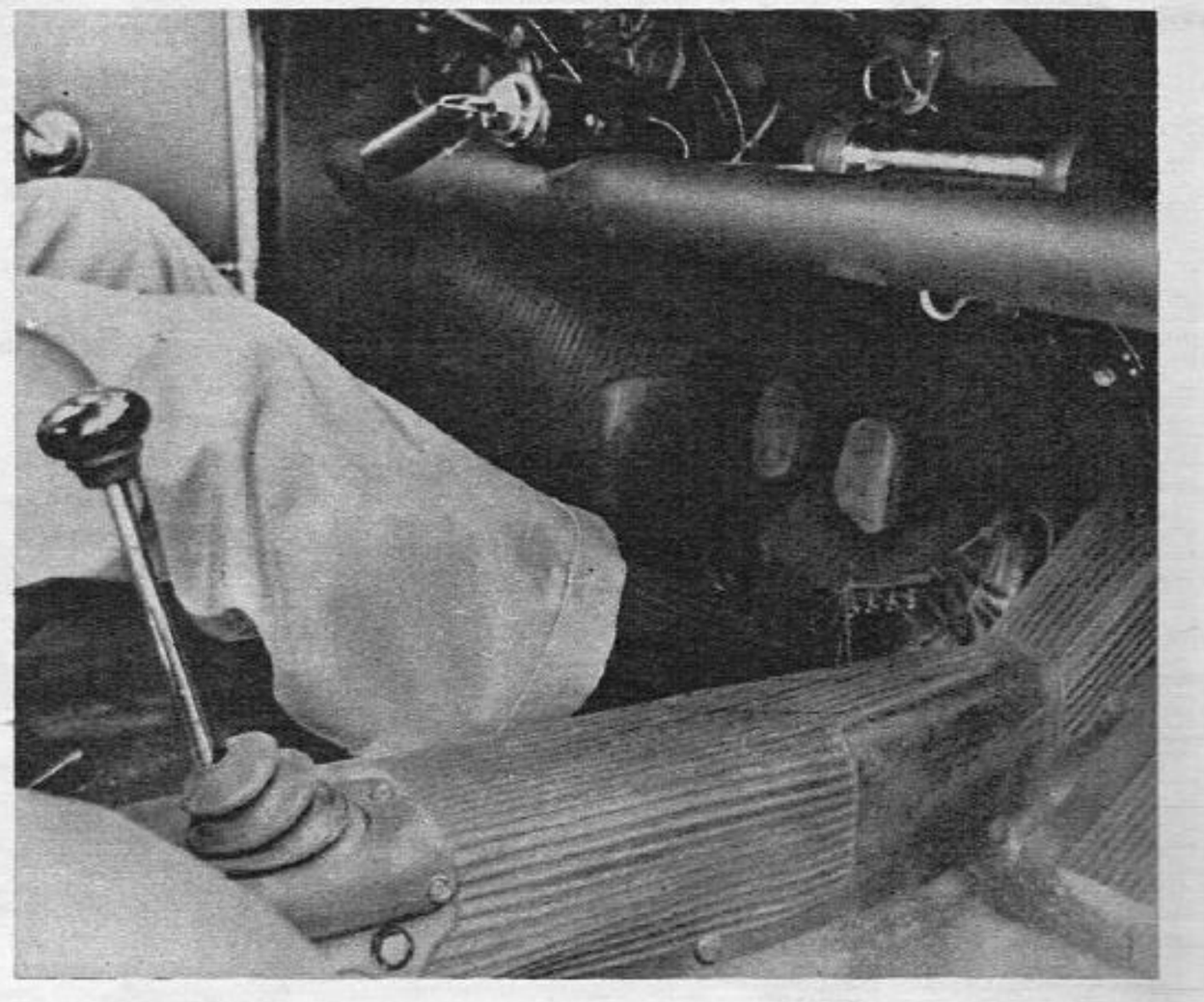


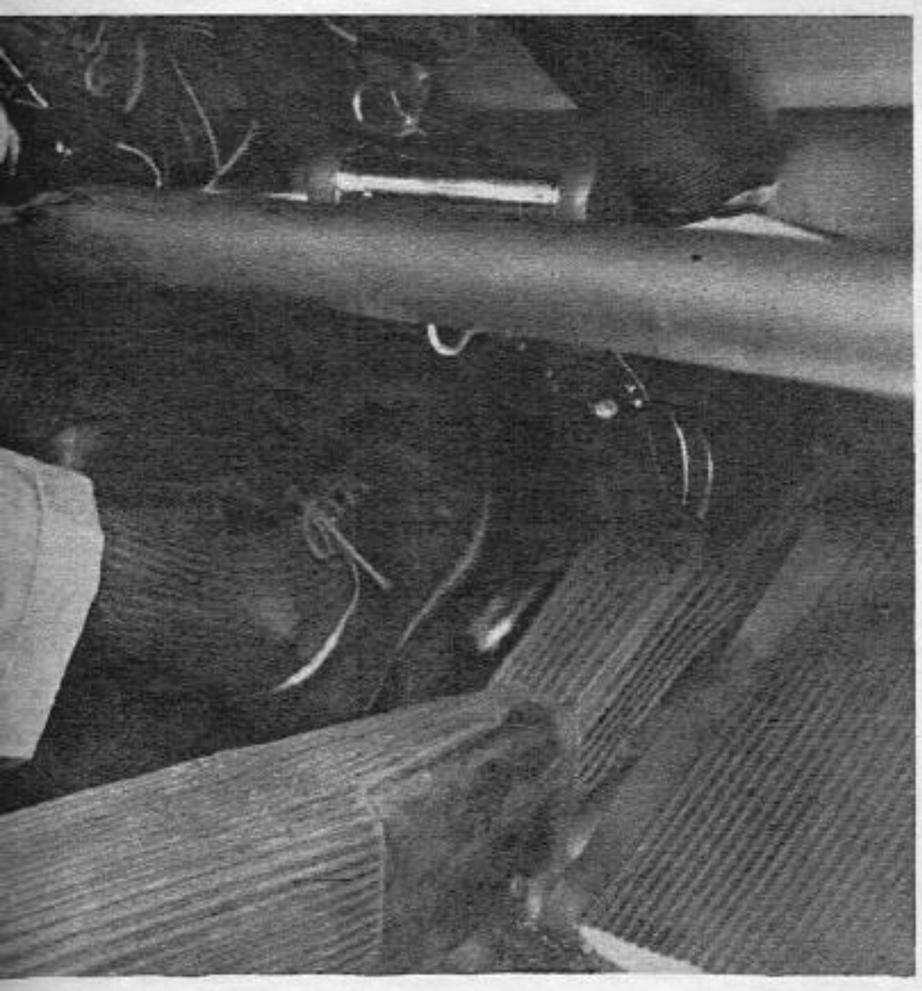
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



1

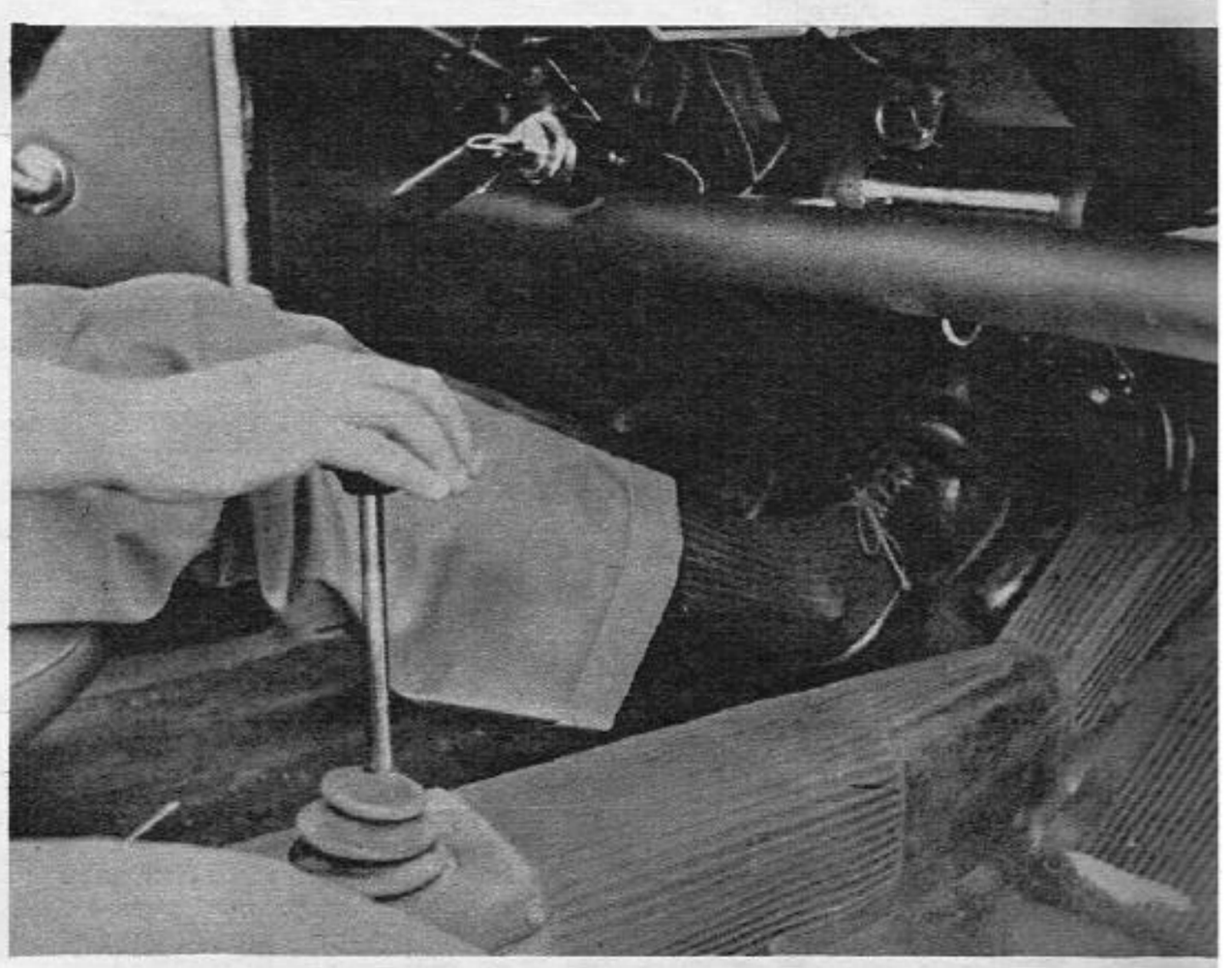
Aunque no lo parezca, en estos momentos nos acercamos a la entrada al mixto del Nº 2 a una velocidad entre los 170 y 175 kilómetros por hora (este Fiat 800 anda que es un tiro). Nuestra idea es entrar en tercera porque en cuarta y a esa velocidad el 800 no tiene salida.. Además a 170 nos vamos a los caños. Mejor tomárselo con calma. La cuestión es que a cincuenta metros de la curva es necesario comenzar a frenar. Atento a la maniobra que vamos a hacer unas cuantas cosas rápido.





4

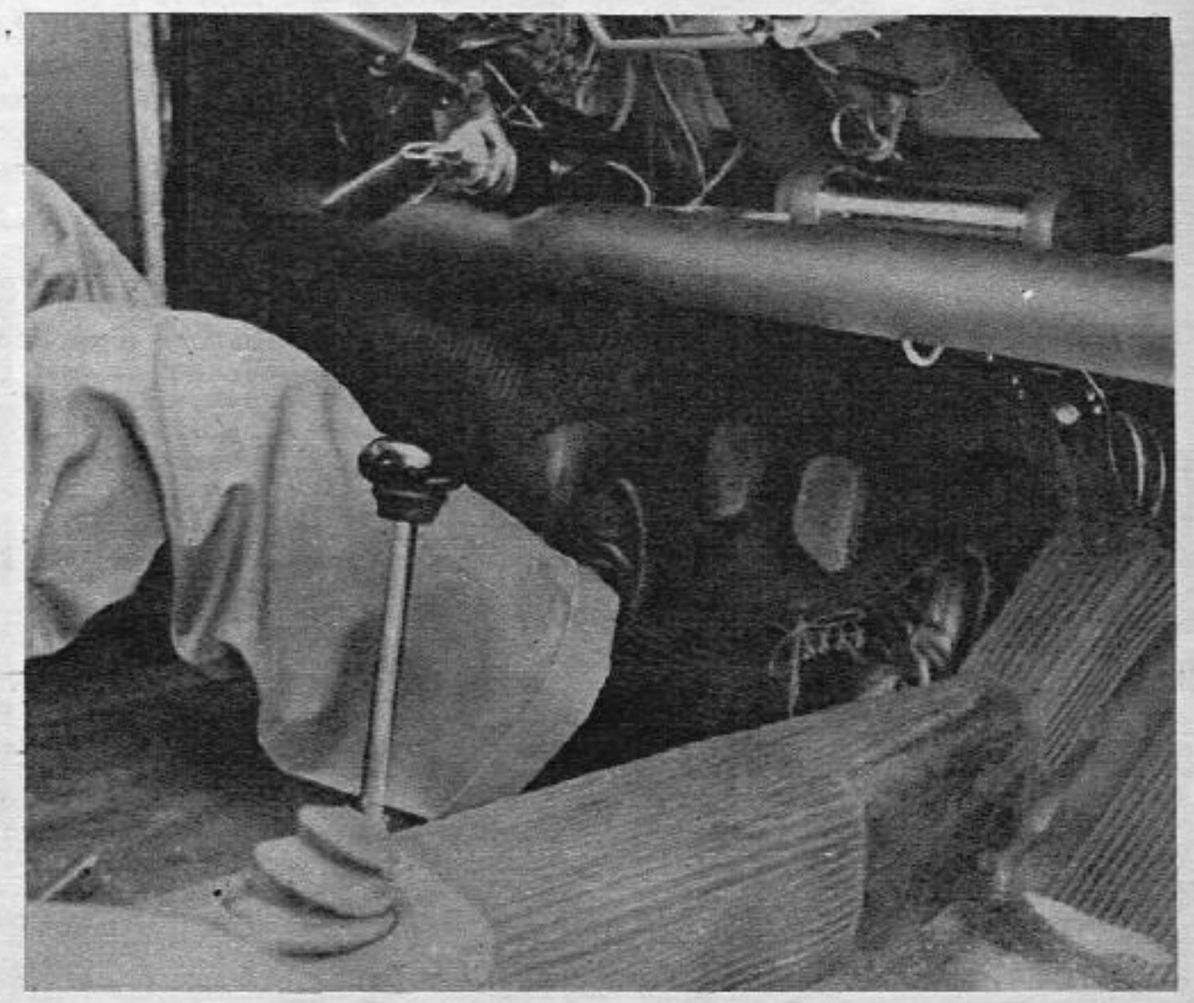
Estamos en punto muerto y seguimos frenando, porque todavía vamos demasiado ligero (suerte que aquí se puede seguir de largo). Ahora viene lo mejor. Podríamos poner tercera sin hacer cosas raras pero respetamos los sincronizadores y además tenemos tiempo, nadie nos apura. En este momento tenemos los pies muy ocupados. Todo esto es cuestión de práctica de mucha práctica y no ponerse nervioso si las cosas no salen bien de entrada.





6

Ya hemos soltado el freno porque no es necesario frenar más. Apretando nuevamente el embrague se coloca la tercera velocidad. Con este movimiento de embrague se completa el "doble embrague". Un golpe de embrague para sacar la cuarta y poner punto muerto y el otro para colocar la tercera. La ciencia en todo esto consiste en hacerlo rápido y en sincronizar correctamente los engranajes de la caja de velocidades, para que el movimiento mecánico sea más suave.

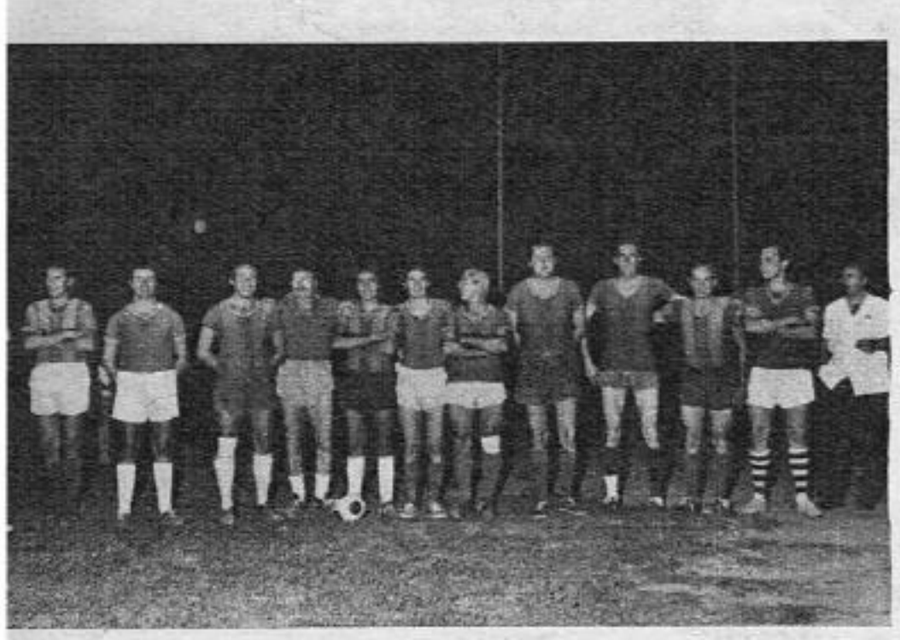


7

Ya hemos completado la operación. Estamos en tercera y listos para encarar la curva. Como corresponde, hemos colocado la marcha antes de llegar a la curva, para tener "salida". Esto que hemos tratado de describir se llama taco y punta con doble embrague. Algo complicado para memorizar pero que con la práctica se convierte en un movimiento mecánico y reflejo, que no necesita cerebración especial

PERIODISTAS 4 CORREDORES 2





Faltan pocos instantes para que comience el baile. Mauricio Gallo, de estupenda actuación como árbitro, arroja la moneda al aire. Perkins, con mirada torva, ubica mentalmente a quien le va a pegar primero.



El equipo de corredores cuando todavía conservaba el buen humor, o sea antes del partido que perdieron tan lastimosamente. O mejor dicho que ganamos tan brillantemente los periodistas.



Serenidad y confianza en los periodistas antes del duro cotejo que nos esperaba. El Canguro lo alienta a Carozzo palmoteándolo en la cabeza en forma muy singular. Mauricio Gallo, para desmentir rumores, se fotografió con los periodistas y con los corredores. ¡Muy bien, don Mauricio!

El único tiro al arco que hicieron los corredores valía la pena de ser fotografiado. Todo se debió, sin embargo, al claro off-side en que se encuentran varios corredores y que inexplicablemente se le pasó a don Mauricio.

Feroz entrevero en el área nuestra. Cuando se despeja el polvo se advierte a nuestro brillante arquero retorciéndose en el suelo luego de recibir un alevoso golpe. Spada, luego de la vil acción, se vuelve con cara de satisfacción. ¡Asesino! Perkins, contento.

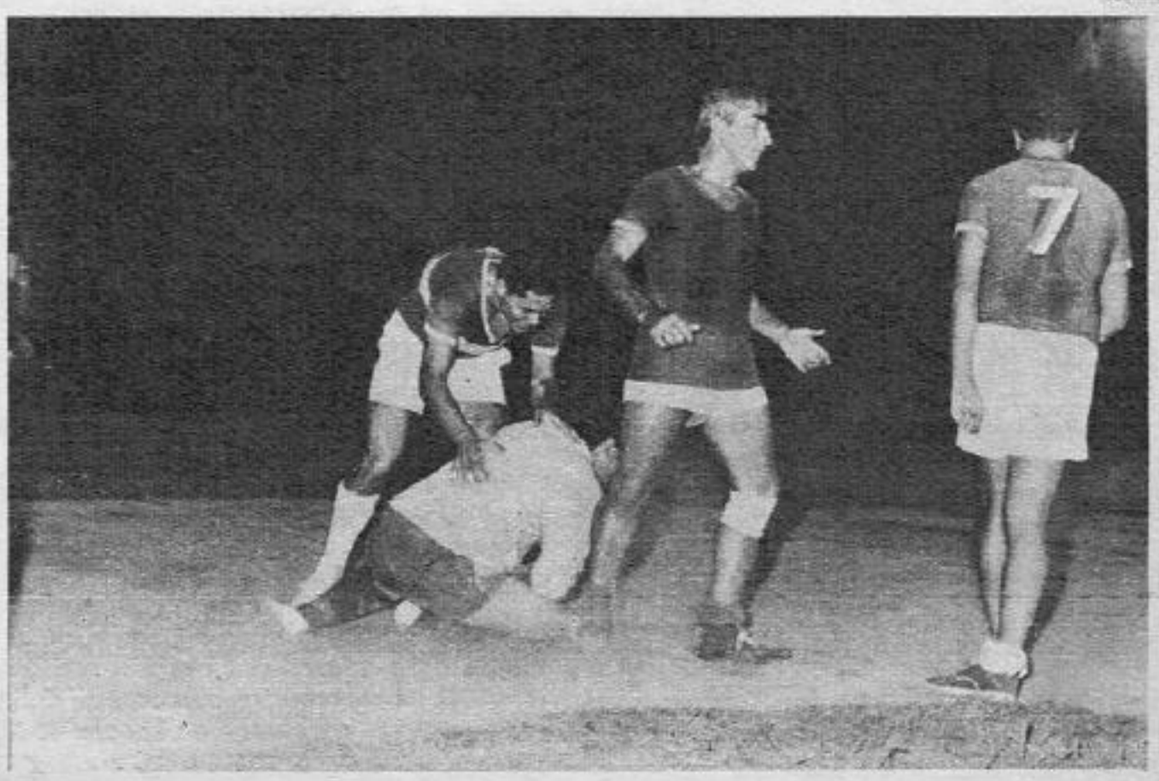
¡Por fin se ha dado la justicia! ¡Por fin les bajamos la cañota a esos malevitos de café! El segundo de los partidos entre periodistas y corredores terminó 4 a 2 (y uno de penal) a pesar de que los corredores tenían algunos tapados como: Amadeo Carrizo hábilmente disfrazado de Nobel Biglieri, Luis Artime haciendo de Gastón Perkins, Silvio Marzolini maquillado tal cual como Jorge Cupeiro y Ermindo Onega hasta imitando la voz de "Cacho". Y a pesar de todo eso, solamente pudieron hacer dos goles, uno de penal en un momento en que el referí don Mauricio Gallo evidentemente se dejó impresionar por los prepotentes del equipo opuesto, y otro de Biglieri (h), que mejor ni hablar.

No es que nosotros seamos individuos animados por favoritismos. Siempre fuimos objetivos y seguiremos siéndolo. Nunca la pasión personal inclina nuestras crónicas de fútbol. El equilibrio, la exactitud informativa es nuestra meta. Pero a pesar de todo ¿cómo una persona racional puede pensar que esos patadas profesionales, esos desarrapados anónimos, podrían hacer mella en nuestro glorioso equipo, halagado de tremendos valores como Aníbal Walfisch (¡ra! ¡ra! ¡ra!), Germán Sopeña (¡ra! ¡ra! ¡ra!), Roberto Carozzo (¡ra! ¡ra! ¡ra!) y otros tantos así. Que si llegan a chapar la primera de River, pobres de ellos. La primera de ajedrez, se entiende.

Y no hablamos de lo que tendría que haber sido el resultado. Objetivamente, y sin pasionismos, pensamos que un **score** lógico habría sido 546,599 a 0, y eso que no se jugó descuento.

No obstante, estamos esperando otra. En la cual la venganza seguirá siendo terrible. Para empezar, a los corredores les vamos a palpar de armas antes de entrar a la cancha. No es por nada, pero si lo vimos a Thiery y a algunos otros revolcarse en el suelo, siendo todos los hombrones que son, es porque Gastón se deslizó una biela en un bolsillo o se trajo un perno de pistón envuelto en un puño. No es por sospechar, pero, después de todo, con una palpadita de armas todos quedaríamos satisfechos y a otra cosa.

Hablando en serio: todo lindísimo... Gracias, gracias a YPF, a don Mauricio Gallo, a todos los que nos brindaron un rato fenómeno.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SAN PEDRO TC

LOS CINCO MEJORES DE CADA VUELTA

PRIMERA VUELTA

1º	Gradassi	20m12s2
2º	Bonanno	20m37s4
3º	Casá	20m42s3
4º	Di Palma	20m48s1
5º	Ternengo	21m21s4

Promedio: 166.976 km/h.

SEGUNDA VUELTA:

1º	Gradassi	19m47s4
2º	Casá	19m55s3
3º	Ternengo	19m57s1
4º	Bonanno	20m03s
5º	Viale	20m30s4

Promedio: 170,330 km/h.

TERCERA VUELTA:

1º	Gradassi	19m45s2
2º	Ternengo	20m02s2
3º	Bonanno	20m11s
4º	Casá	20m16s4
5º	Estéfano	20m34s4

Promedio: 170,676 km/h.

CUARTA VUELTA:

1º	Casá	19m33s2
2º	Ternengo	19m41s3
3º	Gradassi	20m07s3
4º	Calamante	20m38s3
5º	Matías	20m43s

Promedio: 172.422 km/h.

QUINTA VUELTA

1º	Gradassi	19m29s2
2º	Ternengo	20m20s3
3º	Calamante	20m26s
4º	Estéfano	20m29s3
5º	Bonnano	21m25s

Promedio: 173,011 km/h.

SEXTA VUELTA

1º	Casá	19m27s4
2º	Gradassi	19m59s4
3º	Ternengo	20m04s3
4º	Calamante	20m07s2
5º	Estéfano	20m24s

Promedio: 173,248 km/h.

SEPTIMA VUELTA

1º	Calamante	20m18s1
2º	Bonanno	20m19s1
3º	Casá	20m21s
4º	Gradassi	21m20s3
5º	Matías	21m33s2

Promedio: 165.944 km/h.

OCTAVA VUELTA

1º	Casá	19m29s4
2º	Gradassi	19m56s1
3º	Matías	20m18s4
4º	Calamante	20m29s
5º	Estéfano	20m30s3

Promedio: 172.952 km/h.

NOVENA VUELTA

1º	Matías	20m27s2
2º	Gradassi	20m34s3
3º	Bonanno	20m46s3
4º	Casá	20m53s3
5º	Estéfano	21m05s1

Promedio: 164.836 km/h.

DECIMA VUELTA

1º	Matías	20m13s2
2º	Bonnano	20m16s3
3º	Gradassi	20m23s
4º	Calamante	20m28s1
5º	Casá	20m30s

Promedio: 166,738 km/h.

PREMIO
CORSA - BAHCO

Este año hay una innovación en el Premio Corsa-Bahco que tan favorables comentarios suscitara el año pasado. Se instituye ahora un nuevo sistema: después de la primer carrera, la caja se entregará al acompañante mejor clasificado de los que NO HAYAN RECIBIDO ANTES ESTE AÑO esas cajas. Y así sucesivamente en todas las carreras TC del año.

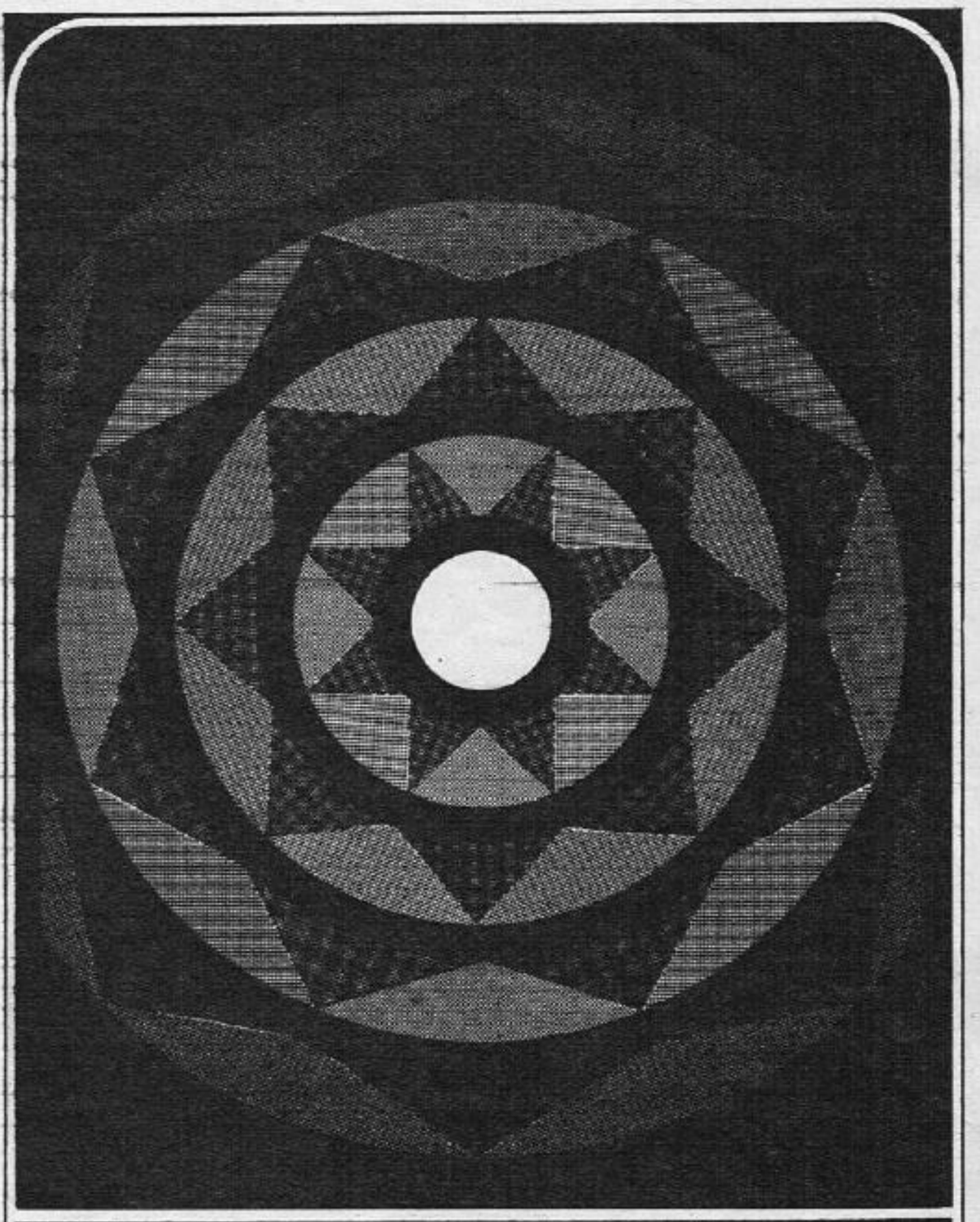
Vale decir: si en la primera carrera la caja la gana el Sr. X, en la segunda, si nuevamente X es el acompañante del ganador, la caja la recibirá el acompañante del segundo. De esa forma, se procurará repartir las cajas entre la cantidad mayor posible de esos héroes que casi siempre, tan poco premio reciben por compartir con el corredor los peligros de cada competencia.

De este modo, CORSA y BAHCO nuevamente estarán simbólicamente no solo en el asiento del conductor, sino también en el de su coequipier en la carrera.

Recalcamos que el premio es al acompañante; si un corredor cambia de acompañante, y se clasifica en posición favorable, el nuevo acompañante ganará la caja si es que antes en el año, no ganó ninguna.

Este domingo, el premio le tocó a Carlos Piazza, acompañante de Héctor Luis Gradassi.





por qué primera en la noche ¿?

Porque es toda luz. Luz grata, íntima, personal. Porque millares de emisiones - en todo el país - lo han confirmado a través de rutas, ciudades y pueblos. Y porque, cada día, durante cinco horas, todos sus instantes brindan más música, más noticias y más compañía a todos aquellos que viven la noche... y hablan su idioma:

"Una voz en el camino"

difundiendo valores... ¡a toda voz!

SIEMPRE CON EL PAIS

ls5 radio rivadavia

AL SERVICIO DE LA VERDAD



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RALLYES

Barro, nieve, hielo, viento, sol y antílopes sueltos son algunas de las peripecias que están al acecho de los corredores de Rallye

Si bien en nuestro país ya se han hecho pruebas muy meritorias y llenas de dificultades sorteables con una buena máquina y un mejor piloto, en nuestro medio aún se encuentra en la etapa formativa la idea del Rallye y sus distintos tipos de especialidad.

En Europa y, transitivamente, en el Africa mediante el Safari, elocuentemente ilustrado en estas páginas con esta foto de un Lotus Cortina, los Rallyes tienen una enorme popularidad, que prácticamente se iguala con la de las carreras tradicionales.

Más aún, no existiendo ya en el Viejo Mundo la posibilidad de las carreras de velocidad en ruta abierta, los Rallyes vienen en alguna medida a suplir ese espectáculo tan grato. Y por cierto —como lo señala Stirling Moss en su nota de la página 21— los Rallyes en muchos aspectos tienen toda la severidad de una carrera más la dificultad de recorridos de mal camino, a veces con hielo y nieve, o bien barro y pantano imposibles de franquear.

Entre las competencias tradicionales de esta especialidad notamos, precisamente, el Safari, con sus caminos interminables de tierra, el peligro de los animales sueltos, y a veces de indígenas hostiles, el calor, las largas distancias sin auxilios, y los serruchos de decenas y decenas de kilómetros que poco a poco van destruyendo los autos que participan.

En Europa, el Rallye más importante es, por supuesto, el Monte Carlo, que se corre siempre en enero, cuando toda Europa septentrional está cubierta por un espeso manto de nieve. En "el Monte" son comunes las violentas salidas de pista por nieve, el andar largas horas sin sueño, la lluvia y las furibundas tormentas de nieve.

La Spa-Sofía-Lieja, no incluida en el calendario de este año, era posiblemente la prueba más dura del mundo para los pilotos, porque se andaba prácticamente tres días y sus noches sin parar.

La Copa de los Alpes es también una prueba difícil, con un atractivo particular; el que complete tres veces consecutivas el recorrido sin puntos en contra gana el preciado Trofeo de Oro de los Alpes, algo así como el súmum de las recompensas morales a un rallyeista.

Entre otros Rallyes de particular significación vemos el de los Mil Lagos, del Acrópolis, de los Tulipanes, de Suecia, etc.

Si bien en una época era factible que los particulares corrieran Rallyes con coches más o menos normales, eso ya no es posible. Al igual que las carreras en ruta, la especialización ha llegado en gran estilo y los equipos de fábrica son tan bien organizados como, por ejemplo, en las 24 Horas de Le Mans. El ejemplo que aquí trajo Mercedes-Benz para el Gran Premio era virtualmente un equipo de Rallye de los buenos.

CORSA prueba un Isard, un Fiat y se queda con ganas de seguir probando

texto y fotos: CARLOS MARCELO THIERY

CORTO

Tipos magníficos los corredores... Encima que uno se pasa el año sin perdonarles que se vayan una sola vez al pasto del Autódromo y pretendiendo que manejen más o menos como Jim Clark, en lugar de enojarse nos invitan a manejar sus autos de carrera. Pero son más magníficos todavía porque en lugar de mirarlo a uno con cara de *a ver qué hace este burro ahora,* suben tranquilamente de copilotos sin explicar dónde está la primera como suponiendo que uno es un super capo capaz de hacer chiches con un Porsche Carrera, cuando en realidad los pistones podían salir líquidos por el caño de escape en cualquier momento y la mejor actuación del suscripto hasta la fecha es haber ganado un pique en el Semáforo de Salguero.

Parece que cada vez que los periodistas nos sentamos en un auto de carrera sentimos la obligación de disculparnos, y de confesar que en realidad somos un poquito chambones, pero lo cierto es que si no manejáramos bastante bien —al menos lo suficiente como para tener una idea de lo que hacen los que están habitualmente en la pista o en la ruta— todo lo que escribimos en nuestras crónicas se convertiría automáticamente en un desfile de gansadas... cosa que los corredores no dejan de sostener de todas maneras, especialmente uno que se empeñó en hacerme propaganda gratis por radio, y a quien —por supuesto— le quedo infinitamente agradecido.

"Matt" ofreció a CORSA el asiento delantero izquierdo de su bolita Abarth 850 cm³ que asombró al Autódromo el domingo 19 de diciembre pasado. Y Diego Riera su Isard 1.204 que todavía no asombró a nadie pero que imprevistamente le puede provocar un infarto a más de cuatro fiatistas. Los dos, bien Anexo "J", los dos bichos raros en sus respectivas categorías, los dos necesariamente sobrevirantes, todavía no ganadores y preparados por sus pilotos. ¿Casualidad? Los dos añorando la caja de cinco velocidades y el diferencial autoblocante que tienen homologados, pero que cuestan una pila así de pesos.

A veces decimos en la redacción que un mismo piloto puede manejar con más soltura y más placer el mismo automóvil si usa guantes, cinturón, casco, mameluco y antiparras. Y algo de eso debe haber, en efecto, porque en lugar de disfrazarnos nos fuimos todos vestidos de hombres y yo lo celebré haciendo crujir horriblemente la caja del Isard no bien coloqué la primera. Menos mal que es sincronizada. Naturalmente los muchachos me prometieron unos engranajes de material plástico para la semana que viene, pero por lo menos no les di el gusto de equivocarme y poner segunda. (Ya saben ustedes que todos los Isard de cuatro tiempos traen el diagrama de cambios invertido, con primera y tercera abajo). Dos minutos antes me había bajado del Abarth, sin creer todavía que pudimos haber hecho un par de pasadas a más de 170 km/h aunque me parece que los había adivinado antes de detener el cronómetro, con sólo interpretar los gestos que nos hacían los de abajo. Es divertidísimo pensar que por fuera el Abarth tiene la apariencia de un inocente Fiat 600, especial para señoras y señoritas. Claro, para los que estamos en la rosca un capot negro mate es demasiado elocuente, y el escorpión grande como una palangana, y la tapa del motor levantada para que refrigere mejor, y el im-pre-sio-nan-te Weber y el volante Nardi, pero apuesto a que alguno se lo habrá confundido alguna vez. Sin embargo tira 8.000/8.200 rev/min en los tres primeros cambios, y eso porque estaba largo de multiplicación. De otro modo llega algo más lejos, sin considerar la resistencia mecánica del motor. No importa. Es una de las cosas más divertidas que hayan podido inventarse. Tanto que obliga a considerar seriamente si se le hace o no al dueño el habitual homenaje de tratarlo como si fuera propio y de quedarse con algunas ganas...

Por eso, como yo no tuve ni tengo automóvil, tampoco tengo la menor idea de cómo se los trata cuando son de uno. Además estaba allí arriba para contar qué sucede cuando el Abarth anda rápido, así que obviamente "Matt" se habrá rezado unos buenos "Padre Nuestro" mientras yo me hacía el canchero a 160 y la comida. Posición de manejo: cómoda. Controles: funcionalísimos. Instrumentos: cualquier cantidad, hasta hay un reloj que marca la hora del Senegal belga. No, mentira. Pero hay suficientes cuadrantes como para darle idea a cualquiera de que "Matt" obtuvo la asombrosa velocidad que tiene la bolita en base a minuciosidad y a hacer las cosas con una pulcritud y un método increíbles. Figueras y Bressano me contaron varias veces que cuando arma el motor parece un cirujano, que el taller tiene pinta de quirófano y que no esteriliza las herramientas porque si no la familia lo echaría de la casa. Pero es algo clavado: tipo que anda con muchos instrumentos en el auto, es un tipo prolijo. Por el contrario, "Matt" no es un maniático y se divierte como un beduino, tanto armando como manejando.

Bueno, en marcha. Se coloca la primera (la palanca es chiquita, precisa, crocante) se hunde el acelerador y se suelta el embrague suavemente. Hasta aquí todo fenómeno. Esto me lo habían enseñado en la academia. En seguida la segunda (se estila). Y una tercera interminable que baja y se pierde. Cuando bajamos hicimos las cuentas y descubrimos que 8.200 vueltas en tercera equivalen casi a 140 km/h. Si la aguja del taquímetro no llega hasta allí, automáticamente la cuarta vendrá a menos de 6.000 rev/min. Y menos de 6.000 rev/min significa tener la sensación de frenarse entrando a un charco de chocolate espeso, algo así como cuando el piloto del Caravelle expulsa los frenos aerodinámicos. Entre un punta-taco y una coleada, logré escuchar a "Matt" que me contaba cómo a veces no podía enganchar la cuarta en el Autódromo y tenía que dar varias vueltas sin pasar de tercera. Sin embargo, parece que aun estando *muy largo* de multiplicación, tira en cuarta arriba de las 7.000. Claro que después de un largo trecho, pero las tira. En Mar y Sierras anduvieron incluso bastante más rápido hasta que el hermano de "Matt", acompañante esa vez, sacó la regla de cálculo y aseguró que la nafta alcanzaba hasta el auxilio. Se quedaron cinco kilómetros antes deseando que llovieran aunque sea tres litros de nafta común, mientras el segundo los pasaba muy orondo.

Yo me hago el entendido en el asunto y digo que es la poca distancia entre ejes, pero cuando se anda arriba de los 140-145 en línea recta, hay que ver como se balancea hacia los costados. Sea por lo que sea hay que tenerlo firme con el volante. El Abarth es livianito y no da demasiado trabajo, uno se acostumbra enseguida y bastan unos cientos de metros para tomarle la mano. En compensación, las curvas se recorren con una precisión increíble, especialmente si son cerradas, como dicen los muchachos de la barra. El límite está dado por la estabilidad del tren trasero casi con exclusividad, porque la suspensión ha sido magistralmente calculada y las Cinturato se notan bastante. Recién cuando saca la colita hay que sofrenar los ímpetus, pero en ese caso basta tener el pie sobre el acelerador para mantenerla afuera en un ángulo que permita seguir doblando. Yo me hago amigo más rápido de los autos sobrevirantes que de los otros, aunque quizá la sensación de seguridad en las curvas sea menor, pero no quise ir demasiado lejos, y bajo ningún punto de vista me iba a permitir el lujo de hacer el trompo, porque entre otras cosas los monos presentes no me lo iban a perdonar jamás. Me consuelo pensando en el asunto del respeto a los autos. De todas maneras creo que el límite supremo tarda algo en llegar y que no es demasiado sorpresivo, excepto cuando se cambia bruscamente de suelo. Pasar del pavimento a la tierra en plena curva es una experiencia emocionante. El Abarth es un bicho muy sensible al cambio repentino de adherencia y cuando las dos rueditas traseras bajan de pronto al polvo se enroscan en una coleada tipo TC. Pero basta mantener el acelerador hundido y girar el volante hacia el lado contrario a la curva para enderezarlo sin sobresaltos y seguir viaje. Todo con mucha suavidad, con un dulce toque sin violencia...

Cuando un hombre decide preguntarse qué diablos le brinda el auto que está manejando, es probable que su respuesta dependa de la seguridad que sienta en ese momento, pero a la vez es muy común quedarse recordando algún detalle grato del auto —uno solo— y seguirlo recordando a los dos días como símbolo del vehículo. El Abarth es muy seguro, aun cuando baila frenéticamente en línea recta, pero dos días después no había nada en especial que me recordara al auto, sino



"Matt" mostrando como dobla su prolijísimo 850 TC (¡¡¡por favor, no confundan las abreviaturas!!!). Competidor directo de los 1.093 será un hueso muy duro de roer para los automóviles franceses. Carlo Abarth sigue comiendo muchas manzanas.



Lanzado a fondo 180 km/h. Lo suficiente para que Conti y demás tunners del millecinquecento se agarren la cabeza. Una máquina que con 200 cm³ menos que los Fiat, está viajando a casi la misma velocidad que los mejores productos de la casa de Turin.

Tanta gente para un simple cambio de gicleurs. El asunto era meter la mano en cualquier cosa. Es un delirio muy corsaiolo. El test iba a comenzar...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

VIAJE HACIA LA FELICIDAD



que experimentaba una especie de sensación completa donde desfilaban con pulcritud todos los elementos que se juegan manejando. Me he planteado la posibilidad de tener que señalar obligadamente lo que más y lo que menos me gustó del vehículo —al estilo de los muchachos de PARABRISAS — y en ese caso contestaría: "Me gustó manejarlo. No me gustó bajarme". No será una conclusión muy técnica que digamos, pero es así. Además manejé durante 15 minutos y hubiera preferido decididamente manejarlo durante 15 días...

El trasplante al Isard tuvo una reminiscencia afectiva muy grande. Resulta que todos los días llegan cartas a la redacción apostrofándonos porque somos hinchas de Ford o fanas del Chevrolet. Yo no me meto con la vida de los demás y aclaro solamente que entre nosotros no hay ningún tifoso de las marcas americanas, pero voy a confesar definitivamente que soy hincha furioso del Isard 700 (Ferrari, Lotus y Porsche aparte) cuyo ruido puede llegar a subyugarme en la esquina menos pensada. Esto es algo tan inexplicable como ser hincha de Chacarita Júniors, pero yo soy hincha de las dos cosas con mucho orgullo.

Lo cierto es que subir a cualquier Isard me representa algo así como entrar a la casa de un amigo, especialmente si se trata del 1.204. Digo especialmente por un simple problema de andar a más velocidad que con el 700, nada más que por eso.

Unos días después de manejar el Isard de Diego Riera trataba de explicarme cómo es que uno puede sentir una sensación de comodidad tan grande doblando prácticamente en dos ruedas. Las fotos que sacaron Figueras y Sopeña con mi modesta Voigtländer no son lo suficientemente nítidas como para publicarlas, fundamentalmente porque nos faltaba un teleobjetivo. Pero cuando vi las copias me asombré de cómo el auto daba la sensación de doblar muy fuerte escorándose, deformando los neumáticos, sacando la cola, cuando dentro de la cabina yo me cuidaba muy bien de hacer locuras y me aplicaba todo lo posible para que Riera no sintiese comprometida la salud de su automóvil. Independientemente de que como fotógrafos seamos todos aceptables redactores, todo esto muestra dos cosas muy importantes: que aún doblando fuerte el auto es muy sincero, perfectamente controlable, y que tiene la estabilidad de un auto sport puesto que puede llegar mucho más allá de lo que lo llevamos nosotros sin llegar al límite.

Frenaba muy bien, a pesar de "faltarle pedal". La caja no desmiente en ningún momento su inspiración Porsche —tanto en la selección de relaciones como en la precisión de movimientos— y todos los controles son agradablemente duritos. Del Isard sí guardo una sensación especial: la de deslizar con las cuatro ruedas, pudiendo controlar perfectamente el arco de la curva cuando se llega al borde exterior del camino. Siete mil doscientas vueltas en todos los cambios significa andar en los alrededores de los 180 km/h. Ahora, después de comprobarlo personalmente, la cifra no me parece nada excesiva, más todavía porque a 180 no se siente otra cosa que el delicioso vértigo de la velocidad, sin "Shimmy", sin tironeos del volante, sin desviaciones que lógicamente el viento podría provocar... Recién entonces le creí a Riera que hubiese pasado a muchos Fiat famosos en la primer etapa del Gran Premio.

Cualquier Isard tiene siempre el cambio justo, y el 1204 no es la excepción. Segunda, tercera, cuarta... El motor está indefectiblemente girando entre las cinco y las siete mil vueltas. Frena bien, dobla magistralmente, la dirección es rápida y precisa. Si digo que este auto me gusta absolutamente todo, en forma y fondo, me van a proponer para el segundo campeonato de delirantes.

Y a mí me basta con aparecer en CORSA. No me interesan ni María Vicenta ni Tía Belén.

TEST-CORSA; ISARD 1204 TS (Diego Riera) y FIAT ABARTH 850 TC ("Matt"

	ISARD 1204	FIAT ABARTH
Cilindros	4	4
Compresión	11,75 : :1	8 : 1
Carburador	2 Solex 35 RH	1 Weber DCO 7
Potencia	90 HP	65 CV (DIN)
Frenos delanteros	Discos ATE	Discos Girling
Frenos traseros	Tambor	Tambor
Caja	Original	Abarth
Velocidades	4 (Directa 1 : 1)	4 (Directa 0,89 : 1)
Diferencial	8 : 33	8 : 43
Rodado	Good-Year G8 5.20 x 13	Cinturato HS 135 x 12
Refrigeración	Agua	Agua
Carrera y diámetro	72,5 x 73	62,5 x 69
Capacidad del radiador	4 litros	4 litros
Capacidad radiador aceite	1 litro	—
Cilindrada total	1.289 cm³	847 cm³
ACELERACION		
0 a 60 km/h	5,8 seg.	6 seg.
0 a 80 km/h	9,3 seg.	9,6 seg.
0 a 100 km/h	12,4 seg.	13,8 seg.
0 a 120 km/h	19,8 seg.	20,9 seg.
0 a 140 km/h	25,7 seg.	31,1 seg.
KILOMETRO LANZADO		
Promedio	19,4 seg. 181,818 km/h a 7000 rpm	21,1 seg. 169,811 km/h a 7.100 rpm
VELOCIDAD MAXIMA EN CADA MARCHA		
Primera	55 km/h	58 km/h
Segunda	102 km/h	92 km/h
Tercera	151 km/h	138 km/h
Preparación	Diego Riera Dinamómetro Lupaccin Asesoramiento: Fusilli	"Matt"
Acompañante	Urien	"Matt" junior

El planillaje se realizó con la imprescindible colaboración de Germán Sopeña, Carlos Figueras y Norberto Bressano. Dramatis personae, que le dicen.

Dr. de Las Heras: El dispositivo de seguridad es fundamental Es imperativo hacerlo, si queremos la continuidad de las carreras.

ACCIDENTES: educacion, y no leyes

¡Accidente! Una palabra tabú en el ambiente CORSA de los que muchos se lamentan cuando ocurren, pero que muchas veces se producen por total imprevisión. CORSA ha querido contribuir a que las carreras sean fiesta y no drama. Para ello requirió la opinión del Dr. Lino de Las Heras, eminente cirujano, delegado de la Comisión Municidal del Deporte ante la CDA y autoridad máxima de la medicina automovilística argentina.

Reportaje de HECTOR GRANATO

Mucho me complace que CORSA repare en un tema de tanta importancia. En ese sentido, tengo que decir que se han hecho cosas, pero hay muchísimo por hacer. El tema no es nuevo. Se ha dicho muchas veces que la fatalidad provocó este o aquel accidente. Yo diría que la fatalidad es un 50 %; el otro 50 % es imprevisión. Hay que profundizar, investigar las causas y obrar en consecuencia, para que hechos irreparables no vuelvan a producirse. Esto tiene que hacerse en forma integral.

Al referirme a forma integral, lo hago con afán ilustrativo, para que no se busque un culpable luego de un hecho desgraciado. Esto encierra mucho más que buscar un culpable. Más que legislar, hay que educar. Los frentes son tres: Autoridades, corredores y público.

Las autoridades de una prueba deben tener clara conciencia de su deber. Para esto podrían dictarse clases en las que todos (banderilleros, comisarios de pista, auxiliares, etc.) sepan qué debe hacerse en caso de accidente y no, como en muchos casos ha pasado, que los primeros que pierden la cabeza son aquellos que tienen la obligación de mantener la mente fría para obrar en consecuencia. Para esto el reconocimiento de la pista o el circuito donde se corre es fundamental. En la vuelta previa a cada carrera hay que observar todas las deficiencias y señalarlas. Incluso si hay un sector peligroso ocupado por el público en forma indebida, hacer saber que hasta que no sea desalojado la carrera no se larga. Cada circuito tiene características distintas, sea por su trazado, su topografía o su extensión, y las autoridades deben tener en cuenta los riesgos en todas sus formas.

Yo me acuerdo que estando en Norteamérica en el año 55 presencié una carrera de autos sport en Fort-Worth, Texas. Dos días antes se habilitó un galpón enorme, donde se había montado un verdadero laboratorio, con banco de pruebas, dinamometro, etc., donde los autos eran sometidos a un verdadero test de eficiencia. Se revisaba motor, frenos, cubiertas, suspensiones, tanque de combustible, etc. Auto que no estaba en condiciones no corría y nadie, ningún piloto, osaba rebelarse, porque comprendía que era para beneficio de él que se hacía ese examen. Aquí usted observa anormalidades y en muchos casos se arregla con alambre y se larga. Por suerte estos casos son cada vez menos. De todos modos las autoridades tienen que tener clara noción de que el dispositivo médico preventivo es una necesidad imperiosa.

El TC, por ejemplo, es una fuente incalculable de ingresos. Hay carreras en que sólo en premios se dan más de cuatro millones de pesos. ¿Por qué no designar una ínfima parte de ese dinero para montar un dispositivo médico-preventivo? Incluso sin erogación de dinero efectivo: mediante publicidad, se puede interesar a compañías de productos medicinales para que se hagan cargo, con personal idóneo y especializado, de la seguridad en el circuito. No saldría más de $ 100.000 montar un dispositivo con todos los elementos para casos graves. Hay que crear conciencia de que si esto no se encara en la debida forma, el día que (ojalá no ocurra) suceda algo tan penoso como lo que ocurrió en Mar del Plata, salga un decreto y adiós las

Un competidor sigue de largo y se produce el desbande general. La ubicación del público en curvas de 90 grados es una invitación permanente al desastre.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

competencias automovilísticas. Este dispositivo, a mi modo de ver, tiene que ser independiente de toda asociación, cualquiera que ella fuere, y estar presente en todas las carreras. Este equipo, debe contar con todos los elementos a su alcance y buscar la mejor ubicación para llegar en el menor tiempo al lugar del accidente. Yo tuve a mi cargo, y no se tome esto como vanidad personal, el dispositivo que tuvo a su cargo el GP de Turismo que ganó en el 62 Ewy Rosquit, ¿se acuerda? En esa carrera contamos con doce ambulancias, un avión y un helicóptero. Lo más que tardamos en llegar al lugar de un accidente fue 17 minutos. Eso le da una pauta de lo que se puede hacer si se aprovecha al máximo las posibilidades que ofrece el buen estudio previo de un circuito. Ver de qué forma se pueden ocupar las rutas que atraviesan los circuitos para establecer puestos sanitarios que ofrezcan la garantía de llegar rápido en caso de accidente.

La Comisión Municipal del Deporte está empeñada en que esto sea una realidad a corto plazo. Sus nuevas autoridades están trabajando y haciendo lo humanamente posible para lograrlo, pero hay que llegar a todos los sectores. Los corredores, en su mayoría, ignoran qué hay que hacer en caso de un percance grave.

Supongamos que un auto vuelca y piloto o acompañante quedan heridos. ¿Se sabe qué hacer? Evidentemente no. Hay pilotos que no saben hacer un torniquete en caso de hemorragia. Sin perjuicio de nadie, y desde ya, me pongo a disposición de la revista para cualquier consulta. Habría que organizar charlas sobre esta cuestión que tiene enorme importancia. En la Argentina, no hay escuelas de conducción para pilotos. Todos son autodidactas y la mayoría de ellos ignora y no se preocupa de aprender nociones básicas de primeros auxilios. No se preocupan por su estado físico; hay corredores que pesan 120 kilos y no se esfuerzan por rebajar un gramo. Tienen que tener la responsabilidad del actor de un espectáculo. Cuidar su entrenamiento y su salud. Actualmente se hacen revisaciones a los corredores cada 6 meses. Eso aquí, en Buenos Aires. En otros lugares, no se sabe. El federalismo, en este sentido, está mal aplicado. Por eso es imprescindible en nuestro país la Ley Nacional del Deporte. Hay que formar médicos deportólogos, de los que carecemos, para que cada uno se dedique a su misión específica. Hay corredores que corren en otras provincias y al revisarlos aquí se comprueba que padecen o esta o aquella anomalía. Eso no puede ser. Hacer correr a un piloto que no está en condiciones es sencillamente criminal. Ocurre en todos los órdenes. En el boxeo, por ejemplo. Un boxeador no puede pelear en todo el territorio de Buenos Aires si no pasa un mes de su última pelea, haya ganado o perdido. Eso no impide que el mismo boxeador, que pelea el sábado en la Capital, se presente tranquilamente el lunes en Catamarca, por ejemplo, aunque el sábado haya sido sometido a un intenso castigo. De igual forma, y salvando las distancias, ocurre en automovilismo. No puede ser que un corredor viaje de Neuquén a la Capital y su ficha no sirva para correr en el Autódromo o viceversa. Si existiera la Ley Nacional del Deporte, que tiene que ser una realidad a corto plazo, se terminarían todas las anormalidades, porque los médicos encargados de las revisaciones serían dependientes y responsables de la actuación en todo el país de tal o cual deportista, y si se equivocan en su cometido, suya será la responsabilidad de haberse equivocado. Ahora no. En la actualidad hay carreras lejanas en las que aparecen, a las calladas, pilotos que hace tiempo no compiten, que no se sabe en qué condiciones están y que por el sólo hecho de tener la licencia habilitante, corren tranquilamente. Eso no puede ser. Recién en el mes de abril del año 66 se realizó en la Capital, un test psicológico de un aspirante a piloto. Después de vencer muchos obstáculos se logró esto, que ahora es obligación de todos los que quieren correr. Es un paso muy grande el que se ha dado. Una cuestión tan importante como lo es el estado psíquico de un individuo, se había dejado de lado. Y los pilotos deben preocuparse porque se les está haciendo un favor a ellos.

En cuanto al público hay que diferenciarlo en dos categorías: El que le gusta el automovilismo por afición y el entusiasta que desea emociones fuertes. Desgraciadamente los emocionalmente fuertes superan a los otros, y ellos son los responsables de muchas desgracias que ocurren. ¿Qué hacer para encauzar esto? Volvemos al principio. Educación y no leyes represivas. Se puede lograr el orden si los encargados de guardarlo son los primeros en cumplirlo. Hay que hacer comprender que una carrera se ve mejor desde 80 metros que de 10. La perspectiva es mayor, se abarcan más sectores del circuito y se ven más autos.

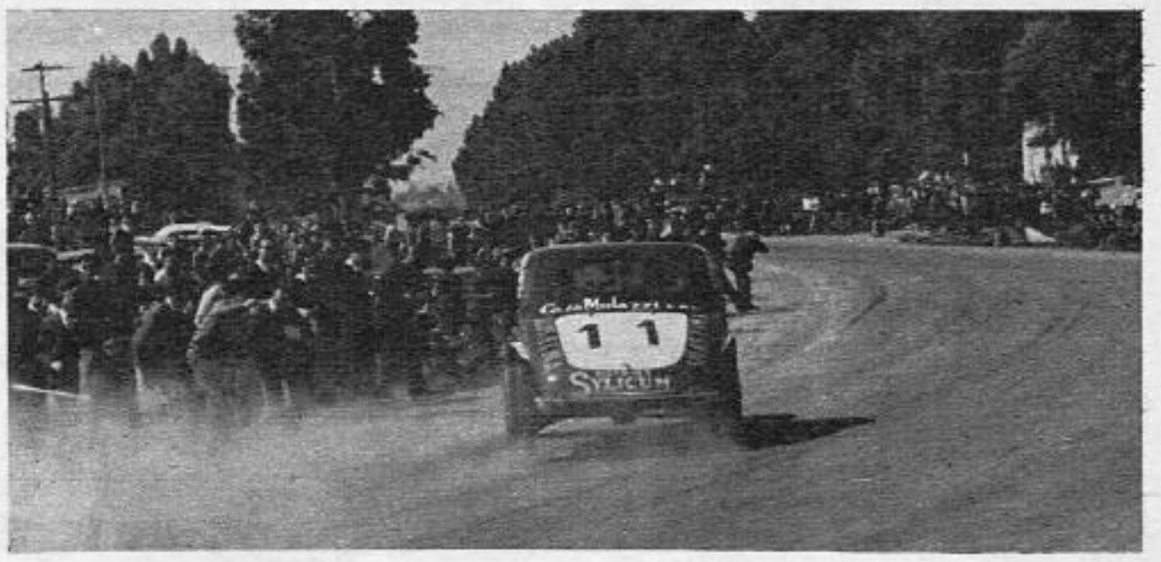
Hay que evitar por todos los medios que se formen cercos humanos, que dificultan la visión del conductor. Muchos pilotos se quejan de que tienen que acertar el lugar donde continúa el camino después de una curva. Jamás deben colocarse frente a una curva de 90 grados. Ante una falla, si bien el auto siempre cae o tuviera que caer en un lugar lógico, el instinto de conservación que todos tenemos o una décima de vacilación, hace que el auto siga derecho. Si hay gente del lado de afuera, se produce la catástrofe. Además, hay que evitar que la gente se apiñe. Estando con Roberto Mieres una vez en el curvón del autódromo, se largó una carrera de TC. "Bitito" abrió los brazos y exclamó: "¡Abrirse, que viene el malón!" Ese día aprendí algo nuevo. Cuando le pregunté por qué, me contestó: "estando juntos no se puede 'torear' al auto que se venga".

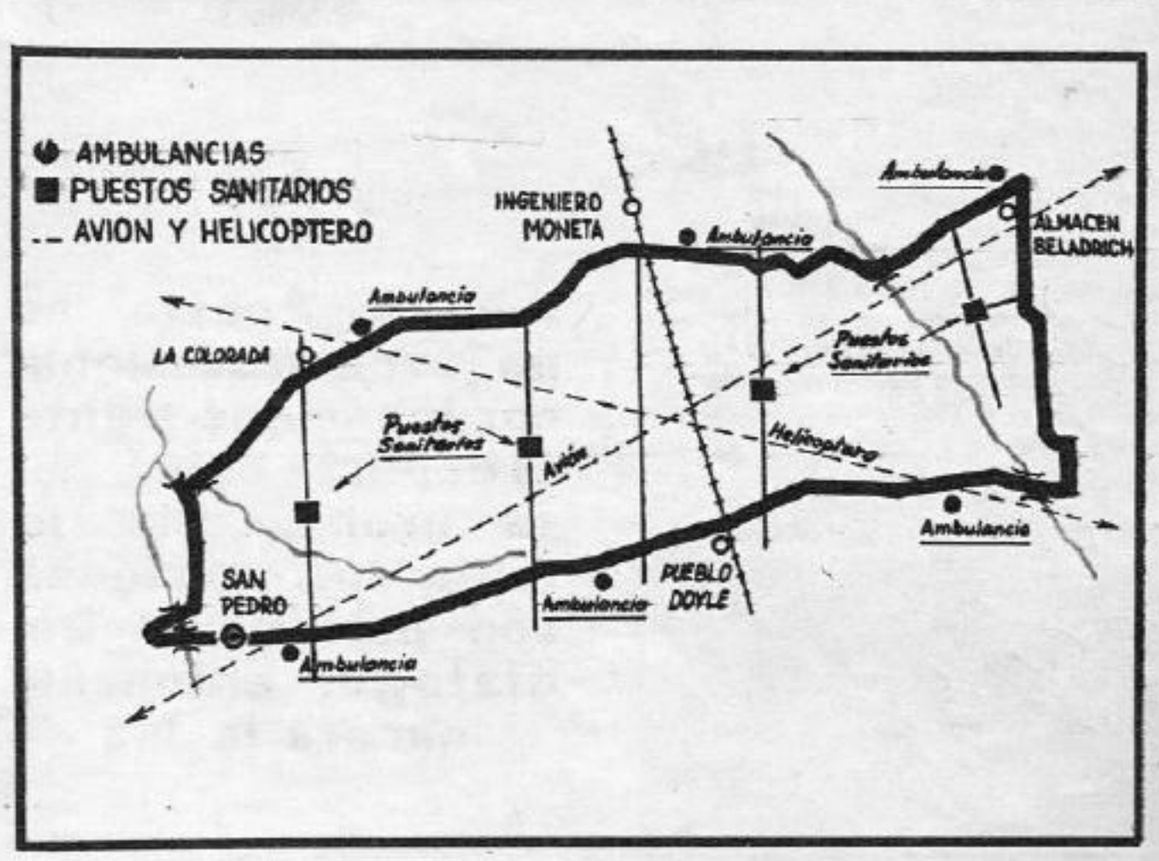
Tenía toda la razón del mundo. Sus palabras tuvieron para mí la plena confirmación con lo ocurrido en Mar del Plata. Si la gente no hubiera estado apiñada en el lugar donde se fue Rosadele Facetti, no hubiera pasado lo que pasó. Eso dejó en mí un sabor muy amargo por las cosas que sucedieron. Pude constatar la total falta de organización y de conocimiento de lo que es un accidente. ¡He visto hombrear heridos y cargarlos en ambulancias!

Con la policía tuve que pelearme y reclamar a los gritos, en medio de ese caos, que no se moviera a los heridos. Hay que hacer divulgación científica para que se tengan las mínimas precauciones sobre lo que hay que hacer en los casos graves. La gente quiere colaborar, pero no sabe que lo *peor que se puede hacer* es mover a una persona shokeada o fracturada. Si hay lesiones óseas, moverlo puede ser sinónimo de órganos interesados; si está shokeado, la conmoción puede ser total, si tiene una lesión en la columna, al moverlo, si no muere, quedará paralizado de por vida. Es cruel decir esto, pero hay que decirlo. Hay que hacer comprender por todos los medios que el público no puede arremolinarse en derredor de un herido y hacer cosas que compliquen totalmente el cuadro clínico. Lo más que se puede hacer, es dejarlo en posición indolora (acostado) lo mejor posible y esperar que venga una camilla para levantarlo y llevarlo.

Todo este monólogo que le hago escuchar es para decirle, someramente, lo que debe trascender al público. Pero no solamente el público. Como dije al principio, éste es un problema integral, que urge solucionar. Autoridades, pilotos y público, mancomunados en un esfuerzo, que, si no lo hacemos, llevará a que nos quedemos sin carreras. En la Temporada Internacional, días antes de la carrera, Charles Stuart cayó en cama con un estado gripal agudo: 39,6 grados de fiebre. El proceso siguió su curso y le extendí un certificado diciendo que no podía correr. El domingo de mañana me llamó diciéndome que se sentía bien y que creía que podía correr. Le dije "que estaba bien para ver la carrera, no para correrla". Su estado físico no era el adecuado para soportar tan dura prueba. Me contestó: "Doctor, yo he corrido muchas carreras y creo que puedo andar bien, si no, no le pediría que me deje correr". Le propuse un pacto de caballeros. Si usted nota que puede correr, corra, pero si siente algo anormal, no corra, porque puede provocar un accidente serio. Stuart largó la carrera, a las cuatro vueltas paró y abandonó. En los boxes me dijo: "Usted tenía razón. No puedo correr." Esto que parece una anécdota es la pura verdad. Eso es responsabilidad en un piloto. La misma responsabilidad que hay que inculcar en las autoridades, el público y por supuesto, los mismos corredores.

Para terminar, quiero se diga en la revista, las conclusiones que se deben tener en cuenta, para un futuro mejor, en cuanto a la normalidad de las carreras:





ARRIBA: *La formación de cercos humanos es algo que hay que desterrar definitivamente de las competencias. El más leve error de conducción, una pequeña desviación del auto, puede ser fatal, para los inconscientes que quieren ver los autos de cerca.*

ABAJO: *Tomando como ejemplo el circuito de San Pedro, mostramos gráficamente el dispositivo de seguridad, que a juicio del Dr. de Las Heras, es una impostergable necesidad.*

DISPOSITIVO DE SEGURIDAD

1º – Estudiar el circuito por sus vías transversales y poner puestos fijos en el interior. En circuitos de 80 kilómetros no menos de 4 ambulancias, que cubran el circuito en base a los accidentes que hubieran ocurrido en carreras anteriores. Una ambulancia cada 15 km de recorrido por lo menos. Si el lugar es apto para aterrizar avión y helicóptero. Puestos sanitarios con banco de sangre, oxigenoterapia y cirugía de urgencia.

2º – Establecer el dispositivo con autoridad y personal especializado.

3º – Crear conciencia en el ambiente publicitario, que es fundamental que se organice privadamente. La publicidad será mejor y tendrá un fin altruista que redundará en un beneficio mayor que dar un premio de X cantidad de pesos.

4º – Que se hagan campañas de divulgación científica en base a la seguridad de los circuitos, que los pilotos presten más atención a su estado físico y tratar por todos los medios que la divulgación científica llegue al público.

CONSEJOS AL PUBLICO

1º – Que obedezca los consejos de las autoridades.

2º – Nunca se debe estar a menos de 20 m de donde pasan los autos. Aquí a veces hay 10 cm y no se ve nada de la carrera.

3º – Jamás deben colocarse frente a una curva de 90 grados. El 90 por ciento del público quiere ver venir el auto. Esto es lo más peligroso.

4º – Nunca se debe apiñar el público por que no se puede "torear" al auto.

5º – Si hay un accidente es fundamental no mover al accidentado.
El transporte del herido es lo más importante para el posterior tratamiento del mismo.

Con los conceptos enumerados aquí, posiblemente no evitemos accidentes, porque siempre hay imponderables, pero es absolutamente seguro que la gravedad de los mismos se verá reducida y no tendremos que lamentar hechos que con las previsiones del caso podrían haberse evitado.

CORDOBA



por *HECTOR ACOSTA*

La carrera de Fórmula 3 tuvo que hacerse en la Escuela de Aviación por atendibles razones de seguridad. Con buenos autódromos, ya no será necesario.



Héctor Acosta es un joven profesional cordobés que siente el deporte como cosa propia. Por lo tanto sus opiniones son polémicas. Del diálogo, entonces, nacerá la luz

Acallados los rumores provistos por la troupe exultante de la Temporada Internacional, Córdoba vuelve a sus fueros domésticos. La pasiva presencia de pocos aficionados en "nuestra" carrera, además de impactar en los bolsillos organizadores, ha demostrado la capacidad receptiva que posee el cordobés para espectáculos extraordinarios. Con el fútbol ha ocurrido lo mismo. Es algo raro, pero como mi psicoanalista está de vacaciones, debo postergar la explicación del suceso.

Córdoba tiene de todo y a toda hora. Hace algunas semanas se "desató" una guerra de anónimos, que desencadenó en explosivas solicitadas. Todo relacionado con la construcción de dos autódromos. El vínculo debe leerse "entrelíneas" por cuanto, como es de suponer, nada es oficial.

El Córdoba Automóvil Club, modesta institución de 3 años, con 500 mil pesos en las arcas, y organizadora de la fecha internacional, inició la campaña pro-autódromo a fines del 66. Fue el golpe magistral. Paralelamente recibió en donación 110 hectáreas de terreno para erigir el sueño de muchos años, y con ellas una sede social, una pileta de natación donde ya realizamos nuestros "piques" acuáticos, cancha de golf, tenis y unos prados divinos para castigarse plenamente.

Aunque parezca mentira no es para el lado de Carlos Paz. El rumbo que ganó la consideración automovilista es el marcado por la ruta 36. El solar está a 21 kms. de Córdoba y a 10 de Alta Gracia.

Precisamente, alta gracia es lo que no le hizo el anuncio y la piedra basal colocada, a los directivos de la Asociación Cordobesa de Volantes entidad con casi dos decenas de millones, casi 20 años de vida y una sede fastuosa donde abundan los desfiles de modelos, las actividades sociales, los baños turcos, y otras cosas entre las que no figura el automovilismo. Salvo, claro está, un perfecto campeonato de regularidad provincial, y alguna que otra cacería del zorro y búsqueda del tesoro. El costo millonario de las tierras ubicadas a 10 kms. del centro, por la ruta a Río Ceballos, pasando el Aeropuerto, promovió algunos comentarios desfavorables entre los asociados. Pronto se empezará a trabajar para demarcar el circuito, y según Italo Casaretto —presidente— algunas de las carreras programadas se harán al estilo chacarero. El presupuesto total de la Villa Deportiva de la ACV, es de dos mil doscientos millones. ¿Se hará?

Distinto es el panorama por los otros clubes. El Córdoba Moto Club, perenne en el anonimato que brindan las carreras sin obras, ha decidido apoyar la idea de la ACV. Según el escribano Mario Smulovitz, presidente, "nosotros nos hemos propuesto hacer el autódromo y lo haremos". Hablaba del proyecto ACV, y no del otro que supo apoyar en primera instancia junto con Santino Famá, presidente del Córdoba Kart Club, que también habría elegido el palenque aparentemente más poderoso. Su institución ha suspendido un torneo de autos "Standard" que se desarrolló en años anteriores como "semillero" de volantes. La falta de circuito y posiblemente de fuerza, ha provocado el estatismo.

Los clubes del interior, de los que hablaremos en otra nota, mantienen su entusiasmo. Son los que menos problemas originan y los que despiertan el interés de los aficionados CORSA de campo afuera.

Carlos Paz, La Cumbre, La Falda, Capilla del Monte, en la línea turística de Punilla; Villa Dolores, Tras la Sierra; Hernando, Las Perdices, La Carlota, Río Cuarto, en el sector sureño; y San Francisco en el Este son los nervios que despojan del letargo deportivo al interior.

Eso en cuanto a las fórmulas clásicas: TC, T, y MN. Hay otras en cambio, como la Ford T de Carretera que derrotó al de pista, que tiene como base a General Roca (los pagos de Loeffel) y que distribuye por toda la provincia e incluso Santa Fe, su ruido arcaico pero emotivo.

FADI, Federación Automovilista Del Interior, la más organizada de todas las actuantes en el aspecto informativo, vigoriza su actividad. Se habla que para el futuro la fórmula cambiaría, dejando de lado la mecánica Ford T, para ingresar al motor "Jeep" que es el menos costoso, aunque no el más adecuado. A raíz de un cambio similar, el Círculo Ford T de Córdoba que promovía las carreras en pista, desapareció totalmente. La elección deberá ser bien meditada.

Y hablando de pista, llegamos al último peldaño de nuestra escalera comentada. La "Fórmula 5", demasiado nombre y ruido para tan pocas nueces. Es un núcleo de entusistas de Carlos Paz que adquirió diez unidades "Perri-Yur" con motor Fiamm y que realiza "carreritas" sin contenido. Es imprescindible una revisión de los esquemas para evitar males mayores.

Y hasta aquí fue la revista institucional de la Docta-Corsa. Hay mucha más tela para cortar. Las tijeras se afilan para una cercana reunión de opiniones.

Mientras tanto deslizamos un anticipo. Causará sensación la "hilera" de novedades que se producirán en los próximos días, referida a los cambios de marca y de fórmula por parte de algunos pilotos locales.

Con 38 grados a la sombra, y tomando un fantasioso licuado de peperina, arrivederci.

Córdoba es de algún modo el paraíso del Turismo, tanto en su acepción cotidiana como en su acepción deportiva. Por lo tanto es necesario que se pertreche para recibir cada vez mejor a los visitantes deportistas.



Auto cordobés en caminos cordobeses. Pero los caminos de sierra, aun los más remotos, están cada día más transitados. Los autódromos evitarán crear malestar entre la gente que los domingos ansía pasear

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



En Ferro hay cosas para todos los gustos: Speedway, Midget, ruido, polvo y señoras-CORSA que alegran las tribunas. Octava y novena reunión

por JULIO PEREZ BALBI

José López, pilotea con Villamayor y Pantuso el terceto de automóviles preparados por el ahora suspendido Ulivi. Fue el vencedor de la penúltima reunión de Midget, su primer triunfo.

TIERRA ROJA

En Ferro hay que saber. La tierra desparramada por el aire y el sadismo que incita el espectador, **no es el espectáculo**, sino que en el speedway (para ejemplificar) la conjunción del hombre y su máquina, analizándolo intrínsecamente, en lo más profundo, es algo muy difícil de igualar. Ver aproximarse esa conjunción en la recta, en medio de un retumbante y monocilíndrico ruido, el piloto con la vista fija en las curvas y más adelante observar como se cruza la Jap como queriendo complacer al piloto en la trayectoria que él ya determinó acompañando con el cuerpo los movimientos del aparato, mientras que la pierna izquierda trabaja como tercera rueda. Lo demás son causas secundarias de un efecto, que para muchos pasa desapercibido.

Las reuniones —problema de la nota que entinta esta página— son dos: octava y novena de esta temporada. Comenzemos por la primera. En speedway ganó José Valone, circunstancia que lo colocó en el segundo lugar del campeonato habiendo ganado esa sola final. ¿Qué me dicen?

Juntamente con Salatino y Fernández eran la fija de esa noche, ya que a Raúl Sardá se le salía de punto y su hermano Salvador con Invernizzi estaban corriendo una competencia en Bahía Blanca, organizada por un club no afiliado. Eran méritos para una suspensión. Salatino, Valone, Saracco y Raúl Sardá fueron los ganadores de las cuatro series, y las dos semifinales fueron para Salatino y Juan Carlos Fernández. En la final, nuevamente pierna de ases: Valone, Salatino y Fernández. Entre todo el despiporre que ocasiona una largada de este tipo, con todos los aparatos uno muy cerca del otro, se rozaron Risso y Fernández: retraso de ambos. Pero Valone ya se había mandado mudar con Salatino muy cerca suyo. Acosado constantemente por este último, logró soportar todos los embates de Salatino sin dejar la primera colocación.

La novena reunión de speedway la ganó Juan Carlos Fernández que ya tenía una final en su haber. Este corredor viaja generalmente en el pelotón puntero en una expectativa que muchas veces se estira hasta la última vuelta, sin exigir considerablemente a la moto, para de pronto comenzar el esperado "sprint". Aunque no le dejen libre la cuerda interna por afuera pasa lo mismo...

En lo que respecta a midget la octava reunión fue la que arrojó mayor cantidad de circunstancias capaces de concitar atención. La reaparición de Efrén Chemolli le ponía más mostaza a esta salchicha llamada campeonato.

Nuevamente Rey en otra buena largada ganó la delantera de la final pero un triple choque sin consecuencias personales dejó fuera de carrera a Pantuso, Rey y Ruitiña. Ruitiña con leves heridas en una pierna.

Al ser suspendida esta final se decidió largarla nuevamente ya que los coches de Pantuso y Rey estaban en muy buenas condiciones. Mientras las tribunas silbaban, Pantuso le cambiaba las bujías a su coche y Corvalán y Chemolli esperaban muy pacientemente en la línea de largada. Nuevamente en esta largada Alfredo Rey tomó la punta con Pantuso a sus espaldas y detrás —bastante lejos— un compacto pelotón que formaban Chemolli, Corvalán y Cantó.

En la cuarta vuelta Pantuso intentó pasarlo a Rey por afuera, y seguramente lo rozó lo que provocó el vuelco del automóvil de Pantuso que despidió a su piloto y además lo golpeó.

Pantuso sufrió traumatismos varios, mientras que Rey solamente se golpeó una pierna, lo que no le impidió rehabilitarse inmediatamente.

Fue una reunión accidentadísima, Pantuso estaba visiblemente excitado por el primer accidente y los organizadores no se percataron de ello. Los accidentes no son el espectáculo...

López estaba contento, contentísimo. Lo abrazó medio F. C. O. Era un triunfo que buscó confiado en sí mismo, el primero de la temporada. Es un personaje muy querido. Aunque lo silben las hinchadas contrarias, es respetado.

La novena reunión para los midget, la ganó Corvalán... Bueno eso parece a ojo de buen CORSA, porque un grave accidente de Pantuso hizo suspender la carrera en su mitad aproximadamente, y no se supo decidir con seguridad el ganador de la competencia (¿?). En medio de discusiones que por supuesto no arribaron a buen puerto, y en las que todos tenían partitura, se desafinó mucho, las quejas por parte de corredores estuvieron a la orden del día y yo ya no entendía nada de nada.

Las series las ganaron Chemolli, López, Villamayor (hace muy poco tiempo era debutante) y el vencedor, al fin de este asunto, Aquiles Corvalán.

La primera semifinal, que ganó Chemolli, estuvo solamente disputada en el segundo puesto entre Pantuso y Cantó, resultando Pantuso segundo detrás de Chemolli.

En la segunda semifinal, el impetuoso Alfredo Rey, en otra de sus magníficas largadas, ganó la cuerda en la primera curva, con Chemolli y Villamayor detrás. En seguida Corvalán se adueñó del primer puesto, mientras Villamayor hacía por ser el piloto más veloz y espectacular. Además tiene la mayor cantidad de hinchas. Igualito que Boca.

Las series fueron ganadas por Chemolli, López, Fernández Pardo y Ruitiña respectivamente.

La primera semifinal era de película (son más lindas que las de novela) por haber una magnífica mezcolanza de Pantusos, Chemollis, Corvalanes y Lópeces. Con casi una recta de ventaja Corvalán le ganó la semifinal a López.

Sin trompos, que lo tuvieron, mal esa noche, Alfredo Rey ganó la segunda semifinal con Marcelo Fernández en el segundo lugar.

Corvalán tenía la cuerda al largarse la final, López a su lado y Chemolli en el tercer lugar de la primera fila... Apenas largaron, López pareció declamar "acá mando yo" con Corvalán segundo y Chemolli bastante alejado. Mientras Alfredo Rey hacía un artístico trompo en la salida de la curva de Martín de Gainza, que estaba en estado calamitoso, López seguía manejando como los dioses en el primer lugar, y con treinta metros de diferencia sobre Corvalán. En la cuarta vuelta, Chemolli rompió la punta de eje delantera izquierda, problema que ya le había ocasionado algún dolor de cabeza en una reunión anterior. Metros más, metros menos, los treinta se mantuvieron hasta que bajaron la bandera y por supuesto López primero.

CAMPEONATO DE MIDGET

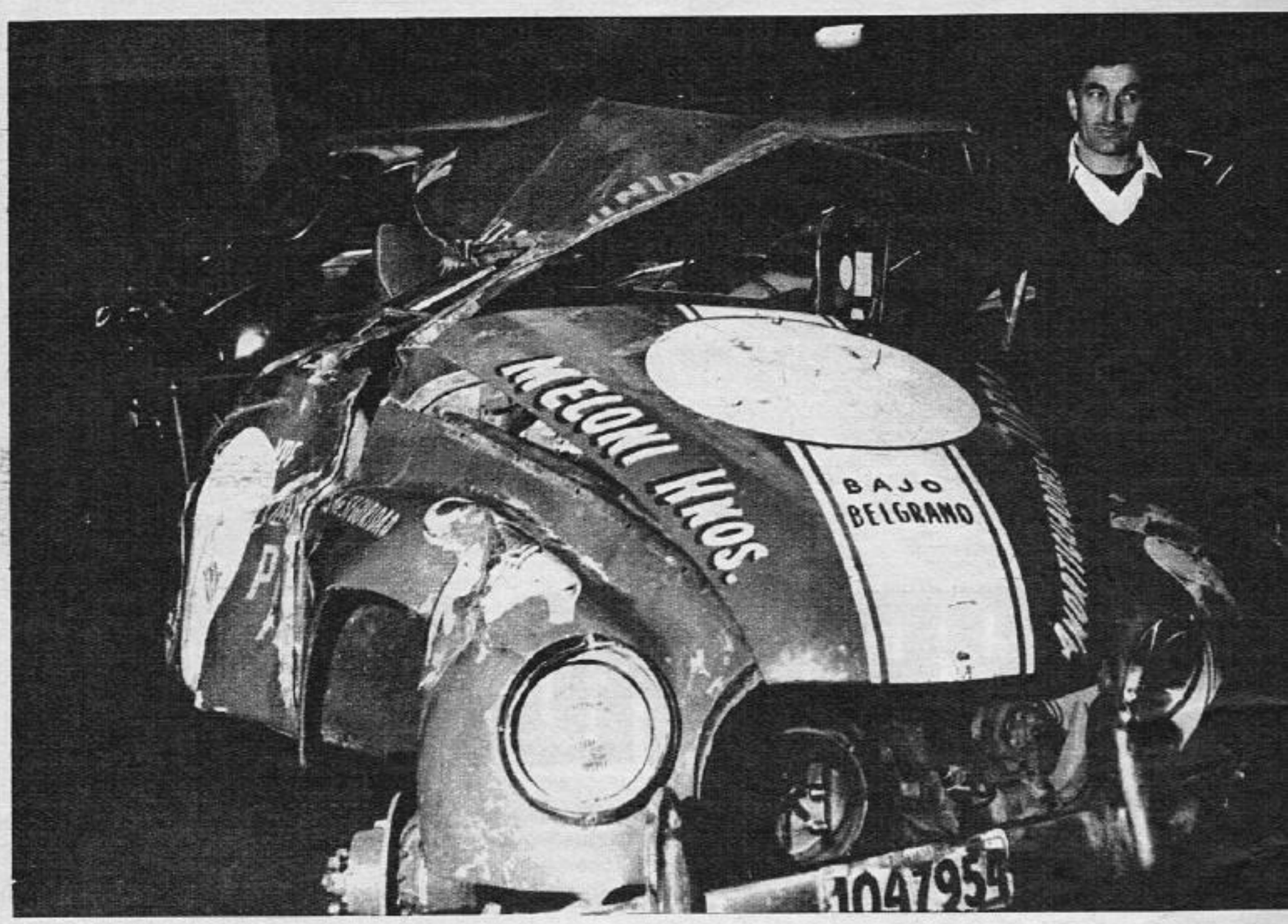
1º	Corvalán, Aquiles	119
2º	Pantuso, Luis	96
3º	López, José	87
4º	Chemolli, Efrén	87
5º	Cantó, Juan Carlos	75

CAMPEONATO DE SPEEDWAY

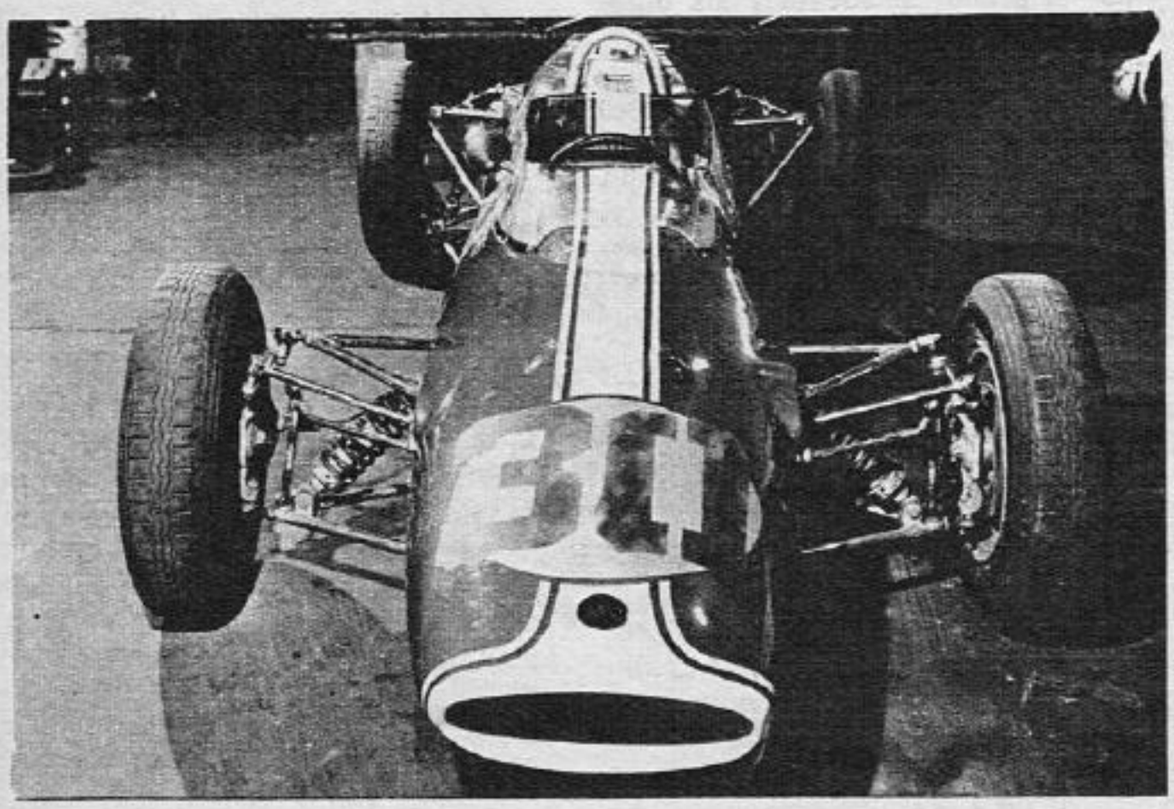
1º	Sardá, Raúl	184
2º	Valone, José	179
3º	Salatino, Eduardo	164
4º	Sardá, Salvador	141
5º	Fernández, Juan C.	122

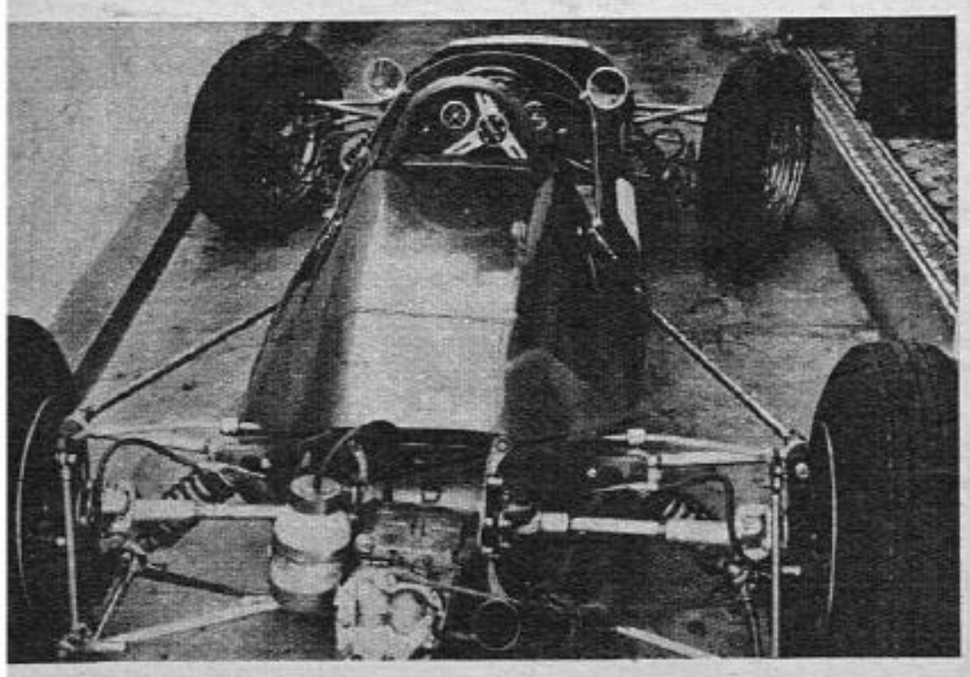
DOS CONSTRUCTORES

Tito Cancellieri y Paco Martos. Opiniones sobre lo que pasó, conclusiones desde el punto de vista del constructor y algunas sugerencias para el año que viene



El monoposto que construyó Cancellieri para Galanti evidencia al instante la inspiración que tiene. Por empezar, la carrocería carena aerodinámicamente los anclajes de las parrillas de suspensión, el parabrisas es abierto en su parte inferior y el tablero hace de deflector como en el Lotus 35 o en el Lotus F 1. La tapa del motor tiene la colita de pato que caracterizó a los Lotus 35 que vinieron el año pasado. Y las suspensiones, ni hablar que son de Chapman.





Excepcional calidad de construcción en el auto de Martos. También tendrá en poco tiempo más un Peugeot 404 detrás del asiento. Obsérvese el tachito receptor de los excesos de aceite.

Los dos provienen del productivo y valioso TM, los dos se inclinaron en sus preferencias deportivas por el Auto Unión y siguen todavía el inconfundible ruido de los dos tiempos en sus respectivos talleres de DKW. Los dos sintieron un día un llamado, no el de la selva, sino el de meterse de lleno en la construcción de monopostos. Discípulos, a 20.000 km de distancia, de las teorías chapmanianas, las aplican aquí con la calidad de artesanos enamorados de lo que hacen.

Estos dos hombres, junto con Tullio Crespi, eran quizás las personas más capacitadas para obtener enseñanzas con las cuatro carreras de F. 3, y cuya presencia era más imprescindible en los garages de Buenos Aires, Mar del Plata o Córdoba. Pero se los ignoró, se les negaron entradas o credenciales y recién cuando se necesitó su trabajo y sus conocimientos para reparar los autos en desgracia, se acudió a ellos dándoles, al menos en el caso de Cancellieri, la primera oportunidad de entrar en contacto directo con los autos europeos. Claro, esto no puede dejarles un recuerdo muy grato, pero aún así Cancellieri y Martos acceden a dar sus opiniones y sugerencias desde el punto de vista de los constructores argentinos.

Cancellieri; desde muy joven metido entre autos de carrera. A los 18 años se compró una cupé Ford y corrió algunas pruebas de T C. Por supuesto que en aquellas épocas de engendros, su T C era de los más refinados. Pesaba escasos 1200 kilos, y con una buena estructura adicionada al chassis, eliminaba todos esos fierros de refuerzos tan poco ortodoxos y tan comunes a la gente de las cupeshitas. Pero al poco tiempo lo vendió. —"No lo aguantábamos más. Ahora el T C es una cosa completamente distinta y de carácter proyectivo pero entonces era luego en las filas del T M donde se hizo conocer con un Auto Uunión, pero su verdadera vocación fueron siempre los monoplazas y un día paró definitivamente la cupé AU que usaba y se dedicó a construir un F. 3 con el motor dos tiempos. ¿Cuál es la explicación de su preferencia por los autos de fórmula? —"Creo que correr en estos autos es el verdadero automovilismo, donde la mínima falla se evidencia imperdonablemente, donde hay que tener o adquirir la máxima fineza conductiva. Un auto de serie siempre disimula cualquier error conductivo como por ejemplo no aprovechar al máximo la caja de velocidades. Un auto de fórmula no."

En la semana entre la tercera y cuarta carrera de la Temporada, o sea después de Córdoba requirieron apresuradamente sus servicios para reparar el chasis del auto de Moser seriamente dañado en el choque con el Brabham de Vianini en Córdoba. Su socio Parodi arregló, por su parte, las carrocerías del mismo Moser, la del De Sanctis de Cupeiro y un pequeño problema en el auto de Marincovich, donde con una tobera orientada hacia el radiador, se solucionó un problema de temperatura.

"Mientras estuvimos con el asunto del arreglo de los autos fue cuando pudimos investigar algo sobre los demás coches. Estuvimos mirando, hablando con los extranjeros y obteniendo muchos datos interesantes. Antes de eso entrar al autódromo fue una odisea, y ni pensar en acercarse a los garages porque credencial no pudimos conseguir. La primera carrera la vi desde la tribuna y por eso no fui ni a Mar del Plata ni a Córdoba", agrega Cancellieri. "La temporada fue un desastre, sobre todo por falta de previsión y hacer las cosas apresuradamente, a último momento". "No se pueden

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

HABLAN DE F3

por ***GERMAN R. SOPEÑA***



Tito Cancellieri junto a uno de sus Auto Unión de no muy buenos recuerdos. Siempre con los dos tiempos, Cancellieri está pensando, sin embargo, en colocar un motor Peugeot 404 en su monoplaza.

La mirada que se fuga, Paco Martos comienza a volar en gran forma ni bien habla de lo que le gusta. Este año se va a Europa a fotografiar con sus ojos los autos, que son su pasión. Es el viaje a la meca.

traer cinco autos y cuatro marcas diferentes sin mecánicos que conozcan los autos ni respuestos para los mismos. Puedo asegurar que como imagen para los extranjeros sentí verdadera vergüenza de ser argentino por todo lo que vieron en materia de carreras. Justifico plenamente a cualquier corredor que en Europa dijera que no volvería a la Argentina para correr en auto, aunque como país le haya impresionado favorablemente". Cancellieri no vacila en hablar claro. "Otra cosa que no entiendo es la de acortar con tantas restricciones el plazo para entrenarse y dar vueltas al autódromo. ¿Por qué sólo dos o tres horas el sábado y no todo el día? Además pienso que el domingo se puede girar, practicando, hasta una hora antes de la carrera, lapso suficiente, creo, para recorrer la pista por parte de las autoridades y ordenar lo que sea necesario. No sucederían entonces, hechos enojosos como el de Beltoise u Offenstadt en la clasificación de la última carrera.'

De cualquier manera Cancellieri con su ojo clínico de conocedor obtuvo datos que le interesaban y que pueden ser aplicados a sus monoplazas. "Contra lo que cualquiera pueda pensar, me gustó el Biguá o BWA, como se quiera, con soluciones buscadas para eliminar costos y problemas, como el detalle interesante de los cuatro portamazas iguales que permite intercambiarlos. Podría ser un buen detalle para autos baratos y promocionales como los minijúniors en nuestro país. Lógicamente el Matra es sensacional pero para nosotros considero más aprovechable el chassis tubular del Lotus 41." Esto último lo llevó a conversar extensamente con Cardwell, que piloteaba uno de los 41 de Ron Harris, para extraer ideas, comentarios y características de dicho auto. Recalca también la gran amabilidad con que le respondieron a todas sus preguntas la gente de Matra, y Cardwell en particular. Allí estuvo para Cancellieri lo más positivo de la temporada.

Paco Martos y su socio Oscar Fortino se mueven diariamente entre los numerosos Auto Unión que llegan al taller de Villa Urquiza para ser reparados. Pero como para recrear la vista de lo de todos los días allí descansa entre muchos fierros, el F. 3 construido por Martos, lo más fino que se haya hecho hasta ahora en el país. Calidad de trabajo directamente artesanal sobre diseños preestablecidos y estudiados mil veces. Dos años llevó hacer el trabajo de un auto casi prácticamente hecho en horas extras, robadas al trabajo común o al sueño. En la reciente temporada, Martos rehizo el De Sanctis de Cupeiro en dos semanas. La gran diferencia de la dedicación exclusiva. Hubo muchas cosas que reponer en ese chassis que ya tenía una piña anterior, según confirma Martos. Lástima que no se pudo observar en la práctica los resultados obtenidos por un constructor argentino en un auto europeo de fórmula. Martos asegura que ese auto pudo haber corrido con toda tranquilidad si se hubiera colocado el motor el viernes antes de la carrera, cuado ya el chassis estaba terminado. Después se hizo todo a último momento y el auto estaba en condiciones de salir a rodar recién el domingo a mediodía. Ni hablar de prácticas para observar el comportamiento de un auto arreglado ni mucho menos. Así no se podía correr.

Con todos estos factores, sin embargo, Martos expone con tranquilidad su punto de vista sobre las cuatro carreras. —"Para los pilotos argentinos debe haber sido, o mejor dicho fue, algo desastroso que no les redituó casi ninguna satisfacción. Pero como constructor reconozco que debo agradecer la realización de la temporada, que nos permitió ver aunque sea por poco tiempo, lo último en materia constructiva europea. De cualquier manera, aunque los Matra hayan arrasado con todas las carreras, también es una enseñanza observar la perfecta organización de un verdadero equipo al servicio de un auto extraordinario". Una cosa que me hubiera gustado mucho hubiera sido ver a Reutemann sentado en un F. 3." Las analogías siguen porque también Martos pasó por la escuela ascendente del TM. —"Aunque por ahora no pienso volver al Turismo, la verdad es que me gustaba mucho. Creo que el espíritu de perfección que siempre fue de la categoría nos lleva a mejorar y a llegar a los monopostos." Caso paralelo al de Cancellieri.

Y, por supuesto, Martos no podía dejar de extraer conclusiones y experiencias aprovechables de todo lo que vio en la pequeña invasión europea de un mes de duración.

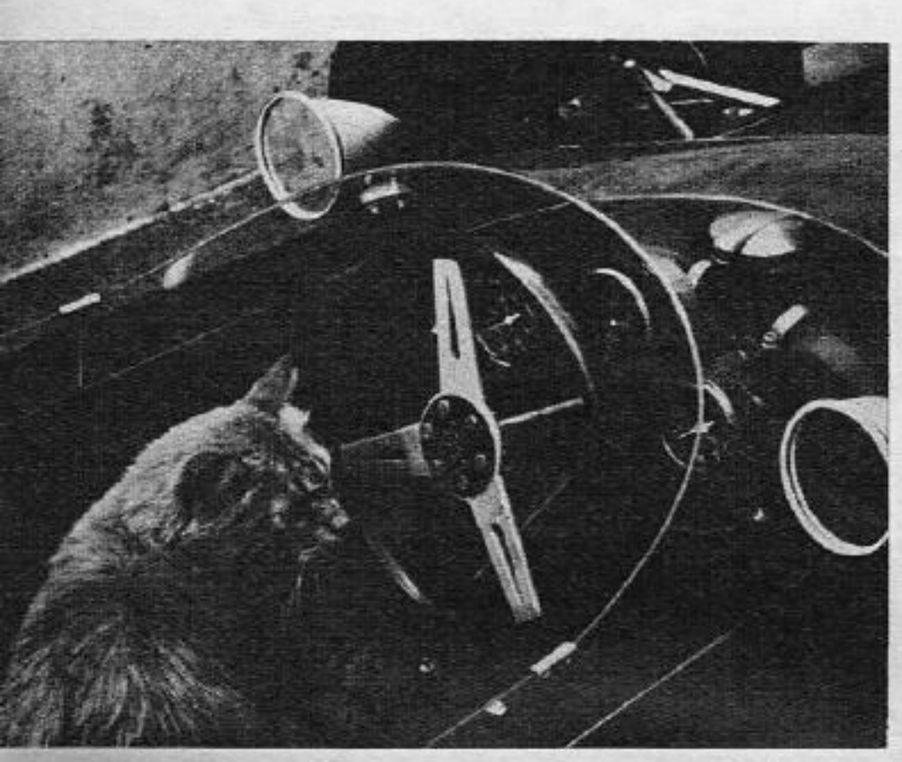
Lo que sucede es que ya resulta redundante referirse a los Matra, y según Paco, poco más puede decirse sobre un auto tan comentado en todos los aspectos. —"El otro auto que me gustó muchísimo es el Lotus 41. Creo que es ideal para nuestro circuitos. Además de tener la simplicidad de un chassis tubular, el 41 tenía una serie de finezas técnicas que lo hacen admiración de todo constructor. Técnicamente prefiero, sin duda, un monocasco, o sea un autoportante como los Matra o el Lotus 35, que también me agrada mucho, pero reconozco que es preferible, al menos para comenzar, el un tubular para nuestro país y para una fórmula que tiene que ser de promoción como la Tres y relativamente barata." Como corresponde, sin embargo, a su ideal, Martos va construyendo poco a poco un monocasco que espera tener terminado para el año que viene. Entretanto cinco chasis tubulares más seguirán los pasos del ya terminado.

Por si acaso Martos posee las medidas esenciales del casco Matra y proyecta realizar sus próximos monopostos con la amortiguación delantera interna a lo Matra o Lotus 35, con la parrilla superior carenada. El problema de llantas y cubiertas ya está a punto de solucionarse en nuestro país con la construcción de llantas anchas de magnesio. La carencia de ellas impidió que el FRM estuviera en la temporada compitiendo. —"Aunque hubiera sido con el motor AU" —agrega Martos.

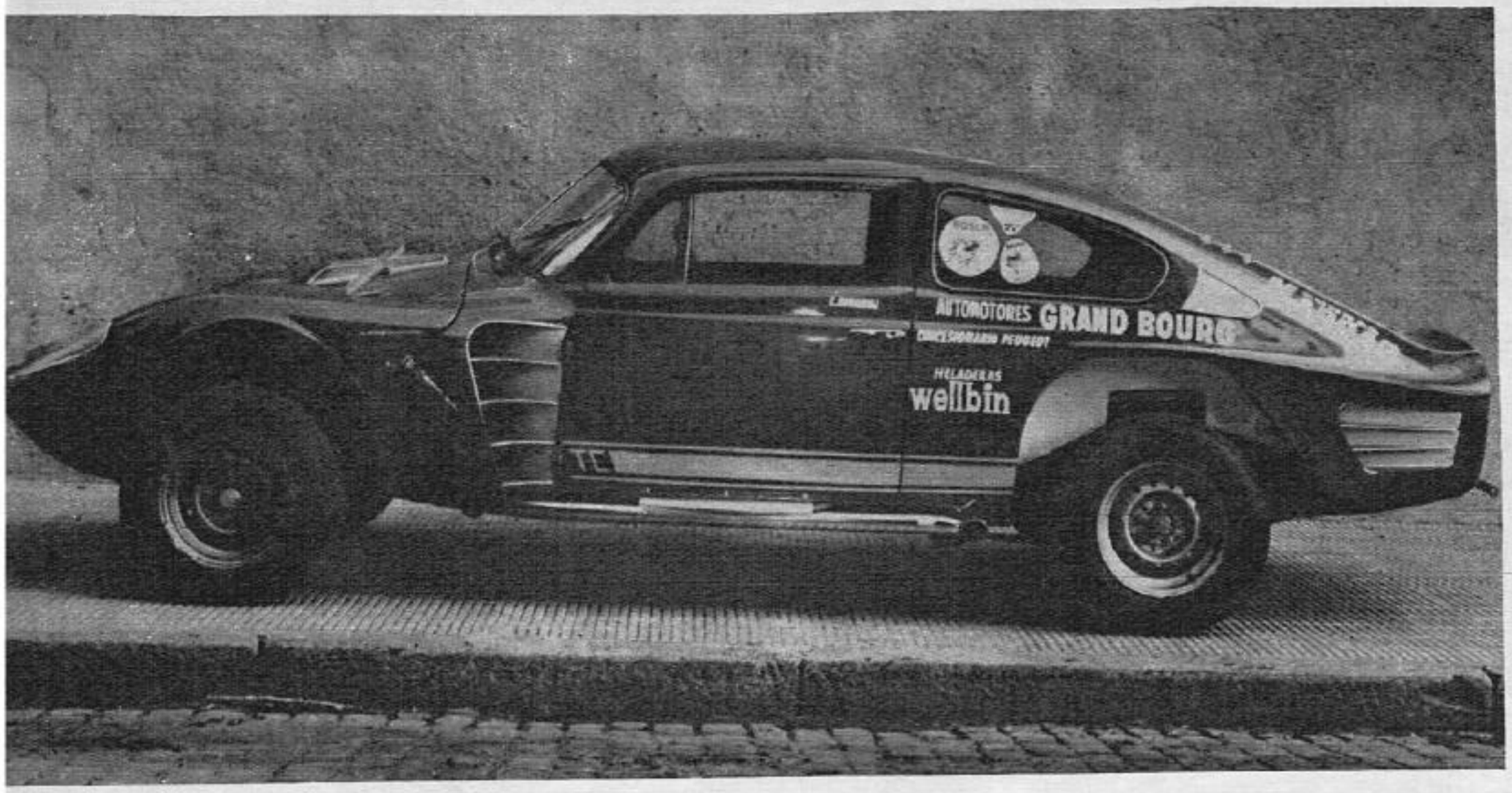
"Me gustó el diseño de las llantas de los Tecno y las de los Matra, ambas con sólo cuatro bulones de fijación." También tiene debidamente registrados esos detalles. En todo esto se demuestra para qué sirve una temporada internacional.

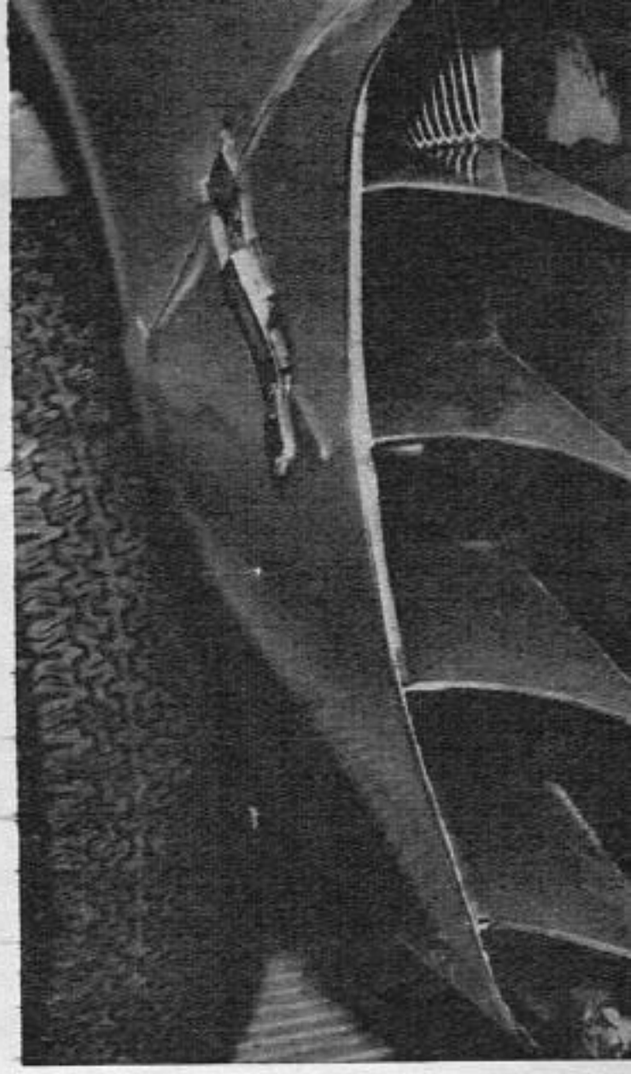
Sugiriendo ideas para el próximo año, tanto Cancellieri como Martos alcanzan notables coincidencias. Ambos están de acuerdo en que lo más productivo sería hacer los autos en el país, con los que se correría todo el año, y cuando llega la época internacional, equipar esos autos con motores como los Cosworth o Holbay traídos de Europa, y no traer también chassis de dudoso curriculum. Esta posición también la sostiene Cupeiro, detalle importante que confirma desde el aspecto conductor lo que opinan los que hacen los autos. Cancellieri es todavía más audaz y plantea por qué no podría surgir un auténtico motor nacional de carreras como lo es el Cosworth, por ejemplo, en Inglaterra. Pero acá no tenemos un motor de 1000 cm suficientemente apto para ser desarrollado en esa forma. Cancellieri no se arredra y sostiene que alguien puede ser lo suficientemente audaz como para fundir también el block y hacer así un motor totalmente nuevo. Por el lado extranjero traer a los volantes europeos con autos europeos y asunto terminado. Martos cree que lo mejor es correr durante el año con los chassis nuestros con motores Fiat o Peugeot, que están en la misma potencia, más o menos que un F. 3 y al llegar la temporada traer motores. Ambos suponen fundamental enviar gente que conozca lo que se puede traer y realizar los contactos por lo menos seis meses antes (Cancellieri). Martos aconseja enviar gente técnicamente capacitada junto con gente que sea conocida en Europa y cuya presencia abra puertas sin necesidad de incómodos tratos previos. Cita entre los primeros a Jackie Forest Greene, el ingeniero Sierra, Alberto Gómez, Oreste Berta, y entre los segundos a Fangio o Froilán González.

Son todas ideas y opiniones que necesariamente deben ser tenidas en cuenta. El futuro está en manos de los constructores sin ninguna duda. Es esencial que se les dé todo el apoyo necesario y más sobre todo pensando en la función internacional que pueden tener. Tenemos todavía once meses de tiempo.



El cockpit del F 3 construido por Marcelo Raitzin es otra muestra de limpieza y funcionalidad. El gato no entiende nada aunque está todo el día en el taller, pero lo mismo se siente a gusto. No podía ser de otra manera en semejante auto.





BONANNO: OTRO NUEVAOLERO

Una nueva máquina que marca la decidida tendencia de nuestro T C, a convertirse en GRAN TURISMO. Es la que hizo construir uno de los pilotos que se iniciara en la categoría de Turismo y que se volcara decididamante al T C: Ricardo Bonnano.

Es sorprendente la combinación elegida: un bastidor Chevrolet 47 con carrocería Chevrolet Fleetline del mismo año, al que se le adaptó el popular Ford-F100 como grupo propulsor.

Bonnano encargó a Baufer la construcción de la carrocería e instalaciones de tanques de agua, aceite y combustible, confiando la construcción y adaptación del chassis, suspensiones, dirección, frenos, transmisión y motor a su preparador Alberto Lupachini, con quien colabora Juan Tercic. En pocos meses de labor ininterrumpida, pusieron al automóvil en condiciones para la futura actuación de su propietario en el próximo campeonato de T C.

Baufer tomó para la ejecución de la carrocería la línea del popular Chevrolet conocido como "Fleetline", pero con las medidas que otorga el nuevo reglamento de T C. La línea del techo se extiende hasta la cola y en la misma se ha practicado un "escalón" que enmarca la luneta trasera y la tapa del baúl que se abre hacia arriba igual que la original.

La cola es trunca del tipo KAMM y el panel trasero es similar al del Alfa Romeo Canguro de Bertone. Las puertas son copiadas del original y se reemplazaron los cristales por plexiglas. El parabrisas es curvo y de dos piezas como traía el Chevrolet modelo 49-51. Los vidrios están colocados al ras de la carrocería suprimiéndose los marcos originales.

El capot tiene una pronunciada línea descendente y termina en un ángulo diedro frontal muy amplio y oculta una abertura rectangular por donde penetra el aire que luego sale por dos bocas longitudinales, canalizado por deflectores.

El capot tiene una cúpula para permitir la entrada de aire a los carburadores. Detrás de las lunetas laterales hay dos orificios triangulares con tejido metálico, para permitir la ventilación del habitáculo. A ambos lados de la luneta trasera, se han dispuesto verticalmente en grupos de tres cada uno, seis respiraderos circulares pequeños correspondientes a los tanques de aceite y nafta.

En la parte anterior de los guardabarros delanteros están alojados los faros carenados con perspex.

El chassis es Meunier, similar al del Chevrolet 47; la carrocería fue construída en chapa de acero, con excepción del capot y la tapa del baúl que fueron construidos en aluminio reforzado. La suspensión delantera es de Chevrolet 47, independiente a paralelogramo deformable, con parrillas superior e inferior y resorte helicoidal con media vuelta menos.

Lleva adelante dos amortiguadores a gas de carbón, tomados en forma oblicua por delante y por detrás del resorte, para lo cual hubo que construir especialmente las respectivas torres y soportes.

La suspensión trasera es convencional a eje rígido, con elásticos semielípticos de cuatro hojas cada uno. En la fijación se utilizan tacos de gomas y gemelos del Chevrolet 400, con soportes hechos a propósito.

Los amortiguadores traseros, dos por cada lado, van tomados por delante y por detrás del diferencial y en la parte superior en un travesaño agujereado, de sección cuadrada construido especialmente.

El motor es un Ford F-100, llevado a la cilindrada máxima que otorga el reglamento: 4.000 cm³. El cigüeñal, al igual que las bielas, es original. Los pistones son de cabeza plana reforzados, con tres aros especiales cada uno. Las tapas de cilindros, son las que corresponden al motor del modelo Thunderbird. El árbol de levas fue nitrurado y su cruce es de 68 grados.

Las válvulas son Ford y su alzada es de 10,5 mm la relación de compresión es de 8:1 y su régimen máximo es de 5.800 rev/min.

La placa de presión de embrague corresponde al Mercedes Benz 300, y el embrague es de discos dobles, hecho especialmente por José Ríos al igual que el volante del motor a partir de un trozo de acero bruto.

Utilizan una caja Z-F de cuatro velocidades, todas sincronizadas, correspondiente a un Maserati 5 litros con sobremarcha. Lleva palanca al piso, con selector de posición graduable.

El diferencial es de Chevrolet Impala con palieres flotantes y relación de 3,54 a uno.

El cardan es de camión F-350, acortado y con movimiento universal Ford.

Las llantas son especiales de competición de 15"x6" las delanteras y de 15"x6½" las traseras, que calzan neumáticos 185x15 adelante y 205x15 atrás.

El motor se lubrica por cárter seco, con dos bombas, las del motor y la recuperadora. El depósito de aceite es de aluminio con 20 litros de capacidad y el filtro de aceite corresponde al motor Diesel-Perkins. El radiador de aceite construido especialmente está colocado delante del radiador de agua en el frente. El de agua al igual que el de aceite, fue construido especialmente y lleva un tanque suplementario, de aluminio, de 20 litros.

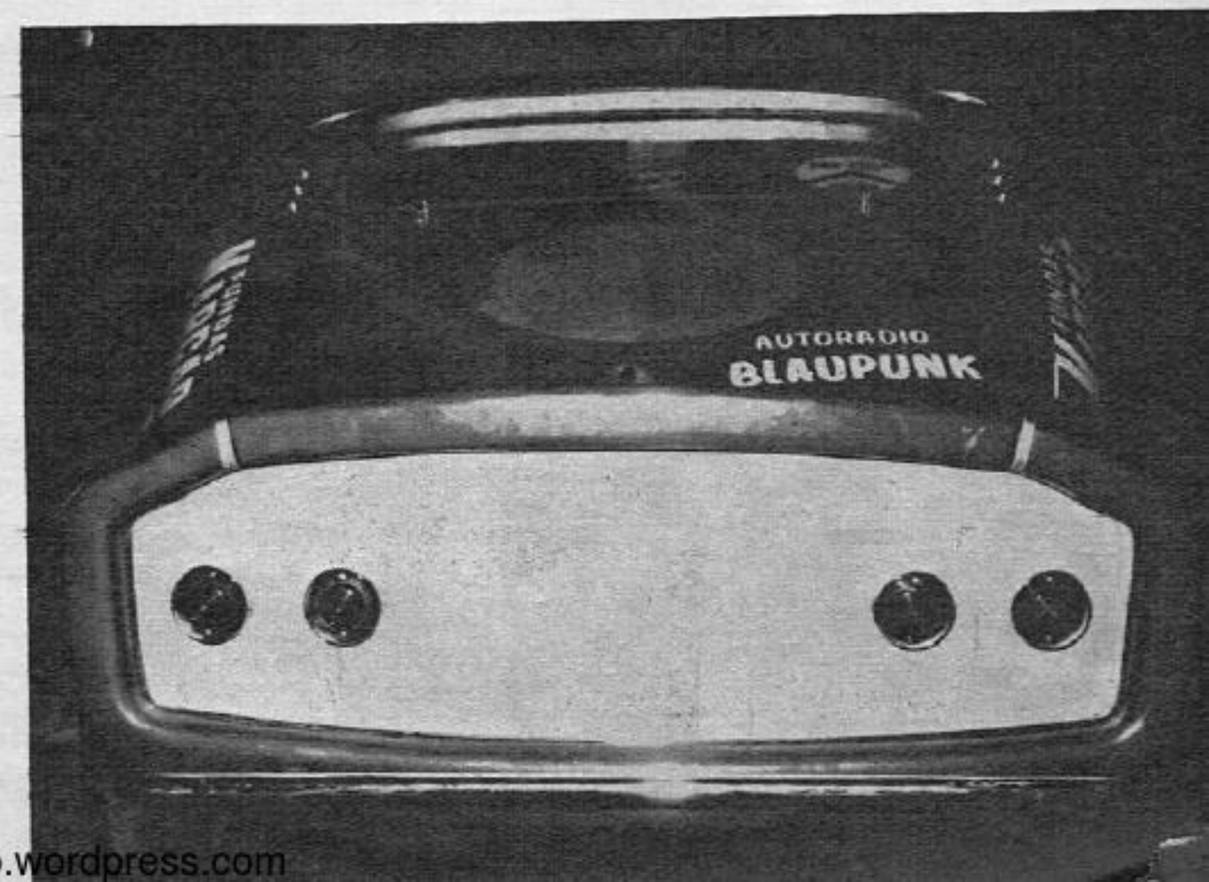
La alimentación se hace por medio de cuatro carburadores Weber, dobles, de tiro descendente y de 40 mm de garganta cada uno. El combustible es enviado a los mismos, desde dos tanques de aluminio de 120 litros cada uno, situados detrás de las butacas por dos bombas eléctricas Stewart Warner, con comando manual de presión regulable. Además poseen dos llaves de corte de combustible, al alcance de la mano del acompañante y que pertenecieron a un camión Chevrolet Guerrero.

La bomba de agua manual, está hecha con el depósito de aire de un servo freno. El sistema eléctrico es por bobina, distribuidor y batería. El distribuidor Mallor es del tipo distribuidor-magneto, lleva alternador Indiel y bujías Bosch. El circuito eléctrico es de 12 volts y la batería para una mejor distribución de peso, fue ubicada en la parte trasera del baúl, donde están alojadas en una cavidad hecha en el piso y sujetas por correas, las dos ruedas de auxilio.

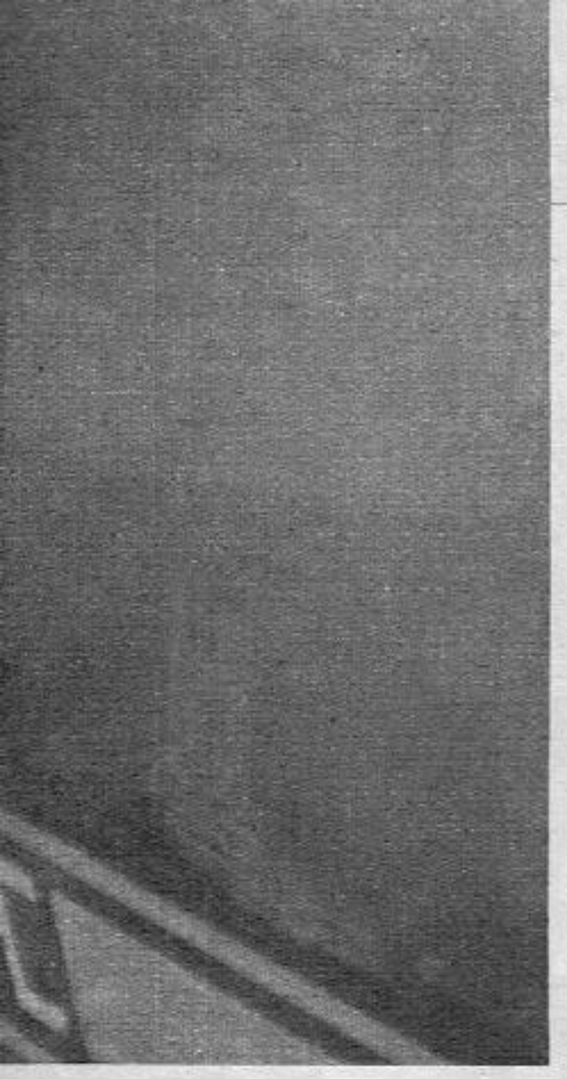
El volante es deportivo y el sistema de dirección es original de Chevrolet con tres vueltas y media de tope a tope. La columna de dirección fue dividida en dos secciones, con movimiento cardánico universal y no lleva tubo de cubierta.

El sistema colector de gases de escape, fue hecho expresamente agrupan-

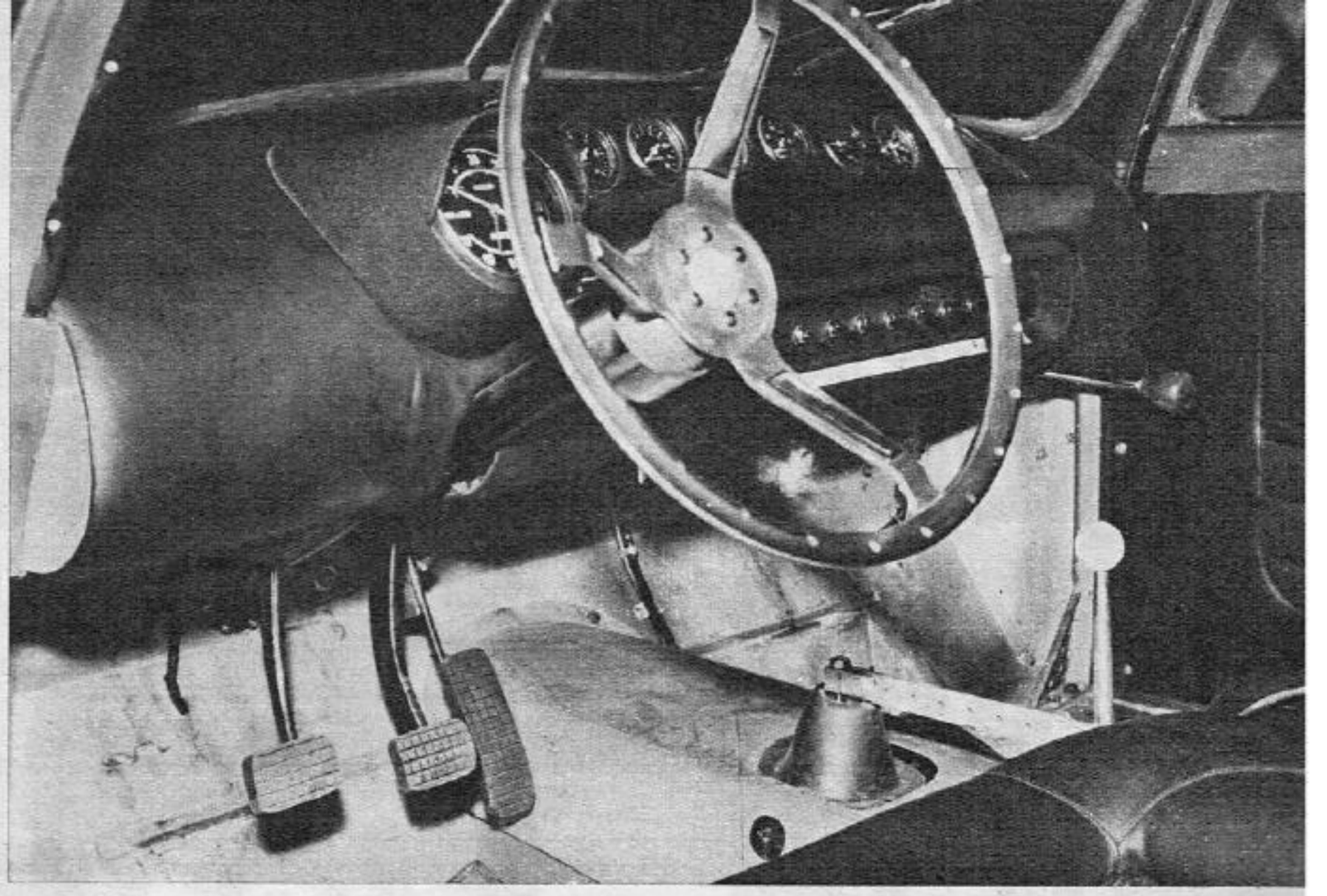
La prolijidad se extiende hasta la cola, muchas veces olvidada por los preparadores-estilistas. La del auto de Bonanno es mocha, en puro estilo actual.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Las carrocerías carenadas exigen una adecuada provisión para el enfriamiento de los frenos. Esto significa no sólo dejar entrar el aire, sino también dejarlo salir. De ahí estos detalles del auto objeto de esta nota.



Hablar de un "TC-GT" hoy es hablar de un tablero racional y perfectamente concebido. Y, además, lindo. El cuentavueltas domina la escena y todos los instrumentos son claros y legibles. Nótese la palanca de cambios con "remote control".

DEL TC

por JUAN A. MARCHETTI

fotos: HUGO RECARENS



Aunque hariamos la habitual objeción que a estas butacas les falta apoyo lumbar, por otra parte están muy bien hechas y deben ser la mar de cómodas. Es notable lo que contribuyen a un buen manejo.

do los tubos de dos en dos y luego en individuales de pulgada y media de diámetro. Se unen en un tubo de descarga cromado.

El sistema de frenos es de doble circuito independiente y utiliza dos bombas Wolksvagen de 19 mm de diámetro. Los discos son Disco-Fren, con mordazas Tem-Lucas Rambler en el circuito delantero y de Fial 1500 en el circuito trasero.

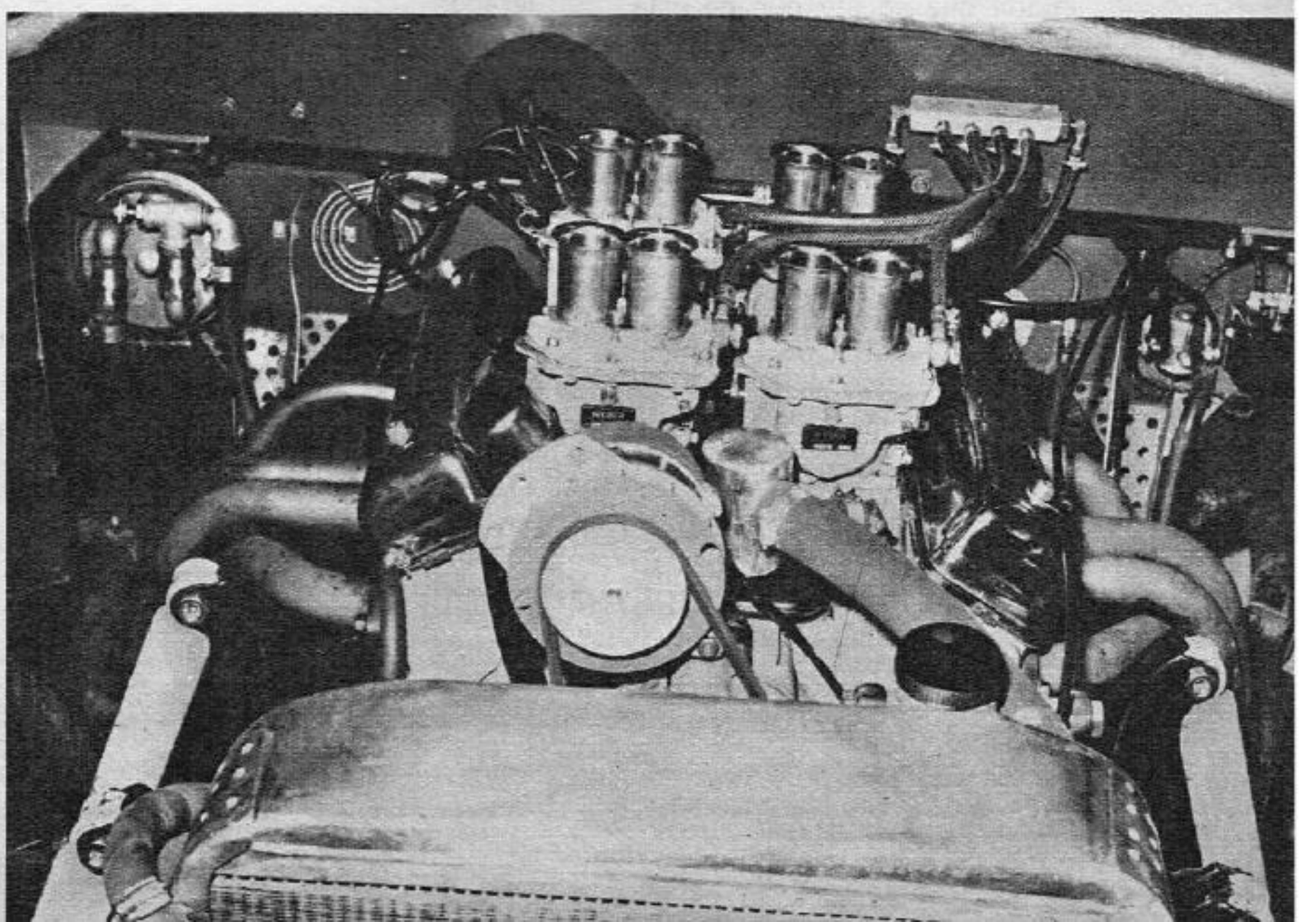
Posee un estético tablero instrumental, forrado en espuma de goma, que es muy completo. El cuenta-vueltas de aguja central, Jaeger, mecánico, perteneció a un Ferrari, con aguja testigo hasta 10.000 rev/min. Está ubicado frente al piloto. A su derecha en una línea se agrupan siete instrumentos.

De izquierda a derecha: amperímetro, vacuómetro, indicador de presión de nafta, indicador de presión de aceite, temperatura de aceite y dos termómetros de agua, uno para cada banda de cilindros.

Por debajo de los instrumentos en una línea, está la llave de contacto, un encendedor (porque a Bonano le gusta fumar mientras corre), la luz indicadora del ventilador eléctrico de Jaguar (que se usa en las etapas de montaña). El interruptor de las 2 bombas eléctricas, el de la luz del tablero, la llave de cambio de encendido (bobina por magneto), el interruptor de luz alta, luz baja, reglamentarias y limpiaparabrisas.

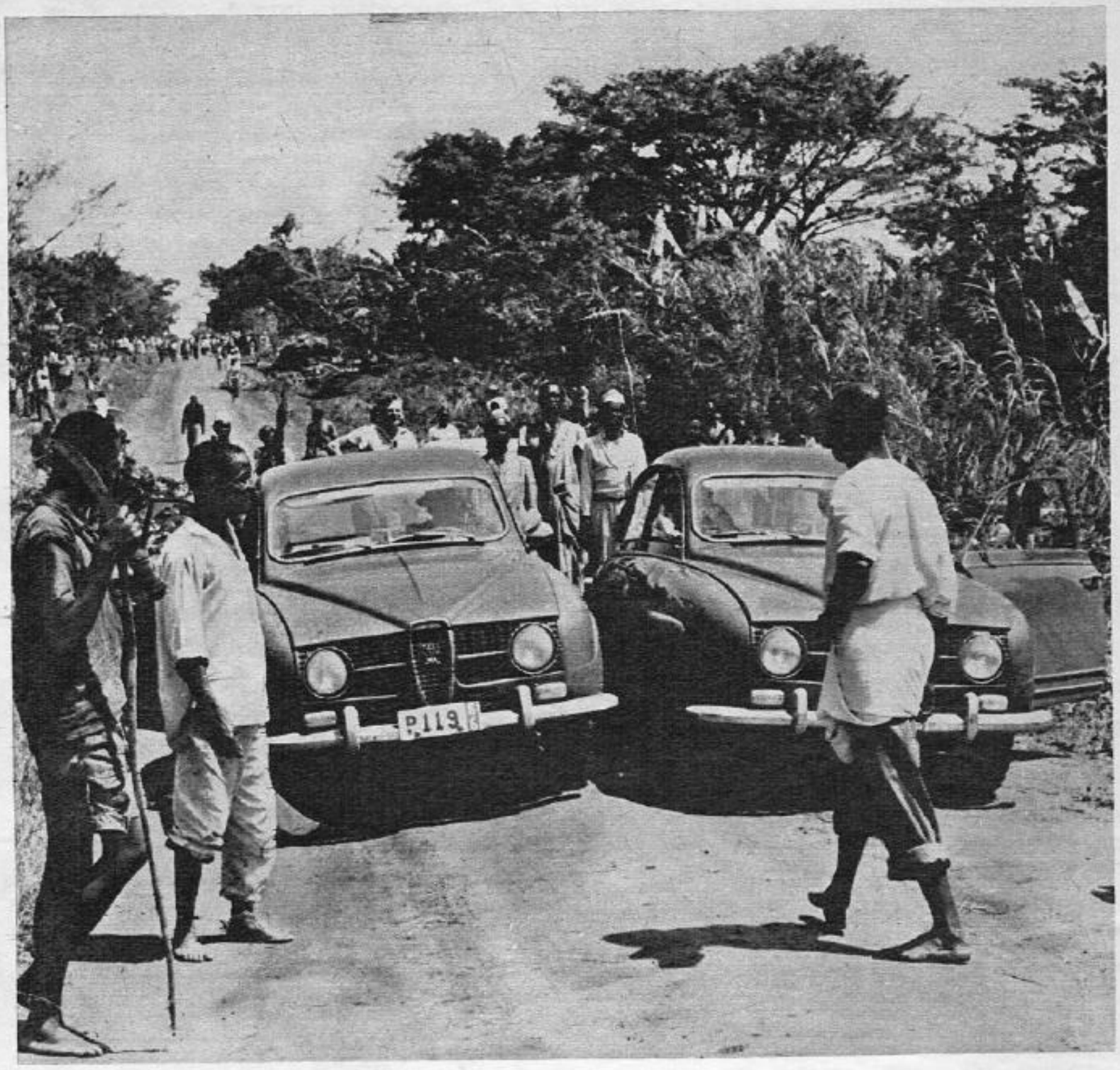
El extinguidor fue ubicado entre las dos butacas, al alcance fácil de la mano, detrás de la palanca de cambio. Las puertas poseen bolsillos para herramientas y repuestos. La estructura de la jaula antivuelco está totalmente forrada y llega hasta el torpedo. El techo está acolchado con espuma de goma protectora. El automóvil fue pintado de color rojo vivo, con vivos plateados y lleva una franja deportiva, del mismo color, debajo de la puerta con la sigla TC. Todo el interior fue sobriamente tapizado en plástico simil cuero color negro.

Todavía el automóvil está en experimentación y el motor alcanza ya las 5.800 rev/min y no fue controlada su potencia en el banco de pruebas. Se estima que con el rodado actual y la relación final 3,54 a 1, puede alcanzar teniendo en cuenta que su relación de compresión de 8 a 1 es Standard para este motor, una velocidad horaria apro-
da de 222 km.
Ucitaciones, Bonano!



La fábrica de pulenta, que le dicen. Un obustiano F-100 lleno de carburadores Weber. Todo el trabajo está realizado con envidiable prolijidad. Ahora vamos a ver lo que pasa.

COMO ANDARIA USTED EN UN RALLYE ?



por STIRLING MOSS
especial para CORSA

Cada vez que se corre un Rallye grande, parece que los automovilistas sintieran el llamado de la vida aventurera. En todo el mundo los clubes deportivos reciben nuevos socios. Hombres tranquilos y sensatos, empleados de oficina calmos y medidos, repentinamente sienten tremendas ganas de internarse en las montañas haciendo chillar las cubiertas en las horquillas y desafiando los precipicios.

Y basta que se haya logrado aprobar el examen para sacar registro, para que todos creamos que podemos ganar el Rallye Montecarlo sin problemas.

Más bien que no. Aun el avezado automovilista tendría que admitir que no está a la altura de un buen rallyeísta. Si bien es cierto que los rallies no son carreras de velocidad, están muy, muy lejos de tener algo siquiera que ver con el automovilismo de todos los días.

Hoy por hoy, los promedios impuestos en las distintas secciones especiales, son tan elevados que en muchos lugares los coches tienen que ir completamente a fondo. Lo que podría haber sido una conducción tranquila se vuelve, poco a poco, un andar enfurecido que solamente se puede apreciar viajando al lado de un conductor como —por ejemplo— Erik Carlsson. Tal como hice yo.

Erik, manejando un Saab en el Safari de Africa del Este, me convenció de que para este tipo de cosas es tan bueno como cualquier otro que se haya destacado en la historia del automovilismo.

Llegando a una curva derecha, gira el volante a la derecha, manteniendo su pie sobre el acelerador, tira del freno de mano (con lo cual bloquea momentáneamente las ruedas de atrás), y se zambulle en el viraje bajo un *drift* de las cuatro ruedas, con el acelerador listo para cuando enderece el coche.

Francamente, hay que tener mucha habilidad para manejar así durante tres mil kilómetros —especialmente cuando se piensa que en cualquier momento puede haber que variar completamente de sistema en el caso de hielo o nieve. Una de las cosas más importantes del Rallye es saber cómo tirar el auto en un viraje girando rápidamente el volante y pisando el freno bruscamente, una vez.

Y lógicamente, una vez que logró romper la adherencia del vehículo, tiene que saber orientarlo recurriendo solamente al acelerador.

En el caso de un auto con tracción trasera, el uso de "más" acelerador aumenta el ángulo de deriva, y "menos" lo reduce. Cuanto más rápidamente giren las ruedas traseras en el camino, menos adherencia tiene el coche.

Es de notar que si un acompañante no observara "trabajar" a Erik en una serie de curvas y contracurvas, posiblemente no se daría cuenta de lo intenso de su faena; en realidad no estaría variando tanto la posición del auto como su actitud con respecto a la calle. Estaría apuntándolo primero para un lado, después para el otro, frenando, acelerando, usando freno de mano, o usando los cuatro frenos juntos. Si tuviera que sortear una larga curva y contracurva, podría cambiar la dirección de marcha seis o siete veces.

En esas condiciones se establecen las diferencias entre un piloto de rallies y un automovilista común.

En un Rallye siempre hay que andar al límite, continuamente con el cronómetro entre los ojos, pero el espectador probablemente no se daría cuenta. Deja mucho de ser un viaje frenético o un desafío a la muerte. Porque el llegar a una curva demasiado ligero, y hacer lo imposible para sortear el inconveniente, no indica un hombre valiente sino más bien un hombre estúpido. Los principales pilotos de Rallye tienen más que nada un deseo de perfección. Se preocupan seriamente por conocer la ruta, y por conocer su maquinaria y cómo administrarla.

Pero evitan tremendos dramas como si fueran una plaga. Se dedican especialmente a la suavidad. Basta de saltos, empellones, virajes bruscos, etcétera. Su misma suavidad actúa disfrazando un poco su verdadera velocidad.

Quedamos de acuerdo en una cosa: para conducir un auto de Rallye no hace falta ser un endemoniado, ni poseer un valor físico excepcional. Sí, en cambio, se necesita técnica.

Los rallies son menos exigentes físicamente que las carreras. No hace falta ser excepcionalmente fuerte. Por ese motivo hay mujeres que andan muy bien en rallies y muchas veces les ganan a los hombres. Recordemos que los rallies significan correr contra el reloj, cosa que las mujeres saben hacer muy bien. También es necesario ocuparse infinitamente de detalles mínimos. Las mujeres hacen eso muy bien, también.

Pero aunque la fuerza no es fundamental, sí lo es el perfecto estado físico y mental.

En el manejo de todos los días es importante autodisciplinarse para evitar la distracción. En un Rallye no es importante, sino absolutamente fundamental. Y no es nada fácil cuando usted está cansado y conduciendo toda la noche.

Por eso digo: manejar en un Rallye internacional no es una cosa fácil.

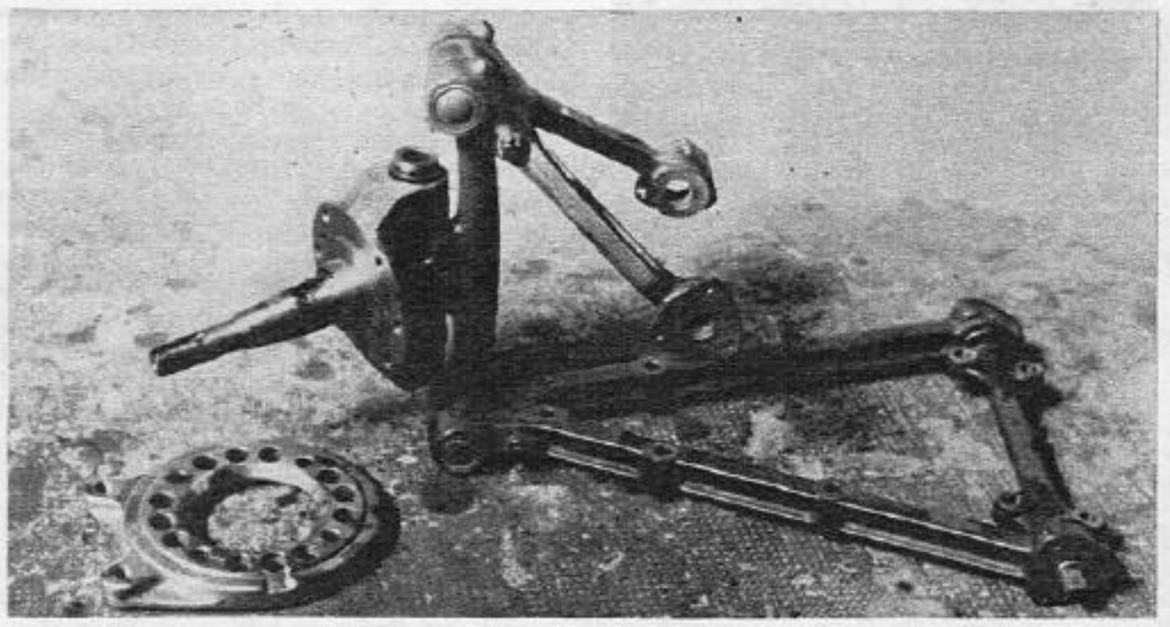
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CONFIDENCIAL

La verdad tiene un momento de originalidad en que se parece a la mentira, es entonces cuando las anécdotas suelen confundirse con el chisme. La diferencia la establece la intención del espectador. Estas notas confidenciales son eso: verdades en estado embrionario, expuestas a toda suerte de peligros. De todas formas, no nos arrepentimos de jugar en la cuerda floja; si de algo estamos seguros, es de que no escribimos para ingenuos.

Vimos hace poco otra película con tema automovilístico, basada en carreras de los stock cars norteamericanos, esa singularísima forma de correr en auto. No es mucho más que la filmación de las clásicas competencias en los óvalos de Daytona, Charlotte, Darlington, etc., con los coches norteamericanos de 500 HP. Rojo 7000... peligro! es el nombre de la película y ese título indica la línea roja del cuentavueltas que comienza en las siete mil revoluciones. La fotografía es excelente y registra piñas reales increíbles. Los plotos de la ficción parecen versiones modernas de los antiguos guerreros vikingos pero la imagen no es muy lejana a lo que es en realidad ese mundo algo diferente al de las carreras de autos que nosotros conocemos y del cual gustan ciertos norteamericanos. La técnica de filmación merece ser vista.

Todo este conjunto de fierros que aparecen aquí tirados en el suelo es el paralelogramo deformable de una suspensión delantera de Alfa 1900. Es la suspensión delantera que tendrá el próximo auto de Cupeiro del cual ya existe en sus comienzos el chassis versión del... pero eso todavía es un secreto. Lo que podemos decir es que adelante tendrá la suspensión Alfa y atrás la mejor solución posible dentro del obligado eje rígido. El TC ya entra en la etapa de la fineza constructiva y Martos que es el responsable ya tiene las juntas Heims necesarias para las articulaciones.

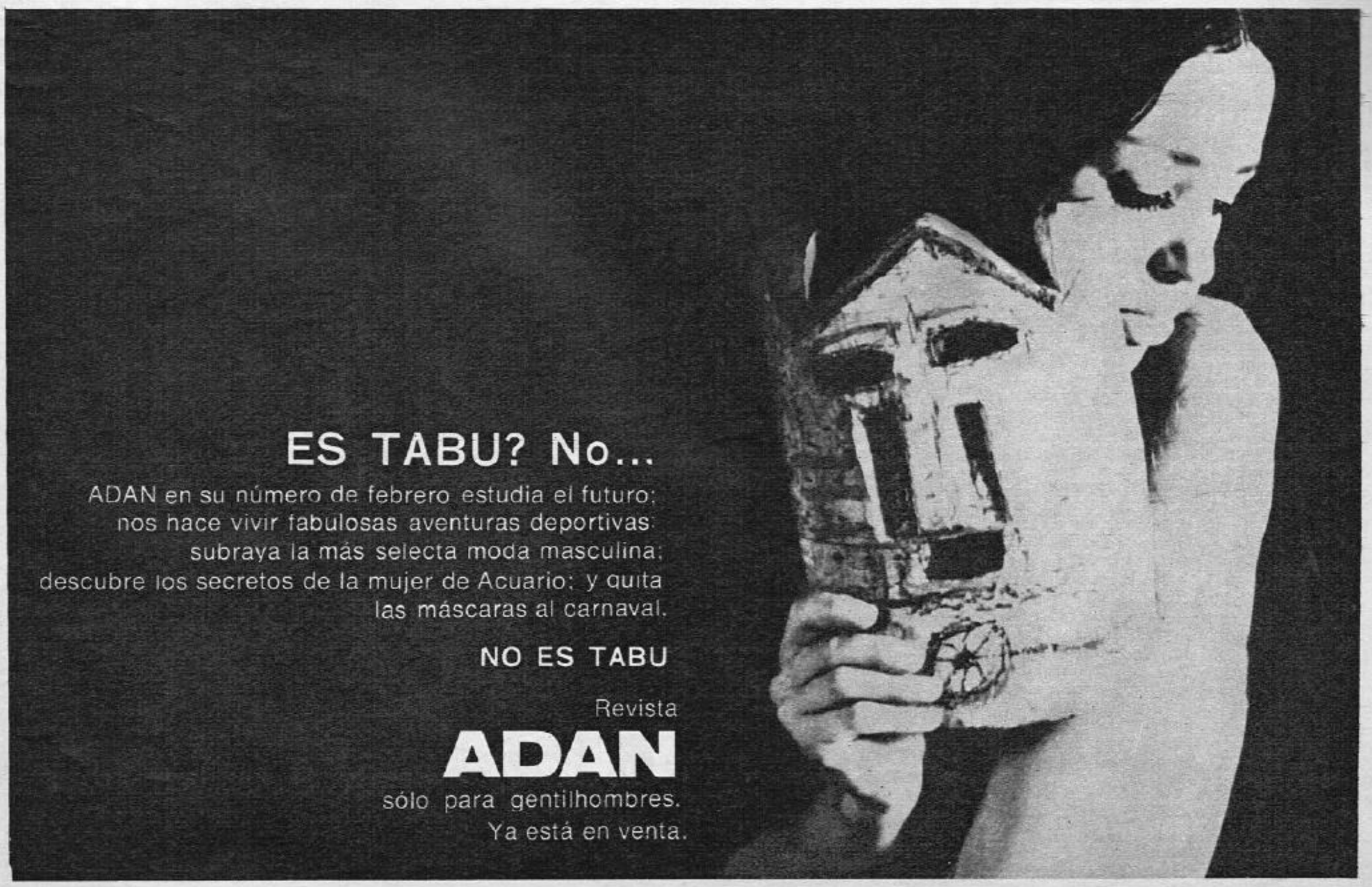


Los ganadores de la prueba continental de las 24 horas de Daytona se reunieron en el hotel Daytona Plaza, de esa localidad de Estados Unidos, con asistencia de 300 invitados, para recibir los premios. Los honores correspondieron, como es sabido, a los pilotos de los tres Ferraris italianos que terminaron la prueba ocupando los tres primeros puestos de la clasificación. Franco Lini, nuevo "mandamás" de la escudería del "caballito rampante" recibió, en nombre de su equipo, la banda simbólica del triunfo.

Lorenzo Bandini y Chris Amon, pilotos del bólido que se clasificó en primer lugar, recibieron el primer premio de 8.000 dólares, aparte de otros cheques por cantidades inferiores correspondientes a firmas comerciales. El segundo premio, de 4.000 dólares, correspondió a Mike Parkes y Ludovico Scarfiotti y el tercero de 2.000 dólares, a Pedro Rodríguez y Jean Guichet.

El taller de Rienzi, en Olivos, se está convirtiendo en un verdadero reducto del TC. Hay allí unos cuantos autos que están quedando listos para salir a correr por esos campos. Todos pertenecen, por supuesto, a ultra defensores del Ford. Está allí el viejo auto de Rodolfo de Alzaga que aunque conserva su estirpe tradicional vestirá una nueva carrocería realizada en Olivos. También se está remozando el auto de Plinio Rosetto, viejo defensor de las cupecitas. Y por su parte Ermelindo Rienzi llevó el auto con que terminó el último Gran Premio a lo de su hermano Angel, para bajar un poco la carrocería y colocar una trompa parecida a la del auto de Angel.

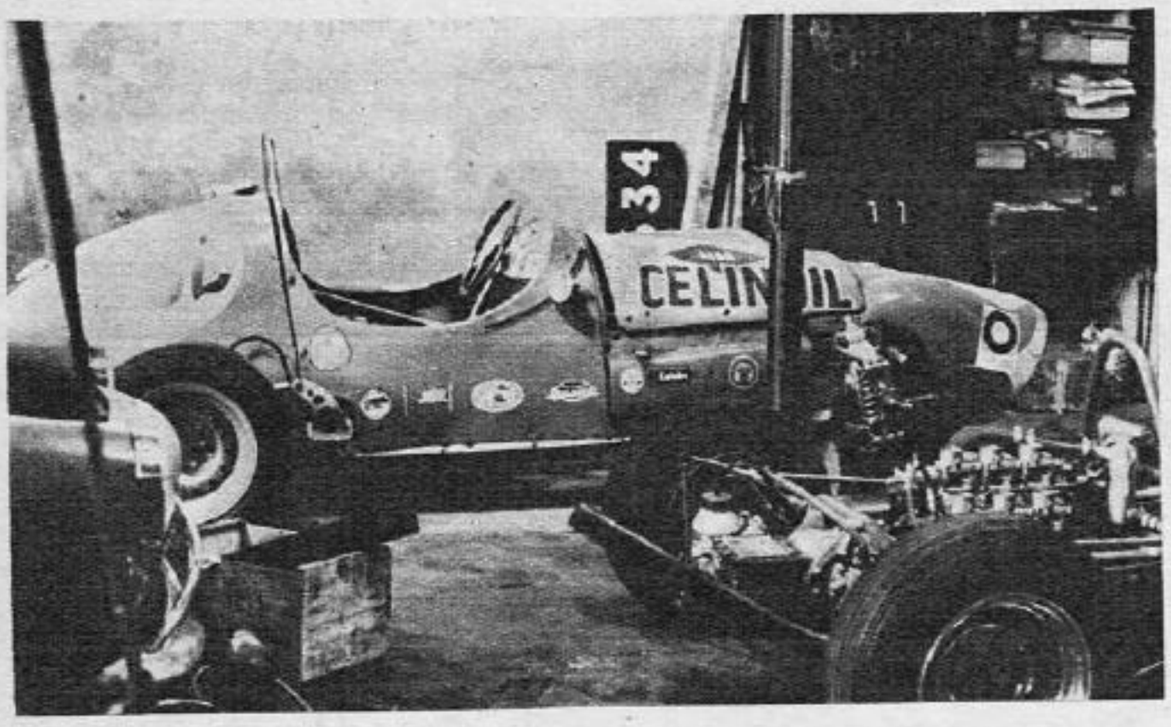
Los pilotos declararon que no tuvieron ninguna dificultad para batir a sus adversarios (en las 24 hs. de Daytona): varios Porsches (llegaron dos de ellos en cuarto y quinto lugar), los Ford Mark II y los Chaparral con motor Chevrolet. Franco Lini dijo que los autos tuvieron una actuación perfecta, al extremo de que al finalizar las 12 primeras horas de prueba, el ganador cubrió 333 vueltas que era exactamente la mitad de las 666 previstas para el circuito de 6.120,29 ms. En el curso de la prueba hubo 504 cambios de neumáticos a cargo de la Firestone y 474 a



cargo de la Good Year. El bólido vencedor efectuó 10 cambios en las ruedas traseras y tres en las delanteras.

Se consumieron en las 24 horas de Daytona un total de 115.000 litros de gasolina.

Los buenos amigos del Automóvil Club Capilla del Monte, han renovado autoridades. El acto electoral se llevó a cabo el 29 de enero ppdo. y la nueva comisión directiva quedó así integrada: presidente, Dr. Julio A. Carballo; vice presidente, Juan J. Bottino; secretario, Roberto J. Bancalari; prosecretario, Jorge E. Perla; tesorero, Severo I. Cordero; protesorero, Julio E. Jaimes. CORSA desea desde aquí el mejor de los éxitos a las nuevas autoridades.



El popular volante de Río Cuarto, Nello Bollo, es otro de los volantes de Mecánica Nacional que renueva su auto de competición. Bollo ha construido un chasis reticulado; la carrocería será de aluminio y el motor, instalado en popa, será un Chevrolet 4 IA. Bollo piensa terminar el auto para mediados de año y disputar con él las clásicas 500 Millas de Rafaela.

La coexistencia pacífica existe, no es una mentira de los discursos! Aquí en el taller de Martos se encuentran lado a lado los exponentes de dos épocas. Atrás, la Maserati con motor Chevrolet que Cupeiro clasificó en primer lugar en Rafaela el año pasado. Dicen que no correrá más. En primer plano el refinado monoplaza Martos-Raitzin, la última palabra en el orden nacional y perfectamente comparable a lo mejor europeo.

René Thomas, vencedor en Indianápolis con Delage en 1914, retornará al lugar de su gran triunfo el próximo mes de mayo, ya que ha sido invitado por los organizadores de la prueba para dar la clásica señal de largada.

El auto de Allan Rollinson de la escudería Lythgoe-Goodwin, estaba pintado de celeste, a diferencia de los Brabham de Stuart y Natalio Goodwin que son color naranja. Ello es porque en Inglaterra Lythgoe y Goodwin son dos escuderías diferentes que se fusionaron nada más que para venir a nuestro país y de tal manera ahorrar costos. Al volver a Europa cada una es nuevamente independiente. Rollinson, piloto y mecánico, obtuvo en la última carrera la mejor ubicación a la que podía aspirar como cualquier otro; atrás de los tres Matra.

El Brabham de Manfred Mohr salió a dar vueltas el sábado y poco después volvió al box con algunos problemas de calentamiento. La solución fue rápida y expeditiva. Se le cortó una buena porción de la trompa que dejó el radiador al aire. Cuando terminó con la clasificación y llegó nuevamente al box, el radiador lucía unas cuantas langostas y mariposas.

El jueves pasado, en la reunión mensual de la CDA presentaron su renuncia como integrantes del cuerpo, el Dr. Horacio Rivarola (presidente) y el señor Jorge Camaño (consejero), como una manera de solicitar que se revea la actuación del ACA en la Temporada Internacional. Camaño fue comisario adjunto en las cuatro carreras, y en cuanto al doctor Rivarola, casi nadie dejó de conocer la diferencia de criterio más o menos pública que tuvo con el escribano Ghezzi durante la primera reunión.

Al comenzar la sesión se rindió homenaje al piloto Jorge Martín, cosa que el ACA aún no se acordó de hacer. Es más, cosa que se hizo extraoficialmente antes de empezar el partido de fútbol entre periodistas y corredores, cuando junto al recordado volante bahiense se honró la memoria del colega Justo Veiga.

Las versiones de pasillo indican que ninguna de las dos renuncias será aceptada, pero que ello equivaldría automáticamente a una total revisión de la política de la Comisión de Carreras del ACA.

El Rally Lagos del Sur es la competencia máxima de la categoría. Eso nadie lo duda. Todo CORSA que se tilde de tal, debe desear correr el Rally; ¡no hay problema que valga! Menos nuestra querida secretaria, en la redacción quieren correrlo todos, con Bugattis, Heinkels, Torinos, Zanellas o cuanto aparato ruede por sus propios medios.

El 2 de marzo se cierran las inscripciones, y más precisamente a las 21 horas. Esta competencia cuenta con doble puntaje para el Campeonato Interno del Club Argentino de Regularidad, y seguramente será una de las dos que elegirá el CAR, para totalizar cuatro con otras dos de la AAAS, para lograr un Pseudo-Campeón Argentino de Rally. Los competidores que intervengan en este Rally llevarán la inscripción de todos los medios de difusión con que cuenta esta categoría, el equipo de CORSA . . . "matará", (dale con la terminología). Si no los matamos.

Después de cerradas las inscripciones se realizará el obligado sorteo para determinar el orden de largada, hecho que ocurrirá en nuestro bienhadado Autódromo Municipal, el viernes 17 de marzo a las 2 horas.



CORREO CORSA

Las cartas de esta sección deben dirigirse a CORREO CORSA. Av Alem 884, Capital Federal. Contestaremos las consultas que se nos hagan con claridad, dando preferencia a aquellas que tengan interés general.

GENERALIDADES

De nuevo aprovechamos para agrupar respuestas a varios lectores que resumen temas sobre los que nos consultan gran cantidad de amigos de CORSA. A Alberto R. Carretero le aclaramos que no tenemos ninguna insignia ni calcomanía de la Peña o Escudería Marconi. A Roberto Daniel Carril, de Esperanza-Sta. Fe, le agradecemos los conceptos pero no podemos enviar fotos de corredores y no disponemos de calcomanías de CORSA que, como Ud. habrá leído en no menos de cien respuestas en esta misma sección, no están confeccionadas aún. Lo mismo le decimos a Eduardo A. Terráneo de Cañada de Gómez, Sta. Fe, quien se da por enterado ya de la falta de calcomanías de nuestra revista pero pide que se las envíen no bien estén listas. ya les haremos saber, por intermedio del CORREO CORSA, cuándo pueden obtenerlas y en qué forma. Al fiatista de Rosario le contestamos que el Fiat de Matt está, entre cambios, en las ocho mil vueltas. No tenemos el dato respecto del Auto Unión de Tulio Riva. Para que le demos los datos que nos pide sobre la "camioneta" Mercury 1957 de ocho cilindros deberá usted indicarnos si se trata de pick-up (las hubo) o rural y qué motor de ocho cilindros tiene (había varios). El carburador de las Zanella RK es, por lo general, un Dell'Orto 30. A un grupo de lectores que hacen preguntas sobre un mismo tema le contestamos: sería interesante, evidentemente, un ranking teniendo en cuenta la capacidad conductiva de los hombres de TC y escalonándolos de acuerdo a ella. Se nos ocurre que el tema da para polemizar largo rato. En el ranking actual, un piloto que no gane pero que llegue en todas más o menos clasificado, obtiene un puesto decente. Claro que llegar es un mérito, pero el que gana maneja mejor en la mayoría de los casos. Otra: tenemos noticias que se fabricará un Citröen 2CV con motor 600 cc y 24 HP pero no sabemos cuándo se lanzará al mercado.

GORDINI, OH GORDINI!

De L. M. F. de Ramallo, B. Aires.

1) ¿Qué es una barra antirrolido?

R.: Tal como su nombre lo sugiere, es un elemento (una barra transversal que toma en diferentes puntos de un lado y de otro) que evita el rolido o inclinación de la carrocería en las curvas. Las hay para el tren delantero (las comunes y conocidas barras estabilizadoras) y para el puente trasero. Entre estas últimas, una de las más efectivas es la barra Panhard que toma la carrocería de un lado y la cañonera del diferencial del lado opuesto. Se usa, como usted comprenderá, en puentes traseros rígidos y como ejemplos podríamos citar los Rambler Ambassador y 660, los Isard 1204 y las pick-up Chevrolet.



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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

2) ¿Dónde puedo conseguir una reglamentación de TC?

R.: Solicitela en la Comisión Deportiva Automovilística, Av. del Libertador 1850, 8º piso, de esta Capital.

3) ¿Qué velocidad puede alcanzar un Gordini 1093 en su grado máximo de preparación?

R.: Sobreentendemos que se refiere usted dentro de los límites del Anexo J. Bueno, es algo difícil de contestar categóricamente ya que el "grado máximo de preparación" es algo un poco abstracto e indefinido. El auto de Copello era, sin duda, uno de los más rápidos de la categoría y estaba en los ciento setenta y pico por hora. No había muchos más veloces.

4) ¿Qué aceite conviene usar en un Dauphine 1960 con 93.000 km recorridos y 5.000 km de rectificado?

R.: El que le aconseja el manual del fabricante.

5) En un número de CORSA que presté y no recuerdo a quién, publicaron la preparación deportiva del Gordini pero las fotos de block y escapes correspondían a un seis cilindros!

R.: ¡Oh!

6) ¿Cómo coloco un taquímetro, tacómetro o como quieran llamarlo?

R.: Si lo compra, en la caja del instrumento se incluyen las sencillas instrucciones para la fácil colocación del cuentavueltas. Si se lo regalan, tendrá que hacerlo instalar (si no viene con las instrucciones). Esto si se trata de una unidad electrónica. Si es mecánico, tendrá que recurrir a algún especialista en instrumental.

7) Gracias.

R.: De nada y NO PRESTE LOS NUMEROS DE CORSA SIN ASEGURARSE LA DEVOLUCION.

VARIADAS

De Carlos Alberto Arceri, Capital.

1) ¿Qué auto es de la contratapa de los números 36 al 39, propaganda de PARABRISAS del mes pasado?

R.: Un Chrysler.

2) ¿Fue recuperada la máquina de Juan R. Novack, que cayó al agua cerca de Bariloche durante el último Gran Premio TC al ser embestida por el auto de Calamante?

R.: Si, por supuesto. Hace ya casi dos meses que la sacaron del agua.

3) Para el 30 de julio está anunciada la carrera TC de San Juan. ¿Se utilizará el nuevo circuito que, según dicen estará construido en un paisaje serrano? ¿Cuáles son sus medidas y características principales?

R.: Creemos que sí, que se correrá en el nuevo circuito ubicado en el Valle del Zonda. Tendrá la forma de un "ocho" estirado con un puente de modo que los que van y los que regresan se cruzan (¡lógico!) a diferentes niveles. Las tribunas son naturales, construidas por las laderas de los cerros. No tenemos más datos.

4) La máquina de F3 de Andrea Vianini, ¿quedará en el país? ¿Y las del ACA?

R.: La máquina de Vianini no queda en el país. Tal la información que disponemos hasta el momento. No sabemos si la vendió o qué destino ha dado a su Brabham y la información no está confirmada aún.

5) ¿Quiénes fueron los campeones mundiales de F2 y F3?

R.: El campeón de Fórmula Dos fue Jack Brabham (Campeón de F1). En la F3 no se disputa campeonato mundial, de modo que . . .

6) Respecto del auto de Juan Gálvez que poseía J. C. Silvestro, en el último Gran Premio fue corrido por Héctor Milanesio (con el número 136).

R.: Gracias por la información.

EL PAJARO LOCO. LOCO, LOCO...

Hemos recibido una comunicación de la recientemente creada Peña Automovilística "El Pájaro Loco" en la que nos comunican que piensan apoyar la participación del piloto Jorge N. Santolaya en competencias de TC. El auto será impulsado por un F-100. Nos dicen, además, que festejando la creación de la Peña, invitan a todos sus simpatizantes al asado criollo a realizarse el próximo 10 de marzo a las 21 horas en Navarro 2544 de esta Capital. Las tarjetas están a disposición de nuestros lectores en la Sede de la Peña, Bolivia 3537, Capital. No nos aclaran el precio de las tarjetas, de modo que transcribimos tal cual la invitación.

Por nuestra parte auguramos al Pájaro muchas Locuras en este 1967 que se inicia tan promisorio para el renovado TC. A su patrocinado, buena suerte.



GUIA CORSA

REALIZACION EDDIE PUBLICITARIA 32-1424/7989

MECANICA - SERVICE - REPUESTOS - ACCESORIOS

FIAT
J. C. ZUPPIROLI SRL
repuestos
GUATEMALA 4416
Tel. 71-5862
(altura Canning al 1900)
Dtos. Especiales a Talleres
ENVIOS AL INTERIOR



¡VEA LAS ULTIMAS NOVEDADES! La línea más completa de artículos PLEGABLES y PORTATILES del AUTOMOVILISTA: Reposeras, mesas, sillas, banquetas, catres, colchonetas, parrillas, parasoles, piletas de natación, cocinas. TODO LO NECESARIO PARA CAMPING, PIC-NIC, VIAJES, VACACIONES, CASAS FIN DE SEMANA, PLAYA, etc.

FUNDA CUBRE-COCHE y FUNDA SANITIZADA
Para todas las marcas y modelos de coches; cosida y soldada, 100 x 100 impermeable, plastificada y afelpada, ventilación, no raya ni se pega con el calor.



PEDRO V. CAFFARENA, J. B. Justo 6801, Tel. 69-6065 Bs. As.
ENVIOS AL INTERIOR - NO CERRAMOS AL MEDIODIA


REPUESTOS PARA
CITROEN

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

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


TALLERES
AREVALO
ESPECIALISTAS EN
CITROEN 2CV
AREVALO 1450 Bs. Aires
T. E. 772-3618/2619

LAMBERT HNOS.
SERVICIO INTEGRAL DE ELECTRICIDAD Y CARBURACION DEL AUTOMOVIL
TRABAJOS GARANTIZADOS
Mecánica Ligera
HORARIO
Todos los días, incluso SABADOS y DOMINGOS de 8 a 24 hs.
ASAMBLEA 506-512
TEL. 921-4514

MARIO
ALINEACION DE DIRECCIONES Y BALANCEO ELECTRONICO DE RUEDAS
UNICAMENTE
Amplia responsabilidad
Gral. César Díaz 5521
Buenos Aires
(Altura J. B. Justo 8200)

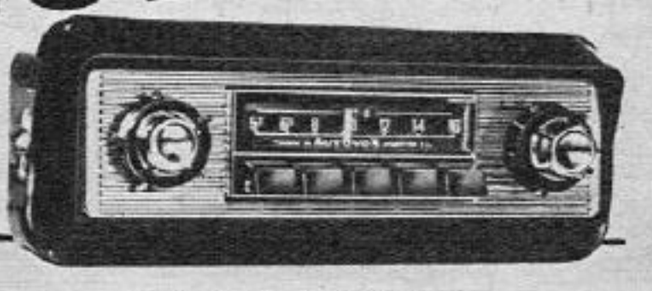


SIMCA ARONDE Y ARIANE
FIAT 600 - 750 - 1100 - 1500
REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS Y NACIONALES
CUBRE VOLANTES CORSA • CINTURONES DE SEGURIDAD STECE • TACOMETROS COMIND • PALANCA DE CAMBIO PARA PISO DE 1500 H. BRAVO • TABLEROS INTEGRALES GINER.
NO CERRAMOS AL MEDIODIA.
ENRIQUE BECERRA FANDIÑO E HIJOS
Guise 2093, Alt. Av. Santa Fe 3260, T. E. 83-2963, Bs. Aires

CAÑOS DE ESCAPE SILENCIADORES
COLOCACION EN EL ACTO

ROJAS 2246 CAPITAL
T. E. 58-5585
EL NEGRO

Busque lo mejor en AUTO RADIO
AUTOVOX ARGENTINA S. A.
CALIDAD ASEGURADA
AGENTE OFICIAL "SERVICE"



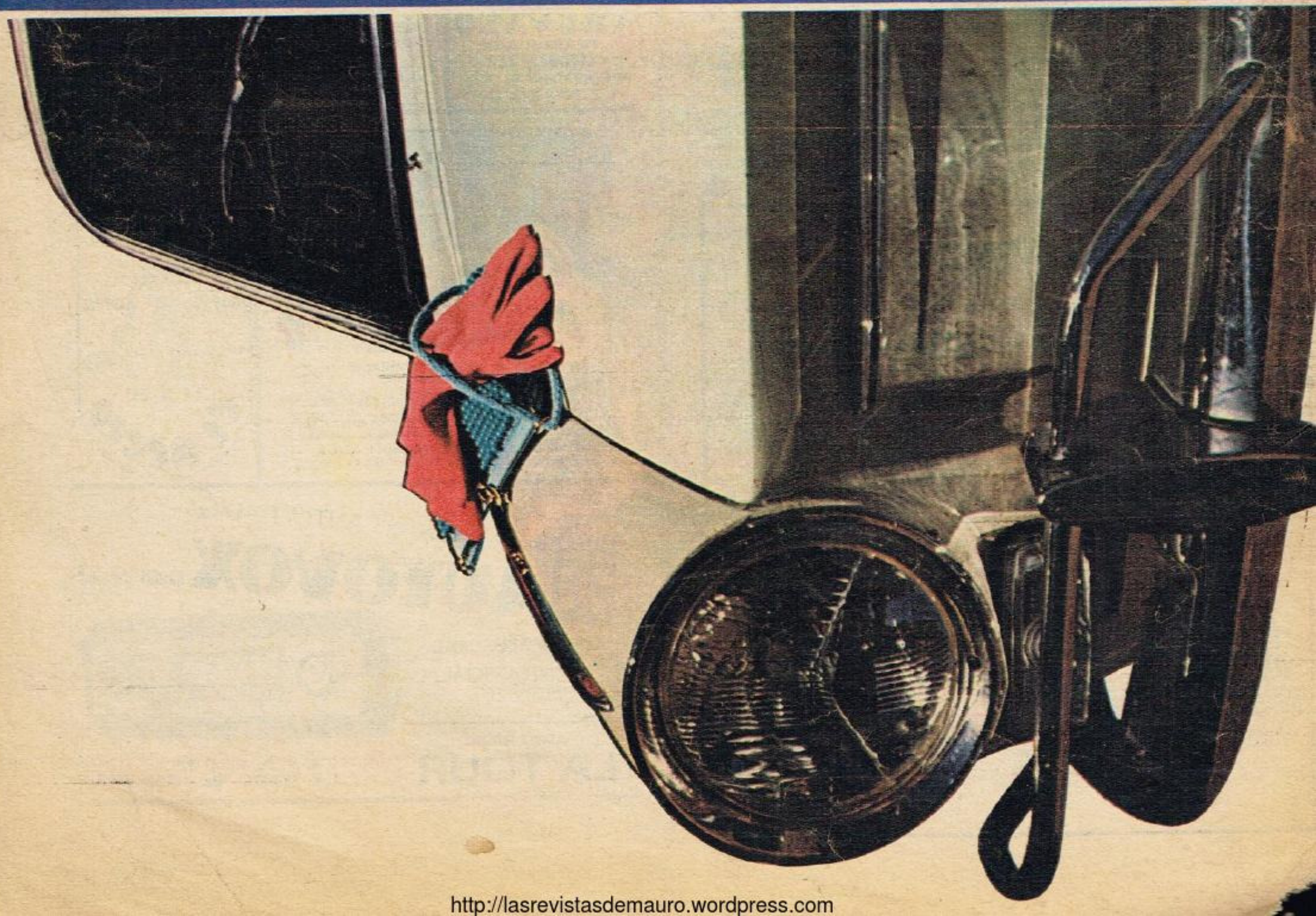
AUTO RADIO
LA TOUR
J. A. P. de MELO 2193
T. E. 85-0678 - Bs. AIRES

Con más "pique" que nunca apareció "PARABRISAS" de marzo. Cargue sus "baterías" con estos artículos de formidable interés: Historia del Cadillac, Corrientes Porá, Cómo atender su Peugeot, Ciudad de La Plata, y el Test del Fiat 800. Después "arranque" con estas notas "de primera": Así es México y ¿Qué pasará con el TC? Y luego siga a toda velocidad con sus extraordinarias secciones habituales.

Parabrisas

de marzo está en venta. Estaciónese en su quiosco habitual y cómprela!





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com