m/n 100 $1

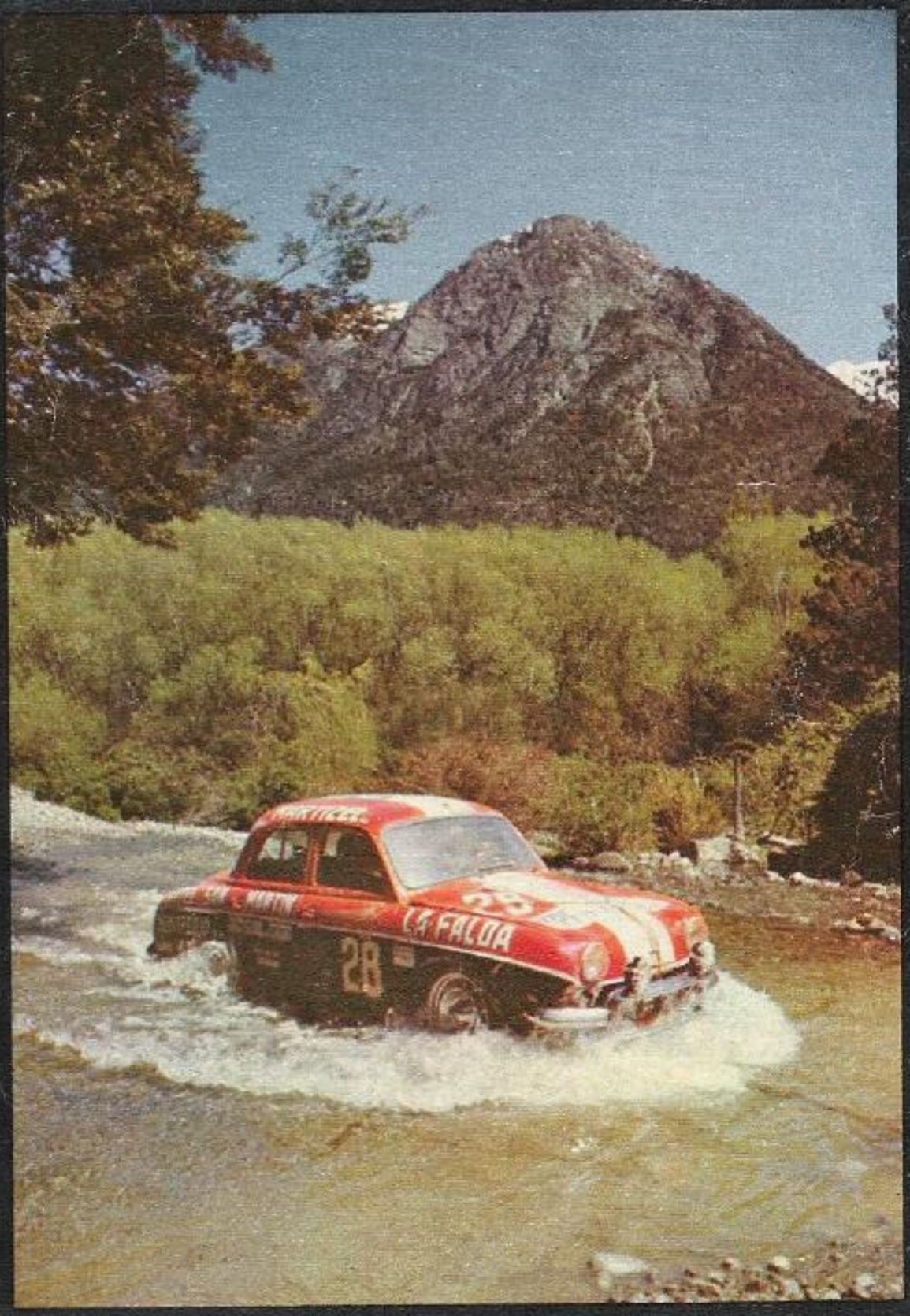
Nº 231

Parabrisas CORSA

el 22 al 28 de septiembre de 1970

G.P
la gran carrera otra vez hacia el norte









Las revistas de Mauro

LOS INVENTOS DE OSCAR GALVEZ

cicero publicidad

2 x 2

dura por dos



FATE RADIAL

Y además: "levanta" el pique, presenta doble estabilidad en las curvas, mejora la respuesta al frenado y no patina, porque tiene más superficie de apoyo.
Por supuesto, el mejor agarre de FATE RADIAL economiza combustible, además de prolongar al doble la vida útil.
Cuando cambie neumáticos, actualícese.
Piense en FATE RADIAL.

fate O

El neumático argentino.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 231 del 22 al 28
de septiembre de 1970

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

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

SECRETARIO GENERAL EJECUTIVO
Adolfo Baisi

CONSEJO EDITORIAL
Carlos Civita - Adolfo Baisi
Raúl Burzaco - Carlos Ibáñez

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

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

SECRETARIA
Vilma E. Rueda

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

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

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

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

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

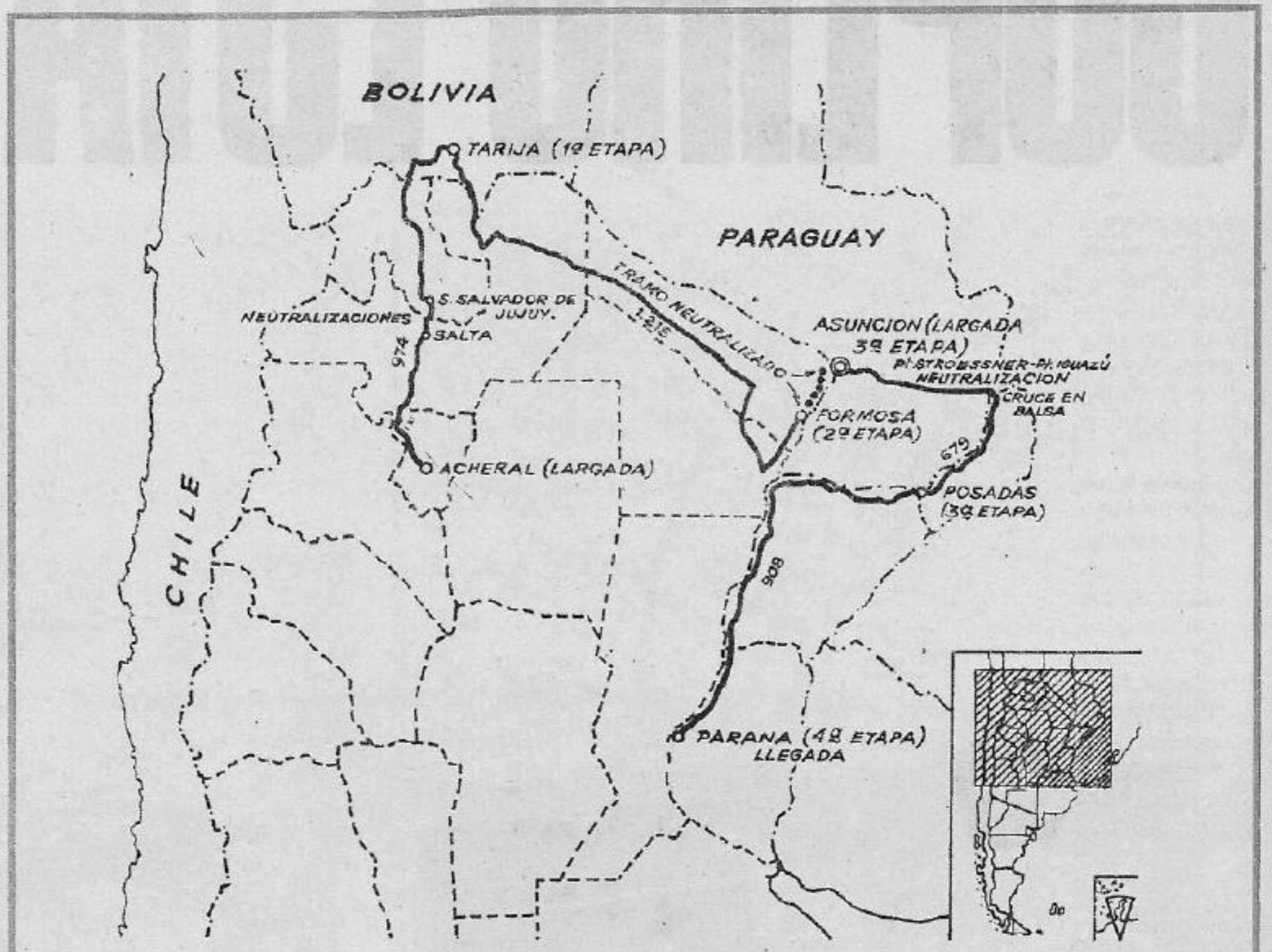
FOTOGRAFIA
Carlos Agustín, Alfredo Albornoz y Mariolino Castellazzo.

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

ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

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

GRAN PREMIO: CON NOSTALGIAS DEL AYER



Durante toda la semana pasada nos dedicamos a realizar, en cualquier momento y en cualquier lugar, una suerte de encuesta que reveló incuestionablemente que el público es siempre el gran barómetro de cualquier actividad, en este caso el automovilismo y más específicamente sobre el Gran Premio de Turismo que se ha iniciado.

Estudiantes del secundario de los que escuchan las etapas con el audífono de la radio de transistores disimulado entre las ropas, mecánicos en los talleres, los entusiastas de cualquier oficina, cualquiera fuera el consultado, la respuesta general fue siempre similar: este Gran Premio no despierta de ninguna manera el mismo interés que en años anteriores cuando las dos semanas del Gran Premio Internacional de Turismo se constituían en el gran suceso del año.

A partir de esa respuesta común a todos, las razones que la fundamentan son varias pero todas muy bien encaminadas. No se puede largar el Gran Premio a más de mil kilómetros de Buenos Aires porque —mal o bien pero ésa es la realidad— la gran mayoría de los eventuales competidores son de la provincia de Buenos Aires. Por otro lado un Gran Premio con sólo dos categorías parece ridículamente anémico comparado con aquellos GP de categoría "A", "B", "C", "D", "E", "F" e incluso más. Además, salvo las solitarias presencias de algunos BMW, algunos Alfa Romeo y varios Auto Union el GP se reduce a Fiat, Peugeot y Renault y con sólo tres coches diferentes dominando el panorama del Gran Premio no es difícil darse cuenta de la abulia general que rodea a la tradicional carrera.

La elección del camino no fue sin duda muy feliz. Toda la montaña está en la primera etapa y en el comienzo de la segunda; después siempre llano. Semejante desbalanceo se hace notorio; nos muestra una etapa filtro que es la primera. No sólo es muy larga —casi mil kilómetros— sino que el camino sube y baja constantemente por diversas montañas llegando hasta los cuatro mil metros de altura poco antes de llegar a Tarija. Aunque de cualquier manera lo menos criticable de todo es que un Gran Premio sea duro. Esa es simplemente una circunstancia lógica de este tipo de carreras. No resulta en cambio sensato obligar a esa misma gente que corre agotadores mil kilómetros sin parar, a dormir donde se pueda en lugar tan poco "turístico" como Tarija. El error partió —creemos— desde el momento que se decidió sacar el Gran Premio de nuestras fronteras sin que ello resulte en un determinado beneficio ni para el automovilismo ni para la internacionalización de una carrera y que lo único que produce, sí, es promoción gratis para Bolivia y Paraguay a costa nuestra, cosa que está muy bien, pero no si olvidamos de esa manera a otras zonas de nuestro propio país para las cuales el Gran Premio resultaba el único motivo de mención del año. Lo positivo es ir a la Mesopotamia luego de largo tiempo pero creemos que muchos otros lugares del norte hubieran merecido el paso del Gran Premio (caso San Juan, La Rioja, Catamarca y Santiago del Estero) con lo cual sin alejarse tanto de Buenos Aires se podrían haber hecho más etapas y difundir ciertas zonas bien olvidadas en todo el año.

Un párrafo que repetimos por enésima vez sobre lo internacional del Gran Premio: una carrera de F-1 por el campeonato del mundo es internacional porque en ella corren autos de varios países y no porque la carrera —es obvio— pase por varios países. Aquí sucede lo mismo. El día que nos acordemos de mandar invitaciones con tiempo a las principales fábricas del mundo, por fin tendremos un verdadero Gran Premio Internacional de Turismo. Nunca antes, aunque el recorrido sí pase por Bolivia y Paraguay.

Lo que sí definiría una vez más el Gran Premio son los campeonatos de Turismo Grupo Dos, este año reducidos prácticamente a las dos únicas categorías, "A" y "B". En la menor puntea Visintini con 32 puntos, seguido por Alonso con 28,50 y Epsilon con 12,50. En la mayor el actual líder es José Migliore con 22 puntos, acosado muy cerca por Paco Mayorga (19 pts.), Rodríguez Canedo (17), Parvis (14) y Ahumada (11). Todos estos pilotos juegan en el Gran Premio sus respectivas chances y si bien restan luego algunas carreras más las posiciones finales del GP incidirán notoriamente en el Campeonato 1970.

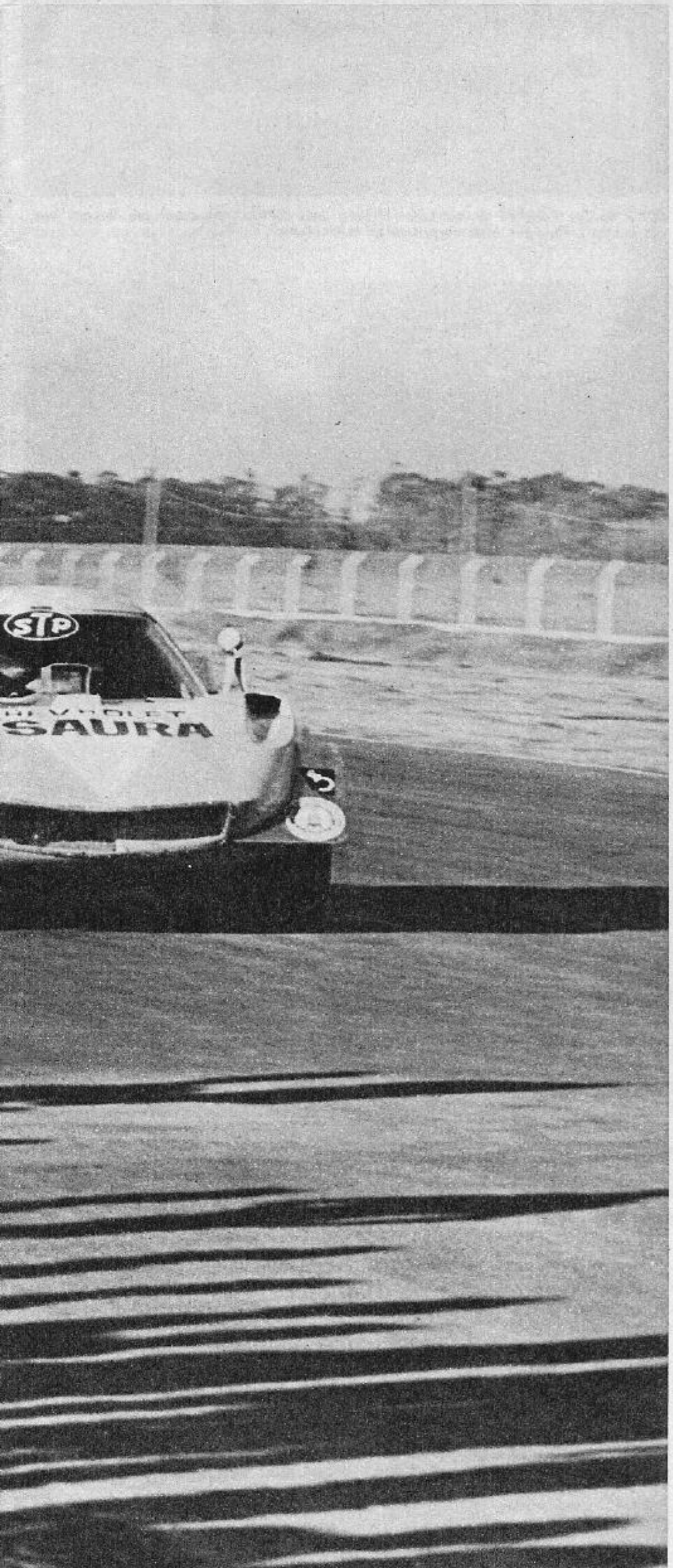
Con 117 autos —varios no sellaron— el Gran Premio se puso en marcha. Poca gente en la gran carrera del año, esta vez notoriamente disminuida. ¿Se curará el Gran Premio en su versión al sur o en su defecto para el año que viene? Es lo que esperamos.

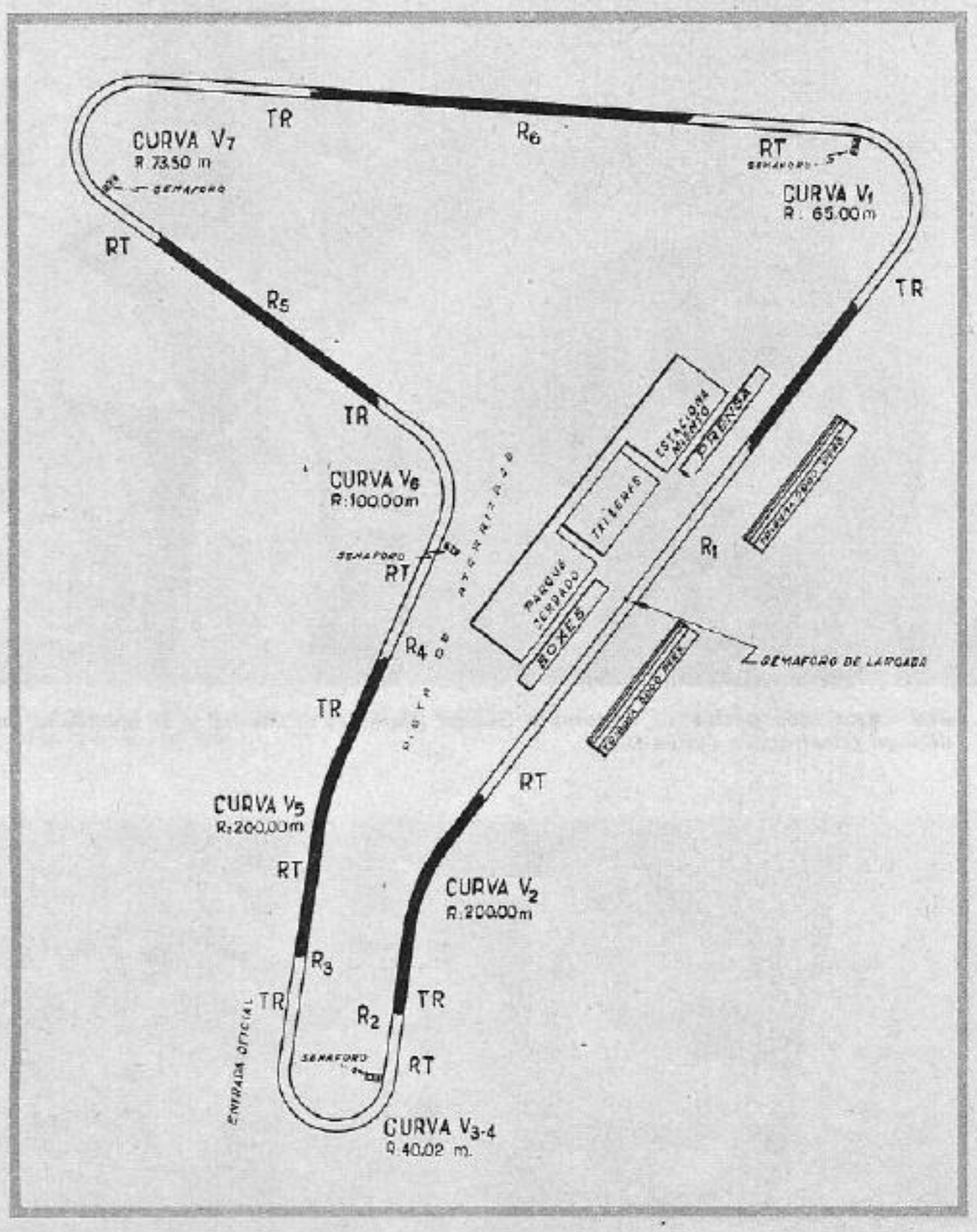
CUPEIRO ESTA DE M

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ODA

por JONAS BALBI
fotos de LA BALLENA





La Iliada y La Odisea serían poco elocuentes para describir lo épico de la lucha entre Cupeiro y Di Palma por ser mejores que el resto. Pero visto fue que los dioses fueron adversos al Tornado y el arrecifeño debió abandonar. Pero había otro hombre de tal comarca, de nombre Pairetti llamado otrora Il matto, quien acaparó el segundo lugar para sí. Todo eso en dos series que fueron gloriosas y una que no tanto. Los Ford vuelven a estar en la discusión

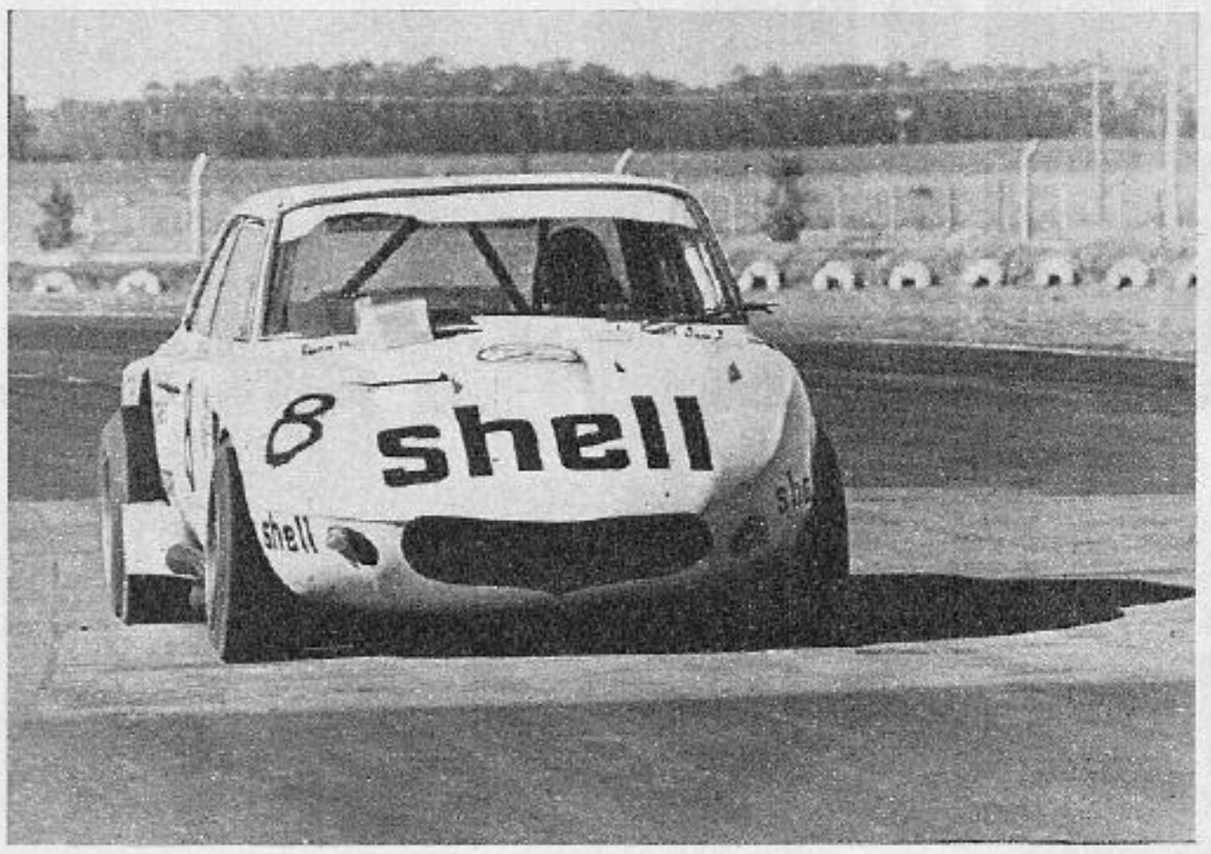
Son los últimos coletazos del pescado. TC "B" muere con las cañitas voladoras justamente el 31 de diciembre de este año. Paradójicamente, el fin de semana pasado brindó una buena carrera a pesar de todos los defectos y anemia de virtudes que caracterizan a las actuales carreras de las categorías más importantes de nuestro país.

Maggiolo TC "B" fue una sola carrera que alguna vez quiso ser tres en Campeonato Trian-

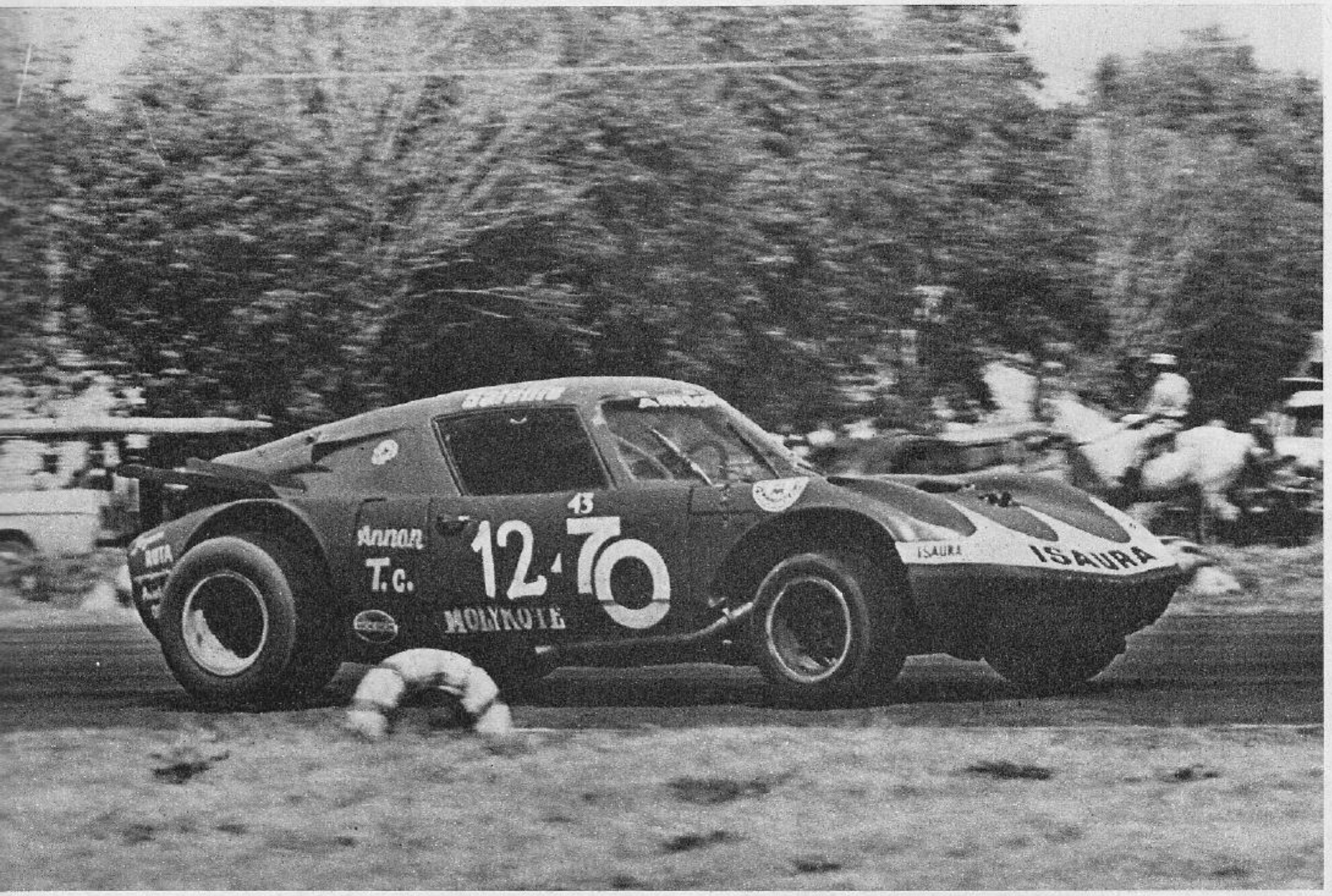
→



Dos caras, dos gestos... Cupeiro y Gastón (Perkins) el triunfo y el abandono en diálogo constructivo (¡vive Dios!).



Otro de los Ford en el marcador: Héctor Luis "Pirín" Gradassi fue tercero con la misma Liebre que hizo maravillas en la montaña.



Reconfortante segundo puesto para Pairetti (¿qué número tiene 12, 43 ó 70?). Cuando los Ford vienen marchando.

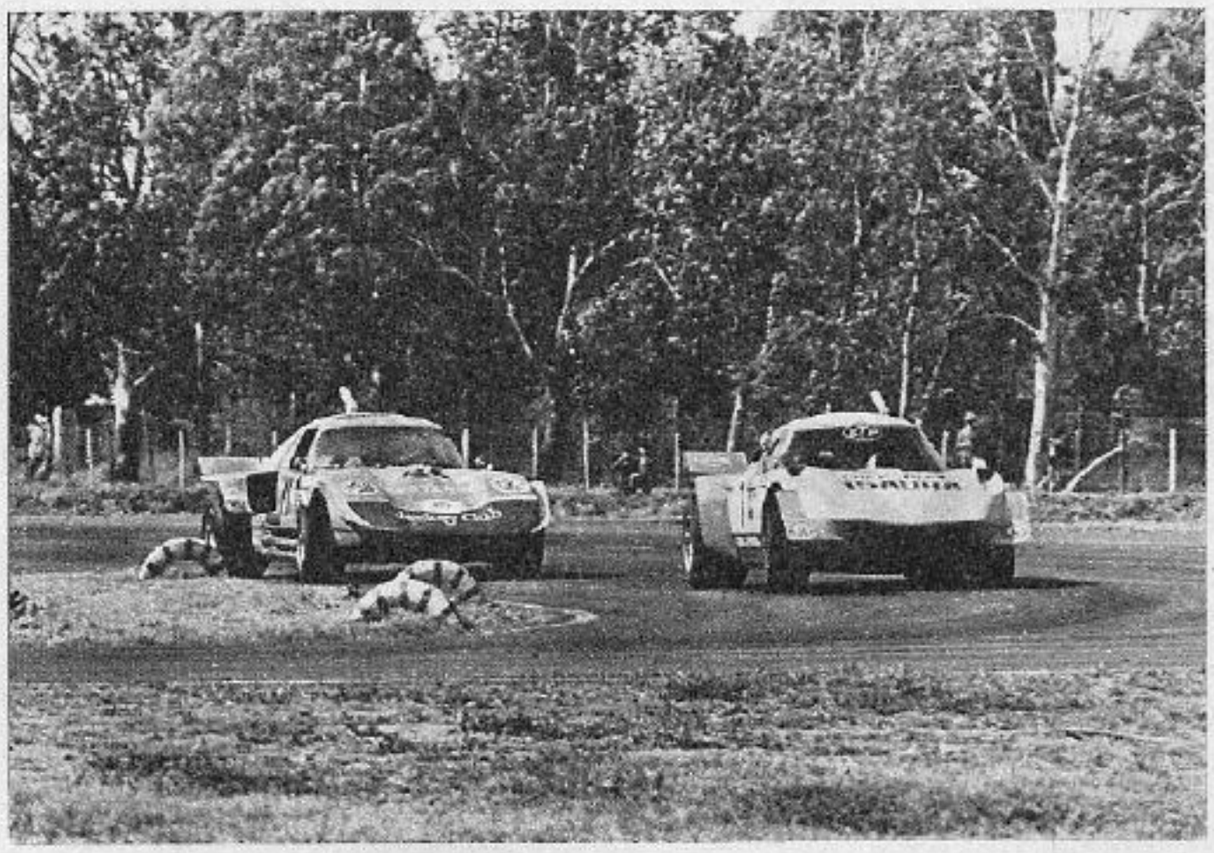
MAGGIOLO TC "B"

gular y papá CADAD no lo autorizó, vaya a saber uno por qué razón real. Hubo lucha, aunque fuera parcial y poca, pero lucha al fin, alternativas interesantes y los Ford, ahora desarrollados por manos particulares, parece que no se rompen tanto y ya pueden arrimar decorosamente.

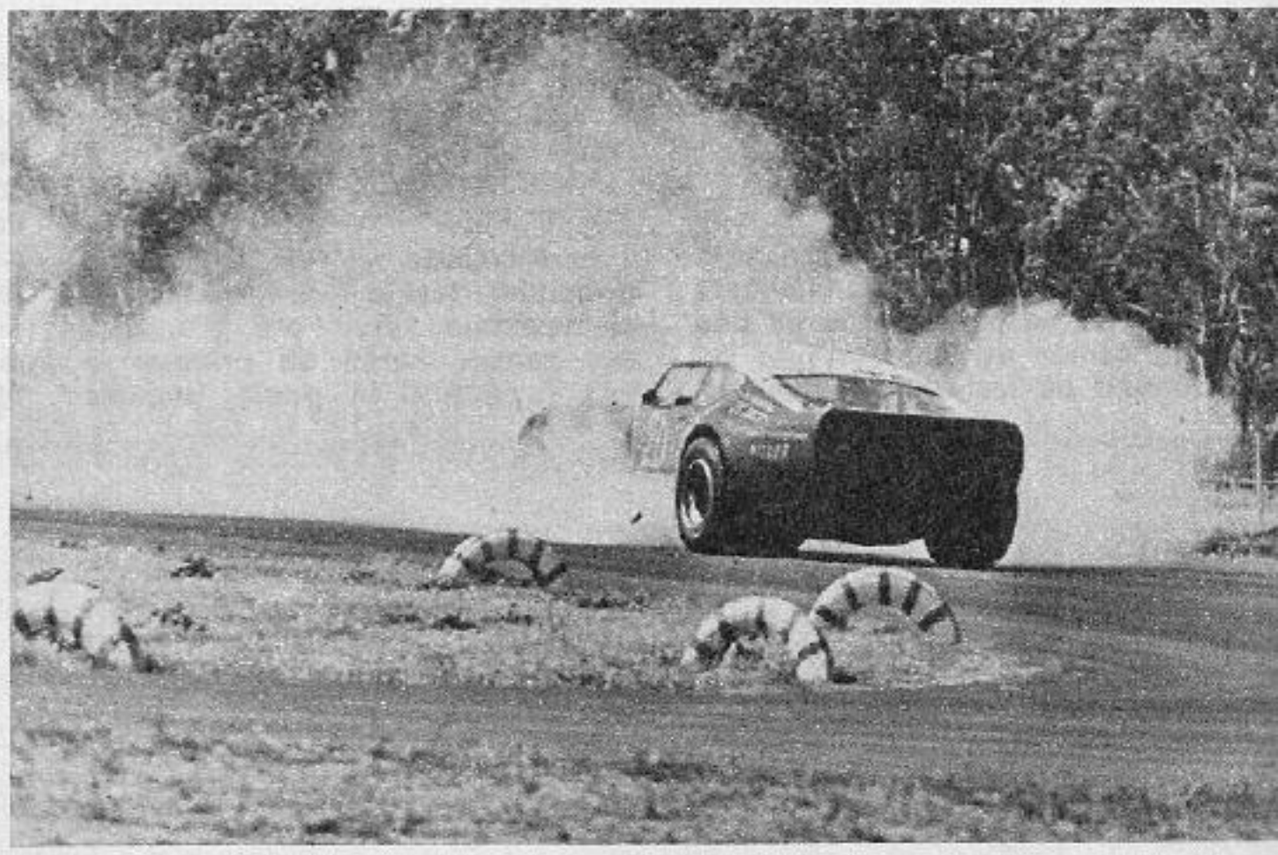
La lucha en la primera serie entre Cupeiro (Chivo) y Di Palma (Toro) fue el gran duelo de la mañana, duelo que muchos temían que no llegase a existir en ningún momento. La capacidad de improvisación de Di Palma, puesta en evidencia al tratra de pasar por la izquierda o por la derecha, por arriba o por abajo, pero pasar al rival, fue algo digno de verse, sin perder detalles.

Andar tan fuerte le puede haber significado una vez más la rotura del motor, ¿pero le quedaba otra salida para contrarrestar la plus-potencia de que disponía Cupeiro? No, sin lugar a dudas no. Di Palma, como siempre, salió a ganar desde el vamos; después, al final —si es que llegaba— se pondría en evidencia el "veremos qué pasa" (tan popular en los pilotos que encaran las cosas de otra manera). A fondo hasta que se definiera algo en su favor o en su contra, como realmente sucedió: el motor se fundió y Di Palma abandonó en la segunda serie. Puede ser que haya sido el ritmo impuesto (excesiva bajada de chancleta antiflama); pudo haber sido también a causa de los

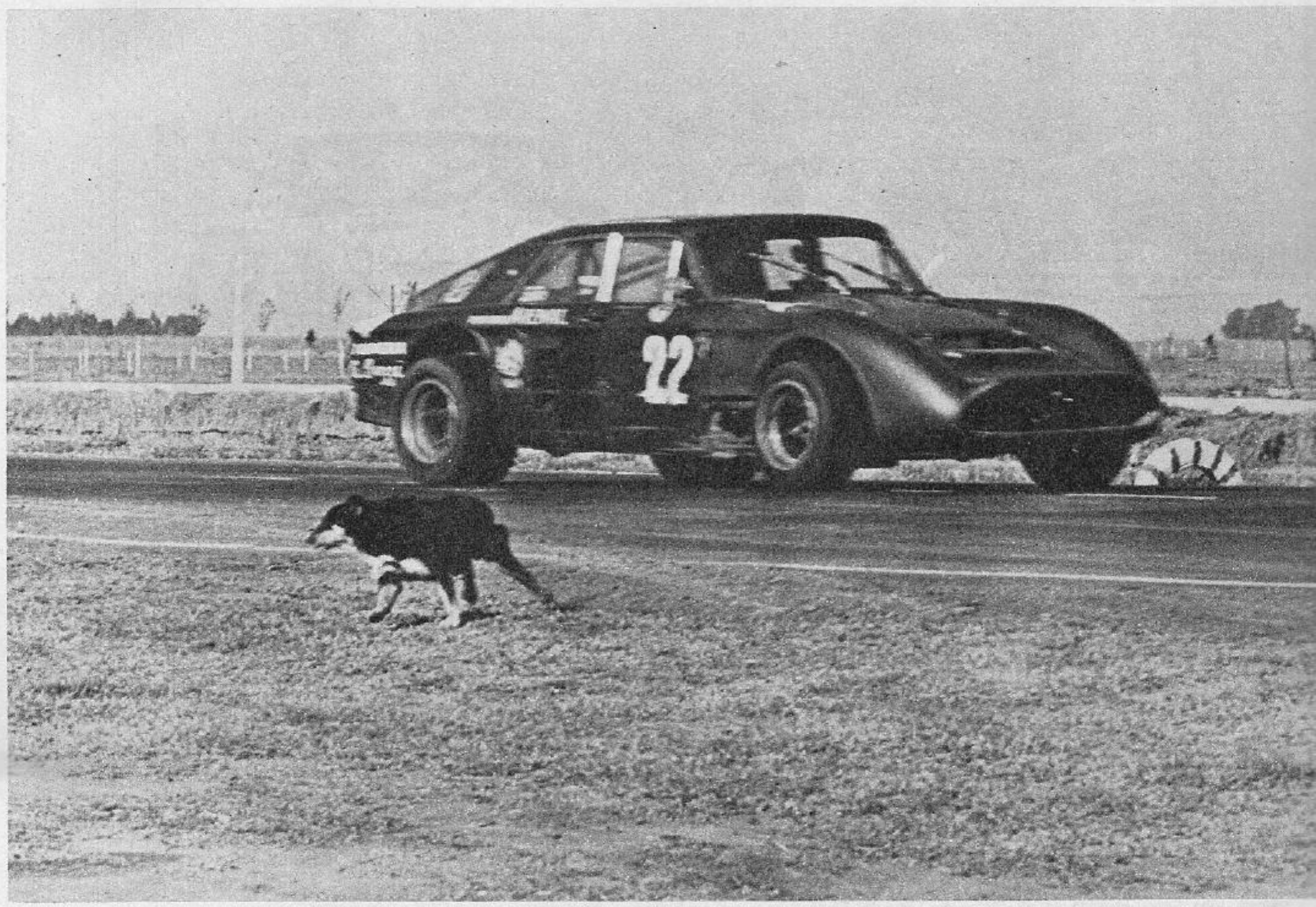
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Los mejores momentos de la jornada, el duelo Cupeiro-Di Palma en la primera serie que fue revancha de otro duelo en San Juan SP.



Pascualini haciendo filigranas en el asfalto con el Pachulo SPL, no pasó nada. La "Tromba di Vulcano".



Al parecer Beguerie se enteró que había revisión técnica y echó a los perros por la ventana... Así y todo llegó cuarto.

problemas de temperatura, similares a los sufridos por los otros tres motores preparación "by Berta": Perkins, Faraoni y Copello. Son conjeturas, nada más. Se puede haber roto porque sí nomás... nadie lo sabe ni lo sabrá nunca (probablemente...)

Cupeiro primero. Otra más para el "Gallego" que dice estar en el humo. Quince días después de ganar las "500" de Rafaela, repite el triunfo en Maggiolo. Triunfo de la tremenda organización de su equipo, la puntillosa conducción de Cupeiro y la sapiencia del **polaco** Herceg. Su motor era el más potente; su Liebre III la más estable de todo el parque presente.

El panorama de Ford mejora. Poco a poco se van arrimando al bochín. Pairetti, hasta el momento el más veloz de los fordistas, cree que se podrá ganar antes de fin de año. Ahora hay seguridad en los fierros pero falta potencia. ¿Tendrá tiempo antes de que termine la temporada para volver a los HP con ssseguridad..., mecánica? Ese es un intríngulis que ni Zampini ni Carmona —responsables de los motores de Pairetti—pueden todavía responder.

Los Tornado se rompieron por los antedichos problemas de temperatura. Fue un problema ocasional que en la próxima presentación se confía en subsanar seguramente. Los Dodge nuevamente ausentes; Chevrolet sigue siendo el más positivo y Ford

→

GP DE CANADA

FERRARI: LA TERCERA CONSECUTIVA

Le tocó el turno a Ferrari y la segunda parte del campeonato mundial se ha trasformado en una manifestación de la aplastante superioridad de los coches italianos. Jacky Ickx fue esta vez el triunfador, seguido por la Ferrari de Clay Regazzoni (ganador de Monza) en un demostrativo uno-dos.

Pero la cosa no fue tan fácil al principio. Jackie Stewart estrenó el novísimo Tyrell-Ford y mostró sus garras. Largó en primera línea y capturó la punta, seguido por Ickx y Rodríguez, para alejarse inexorablemente del belga hasta reunir casi veinte segundos de ventaja sobre la Ferrari. Todo fue así hasta la vuelta 32 en la cual la rotura de un elemento de la suspensión trasera del Tyrell Ford lo llevó a Stewart por los pastos obligándolo a abandonar. Allí Ickx tomó cómodamente la punta y en claro juego de equipo Regazzoni se limitó a cuidarle las espaldas desde el segundo lugar conseguido luego de superar a Chris Amon (March) y Pedro Rodríguez (BRM) que fueron tercero y cuarto respectivamente. El promedio de Ickx fue de 166 km/h.



Malnatti (Don César) acosado por el Falcon de Beguerie. En la llegada las posiciones se invirtieron.

MAGGIOLO TC "B"

parece que se recupera de a poco y de una vez por todas.

EL EPICO DESARROLLO

Como sucede en la mayoría de los casos la primera serie fue la mejor de "esta gran fiesta del deporte motor", como la bautizó un matutino de la Ciudad de Santa Fe de la Vera Cruz..

La lucha entre el vigor de Di Palma y el metodismo cupeiriano se prolongó hasta la última vuelta cuando Cupeiro por culpa de un trompo y de una extremada lentitud del motor por volver a funcionar le hizo perder todo contacto con la punta. Rueda a rueda estuvieron durante más de 20 giros intercambiándose consecutivamente la primera posición, motivaron la permanente atención y el griterío del vapuleado soberano que estaba detrás del tejido de alambre.

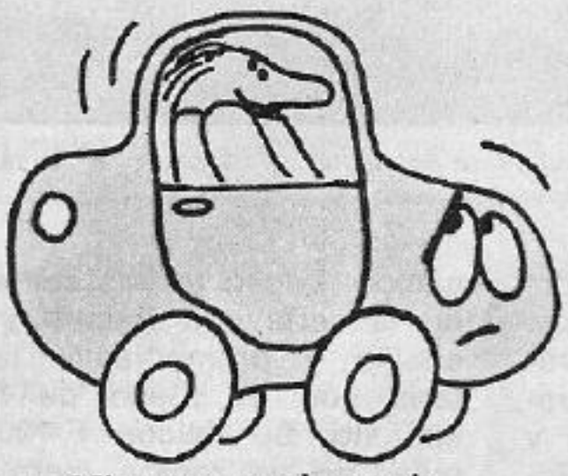
Gastón abandonó a mitad de carrera por culpa de una manguera de agua que le empapó un neumático trasero en pleno viraje y lo hizo despistar tirando tierra por los cuatro costados.

Pairetti comenzó a demostrar que si bien no tiene tantos HP como antes, los motores no se le rompen y ahora sí se pudo correr tranquilo. Al fin de la serie Pairetti fue segundo y Cupeiro tercero. Di Palma, por supuesto, el ganador.

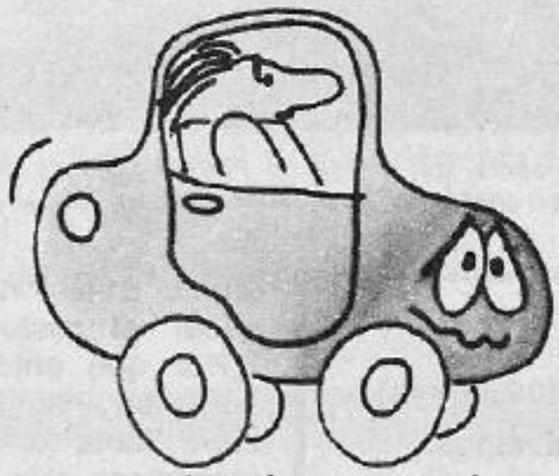
La segunda serie tuvo nuevamente con Di Palma su alternativa más destacada. Luisito prefirió largar la batería desde la →

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Esso Extra con Vitane.
La nafta que limpia su carburador.



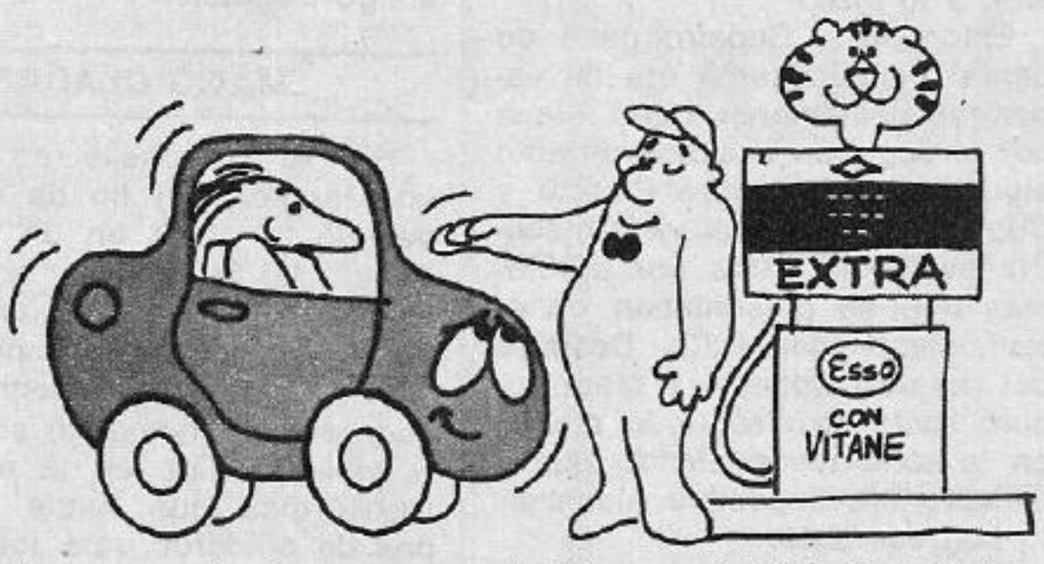
Mientras usted maneja



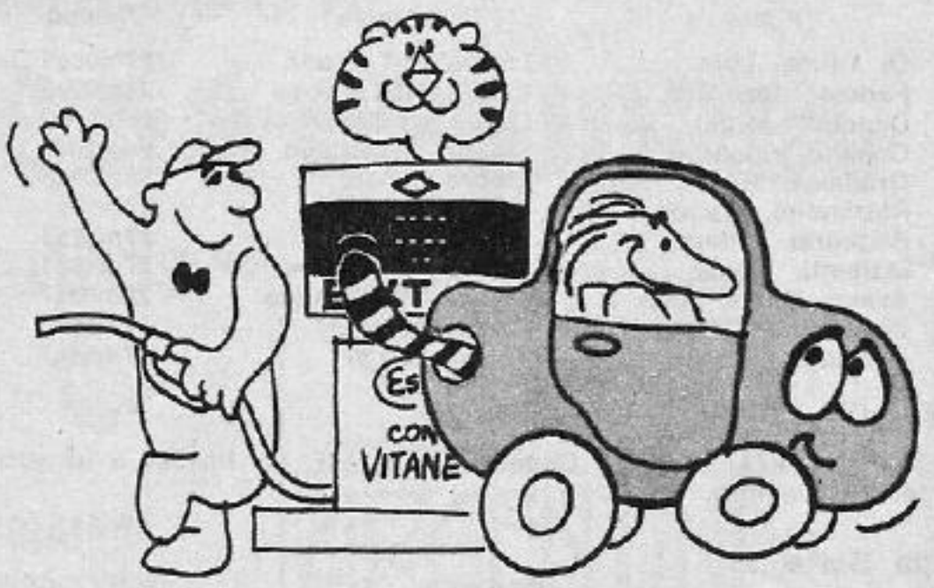
...su carburador se ensucia.



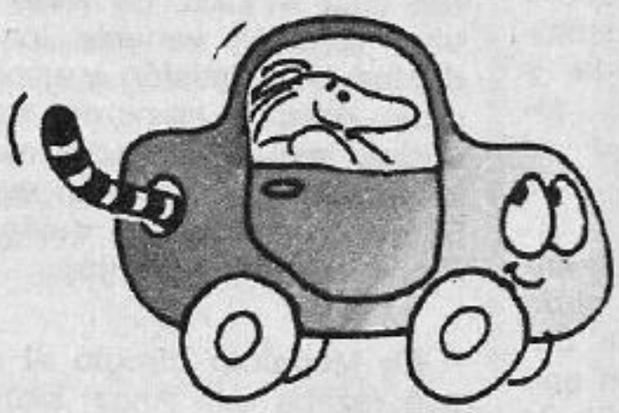
Cuando esta suciedad se acumula,
puede obstruir el acceso
suave y continuo de nafta al motor.



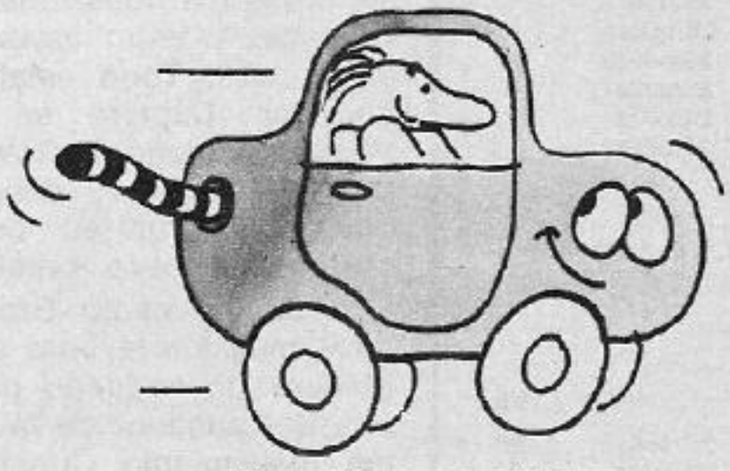
Por esta razón hemos agregado Vitane a la Nafta Esso Extra
refinada al platino.



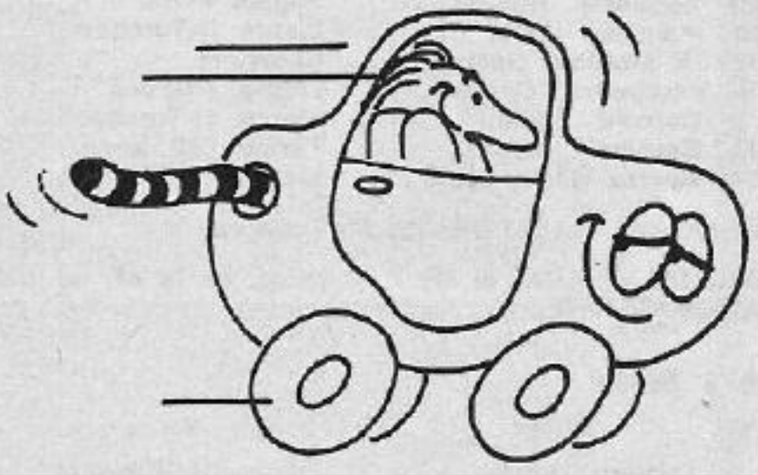
Vitane es un aditivo
creado para mantener limpio su carburador.



Y mientras usted maneja



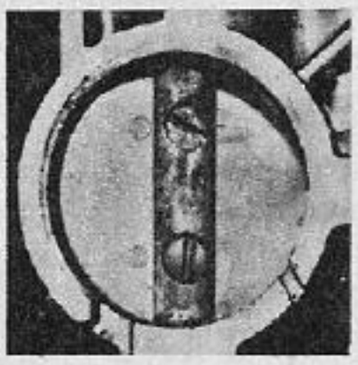
Esso Extra con Vitane
limpia su carburador.



Ponga un tigre en su tanque:
Esso Extra con Vitane.



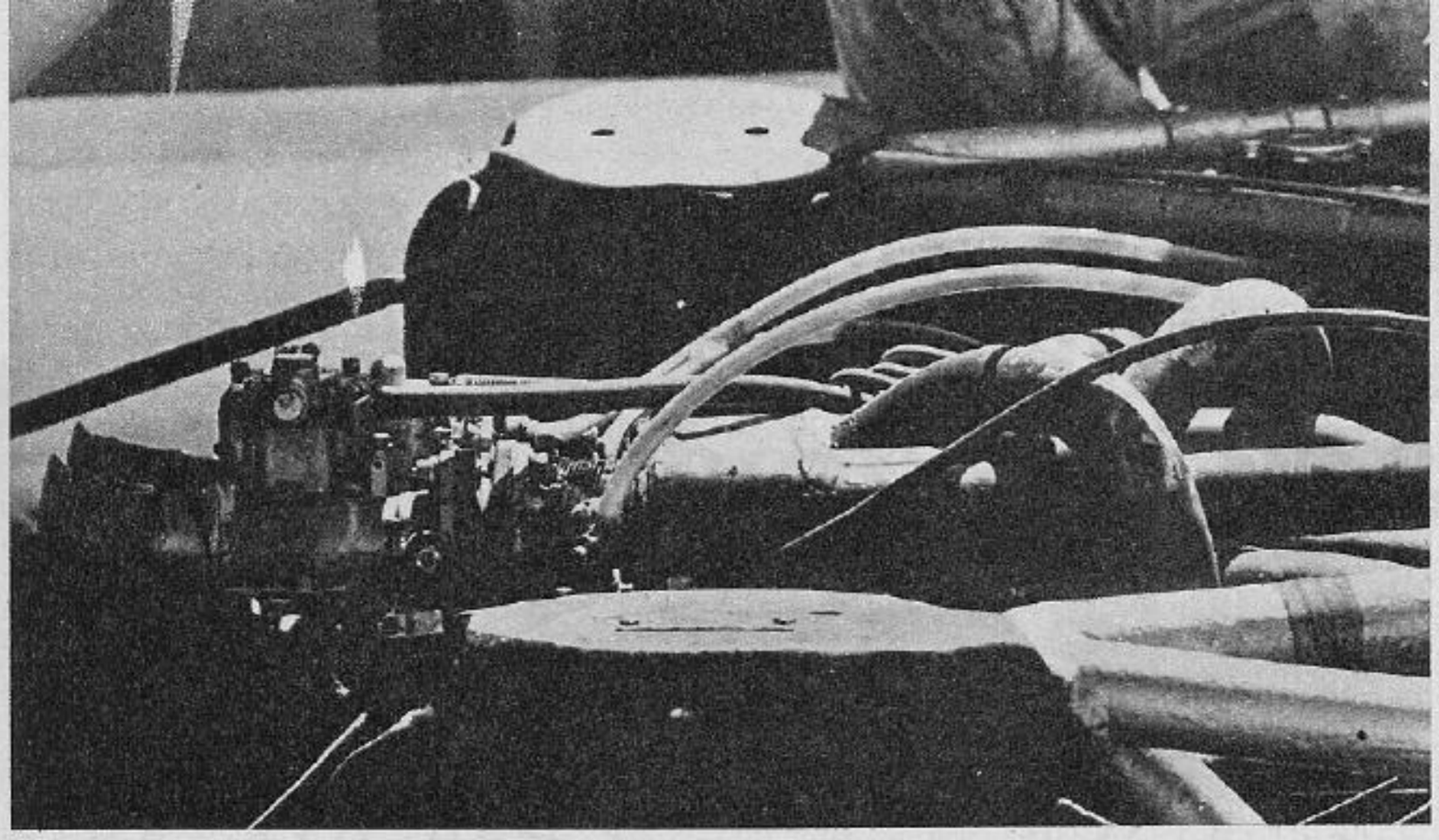
FOTOGRAFIA DE UN CARBURADOR DESPUES DE RECORRER 8.000 KM. SIN USAR NAFTA ESSO EXTRA CON VITANE.

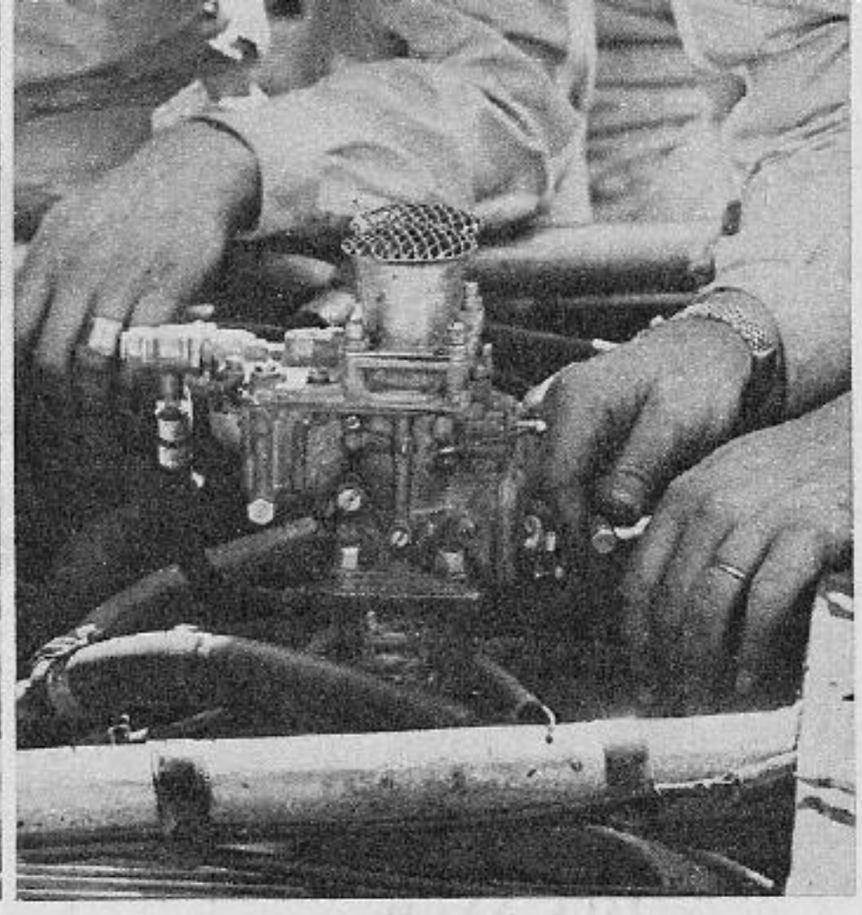


FOTOGRAFIA DEL MISMO CARBURADOR DESPUES DE COMPLETAR UN RECORRIDO ADICIONAL DE 8.000 KM. USANDO NAFTA ESSO EXTRA CON VITANE.

Con Nafta Esso Extra con Vitane su coche
funciona y rinde mejor porque además
de estar refinada al platino y
formulada especialmente para invierno
y para verano contiene Vitane,
que limpia su carburador.

Ponga un tigre en su tanque. ESSO





A la izquierda: la novedosa disposición del carburador de tiro horizontal del coche de Pairetti ubicado en la extremidad delantera del motor. A la derecha, la variante convencional: carburador de tiro vertical utilizado a la sazón en el coche de Pascualini.

PREMIO "PRIMAVERA" SUPER NAFTAS Y. P. F.

TC Fórmula "B" en el Autódromo de MAGGIOLO (3.133,78 mts)

Tres series de 20 vueltas cada una con suma de tiempos.

CLASIFICACION

Primera Serie

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	6	Di Palma, Luis	Liebre II-Tornado	27m06s8	20
2º	2	Faraoni, José	Liebre III-Tornado	28m02s9	20
3º	7	Cupeiro, Jorge	Liebre III-Chevrolet	28m11s2	20
4º	3	Copello, Eduardo	Liebre II-Tornado	28m20s2	20
5º	8	Gradassi, Héctor	Liebre I-Ford	28m24s6	20
6º	9	Pascualini, Carlos ...	Liebre III-Ford	27m19s	19
7º	22	Beguerie, Alberto	Falcon F-100	27m32s8	19
8º	10	Malnatti, César	Liebre II-Tornado	27m40s1	19
9º	14	Ayarza Garre, Juan ..	Liebre 1½-Tornado	28m03s7	18
10º	17	Di Martino, Gaspar ...	Chevrolet	27m39s6	18
11º	15	Cardinali, Alfredo	Torino 380 W	27m51s7	18

PROMEDIO DEL GANADOR: 138,698 km|hora.

RECORD DE VUELTA: el Nº 7, Cupeiro, en la 16ª, en 1m18s4 a un promedio de 143,898 km|hora.

Segunda Serie

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	7	Cupeiro, Jorge	Liebre III-Chevrolet	27m40s1	20
2º	12	Pairetti, Carlos	Liebre II-Ford	28m06s9	20
3º	8	Gradassi, Héctor	Liebre I-Ford	28m27s4	20
4º	22	Beguerie, Alberto ...	Falcon F-100	27m50s4	19
5º	10	Malnatti, César	Liebre II-Tornado	28m06s6	19
6º	17	Di Martino, Gaspar ..	Chevrolet	28m58s5	18
7º	9	Pascualini, Carlos ...	Liebre III-Ford	28m09s9	17
8º	3	Copello, Eduardo	Liebre II-Tornado	23m33s1	15
9º	15	Cardinali, Alfredo ...	Torino 380 W	24m01s4	12
10º	14	Ayarza Garre, Juan ..	Liebre 1½-Tornado	27m51s	10

PROMEDIO DEL GANADOR: 135,914 km|hora.

RECORD DE VUELTA: el Nº 7, Cupeiro, en la 4ª, en 1m21s2, a un promedio de 138,976 km|hora.

Tercera Serie

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	7	Cupeiro, Jorge	Liebre III-Chevrolet	27m56s7	20
2º	6	Gradassi, Héctor	Liebre I-Ford	28m07s	20
3º	9	Pascualini, Carlos	Liebre III-Ford	28m30s4	20
4º	12	Pairetti, Carlos	Liebre III-Ford	28m30s6	20
5º	22	Beguerie, Alberto	Falcon F-100	28m45s3	20
6º	10	Malnatti, César	Liebre I-Tornado	28m46s3	20
7º	14	Ayarza Garre, Juan ..	Liebre 1½-Tornado	28m16s4	19
8º	17	Di Martino, Gaspar ..	Chevrolet	28m18s1	7

PROMEDIO DEL GANADOR: 134,588 km|hora.

RECORD DE VUELTA: El Nº 7, Cupeiro, en la 10ª, en 1m21s8, a un promedio de 138,044 km|hora.

FINAL por suma de tiempos

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	7	Cupeiro, Jorge	Liebre III-Chevrolet	1h23m49s1	60
2º	12	Pairetti, Carlos	Liebre III-Ford	1h24m36s3	60
3º	8	Gradassi, Héctor	Liebre I-Ford	1h24m59s	60
4º	22	Beguerie, Alberto ...	Falcon F-100	1h24m09s7	58
5º	10	Malnatti, César	Liebre II-Tornado	1h24m33s8	58
6º	9	Pascualini, Carlos ...	Liebre III-Ford	1h23m48s9	56
7º	17	Di Martino, Gaspar ..	Chevrolet	1h24m49s1	52
8º	14	Ayarza Garre, Juan ...	Liebre 1½-Tornado	1h24m11s2	47

PROMEDIO GENERAL DEL GANADOR: 134,578 km|hora.

última posición para no entorpecer al resto de sus rivales. (¿Por qué entorpecer?, se preguntarán los lectores.) Aclaración: tenía el motor fundido y problemas con el embrague. Esta serie duró para él tan sólo mil metros; una biela no aguantó las ganas de salir a tomar aire, y lo hizo.

Entonces sí Cupeiro ganó de punta a punta como era de esperarse. Solamente hubo lucha por la segunda posición durante algunas vueltas entre Pairetti y Copello hasta que el viejo maestro levantó la patita por problemas que se presentaban en el termómetro del H2O. Después del período Copello, Il Matto siguió hasta otro segundo puesto en la serie reconociendo que a Cupeiro era imposible alcanzarlo con ese auto.

Gradassi fue el tercero con su pintoresca Liebre 1½ F-100 que no se tenía prácticamente nada.

Junto con la tercera y última serie, negros nubarrones de aburrimiento y tedio cayeron sobre el circuito. Todo estaba definido, con Cupeiro en punta y Pairetti segundo, Gradassi tenía mucho por descontar si quería mejorar su posición a costas del pobre Pairetti.

Y así fue como Gradassi anduvo muy fuerte pero sólo pudo obtener un segundo puesto detrás del ganador de la serie que fue nuevamente Cupeiro. En la clasificación general no pudo descontarle a Pairetti esa diferencia y éste a su vez se clasificó tercero en la serie arribando junto con su coequiper Pascualini.

Interesante fue la obra del amigo Beguerie, buen hombre de campo. Luchó en los comienzos de la serie con Pairetti y Pascualini y promediando la batería con el bueno de Pichín Malnatti. Su Falcon F-100 empuja, no se rompe, pero a la hora de doblar no ayuda mucho al que va sentado del lado del volante. Por todo eso, bien el amigo Beguerie.

MAGGIOLADAS

Heriberto Pronello no estuvo en Maggiolo. El fin de semana pasado lo gastó en un viaje a Tandil. No fue a poner la piedra movediza en su posición original (cosa dable de esperar en este candidatazo a nuestro campeonato de piantados) sino que el viaje terminó en la empresa metalúrgica que funde las tapas de cilindros para los F-100 "da corsa". Pronello quiere hacer modificar algunas tapas a su gusto y placere. Las mismas se construirán con paredes más finas, motivo por el que disminuirán casi 4 kilos de peso cada una. También variarán los conductos de admisión y escape y otros detalles menores. Por las dudas, leer si la piedra movediza ha sido colocada en su sitio. Si está, ya saben quién fue. Pronello es tan prolijo...

En Maggiolo circuló el rumor que rezaba que Angel Monguzzi se habría desvinculado del team de Steven durante el trascurso de la semana pasada.

Definitivamente no. Balestrini no preparará motores para el equipo Pronello. Balestrini pa-

CAMPEONATO ARGENTINO DE TC "B"

Pos.	Conductor	Pts.
1º	Copello, Eduardo	17
2º	Perkins, Gastón	7,5
3º	Gradassi, Héctor L.	7
4º	Di Palma, Luis	6
5º	Cupeiro, Jorge	3,5
6º	Pairetti, Carlos	3
7º	Fangio, Oscar	2
8º	Faraoni, J., y Beguerie, A.	1,5
9º	Ayarza Garre, J., y Manzano, A.	1
10º	Pourciel, Ulises (h.)	0,5

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

F-4 EN CONCORDIA... ¿POR QUE NO?

La Asociación de Pilotos de F-4 hizo llegar a CORSA un comunicado en el que explica porqué de la suspensión de la carrera programada para la categoría el día 13 de septiembre ppdo., en Concordia. El comunicado, abreviado pero trascripto textualmente, reza lo siguiente:

"La APF4 manifestó en todo momento su buena voluntad para la concreción de la carrera, prueba de lo cual es el hecho de que se presentaron 32 máquinas a las pruebas de clasificación, o sea 5 más que las solicitadas como mínimo por el Club organizador, que por contrato requería 27 máquinas.

El día domingo, los dirigentes del Automóvil Club Concordia, anteponiendo su economía a la faz deportiva, presionaron al Comisario Deportivo, Sr. Borgogno a efectos de que suspendieran la carrera aludiendo que la lluvia caída durante la noche había desmejorado el estado de las banquinas, medida que fue reprobada por todos los presentes, aún por quienes no tenían ningún interés en el asunto, teniendo como precedente el hecho de que el año pasado se corrió F-4 bajo la lluvia en el mismo autódromo. A las 12 horas del domingo —día de la carrera— la temperatura era superior a los 22 grados y el cielo totalmente despejado habían contribuido a secar todas las banquinas y calles de acceso al autódromo, faltando aún tres horas para la iniciación de la competencia. Prueba de la mala fe de los organizadores es el hecho de que a las 10 horas, o sea 2 horas antes de la suspensión oficial, no se habían habilitado las boleterías ni dispuesto controles de ninguna índole. Otra prueba de la mala fe es el hecho de que los organizadores ofrecieran a los pilotos correr a porcentaje de la recaudación, dejando de lado el contrato previamente suscripto, demostrando que la preocupación del Club era el fracaso de taquilla y no el de banquinas.

A pesar de tales irregularidades y de la falta de respeto hacia la persona e intereses de los pilotos evidenciada por dirigentes insolventes e irrespetuosos del derecho ajeno, la APF-4 aceptó correr el día 20 ppdo., con la condición de que en caso de repetirse la suspensión se abonaran las primas inmediatamente a las pruebas de clasificación, condición aceptada por los dirigentes de A. C. C.

Faltando a la más elemental norma de ética y responsabilidad, los dirigentes del A. C. C. se desdicen de sus palabras y pretenden qué únicamente los pilotos asuman el riesgo económico, sin tener en cuenta lo convenido.

El día jueves 17 del corriente, y a pesar de la buena voluntad puesta de manifiesto por los miembros de CADAD, la APF-4 decidió no seguir con las tratativas y por medio de su asesor legal tomar los recaudos necesarios para cobrar los importes adeudados por A. C. C. en concepto de primas por pruebas de clasificación".

RAUL MARTINEZ
Presidente

ALBERTO PETRACCI
Secretario

dre fue el que tomó esa decisión.

Perkins, Faraoni, Copello y Di Palma corrieron, por supuesto, con motores de preparación Berta. Eran "flacos" y entregaban aproximadamente 280 HP. No olvidar que la reglamentación de TC "B" permite un solo carburador. Los cuatro motores padecieron de problemas de temperatura. Por esa razón, Gastón reventó una manguera de agua en la primera serie y quemó la junta de tapa en la segunda serie. Lo mismo le pasó a Di Palma y Faraoni en las pruebas de clasificación. A Di Palma —el domingo— el motor se le fundió de abajo": bancadas o cigüeñal. A pesar de estar fundido, largó a correr la segunda serie hasta que a los 1000 metros se le cortó una biela.

Federico Urruti, conductor del único Halcón presente, estrenó un motor F-100 con preparación del inefable polaco Herceg. El mismo llevaba un múltiple de admisión diseñado por Pronello. Pinchó un pistón en la vuelta preliminar a la primera serie. Ni siquiera largó. Tenían cifradas muchas esperanzas en la preparación de ese motor.

Perkins y Di Palma viajaron a Baires inmediatamente después de la carrera en sendos aviones particulares. A las seis de la tarde desde Baires y con rumbo a Tucumán viajaron vía Austral-Ala hacia la largada del GP de Turismo. Profesionales, ¿no?...

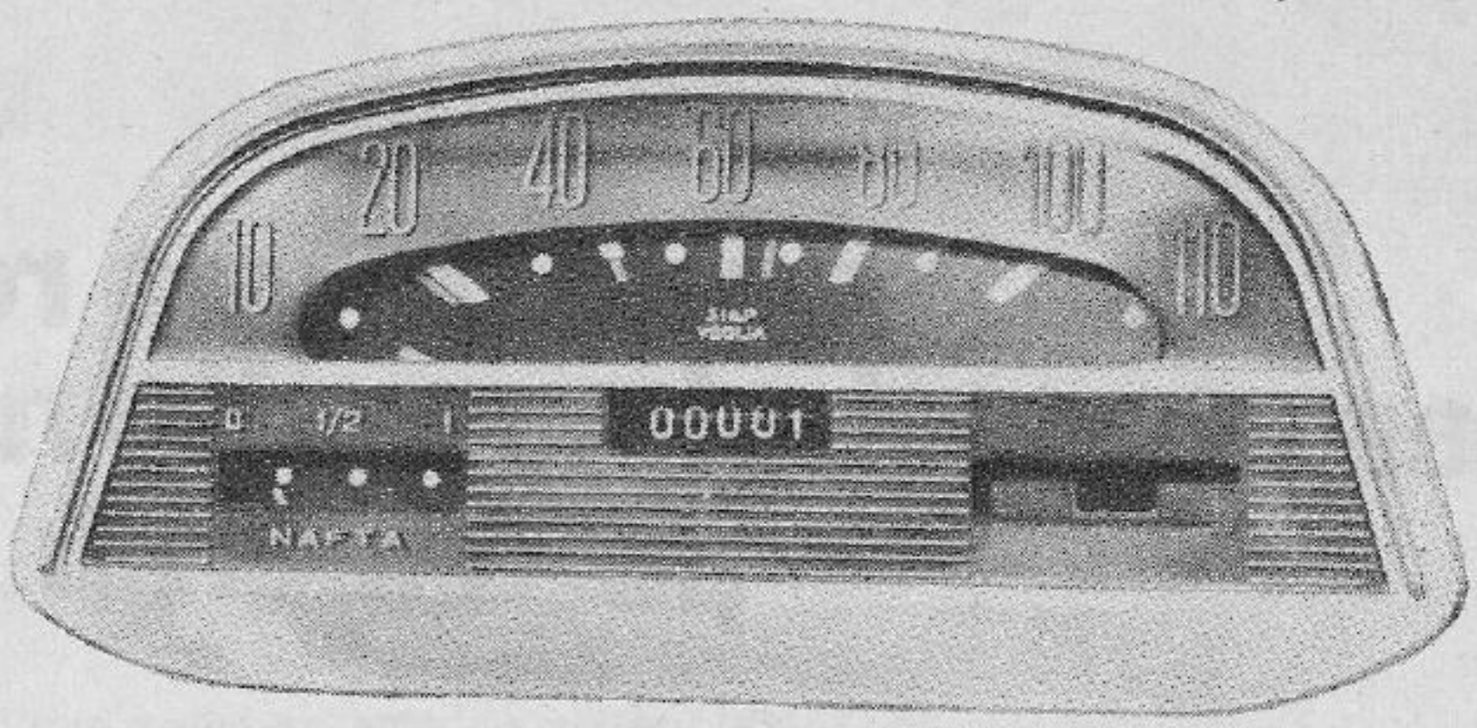
Los motores de Pascualini ocasional integrante del Team de Formisano y Pairetti— tenían múltiples de admisión diferentes. El de Pairetti regalaba dos HP más que el usado en el coche de Picho. Pero el de Pascualini eroga mayor torque en baja. La potencia de ambos motores estaba en los 260 HP. Escasa... pero resultaron irrompibles...

su automotor también está equipado

con instrumentos

SIAP ARGENTINA

INSTRUMENTAL ORIGINAL PARA EL AUTOMOTOR



3CV - Equipo original

CALIDAD APROBADA POR LAS PRINCIPALES FABRICAS DE AUTOMOTORES

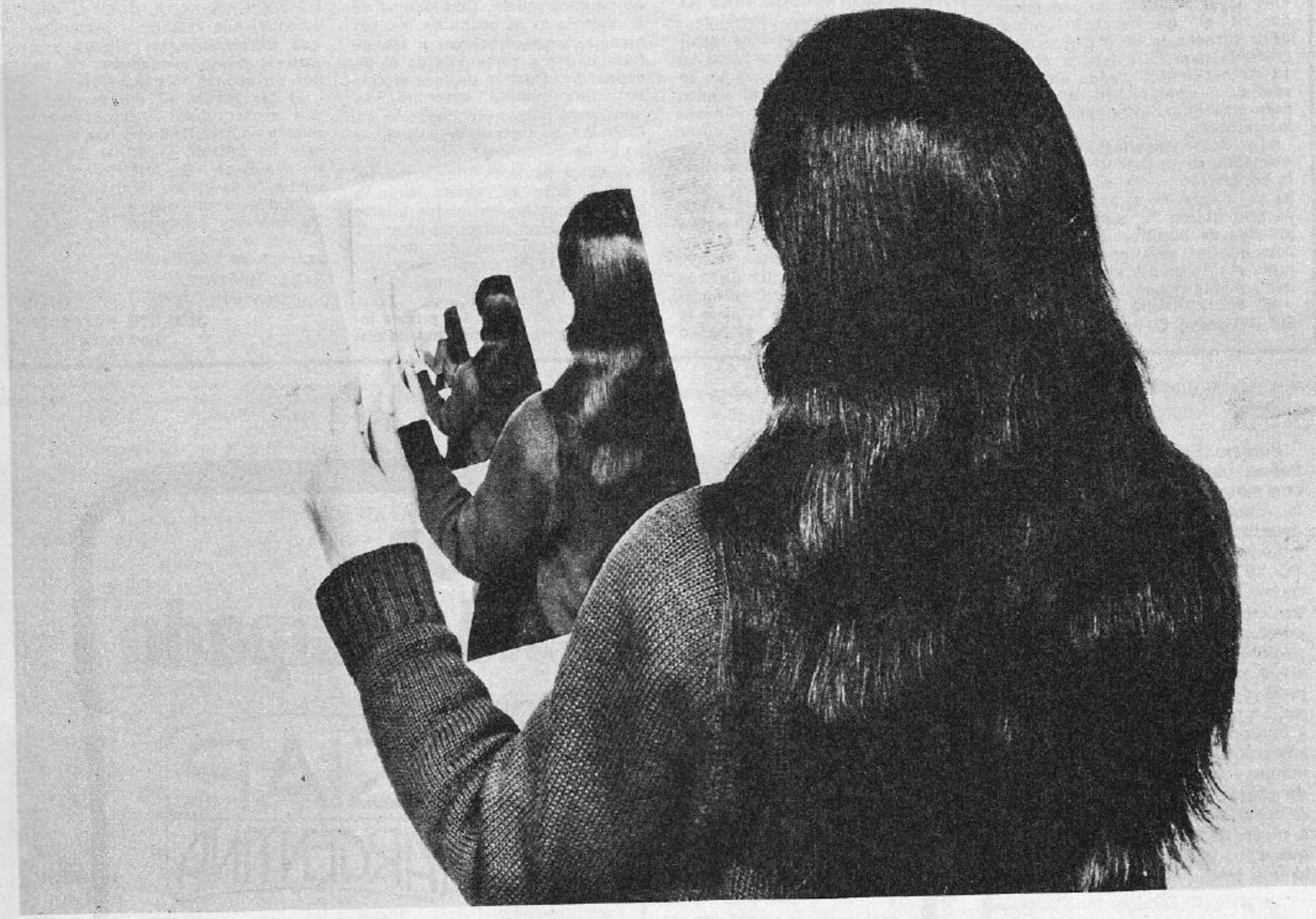
ditta

distribución service en todo el país

administración y talleres:
calle 41 - 1055 - t. 25778 - la plata

oficinas en buenos aires:
perú 375 - 5° p. - of. 8 - t. 33-4233
y 50 centros service

GOWLAND PUBLICIDAD



La ventaja de una revista es que usted necesita más tiempo para leerla.

Y es una ventaja.

Quiere decir que esa revista le está dando muchas cosas.

En realidad, le está dando lo que usted necesita.

Porque las revistas cubren todos los órdenes de la información.

Van más allá de la noticia. La analizan.

Buscan a sus protagonistas. Los analizan.

Interpretan los hechos.

Por algo se vende un millón de revistas por día en la República Argentina, cubriendo todo el país.

Todos leen, todos leemos, revistas.

Si interesa, está en las revistas.

ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Perfección...
para que Ud. la disfrute

Sabe por qué se llaman Perfect Circle nuestros aros de pistón? Pues, porque son verdaderamente PERFECTOS. Esto significa larga vida para su motor, menor consumo de nafta y muchas otras ventajas de las que sólo disfrutan quienes eligen la PER-FEC-CION.

PC

PERFECT CIRCLE

Aros de Pistón. Camisas. Conjuntos armados y Válvulas. Distribuidores: **A R C A M S A S.A.C.**

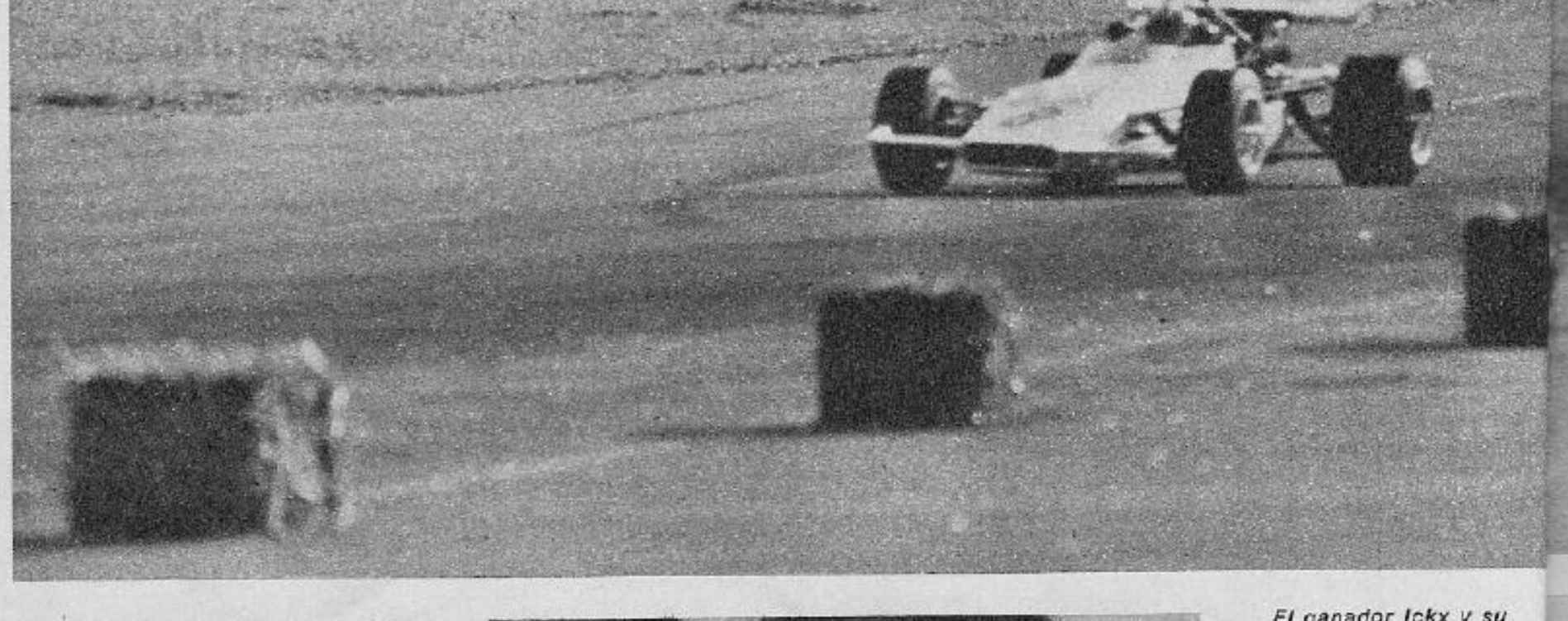
Fabricados por **E. DANERI** I.C.S.A., Licenciada por la DIV. PERFECT CIRCLE DE DANA CORPORATION U.S.A.

PIACENTINI S.A.

EL EQUIPO DEL ACA EN EUROPA

ALGO MAS SOBRE

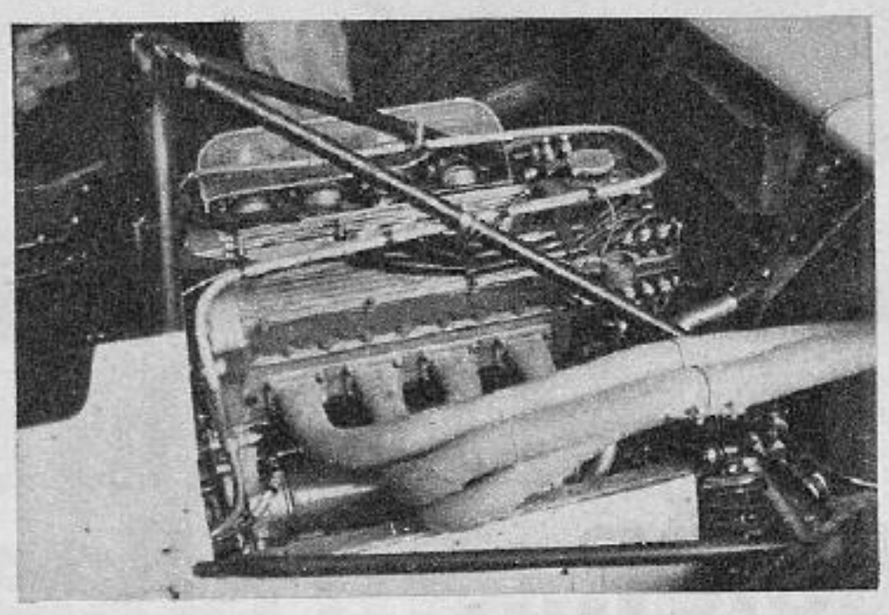
Nuestro corresponsal - fotógrafo Carlos A. Reutemann relata para los lectores de CORSA los pormenores de la carrera de F-2 en Tulln Langelebarn en la cual intervino y cuyo anticipo diéramos hace siete días





Siffert con el BMW encabeza el pelotón. El circuito de Tulln Langenlebarn desarrolla su trazado en las amplias pistas del aeródromo militar homónimo.

Trabajo febril de los mecánicos del equipo argentino del ACA para cambiar el motor al auto de Lole. Pese al record no pudieron largar la segunda serie.



El ganador Ickx y su BMW sin los "pontones" aerodinámicos que suele llevar, en un hermoso panning logrado por el aprendiz fotógrafo Lole Reutemann.

El nuevo motor BMW debutante y ganador en Tulln. Escapes por un lado y admisión por el otro.

Después de Salzburgring nuevamente pusimos proa hacia Austria para un nuevo evento de Fórmula 2; esta vez el lugar fue cerca de Viena, a unos 30 kilómetros para ser más precisos. El nombre de la pista es Tulln Langelebarn, situada en un aeropuerto que está en actividad desde la guerra.. La pista en sí, como dije anteriormente, utiliza la parte principal de la pista de aterrizaje de los aviones y como tal es tremendamente aricha, luego siguen dos curvas formadas por calles adyacentes, otra recta y de vuelta se empalma con la principal. Ahora para delimitar la parte de pista los dirigentes lo hacen con los comunes fardos de pasto, que dicho sea de paso, están más sobre la pista que en el lugar en que deben estar, esto causado por los continuos autazos. El lugar para trabajar es cómodo porque lógicamente que se ponen a disposición de los equipos los amplios hangares; otra cosa importante fue que esta carrera otorgaba puntos para el Campeonato Europeo y solamente hubo invitaciones para 20 corredores.

Los inscriptos fueron Regazzoni, Cevert, Brabham, Ickx, Siffert, Quester, Schenken, Mazet, Bell Stommelen, Peterson, Ikuzawa, Brambilla Brothers, Westbury, Walker, Perrot y nosotros lógicamente.

El viernes no hubo actividad y ésta comenzó el sábado por la mañana durante una hora, pero estuvimos acompañados por una fuerte lluvia que hacía dificultoso el andar; de cualquier manera el piso se mostró muy bueno para correr. Los tiempos que se obtuvieron bajo la lluvia fueron: Schenken: 1.08.8; yo hice 1.09; Bell 1.09.1; Ickx y Regazzoni 1.10; Westbury y Peterson 1.10.1; Siffert y Cevert 1.10.3.

A la tarde todo cambió y la lluvia dejó paso a que el sol secara un poco la superficie y con eso las marcas bajaron mucho lógicamente. Regazzoni 1.01.5; Cevert. 1.01.8, Brabham, Schenken y Stommelen 1.01.9; Ickx y Bell 1.02. 1; yo, Quester y Peterson 1.02.2.

Como se dan cuenta, por pocas décimas uno retrocede un puesto con facilidad. De cualquier manera durante la clasifica todo el mundo se tiró a muerte para buscar un buen lugar en la partida que es importantísimo en este tipo de carreras.

La carrera: A las 14 horas estuvimos en la línea de partida. Se utilizó esta vez el sistema 4-3-4 lo cual agrupa a todos y desde mi puesto en la tercera línea a Jack Brabham, que largó en primera línea, había cred, unos 6 metros, pero al estar agrupados es también difícil pasar entre los dos coches de la segunda fila porque el lugar es ínfimo.

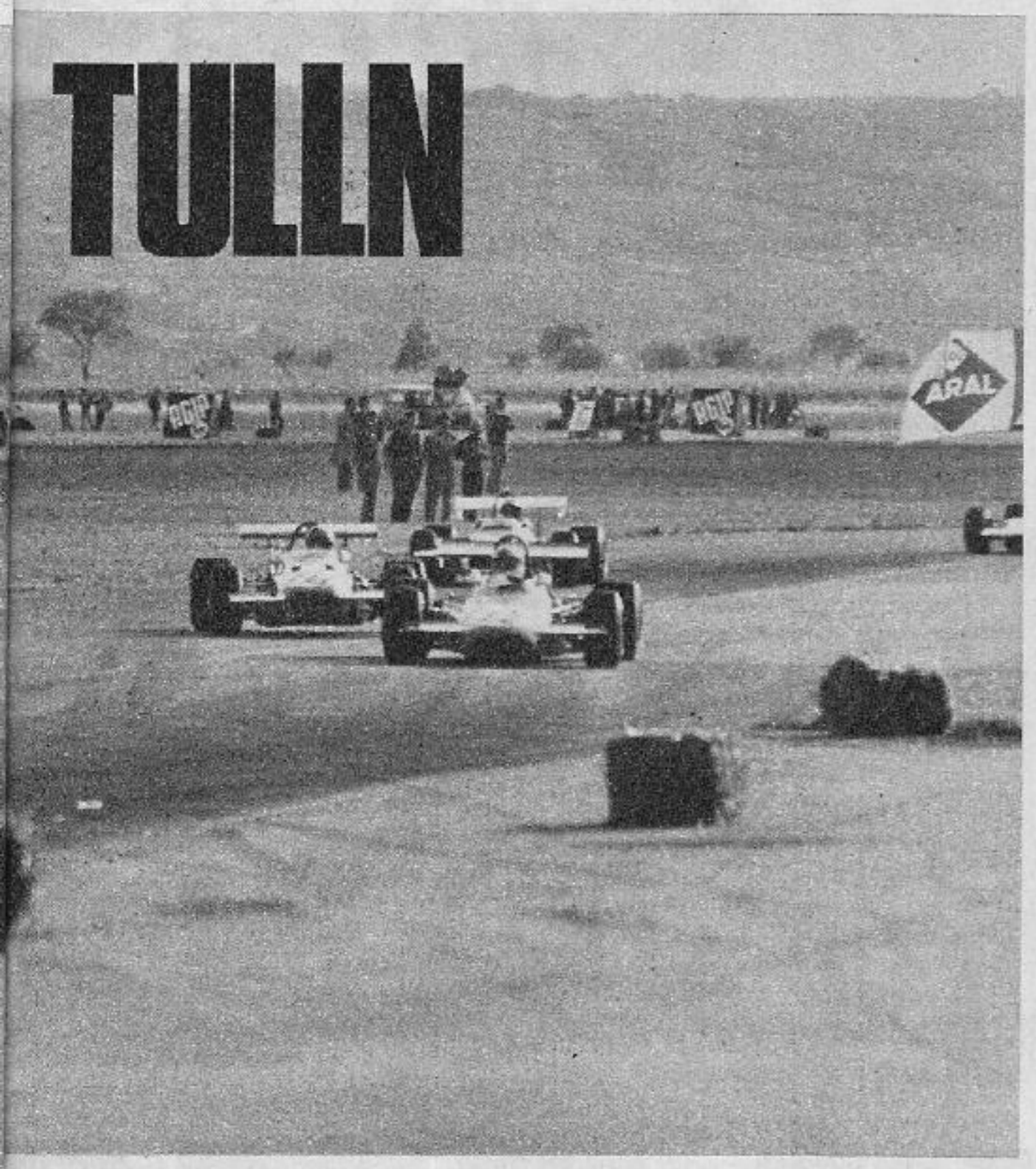
Cuando faltaban unos 4 minutos para el gran momento unas gruesas gotas de agua cayeron sobre nosotros aunque felizmente no continuaron.

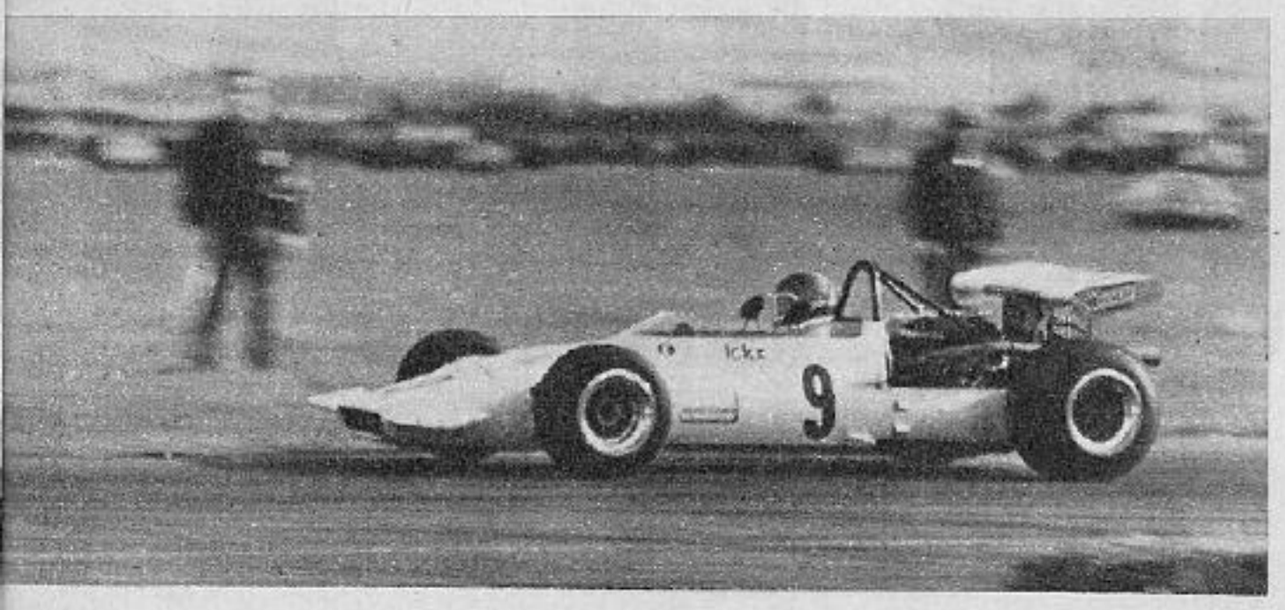
En buen momento largamos y de inmediato me puse a la cola de Brabham durante la primera vuelta, pero después se fue alejando paulatinamente y me mantuve con Siffert peleando el 5º y 6º puesto. En la vuelta 25ª el orden de marcha era Regazzoni, Ickx, Brabham, Cevert, Siffert, yo, Bell y Peterson. A Derek Bell en ese entonces le llevaba 4 segundos, lo cual me daba mucha tranquilidad; a Siffert lo veía perfectamente y la diferencia a favor de él era de 2 segundos. Todo se mantuvo hasta la vuelta 31ª, momento en que noté que empezó a bajar la presión de aceite, así que viendo que faltaban solamente 4 vueltas, traté por todos los medios de llegar, pero no puede aguantar y me vi superado por Bell y Peterson.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

texto y fotos de **CARLOS A. REUTEMANN**

TULLN





Durante los 50 minutos que había de tiempo los Pilotto Brothers y Quaglia intentaron lo imposible: cambiar el motor del coche, cosa que lleva por lo menos 1 hora 15 minutos de tiempo (caso de Rindt en Salzburg); lo consiguieron hacer en el fantástico tiempo de 55 minutos, pero como aquí los organizadores se mostraron inflexibles para la largada de la segunda serie (caso muy contrario a Salzburg) nos quedamos afuera y mientras largaban nuestro coche arrancaba en los garajes.

En fin... una más que uno aprende en esta Europa misteriosa. Regazzoni también llegó bastante "cachuzo" al final; tuvo el mismo problema que yo, lo vi previamente en los garajes, bastante inseguro de que su máquina llegara al final. La segunda serie se puso en marcha y Jacky Ickx tomó la punta con autoridad pero Regazzoni a su cola, más atrás Brabham y Cevert; a las tres vueltas Regazzoni cantó el "no va más" por motor fundido y la diferencia de Ickx a Brabham se fue a casi 5 segundos. Pero una vez más Jack Brabham demostró que sus 44 años no le pesan y ganando décimas por vuelta lo alcanzó a Ickx y lo pasó en una maniobra sensacional.

También Cevert lo pasó a Ickx y en la vuelta 33ª parecían las cosas definidas para Old Jack pero en la penúltima vuelta pasó fallando mucho y perdió el liderazgo a favor de Cevert y fue también superado por Ickx. La causa del retraso de Brabham fue un inocente cable de bujía que se salió de su lugar. Así llegó el final que por suma de tiempos le dio una nueva victoria a BMW en manos de Ickx seguido de Brabham y Cevert, una carrera que Ickx difícilmente la hubiera ganado pero este es un año en que las cosas le salen bien.

Para la deportiva sensibilidad de hoy

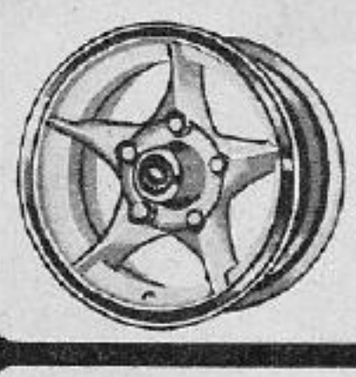
ruedas argentinas®
de nuevos diseños
(en aleación liviana)

Para todo tipo de coches nacionales o importados

nervus



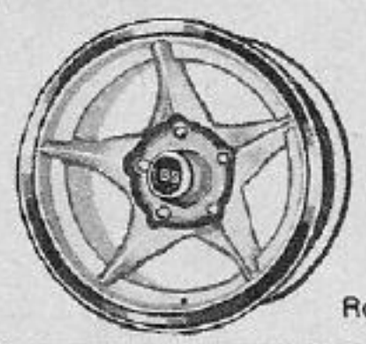
FIAT 1600
Anchos 6" y 6 1/2"
Rodado 13"



TORINO
Anchos 6" y 6 1/2"
Rodado 15"



PEUGEOT 504
Anchos 6" y 6 1/2"
Rodado 15"



CHEVY
Anchos 6" y 7"
Rodado 14"

PRODUCIDAS POR: RUEDAS ARGENTINAS S. A.
UNICA DIRECCION:
JUAN AGUSTIN GARCIA 1130 - TEL. 59-1670

GUARDAPLAST®
INDUSTRIA ARGENTINA

SALVE SU COCHE!
COLOQUE GUARDAPLAST
GUARDABARRO INTERNO PROTECTOR DE FIBERGLASS

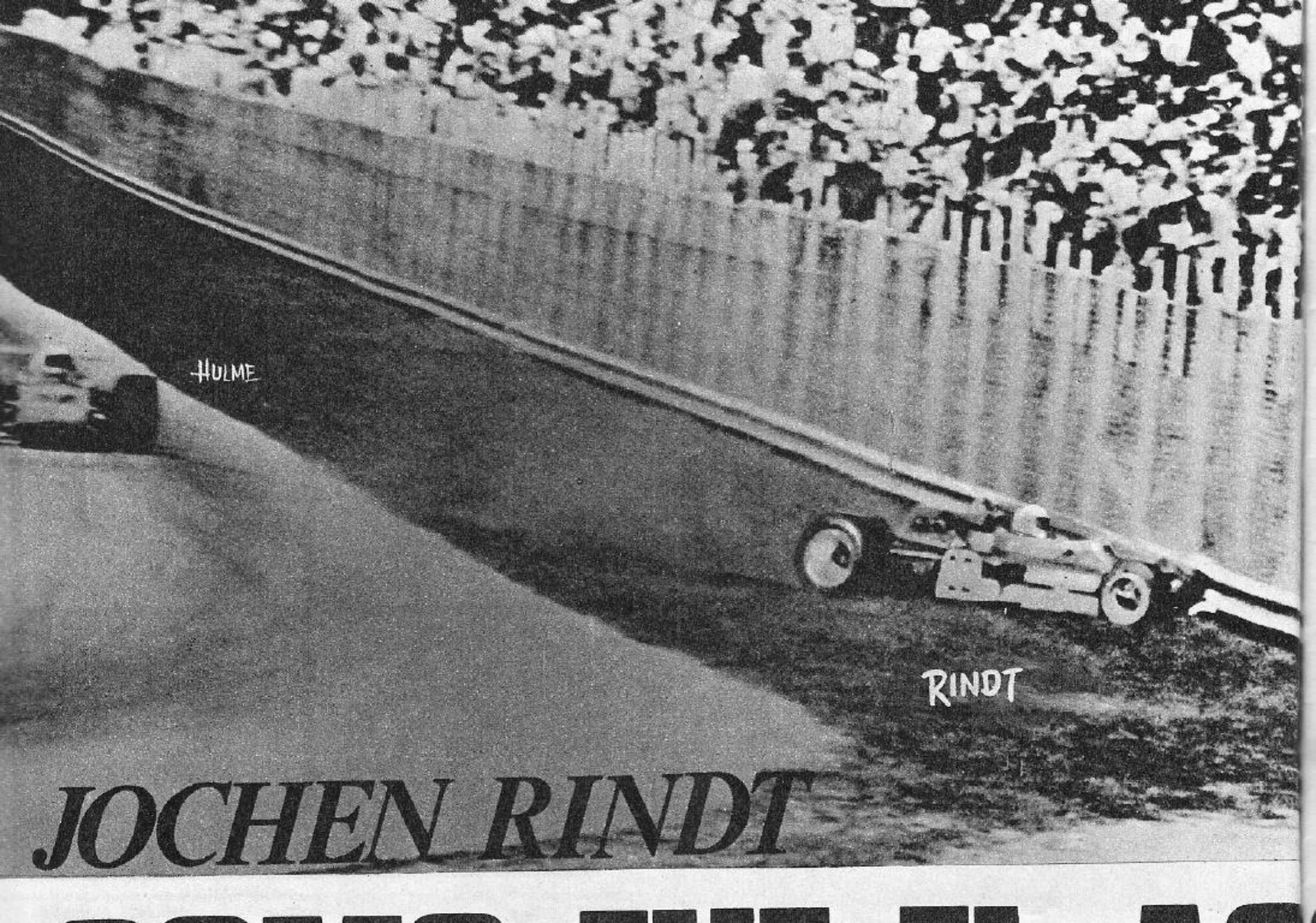


RIASE DE LA CORROSION
Y VALORICE SU COCHE!

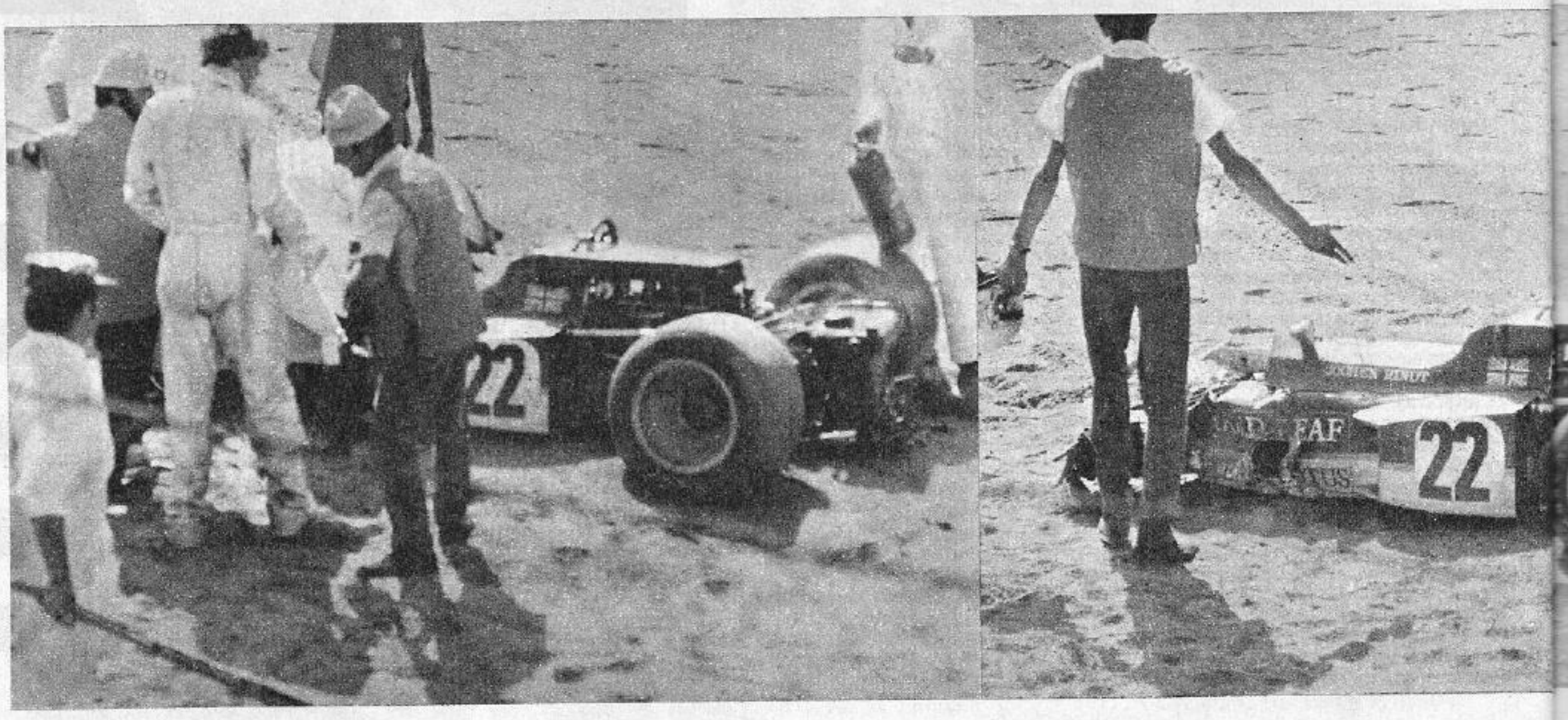
Solicítelo a su chapista o al Distribuidor Oficial:

EN CAPITAL FEDERAL: Sotero Hnos., Constitución 2277, Tel. 27-6313 • Jorge Damin (Liniers) Sta. Rosalía 95, Sáenz Peña, • Rius, Vilela 4634, Tel. 70-7926 • "Parque Chacabuco", J. B. Alberdi 318, Tel. 757-3194/750-5359

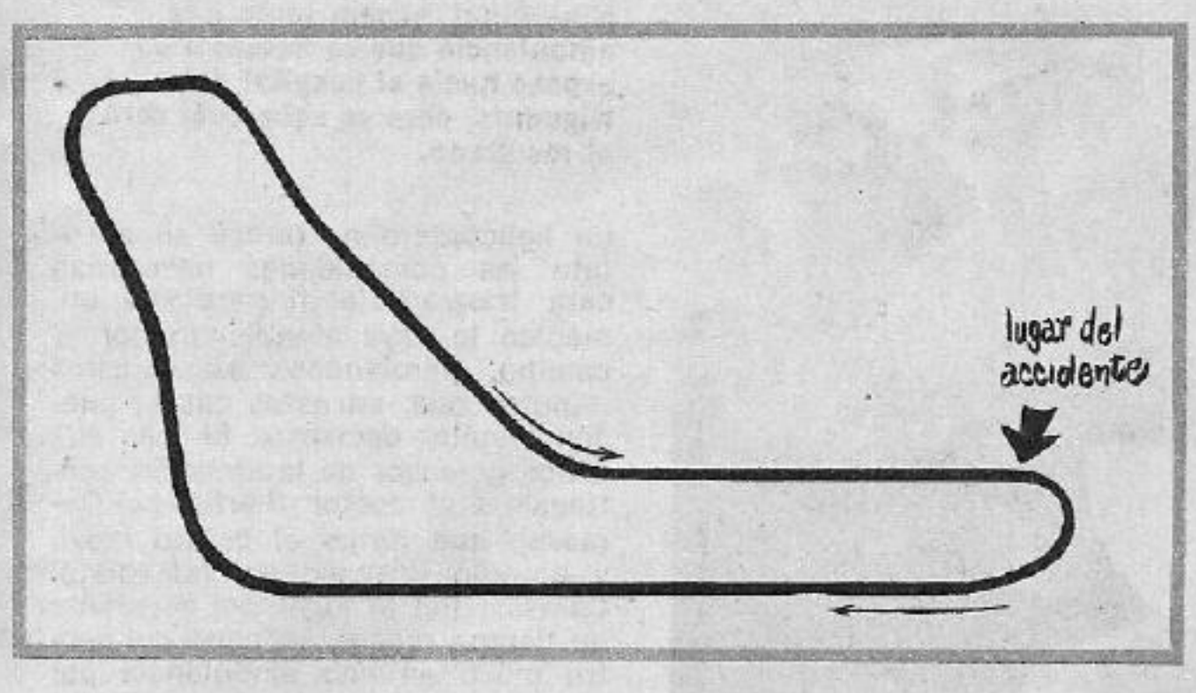
EN VILLA BOSCH: "Abel", San Lorenzo 395, Tel. 757-0182 • SAN ISIDRO: "San Isidro", Andrés Rolón 142, Tel. 740-5410 • QUILMES: "Rigon", Av. 12 de Octubre 423, Tel. 253-6200 • FLORIDA: "Nahuel", San Martín 3621, Tel. 740-7520 • REMEDIOS DE ESCALADA: Luis Saulo, Uriarte 767 • AVELLANEDA: "Marman", Vélez Sársfield 165, Tel. 22-5847 • SAN JUSTO: "B. C. D.", Catamarca 3175, Tel. 755-2265 SAN FERNANDO: "Motolux", Alvear 1172, Tel. 758-1913 • BAHIA BLANCA: "Gua-le", Lavalle 230, Tel. 31-057 • SAN MARTIN: "El Taller", San Lorenzo 895, • CASTELAR: "Abel", Zeballos 2662, Tel. 750-2108 • LLAVALLOL: Pedro Gonzalo, Frías 1901, Tel. 242-1072

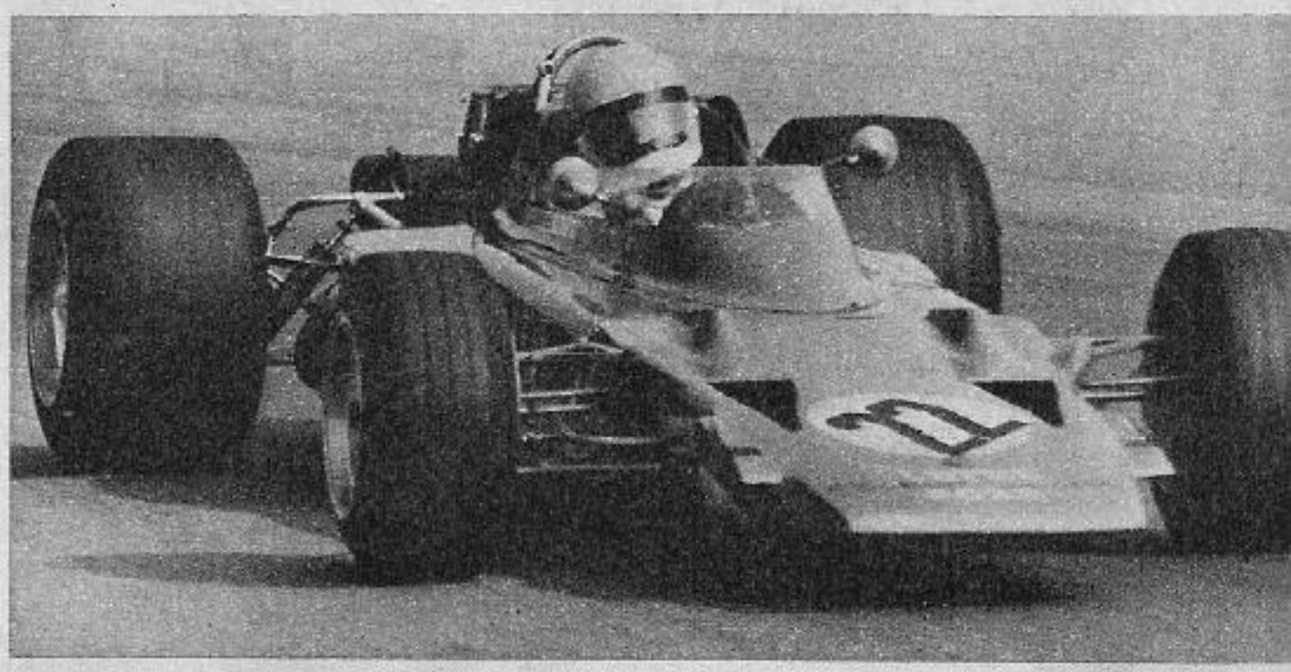


COMO FUE EL AC



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Pasado el primer momento de desconcierto, un análisis más frío nos permite tener una imagen más precisa de cómo perdió la vida el mejor piloto de la actualidad. Se evidencia una urgente necesidad de revisión de los esquemas de construcción y de mejoras en los dispositivos de seguridad

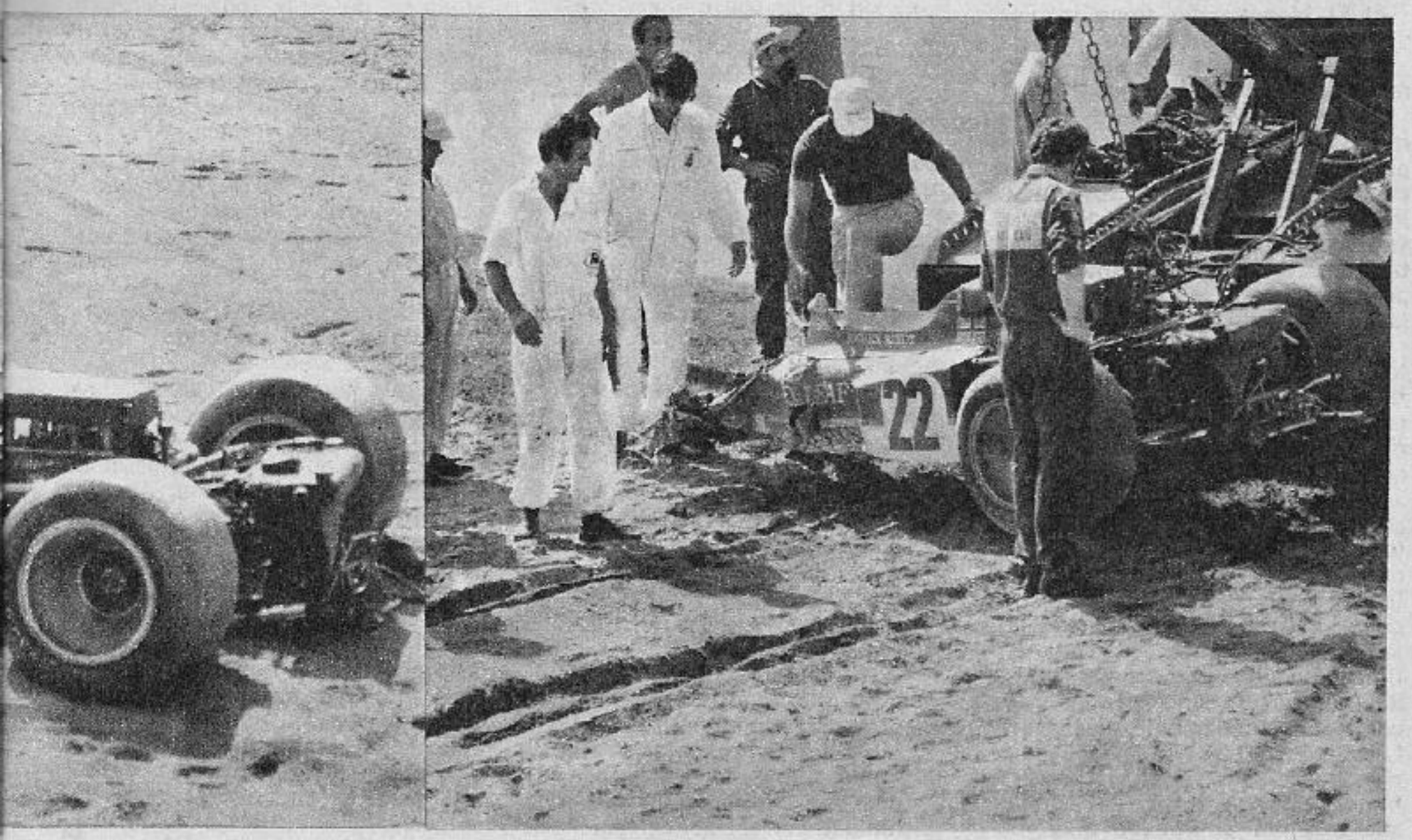
CIDENTE

ANATOMIA DE UN ACCIDENTE

Hoy en día es muy difícil detectar la falla que provoca un desastre en una carrera. Como ya es bien sabido, luego de ocurrido el mismo, siempre se cacarea que la unidad piñada va a ser revisada de cabo a rabo hasta descubrir qué o quién es el responsable del accidente. Pero —cosa tragicómica— no hay un ente creado a efectos de realizar dicho "severo examen" de manera que, de vuelta en casa, el aparato se reparte un poco en fábrica y otros pocos entre las firmas colaterales. Resultado: Lotus (para el caso) dice que en el auto no pasó nada, Firestone arroja un 101 % de perfección en sus cubiertas, Cosworth encuentra el motor más robusto que un cachalote, Girling refirma la calidad de los frenos, Britax asegura que sus arneses son "la precisa", etc., etc., etc. Para cuando todos estos resultados salen a luz, el equipo Lotus ya tiene otros pilotos y muy pocos se acuerdan del que no está más, si no aparece el que afirma —sin posibilidad de réplica— que todo se debió a un "error de conducción".

Desgraciadamente seguimos en este estado de cosas pero vamos a intentar una reconstrucción del accidente de Jochen Rindt, ahora un poco más en frío. Las pruebas del sábado apenas habían comenzado y había muy pocas máquinas en la pista debido al excesivo calor. Los pilotos que habían andado bien el viernes y que tenían seguridad en cuanto a la salud de sus medios mecánicos reposaban a la sombra, esperando que aflojara la canícula. Jochen Rindt apenas había salido a dar unas vueltas para verificar el funcionamiento de su motor, arreglado el día anterior, y llevaba recorridos sólo cuatro giros completos, con tiempos sucesivos de 1m40s78|100, 1m27s59, 1m27s 24 y 1m26s75, o sea tirándose bastante y aproximándose al tope de Ickx, que estaba en 1m24 y fracción.

Llegando al final de su quinta vuelta de práctica, sobre el fin de la veloz recta que desemboca en la curva parabólica, el Lotus 72 comenzó a zigzaguear ostensiblemente, apuntando la trompa a derecha e izquierda en una rápida sucesión de movimientos, lo que muchos atribuyeron a la rotura de algún elemento de suspensión, mientras otros no le dieron mayor importancia, aduciendo que todas las máquinas, unas más y otras menos, tienen la misma reacción en ese lugar debido a la brusca frenada. Pero después de varias de estas raras ondulaciones en su trayectoria el Lotus se desvió francamente hacia el costado izquierdo de la pista, en dirección directa →



La foto documenta el momento exacto en que el Lotus 72 hace impacto contra la defensa, casi de frente al público, mientras pasa Denis Hulme. Luego el auto rebotaría hacia la curva, yendo a parar a la zona arenosa externa a la misma.

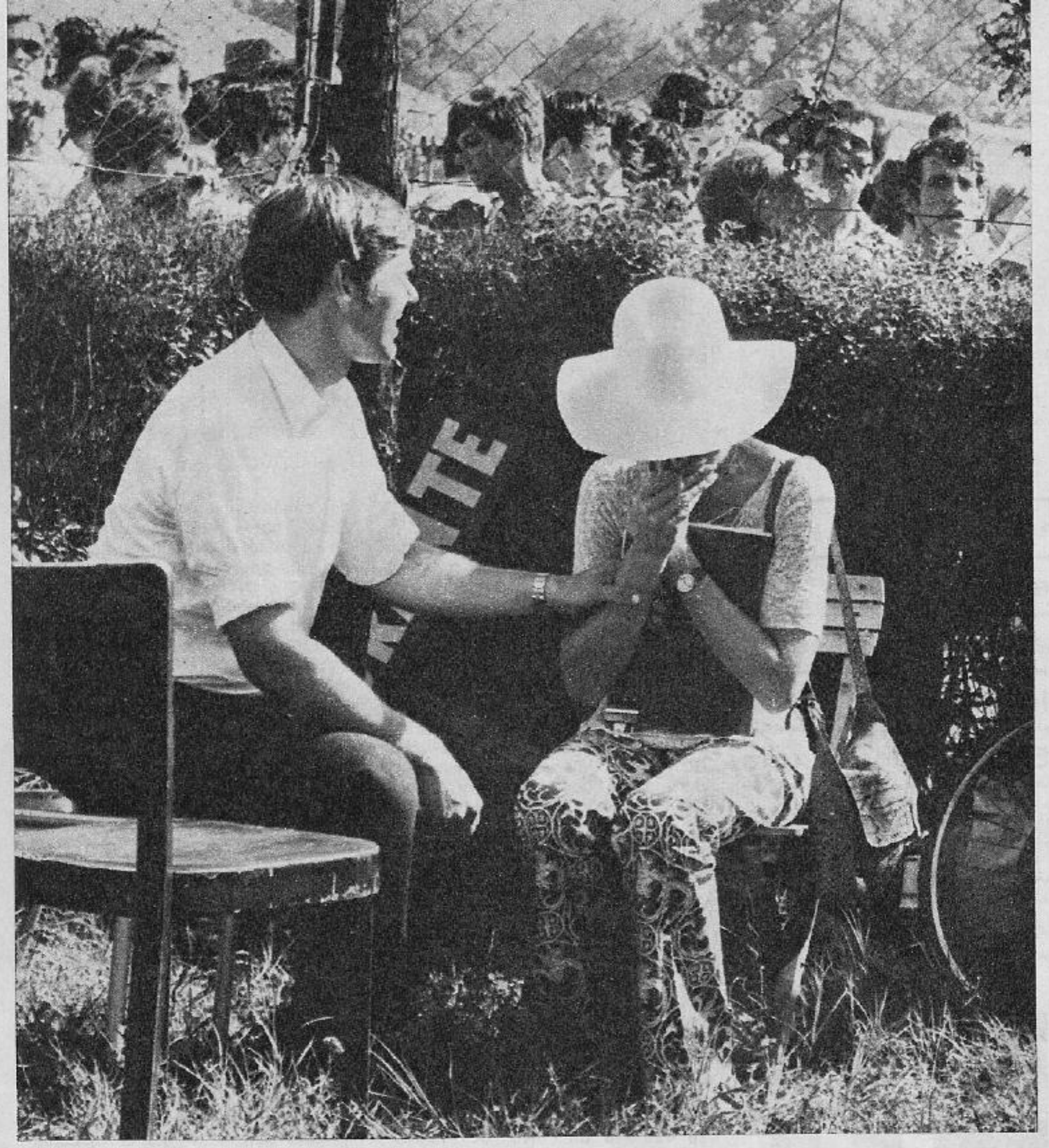
Jochen Rindt, la misma tarde del sábado en que perdería la vida, doblando en la parabólica. Un par de vueltas después lo esperaba la muerte junto al guard rail que se ve al fondo.

Jochen Rindt es auxiliado primero por los médicos que estaban de guardia en la curva, y luego por el doctor Carassai, pero con muy pocas esperanzas.

Retirado rápidamente el cuerpo por los médicos, el Lotus yace partido en dos. La imagen es elocuente sobre los destrozos de la parte frontal.

Lo que queda del Lotus 72 es retirado por un camión de auxilio, mientras se trata de arrancar algunas partes demasiado rotas de la carrocería.

JOCHEN RINDT



Nina Rindt, espera junto a la ambulancia que se llevará a su esposo hacia el hospital de Niguarda, pero ya sabe cuál será el resultado.

al guard rail e inversa al sentido del viraje.

El auto hizo impacto en la barrera pocos metros antes de su terminación, a la altura en que comienza la curva y con más velocidad de la habitual en este punto del circuito. El impacto violentísimo contra la barrera metálica corrió inmediatamente la rueda delantera izquierda hacia adentro incrustando la suspensión dentro de la trompa del auto, la delantera derecha se desprendió del mismo arrastrando partes de la suspensión y la feroz fricción fue rompiendo poco a poco la carrocería en dos partes, llegando recién a detenerse sobre la banquina arenosa, que delimita la parabólica, a cuatro o cinco metros del asfalto y a otro tanto del guard rail, a causa del rebote.

Obviamente, las causas que provocaron el extraño fuoripista del Lotus 72 son desconocidas y de acuerdo a la receta tradicional es difícil que salga algo en claro con respecto a este caso. Sin embargo, se pueden hacer mientras tanto algunas deducciones más o menos lógicas, con la razonable presunción de estar en lo cierto al afirmar que caben escasas dudas sobre el hecho que algo muy extraño ocurrió en el tren delantero. Lo que puede haber sucedido es:

1) Rotura de la suspensión.
2) Rotura del palier que liga la rueda con el disco de freno que está dentro de la carrocería.
3) Una imprevista pérdida de aire del neumático como consecuencia del considerable esfuerzo de la frenada.
4) El bloqueo del freno izquierdo al final de la frenada.
5) La rotura de la barra de dirección.

Cualquiera de estos motivos pueden haber causado el extraño comportamiento de la máquina, que evidentemente resultó totalmente incontrolable por parte de Rindt ya que aún con los reflejos más extraordinarios era humanamente imposible impedir la colisión porque la barrera estaba demasiado cerca.

De todos modos, fuera del aspecto técnico y de su proyección para la seguridad de próximos pilotos, una explicación completa no variaría el amargo resultado que este accidente arrojó. Limitémonos solamente a repetir lo mismo de siempre con respecto a la seguridad en los autos de carrera: no es lo mismo un auto liviano que un auto frágil y sería hora que algunos constructores hagan un balance de los desastres provocados por distintos modelos de su marca antes de construir un solo auto más. Recordemos simplemente que en el Lotus 72 se han verificado ya varias reacciones extrañas en los frenos, como la rotura del semieje que trasmite el frenado a la rueda en la unidad de John Miles en Zandvoort y el Zelweg, o el bloqueo de frenos que provocó el accidente de Fittipaldi en Monza un día antes de la muerte de Rindt. Puede darse que sean sólo coincidencias pero sin duda son sintomáticas.

LOS PILOTOS ACUSAN

Después del accidente los pilotos estaban indignados por lo que para ellos era uan tremenda gaffe en el dispositivo de seguridad: el Grand Prix Medical Unit, una especie de hospital móvil que se utiliza en todos los Grandes Premios y en el cual se cuenta con equipo suficiente como para realizar las operaciones más delicadas, no fue utilizado en ningún momento por los médicos que atendieron a Jochen Rindt y cuando se decidió llevar al piloto accidentado al hospital de Niguarda —un pueblo cercano a la ruta que lleva a Milán— porque en el hospital móvil no había plasma suficiente, el traslado se llevó a cabo en una ambulancia y no había en el circuito un helicóptero que pudiera salvar esa distancia en menos tiempo que por tierra.

En su descargo, los médicos de guardia aducen que en la forma que se actuó fue como mejor se hubiera podido atender al herido en caso que éste hubiera tenido alguna posibilidad de salvación, dado que un helicóptero no ofrece en absoluto las comodidades necesarias para trasportarlo ni para que un médico lo vaya atendiendo por el camino, perdiéndose así muchos minutos que, en estos casos, pueden resultar decisivos. El más enfático defensor de la atención continua es el doctor Pierfilippo Carassai, que dirige el centro móvil y atendió el caso de inmediato. Carassai fue al lugar del accidente en tiempo record, saliendo del centro móvil en una ambulancia por una de las pistas internas del circuito y llegando a la parabólica apenas pasado un minuto del fuoripista. Había sido avisado por un sistema telefónico de alarma que existe en Monza, parecido al de Indianápolis, con un observador en cada lugar clave del trazado.

El doctor es especialista en reanimación y por lo tanto sabe muy bien que se puede revivir a una persona aparentemente muerta por medio de respiración artificial y masajes externos al corazón, materias que domina ampliamente. Por lo tanto, su intervención ampliaba aparentemente el plazo de auxilio de Rindt. Sin embargo, Carassai afirma que su gestión fue vana desde un primer momento, porque si bien él sabía que tenía una carta más para jugarse, cuando encontró al piloto todavía en el habitáculo del auto, con una pierna malamente herida saliendo por el boquete de la trompa destrozada pero sin sangrar, supo que estaba prácticamente muerto. Su trabajo de reanimación, sin embargo, fue realizado a conciencia y hasta el momento de abandonar el autódromo todavía se luchaba arduamente por extraer un soplo de vida del castigado cuerpo. Pero era lógico que no fuera así. Según Carassai, la suma de las lesiones arrojaban un lamentable saldo: fractura de columna, fracturas gravísimas de vértebras cervicales, al punto que la cabeza no tenía prácticamente sostén, rotura del esternón con fractura de casi todas las costillas, fracturas expuestas en las piernas, casi desprendimiento del pie izquierdo, desgarramiento de tráquea, los pulmones inundados de sangre, y para qué seguir...

La ambulancia en que fue trasportado el cuerpo de Rindt a Niguarda pertenecía al equipo del centro móvil y en la misma se continuaron los intentos de reanimación hasta que se comprobó que era totalmente inútil. Puede que los pilotos sigan pidiendo que se mejoren los sistemas de auxilio en las pistas pero por lo que sabemos que hicieron los médicos en la tragedia de Monza, podríamos asegurar que de no haberse tratado de un accidente tan brutal, los esfuerzos que se hicieron no hubieran sido vanos, sino acaso los más acertados. De todos modos, cabe señalar que la protesta puede deberse a lo visto a través de varias carreras del campeonato, pero insistimos, el punto neurálgico de este problema no son los médicos, sino los constructores y los autos, que deben obedecer a normas más estrictas y a una estrecha vigilancia para el cumplimiento de las mismas.

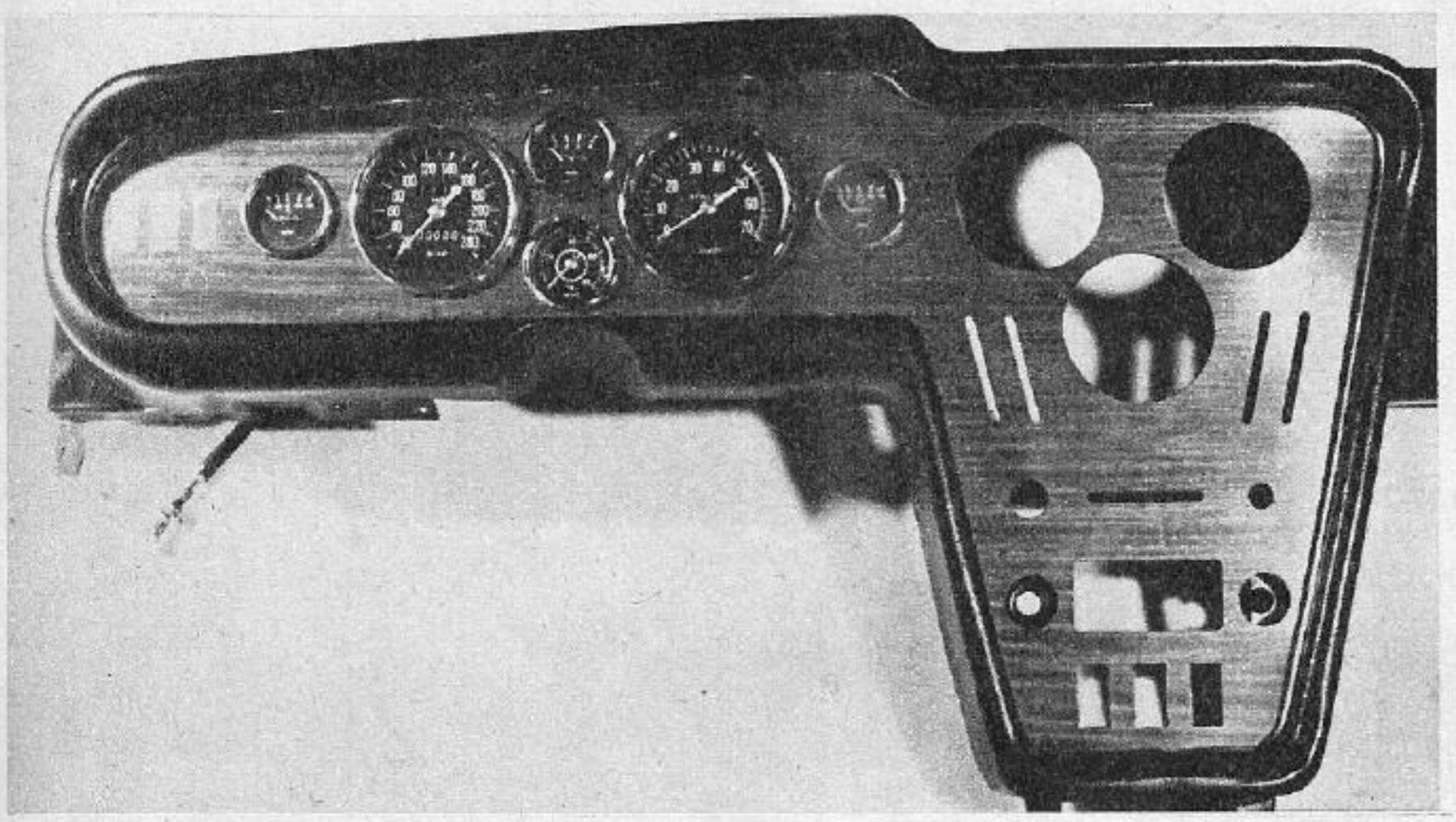
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Lee
westerners®

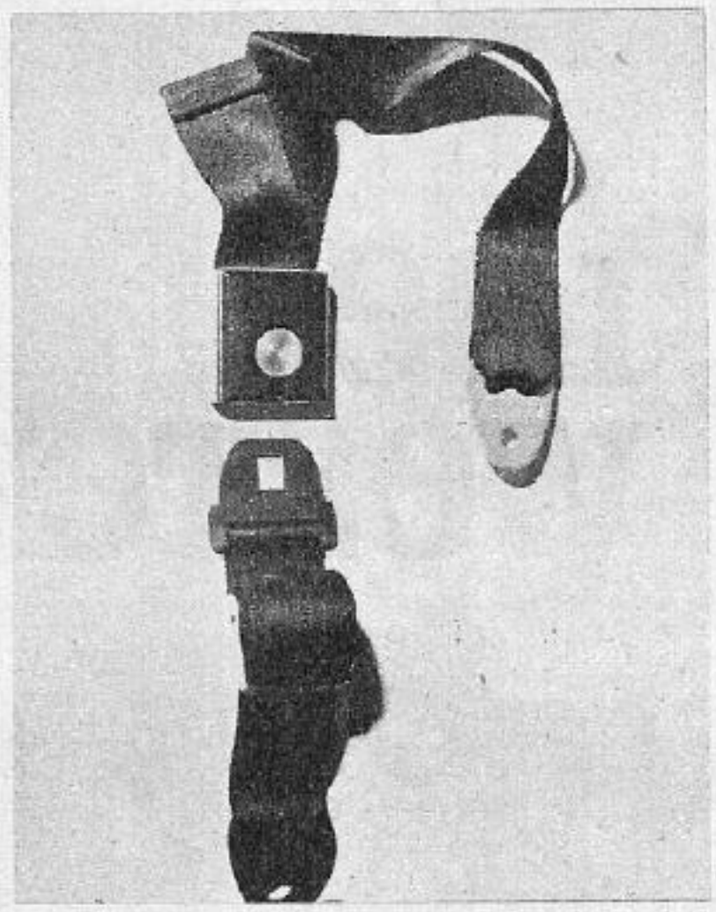
Lee®
IDENTIFICA

®Producido bajo licencia de H. D. Lee Company Inc. Kansas City - Missouri - U.S.A.

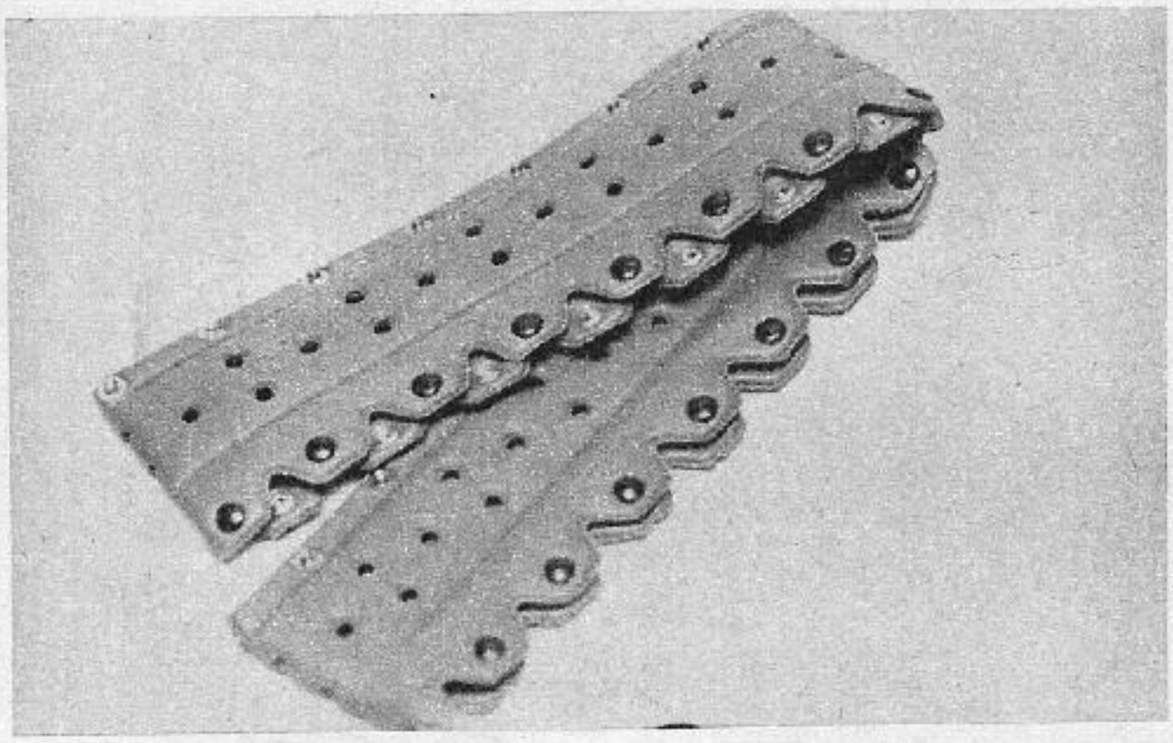
la vidriera de corsa



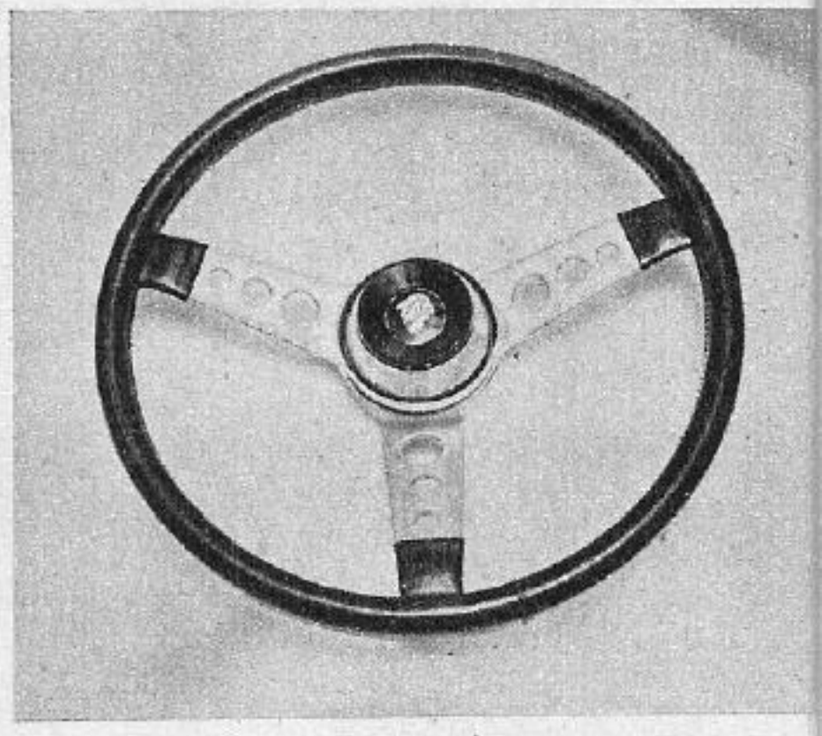
Tablero "Torino 380" año 70, listo para reemplazar al modelo anterior Sin instrumental, $ 600.—. Autopista.

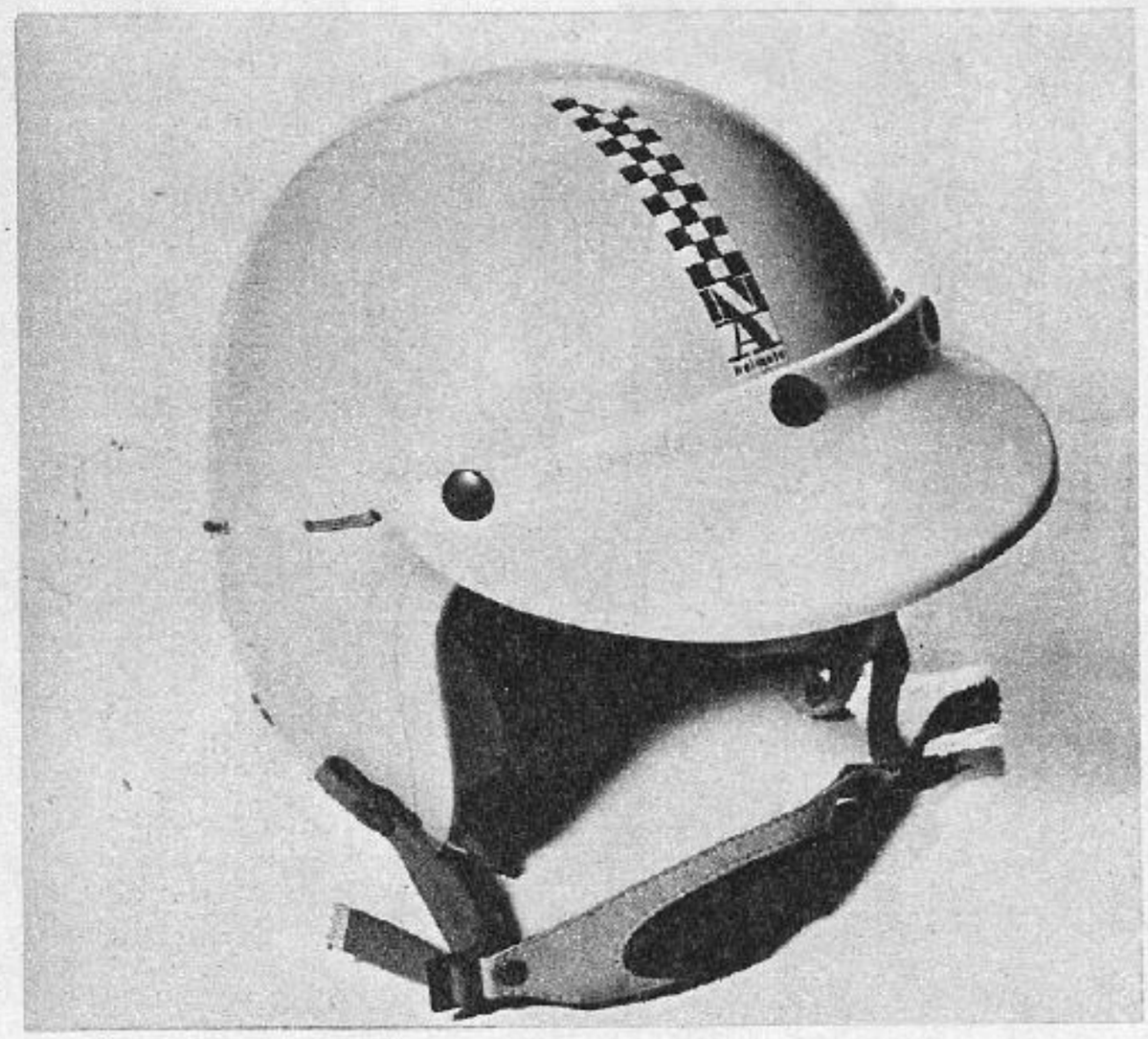


Cinturones de seguridad "Salvex" con retráctil. Modelo bandolera, $ 54.—. Autopista.



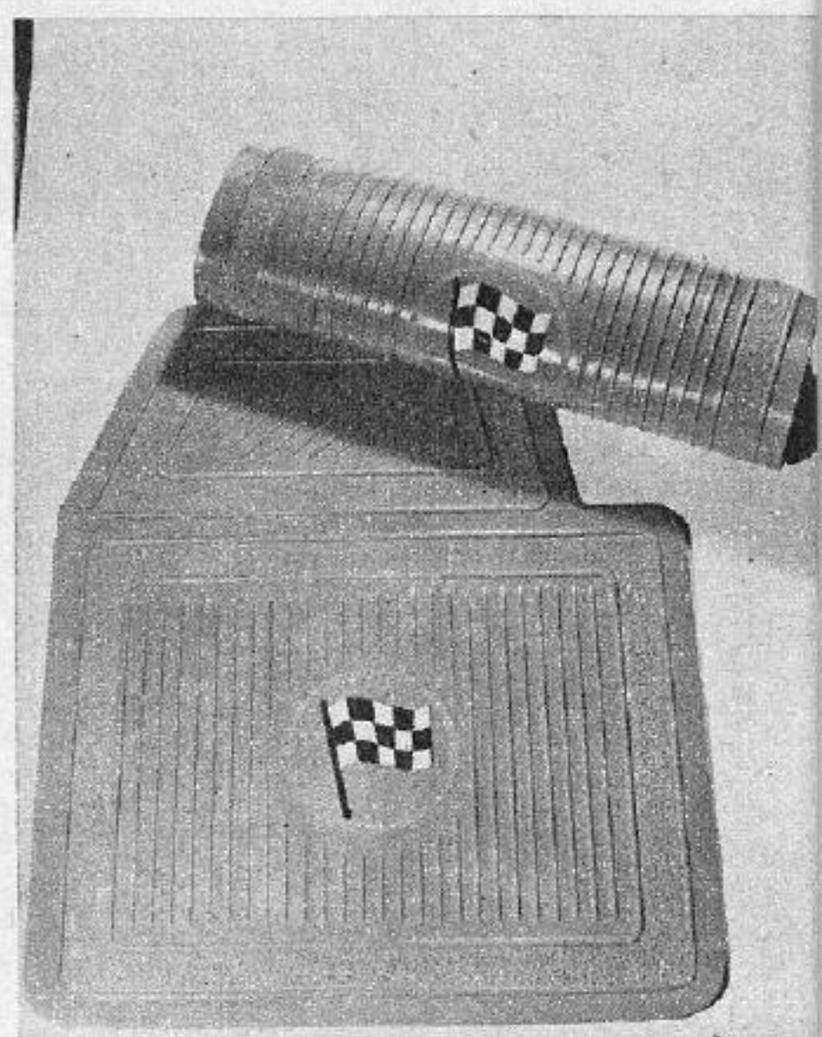
Funda deportiva cubre volante 403-404, $ 12,50. Anglo-Franc.



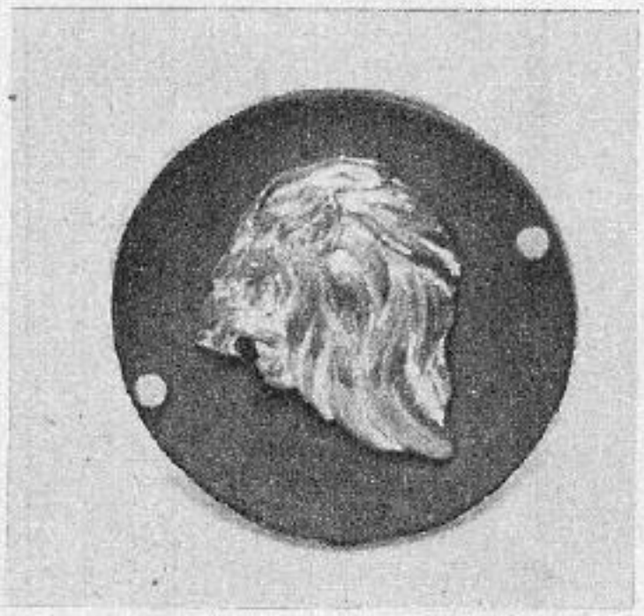


Casco NA, Helmets. Unico fabricado en el país bajo normas Iram. Alta competencia, $ 145.—. Autopista.

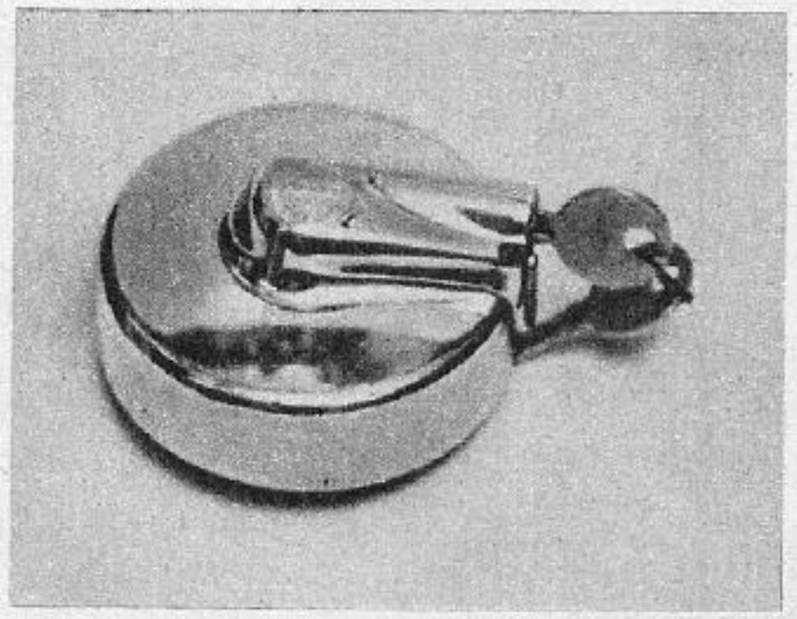
Juego de cubre alfombras delanteras vinílicas modelo "bandera a cuadros", con garantía de 1 año, $ 27.—. Autopista.



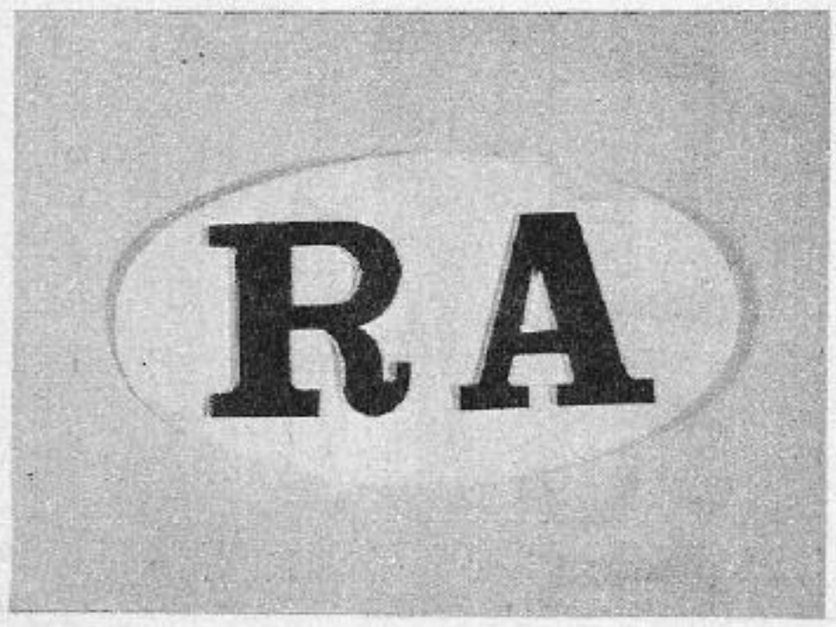
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



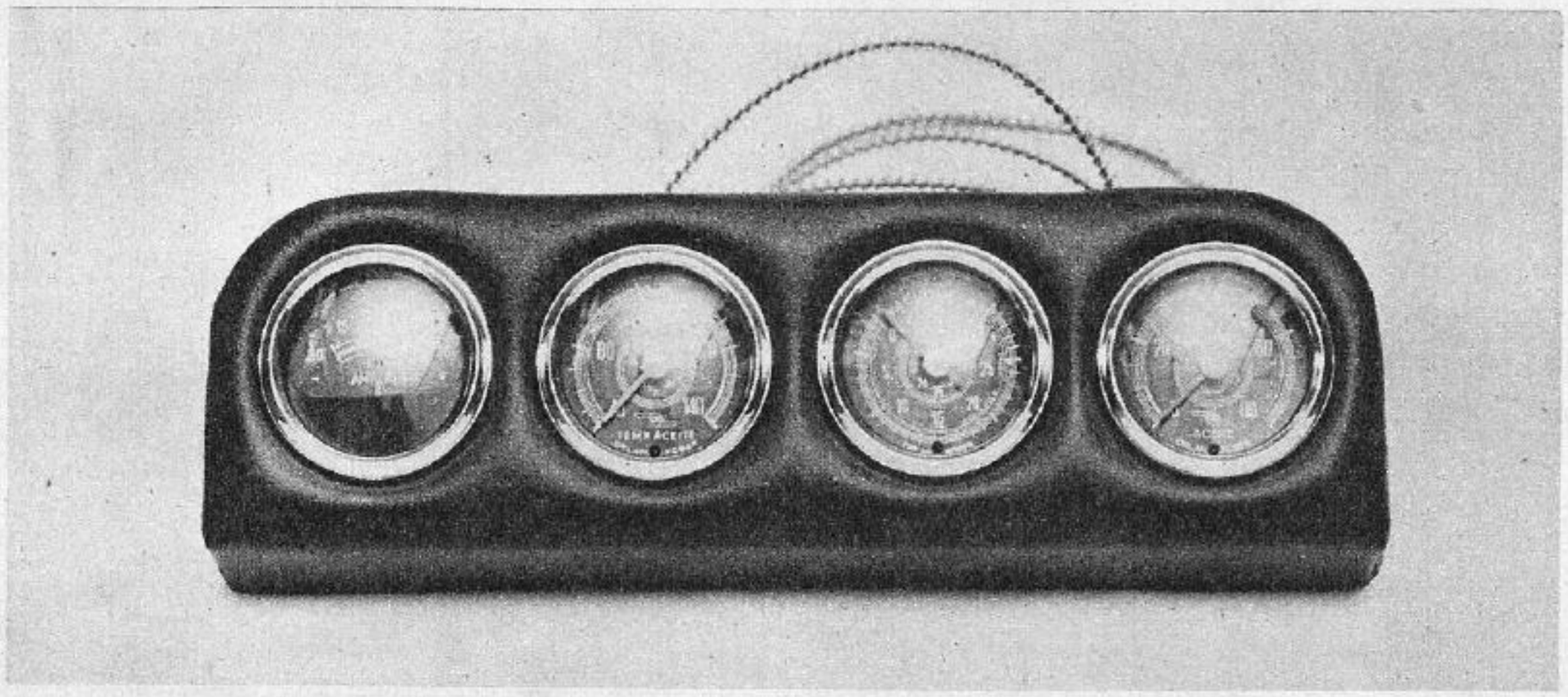
Escudo Peugeot para la taza de la rueda, $ 15.—. Anglo-Franc, Av. Alem 1110, Capital.



Tapa tanque nafta con llave, $ 21— Anglo-Franc.

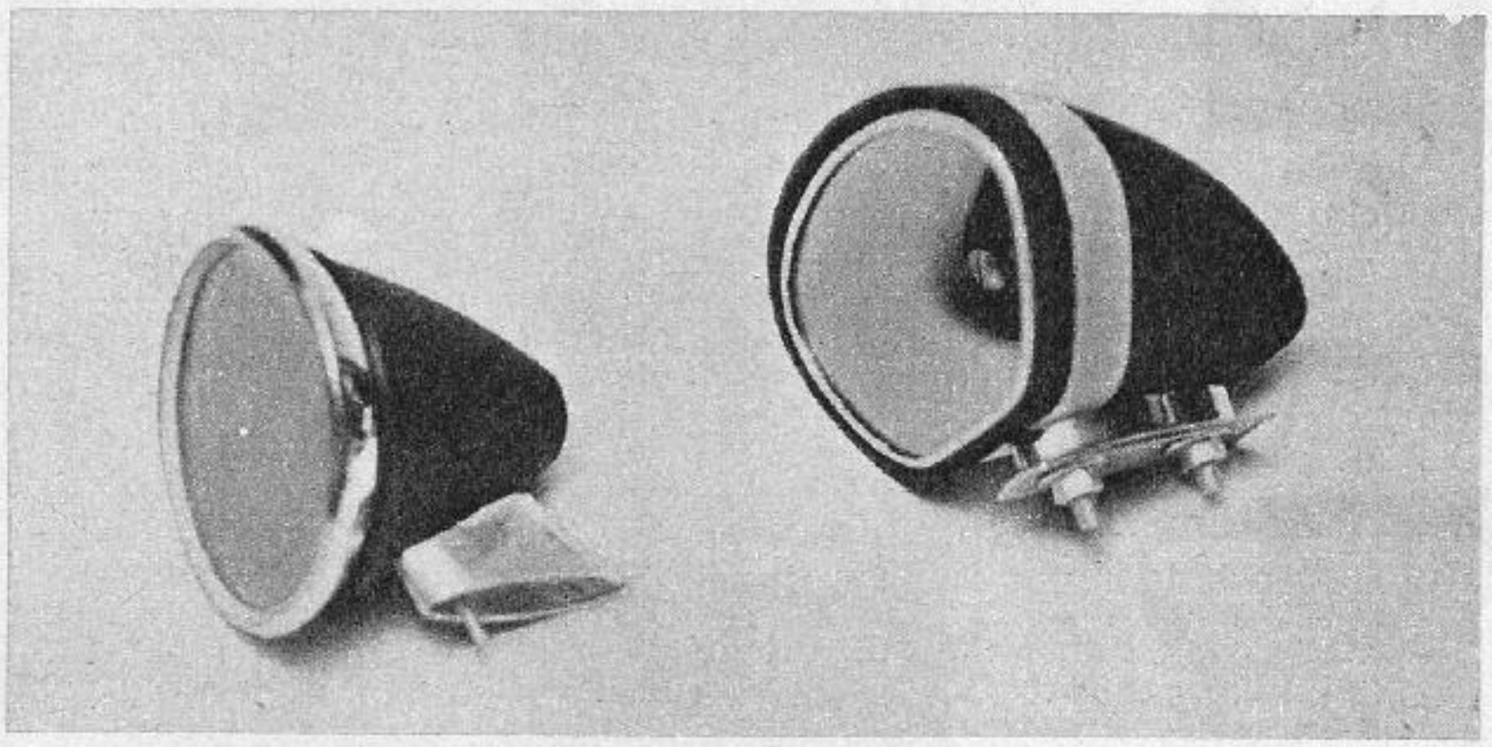


Insignia reglamentaria de la Argentina (de uso internacional), $ 15.—. Todocar. Av. San Martín y Av. Maipú, Vte. López



Tablero adicional 403-404-504, $ 102.—. Anglo-Franc.

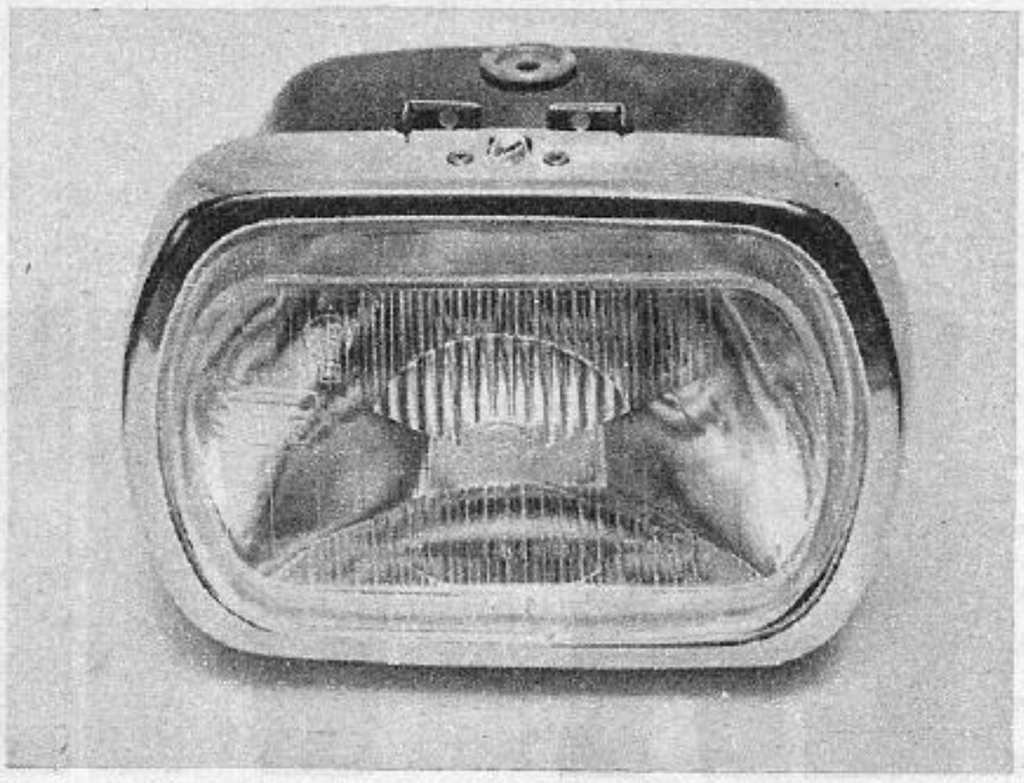
Volante deportivo revestido en cuero, para Peugeot 404, $ 120.—. Anglo-Franc.



Espejo retrovisor externo (grande), $ 16.—. Anglo-Franc.

Guantes deportivos enterizos (de cuero y tejido a mano) $ 22.—. Autopista, Cochabamba y Pichincha, Capital.





Faro adicional para parrilla de Peugeot 504, $ 143.—. Anglo-Franc.

Jack Brabham

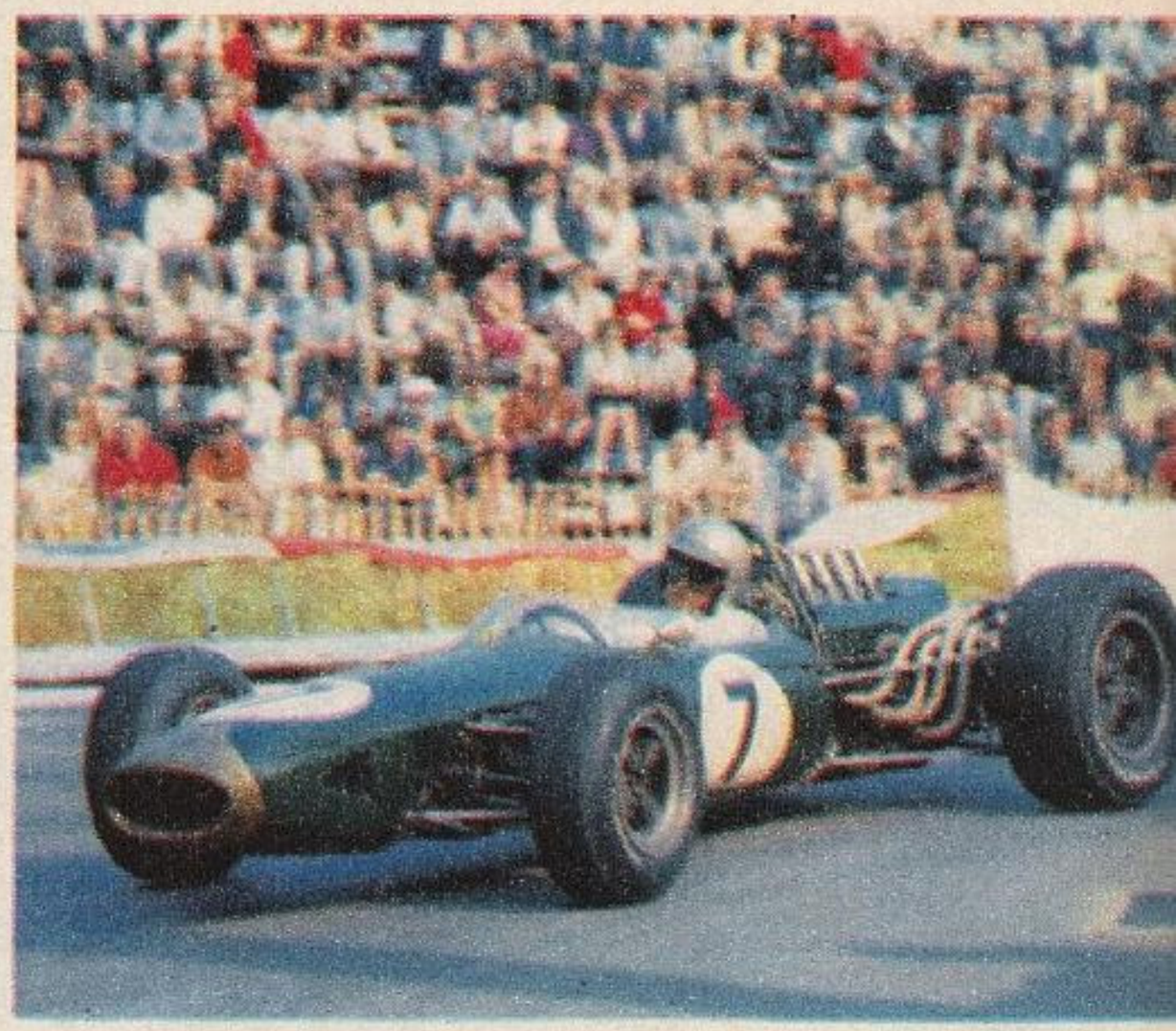
por HECTOR BERGANDI



Veinte años corriendo, trece de ellos en Fórmula Uno, nueve de constructor de autos ganadores, trece Grand Prix ganados, tres campeonatos mundiales y una actividad incesante definen a Jack Brabham, aún hoy, uno de los mejores pilotos del mundo de todos los tiempos

LA VIDA AL

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Abajo, derecha: Jack se apronta a largar una carrera de F.2 sobre el Brabham de John Coombs que habitualmente maneja Jackie Stewart. También corre en SP con el equipo Matra, y con los mismos bríos de hace diez años.

El BT-33 anda una barbaridad, pero Jack tuvo muy mala suerte este año. Pudiendo haber ganado en Mónaco y en Inglaterra —aparte del triunfo en Sudáfrica— se quedó en ambas carreras en la última vuelta.

LIMITE

-Mon vieux Phi Phi, estas maquinitas de porquería ya no dejan ni los Grand Prix más prestigiosos para las marcas de añeja alcurnia... Así comentaba Chiron a Etancelin, el inminente resultado del Gran Premio de Mónaco del '59, mientras tomaba la bandera a cuadros para bajarla ante la trompa del Cooper vencedor.

Eran los años del gran cambio, cuando todavía Ferrari y BRM pugnaban por seguir imponiendo la técnica tradicional frente a los revolucionarios Cooper, esos autitos cucarachescos cuyos ancestros debían su vida a un corazón de moto, y que llegaban irrespetuosamente a la Fórmula Uno impulsados por un ridículo motor de montacargas Coventry-Climax de cuatro cilindros.

Los Cooper habían dominado la carrera de Montecarlo, a pesar de los embates de Jean Behra, Tony Brooks y Phil Hill, quienes con las Ferrari oficiales pugnaban por superar a Stirling Moss, pero iban cayendo uno a uno en los boxes, totalmente arruinados por la fajina. Sólo Brooks había hecho una carrera más sensata, y creyó encontrar su premio en la vuelta ochenta y uno, cuando pasó a Moss, que dirigía el Cooper azul de Rob Walker hacia los boxes con la suspensión trasera rota. Sin embargo, poco duraría en la vanguardia. Otro Cooper, esta vez uno oficial, apareció jugado por el costado interno de la Ferrari en la curva del Gazometre, la pasó y le robó un minuto y dos segundos hasta cumplir las 17 vueltas restantes de la carrera, marcando el record de vuelta en la ídem 83.

El ganador era un australiano casi desconocido, que había llegado a Europa el año anterior pretendiendo que con su experiencia de corredor de midgets podía hacer carrera en F1: se llamaba

→

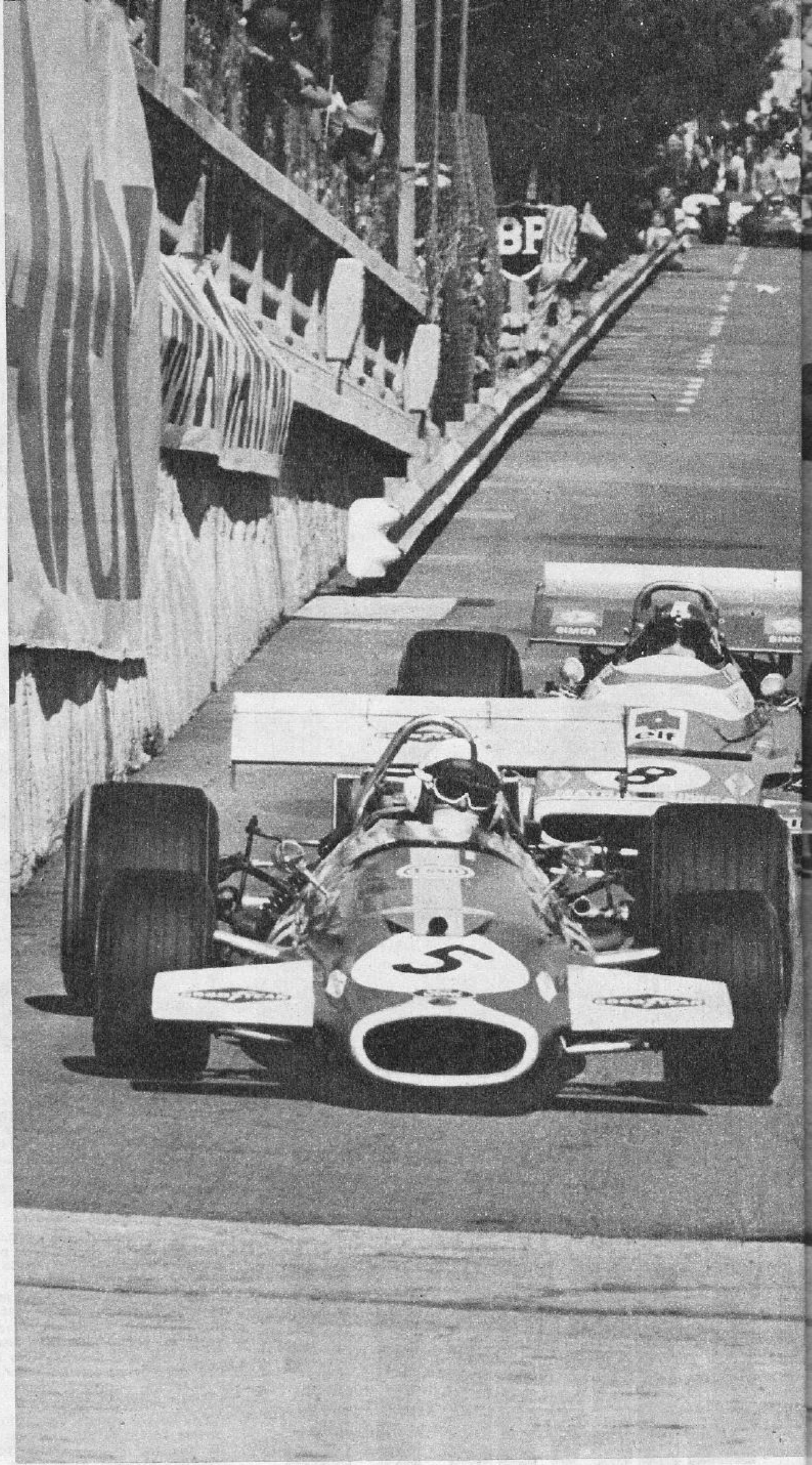
Jack Brabham

Jack Brabham, usaba un casco Bell con visera y para colmo dorado, y le importaba un rábano que los especialistas no lo consideraran un piloto de primera línea.

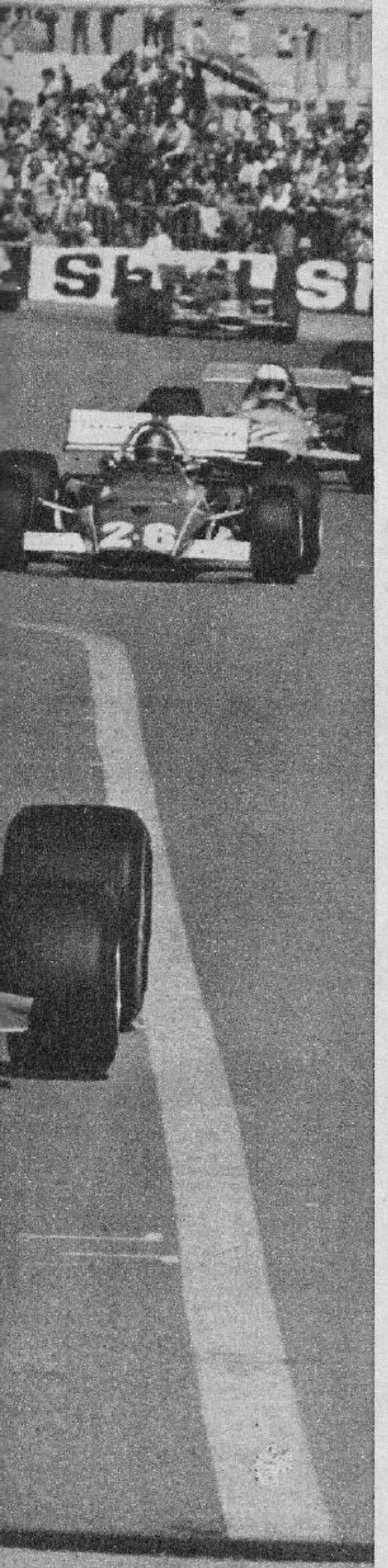
Los midgets habían dado una pátina de agresividad a su manejo, y el andar rebotando en las defensas de madera de las pistas de tierra de Australia habían quitado todo tipo de nervios de su persona, convirtiéndolo en una experto en salvar situaciones imposibles, andando constantemente al límite y "de coté" por donde muchos no se hubieran animado.

Brabham se había presentado un día en Cooper, ofreciéndose para una prueba en las fórmulas inferiores, pero luego de conseguirla tardó muy poco en llegar a la categoría máxima.

1959 lo vería llegar al final de la temporada destacado en la punta del corto campeonato de ese año (sólo ocho carreras). Sin embargo, de ellas sólo había ganado dos, Mónaco e Inglaterra, igual que Moss (Italia y Portugal) y Brooks (Francia y Alemania, en Avus). Las restantes para Bonnier (Holanda y McLaren (USA). Pero a pesar de estar igualado en victorias con sus rivales, el australiano consiguió un segundo puesto, dos tercerds y un cuarto en Estados Unidos, donde punteó hasta la última vuelta y se quedó sin nafta a menos de ochocientos metros de la llegada debiendo empujar el Cooper toda esa distancia para ganar el cuarto puesto y consagrarse Campeón del Mundo.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Jack Brabham puntea decididamente el GP de Mónaco de 1970 con su BT-33, delante de Beltoise, Ickx y Hulme. Perdería esa carrera en la última vuelta, al patinar sobre una mancha de aceite.



En 1960, cualquiera opinaba que Brabham había ganado el título con la caña de pescar, y que ahora sería diferente. En Inglaterra no cabía otra idea que la coronación de Stirling Moss como el verdadero, auténtico número uno, y para el '60 éste contaba con un nuevo Lotus potencialmente capaz de hacer morder el polvo a los Cooper.

Cuatro victorias consecutivas de Brabham en Bélgica, Holanda, Francia y Gran Bretaña, todas con record, más una consistente performance de llegadas en los GP restantes y records de vuelta en casi todas las carreras (un punto más para el campeonato) acabaron con todas las dudas. "BlackJack" era superior a cualquiera de sus contrincantes, y mucho más cuando había llegado a consustanciarse con los Cooper de una manera notable. La fórmula mayor tenía ya un dominador neto.

UN LARGO PARENTESIS

La llegada de la F-1 de 1500 cm³ marcó el comienzo de un estancamiento en la carrera de Brabham, que duraría hasta el siguiente cambio de fórmula. Luego de la desoladora temporada de 1961, en la que las Ferrari de motor trasero arrasaron con la mayoría de las carreras, Jack decidió independizarse de Cooper y lanzarse a la aventura de construir sus propios autos. Asociado a Ron Tauranac, un diseñador hábil, con un sexto sentido especial para encontrar las soluciones más sencillas y menos costosas, Brabham presentó su primer auto, el MRD, en el Gran Premio de Alemania, del '62, y al cabo de 1963 ya lo tenía a punto para ganar. Su incursión a Indianápolis con un Cooper 2700 en 1961 había estrechado sus relaciones con Dan Gurney, por entonces sólo un espectador de aquella carrera pero piloto de Porsche en F-1. Dan había andado muy bien con las Ferrari en 1959, año de su debut, se fue del equipo por los clásicos roces con Ugolini, y corriendo con Porsche —por entonces la peor máquina de F-1— se las había ingeniado para conseguir puestos de importancia y hasta un triunfo en Rouen frente a las Ferrari oficiales, derrotándolas recién en la última curva. Este era un piloto para tener en cuenta para su propio equipo, y Brabham no tardó en llamarlo. Gurney no iba a defraudarlo. En 1964 ganó en Francia y en México, y mientras estuvo en el equipo siempre le cupo la mejor actuación de los dos. Brabham se había portergado a sí mismo como piloto, daba la mejor máquina a Gurney, y vivía absorbido por el negocio de las fórmulas inferiores, a fin de estructurar su empresa para que con el tiempo pudiera funcionar sin su atención continua. Por entonces la pequeña usina seguía llamándose Motor Racing Developments (origen de MRD) pero los autos llevaban ya la marca Brabham para aprovechar el prestigio del campeón. Sin embargo la estrella de Jack Brabham piloto parecía haberse apagado. Ya todos lo llamaban "El Viejo" y pocos creían que pudiera volver a ganar aunque sólo fuera un GP más. En 1966, con la fórmula de 3 litros, Brabham resurgía de sus cenizas prácticamente con las mismas armas de los Cooper del '59: simplicidad y eficiencia de elementos baratos en un F-1 tubular impulsado por un motor derivado de un Oldsmobile compacto desarrollado por Repco, su no extinguida capacidad de piloto y un buen compañero de equipo, un neocelandés con cara de anciano llamado Denis Hulme. Nadie podía creer lo que hacía "El Viejo". en 1966. Ganó otra vez cuatro carreras consecutivas, como en el '60 (ahora Holanda, Francia, Inglaterra y Alemania), se aseguró el título a mitad de campeonato, y arrasó las carreras de F-2 ganando doce carreras él y dos Denny con los fabulosos Brabham-Honda. Por tercera vez Campeón Mundial después de cinco temporadas seguidas sin un solo triunfo.

En 1967, en cambio, se le dio vuelta la taba, porque a pesar de ganar dos carreras igual que Hulme, éste se impuso al final del certamen por mejor índice de llegadas. "Black Jack" consiguió los GPs de Francia y Canadá, y un solo triunfo más lo habría puesto por arriba del puntaje de su compañero de team, pero la única carrera que parecía tener ganada fue la de Monza, y en la entrada a la Parabólica, metros antes de la llegada, lo superó John Surtees con su Honda en uno de los finales más vibrantes que se recuerden, quitándole toda chance de conseguir su cuarto campeonato.

En 1968 y 1969, Jack volvió a perder un poco de efectividad, pero no los ímpetus que siempre lo caracterizaron. Sus máquinas ganaron más carreras en manos de Jacky Ickx, y arrasaron con las mejores carreras de F-2 con Jochen Rindt, pero él ya no ganaba, y se corrió la voz más de una vez que estaba decidido a retirarse.

1970 comenzó mal para "El Viejo". Apenas si pudo hacer un solo auto de F-1, casi en su totalidad pagado por Goodyear, no consiguió quien quisiera ser su copiloto, y no hubo una sola empresa petrolera que se interesara en patrocinarlo hasta ver de qué era capaz. El BT-33, su nuevo monococque derivado de su proyecto para Indianápolis de 1968, no inspiraba confianza a nadie. En Sudáfrica, en la carrera de apertura de la temporada '70, Jack Brabham como herido en su amor propio ganaba con una diferencia de velocidad abrumadora con respecto a cualquiera de sus rivales, demostrando que puede volver a ser siempre un piloto y un constructor de primera porque nunca dejó de serlo. Las posibilidades para que vuelva a ganar el campeonato no se dan este año, pero no hay por qué pensar que no se darán en los venideros. "El Viejo" de eso sólo tiene el apodo, y ahora corre en más categorías que en sus años de más éxito. Fórmula Uno, Sport Prototipos con el equipo Matra, F-2 con un ritmo superior a muchos jóvenes, y una incursión anual a Indianápolis, en la que fue pionero en 1961 con el Cooper, luego estableció pautas a seguir con su modelo del '64, copiado por Brawner McGee y otros, y donde todavía sigue siendo un rival de consideración, ya que este año alcanzó a dar algunas vueltas en la punta.

No sabemos cuándo terminará la campaña del "viejo" Black Jack Brabham; sólo sabemos que piensa retirarse el día en que sienta que no está en condiciones de seguir ganando carreras. Si ése es el factor determinante, creemos estar en condiciones de afirmar que tenemos Brabham para rato.

TECNICA SP

¿COMO SON LOS CH

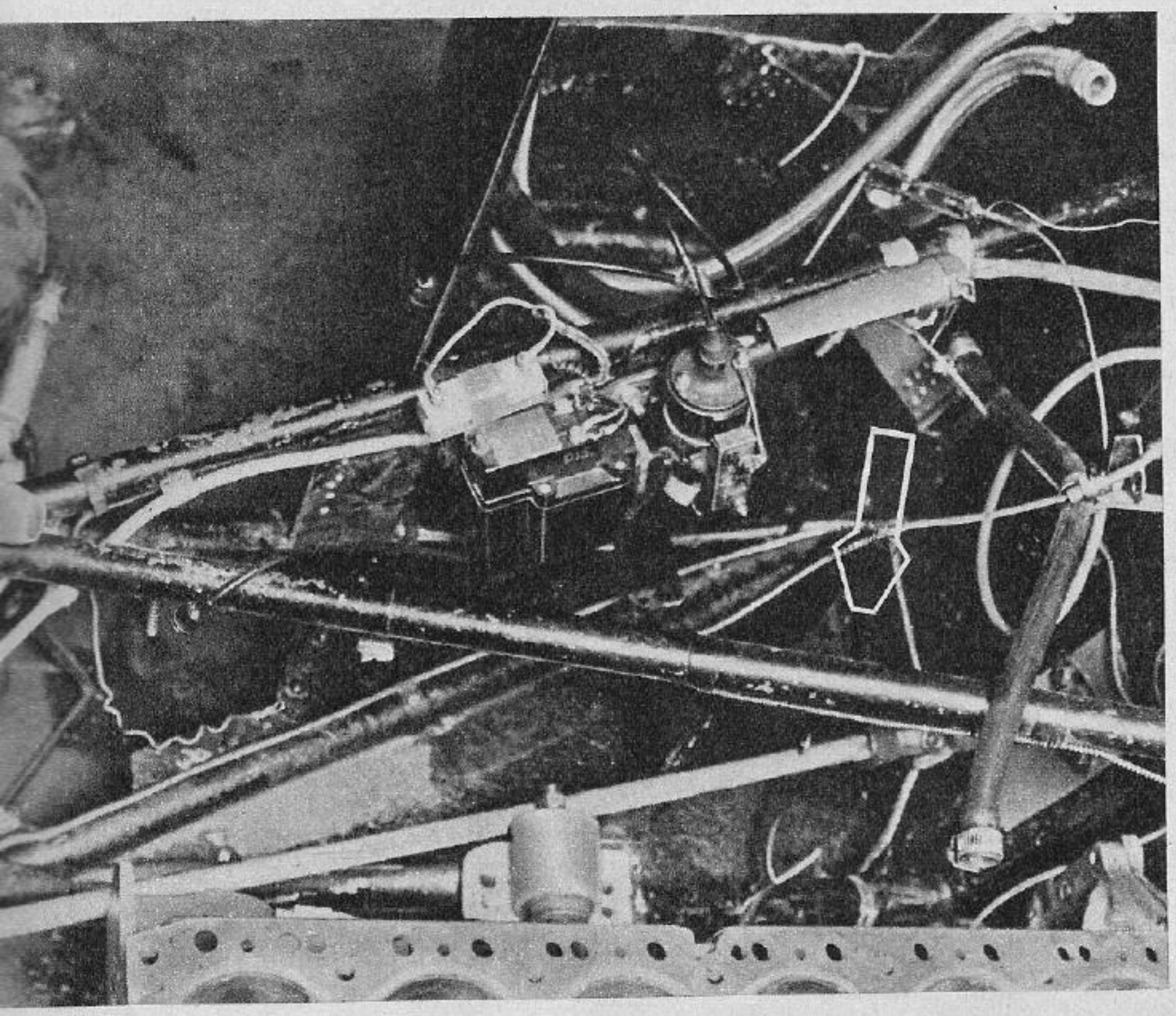
Damos a conocer las principales especificaciones de los Chelco 1 1/2 y 2, aparatos que, apoyados en la mecánica Chevrolet, dominan ampliamente la categoría

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ELCO ?



Desde fines de la temporada pasada una técnica, despreocupada en una sistematización estructural y diagramas de suspensión, resolvió la tracción de los mismos en Sí, un lugar a dudas nuestra categoría de mayor importancia. Apoyados por la mecánica de Ricardo Iglesias y la conducción de Gaviria Vega, los actuales Chelkis alguna vez llamados Taeno, desde el Triangulito del año pasado son los autos que más triunfos han



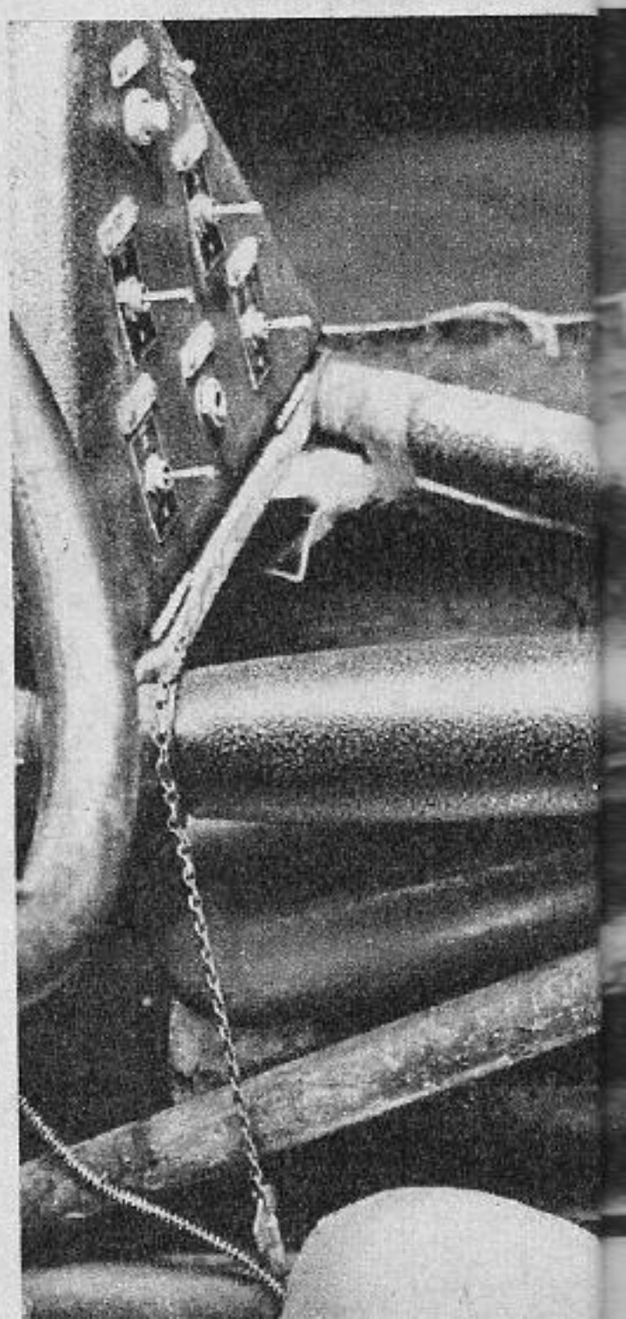


Arriba, izquierda: El caño que muestra la flecha sirve para controlar los movimientos torsionales de la cuaderna delantera, la misma que soporta las suspensiones.

Arriba, centro: Ricardo Joseph y Pedro Campo. Gestores de muchos triunfos de los Chelco.

Arriba, derecha: Obsérvese la inclinación del perno que soporta al amortiguador. Dicha inclinación y la de la suspensión toda es el llamado sistema antidive. Disminuye ostensiblemente la inclinación de la trompa al frenar.

Abajo, derecha: Uno de los reactores de la suspensión trasera (en este caso la de eje rígido convencional). Descarga en un nudo que está ubicado delante del guardabarros trasero.



TECNICA SP

acaparado, ya sea en el equipo Shell de Steven (69 y 70) o bien en la Comisión de Concesionarios G.M.

De los Trueno fabricados por Competición S.A. a los actuales Chelco no hay mucha diferencia. Los Chelco solamente tienen pequeñas diferencias, en algunos casos producto de la nueva reglamentación más liberal que no exige los cucuruchos muy de moda el año pasado, que, adosados en el techo, cumplían una función reglamentaria y nada más. Si bien los Trueno no llevaron aditamentos extravagantes el techo se asemejaba bastante a las espaldas del jorobado de Nôtre Dame.

Ahora, después de haber sido probado y brindado resultados satisfactorios en el Chelco de Marito García, también se bajó el techo del auto de G.V. en unos 18 centímetros, "**aproximadamente ganamos unas 300 rpm en las rectas, la diferencia en área frontal es evidente . . .**". Ambos Chelco en la actualidad son exteriormente idénticos.

EL CHASIS

Por supuesto es tubular. El núcleo del chasis (llamemos así a la estructura primaria donde rematan a su vez los caños provenientes de las suspensiones) tiene forma de herradura, donde la parte delantera es la cuaderna del tablero y las dos puntas terminan exactamente delante de las ruedas traseras. Esta herradura está cerrada por una estructura plana, integrada por caños y duraluminio remachado a los mismos. Esta estructura "cierra" la herradura y a su vez hace de respaldo de los dos asientos. En las puntas de la herradura rematan algunos tensores del auto que tiene eje rígido (El Chelco 1 1/2 de García Veiga).

A la parte delantera de la "herradura" (parallamas y tablero) llegan una serie de caños que componen la estructura en la zona del vano motor y soportan las suspensiones delanteras. Sobre dicha estructura, además, descargan los esfuerzos de la caja de dirección (Peugeot) y el peso propio de los radiadores. Un poco más atrás tres caños por pata de motor absorben las aceleraciones longitudinales y verticales, además del peso propio del motor.

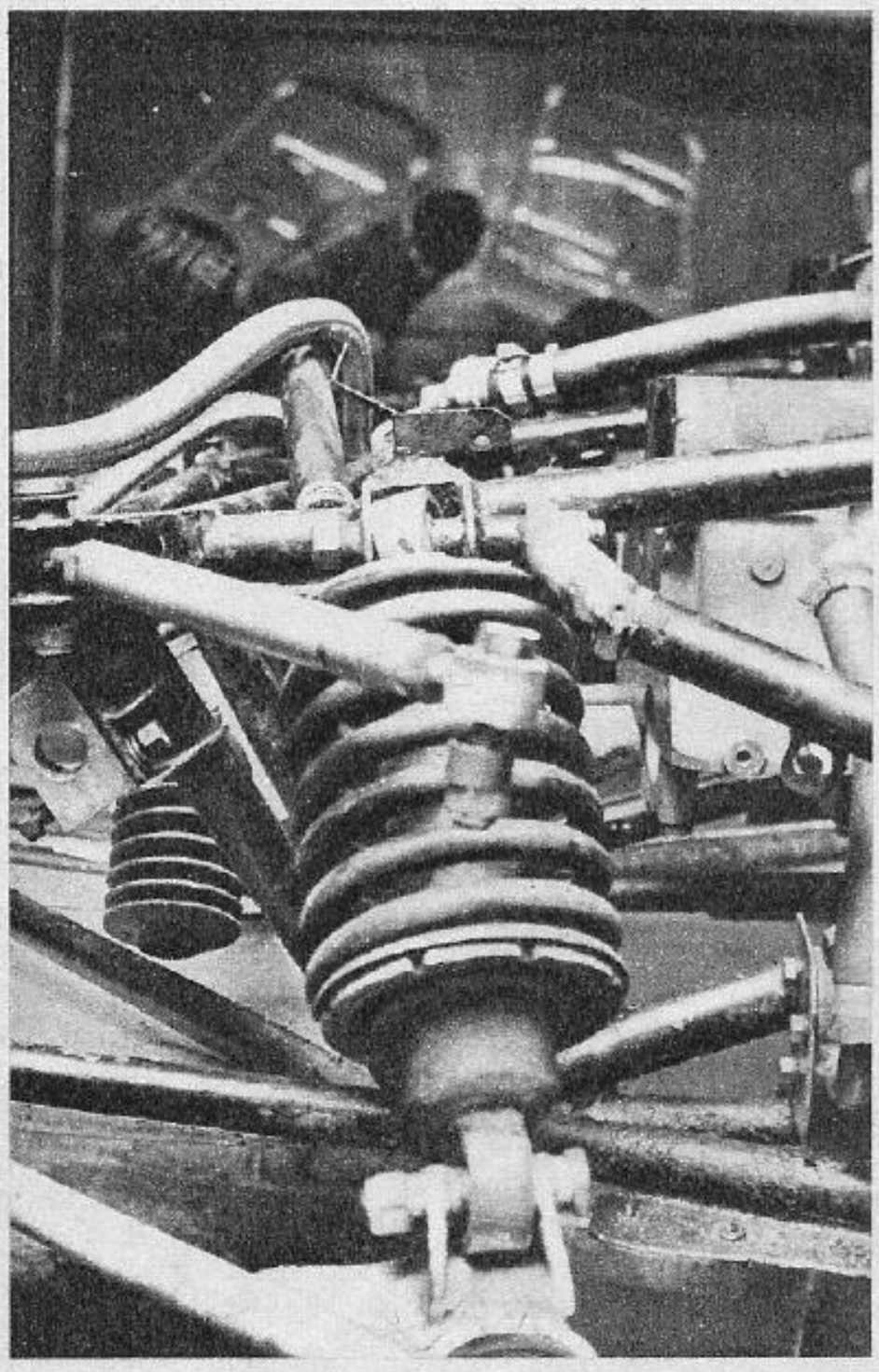
SUSPENSIONES

Nada nuevo bajo el sol. El Chelco 1 1/2 (de García Veiga) mantiene aún el eje rígido guiado por cuatro reactores (iguales que los del Torino pero dispuestos al revés) mientras que en el Chelco II de Marito García se adoptó un eje De Dion, que según Pedro Campo no demostró grandes cualidades con respecto al eje rígido, "**la ventaja es evidente cuando hay que correr sobre un piso desparejo, pero si el camino es bueno no hay diferencia. No hay nada que hacer, un eje rígido bien guiado no tiene problemas. No creo que al Chelco 1 1/2 le adaptemos un De Dion . . .**".

Las supensiones delanteras son quizá las más interesantes. Las que aportan algo nuevo. Como el Lotus 72, poseen la inclinación del sistema llamado **antidive**. ¿Qué es esto? Es un dia-

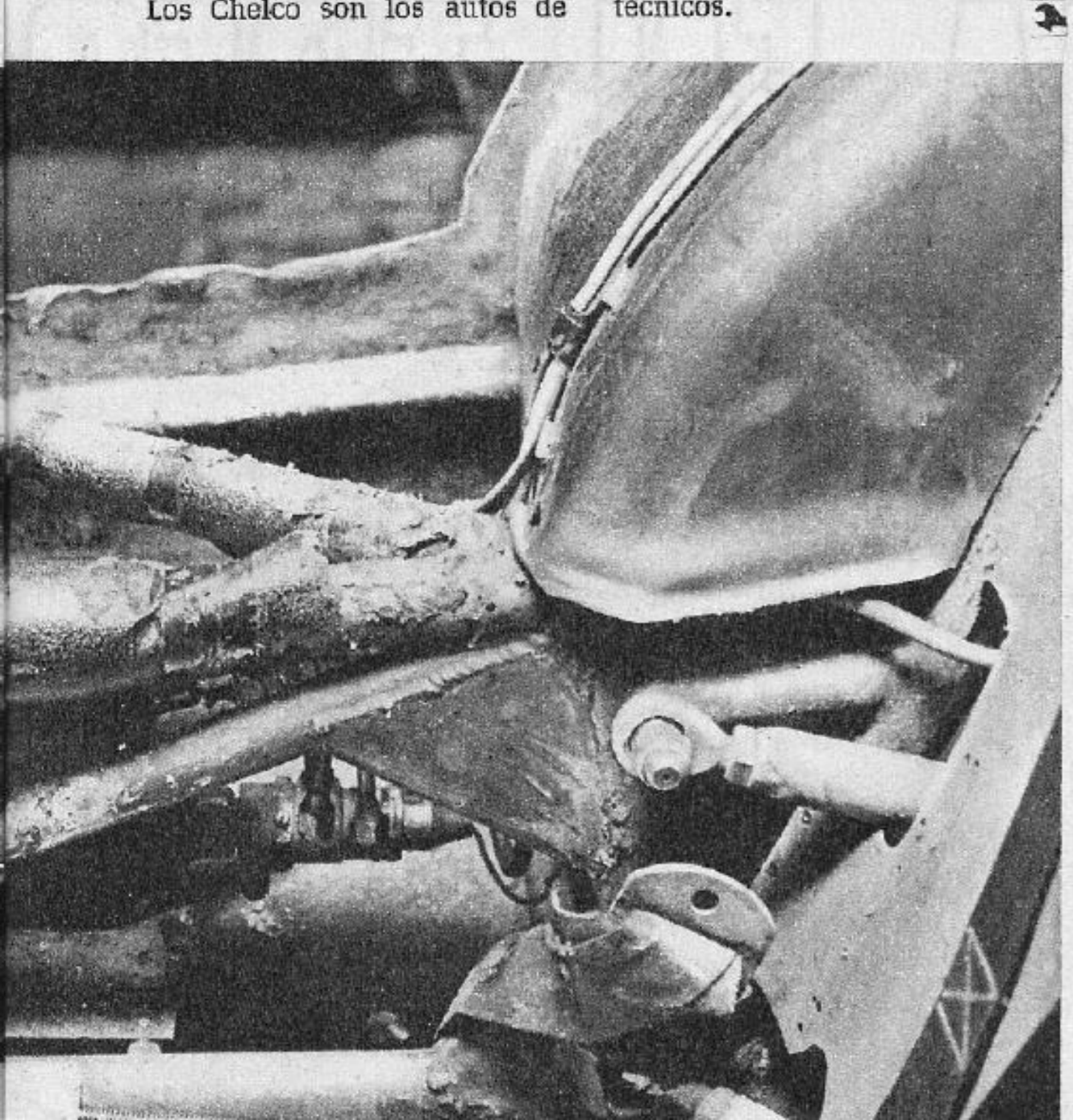
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

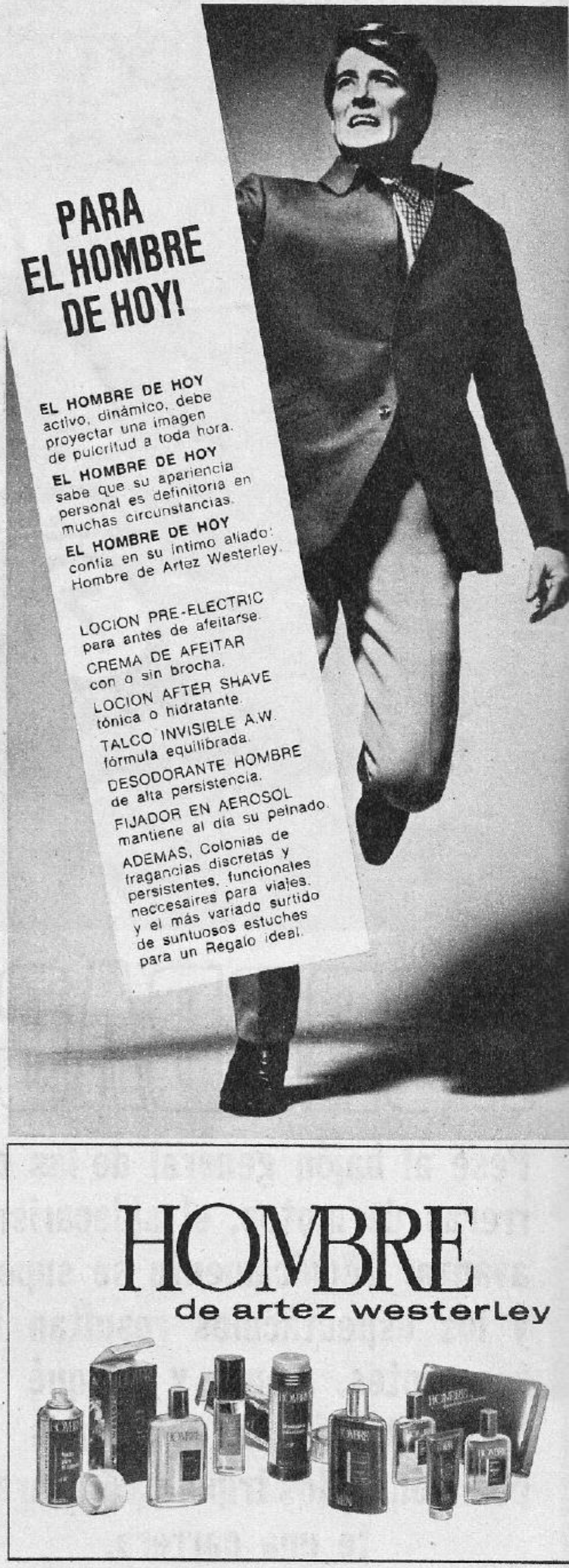




grama de suspensión con los brazos de suspensión dispuestos de tal forma que al subir (por ejemplo en el momento del frenaje) se desplazan en pequeña medida hacia adelante, disminuyendo en buena parte el cabeceo de la trompa al frenar. Este sistema permite construir una trompa más baja con las consiguientes ventajas en el rubro aerodinámico.

Los Chelco son los autos de punta de nuestro SP. Por supuesto que hay muchos que también le andan a la par, pero la mayor cantidad de triunfos en los últimos tiempos los han acaparado los autos salidos del taller de Horacio Steven. La época del alambre y la chapa de acero calada ha desaparecido. Enhorabuena; la teoría aplicada en una práctica constante prevalece sobre otros criterios menos técnicos.





ACROBACIA EN TRES

Pese al bajón general de las carreras de motos, el sidecarismo avanza. Técnicamente se supera y los espectáculos resultan interesantes. Cómo y porqué de las contorsiones y cambios de posición de los tripulantes durante una carrera.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

moto~sidecars

Todos los que hemos visto alguna vez una carrera de motos con sidecar no hemos podido sustraernos al inevitable pensamiento, alguna vez dicho en voz alta: "¡Pero estos tipos están todos locos!..." Y en alguna medida —al ver las contorsiones, traslaciones y vuelos rasantes de la cabeza del acompañante a escasos centímetros del pavimento— puede que esa opinión tenga cierto asidero.

Viendo las últimas carreras de motos-sidecar, a CORSA le picó el bichito por profundizar sobre el tema y tratar de dilucidar algunos aspectos de esta actividad, en cierto modo a mitad de camino entre la moto —dos ruedas— y el automóvil —cuatro ruedas—, aunque íntimamente ligada a la primera. Y últimamente, aunque no puede sustraerse al bajón general que aqueja al motociclismo todo, el "sidecar" ha pegado un salto extraordinario con la inclusión en el parque motor de algunos exponentes en los que se nota la inquietud de los pilotos y constructores argentinos por actualizarse de acuerdo con los cánones que tienen vigencia en Europa.

Para asesorarnos convenientemente nada mejor que charlar con quienes fueron campeones el año pasado en la categoría y siempre renovadores en el aspecto técnico: los hermanos Horacio y Jorge Lepiane. La máquina de los Lepiane es una Triumph de 650 cm³ que eroga unos 46 HP a 8.000 rpm y que tiene una velocidad de aproximadamente 190 km/hora logrados a base de un buen motor, un peso por demás significativamente bajo (220 kgs) y un área frontal reducidísima, a la que no es ajena la utilización de rodado de 12" (en Europa se usa mucho aún el de 13").

Con todo, la máquina de los Lepiane no es la única "al giorno": de unas veinte que conforman el núcleo de los sidecaristas argentinos, varias son las que se enrolan en la fila de las "bajas". Estas son las que utilizan rodado de doce o trece pulgadas, en contraposición con las de concepción más antigua que siguen valiéndose del de 14" ó 15". Haciendo una excepción a lo que se estila en motociclismo, las de tres ruedas adoptaron tanto en Europa como en la Argentina frenos de disco con comando hidráulico, lo que →

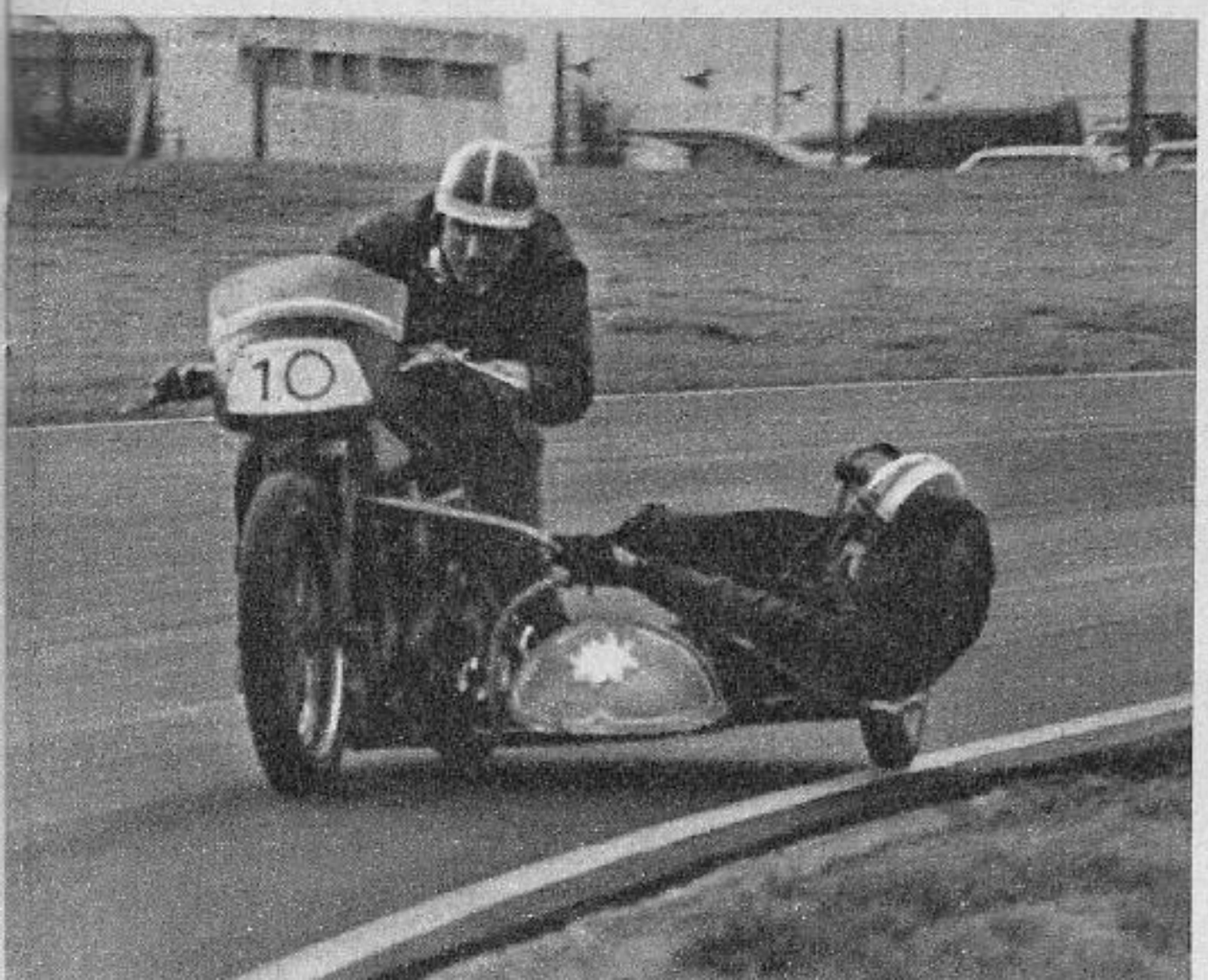
RUEDAS

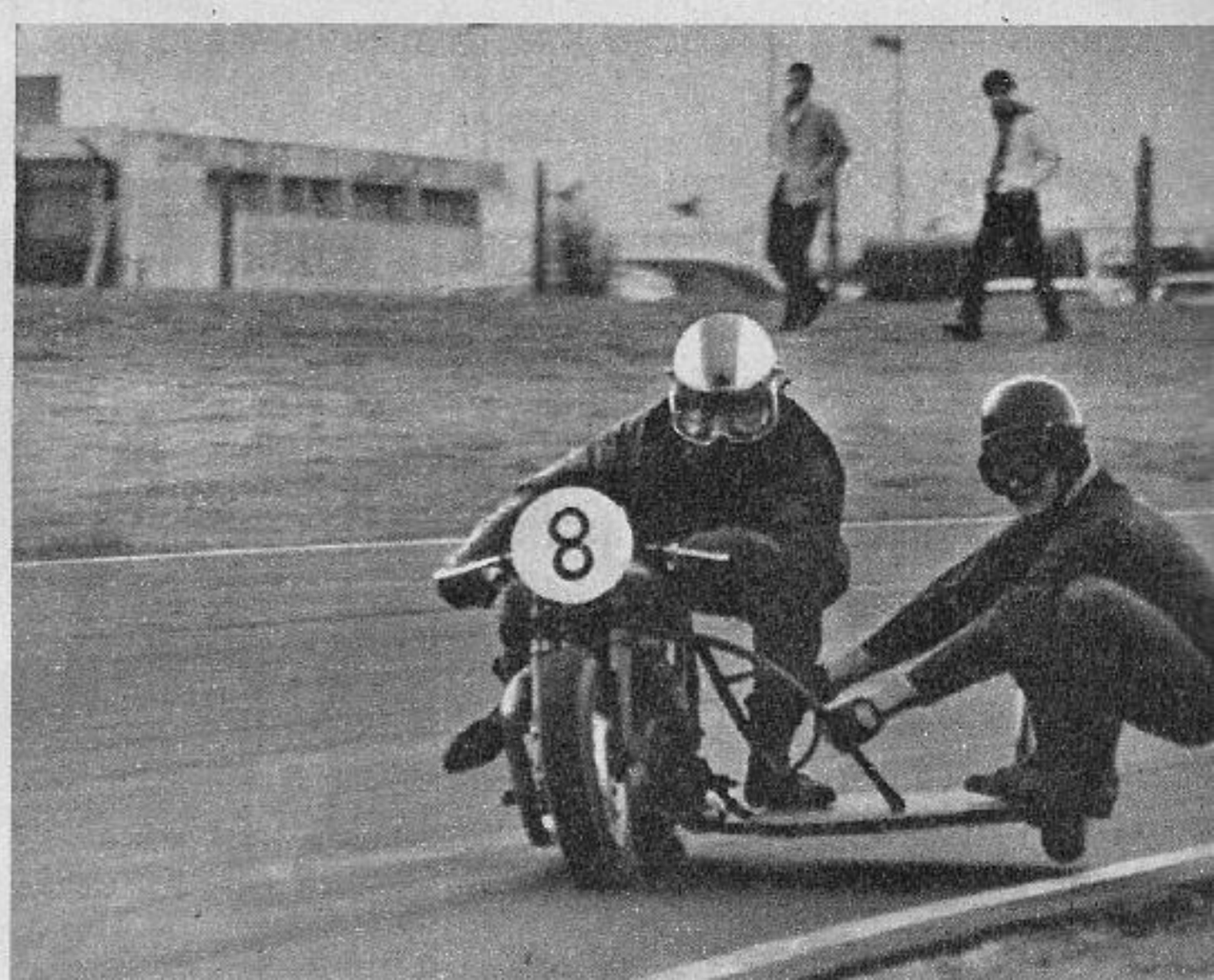
Los Lepiane y Pomesano (h). Todo un espectáculo.

Centro, izquierda: Obsérvese el perfil alar del sidecar, del cual es continuación el cuerpo estirado del acompañante.

Centro, derecha: He aquí una máquina de gran rodado que hace que la altura total de la moto sea apreciablemente superior.

Abajo, centro: Postura superada del acompañante en curva a la izquierda: ofrece más resistencia al aire y no se la podría intentar a grandes velocidades.





moto~sidecars

unido a su peculiar distribución de pesos hace que su manejo sea por demás particular. Para demostrarlo veamos lo que hace un especialista en carrera, para lo cual elegimos el circuito número 10 del autódromo de Buenos Aires, que es donde se desarrollan casi todas las carreras de la categoría.

EN CARRERA

Largadas que son las máquinas, se encaminan hacia el primer giro a la derecha. Hasta llegar a él el piloto va lo más "apilado" posible y el acompañante arrodillado y tratando también de ofrecer la mínima resistencia al aire. 50 metros antes de la curva el piloto se incorpora apoyándose con la rodilla izquierda en el "side" y comienza a frenar y rebajar para encarar en 1ª (venía en 4ª) el viraje. Simultáneamente el acompañante se cruza sobre el asiento del piloto para con su peso "cargar" la rueda trasera durante los rebajes y frenadas. Esta última operación la repetirá siempre que la moto doble para el lado derecho. En la posición correcta —esto es, la cintura del acompañante en el sillín del piloto— la trasferencia de carga es de alrededor de 50/60 kgs.

Luego del curvoncito viene un viboreo veloz e inmediatamente se encara la más difícil del circuito: la llamada curva de los tontos, o de los giles, o de los bobos, o de los opas, etcétera. Treinta metros antes de comenzarla el acompañante debe estirarse sobre la punta del "side" para contrarrestar el efecto de la fuerza centrífuga del viraje hacia la izquierda. Acá es precisamente donde se ve al buen copiloto, que para merecer tal título debe ser rapidísimo y con excelentes reflejos, ya que en cuanto termina la curva a la izquierda tiene que "cruzarse" al otro lado para "cargar" la rueda trasera de la moto, ante el inminente viraje en sentido contrario.

Ya en el "tobogán" (se hace en tercera, mientras que el tramo anterior en segunda) las dos curvitas en ambos sentidos hace que repita la operación precedente pero más atenuada. En la salida del tobogán se coloca la cuarta hasta que la llegada de la horquilla hace que recomiencen los rebajes hasta la primera velocidad. Luego la recta principal y así sucesivamente.

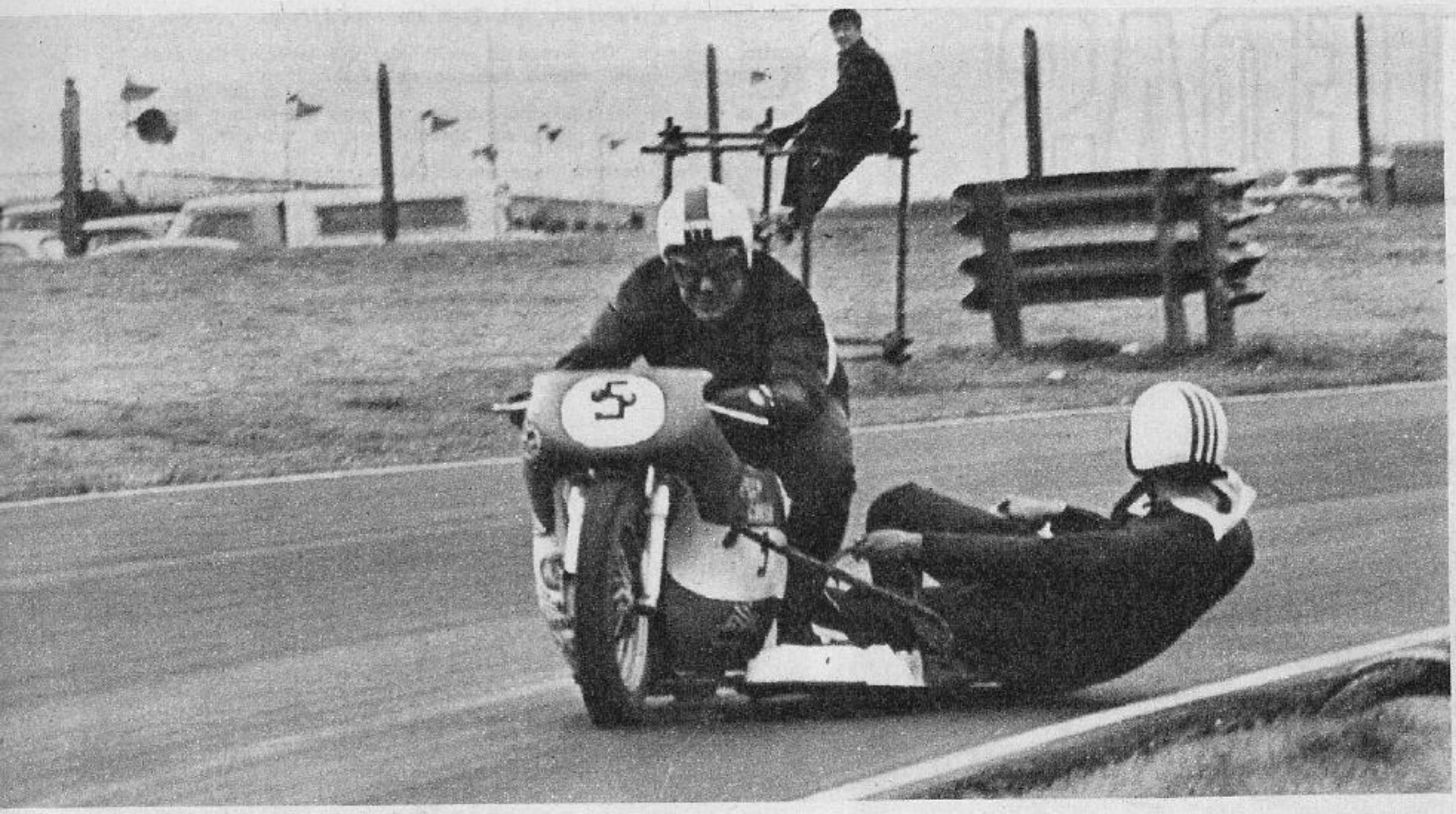
Tal gimnasia exige una preparación física impecable en ambos tripulantes si se quiere tener buenas figuraciones. Y por sobre todo una perfecta comunión entre ambos hombres. Si no hay total entendimiento lo más probable es que se termine en el pasto.

LAS PERSPECTIVAS

Dentro de lo sombrío del panorama motociclístico argentino —que podría recibir como medida salvadora la inyección revitalizante de máquinas importadas de Europa sin previo pago de aranceles aduaneros—, el side en las últimas actuaciones se ha mostrado en un nivel que puede interesar a los cada vez menos espectadores. A la máquina de los Lepiane habría que agregar la de Pomesano hijo, la de Pomesano padre, la de Marcos Rodríguez (padre) y la que tiene en construcción el ex campeón Vanoli. Pero al menos (cosa que no sucede en otras clases) en el sidecar se observa movimiento. Eso es por lo menos algo.



Momento en que el acompañante se comienza a incorporar para ubicarse sobre el asiento y doblar para el otro lado. Tiene apenas un segundo para llegar.

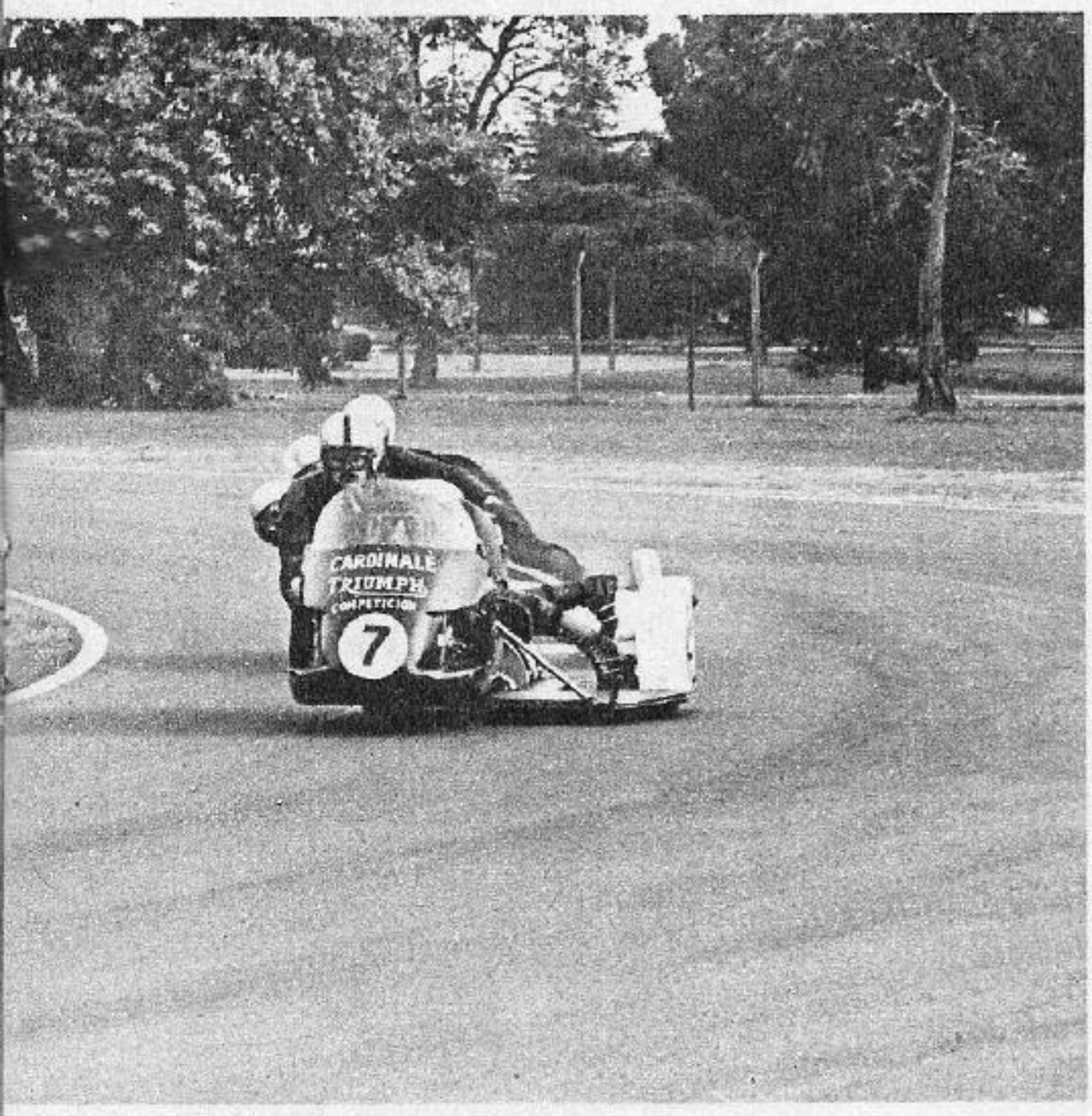


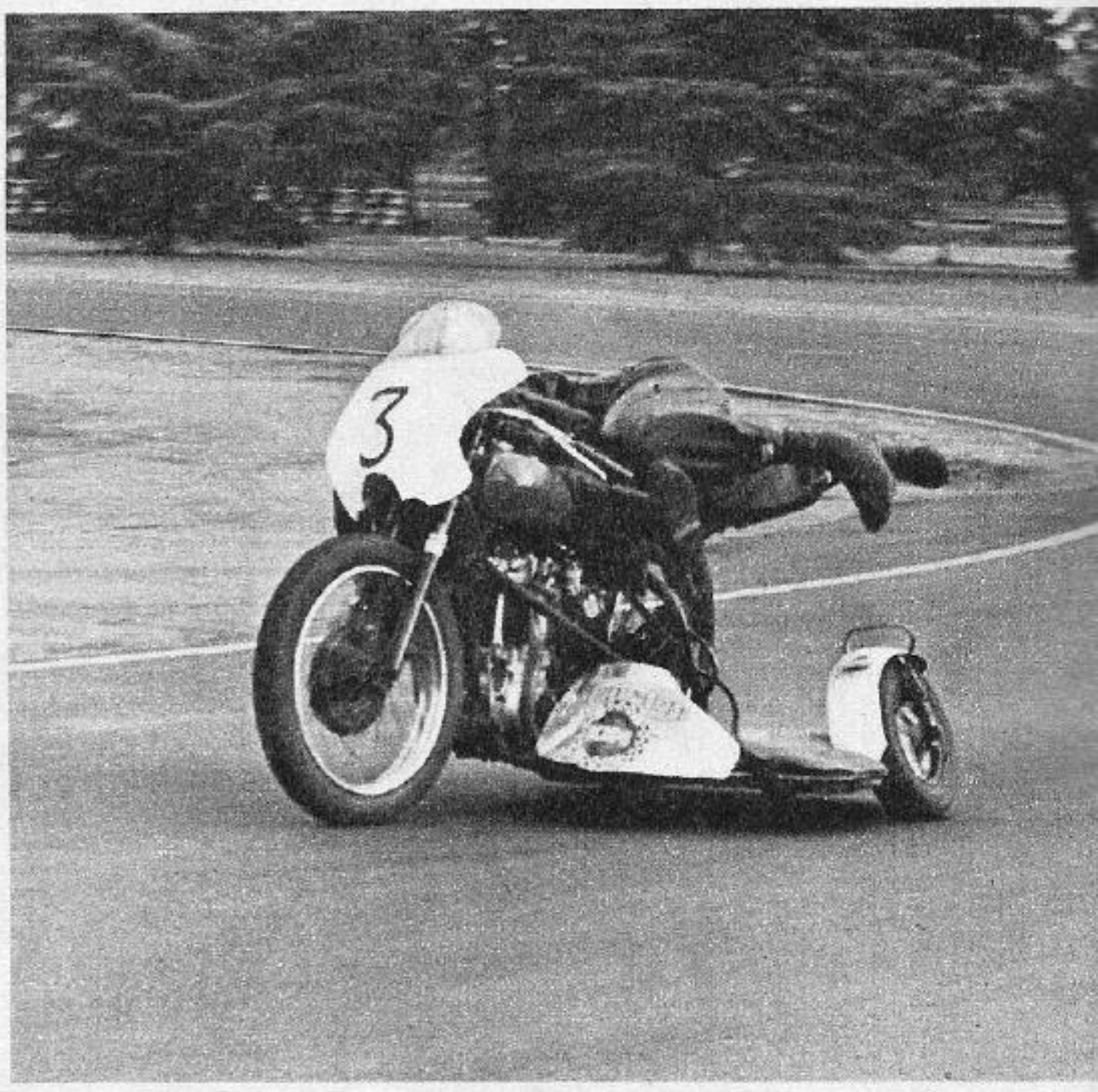
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Centro, abajo: ¿Una sola máquina y cuatro cascos? Lepiane-Lepiane y Beto Pomesano-Paulero doblan como si fuera todo uno en la horquilla.

Centro, arriba: Acá se ve palpablemente la diferencia entre una máquina baja y otra alta. El acompañante de esta última debe suplir con más movimientos el déficit de estabilidad y tenida. Mientras realizan acrobacia, Pomesano padre se les va por adentro.

Un zapato, dos zapatos, tres zapatos... pese a lo espectacular, no es así como se dobla más fuerte.





JOCHEN RINDT

LA F.2 PERDIO SU REY

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


BP
Tuffstone

INFORME EUROPEO



Por EDOUARD SEIDLER (Corresponsal en Francia)

EL OPEL "ANTI-CAPRI"

Al igual que en los Estados Unidos, la General Motors de Alemania ha salida a la palestra con un nuevo automóvil de tipo deportivo con el casi único fin de destronar el predominio de Ford en ese mercado. En los EE. UU. el Camaro fue la respuesta al Mustang; ahora, en Europa, el Opel Manta surge como el rival más importante del Ford Capri.

El Opel Manta será presentado oficialmente en el Salón de París a llevarse a cabo en octubre. Luego de presentado oficialmente, el Opel Manta será introducido en los Estados Unidos bajo el nombre de Buick Opel 1.900. El auto ha sido diseñado por Chuk Jordan.

El Opel Manta ha sido anunciado en tres opciones básicas de motor: 1.600 (75 HP y 157 km/h); 1.600 "S" (92 HP y 165 km/h) y 1.900 "S" (102 HP y 170 km/h). En la serie Buick Opel 1.900 para importar a los EE. UU. las versiones son tres: Normal, De Lujo y SR Rallye. El motor es un cuatro cilindros en línea, con un carburador Solex en la versión normal, y tiene una aceleración de 12,5 segundos para los 0 a 60 millas.

Para las versiones "polenta" del Manta se ha contratado a Klau Stteinmetz, que se desempeñaba hasta hace poco tiempo como preparador de los BMW oficiales y anteriormente fue director técnico de Abarth. Los planes de producción de la Opel involucran la realización de 125.000 unidades Manta para 1971. De estos 125 mil Manta, el cupo perteneciente a la exportación a EE.UU. (vía Buick) es de 30.000 unidades anuales.

EL PRIMER CHRYSLER FRANCES

Como para afirmar la propiedad de la Simca francesa, la firma Chrysler ha lanzado a través de su subsidiaria Simca un nuevo modelo de automóvil de paseo, bajo la denominación Chrysler, nombre que por otra parte se utiliza por vez primera en Francia para un vehículo producido en el país. Este es el primer síntoma evidente del cambio de marca de la firma. Hasta hace poco Chrysler-Simca; hoy, Chrysler-France.

El vehículo producido se entrega bajo las denominaciones 160, 160 GT y 180. Esta línea interpreta por vez primera, bajo el nombre de Chrysler, la baja cilindrada en la fábrica estadounidense. También, estos autos constituyen el retorno de Chrysler (luego de 47 años) al árbol de levas a la cabeza en la construcción de sus motores.

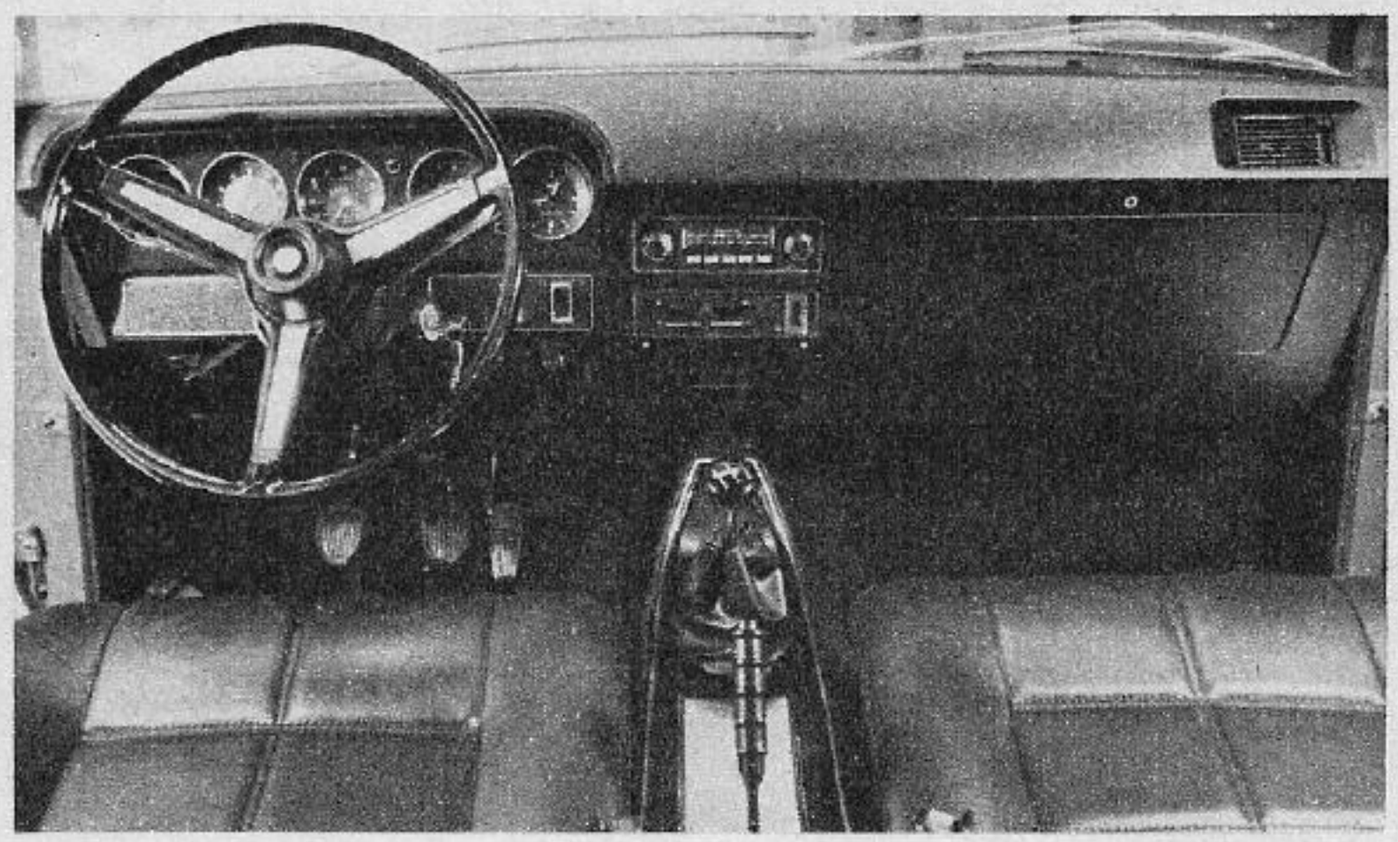
Para las unidades destinadas al consumo europeo las versiones son las siguientes: 180 (170 km/hora); 160 (155 km/h) y el 160 GT (165 km/h). El motor es un cuatro cilindros en línea. La cilindrada es de 1.639 cm³ (160 y 160 GT) y de 1.812 cm³ (180). La compresión para los tres modelos es de 9.2 a 1. Los tres modelos pueden adquirirse con caja automática (producida en los EE. UU.) opcional. Los que se entregan con caja manual tienen cuatro marchas sincronizadas.

Este nuevo modelo entra directamente en la línea competitiva de los Peugeot 504, Fiat 125, Renault 16 y Opel Rekord.

Con este vehículo, la Chrysler-France abre un mercado medio que elige entre el auto europeo medio y el norteamericano grande.



Chrysler 180: otra entrada americana al mercado chico.



Tablero del Chrysler 180: lo usual pero bien dispuesto.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Opel nuevo para desterrar al Capri. Un americano en Francia. Europa desafía - Peugeot piu forte - Volvo se trasforma - Le nouveau Citroën pour fair la guerre



Opel Manta de frente: reminiscencias del desaparecido Chevrolet Corvair.



Opel Manta de costado: línea muy agradable.

NUEVO CITROEN

El nuevo Citroën GS de 1 litro de cilindrada ha salido al mercado europeo constituyendo —para variar en el caso de Citroën— una total revolución sobre todo en lo que a styling se refiere.

Este suceso cayó en el mercado justo en el momento en que se apagaban los comentarios del Citroën Maserati, lo que vino a crear en derredor de Citroën una aureola de misticismo estilístico.

El Citroën GS se constituye en el más revolucionario de los autos de su tipo ya que posee un sistema hidráulico similar al que utiliza el Citroën DS. El nuevo GS tiene un motor de cuatro cilindros con una cilindrada de 1.015 cm^3 y produce 67 HP a 6.300 rev/min y desarrolla una velocidad máxima de 150 km/h. La aceleración del GS es de 16,9 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h.

Los frenos son de disco adelante y de tambor atrás.

La producción establecida por Citroën para 1971 es de 505.000 unidades. La producción actual diaria es de 700 automóviles.



Citroën GS: brillante progreso técnico y performance asombrosa.

RESPUESTA A EE. UU.

Los nuevos Vega (General Motors) y Pinto (Ford Motor) son las atracciones más importantes de los centros de estudio de la Volkswagen de Wolfsburg. Estos autos están siendo sometidos a incesantes estudios de sus componentes debido a que el nuevo VW K-70 ha salido prácticamente al mismo mercado y es necesario superar aún ciertos defectos de producción. Los técnicos de VW han realizado ya más de 100.000 kilómetros en estos autos (Pinto, Vega y K-70) llegando a conclusiones insospechadas. VW teme que su K-70 —ante el nacimiento de los autos medianos de EE. UU.— no sea un éxito contundente en el país del norte. Sin embargo siguen experimentando y trabajando en estos test comparativos.

MAS POLENTA PARA PEUGEOT

El nuevo Peugeot 504 dispondrá a partir de septiembre de un nuevo motor 2 litros. El nuevo auto dispondrá de 10 HP plus lo que elevará la velocidad del auto a 170 km/h. El sistema de inyección será de norma y sólo saldrá una pequeña partida anual con carburadores (2) Solex.

VOLVO REJUVENECE

Con la idea de exportar el 20 % de su producción a los Estados Unidos y Canadá, la firma sueca Volvo ha rediseñado la mayoría de sus vehículos con miras a la producción 1971. Una de las innovaciones más importantes es el nuevo sistema de inyección electrónico B20E: 130 HP a 6.000 rev/min. con el torque máximo en las 3.500 rev/min. y 18 mkg. La relación de compresión ha sido llevada a 10,5 a 1.

Una de las modificaciones pensadas para la exportación es el del equipamiento de todas las unidades con caja automática. Los Volvo 164 destinados a la exportación han sido adaptados a las medidas de seguridad obligatorias que rigen en los EE. UU. (Cinturones de seguridad, faros, defensas, frenos, etc....).

75 años de afiches

Paralelo a la evolución del automóvil se encuentra el concepto de su publicidad. Esta fue cambiando también como resultado de los momentos sociales, políticos y económicos. De principios de siglo hasta ahora los afiches reflejan las distintas épocas en el desarrollo del automovilismo

por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

AUTOS

EN TINTA Y°

Propaganda, afiches, posters, posters, posters. Hoy, desde Europa y Estados Unidos, el cartelón de anuncio inundó el mundo. Se convirtió en elemento decorativo infaltable en el habitat del adolescente contemporáneo. Fotos actualizadas o ilustraciones de ayer trabajadas hasta el puntillismo empalagosamente barroco que entibian con sus colores absolutamente sensoriales, el paisaje desde la cama del "teenager" que piensa. El comercio de la figura del Che Guevara por cuatrocientos pesos para desvirtuar la idea original del coleccionista de posters esencialmente publicitarios. Y entre la ampliación 1,50 m x 80 cm de Raquel Welch aún más exuberante y la languidez trabajada del aviso de alguna histórica representación de Sarah Bernhardt asoma la ingenuidad de un monocilíndrico De Dion-Bouton.

"En un principio el afiche era simplemente un anuncio de propaganda, un elemento que debía cumplir el único fin de propalar alguna información. No se tenía en cuenta entonces ningún tipo de fin publicitario porque no existía la publicidad. Un afiche era simplemente un bando donde decía por ejemplo HOY CARRERAS DE CABALLOS HOY." Afirmaba didácticamente Vicente Viney (Gowland Publicidad) mientras repasaba mentalmente la cronología del poster. "Así también —desde el nacimiento del automóvil hasta nuestros días— se puede seguir gráficamente la evolución del concepto del auto entre la gente a través de este medio publicitario."

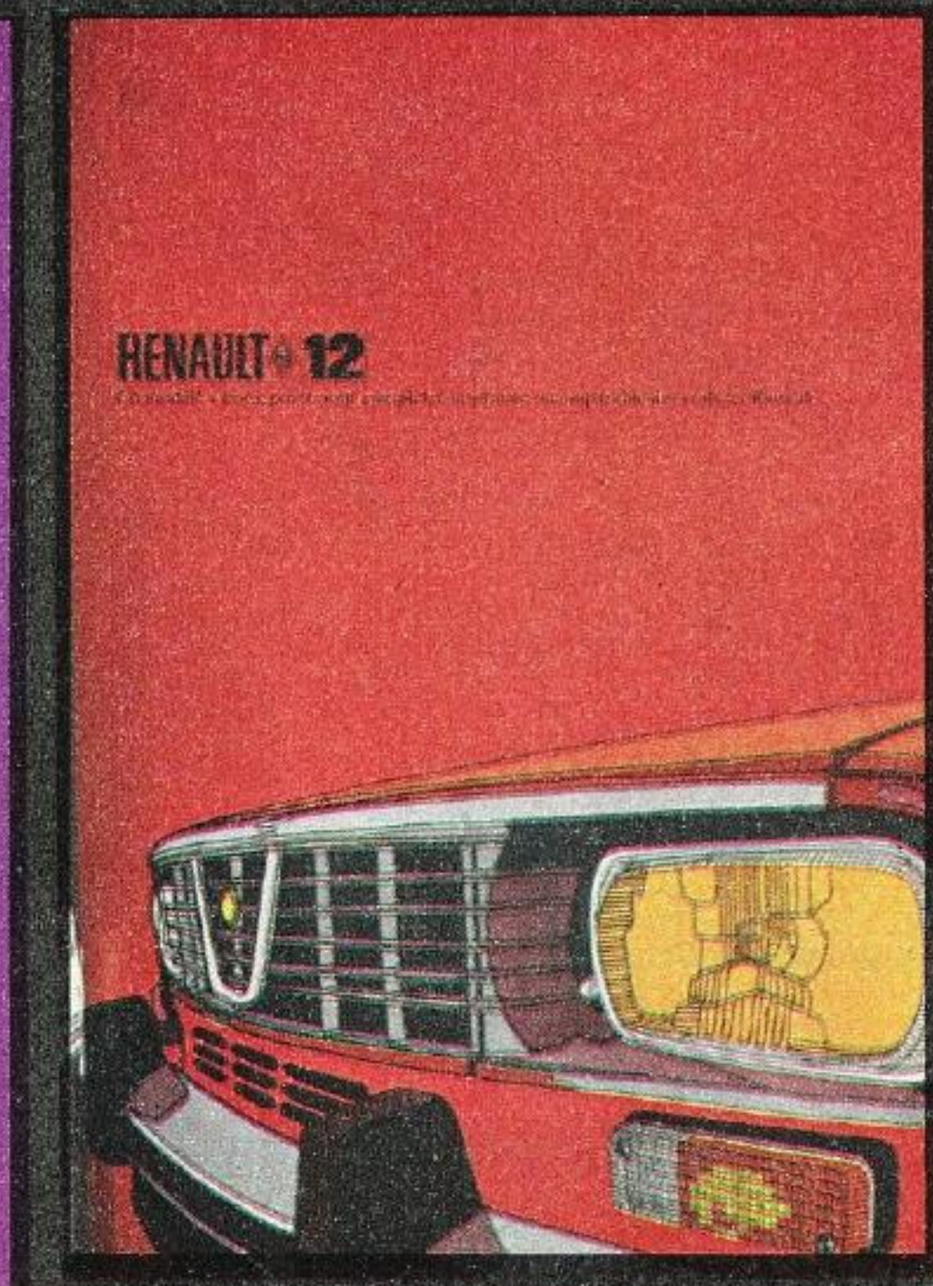
El rastreo entre viejos anuncios nos permitió interesarnos en dos conclusiones interesantes: 1) En

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com











ellos se refleja bien claro el cambio y la evolución de la idea que se ha tenido a través de los años con respecto al auto. 2) De qué manera se concibió el afiche influenciado con el correr de los años por las distintas tendencias artísticas, anímicas y psicológicas del mundo.

En el principio (hacia fines del último siglo y hasta la Primera Guerra) las casas fabricantes o sus representantes encargaban directamente a una editora o firma impresora la confección de un afiche. Esta recurría al artista de la casa

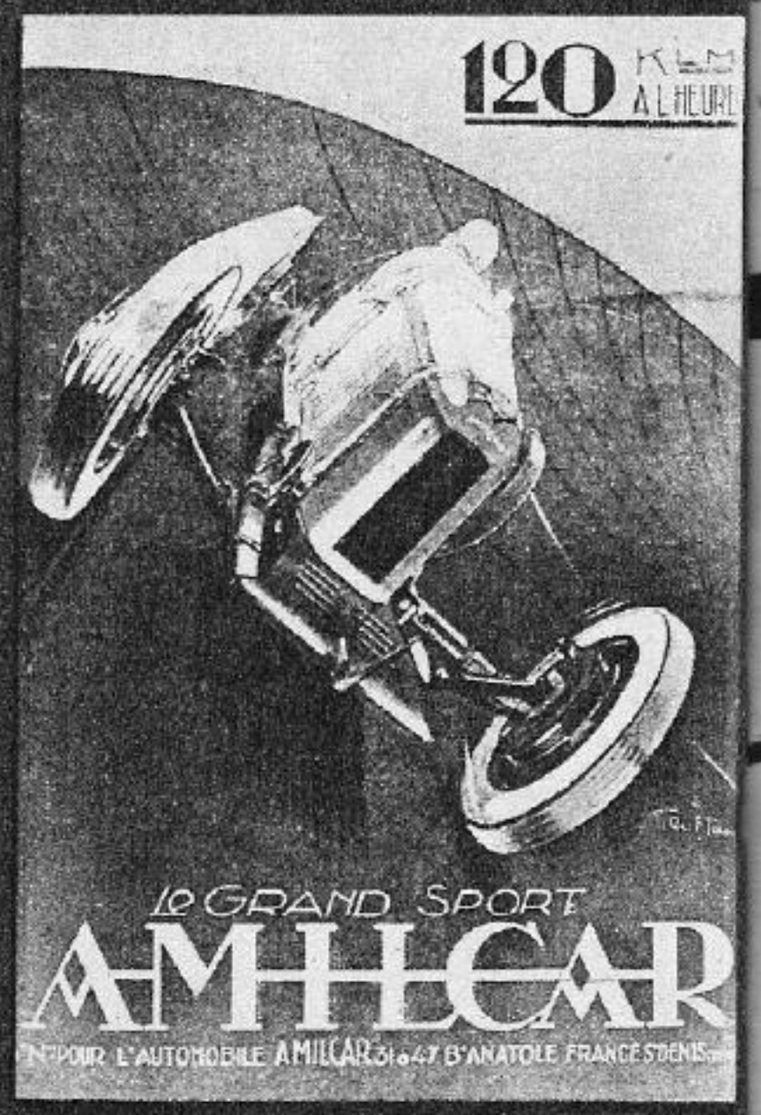
PAPEL

75 años de afiches

"Actualmente las grandes casas pueden utilizar en un aviso simplemente su nombre [y nada más] especulando con el prestigio recogido a traves de los años". Hoy la publicidad aborda el terreno subliminal, dirige sus impactos al inconsciente









Centro, abajo: Las orlas filigranadas y un movimiento de líneas con cierta influencia japonesa, este poster es bien representativo de su época.

Izquierda, arriba: El coche como símbolo de status: la aristocracia viaja en Cadillac o La Salle con frac y galera. La década del '20 en su apogeo.

Izquierda, abajo: "Un Talbot se reconoce también en la elegancia de sus propietarios." Palos de golf y el automóvil para grupos exclusivos.

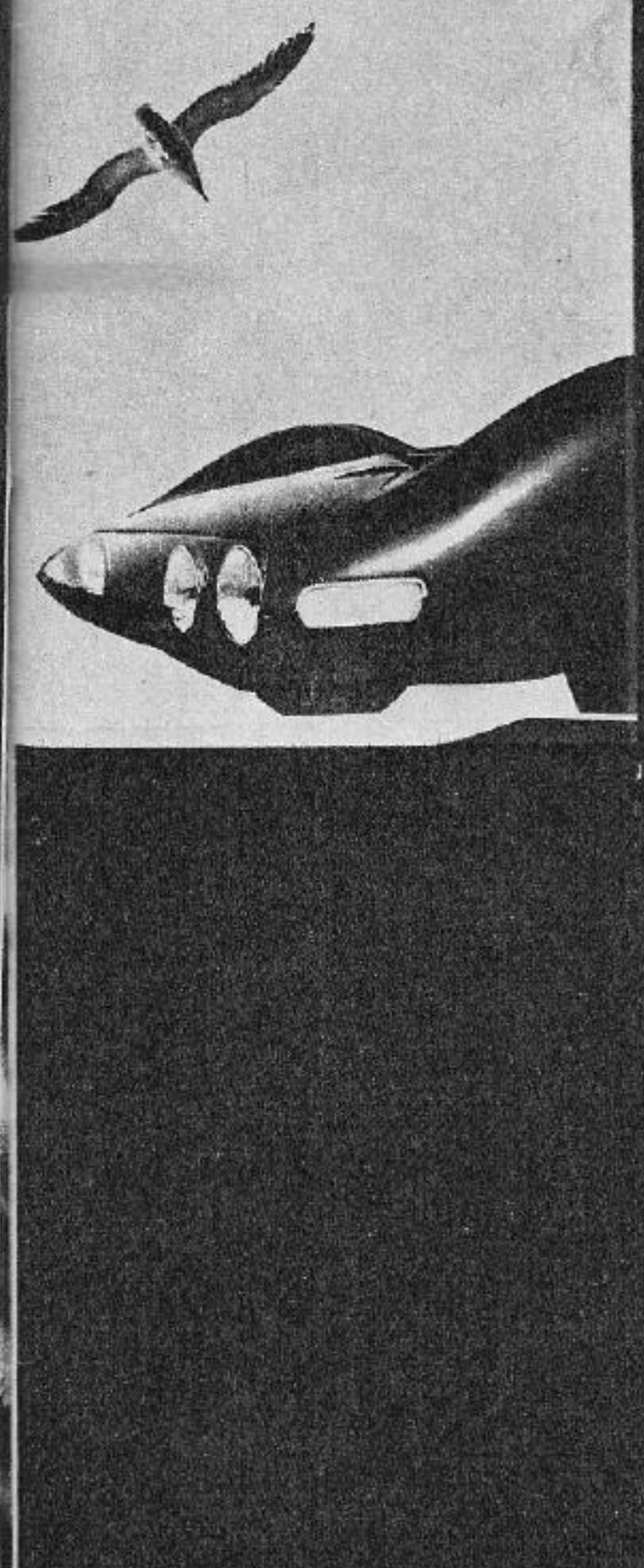
Centro, arriba: Redescubren la velocidad y la utilizan como medio publicitario del coche de serie. Un Amilcar lanzado a 120 km/h.

Derecha, arriba: Con el advenimiento del coche utilitario los conceptos cambiaron. Autos para la mayoría promocionados por su sencillez y fidelidad.

Derecha, abajo: Para llegar al concepto estético creativo actual. El poster concebido por verdaderos talentos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





quien se encargaba de ilustrar con todo su oficio y sapiencia el pedazo de papel, valiéndose de los conocimientos que dominaba. Así el poster primitivo no era más que un cuadro (firmado y todo) que reflejaba las impresiones y laberintos mentales del romántico artesano de los pinceles. Podía éste aventurarse y entender que el coche significaba ya un símbolo de status (como realmente lo era) o inteligentemente reflejar el confort y la seguridad con que se podía viajar, llegando el caso de mostrar un ignoto iluminista a una madre desprejuiciada amamantando a su niño mientras el "chauffeur" levaba dulcemente el rústico carro sin caballos por fragosas huellas.

No existían conceptos publicitarios. No había tampoco creación. El artista contratado aplicaba con prolijidad los ornamentos tan recargados, las guirnaldas de flores, las orlas y viñetas que le había brindado, seguramente, la academia de Bellas Artes. Ellos vivían en un mundo donde todo estaba hecho, así había sido y así sería. No existían los requerimientos de creatividad que luego, muchos años mediante, el mundo exigiría. El producto resultaba sobrecargado de romanticismo, los colores utilizados lo mismo y el auto, en medio de ello, también.

Con el advenimiento —gracias a algún francés inspirado— de la velocidad, se acentúa aún más la imagen de exclusividad, se carga aún más el tono romántico. El dueño de un auto se identificaría con ese monstruo mezcla de caballero andante y bicho (grotescas antiparras, tapado de piel y guantes). Aparecen entonces en la mente del artista las gallinas que corren despavoridas al paso del cuadriciclo bufante, cerdos, perros y gatos sufren en los caminos europeos los mismos padeceres ante el motor de combustión interna Otto aplicado.

La Gran Guerra. Nada de autos y afiches incitando a reclutarse mediante el Tío Sam, comprometiendo a los hombres útiles con cara enérgica y el índice acusador. Pasa el proceso rabioso y adviene la jubilosa década del veinte. Con sus motivaciones tan fáciles de adivinar: basta de tiros y llantos, seamos felices, se acabaron los problemas. Pero a los confeccionistas de anuncios les resultaba duro aún reflejar eso. Seguían —hasta los finales de esa década— atados a los cánones esquemáticos de preguerra. Con la gran diferencia que el coche había entrado en su momento de oro. Ya no se exageraban los ornamentos y la puntilla de orlas pero en cambio los afiches eran como enormes y coloreadas fotografías. Simplemente, continuaban mostrando con la fidelidad de la lente el gran lujo del automóvil. Entonces más que nunca el tener un coche otorgaba elevado status y colocaba a su poseedor en niveles exclusivos.

Se especulaba con el lujoso confort. El lujo existía pero es la idea de confort la que difería de nuestro actual concepto. Para esas generaciones se entendía por coche confortable un aparato de cinco metros, enormes asientos, enorme todo. Porque para ellos no había dramas de estacionamiento ni necesidades de fácil desarme de ciertos elementos mecánicos, ni de poco consumo ni de tantas cosas que hacen hoy a un coche verdaderamente confortable a su dueño. Se los seguía dotando —a los anuncios— de una suculenta carga de romanticismo, porque el coche en sí seguía siendo algo romántico. El auto era ruidoso, bastante difícil en sus maniobras, las capotas tan difundidas no impedían que el frío y la lluvia traspasaran los huesos de los ocupantes pero el auto era así y así había que aceptarlo. Es el tiempo de las mansiones fastuosas, las canchas de golf o el yacht y en medio de ese escenario reservado a unos pocos, el fastuoso automóvil. Los colores seguían siendo cálidos y exclusivamente sensoriales, la característica de utilizar un lenguaje puramente sensorial sigue prevaleciendo en el mundo publicitario de la década del '20.

Pero llegan los treinta. La calidez entra en su decadencia. Se comienza a gestar la verdadera idea de publicidad. Las figuras se estilizan, los automóviles también. Un corto período ha nacido para morir con los primeros taconeos de las botas alemanas pisoteando enérgicamente la casa del vecino. La velocidad había llegado también a sus expresiones mayúsculas. Se descubre por segunda vez —aunque desde otro punto de vista— lo importante de reflejar el auto como instrumento veloz para su promoción. Se establecen importantes records con el coche que usted señor sale de vacaciones. Hay todavía una chispa de romance pero ahora queda encendida exclusivamente en el alma del automóvil. La publicidad ha perdido calidez, los posters son fríos.

Y otra vez en la guerra. Nada de autos de nuevo. Los bigotes cuadrados de Hitler reemplazan a las elegantes "anchoítas" del "sportsman" propietario de un La Salle, un Cadillac o un Voisin. La publicidad abandona el automovilismo para embarcarse —de nuevo otra vez— en menesteres más políticos que comerciales. Pero también esta vez la matanza es mucho más grande; para colmo un hongo enorme borra una ciudad entera en segundos para dar aún más relieve al desgarramiento de la humanidad. Muertos los muertos, la guerra terminó.

La convalescencia será mucho más difícil. La gente ha sufrido demasiado. Es necesario olvidar —de una forma u otra— todas esas lágrimas. En este proceso, reaparece la industria automovilística y sus necesidades publicitarias. Pero ahora ya sí, los dibujantes publicitarios conocen (o empiezan a conocer) su métier. Ya son capaces de mostrar otras cosas. Pasarán años (hasta la década del '50) en que se verán repetidas caras llenas de sonrisa. Todo vuelve a ser felicidad, la guerra ha terminado. El automóvil ha perdido también su característica de exclusivo para introducirse en la creciente clase media. Posters de familias tan alegres y sonrosadas cargando canastos para salir de paseo con el coche estacionado frente al chalecito clase media también (aparecen los niños).

La humanidad estaba creando otro mundo. El hombre había quedado empequeñecido por su autodestrucción. Se construyen los edificios más imponentes, las avenidas tamaño baño, los coches grandes de líneas espectaculares dibujadas por el viento. La juventud comienza a enfrentarse con un mundo nuevo que se está construyendo. Aparecen los adolescentes (parejas de novios) en la publicidad de un auto. Consecuentemente se exageran las medidas del auto —en los afiches— para dejar al hombre chiquito a su lado. Esto lo determina la necesidad psicológica de hacer obras, creaciones y máquinas grandes que serán dominadas por el hombre para convertido así en algo más grande que ella y sacarlo de la pequeñez en que se veía. Figuritas desproporcionadas junto a tremendos guardabarros, todo ha cambiado, ya nunca más el mundo será una cosa hecha por los siglos y para los siglos. Artísticamente, son años de transición, los dibujos en los anuncios reflejan lo mismo: carecen de romanticismo, de renovación y de talento creativo. Los autos son así también.

Pasó la década del sesenta. El sedimento de profundas corrientes artísticas fue decantando y su consecuencia se aplicó en diseños para este Nuevo Mundo. Pero el advenimiento de este Mundo creado, que ha roto sus compromisos con el pasado, ha determinado que el talento y la creatividad sean los valores con los cuales deberá desenvolverse. El tiempo pasa a una velocidad que supera quizá al hombre, pero como el proceso ahora es absolutamente creativo y el talento prevalece, es posible que hoy, por primera vez en la historia del auto, los afiches que se utilizan para publicitarlo sean verdaderas obras de arte. Y porque el tiempo lo supera, es posible que esas creaciones de hoy por el futuro que se acerca mucho más rápido, estén íntimamente comprometidas con éste.

Sin embargo resulta evidente que hoy, este mundo que ha roto con su pasado, se acerca a él de mil formas. Renacen coches antiguos, la pintura tiene mucho de extracción romántica art-nouveau, lo mismo que la publicidad. Es el precio de prescindir del pasado en la construcción de lo Nuevo. Las generaciones actuales carecen de linaje en su mundo. "Todo es nuevo y el hombre buscará siempre un linaje en su mundo, esa búsqueda será constante", concluyó Viney.

Ahora lo busca en estos símbolos. Los posters nos llevan nuevamente en pos del linaje, al romanticismo de siglos pasados y los autos antiguos las gestas de caballeros. Mientras tanto se crea, los afiches están elaborados por artistas. Entendámoslo así y apreciémoslo. Los elementos visuales de hoy y de ayer son tan diferentes como el dulce de leche y la electricidad. Y si no, repasen esta pequeña colección.

LOS INVENTOS DE OSC



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CAR GALVEZ



A lo largo de los años se hicieron leyenda las personalísimas ideas de Oscar Gálvez en todos los detalles de preparación de sus autos. Precursor del uso del casco y el cinturón en carrera, se preocupó siempre por una prolijidad y una eficacia extremas. De allí surgieron infinidad de inventos de todo tipo que aun hoy hacen asombrosa cualquier anécdota

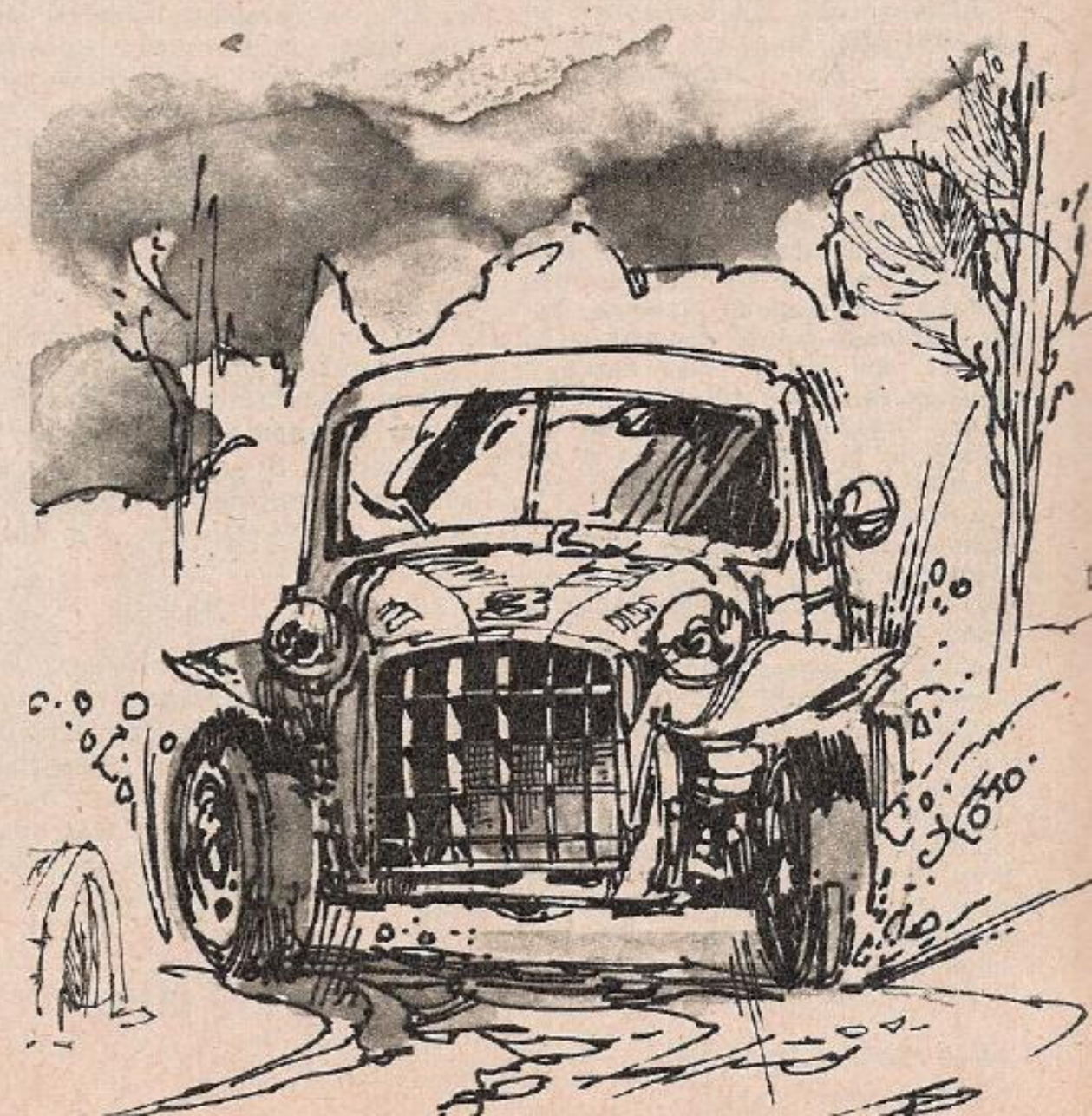
Por GERMAN R. SOPEÑA

La cupé Ford '40 venía rodando a 200 km/h por el abovedado camino de La Pampa. A los costados banquinas, terraplén y a la derecha, paralela al camino, la vía del ferrocarril. Unos cuantos metros más arriba volaba el avión de Radio Rivadavia transmitiendo la carrera. (Como era lógico Oscar Gálvez venía ganando.)

De golpe el temido ruido del reventón de una cubierta y la inmediata sensación de la dirección que tira violentamente hacia la derecha. Los volantazos tratan de pelear al coche que se quiere descontrolar pero al tocar la banquina se produce lo inevitable: el coche se clavó de punta y empezó un vuelco que no terminaba nunca; mejor dicho, sí terminó, pero 200 metros más adelante con el auto cruzado sobre la vía del ferrocarril, sin trompa, destrozado.

El avión bajó donde pudo y González Longhi se aproximó corriendo al coche. Oscar Gálvez lo recuerda perfectamente. "...**yo recién salía del coche y lo vi a Longhi que venía con una cara tan increíble que le pregunte: ¿te asustaste mucho? Y claro, el coche no servía para nada pero mi acompañante y yo estábamos intactos aunque él no lo pudiera creer. Pero no era de casualidad. Yo siempre sostuve que la "torta" jamás te avisa y por eso mi auto estaba perfectamente adecuado para cualquier eventualidad. Por eso estoy aquí. Mirá:** y abre la puerta de su Fairlane de uso diario para acompañar la explicación con sus clásicos e impagables gestos— **la jaula de mi auto era así, venía un tubo por el tablero, otro un poco más abajo, se conectaban con los del parante y el piso y cuando cerraba la puerta, con un cerrojo la fijaba también a la jaula. ¡Esa puerta no se abría por más golpes que le dieran! Y eso lo había visto en Estados Unidos una vez que fuimos con Fangio, donde los midget se daban unas piñas terribles y los pilotos salían tal cual. Eso era en 1948 y desde entonces adopté para siempre las jaulas integrales y el cinturón de seguridad. Porque siem-**

→



LOS INVENTOS DE OSCAR GALVEZ

pre que yo veía algo nuevo pensaba en mi auto. Siempre para mejorarlo, siempre para mejorarlo..."

Oscar Gálvez fue y sigue siendo un fanático de la prolijidad, del menor detalle perfeccionista en el auto, y por eso a lo largo de su campaña se hicieron famosas sus innovaciones mecánicas que respondían a la experiencia, al pensamiento permanentemente puesto en la performance del auto y a una idea fija que siempre revoloteaba en la mente de Oscar mientras corría, manejaba en la calle, trabajaba en el taller o se acostaba a dormir: **"...para ganar no hay que parar, y en caso de tener que reparar algo, hay que simplificar todo lo más posible. Hay que ganar segundos en todo, no hay que parar, no hay que parar..."**.

La lista de inventos es interminable y algunos de ellos fueron verdaderamente precursores en nuesrto país. Como por ejemplo el uso del casco protector, implantado por Oscar en 1940.

—**"Cuando me caí en el famoso precipicio en Perú, me hice un tajo enorme en la cabeza, y ahí me di cuenta de la diferencia que hubiera significado tener un casco. Sin casco y sin cinturón uno estaba a merced de cualquier cosa rebotando dentro del auto en el vuelco. Así que ni bien llegué a Buenos Aires me fui a Auto Racing, unos importadores que estaban en la calle Santa Fe y me compré dos cascos: uno de paracaidista para mí y otro de tanquista de guerra para Juancito. Desde entonces siempre usé casco y en aquella época nadie lo usaba."**

Pensando siempre en función de ganar el mínimo segundo en carrera, Oscar Gálvez —indiscutiblemente un piloto excepcional— hizo cierta, más que nadie, la vieja afirmación que las carreras se ganan en el taller. Allí surgieron muchos de sus particulares inventos que luego otorgaban triunfos en aquellas carreras en las cuales había que parar, arreglar y seguir y aún se podía aspirar a ganar.

¿Algunas de esas ideas o perfeccionamientos? Hay miles. Todos los Ford de aquella época estaban equipados con los amortiguadores "de bracito" que eran regulables. Los TC, por supuesto, llevaban dos por rueda y mientras todos los autos los tenían fijos en su lugar original, o levemente desplazados, Oscar Gálvez los había vinculado a la suspensión y al chasis pero de manera tal que el amortiguador quedara dentro del baúl del auto y pudieran regularse desde adentro por intermedio del acompañante. En los Grandes Premios los diferentes tipos de camino obligaban a cambiar la regulación de los amortiguadores y de esa forma no tenían que parar en el camino. Antes de inventar esa solución, Oscar Gálvez recurría también a una maniobra sensata para perder el menor tiempo posible. Paraba a la salida de una curva de 90 grados (donde la velocidad era lenta), bajaba él y su acompañante cada uno con una llave y ajustaban los amortiguadores de cada lado. La solución posterior eliminó esa parada.

En vez de paragolpes Gálvez no colocaba una simple chapa sino que ponía una hoja maestra y una sobremaestra cumpliendo esa función. Si se rompía una de ellas en carrera (cosa común) se quitaba el paragolpes y a otra cosa.

En el auto no llevaba un instrumento de temperatura de agua sino dos, uno para cada block del V8. Permitía en seguida ubicar dónde estaba la falla y brindaba un control mucho más certero de lo que pasaba bajo el capot.

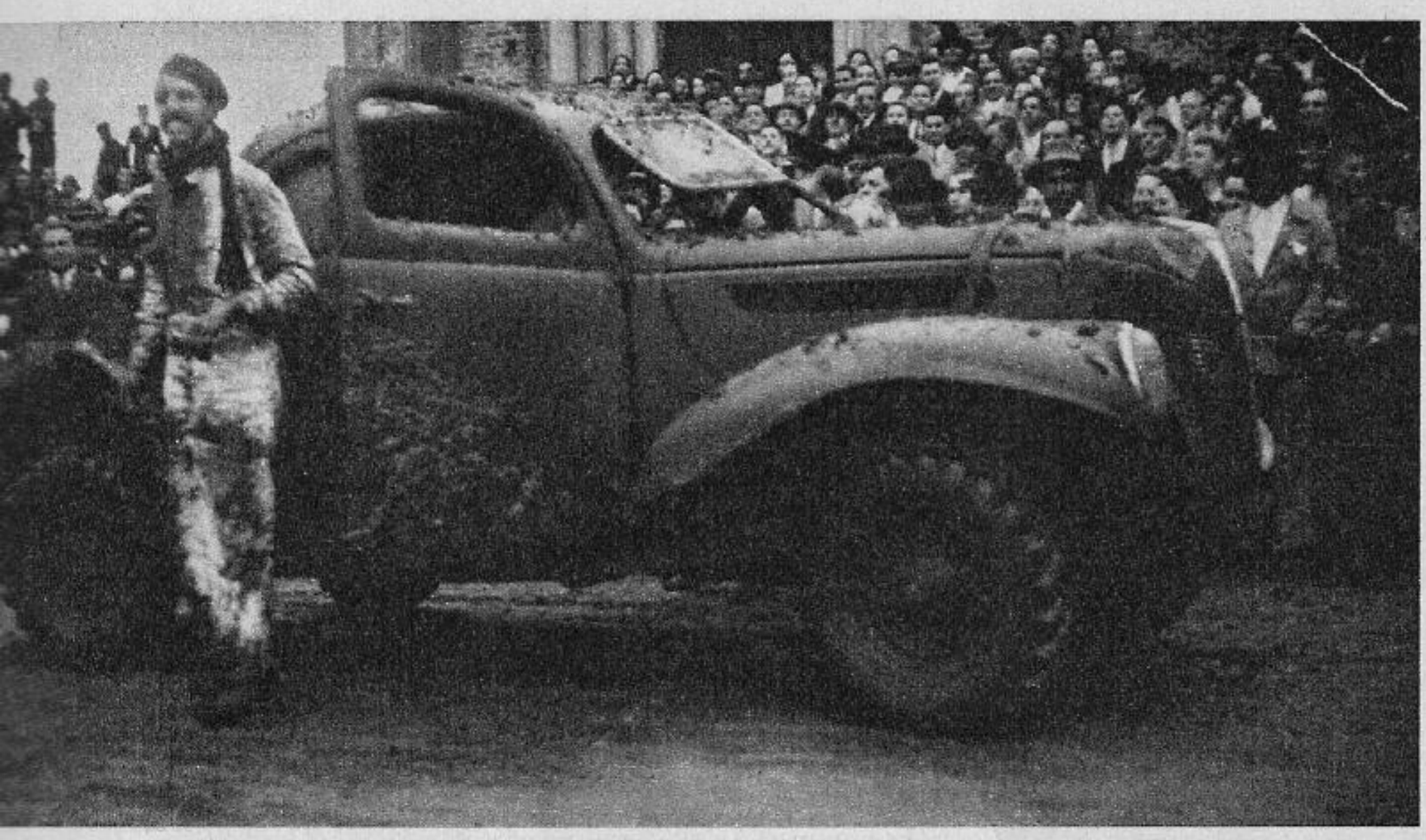
El barro era un elemento más en las carreras de TC y los guardabarros recortados presentaban un inconveniente: las ruedas tiraban barro hacia atrás y se pegaba en las puertas o entraba por las ventanas. La solución también fue simple, como en apariencia lo son todas las ideas de Oscar: una simple chapita deflectora colocada en el chasis.

Muchas veces se dijo que Oscar Gálvez mueve los pies más rápido que nadie pero que siempre desconoció el taco y punta. Nada más inexacto. Los mueve como nadie pero siempre practicó el punta y taco y para facilitarlo aún más fabricaba pedaleras especialmente adecuadas a su modalidad. El acelerador era un prodigio montado sobre cojinetes de bolillas de aviación y conectado al carburador por cañitos de acero al cromo molibdeno, desde que la única falla en todo el G.P. del '54 fue precisamente la rotura de una varilla del acelerador que era la original del coche.

Fue también uno de los primeros en buscar soluciones aerodinámicas, y a principios de la década del '50, en una de las carreras de Tres Arroyos sobre el veloz triángulo donde surgían los records de velocidad, Oscar Gálvez se presentó con una cupé completamente carenada por abajo. Sólo quedaba al aire un pedacito de la bocha del diferencial. Como la carrera era siempre a fondo, el asunto era cuidar el motor llevándolo a menor régimen. Con ese carenado el coche ganaba en penetración y Gálvez pudo colocar ruedas más grandes (8.00 x 16), con lo cual andaba a la misma velocidad que los más rápidos pero usando menos vueltas. Ganó por muerte ese año y en las dos ediciones posteriores.

Pero si Oscar Gálvez dedicaba horas de pensamiento y trabajo en el taller también sobresalía netamente como piloto cuando en la ruta tenía que improvisar desde el volante ante cualquier situación sorpresiva.

"La única vez que sentí un hilo frío que me recorría todo el cuerpo fue una vez que venía por el camino que va de Juárez a Chillar y me aproximaba a la curva previa a la entrada a Chillar. Era una curva veloz hacia la izquierda y por el costado derecho corría la vía del tren. Venía a fondo y cuando levanto el pie y toco el pedal de freno noto que no había nada... ni una gota de freno. ¿Sabés lo que fue? ¡Qué bárbaro! Vine acomodando el auto como pude, lo emboqué, sacó la cola afuera y lo fui dominando, evitando el vuelco porque iba a parar sobre las vías, y al final paré al lado de un almacén. ¡Qué momento! Nunca me voy a olvidar de un paisano que estaba ahí en la curva que se acercó y me dijo: «Mire Oscar, yo no era hincha suyo, pero después de verlo doblar, recién me hice hincha a muerte». Claro, él no sabía que yo no tenía nada de freno. Desde ese día adopté una nueva costumbre. Siempre que llego a una curva vengo palpando antes el pedal con el pie izquierdo. El freno no me sorprende más."



Gran Premio de 1939. Oscar Gálvez, acompañado por Juan llega victorioso a Concordia tras superar un barro infernal. En la cupé Ford '39 se observa la hoja de elástico puesta como paragolpe.

UN MOTOR EN 28 MINUTOS

Una de las cosas más sorprendentes de Oscar Gálvez era no sólo sus ideas sino la rapidez con que las concretaba en la práctica, aspecto en el cual su nombre alcanzó también dimensión mitológica. Pero por cierto que esa fama era fundada. Hay una anécdota rigurosamente cierta que es motivo de asombro cada vez que se cuenta.

"En los Grandes Premios daban como ocho horas para reparar y yo ni me preocupaba. La gente decía que nosotros ganábamos siempre porque nos hacíamos el auto nuevo en cada etapa y entonces pidieron menos tiempo de reparación. Redujeron a cuatro. ¿Qué problema? Para mí era lo mismo. Cuatro horas sobraban. Entonces bajaron a una hora y media y ahí sí me puse a pensar. Porque el problema del Ford eran las bielas: había que cambiar tres juegos en todo el Gran Premio y había que calcular bien el tiempo. Entonces yo me preparé todo dos meses antes y terminé tres juegos completos de bielas y pistones. Ahora, cada biela y cada pistón se corresponden entre sí y no se pueden cambiar uno con otro porque no es lo mismo. Y asimismo los pistones y las bielas tienen que ubicarse de una manera definida porque el perno de pistón está desplazado 3,2 mm del centro. Entonces yo inventé lo siguiente: Agarraba los cuatro pistones de cada lado, los ponía en orden y encima

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

les pintaba con palitos el número de cada uno: 1, 2, 3 y 4. A la vez, a cada pistón le ponía una manchita. A uno blanco, al otro rojo, al otro azul y al último verde. A la biela de cada uno le pintaba lo mismo y quedaba todo identificado para trabajar lo más rápido posible. Un día cerré las puertas del taller y les dije a los muchachos: vamos a desarmar y armar un motor entero. Y puse dos relojes en el momento que empezamos a trabajar. ¡¡28 minutos tardamos en hacer todo el motor de nuevo!! Después en el GP trabajábamos tranquilos y lo hacíamos en 39 minutos. Hay que usar siempre la cabeza..."

"¿...Y la caja de cambios? En Mendoza, en 1960, la saqué en 18 minutos. Y sacando también el diferencial; pero para eso había hecho unas muescas en la V que va de la cañonera al chasis y podía sacar todo mucho más rápido."

"El asunto era no parar nunca. Y parece que yo fuera brujo porque a veces adivinaba lo que me iba a pasar. Cuando gané el Gran Premio a Caracas teníamos que salir de Lima en una etapa y a mí me preocupaba el aceite que podía tirar por el camino. Entonces me hice una especie de carcaza que se ubicaba debajo del cubrevolante para recuperar el posible aceite que podía tirar por la bancada trasera. ¡Parece brujería! A 48 kilómetros de Lima el marcador empezó a avisar que había poca presión. Herrero, mi acompañante, midió el aceite sin parar —porque teníamos la varilla con un alargue hacia la cabina— ¡y no había aceite! Paramos, miré la protección que estaba sobre el cubrevolante y todo el aceite estaba ahí. ¡Lo había tirado por la bancada! Llenamos otra vez el tanque y aunque lo seguía tirando, mi acompañante iba midiendo con la varilla y agregábamos (también de adentro) y no paraba nunca."

"Otra cosa era un agujero que tenía en el piso, tapado con una ventanita que se fijaba con una mariposa y que al abrirla daba directamente al embrague. Nosotros llevábamos un tarrito con arena y si el embrague empezaba a patinar abríamos la ventanita y Herrero le tiraba arena. Al rato, si se ensuciaba todo con arena le decía a Herrero que chupara un poco de nafta con una manguerita y limpiaba todo de nuevo. ¡El auto estaba limpito!"

Oscar hace memoria: se levanta, muestra en un auto cualquiera la ubicación imaginaria de cada elemento en su auto de carrera, se sienta al volante del Fairlane otra vez y explica que hay que mantener siempre las manos en el volante y distraerlas lo menos posible y que para eso había trasladado el comando del limpiaparabrisas al tablero, a pocos cm del volante para accionarlo con un simple golpe al botón. (Que era el del cambio de luces.) Además, el acompañante bombeaba agua al vidrio y en el tachito del agua Oscar ponía detergente para lavar el parabrisas en el verdadero sentido de la palabra.

En 1951 colocó servo freno en el auto porque comprobó que si bien no iba a disminuir la distancia de frenado sí mejoraba la presión sobre el pedal. Y el dato era cierto porque con su clásica minuciosidad lo había probado en un banco. Apretando a fondo el pedal con el simple comando hidráulico la presión del pie no sobrepasaba las 600 libras/pulgada², mientras que con el servo la presión a fondo aumentaba a 1200 libras, directamente el doble.

"...en 1952 puse la primera trompa liviana que me la hizo Marconi en aluminio con los soportes de los guardabarros agujereados. Era notable la diferencia porque al caer de los lomos de burro el auto ya no caía de adelante como antes, con esas trompas de chapa que pesaban una barbaridad."

"¿Y el día que gané en la Costanera con el Alfa Romeo bajo la lluvia? ¡Qué bárbaro! Agarré una goma de cámara de auto, cubrí todo el magneto y lo até abajo con un alambre. Los cables los cubrí todos con grasa y a las bujías les puse un chupete, tapé las entradas de aire y no se mojó nada. ¡Ni una gota!"

—¿Qué tal era el Alfa Romeo?

"El mejor auto que manejé en mi vida. Era chiquito, maniobrable, frenaba bien. Era muy distinto a los demás."

.....

"...¿Y el día que gané los 1.000 Km de TC con la cupé? Cuando terminé la clasificación y fui a guardar el auto vi un poco de aceite abajo. Me fui corriendo al taller, armamos un motor durante la noche, lo ablandó mi acompañante y ganamos el domingo."

"...Y yo no usaba mameluco. Usaba pantalón y camisa porque si se incendiaba el coche me podía sacar enseguida la ropa..."

"...¿Y los tanques de nafta? Nunca se me rompió ninguno porque yo los fijaba todo perfecto. Y el último tanque que tuve era de plástico, uno de los primeros tanques de plástico."

"...¿Y el volante? Yo siempre lo tuve a la derecha porque me gusta más. La fuerza para manejar el volante hay que tenerla en la derecha y con la mano izquierda que es más débil se maneja la caja de cambios."

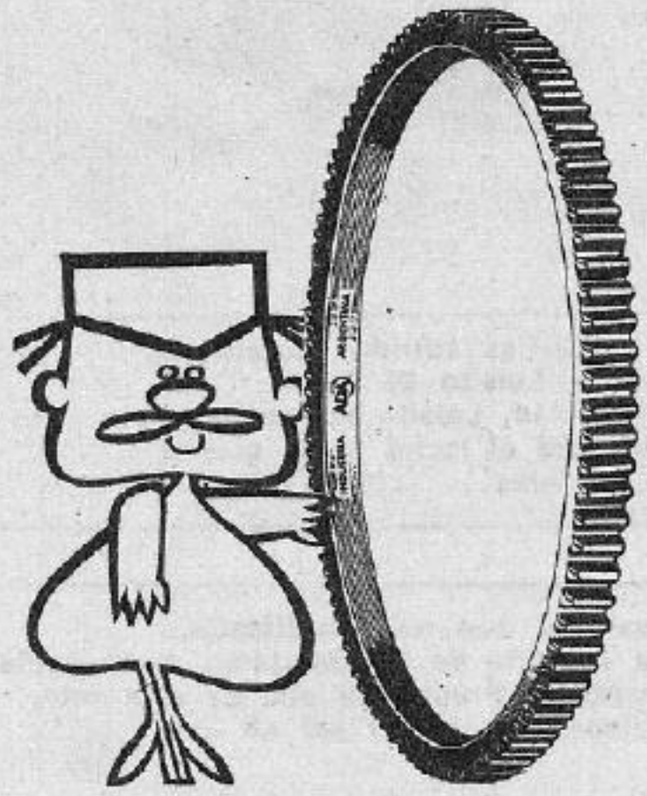
"...¿Y en 1948...?

"...¿Y el Gran Premio al sur donde...?"

La nota tendría que trasformarse en libro.



Caminos del sur en el Gran Premio de 1961. La cola afuera, las gomas corrigiendo, O. Gálvez en el volante.

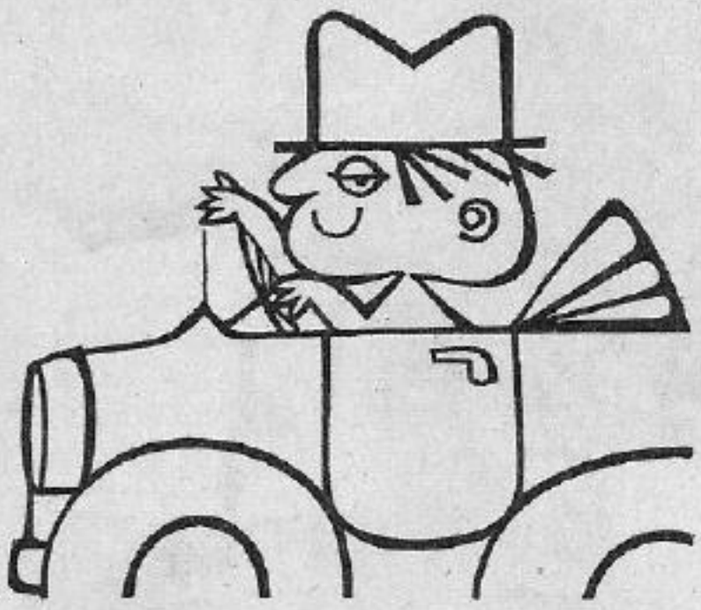


lo que cuesta, vale... y valen mucho mas de lo que cuestan

coronas de arranque

ADA®

UNICO FABRICANTE
CASA STEWART S. A.
Comercial, Importadora e Industrial



CORSA BUSCA AL REY DE LOS DELIRANTES

CAMPEONATO

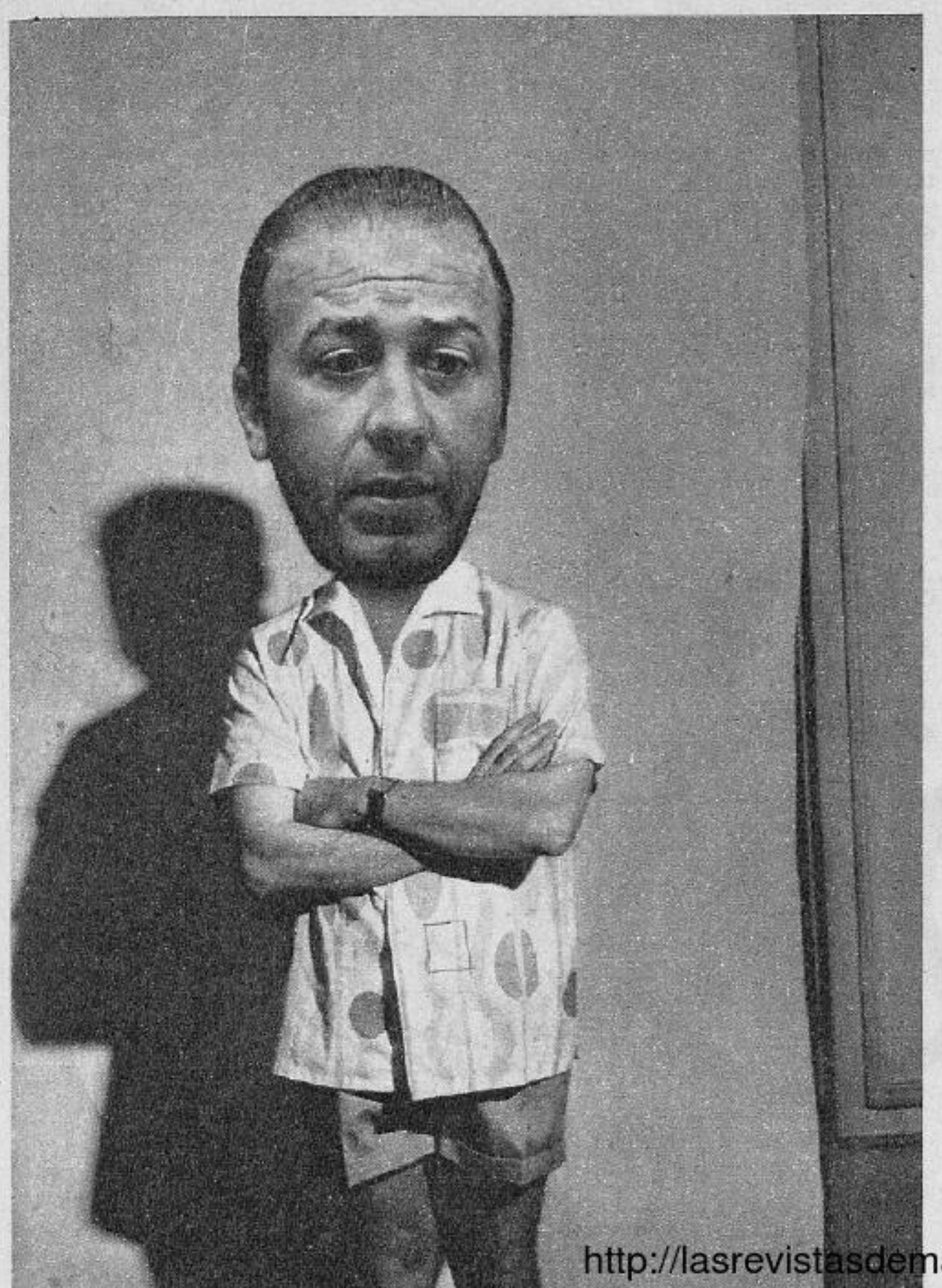
Pepe Migliore ha pasado a encabezar la clasificación parcial del campeonato Palito Ortega -intensamente votado en estas dos últimas semanas- comparte la posición de privilegio con Pepe, y unos cuantos piantados más se abigarran detrás pugnando por alcanzar el cetro. Verdadera lucha sin cuartel por ser el más rayado de nuestro país.

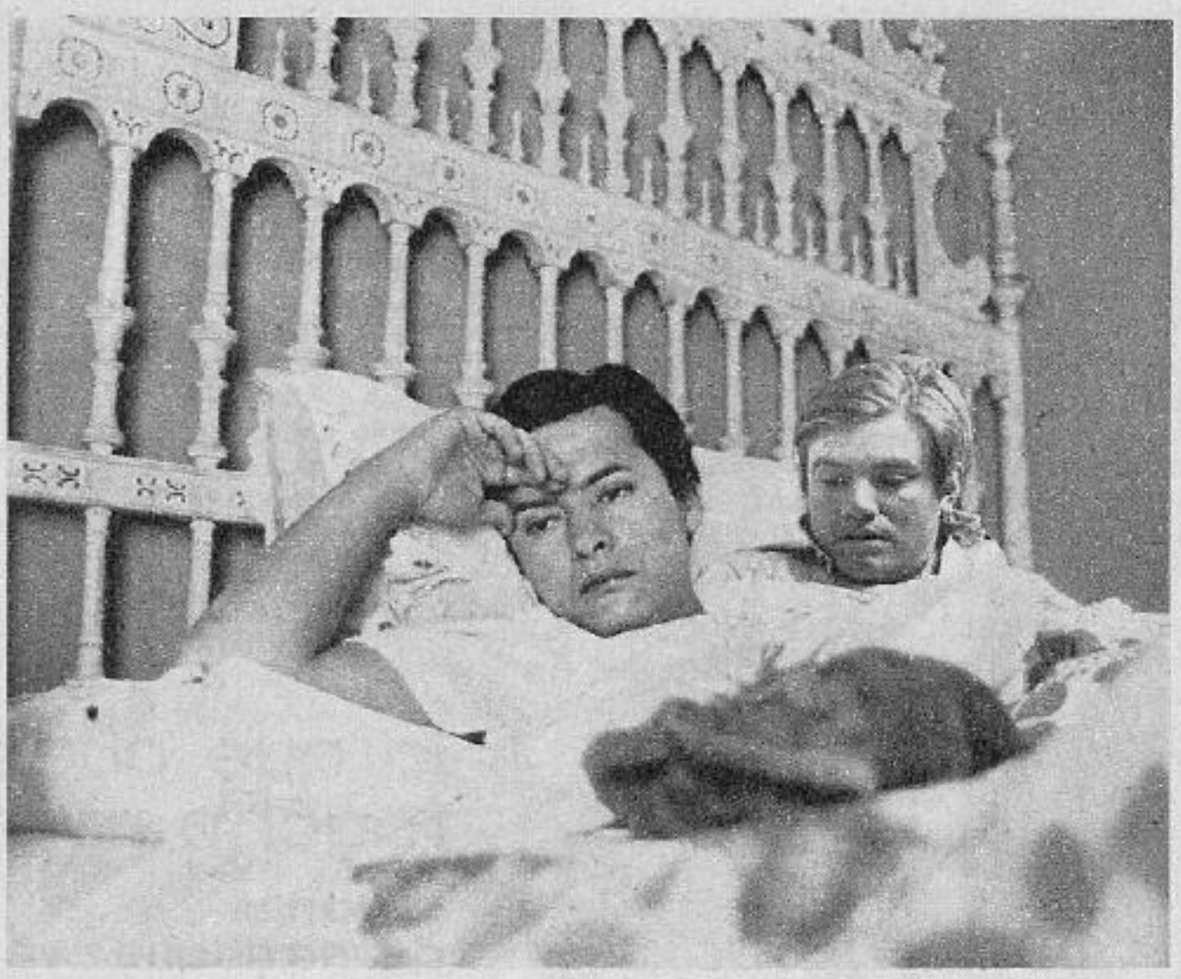
Señores: no hagan olas...

Importantes novedades signan esta entrega del Campeonato de Piantados. Primero: los puntajes se están volviendo significativos, y si bien todavía no aparece un ganador definido, ciertos indicios denotan hacia dónde se inclina el público elector. A ver esas habilidades ocultas..., a descubrir los indicios y enviar cartas, ya que quien se aproxime más a la verdad recibirá como premio una réplica de la pirámide de Micerinos —en escala natural, por supuesto— realizada totalmente en finísimo carbón de Cardiff.

Segundo: obviamente, desde que se corrió TC "A" en Chivilcoy, un nuevo piantado se suma a la pléyade de estelares figuras que tienen los cables pelados, dado que no solamente eligió un piantado master para que lo llevara a dar unas vueltitas, sino que también se alejó de su actividad acostumbrada, ya que tal personaje, fundamentalmente, es cantor. No cabe duda respecto a quién nos referimos: sí, señores . . . Al Rey: Palito Ortega. Si bien todavía no hemos podido determinar sobre quiénes ejerce su reinado, o sea, Rey de qué es, nos imaginamos que debe ser el Rey de los cantantes populares. Y a partir de Chivilcoy, rey de los acompañantes. Indudablemente debe haberse puesto bastante inquieto, ya que sentarse por primera vez en un TC "A" al lado de Luisito Di Palma requiere —más que presencia de ánimo— una dosis respetable de demencia, que Palito puso de manifiesto. Al concluir la carrera, bajó mudo, y es posible que no pueda volver a cantar "La felicidad" por el término de seis meses. Claro que, a diferencia de sus colegas Rodolfo Bebán y Osvaldo Piro, Palito terminó felizmente su primera incursión en el automovilismo deportivo, mientras que los dos primeros decidieron que los teleteatros no se funden cerca de la largada y que resulta imposible volcar con un bandoneón, respectivamente.

El segundo caso que exponemos a la curiosidad pública es el de Pepe Migliore. Bisnieto de inmigrantes, dedicó toda su niñez, adolescencia, juventud, madurez y seguramente su próxima vejez, al difícil arte de vivir bien sin hacer absolutamente nada de nada. Tal condición le ha asegurado un lugar perenne entre los piantados de nuestro país. Claro que no debemos olvidar, de ninguna manera, que su conocida afición al ocio





Palito Ortega se repone de las angustias sufridas durante la Vuelta de Chivilcoy, acompañando a Luisito Di Palma. En evidente demostración de solidaridad, Luisito acompaña ahora a Palito, y asegura que no abandonará el lecho hasta que el Rey no se componga del todo. Señores... ¡¡¡Qué dúo...!!!

"Larry" pertenece a una logia secreta aún no identificada. Su vida es un misterio para la mayoría de los mortales, pero nadie duda de que sea un flor de piantado. Prueba de ello es esta foto, tomada mientras el Mosca se disponía a tomar sol en la azotea de su casa.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE PIANTADOS

también lo ha hecho acreedor a la copa anual que se entrega al "Rostro compacto, sólido, perteneciente al individuo que carece de pudor y que jamás se sonroja", lo cual traducido significa "al caradura". Tal afirmación se desprende del análisis literario que juzga la última producción de Migliore: un libreto titulado "Tratado teórico del faciatosta", dividido en 15 lecciones —capítulos— titulados:

1) Males y perjuicios vitalicios que acarrean al hombre la vergüenza, la compasión y la bondad. Cómo evitar estas tres plagas.
2) La explotación al débil y otros divertidos métodos de alcanzar la felicidad y la prosperidad.
3) La política como sistema para engañar a los bobos, y cómo hacer que aguanten cualquier cosa pensando en que "la cosa" va a cambiar de un momento a otro...
4) Necesidad de tratar al prójimo a zapatazos.
5) De lo lícito de quitarle los bienes a los demás, cuando los demás son tan tontos que se los dejan quitar.
6) El remordimiento y la conciencia, fantasías moriscas.
7) Del talento, de la perseverancia, de la laboriosidad y de otras cosas igualmente funestas.
8) El trabajo como sistema de estropear la ropa.
9) De la satisfacción de huirle al sastre.
10) La verdad de la milanesa no es el pan rallado...
11) Cómo ganar carreras perdidas desde la primera etapa, y tomar atajos...
12) Las millonarias solteras: un filón inexplotado. Matrimonios por amor.
13) Ventajas de los clavos "Miguelito" en los trazados veloces.
14) La herencia inesperada como sorpresa bendita.
15) Sección deportes: La navegación a vela y el placer de la piratería.

No cabe duda alguna del éxito de esta publicación, que se erigirá en "best seller" en menos que canta un ave de corral, dada la innegable aptitud de la mayoría de los potenciales lectores para seguir tan puras enseñanzas. Tampoco puede dudarse del estado de confusión mental que aqueja a Migliore, lo cual no hace más que asegurarle un lugar de privilegio en las elecciones de CORSA.

Quedamos entonces esperando al cartero, que ya está algo enojado con nosotros por el volumen de correspondencia semanal que recibimos desde que comenzó este concurso. Claro que nosotros le explicamos que este concurso resulta imprescindible, y entonces el noble servidor público baja la cabeza, visiblemente avergonzado, y nos pide perdón, actitud que le ha valido algún puntito en las listas. Chau. Duerman bien y no se olviden de cerrar la llave de paso del gas.

VOTO

CORSA BUSCA AL REY DE LOS PIANTADOS

Yo, que no estoy en pleno uso de mis facultades mentales, opino que la persona que tiene las facultades más alteradas que yo es .....

Si faltare a la verdad, que el Dr. Charcot me lo demande.

NOTA: Este cupón es canjeable por un golpecito de electroshock en cualquiera de las buenas clínicas del ramo.

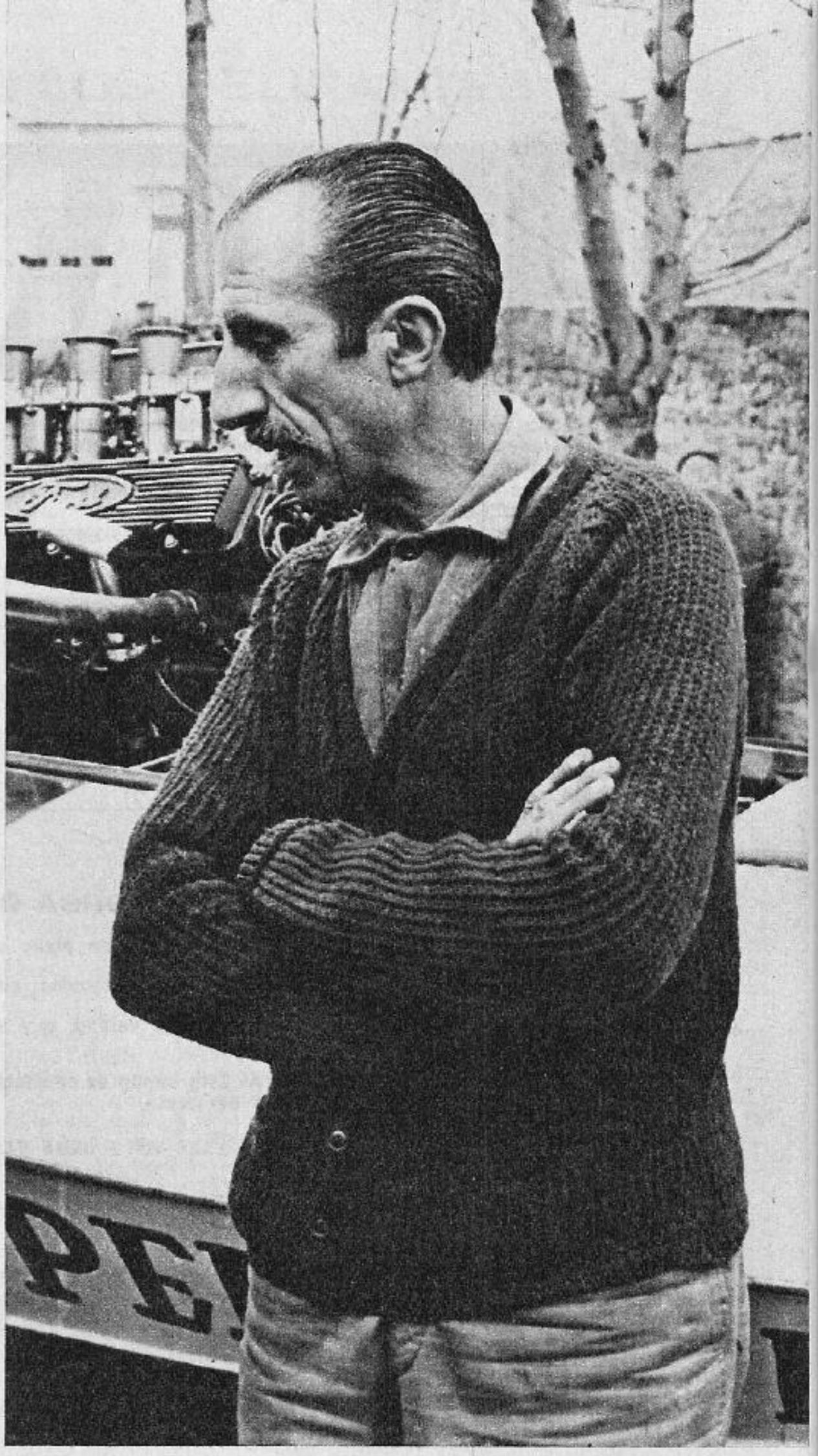
ESTE VOTO DEBE SER ENVIADO A CASILLA DE CORREO 4494, CORREO CENTRAL.

1) José Migliore (dice que el avión negro es él, vestido de cóndor) .. 69
Palito Ortega (dice que corre porque le gusta, no por publicidad) . 69
3) Nasif Estéfano (está por entrar a un seminario franciscano) 66
Paco Mayorga (usa maxitapado de cuero con 33° a la sombra) 66
Andrea Vianini (dice que el casco le hace caer el pelo, y que dejará de correr por esa causa) 66
6) Carlos Pairetti (se dejó engañar en Indy) 63
7) Dorita Bavio (usa buzo Dunlop con viso de satén negro debajo) .. 62
Heriberto Pronello (tapiza el parquet con planos de motores) 62
9) Eduardo "Beto" Rodríguez Canedo (colecciona sweaters ingleses) 60
Héctor Staffa (asegura que los problemas "hay que tratarlos con altura") 60
Luis Di Palma (le enseña a manejar a Palito, y de paso aprende a cantar) 60
12) Néstor J. García Veiga (gasta millones de pesos en cascos diferentes) 58
13) Larry (está tan posesionado con lo de "mosca" que le huye al Raid) 56
14) Astor Piazzolla (puso una golondrina en el motor. La mató) 54
Agustín Andolfato (es medio medio...) 54
16) Ernesto "Pichín" De Pedro (usa sobretodo en Ecuador) 51
Mario Vessuri (inauguró una moderna cámara séptica en su jardín) 51
Cocho López (lo sale a saludar la gente linda) 51
19) Gastón Perkins (se cree caballero andante y le da órdenes a su escudero Zurita) 49
Alberto Linares (está rastreando el Arca de Noé) 49
21) Joaquín "Negro" Rodríguez Muñoz (está creando la llanta de mimbre) 47
Carlos Reutemann (no gana para disgustos...) 47
Martín Calvo (le regalaron un cartelito magnético que reza: "No corras, papito...") 47
Roberto Eguía (quiere trasmitir ballet en directo desde el Colón) .. 47
25) Vicente Formisano (saqueaba tumbas en Arrecifes) 46
26) Oscar Urdiales (va cantando por la calle: "...Y péguele fuerte...") 45
Eduardo Copello (usa anteojos negros de noche) 45
28) Norberto Paulони (construye el SP en una bohardilla) 43
Miguel Angel Galluzzi (asegura que es cuerdo, y todos se ríen) .. 43
Carlos Ruesch (se afeitó las piernas para que no lo confunden con un extremista) 43
31) Héctor Luis Gradassi (es amigo de Alcides Raie) 42
Raúl Horacio Burzaco (será abuelo un año de éstos...) 42
"Kelly" Battiolo (desvió un portaaviones a San Isidro) 42
Pirulo Tuero (todos le hacen versitos con el sobrenombre...) 42
Jorge "Mono" Villa (come un chico de primero superior por día) .. 42
36) Carlos "Talicho" Fresco (se defiende con la espada, con la pluma y la palabra) 40
37) Abby Apkarián (es casto) 38
38) Alberto Hugo Cando (se aseguró la garganta en un millón de libras) 36
Sobieslaw Zoghani (es un superdotado) 36
40) Carlos M. Thiery (viaja de Devoto al centro en un Piper PA-11) 34
Osvaldo P. Andrés (se hace llamar "White hunter" y "Bwana blanco") 34
Mario García (...ese abonado no figura en guía...) 34
"Picho" Pascualini (no corre porque no tiene ganas) 34
Jorge Cupeiro (nadie sabe de qué vive) 34
Profesor Horacio Halfón (dice que le enseñó a manejar a Rolo Alzaga) 34

Con menos de 34 puntos figuran:

Carlos Marincovich, Eduardo Casá, Jorge Ternengo, Eugenio Mraz, Comodoro Juan Grillo, Guillermo Mauro, Guillermo Mártire, Raúl Fernández Aguirre, Oreste Berta, Gerardo Albizu, Juan Manuel Fangio, Douglas Kittermann, Carlos Travers, Alejandro Ciancaglini, Vicente Viney, Paco Martos, Ricardo "Dicky" Fox, Humberto Maneglia, Evaristo Aranzana, Bernardo Kuschnir, Carlos Balbé, Edgardo Boschi, Rodolfo D'Apice, Raúl Torti, Carlos Fisanotti (Lechón Monocasco), Antonio J. Sergi, Sadir Héctor Penacini, Ernesto Pierángelo, Roberto Catabarren, José Coelho.

PEDRO SORIANO



El hombre más veloz sobre el agua en la República Argentina. Sus comienzos en Mojarra. Campeón del Litoral 1962 y 63. El Algramar y el Ford F-100. Su primera carrera a Carmelo. El record de 180 Km/hora y los amigos que lo ayudaron a obtenerlo

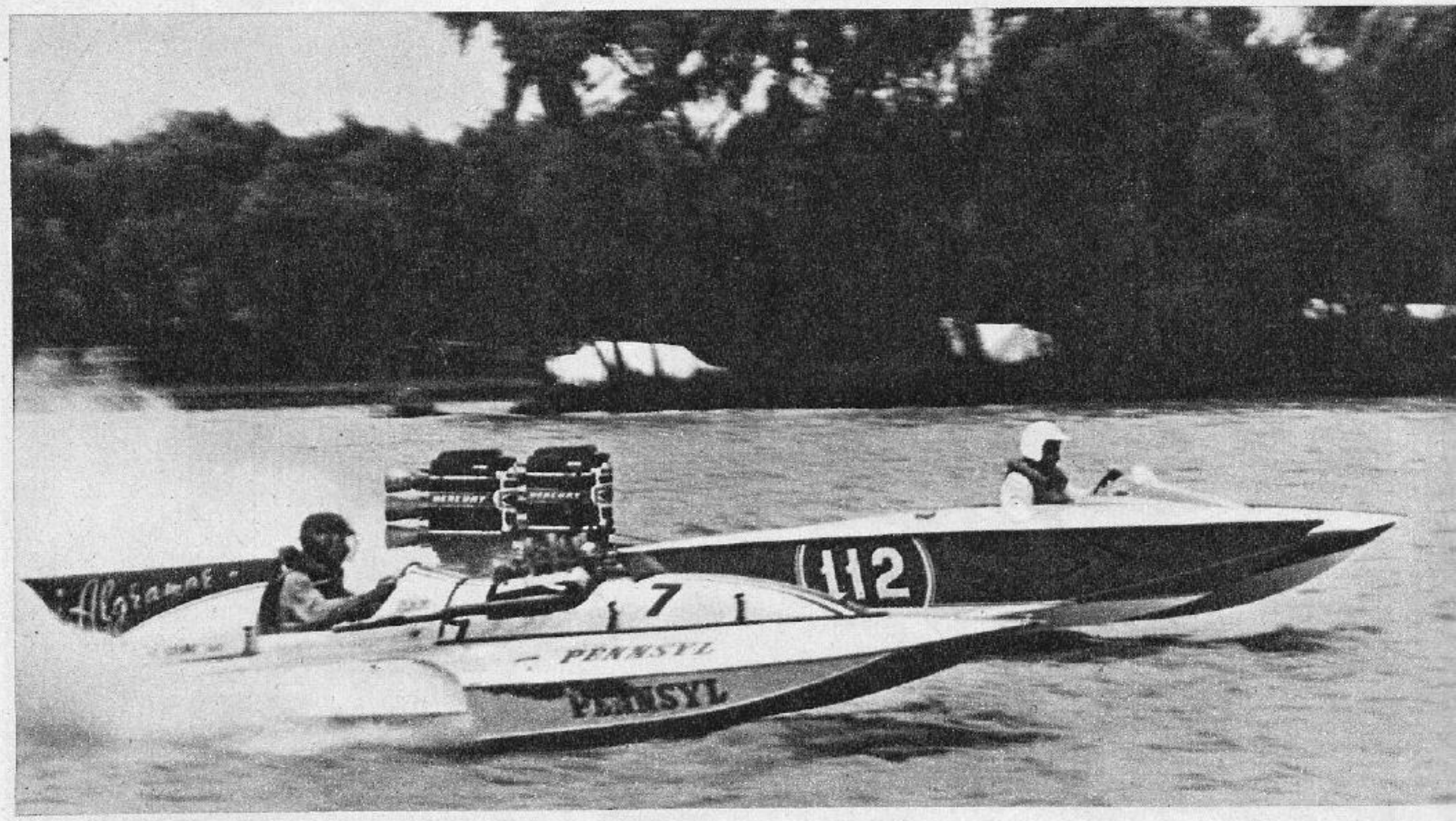
El domingo 21 de junio próximo pasado, en aguas frente al Club Regatas La Plata, Pedro Soriano batió un record argentino de velocidad con su hidroplano "Algramar" impulsado por un motor Ford F-100. La prueba fue del tipo kilómetro lanzado y en uno de los pasajes "clavó" 20 segundos, lo que equivale a una velocidad de 180 kilómetros por hora. Ese promedio lo trasformaba en el hombre que más rápido ha corrido sobre el agua en nuestro país. Ese promedio también trasformaba en noticia a un hombre que, en el ambiente motonáutico, ya tenía ganado un nombre y al que le estaba faltando un poco de suerte para imponer el poderío de su lancha. Pero la hsitoria de Soriano se inicia bastante tiempo atrás, digamos en 1946, cuando creó el astillero que lleva su nombre en el mismo lugar que ocupa hoy en el Tigre. "Parece increíble, mirando el lugar, que hayamos podido construir allí un barco de 20 metros de eslora, 5 de manga y 3,50 de puntal. Todavía no estaba tan urbanizada la zona y popa y proa sobresalían ampliamente, una hacia el fondo y la otra sobre la calle. Para sostener la proa clavamos un puntal en el terreno que nos olvidamos de sacar y hoy es un árbol de más de 20 metros de altura. Si me preguntan cómo sacamos la embarcación para botarla, no sé, parece imposible pero salió".

Durante quince años se dedica a la construcción naval, permaneciendo ausente de las competiciones a las que todavía no había pensado dedicarse. Recién en 1960 corre por primera vez y lo hace en la clase Mojarra. "Me acuerdo bien de esa mojarra de plástico. Recién se empezaba con las fibras de vidrio y no se tenía la experiencia de hoy; el casco solamente debía pesar unos 200 kilos. Con ella no pasaba nada de modo que decidí cambiar el casco y obtuve uno de madera, que pagué entregando en cambio un armario de cocina. No tuve suerte y reventé el motor en la primera prueba. Pero como no era cuestión de dejar sino de seguir insistiendo, vuelta a armar otra y pude darme el gran gustazo de ganarle a Alfredo Matthesius en Campana".

Para los que no lo conocen, Soriano es uno de los corredores "capitalinos" que más se traslada al interior para intervenir en competencias. La asiduidad con con que lo hizo en 1962 y 1963 y la buena preparación de su Mojarra hicieron que durante esos dos períodos se clasificara campeón del litoral. A él se debe precisamente que se admitan en las Mojarras los pontones cerrados y los tapajuntas por dentro de los pontones, modificaciones ambas que dieron lugar a una cuestión en Rosario pero que finalmente fueron aceptadas. Vende su mojarra a Juan Carlos Lozano la que se hundió mientras la probaba, no pudiéndola encontrar a pesar de haber empezado el rastreo inmediatamente de producido el hundimiento. "En 1964, trabajando en el astillero, me quemé un ojo con carburo quedándome casi ciego. Fue gracias a Italo Nunziata, inolvidable amigo, que pude recuperar la visión después de operarme. Como agradecimiento le pedí me dejara llamar "Hola" a mi mojarra, ya que era el nombre que él siempre le ponía a sus lanchas. Sigo haciendo, luego de mi recuperación, un regio sapo en mojarra y no consiguiendo un primer puesto ni de casualidad. Como el asunto no marcha, dejo de correr dos años, o mejor dicho, dejo de correr sin pensar que a los dos años volvería a hacerlo".

Deja de correr pues, pero era evidente que su vida no iba a ser solamente hacer lanchas para que corrieran otros y a fines de 1968 empieza a preparar un hidroplano. La forma es casi exacta a la de una mojarra aunque algo más grande y el motor que se puso en ella fue un Ford F-100. En enero de 1969 debuta en Córdoba y gana. "Como iniciación no podía ser más auspiciosa: de 17 carreras corridas sacamos 16 primeros puestos y un segundo. Y digo sacamos porque es un error creer que al Algramar lo manejo yo solo. Hay muchos que ponen lo mejor de sí, no solamente en el aspecto artesanal sino como amigos. Por ejemplo hablemos del record: ¿Qué hubiera podido hacer yo sin la preparación de Al-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Acá enfrenta al Ñato Regnicoli en la última edición de la San Fernando-Carmelo. Vamos a ver qué pasa en la próxima.

Hace 23 años había que sostener una proa y se clavó una estaca; después se olvidaron de sacarla y hoy es un árbol de 25 metros en el que risueñamente se apoya Soriano.

"Creo en la publicidad y el apoyo comercial a los pilotos. Los deportes mecánicos son caros de mantener y los esfuerzos individuales van encaminados al fracaso".

fredo Gorecki, sin la ayuda de Raúl Gorosito y Oscar Costa, sin el trabajo de mi hijo Roberto Soriano? Evidentemente muy poco y por ello el record es más de ellos que mío". Hablamos sobre los prolegómenos del record y aprovecha para tocar un tema de actualidad. "Soy gran partidario del apoyo comercial a los pilotos; en mi caso debo mucho a la firma Pensyl y no hubiera habido record si no fuera por el esfuerzo que realizaron. Bueno, casualmente con una lancha de ellos me "limpiaron" de troncos la pista antes de correr. Pero uno volvió, nadie sabe cómo, y según me dicen no le pasé a más de dos metros. Yo, sinceramente, no vi absolutamente nada. No hay tiempo para mirar cuando se recorre en el agua un kilómetro en 20 segundos. Y creo, sin jactancias, que podemos andar un poco más rápido. El Ford, por ejemplo, tiene una junta de 5 mm y con suerte la podemos llevar a siete décimas. Podemos también buscar un escenario más adecuado, aguas más tranquilas; podemos ir a Junín, a Chascomús un día apropiado, a Potrero de

→

los Funes, a cualquier lado; en fin ya veremos". Es evidente que Soriano tiene en mente algo más que un mejoramiento del record argentino y aunque él no lo diga pensamos que no anda lejos de un mundial en la categoria hasta 5 litros. El casco, diseño y construcción de su astillero, se agarra muy bien en la marejada, más de lo que él mismo pensaba. "Parece increible, pero PARABRISAS CORSA tiene razón en lo que dice: hay gente que hace años que anda en el agua y no ha salido de la primera sección. Es mi caso. Hasta este año, que corrí a Carmelo, no habia nunca pasado más allá del Paraná de las Palmas. Si lo pienso, yo mismo no lo creo. ¡Y qué experiencia que fue! Mis dudas sobre el camino, mis dudas sobre el comportamiento del Algramar en la marejada, Alberto Regnicoli apareciendo delante mío en Carmelo como un fantasma, los segundos descontados a la vuelta. Toda una experiencia en mayúsculas. Y la vuelvo a correr. Una vez más por lo menos. Ahora sé donde queda Carmelo y que el Algramar se agarra lindo en la marejada".

Pedro Soriano ha revivido con su record al hidroplano en la categoría Fuerza Libre. Dentro de poco habrá ocho iguales en Mendoza y Córdoba y el espectáculo va a ser como para no perdérselo. De los corredores capitalinos Juan Viaggio ha encargado un casco similar aunque no se sabe qué motor ha de ponerle. Si batir un record vale o no la pena, que lo diga la repercusión del caso presente. Soriano dice que se retira a fin de año, puede ser que sea así y puede que siga corriendo. Por ahora tiene la satisfacción de ser el más rápido y de poder dar en cualquier momento una sorpresa mayor.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PARABRISAS CORSA EN

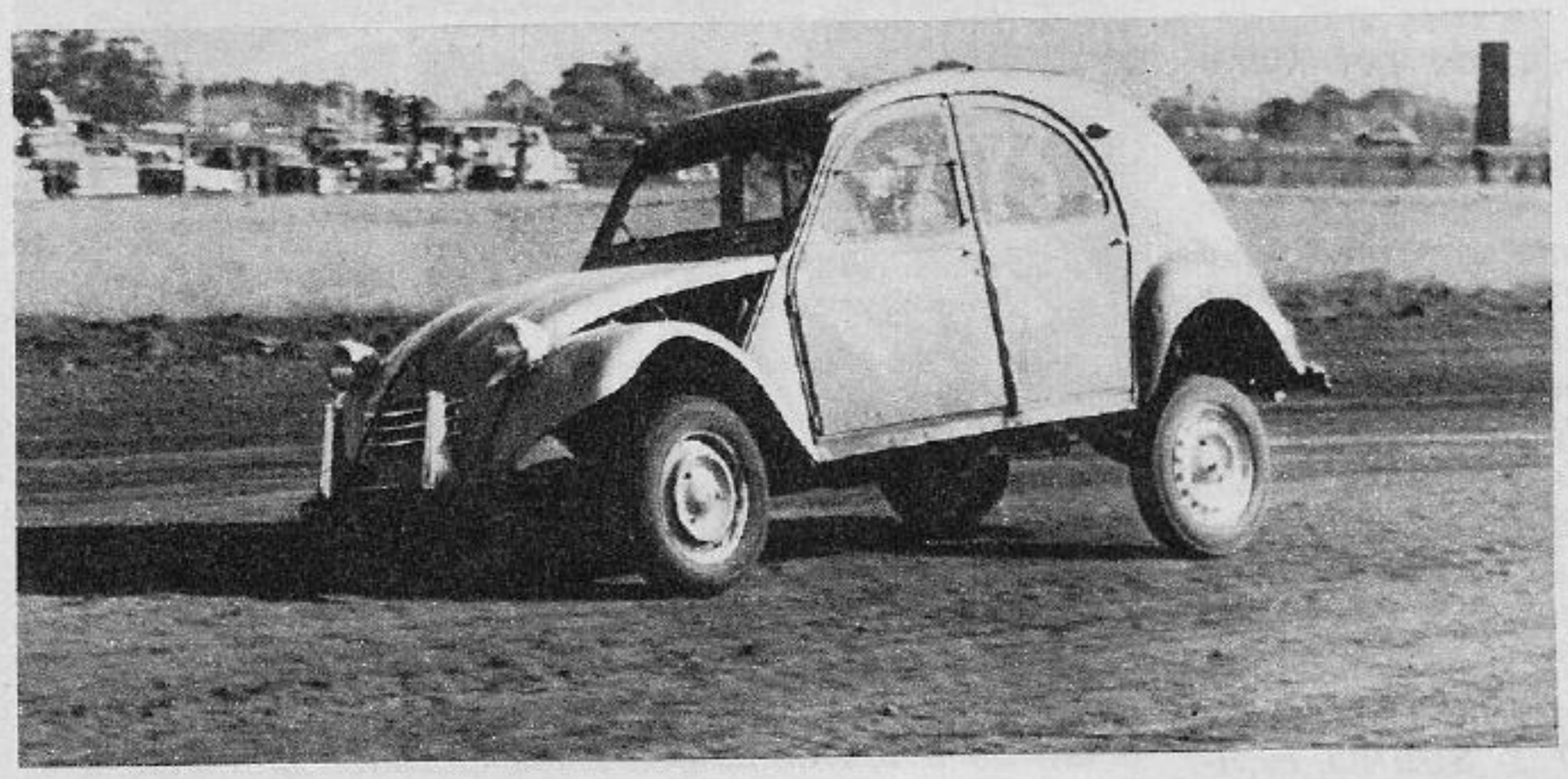
EL INTERIOR

PERIODICO AUTOMOVILISTICO DE LAS PROVINCIAS

Corresponsales: Héctor Acosta *(Córdoba)*, Raúl Arioni *(Bolívar)*, Francisco J. De Cesare *(Bariloche)*, Enrique C. Bordato *(Comodoro Rivadavia)*, Héctor J. Milanich *(Entre Ríos*

Pedro A. Pignataro *(Sta. Cruz)*, Federico E. Boneo *(Salta)*, Luis Montpellier *(Sta. Fe)*, Antonio Torrejón *(Chubut)*, Raúl Artola *(Las Flores)*, Francisco Canale *(Mar del Plat*

Argentina, 22 de septiembre de 1970 **Nº 231** **Unica sección, 3 página**



BUENOS AIRES

Volvieron las Cafeteras, Bolitas y Patitos al circuito de Coronel Vidal



Al comando de la primera cafetera con alerones que gira en los circuitos zonales, Oscar Castellano obtuvo un meritorio triunfo en el circuito de Coronel Vidal.

El subcampeón del pasado año no había tenido la satisfacción de ganar ninguna carrera en lo que va de esta temporada, y pese a que en la mayoría de las oportunidades marcó el mejor tiempo en las pruebas de clasificación y anduvo punteando en las series y finales, siempre "le faltaban diez para el peso", y por una u otra circunstancia debía conformarse con los puestos de retaguardia, pero ahora parece que las cosas han cambiado y se apresta a escalar posiciones.

La primera serie fue ganada por Mingo Solís con un promedio de 87,829 km por hora, resultando vencedor en la segunda batería Castellano con 87,689 y la tercera fue conquistada por Juan Botto a 83,612 por hora. Luis Finocchio obtuvo el triunfo que le permitió integrar los 11 participantes que irían a la final.

Entre series se llevó a cabo una competencia para Citroën 2CV, la que fue ganada por Daniel Almandoz (73) seguido por Pesagno y Damiani, obteniendo el ganador un promedio de 68,697.

También se disputó una interesante y animada serie de Fiat 600, los que luego de las preestablecidas 8 vueltas consagraron vencedor a José Iglesias (Nº 53) seguido por Plenafeta y Bratelli, siendo el promedio del ganador de 71,096 km por hora.

Gran final de cafeteras y gran expectativa, pero Oscar Castellano tomó la punta desde el vamos para no abandonarla a lo largo de 15 giros, entablándose la lucha por los puestos subsiguientes y logrando Mingo Solís mantener el segundo puesto aventajando a Sebastián Eder y Luis Finocchio. El promedio del vencedor fue de 90,542 km/h, y la tabla de posiciones del campeonato zonal de cafeteras fiscalizado por U.C.Z.A. es la siguiente: Raggio, 53; Solís, 49; Finocchio, 36; Reymonte, 22; Castellano, 20, y Eder, 19.

BUENOS AIRES

Un nuevo circuito

MORENO. — El próximo 4 del corriente se llevará a cabo la inauguración del circuito El Gato Rojo del Auto Moto Club Ciudad de Moreno (el Gato Rojo). Ese día se disputarán competencias para Cafeteras y Citroen según reglamentos de la Asociación Deportiva Automovilista. La nueva pista tiene un recorrido de 1.200 metros de un interesante trazado que, por supuesto, es de tierra compactada. Se llega a ella por las rutas pavimentadas Nº 197 y por el camino que une Moreno-Pilar.



BUENOS AIRES

Un PATITO LINDO

Los "Patitos Feos", léase Citroën 2CV, han proliferado últimamente en los circuitos y la verdad es que dan un espectáculo muy simpático, con su manera tan sui generis de tomar las curvas haciendo las delicias de los asistentes.

Pero Mar del Plata tiene el orgullo de tener el primer "Patito Lindo", como se puede apreciar en la foto, y que ya algunos conocen, pues con motivo de las "24 Horas del Vicente López Automóvil Club" disputadas en el Autódromo Almirante Brown de la Capital Federal, tuvo el privilegio de encabezar el lote en la vuelta previa a la largada.

Este verdadero prototipo fue construido por Mario Amica y nos atrevemos a asegurar que se trata del primero fabricado en el país, habiendo sido montado sobre un chasis modelo 1969.

La chapa fue moldeada íntegramente con martillo y aguantador, y el motor básico de 425 cc fue llevado a 820 cc y la modificación del cigüeñal le permite llegar a los 35 HP de potencia. Alimentado por 2 carburadores Solex de 22 mm de boca, la lubricación es forzada manualmente, disponiendo de una caja de 5 marchas multiplicadas, con palanca al piso, siendo la suspensión a base de amortiguadores tubulares, y las llantas de magnesio calzadas con cubiertas especiales 165x15.

La velocidad es de más de 150 km/h y podemos calcular su costo en más de $ 2.500.000 m/n SIN TOMAR EN CUENTA LAS HORAS DE TRABAJO Y SUEÑO PERDIDAS.

Mario Amica, un joven que supo andar entreverado en nuestro viejo TC, realizó esta obra con el cariño que



pone en todo lo que sea Citroën, puesto que su taller en Mar del Plata es el punto de reunión de todos aquellos que le quieren sacar algo más a su coche para darse el gusto de ir los domingos a los circuitos aledaños a la ciudad y darle con todo.

Colaboraron en la construcción Damiani, Lamar, Appas, Zamagni, De Dios y muchos otros.

BUENOS AIRES

En Quilmes a los saltos



QUILMES. — La Peña Motociclística Quilmeña continúa en forma muy firme en la tesitura de imponer el moto-cross en el ámbito bonaerense.

En la habitual pista de 1.200 metros tuvo lugar otra competencia por el campeonato. Aproximadamente 1.000 espectadores presenciaron las tres series realizadas, más la final y el repechaje.

Pudimos advertir una superación en lo que respecta a la preparación de las máquinas. Lo mismo podemos decir con respecto al nivel de conducción de la mayoría de los pilotos. Entre los más destacados pilotos están Andrés Caviglia, con su Suzuki 250 cm³; Jorge Bello, que pilotea una Gilera 185 cm³ con una excelente preparación; Victor Mondino, que posee una Jawa 350 cm³ y cuya característica más saliente es su particular arrojo, y Mario Páez, que conduce una Jawa 175 cm³.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CLASIFICACION

1ª SERIE - CATEGORIA UNICA (5(vueltas)

1º	57	Roberto Betilú	Gilera	185 cm3
2º	91	Jorge Bello	Gilera	185 cm3
3º	1	Roberto Sayans	Gilera	185 cm3

2ª SERIE - CATEGORIA UNICA (5 vueltas)

1º	90	Carlos Maggio	Gilera	185 cm3
2º	60	Mario Páez	Jawa	175 cm3
3º	5	Jorge Palacios	Gilera	150 cm3

3ª SERIE - CATEGORIA UNICA

1º	17	Adolfo Barravino	DKW	125 cm3
2º	92	Alejandro Marino	Gilera	185 cm3
3º	41	"Francis"	Guzzi	175 cm3

REPECHAJE - CATEGORIA UNICA (5 vueltas)

1º	15	Víctor Mondino	Jawa	350 cm3
2º	12	Andrés Caviglia	Suzuki	250 cm3

FINAL CATEGORIA UNICA (10 vueltas)

1º	91	Jorge Bello	Gilera	185 cm3
2º	17	Adolfo Barravino	DKW	150 cm3
3º	15	Víctor Mondino	Jawa	350 cm3

PUNTAJE DEL CAMPEONATO (hasta el domingo 23-8-70)

1º	91	Jorge Bello	Gilera	185 cm3	30	puntos
2º	15	Víctor Mondino	Jawa	350 cm3	26	"
3º	12	Andrés Caviglia	Suzuki	250 cm3	20	"
4º	41	"Francis"	Guzzi	250 cm3	16	"
4º	60	Mario Páez	Jawa	175 cm3	16	"
5º	90	Carlos Maggio	Gilera	185 cm3	12	"
6º	17	Adolfo Barrabino	DKW	150 cm3	8	"

FINAL DE LA COMPETENCIA DISPUTADA EL LUNES 17-8-70

1º	91	Jorge Bello	Gilera	185 cm3
2º	90	Carlos Maggio	Gilera	185 cm3
3º	12	Andrés Caviglia	Suzuki	250 cm3

TRES PORTEÑAS. — Se llevó a cabo en esa localidad una competencia motociclista organizada por la Comisión Cooperadora de la Escuela Nº 241 "Almirante Guillermo Brown" y Amigos de la Policía de ese distrito. La dificultad presentada por la falta de apisonamiento de la pista hizo que por momentos la visual fuese nula. No obstante esto no fue óbice para que se cumplieran todas las pruebas programadas.

La nota destacada la brindó el corredor sanjuanino José Delfor Castro que con una máquina de 100 cm³ obtuvo los puestos de vanguardia en tres categorías.

Las posiciones finales en las cuatro rondas disputadas fueron las siguientes:

Categoría hasta 100 cm³ libre: 1º José Delfor Castro, 2º Héctor Limole y 3º Roberto Sabatini.

Categoría hasta 125 cm³ libre: 1º Miguel Babier (San Juan), 2º Roberto Carroza y 3º José Delfor Castro.

Categoría hasta 150 cm³ libre: 1º José Delfor Castro, 2º Miguel Babier y 3º Roberto Carroza.

Categoría hasta 200 cm³ libre: 1º Eduardo Gulino, 2º Miguel Babier y 3º Eduardo Baños.

CORDOBA

Se corrió la décima fecha del campeonato zonal organizado por la Peña Automovilística Oncativo, que contó con la colaboración de la Sociedad de Socorros Mutuos "Roma", de la localidad de Villa del Rosario.

Numeroso público se dio cita para presenciar el espectáculo, que lamentablemente se vio empañado por hechos bastante antideportivos por parte de algunos pilotos. En realidad es una verdadera lástima que a esta altura del campeonato sucedan estas cosas, en las cuales las autoridades pertinentes deberán tomar drásticas medidas, sancionando a los culpables para que no se repitan.

Y hablando de la carrera, se corrieron tres series, repechaje y final. Las pruebas de clasificación fueron para Víctor Gobbi, escoltado por Ricardo Subils.

En la primera serie también triunfó Gobbi, piloto de Pilar, que empleó un tiempo de 8'07", promediando 73,920 kph.

La segunda colocación fue ocupada por Omar Daniele, quien mantuvo un duro duelo con Ricardo Carignano. Posteriormente se ubicaron Amadeo Micolini y Héctor Campana.

Ricardo Subils, representante de Pilar, se adjudicó la segunda batería, con un tiempo neto de 8'09". Su promedio fue de 73,620 kph.

Las posiciones siguientes cambiaron de pilto durante casi todas las vueltas, quedando finalmente escolta de Subils, Héctor Flaumer, mientras que, posteriormente, se ubicaron H. Bertolotto, H. Massei y J. M. Saguez, que reapareció luego de 40 días de inactividad.

En la tercera batería se impuso Pedro Roque López, que hacía mucho tiempo no veía la bandera a cuadros, ya que anduvo por los Estados Unidos. La segunda colocación fue ocupada por Oscar Ribodino, siendo el tercer puesto para Néstor Trettel. Las posiciones siguientes fueron ocupadas por Domingo Castello y Raúl Tomassini.

La final, disputada sobre 20 vueltas, fue para alquilar balcones, pues los "monos" se dieron como en la guerra.

Gobbi, que parece tener la máquina más veloz de la categoría, fue el justo vencedor de la jornada, siendo su escolta Ricardo Subils, ambos pilotos de la localidad de Pilar.

Por su parte, los pilotos de Laguna Larga, no tuvieron mucha suerte en esta oportunidad. Domingo Castelo ocupó la quinta colocación, mientras que Juan María Sagues debió desertar por problemas insalvables en su cafetera.

En cambio, los representantes de Oncativo, tuvieron destacada actuación: Omar Daniele, que últimamente anda muy bien, se clasificó tercero; Héctor Flaumer, cuarto y Pedro Roque López se ubicó en la séptima colocación.

Esta clasificación quedará en forma extraoficial hasta tanto la comisión de penalidades defina la situación de varios pilotos involucrados en el ingrato episodio que relatamos al comenzar esta nota.



CHACO

Un ambicioso proyecto



BARRANQUERA. — El Club Motociclístico San Fernando de esa localidad se halla abocado a la organización de una singular competencia que constituirá el bum del año próximo.

La misma se denominará "Rally del nuevo año" y su largada se producirá en el primer minuto del '71 —tipo San Silvestre—. Podrán participar motocicletas de las categorías de hasta 125 y 200 cm³ nacionales, y de hasta 500 y 1200 cm³ importadas. No se admitirá preparación alguna, teniendo que estar las máquinas al momento de largarse la prueba absolutamente standard.

El interés que guía al club organizador es el de promocionar la zona fundamentalmente. Tres etapas comprenderá el recorrido total. Largándose la primera desde Resistencia dirigiéndose hasta el motovelódromo de Saenz Peña donde tendrá lugar el primer prime de velocidad, luego seguirá hasta la localidad de Añatuya donde se realizará el segundo prime ya sobre suelo santiagueño. El tramo finalizará en el autódromo de Rafaela donde obviamente también se llevará a cabo un prime. El total de kilometraje a recorrerse en la primera etapa alcanza a 1500 kilómetros.

La segunda etapa se largará desde el autódromo de Rafaela y tendrá su punto de finalización en el ídem de Paraná lugar en el cual se desarrollará el prime de velocidad.

La tercera se iniciará en Paraná y finalizará en Corrientes con un tramo de velocidad libre.

La iniciativa cuenta con el apoyo del señor Miguel Angel Basail gobernador de la provincia del Chaco, y del señor Intendente de Barranqueras, Nicolás Palazzo.



MENDOZA

El triplete de JOSE DELFOR CASTRO







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por J. PEDRO SIEDMANN

fotos: MARIOLINO CASTELAZZO

LOS CADET A PASO VIVO

La Clase Internacional Cadet ya tiene a su nuevo Campeón Argentino; Juan McCall, tripulado por Patricio James se adjudicó el certamen al triunfar en cinco regatas





La largada de la última regata del Campeonato Argentino, de izq. a der.: M. R. Villegas, J. McCall, J. Asad, A. Gainza y M. Stinheuer.



A la izquierda, arriba: Los flamantes campeones argentinos de la Clase Cadet: Juan McCall (tim) y Patricio James (trip) a bordo del Querandí

A la izquierda, abajo: Antes de tirar los barcos al agua, un grupo de los participantes del Campeonato, en los jardines del Club Náutico Sudeste.

Anticipándose a la temporada, Teresa Billoch y Alejandro Bertomeu, tomando sol después de un involuntario baño.

Entre el 29 de agosto y el 13 de septiembre pasado se llevó a cabo el octavo Campeonato Argentino de la clase Internacional Cadet. El mismo fue organizado por el Club Náutico Sudeste, asiento de la flota 114 y se disputó sobre un total de siete regatas con descarte de dos, las que fueron corridas en aguas de San Isidro, con excepción de la última, que tuvo que ser largada frente a Anchorena debido a la fuerte bajante con que se presentó el río el domingo 13. La clase Cadet, arraigada en nuestro país desde hace unos ocho años por iniciativa del club organizador, es un diseño del inglés Jack Holt y surgió de su tablero a raíz de un concurso que se realizó en Inglaterra a efectos de encontrar un barco que además de barato fuera completo, es decir, había que conseguir un barco con las tres velas clásicas y que fuera acesible a todo el mundo. Es así como nació el Cadet, un barquito de 5,20 mts. de eslora, ideal para la práctica del yachting, de jóvenes de hasta 17 años, esta edad es la estipulada por el reglamento como máxima para poder intervenir en regatas. Consideramos que es ésta una medida digna de ser imitada por muchas clases para lograr que los más jóvenes puedan ir surgiendo lo que equivale a fomentar el yachting.

Volviendo al Campeonato, fue éste bastante distinto del corrido el año pasado; las tripulaciones ya estaban, en esta oportunidad, más fogueadas lo que determinó una competencia más reñida y con menos protestas que en su versión anterior.

En general las regatas se corrieron con vientos suaves y regulares, con excepción de la última serie, la que fue corrida con una brisa de lo más respetable y que determinó una regata bastante accidentada: de los trece inscriptos sólo se presentaron a la largada ocho barcos y de éstos sólo llegaron cuatro y no porque los muchachos se asustaron, sino por que por desgracia los barcos también se rompen. Un ejemplo fue Oscar Siches que tras tumbar y romper la caña del timón se las ingenió para llegar usando el remo en su lugar.

La organización fue perfecta y contó con el apoyo de casi toda la gente que hace posible una competencia tan sabrosa entre los más jóvenes, algunos bastante chicos por cierto. En su mayoría las tripulaciones se formaron entre un nauta grande (léase 15 ó 16 años) y uno chico (10 años) y por supuesto que no por capricho sino porque hasta en una clase tan pequeña ya se anda jugando con los kilos y otras pichicatas.

Toca hablar un poco ahora de los campeones: si bien Juan McCall el año anterior se clasificó para representar a nuestro país, lo tripulaba en aquella ocasión Alejandro Bertomeu, es la primera vez que se adjudica junto a Patricio James el título nacional y seguramente la última, puesto que ya está "maduro" como para correr en una clase mayor. A la par del Campeón debemos mencionar a su más inmediato perseguidor durante el trascurso del torneo; nos referimos a Diego Brauer que timoneó al Patagón y fue tripulado por Juan Terzolo, este implacable escolta también ya es candidato a un barco de más porte y según sus propias palabras hay un Snipe en su futuro.

Los dos timoneles mencionados junto a Bertomeu y Jorge Asad fueron casi siempre los que se escapaban en cada regata permitiendo así que se formaran dos pelotones, correspondiéndole al de retaguardia la alternativa de realizar una más reñida competencia.

Resumiendo, fue este Campeonato lo que se puede llamar una verdadera fiesta y no sólo para los participantes sino para todos los que se regocijaron con ver el entusiasmo de este juvenil grupo de cadetistas que ya son valores de nuestro yachting.

→

RESULTADOS DE LAS REGATAS

1ª Serie, 29-8-70. Viento E de 12 km

1)	Juan McCall-Patricio James	Querandí	1h33m45s
2)	Sandro del Río-Martín Alvarez	Oaky	1h34m29s
3)	Alejandro Bertomeu-Teresa Billoch	Ranquel	1h34m30s

2ª Serie, 30-8-70. Viento E de 12 km

1)	Juan McCall-Patricio James	Querandí	1h34m40s
2)	Diego Brauer-Juan Tarzolo	Patagón	1h37m47s
3)	Alejandro Bertomeu-Teresa Billoch	Ranquel	1h41m37s

3ª Serie, 5-9-70. Viento ENE de 5 km

1)	Juan McCall-Patricio James	Querandí	1h40m25s
2)	José Asad-Fernando Asad	Nupi	1h41m 9s
3)	Diego Brauer-Juan Terzolo	Patagón	1h41m31s

4ª Serie, 5-9-70. Viento E de 12 km

1)	Juan McCall-Patricio James	Querandí	1h 6m34s
2)	Diego Brauer-Juan Tarzolo	Patagón	1h10m31s
3)	José Asad-Fernando Asad	Nupi	1h11m28s

5ª Serie, 6-9-70. Viento E de 15 km

1)	Diego Brauer-Juan Terzolo	Patagón	1h21m43s
2)	Juan McCall-Patricio James	Querandí	1h23m43s
3)	M. Rodríguez Villegas-Jorge Pérez	Midget	1h25m45s

6ª Serie, 12-9-70. Viento NE de 15 km

1)	Diego Brauer-Juan Terzolo	Patagón	1h13m21s
2)	Juan McCall-Patricio James	Querandí	1h14m20s
3)	M. Rodríguez Villegas-Jorge Pérez	Midget	1h15m57s

7ª Serie, 13-9-70. Viento SO de 30 km

1)	Juan McCall-Patricio James	Querandí	1h56m 1s
2)	Alejandro Bertomeu-Teresa Billoch	Ranquel	1h59m53s
3)	Martín Steinhauser-Federico Lister	Cricket	2h 1m20s

CLASIFICACION FINAL

1)	Juan McCall-Patricio James	Querandí	3,75	puntos
2)	Diego Brauer-Juan Terzolo	Patagón	8,50	,,
3)	Alejandro Bertomeu-Teresa Billoch	Ranquel	16,00	,,
4)	José Asad-Fernando Asad	Nupi	18,00	,,
5)	M. Rodríguez Villegas-Jorge Pérez	Midget	24,00	,,
6)	Oscar Siches-"Chiqui" Siches	Arlequín	26,00	,,
7)	Sandro del Río-Martín Alvarez	Oaky	29,00	,,
8)	Martín Steinhauer-Federico Lister	Cricket	30,00	,,
9)	Mario Lillon-Luis Taquini	Exi	36,00	,,
10)	Alberto Gainza-Leonardo Adandi	Octoo	39,00	,,

RESULTADOS DE LAS REGATAS

Fin de semana de poca actividad fue el del 12 y 13 del corriente, puesto que solamente corrieron la clase Grumete, Soling, Penguin y Cadet.

Las tres primeras lo hicieron en el octógono de la FAY y bajo el auspicio del CUBA, el que largó las regatas correspondientes a los premios Suri II, CUBA y Flota 192, respectivamente. El torneo para los Grumetes se desarrolló sobre un total de dos regatas, en cambio el de los Soling se realiza sobre cuatro series (finaliza el 19 y 20) y el de los Penguin finalizó tras haberse corrido 4 regatas.

CLASE GRUMETE

1ª Serie, 12-9-70. Viento SE de 5 km

1)	Lucas Sonino	El Cid	3h 6m 30s
2)	Roberto Gatti	Derecho Viejo	3h 9m 26s
3)	Luis Serra	Amatxu	3h 10m 40s

2ª Serie, 13-9-70. Viento SO de 30 km

1)	Hernán Murno	Malu	2h 44m 45s
2)	Alfredo Bacico Rojas	Yagán	2h 45m 46s
3)	Lutz Freitag	Ventolero	2h 47m 15s

Clasificación final

1)	Alfredo Bacico Rojas	Yagán	25	puntos
2)	Daniel de la Torre	Neuquén	24	,,
3)	Hernán Murno	Malú	19	,,

CLASE SOLING

1ª Serie, 12-9-70. Viento SE de 5 km

1)	Boris Belada	Numa	2h 56m 30s
2)	Wilson Pereyra	Baruyo	2h 57m 55s
3)	Jorge Vago	Huija	2h 57m 55s

2ª Serie, 13-9-70. Viento SO de 30 km

1)	Jorge Vago	Huija	1h 45m 20s
2)	Wilson Pereyra	Baruyo	1h 45m 50s

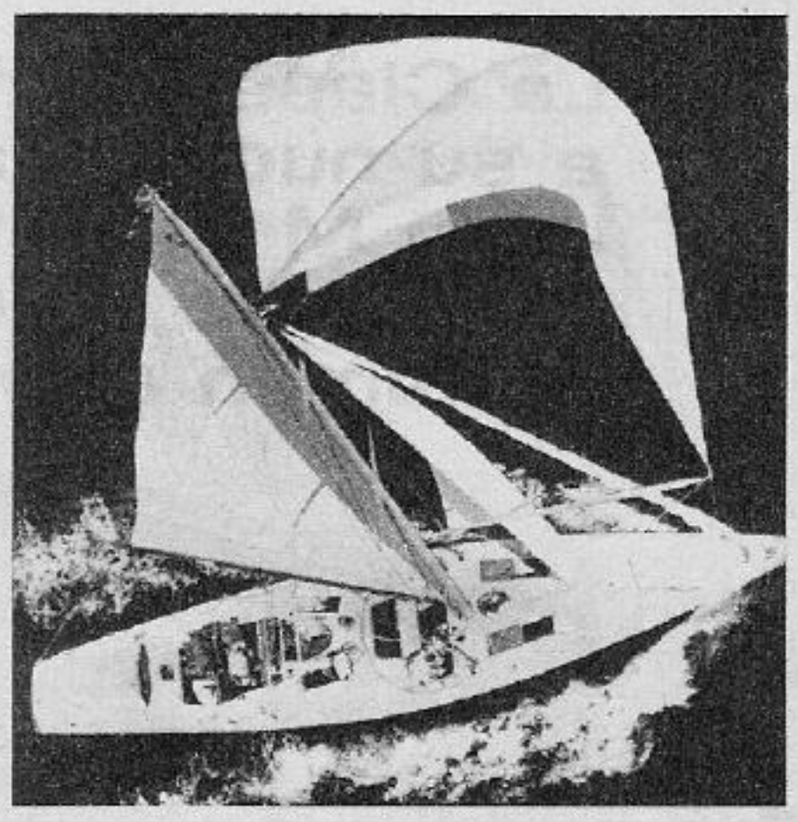
R. Wiesneider, debió abandonar en la primera ceñida por inconvenientes en su barco; los restantes participantes no largaron porque la intensa bajante se había llevado toda el agua, seguramente los tres barcos que largaron navegaban sobre colchón de aire (Hovercraft???).

CLASE PENGUIN

Clasificación final

1)	Ricardo Szarfer	Bagual	28,1	puntos
2)	José Campos	Kotik	23.1	,,
3)	Fernando Arana	Quetral	21	,,

DUELO DE TITANIO



El Intrepid en oportunidad de disputarse la versión 1967 de la Copa de América.

El Intrepid, a los postres ganador de la selección americana. Compárese en la foto de 1967 las modificaciones introducidas por Britton Chance.



Después de transcurridos tres años, nuevamente le toca a los australianos, -que eliminaron a los franceses- hacer el intento de quebrar la supremacía de Estados Unidos en la Copa América

El martes de la semana pasada se largó la primera regata del vigésimo primer desafío que le hacen a los norteamericanos para quitarles la Copa América. Como hechos destacados cabe señalar que es la primera vez que son dos los países que desafiaron a los que desde hace 119 años son propietarios de la famosa copa. También es notable el hecho de que es la primera oportunidad en que un barco defiende por segunda vez el preciado galardón; nos referimos al Intrepid, que en el año 1967 derrotó por amplio margen al australiano Dame-Pattie; en esta oportunidad, tras vencer al Heritage y al Valiant, que son los novísimos diseños yanquis, competirá contra el Gretel II que es el barco que tiene el privilegio y la responsabilidad de representar al yachting australiano.

El Gretel II que pertenece a un sindicato encabezado por Frank Parker y que es timoneado por el ex campeón mundial de 505, Jim Hardy, es el tercer desafiante del país de los canguros, este derecho lo ganó tras batir en las cuatro primeras regatas, de las siete programadas, al galo France. Revisemos a continuación los diferentes barcos que intervinieron en la gran maratón (de dólares) que periódicamente realizan algunos fanáticos para determinar cuáles 12 metros serán los contendientes definitivos.

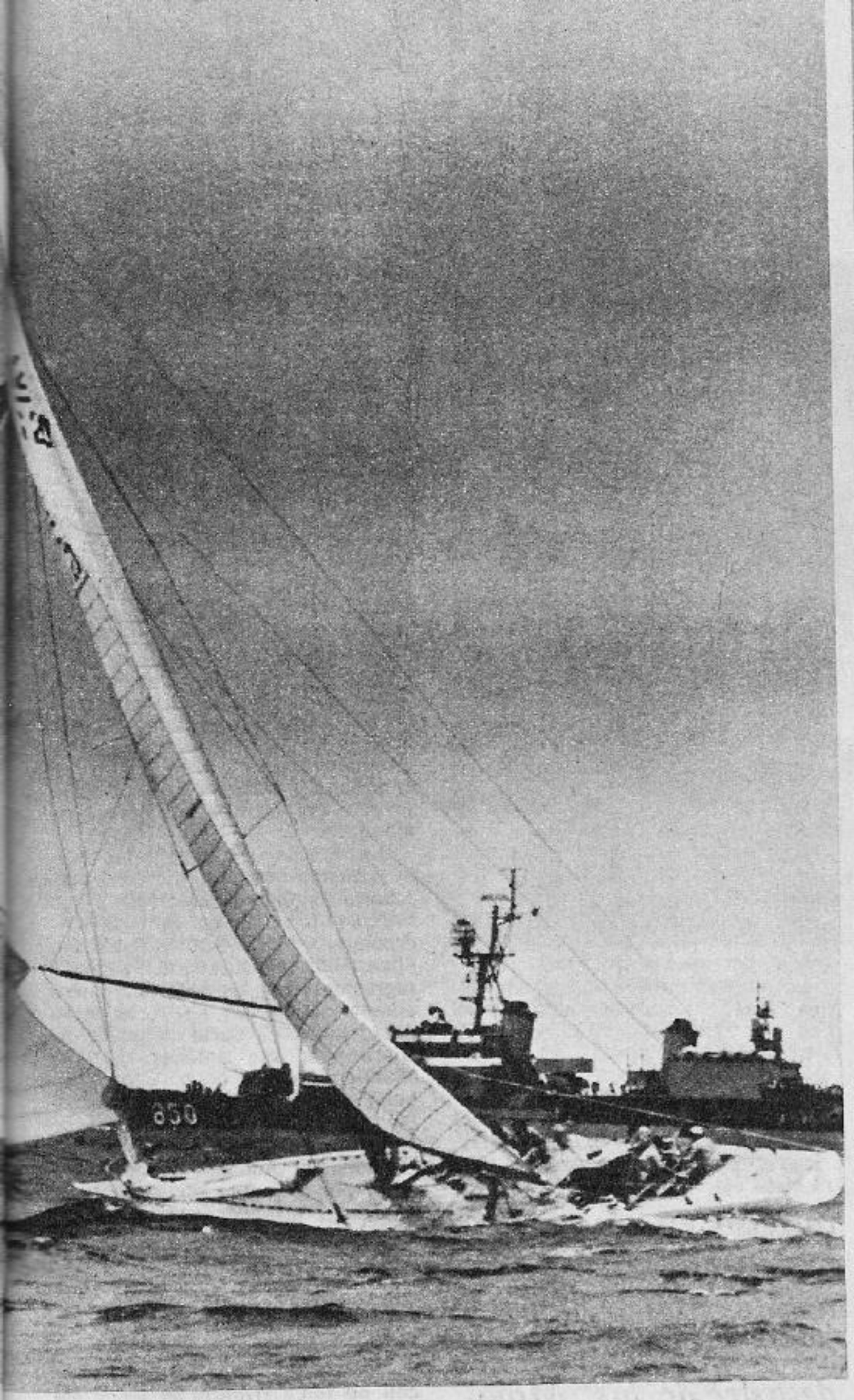
Valiant: USA, dibujo de Olin Stephen, construido por Bob Dereckter en 1970 y propiedad de un sindicato que debe de haberse generado Fort Knox, puesto que el botecito costó la bagatela de aproximadamente 2,2 millones de dólares (réditos aparte). Es el barco de mayor eslora en flotación y el más corto en eslora total (a. "el mocho"), su fondo es muy chato y el quillote es de perfil muy recortado. Es timoneado por Bob McCullouch.

Intrepid: USA, construido en 1967 según planos de Olin Stephen, derrotó a los australianos en ese mismo año, hace pocos meses fue reformado por el conocido Britton Chance, quien redujo la superficie mojada del quillote, cambió la distribución de cubierta y de toda la maniobra del barco, sólo se mantuvo prácticamente incólume el aparejo; se le agregó un sistema de timón con dos ruedas, una sobre cada banda. Su timonel es el conocido Bill Ficker.

El mástil, así como el del Valiant, es en un 60 % de titanio.

Heritage: USA, sueño hecho rea-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



lidad por el piantadísimo arquitecto naval Charley Morgan (pirata por herencia, millonario también) que financió, construyó, veló, "herrajó" y timoneó la barnizada máquina, que es la más corta en eslora total y de mayor proporción de lastre (70 %), su palo es totalmente de aluminio muy flexible dado que las velas de Mr. Morgan son muy bolsudas.

Watherly: USA, dibujado por Phil Rhodes y construido en 1958 sólo fue utilizado como amuleto y sirvió para acentuar el progreso en los diseños que se han logrado en estos últimos años, pues no debemos olvidar que fue el ganador de la versión 1961.

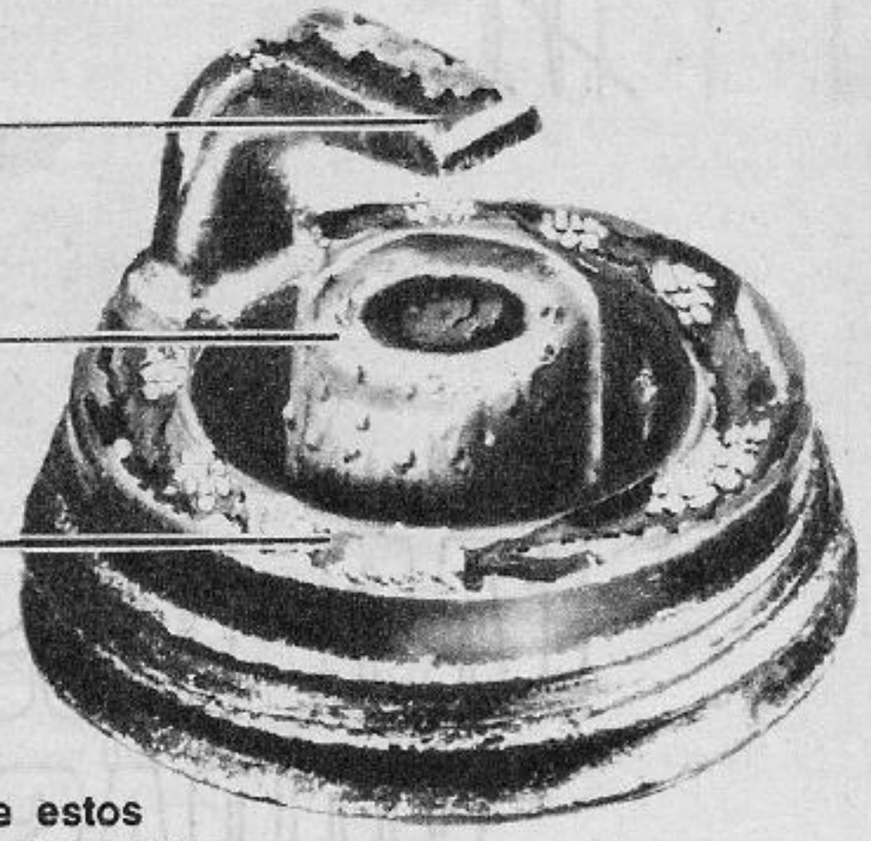
France: Francés, es el resultado de un infructuoso derroche de dinero (cerca de 10 millones de dólares) a lo largo de cinco años y que sólo sirvió para cosechar desafortunadas experiencias por parte de su propietario, el barón Marcel Bich, quien no sólo mandó a construirlo sino que compró el Constellation (ganador de la copa en 1964), el Kurewa y Sovereing (desafiantes ingleses en esa oportunidad); además hizo construir el Chancegger dibujo del americano Britton Chance y que sirvió de "INSPIRACION" a André Mauric para diseñar el France, todo esto debido a que la reglamentación de la Copa exige que los planos sean hechos por un NO yanqui. La eliminación de este barco no fue producto de sus líneas, sino que pudo haber sido motivada por la equivocada dictadura impuesta por su propietario, y a la que se trató de oponer su timonel el suizo Louis Noverraz.

Gretel II: Australiano, dibujado por Allan Payne, es un barco que aprovecha muy bien la fórmula del 12 mts. de rating, tiene una popa muy manguda y plana en su obra viva, su timón de maniobra es minúsculo y de considerable espesor. Según los comentarios de los que saben y vieron las eliminatorias puede llegar a ser un gran riesgo para los defensores americanos. Su palo es de titanio, al igual que el del Intrepid y del Valiant. ¡Las velas son de Cadrón, paño fabricado especialmente para este desafío por Hood Sailmakers Australia, subsidiaria de la famosa velería encabezada por Ted Hood en EE. UU.

Ahora sólo nos resta esperar a ver quién sabe más o tiene más suerte, por si bien es un dicho también es una verdad que en la cancha se ven los pingos.

Después de los 16.000 kilómetros las bujías dejan de ser bujías.

Cámbielas y gane.



Cualquiera de estos tres tipos de desgaste, reduce el rendimiento de sus bujías.

A los 16.000 km. las bujías de su motor ya cumplieron con su deber. En consecuencia, el motor de su coche estará resentido. Lo notará en el arranque lerdo, en el menor kilometraje por litro de nafta y en la sensible disminución de su potencia.

En otras palabras, no le eche inmediatamente la culpa a las bujías cuando el motor empiece a fallarle. Es obligación suya revisar sus bujías a los 8.000 km. y cambiarlas a los 16.000 Sin dudar. Aunque sean Champion.

CUANDO CAMBIE BUJIAS, HAGALO POR CHAMPION TURBO-ACTION Y AUMENTARA EL RENDIMIENTO DE SU AUTO EN:

- **Potencia: 8%**
- **Economía de combustible: 10%**
- **Aceleración: 6%**
- **Rapidez de encendido.**

RESULTADOS OBTENIDOS POR INGENIEROS DE CHAMPION Y CERTIFICADOS POR EL UNITED STATES AUTO CLUB.



CHAMPION

CAMBIE SUS BUJIAS CADA 16.000 KM.



LAS DOS HORAS DEL CLUB DELTA

Nueva edición de este "clásico" motonáutico. Alberto Regnicoli se impuso en Fuerza Libre. José Luis Fernández ganó su categoría y la general. El desastre dc las Mojarra. Buenas perspectivas en el Metropolitano

por NICOLAS GELORMINI — fotos CARLOS AGUSTIN

Tal como ocurrió el año pasado, la carrera organizada por el Club Delta Argentino sirvió para romper un largo paréntesis de las competencias motonáuticas. Hacía casi tres meses que no había carreras y el buen número de inscriptos habla a las claras del interés despertado. Claro que hubo algunos que pudiendo estar no se presentaron, ya que prefirieron guardar cascos y motores para el Campeonato Metropolitano, tal el caso de Jornet Rojo, Carlos Zucati, etc. El día, no del todo propicio, favoreció en cierto modo a la competencia ya que por la misma causa no hubo mucha gente en el río; no debe olvidarse que esta carrera se corre con aguas abiertas (es decir sin interrumpir el tráfico comercial y de paseo) por lo que la presencia de chatas y cruceros suele dificultar la labor de los pilotos. El recorrido fue el siguiente: río Capitán, Paraná de las Palmas, canal Honda, Urión, San Antonio y río Capitán, circuito que tiene un largo de algo más de 26 kilómetros. El agua estaba tranquila, especialmente en el Paraná y solamente en el Urión y parte del Capitán había algo de marejada.

Fuerza Libre se largó a las nueve y cuarto con tres participantes: Alberto Regnicoli (catamarán y dos Mercury 125), Pedro Soriano (Hidroplano y Ford F-100) y Sebastián Aires (Hidroplano y Ford F-100). El Algramar venía de batir un record argentino con 180 km/h, el Joralí debutaba y el Carla defendía su triunfo del año anterior. Soriano abandonó a poco de partir por haber quemado el embrague. "Lo había terminado de armar la noche anterior para solucionar de una vez por todas el problema de arranque; estoy por lo menos en 13 de compresión y arrancar es un triunfo. Por eso me decidí a ponerle embrague. Evidentemente no dimos en el correcto punto de registro pero igual estoy contento, voy a ir a Palermo y vamos a ver qué pasa". El Joralí por su parte quedaba detrás hasta de las Mojarra y Regnicoli no tenía rivales. Se inició así un "solo" del Ñato que, al compás de la sinfonía que interpretaban las trompetas de sus dos Mercury, cumplió cinco vueltas al circuito,



El solitario de la Fuerza Libre. Alberto Regnícoli sigue dominando ampliamente y bajando tiempos. Sus rivales cada vez más lejos.



José Luis Fernández con la Orca GT acumulando puntos suficientes como para asegurarse el campeonato antes del Metropolitano. Si así sucediera Jorge Regnícoli sería el piloto de la Orca para dicho petit campeonato.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

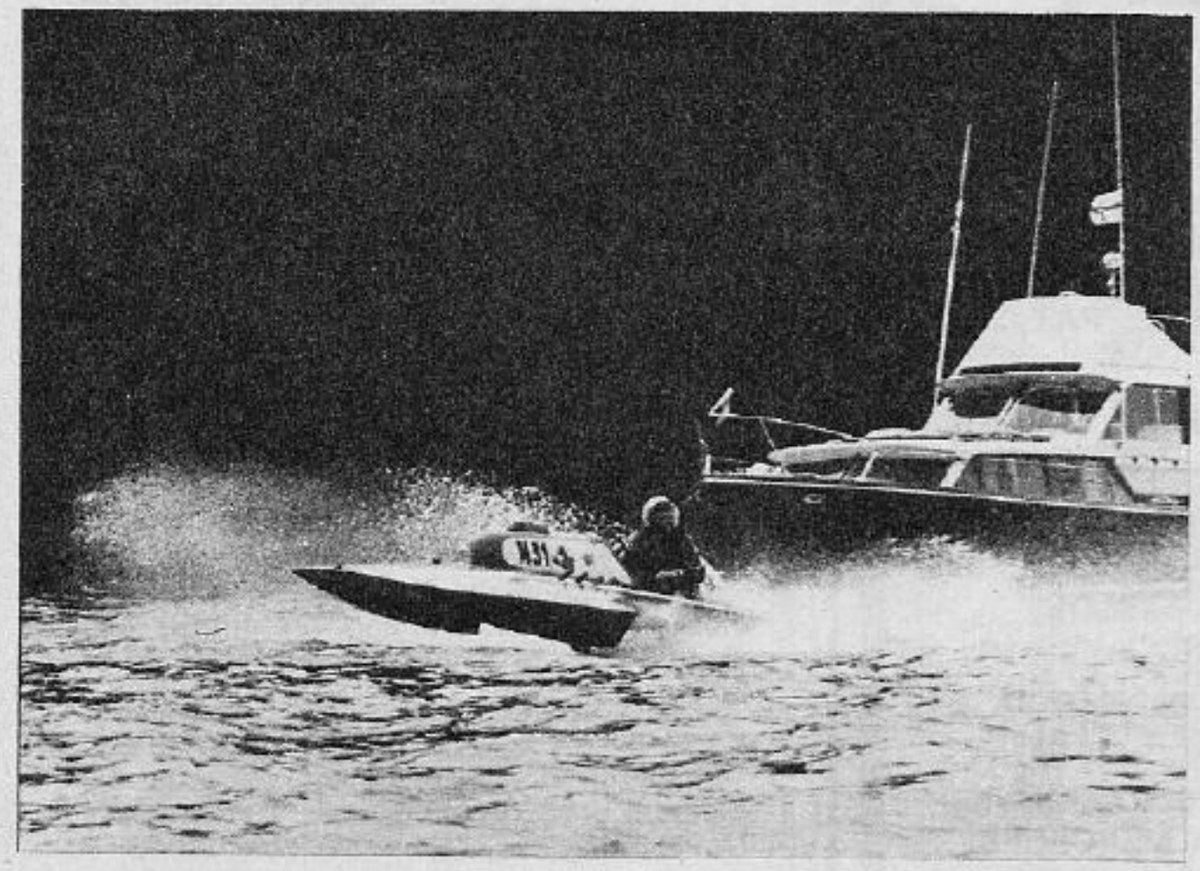
marcó un promedio de 104 km/h (con lo que levantó en 10 km el prómedio del año anterior) y demostró que aunque en los papeles le ganan muchos, no pasa lo mismo sobre el agua.

Simultáneamente corrieron las Mojarra. Decimos corrieron cuando en realidad habría que decir se "arrastraron". Un escenario inadecuado para esos cascos que fueron proyectados para otra cosa; estos hidroplanos son para carreras de velocidad en circuito y aunque sea una demostración de coraje náutico meterse en el Paraná no debe esperarse una buena performance. Prueba de ello los 78 km de promedio de la Lunática, prueba de ello la llegada de Matthesius en bastantes menos cilindros de aquellos con los que largó, prueba de ello los abandonos de Oortelli y González y prueba de ello que la categoría EP se ganó con un promedio MAYOR que el que pusieron las Mojarra. En circuito son el "plato fuerte", pero en el río no pasa nada. La carrera en sí mostró a la Estrellita V en la vanguardia (pero sin alejarse del resto como otras veces) hasta que problemas de mojaduras en el distribuidor la fueron frenando; aprovechó Hombre y se llevó merecidamente el primer puesto. Con quince minutos de intervalo se largó la clase Turismo y Paseo. La atención general estaba concentrada en la clase IT, donde frente a la Orca GT (catamarán Regnicoli y Johnson 115), se ubicaron la Ida (ex Guembe, catamarán Claude y Evinrude 115), Boeing (catamarán Claude y Evinrude 115), la Sagitario (ex Viaggio, codinet Pagliettini con Mercury 100), la Chita XXII (codinet Pagliettini con Mercury 100) y Miss Avanlita (casco Avan con Johnson 115), José Luis Fernández tomó la punta y durante las dos horas y pico de carrera no la dejó, resistió bien el empuje de Barbot y éste el de Preiti, corredor de Anexo P que se pasó a Turismo. Los tres entraron con menos de 3 minutos de diferencia. La Orcva GT es la segunda vez consecutiva que gana esta carrera, pero esta vez un poco más apretada que el año anterior.

En la JT hubo dos vuelcos en el Union: Aldo Ferri y Daniel Guadagnino; ambos en el mismo lugar y casi al mismo tiempo. Afortunadamente allí estaba el Achalay, de Jacobo Krieger (alma máter de la Off-shore en el Yacht Club Argentino) viendo la carrera y que prestó rápida ayuda a ambas embarcaciones. Ferri resultó algo lastimado, pero pudo reparar y completó la vuelta con lo que se clasificó. No tuvo esa suerte Guadagnino, cuyos daños materiales fueron mayores. Mientras tanto Mario Chilke mantenía un lindo duelo con Ricardo Vaggio, que debutaba con su Aries (ex Sarthou, Cordinet con Mercury 125). Finalmente el triunfo se quedó en el Cimarrón por algo más de cuatro minutos.

En la ET se sintió la ausencia de Jornet Rojo y Zucati; aprovechó Agesta, que llegó perseguido de cerca por Anglada y Buchele, todos con menos de un minuto entre sí. En la DT Daniel Canestrari (flamante campeón argentino 1969) dominó sin problemas; su prototipo anduvo muy bien y arañó los tiempos de la clase ET. La Apolo 11 no marchó como atras veces o su piloto no se encontró en el circuito; hay que esperar su nuevo enfrentamiento en el lago a ver qué pasa. La BT, nutrida como pocas veces, tuvo cinco corredores en la largada; después de dos horas de carrera quedaron tres y Tozzoli se llevó las palmas, un poco más acompañado que otras veces.

Las clases de paseo reunieron una docena de pilotos que sin mayores dificultades cumplieron su cometido; lindo promedio el de Garrido con Caprichito y buena carrera la de esa categoría, donde el segundo entró a menos de un minuto del puntero. En resumen: muchas categorías se definieron por un lapso muy pequeño, por lo que el interés por el resultado estuvo latente hasta el final. Muchas lanchas en la IT y, por lo que nos dicen, también se están preparando muchos hidroplanos para la OD, por lo que estimamos que se van a poner muy bravos los futuros enfrentamientos. Para el Club Delta la satisfacción de haber "iniciado" la temporada con una buena organización y muchos inscriptos. Para el público la cita es ahora en el lago de Palermo el 27 de este mes en que se inicia el Metropolitano.



Un escenario poco propicio para las Mojarras, el promedio realizado dice todo. Rodolfo Hombre se impuso en la categoría.

DOS HORAS DEL CLUB DELTA ARGENTINO
Escenario: Aguas del Delta — Fecha: 13/9/70

CLASIFICACION
FUERZA LIBRE

P.	Nº	Piloto		Acompañante	Vts.	Tiempo
1º	112	A. Regnicoli	Carla	—	5	1h15m18s
2º	8	S. Aires	Jorali	—	2	1h24m30s

Promedio del ganador: 104,18km/h.

CLASE .ARGENTINA .MOJARRA
(Hidroplanos .de .carrera .con .motor .Ford .60 .HP)

1º	31	R. Hombre	Lunática	—	3	1h 5m25s
2º	6	A. Matthesius	Estrellita V	—	3	1h 8m52s

Protmedio del ganador: 78,450 km/.

CLASE .ARGENTINA .TURISMO

Categoría BT (Para motores fuera de borda desde 250 hasta 400 cm³)

1º	1	R. Tozzoli	Terca	R. Gobetti	4	2h 9m33s
2º	13	F. Bernet	Pubicar	C. Bernet	4	2h33m23s
3c	6	E. Brioschi	Andrea	C. Bourguet	4	2h35m39s

Promedio del ganador: 48,4 km/h.

Categoría CT (Para motores fuera de borda desde 400 hasta 500 cm³)

1º	8	V. Garrido (h.)	Caprichito 2º	V. Garrido	4	2h14m36s

Categoría DT (Para motores fuera de borda desde 500 hasta 700 cm³)

1º	25	D. Canestrari	Toco Fondo	Pirucha	5	2h 4m40s
2º	7	M. Giorgio	Apolo 11	J. Jáuregui	5	2h15m12s
3º	29	L. Pensa	Swing	R. Diodatti	4	2h 0m28s

Promedio del ganador: 62,86 km/h.

Categoría ET (Para motores fuera de borda desde 700 hasta 850 cm³)

1º	5	E. Agesta	M. Pensyl II	E. Pangi	5	2h 1m35s
2º	42	H. Anglada	Pata Pata	C. Lavazza	5	2h 2m 2s
3º	4	C. Buchele	Lunga	M. de Buchele	5	2h 2m45s
4º	2	E. López	Cadorcha IV	C. Jordana	5	2h20m35s

Promedio del ganador: 64,72 km/h.

Categoría GT (Para motores fuera de borde de 1000 a 1100 cm³)

1º	11	A. Vega	M. Marcela II	J. Panecuzzi	5	2h 2m25s
2º	1	M. García	Huayra II	R. García	5	2h 6m45s

Promedio del ganador: 64,730 km/h.

Categoría IT (Para motores fuera de borda desde 1300 hasta 1500 cm³)

1º	60	JL Fernández	Orca GT	M. Tozzoli	7	2h13m29s
2º	1	G. Barbot	Chita XXII	H. Valena	7	2h16m 5s
3º	3	J. Priti	Ida	C. Egozcue	7	2h16m32s
4º	50	M. Godino	Sagitario	N. N.	6	2h18m51s
5º	77	R. Paladini	Miss Avanlita	E. Rechini	5	2h 6m 7s

Promedio del ganador: 91,52 km/h.

Categoría JT (Para motores fuera de borda desde 1500 hasta 1650 cm³)

1º	8	M. Chilme	Cimarron	C. Marotta	7	2h14m 5s
2º	12	R. Viaggio	Aries	H. Boniface	7	2h18m50s
3º	14	A. Ferri	Zakate I	H. Manzon	1	2h 6m21s

Promedio del ganador: 82,08 km/h.

CLASE PASEO ARGENTINA

Categoría AP (Para motores fuera de borda hasta 15 HP)

1º	6	C. Mazza	Mazzita I	A. Mazza	4	2h22m37s

Promedio del ganador: 44,13 km/h.

Categoría BP (Para motores fuera de borda hasta 45 HP)

1º	15	L. Galiana	Mariano	L. Russo	4	2h16m38s
2º	44	J. Conte	Madrigal	M. de Conte	4	2h26m47s
3º	7	O. Botti	Changuita	C. Boi	3	2h 5m30s

Promedio del ganador: 45,900 km/h.

Categoría GP (Para motores fuera de borda hasta 65 HP)

1º	20	N. Cariglino	Karina	R. Ghiardi	5	2h15m18s
2º	39	J. Pini	Tahutah	S. Pini	5	2h24m22s
3º	22	J. Almada	Verónica	E. Almada	4	2h 2m20s

Promedio del ganador: 57,900 km/h.

Categoría EP (Para motores fuera de borda hasta 100 HP)

1º	66	G. Maffi	Rosa C	U. Díaz	6	2h10m43s
2º	69	M. Gómez	Gerinel	M. Stero	6	2h11m31s
3º	68	V. Garrido	Caprichito	O. Claude	6	2h11m35s
4º	12	E. Winsky	Danger	J. Marcheri	5	2h11m19s

Promedio del ganador: 78,600 km/h.

Categoría FP (Para motores fuera de borda de más de 100 HP)

1º	82	G. Omella	Marali	A. Cogul	4	2h 5m42s

Promedio del ganador: 81,350 km/h.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

"MAISON"
PEUGEOT
SERVICE ESPECIALIZADO

Sec. REPUESTOS
Y ACCESORIOS
IMPORTACION



GAONA 1750/60
Tel. 59-2181 • Cap.

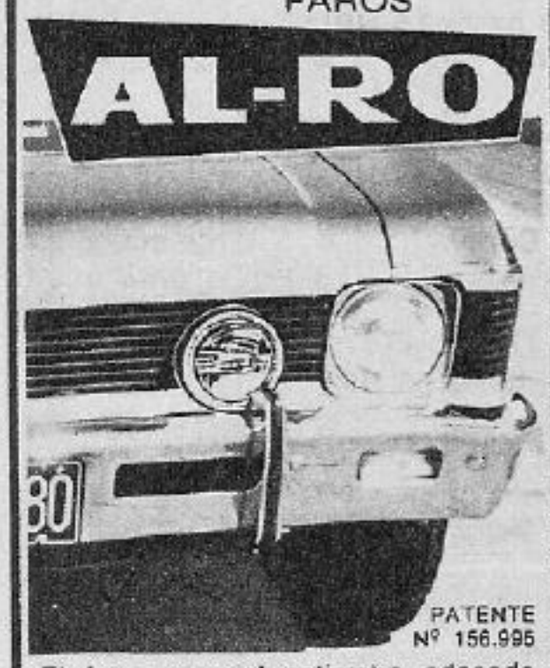
REPARACION Y RECTIFICACION
CILINDROS Y TAPAS FIAT 600 !!
CAJAS ESPECIALES
COMPETICION F 4 y FIAT 600
REPARAMOS CAMPANAS N.S.U.
CONSULTE A:
MIGUEL ANGEL ESCOFONI
ROMA (Calle 40) Nº 770
Villa Maipú (San Martín)

PARA SU AUTOMOTOR
COMPRE UD. LO MEJOR

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

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

PARA SU **CHEVY**
FAROS
AL-RO



PATENTE
Nº 156.995

El faro especial antirrobo adosado a la parrilla, sin perforación ni modificación, regulable, con lámpara de iodo o Bosch 75 W.
OTROS MODELOS PARA TODO AUTOMOTOR
Fabrica y distribuye:
AL - RO S.R.L.
Pje. Luis Braille 5620
T. E. 64-6006 - Capital

EXTRAORDINARIA OFERTA DE PRIMAVERA



TABLERITO
CON MANOMETRO DE ACEITE Y AMPERIMETRO.
M$N 1.350.- Pesos Ley 18.188: 13,50

INSTRUMENTAL
ida

La línea más completa en instrumental para el automotor.
Servicé y colocación con garantía de fábrica.

REGALESE "SEGURIDAD" APROVECHANDO ESTA OFERTA EN LAS MEJORES CASAS DEL RAMO.

CAPITAL:
CASA CADI SACI.: WARNES 1055, T. E. 55-3832/54-8914 • **CASA DAVID:** WARNES 777, T. E. 54-2671 • **INAC:** WARNES 678, T. E. 54-9279 • **SUPERMERCADOS TODO:** EMPEDRADO Y ARTIGAS • **TEDAM:** B. DEL PARI 2005, T. E. 55-6794.

GRAN BUENOS AIRES:
GRAN TIA S.A.: DR. LUIS GUEMES ALT. GAONA 1200. HAEDO

PROVINCIA DE BUENOS AIRES:
VICTORIO MANGOSIO S. A.: COLON 550, T. E. 29068/25773, BAHIA BLANCA • **N. J. SMITH Y CIA., S. A.:** AVDA. ALVEAR 179, T. E. 320, LINCOLN

PROVINCIA DE CORDOBA:
EL EMPORIO DEL ACCESORIO, SAN MARTIN 501

PROVINCIA DEL CHACO: SPORT CAR:
JOSE MARIA PAZ 99, T. E. 2302, RESISTENCIA

PROVINCIA DE MENDOZA:
BUSINESS S. A.: JOSE V. ZAPATA 212, T. E. 44095 • **CASA WARNES S. A.:** JOSE V. ZAPATA 316, T. E. 31498/40639 • **MIGUEL FRUSTAGLIA:** SAN JUAN 564, T. E. 48202/46840 • **M. GONZALEZ LORENTE Y CIA.,** JOSE V. ZAPATA 228, T. E. 44401/47623 • **RAGGIO HNOS. SRL.:** GRAL. PAZ 279, T. E. 17708/17719

PROVINCIA DE MISIONES: MATIENZO Y CIA. SRL.: AVDA. URUGUAY 1334, T E. 5517, POSADAS

PROVINCIA DE NEUQUEN: ARCUSA AUTOMOTORES S.A.: ROCA 575, T. E. 35, CUTRAL-CO

PROVINCIA DE RIO NEGRO: JUAN CARLOS GISBERT, TUCUMAN 1043, GRAL. ROCA

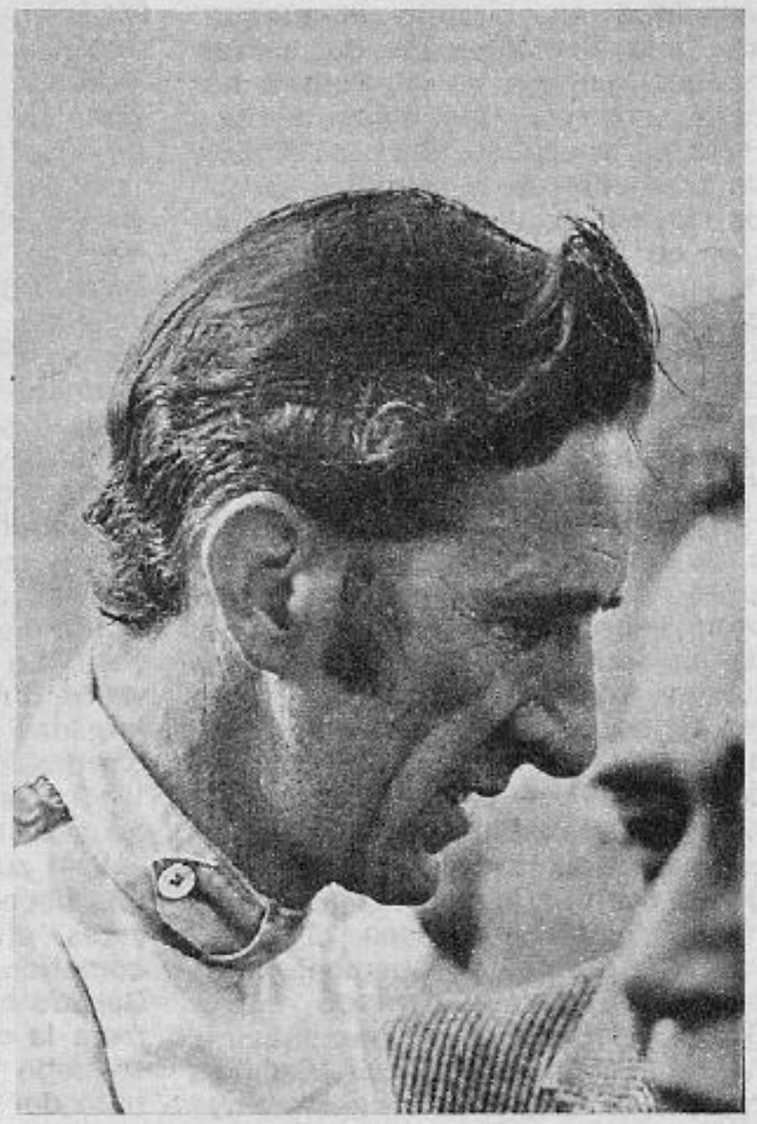
PROVINCIA DE SAN JUAN: MANUEL GARCIA E HIJOS: AVDA. CORDOBA 83, ESTE, T. E. 5981

PROVINCIA DE SAN LUIS: ANDRES PARRILLA, GRAL. PAZ 1668, T. E. 1982, VILLA MERCEDES

FABRICA Y DISTRIBUYE:
CASA cadi S.A.C.I.



EL TELEFONO NEGRO



SOBRE LA CARRERA DE LA VERDAD

La idea de la carrera de la verdad es bárbara. Lanzar a los mejores pilotos del país sobre 16 Fiat 1600 exactamente iguales y entregados por sorteo para recorrer la Pampa de Achala en ida y vuelta puede trasformarse sin duda en lo mejor de un año alicaído de nuestro automovilismo. Como si la carrera en sí fuera poco, por primera vez en el año se reunirían definitivamente todas las figuras importantes en una misma carrera; que ése es el gran déficit de interés que presentó 1970.

Pero imprevistamente una decisión de IKA-Renault borra de la lista a cuatro nombres fundamentales: en efecto, la empresa prácticamente les prohibió a sus cuatro mejores pilotos presentarse en "el desafío de los valientes" o "carrera de la verdad". Los cuatro pilotos son Eduardo Copello, Gastón Perkins, Luis Di Palma y Alberto Rodríguez Larreta ("Larry"). La decisión la explicó la semana pasada, diálogo telefónico mediante, el gerente de competición de IKA-Renault, Carlos Lobbosco. Estas fueron las preguntas y las respuestas.

—¿IKA-Renault les prohibió directamente a los cuatro pilotos intervenir en la carrera de la verdad?

—No exactamente. Yo les sugerí a nuestros pilotos no correr esa carrera.

—Pero en dicho caso, si se trata simplemente de una sugerencia, los pilotos pueden aceptarla o no y por lo tanto podrían correr la carrera.

—Bueno, no. Tampoco hay que tomarlo de esa manera.

—¿La definiría como una "sugerencia", entre comillas?

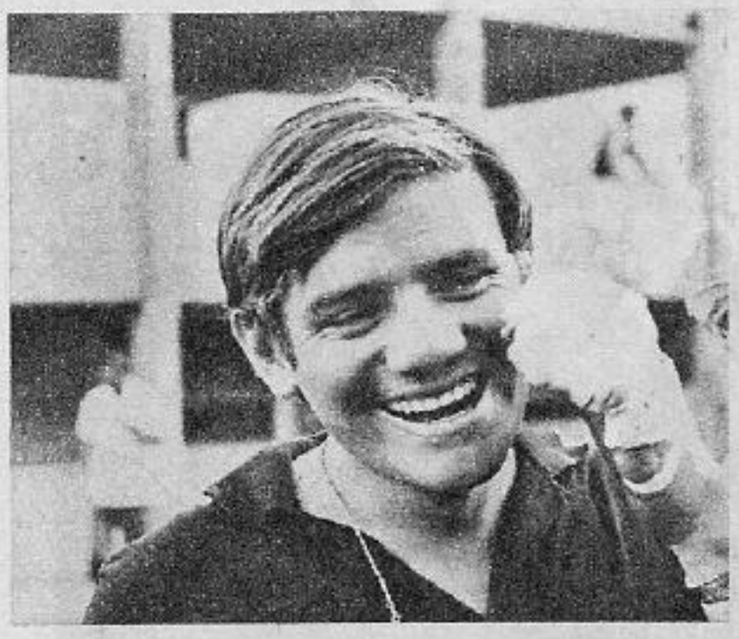
—Eso es. Una "sugerencia" entre comillas.

—¿Y por qué esa decisión?

—Considero que ésta no es una carrera cualquiera en la que privan los habituales ele-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





mentos de toda competencia, o sea pilotos, preparación mecánica y demás, sino que se trata simplemente de la promoción de un producto que se le entrega a los pilotos para que recorran el camino ida y vuelta. Es más o menos lo mismo que si en la presentación de un nuevo Torino yo les entregara quince o veinte llaves de otros tantos Torino a los mejores pilotos para que corran veinte vueltas al circuito número 9 del Autódromo. No deja de ser promoción para nosotros y creo que sería antiético. Por otro lado mis pilotos son muy caros y no quiero que se lastimen en una carrera de este tipo.

—Pero Gastón Perkins y Luis Di Palma corren el Gran Premio con Peugeot, por ejemplo.

—Es muy diferente. Un Gran Premio es otro tipo de carrera, como lo fue también el rally Londres-México donde corrieron dos de nuestros pilotos, y no se puede negar la participación de las figuras principales aunque corran con otra marca. Pero en esta carrera, donde se persigue fundamentalmente un fin promocional, no.

—¿No cree que la medida brinda una imagen antipática de la empresa, al arruinar en cierta medida una carrera interesantísima?

—Nuestra decisión es irrevocable y se basa, como lo dije, en que me parece una falta de ética comercial poner en ese compromiso a pilotos de otras marcas.

.....

Eso fue lo conversado. Aparentemente la "carrera de la verdad" demostró antes de su realización otra verdad que no por cierta es menos antipática: los intereses comerciales privan absolutamente sobre indiscutible interés deportivo como el que brinda la carrera de Carlos Paz-Mina Clavero y vuelta sobre los 16 Fiat 1600. Sólo faltaba saber si los pilotos aceptarán tranquilamente la inevitable conclusión que surge de la "orden" de IKA-Renault: que la carrera de la verdad demuestra la verdad de las carreras, lo cual no es lamentablemente un juego de palabras.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

SEGURIDAD!!
SE LOGRA CON LOS NUEVOS FAROS DE IODO RECTANGULARES EXTRA CHATOS DE IDEAL APLICACION EN LOS DODGE Y CHEVY. AHORA TAMBIEN EN VERSION ROMPENIEBLA. ¡LUZ ULTRA POTENTE!
OTRO PRODUCTO QUE FABRICA Y DISTRIBUYE
CASA DAVID S.A.
ART. 1051
Fábrica: ARREGUI 5137 - T. E. 69-9008
VENTAS: WARNES 777 - T. E. 54-2671

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

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

REPUESTOS
ITAL FIAT
FIAT
ACCESORIOS - PARTES DE CARROCERIAS
ENVIOS A TALLERISTAS
AVDA. MITRE 2133 - MUNRO - T.E. 740-4573

CENTRAL COMPETICION S.R.L.
INTEGRAL SERVICE PEUGEOT
CHORROARIN 177
CAPITAL
AUTOS DE CARRERA

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

COLOCACION en el ACTO
Sandrini
VOLANTES DEPORTIVOS
FABRICA
BORSAN S.C.A.
LADINES 3808 • 50-7572.
ALTURA AV. SAN MARTIN 7100, CAPITAL

CENTRO AUTOMOVILISTICO S.A.
RENAULT
LOS CONOCE MUY BIEN...
Claro! Es una afirmación de quienes tienen experiencia en la marca. Hacemos su servicio mecánico integral desde hace años. Por eso entregamos las reparaciones "en horas" y con garantía. Venga con su Renault sin complejos y sabrá por qué somos distintos.
Salta 1160/64 y 1325/29
Tel. 23-8913/5673

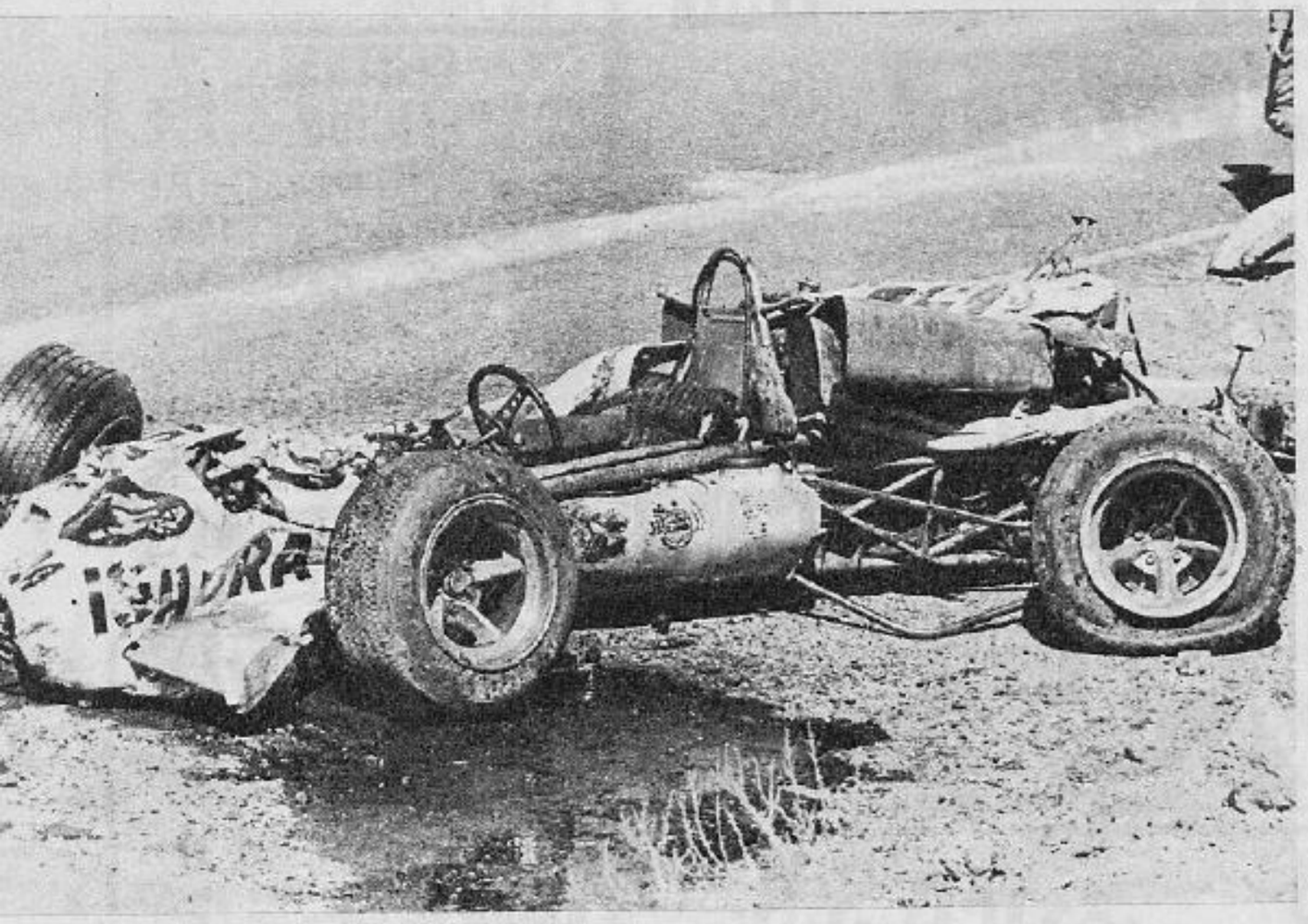
FUNDAS LIN-TAP
y... nada más
¡OFERTAS REALES!
EN SIMIL CUERO BASTONADO

CITROEN	$ 84.-	M$N 8.400.-
FIAT 600	$ 75.-	" 7.500.-
RENAULT	$ 90.-	" 9.000.-
DI TELLA	$ 94.-	" 9.400.-
FALCON	$ 102.-	" 10.200.-
RAMBLER Ent.	$ 99.-	" 9.900.-
VALIANT	$ 101.-	" 10.100.-

TECHOS VINILICOS
FABRICA DE BUTACAS
RIGLOS 253/55
T. E. 99-5933
(ALT. RIVADAVIA 5100)

EL EMPORIO DEL PEUGEOT
RENOVARSE ES VENDER!..
Así lo comprendemos y brindamos más confort, para una perfecta atención.
Visite nuestro "renovado" local.
La línea más completa en repuestos y accesorios nacionales e importados para PEUGEOT 203 - 403 - 404 - Rural 404 - T4B - 504.
Precios especiales a talleristas y revendedores.
Casa adherida a Créditos LONDONCARD CITICARD y DINERS CLUB.
PICHINCHA 1657 - T. E. 26-2327 - Bs. As.
Av. Pavón 787 - T. E. 22-3166 - Avellaneda
Envíos al interior

RAUL KISSLING:
UNA RAPIDA RECUPERACION





Raulito Kissling, uno de los más consecuentes pilotos de nuestra Fórmula Dos, se recupera rápidamente del accidente sufrido a bordo del Pianetto - Dodge en la carrera de Fórmula Uno en San Juan. Es casi seguro que el año que viene estará otra vez en la conversación

"...No me preguntes qué pasó; no recuerdo nada de nada, el golpe me provocó una amnesia parcial que me hizo olvidar todo lo que pasó el domingo; ¡¡lo único que recuerdo es haberme bajado del avión en el aeropuerto de San Juan!!..." Así sintetiza Raúl Pablo **"Quiquchi"** Kissling (26, casado, sin hijos) una de las consecuencias originadas en su espectacular accidente hace poco menos de un mes en San Juan F-1.

Lástima. No se pueden sacar conclusiones sobre las causas reales que provocaron el accidente. La pérdida parcial de la memoria (es casi imposible que vuelva, tiempo por medio, a recordar qué es lo que le causó el accidente) no permite determinar a ciencia cierta cuál de todas las probables causas que se barajan fue la que en realidad originó el accidente. Una rotura de rótula; el estallido de un neumático; una rueda que se fue de viaje; polvo levantado por el auto que lo precedía que le nubló la visual y la rueda delantera golpeó contra los neumáticos enterrados en el piso; un error del piloto; en fin, mil y una son las posibilidades que se enumeran pero que no tienen asidero probatorio.

¿Qué consecuencias del accidente estás sufriendo?

Un problema en un ojo; tengo un derrame que me nubla un poco la vista en el derecho. Y el yeso; una fisura en el tobillo me obliga a andar con esto por un tiempito.

¿En cuánto tiempo estarás repuesto?

El médico calcula un mes: para el yeso menos; pero el ojo me llevará treinta días.

¿Volverás a correr?

Creo que sí, me interesa por sobre todas las cosas el Fórmula Dos del ACA, es la mejor categoría. Fórmula Uno no creo, por el tamaño y peso de los motores no se pueden hacer autos buenos y es una categoría que no te enseña nada. ¡¡Vos no sabés la diferencia que hay entre un buen F-2 y un buen F-1!!

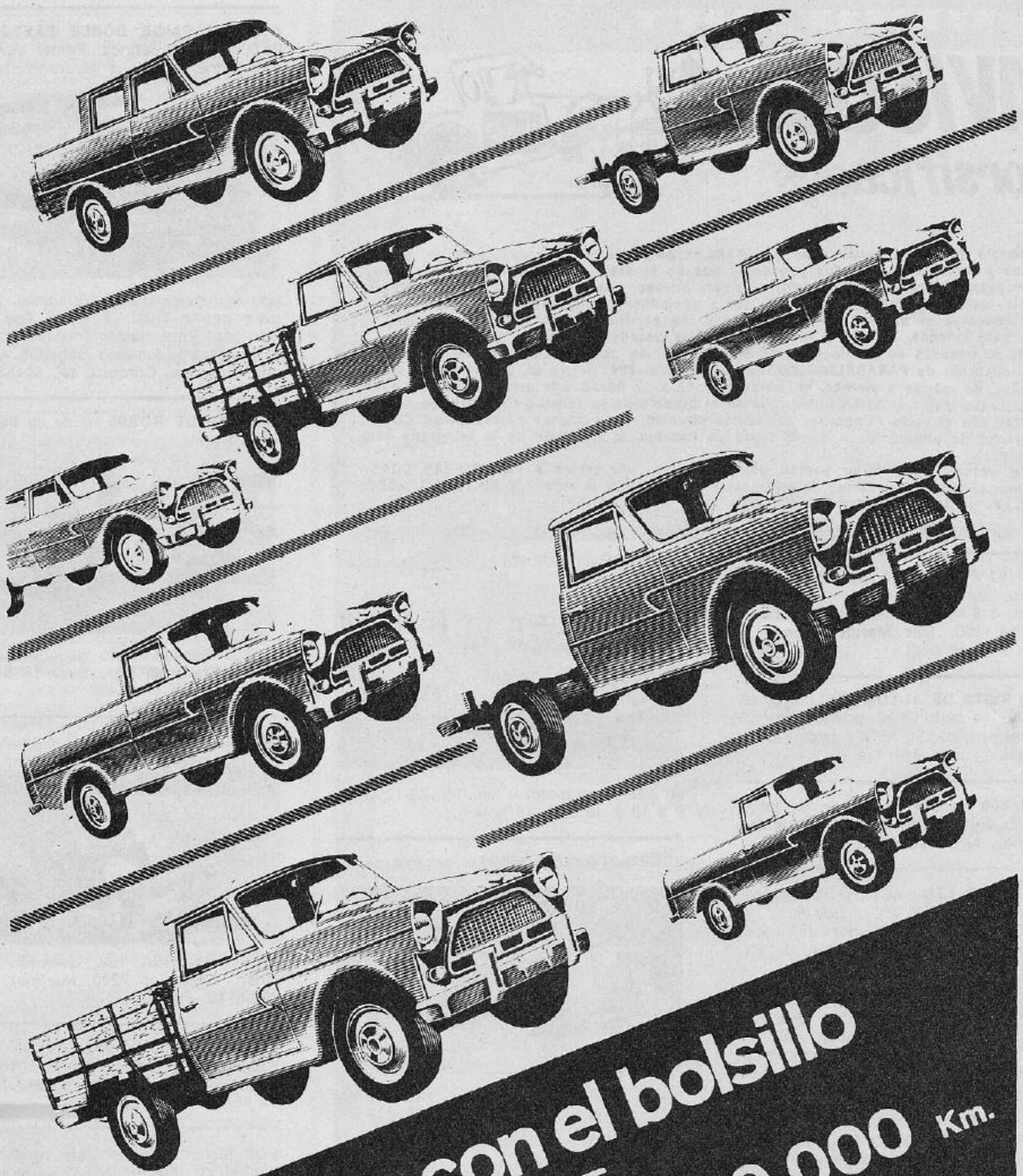
Un accidente que lo obligó a Raúl Kissling a una impasse precisamente cuando atravesaba por el mejor momento de su carrera deportiva, es casi seguro que hasta el año que viene no le permitirá competir, pues apenas quedan tres meses nada más que se los gastará en la recuperación y en bajar unos kilitos de más (**"¿qué querés que haga? me dieron unos sedantes que me dejan tan tranquilo que no hago otra cosa que comer todo el día..."**) Pero a pesar de todo Raúl Kissling tendrá que estar presente cuanto antes arriba de un monoposto, porque pilotos de monoplazas de la exquisitez de **Rauli**, o **Quiquichu** o como quieran llamarle le hacen mucha falta al automovilismo deportivo.

J. P. B.

Un susto, amnesia parcial, un tobillo enyesado y unos cuantos kilitos de más. Pero Rauli Kissling mejora cada día.

Así quedó el auto después de haber volado por el aire y despedido a Kissling. El coche se quemó pero como podrán observar (las calcomanías apenas si están chamuscadas) el fuego fue inmediatamente extinguido. El antiflama lo hubiese salvado de las quemaduras si hubiese quedado dentro del cockpit.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Piense con el bolsillo

Y AHORRE

$ 800.000.- de antes cada 100.000 Km.

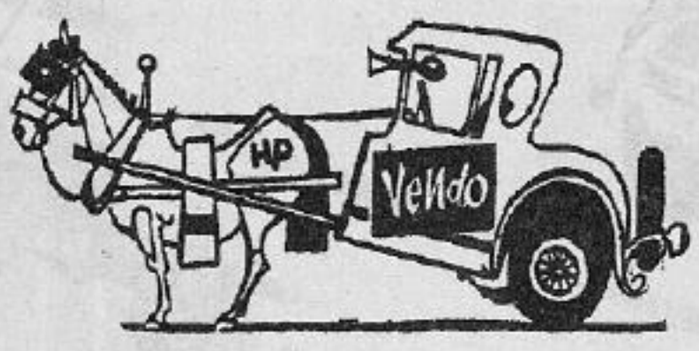
RASTROJERO DIESEL

Trabaja más y a Ud. le cuesta menos.

Industrias Mecánicas del Estado.

IME

AVISOS corsificados



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

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

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

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

FIAT 600/67 - 35.000 km, llantas especiales, radio, consola, tapizado anatómico, etc. Total: $ 6.900. Ver de 12 a 15 horas. Pueyrredón 460, San Martín (sábado y domingo, todo el día).

LIQUIDO PISTA DE AUTOMODELISMO, 20 metros de recorrido, 12 pulsadores, 10 autos ,trasformador 30 APM y amplio stock de repuestos. Salta 740, Merlo.

SU FIAT 600 frenará mejor con un freno a disco de Ruta Motor. Provincias Unidas 139, Lomas del Mirador, San Justo.

F-1 - F-2 COMPLETO, corrió A. Vianini. Motor Ford Falcon y Fiat 1500. Caja Porsche, gomas Firestone Indy. Frenos de disco. Varias relaciones de caja. Santiago del Estero 1441, 23-6093.

"PROTOTIPO", capot deportivo para Fiat 600 con tomas de aire de diseño exclusivo y cola Fast-Back. Colocación ya mismo, INDIANAPOLIS, 3 de Febrero 249, San Fernando.

JAGUAR XX 120 MODELO 1953. Totalmente reparado a su estado original. Impecable. Equipado completo. Vende y garantiza: SERRA LIMA Ltda. Pueyrredón 2415, Capital.

M G MIDGET, Modelo 1964. Estado impecable. Pocos kilómetros. Totalmente equipado. Vende y garantiza: SERRA LIMA Ltda., Pueyrredón 2415, Capital.

SOLICITO AUTOS ANTIGUOS, antes de 1939. Convertibles, de marcas grandes como: Packard, Cadillac, Lincoln, Dusenberg, etc. Escriban a: Sam Sherman, Box 86, E. Elmhurst, N. Y. 11369, EE.UU.

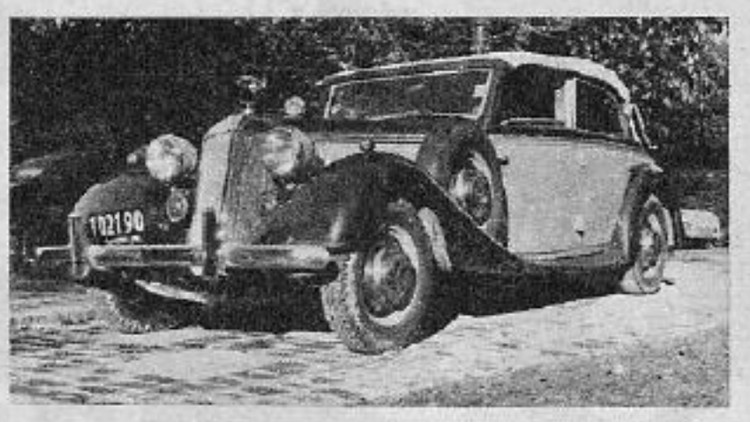
TORINO 380 W. Vendo, excepcional. Llantas de magnesio, gomas Cinturatto. Mecánica "Pocho" Martins. Av. Guillermo Udaondo 1350, Capital (frente al Tiro Federal).

VENDO **N.S.U. PRINZ.** Modelo 63, armado



en 1967, con motor 0 km. Tel. 32-1259 (de 9 a 13 y de 15 a 19 horas).

VENDO-PERMUTO HORCH original de fá-



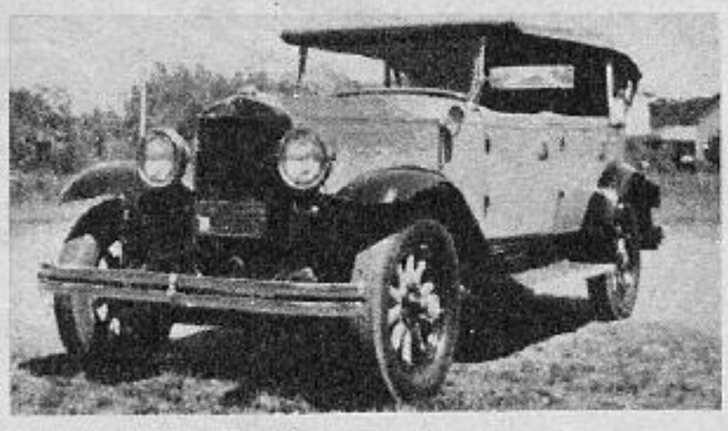
brica, 4 puertas, convertible. Perfecto estado, con repuestos. Modelo 1938, 830 BK, 105 HP, 3.450 cc. Tel. 41-3725, de 9 a 11 horas.

DKW FISSORE - CUPE 65 - S.E. Pintura



nueva. Tablero diseño exclusivo. Consola con stereo Kenia incorporado. Radio Blaupunkt y antena eléctrica importadas. Faros de lodo. Servo-freno. Motor standard. Dueño vende primera mano. Tratar: Molina 1649, Capital (altura Juan Bautista Alberdi 7300). Después de las 14.45 o domingos todo el día.

GRAHAM PAIGE DOBLE FAETON 1929, 94.000 km, de fábrica. Primer dueño. Frenos hidráulicos. Luz sincronizada al fre-



no. Amortiguadores hidráulicos. Cortinas para cerrar Total: $ 4.000 (ley 18.188). Contado. Para coleccionistas. Tratar: Osvaldo Castro, Amadeo Sabattini 4789, Barrio Empalme, Córdoba, tel. 59483.

HECTOR DE ROSSI vende su Fórmula 4.



Crespi Renault. Auto ganador listo para largar. Tratar en Gorostiaga 1636, teléfono 772-0251.

CARETA KART VENDO. Completo, sin mo-



tor. Ver CORSA 169. Ganador. Eduardo Urien, Albarellos 2240, Martínez, teléfono 792-6119.

CITROEN 2 CV 1969, modelo de lujo, 630.000 m$n, solamente al contado. Llamar a Jorge Blanc, tel. 41-6427, de 13 a 14 horas.

POR ausentarme del país vendo urgente: Jaguar XK 120, modelo 1950, motor hecho a nuevo en 1965, 76.000 km reales, mecánica impecable, garantidos 195 km/h, muy original y muy entero, gomas en buen estado. Precio: 900.000 (m$n) contado. Llamar: tel. 71-1291 o verlo en J. F. Seguí 4517, 7º, Capital.

PEPE ESTA POBRE... y vende su flamante Fórmula 2 (sin estrenar). Fue construido por Paco Martos. Tratar con Pepe Migliore, en Mejor, Av. Santa Fe 1170, Martínez.

NO ME LLAME si lo que Ud. busca es un super 600 o la oferta milagrosa. En cambio, si lo que pretende es un Fiat 600 E, modelo 1968, absolutamente normal, con todo, todo normal (auténticamente), entonces llame al 31-7150 (de 8 a 10 horas).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TALLERES MONY, de Abel J. Bour. Mecánica general, chapa y pintura. Su auto a 0 km. Mano de obra altamente especializada. A partir de ahora en su nuevo local, Costa Rica 4625, Capital.

GEFICO, Gestoría del Automotor. Transferencias, patentamientos, bajas en Capital y Provincia. Réditos, lucrativas, escribanía. Seguros sin franquicias, Av. Provincias Unidas 980, Lomas del Mirador, tel. 68-7723.

CARLOS R. NAJURIETA, escribano. Maipú 879, piso 6º, Capital. Trasferencias, bajas, incorporación al Registro Nacional. Capital y Provincia de Buenos Aires. Pago de Patentes.

ALBERTO GOMEZ vende su Peugeot 404, con motor. Anexo "J", grupo 2 o TC-F.A. Ugarteche 3270, Capital.

DODGE POLARA - Modelo 69. Vendo. Excepcional, 25.000 kilómetros reales. Color blanco. Llantas anchas, etc. Av. Guillermo Udaondo 1350, Capital (frente al Tiro Federal).

FIAT 600 - Modelo 68. Vendo. Radio, calefacción, gomas anchas, 30.000 kilómetros reales. Una joya. Impecable. Av. Guillermo Udaondo 1350, Capital (frente al Tiro Federal).

CASA RODANTE (no remolcable) compro. Modelo 65 en adelante. Optimo estado. Ofrecer con detalles muy descriptivos y suministrar fotografía. Precios y condiciones: TURISTA, Chiclana 645, Bahía Blanca.

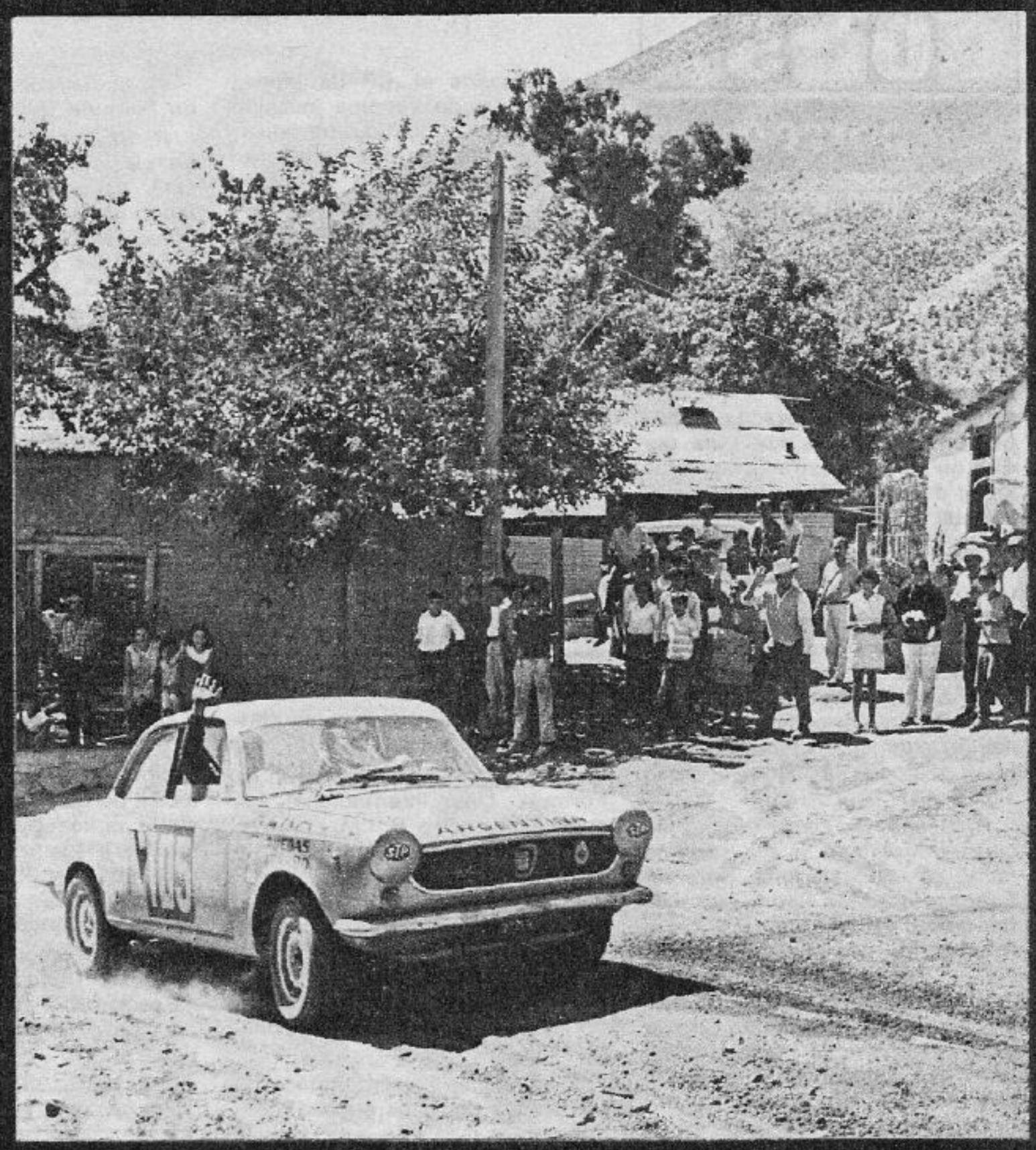
SENSACIONAL OPORTUNIDAD: RAUL KISLING vende su Fórmula 2. Chasis Crespi



Peugeot, mecánica Rivelli y Kissling. Con repuestos abundantes. Se acepta también mano a mano un Peugeot 504 nuevo, es decir, 0 km. Tratar: en Dorrego 2030, Olivos.

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

calendario



COMPETENCIAS
NACIONALES
GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO

Que se nos acaba la cosa, muchachos. El próximo domingo termina el Gran Premio, nuestro vapuleado GP de Turismo. Este miércoles (día 23) se disputa la segunda etapa entre las ciudades de Tarija (Bolivia) y Formosa, la más larga de todas las etapas: 1.215 km. El 26 (sábado) se largará desde Asunción a Posadas la tercera etapa y al día siguiente la cuarta que unirá Posadas con Corrientes y Paraná, punto final del Gran Premio todo.

SPORT PROTOTIPOS EN LAS FLORES

Esta vez parece que por fin se llevará a cabo la competencia que para el 27 de septiembre tiene programada el Vicente López Automóvil Club en el autódromo de Las Flores. Las pruebas estarán reservadas para máquinas Sport Prototipos y Fórmula Dos, respectivamente.

Hace más de una semana la carrera fue suspendida por falta de inscriptos. En Sport Prototipos la cantidad de competidores anotados en ese entonces fue de sólo cuatro. En cambio en Fórmula Dos habrá casi una veintena de autos en la pista.

Por el momento no hay más información que la escueta que ya hemos brindado.

COMPETENCIAS
INTERNACIONALES
F-2 EN IMOLA

Carlos Reutemann competirá en Imola en Fórmula Dos. Esta carrera, puntable para el Campeonato Italiano, contará co nla presencia de casi todos los capos de la especialidad y los colados de SP y F-1 ya que ese fin de semana la cosa está bastante regular allá en las Uropas también. Esperemos que ésta (una de las últimas presentaciones del equipo de ACA) sea la más fructífera de todas. Es casi seguro que Reutemann se presente con el Brabham BT 30/2 del Automóvil Club Argentino y no con el experimental del mismísimo Brabham.

Parabrisas CORSA

correo

MISCELANEA

de Aldo Aiello, Capital.

Señores de CORSA: No soy un asiduo lector de vuestro "folleto" y tampoco los felicito por él. Simplemente, les escribo porque vuestro Correo es el que más satisfactoriamente evacua —con perdon de la palabra— las dudas que por nuestras cabezotas locas de lector andan dando volteretas a más de 6.500 rpm (N. de la R.: Ya van dos mentiras. Usted es lector y nos está felicitando).

1) Lo que les quiero preguntar en primer término es acerca del significado de la letra "P" y la "E" en los coches europeos de prototipos y fórmula respectivamente, siguiendo al número que tiene asignada la máquina; ¿qué significan?

R) Bueno, en los prototipos es claro. Identifican a la máquina como de esa categoría, para diferenciarla de las Sport, que suelen correr en conjunto. En cuanto a la "E" en las de fórmula, nunca hemos advertido que se les pusiera letra alguna tras el número correspondiente. Cuanto más, llevan una "e" circulada en rojo, que significa que el botón que está al lado es el "master switch", o corte maestro de la corriente para caso de emergencia.

2) ¿Para qué sirve el botoncito que se ve sobre el tablero de la máquina de F-1 de Cupeiro, en la foto aparecida en una de las primeras páginas del número 229 de CORSA?

R) Creemos que debe ser, precisamente, el corte maestro a que nos referiamos en la respuesta anterior. O, si no, puede ser el comando de la calefacción o el encendedor de cigarrillos.

3) Ahí va otra pregunta: ¿dónde aprendió a dibujar Bergandi?; ¿a qué escuela pertenece?; ¿dibuja de memoria o copia?

R) El inefable Pirín comenzó a estudiar mediante el curso "12 Famosas Artistas", que dejó inconcluso porque era muy difícil; en la actualidad pertenece a la escuela Nº 18 del distrito escolar 24, donde cursa brillantemente el quinto grado, para regocijo de su señora, que está chocha con los progresos de su maridito. No copia ni dibuja de memoria: lo hace de oído nomás.

4) Y ahora una crítica. ¿Por qué a nosotros los subdesarrollados e indios "e anche" animales, nos dicen de todo cuando nuestro fanatismo invade la pista al terminar una carrera? Yo vi días pasados el GP de Monza por TV y pude ver una invasión de pista con todos los ingredientes y no oí voces que se alzaran para criticar el hecho, agravado por la circunstancia de que había aún coches girando en la pista. Nos critican la falta de calles de escape al final de las rectas del Autódromo de Buenos Aires y yo en Monza no recuerdo haberlas visto. ¿Por qué esa dualidad? ¿O será acaso que en Europa los autos son más blandos o los espectadores más duros?; ¿qué opinan al respecto?

R) Nuestro parecer sobre el tema está desarrollado en el editorial (página 3) del número 221 de CORSA. Coincidimos con usted.

VANWALL, BRM Y LOLA

de Ricardo Cutellé, Capital.

Señores: quisiera que me dilucidaran algunas dudas.

1) ¿En qué año compitieron en Fórmula Uno Internacional los coches Vanwall y B.R.M. con motor de 16 cilindros dispuestos en "H"?

R) El Vanwall comenzó a correr con este nombre (antes lo hacía bajo el de Ferrari-Thinwall y Vanwall Special) en 1954 y hasta 1958. El B.R.M. de 16 cilindros en "H" compitió desde 1966 hasta 1968.

2) ¿Quiénes fueron algunos de los pilotos de estos coches?

R) De los Vanwall: Stirling Moss, Tony Brooks, Stuart Lewis-Evans, Roy Salvadori y Harry Schell. De B.R.M., Jackie Stewart, Graham Hill y Mike Spence.

3) ¿Alguno de los dos fue ganador en carreras con puntaje?

R) El Vanwall, sí; en siete carreras puntables. De éstas, las más memorables fueron dos: una, la paliza que Stirling Moss les dio a las Ferrari y Maserati (dominadoras en ese momento) en el año 1958 y en su propia casa: Monza. La otra digna de recordar fue la primera que pudo ganar. Fue en Aintree y luego de quedarse Moss, tomó la máquina Tony Brooks y luego de un rush de esos que no se empardan, se adueñó de la punta y triunfó ante el asombro y la admiración de tutti il mondo. El B.R.M. de 16 en "H", en cambio, nunca fue ganador, y su campaña fue bastante discreta para las esperanzas que había alentado, ya que en más de dos años sólo consiguió un segundo puesto con el "gallego" Stewart, quien fue postergado por Dan Gurney con el Eagle; en el GP de Bélgica, 1967. Sin embargo, el motor B.R.M. H 16 fue ganador en el GP de Watkins Glen de 1967, pero montado sobre un chasis Lotus 43 y conducido por Jim Clark.

4) ¿Lola compitió alguna vez en Fórmula Uno?

R) Sí, señor. A partir de la vigencia de la fórmula de 1500 cm³, es decir desde 1961, dejando de participar en 1963. El piloto —casi exclusivo— de estos coches, e íntimamente ligado a la firma, era nada menos que Surtees. Tampoco el Lola F-1 conoció el halago de los laureles, pero queda el recuerdo de sus buenas actuaciones y el consuelo que quienes "mataban" en esa época eran los Lotus Monocasco 25 y 33, autos por demás admirables.

MC CULLOCH

de Automotores Libertad, Chilecito, La Rioja.

Señores: Nos dirigimos a ustedes con el fin de solicitarles quieran informarnos acerca de alguna casa donde vendan repuestos del motor americano Mc Culloch Mc 5. Asimismo, si algún lector de ese Correo supiera algo sobre el tema o tuviera repuestos para ese motor, le rogaría que nos escribiera a Libertad 203, Chilecito, La Rioja. Desde ya les agradecemos.

R) El representante de los motores Mc Culloch en la Argentina es la firma Justo Hnos. y Cía., con sede en Perú 317, Capital Federal.

NO A LA EXPORTACION

de Sam Sherman, New York, USA.

Señores: Soy un coleccionista de coches antiguos americanos. Desde 1950 a nuestros días ha habido en los Estados Unidos un movimiento para encontrar y restaurar los más antiguos coches que todavía existan. A tal efecto hemos formado un club de coleccionistas de estos vehículos, a los que en nuestro medio llamamos "Classics".

Hasta hace poco había encontrado coches para mi colección acá. Nunca había pensado en encontrarlos fuera de los Estados Unidos. Pero el año pasado, con gran sorpresa, recibí una carta de un caballero de Buenos Aires que me ofrecía en venta un Packard Touring del año 1930. Este era el coche que yo andaba buscando; entonces decidí su compra y luego de unos meses lo recibí. Y quedé muy contento de poseer este "Classic" proveniente de vuestro país.

Ahora yo desearía saber si existe en la Argentina una organización para preservación de este tipo de autos, y tomar contacto con ella. Si no existiera, tendría mucho gusto en ayudar a organizarla. Si no hacemos nada para conservar y proteger a los "classics", me temo que los pocos coches que aún queden desaparecerán. Por eso me gustaría mantener correspondencia con personas en la Argentina que estén interesadas por los coches antiguos.

R) Efectivamente, en la Argentina existe una organización que tiene los mismos fines que la que usted integra. Es el Club de Automóviles Clásicos y a él puede escribir, haciéndolo a nombre del señor Lucio Bollaert. Está en la calle 11 de Septiembre 2234, Capital Federal. Pero desde ya no le auguramos éxito si su intento es llevar coches para EE. UU.: una de las finalidades de dicho club es evitar por todos los medios posibles que los autos antiguos salgan de la Argentina, para eludir, como usted dice, "que los pocos que aún quedan desaparezcan".

KARTING

de firma ilegible, Rosario, Santa Fe.

Estimados amigos: Como lector de más de un año de vuestro prestigioso y bien informado semanario, quisiera que me contestaran un pequeño cuestionario. Desde ya, muchas gracias.

1) ¿Dónde se pueden conseguir los números atrasados de Parabrisas CORSA anteriores al número 175?

R) En Ryela, Paraguay 340, Capital Federal, aunque desde ya le anticipamos que muchos números de los que usted pide, especialmente anteriores al Nº 100, están agotados. Trate de ponerse en contacto con alguien que quiera vender su colección.

2) ¿Qué marca de motor me aconsejarían para un kart? ¿El de Puma es adecuado?

R) Todo depende de muchos factores. Si donde usted piensa correr hay motores especiales sin caja, con el Puma (Sachs) no va a hacer mucho. Lo más indicado sería un D'Arminio, o un RF Special, o bien un Herceg. También hay un motor derivado del Zanella, el Sthaling, que se produce en su provincia en pequeñas series y que viaja mucho.

3) ¿Qué medidas y marca de cubiertas me aconsejan para el kart?

R) Si es para asfalto, lo ideal es de 4" adelante y 5" atrás. Si es para tierra, 5" adelante y 6" atrás. La marca es lo de menos. La que más se consigue —aunque no en 4"— es la Pirelli.

4) ¿En cuántas categorías o fórmulas se corre en karting?

R) Depende también de la zona. Generalmente la categoría más popular es la de 100 cm³, aunque también en algunas zonas se corra en 125.

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

Correo Argentino Clase B | TARIFA REDUCIDA | Registro de la Propiedad Intelectual Nº965.704
Concesión Nº 7970 | IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



de nada vale un buen aceite si no se filtra bien. Use...

Unicamente JOES regenera como a nuevo el aceite del motor de su coche.
Desde hoy, adopte el mejor filtro.

JOES®

FILTROS
JOES®
PARA ACEITE, AIRE Y COMBUSTIBLES.

distribuidores exclusivos
GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.
VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES
LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

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

faltaba Kent.

Para gente que ya lo tiene casi todo.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com