$m/n 100 $1

N° 219

Parabrisas

CORSA

30 de junio al 6 de julio de 1970



EQUIPO ACA EN ROUEN

AUTO vs. MOTO: CALDARELLA COMPARA

Las revistas de Mauro

Salió primero.
Sigue primero.

cicero publicidad

FATE RADIAL

Rinde 100.000 Km. Economiza nafta.

Construcción radial significa:

Telas que no se cruzan (radiales): Más flexibilidad. Mejor comportamiento en curvas y rectas.

Sunchos absorbedores: Más resistencia al impacto frontal. Marcha más suave (más fácil para el motor). Más agarre al pavimento, aun mojado.

Primer neumático radial producido en el país.

fate O

El neumático argentino.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 219 del 30 de junio
al 6 de julio de 1970

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

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

SECRETARIO GENERAL EJECUTIVO
Adolfo A. I. Baisi

GERENTE EDITORIAL
Raúl H. Burzaco

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scaffini

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

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

SECRETARIA
Vilma E. Rueda

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

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

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

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

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

FOTOGRAFIA
Carlos Agustín, Alfredo Albornoz y Mariolino Castellazzo.

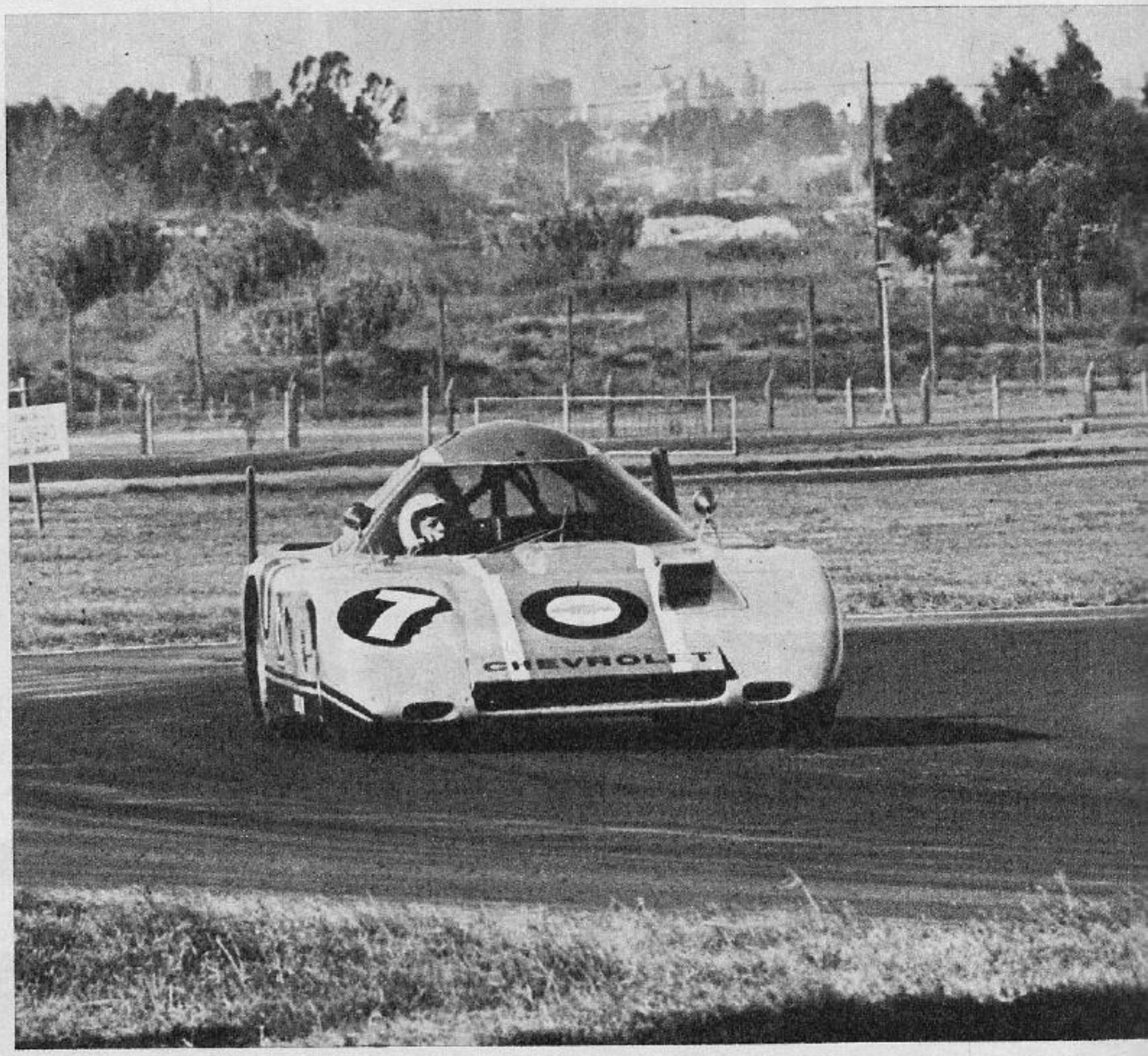
DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director de Publicidad: Alberto Pazos.
Promotores: Alberto E. Oliveira Juan Carlos Morel, Armando Savastano
Tráfico: Mabel Sánchez

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

Editorial

500 Km DE SP



Así como el Campeonato Mundial de Conductores de Fórmula Uno está caracterizado por las carreras disputadas en distancias relativamente cortas para determinar específicamente quién es mejor piloto, las modernas carreras de coche Sport, GT o últimamente Sport Prototipos internacionales determinan el campeonato de marcas, o sea que se encargan de destacar qué autos, qué motores o qué conceptos mecánicos son los dueños de la verdad siempre cambiante. Por eso las carreras son largas, todas con relevos de pilotos y donde prevalece ante todo el duelo de marcas que hoy en día —como todo el mundo sabe— está materializado por la lucha Porsche-Ferrari, como antes fue Ferrari-Ford o Ferrari-Jaguar.

En nuestro medio la creación de la categoría SP se pensó decididamente como el medio ideal de llegar a la internacionalización de una categoría que, con lógico criterio, se vio más accesible que la de los especialísimos monopostos actuales. La adecuación fue gradual y por eso en este momento están por aparecer los primeros SP nacionales con motor atrás de tres litros de cilindrada y ya el año que viene la categoría nuestra y la internacional serán prácticamente la misma cosa.

Sin embargo las características de las carreras de SP nacional no respondían a esa tesitura y por tal circunstancia asustaban un poco los 500 km de SP que había programado el Avellaneda Automóvil Club (una idea muy sensata y oportuna). Se corrieron, los ganó García Veiga con su Chelco Chevrolet luego de una serie de alternativas que crearon suspenso y aunque muchos autos tuvieron problemas no se produjo la deserción masiva tan temida. Y eso que el parque actual de SP está bastante lejos de constituir un ideal de autos bien construidos o bien atendidos. Aunque ese es otro aspecto.

Lo cierto es que carreras de este tipo son las que hacen falta para que la categoría tome dimensión parecida a la internacional (que es lo que se pretende) y si bien se pueden alternar perfectamente con carreras cortas de mayor espectacularidad, las competencias de "endurance" como los 500 km se necesitan para afirmar aún más a la categoría.

TIEMPO Y LUGAR

5/7 — Grand Prix de Francia F1.
5 — TC F. "B" en el Oscar Cabalén.
5 — Turismo Libre hasta 700 cm3 y Cafeteras modelo '27 en 9 de Julio.
5 — Karting y Motociclismo en el Autódromo Municipal, con puntaje para el Campeonato - Organiza A.C.M.

GARCIA VEIGA C

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



500 Km SP

Una sola marca monopolizó los esperados 500 Km de SP. Primero fue Cupeiro, luego Vianini, más tarde Marito García -descalificado- y finalmente García Veiga

por GERMAN SOPEÑA y AUGE

-¿Vos creés en la mala suerte, Andrea?

—¿Y vos? Yo no sé... En principio la mala suerte no existe pero no puede ser que siempre me pase algo. Todo venía bien. Tiraba los cambios a 5.800 vueltas, un ritmo de marcha normal y sin embargo me quedé otra vez. Qué voy a hacer...

Amargado por el momento de frustración que se repitió a menudo en las últimas carreras, Andrea Vianini filosofaba de esa manera en los boxes provocando una vez más la eterna duda de las carreras de autos. ¿Se puede o no hablar de mala suerte? La incógnita, por supuesto, no se va dilucidar hoy por gracia de alguna musa reveladora pero el cabo de los 500 kilómetros de SP se repitieron sistemáticamente tantas de las características que prevalecieron durante el año en la categoría SP que se hace lógico pensar en que esta carrera mucho más larga de lo habitual sirvió indudablemente para confirmar muchas cosas. Y cuando los hechos se repiten es que la suerte —buena o mala— está casi siempre excluida.

Los 500 km por eso fueron significativos. Andrea Vianini abandonó luego de puntear durante muchas vueltas y con sobrados méritos de triunfo truncados de nuevo. García Veiga volvió a ganar cuando llegó el momento de la verdad que dicta la bandera a cuadros. Por su parte, Gradassi y Ruesch —hombres llegadores— lucharon con problemas de mayor o menor importancia pero se colocaron una vez más en el marcador. Y el panorama hubiera estado completo de acuerdo a las últimas carreras si Marito García no hubiera sido descalificado cuando estaba por ganar la competencia. Finalmente los Chevrolet dominaron ampliamente la carrera a despecho del solitario Gradassi que al cierre fue un meritorio segundo.

O sea que, si bien antes de la carrera prevalecía un criterio de "en una carrera de este tipo puede ganar cualquiera", la realidad fue que si en rigor puede ganar cualquiera sólo podemos hablar de cualquiera de los nombres importantes o por lo menos de quienes manejan autos con posibilidades. Porque al cabo de la carrera resultó que no se rompieron tantos autos como se pensaba, si bien menudearon las paradas en los boxes.

El planteo inicial de la carrera fue muy claro. Cuatro autos demostraron ser muy superiores al resto y se fueron juntos, alejándose cada vez más. Por "coincidencia" los cuatro eran Chevrolet: Andrea Vianini, Néstor García Veiga, Jorge Cupeiro y Mauricio García. Separados por muchos metros un segundo grupo mostraba otros cuatro autos que por otra rara "coincidencia" eran cuatro Ford: Zunino, Gradassi, Urruti y Pairetti. Los de adelante circulaban con un ritmo sostenido y lógico dentro de la mentalidad de correr una carrera de endurance. Los otros cuatro no eran lo mismo y el grupo se fue desmembrando con paradas y problemas.

ERRÓ EL JUEGO →

En ningún momento la carrera pareció aspirar a otro dueño que no fuera alguno de aquellos cuatro y con la deserción de Cupeiro el asunto quedó reducido a tres. Andrea Vianini tuvo que parar —tras puntear un buen rato— a reparar la trompa que estaba suelta y luego salió a la caza de los dos Chelco de la temible CDC. Los dos autos pararon a su vez en los boxes y luego de reabastecimientos y todo Vianini volvió a recuperar la punta ahora con cierta ventaja sobre Mauricio García y el otro García tercero.

De allí en más la carrera entró en su cuenta regresiva hacia el final y el suspenso parecía esperar esos momentos finales para descargar su cuota. Primeramente, del auto de Andrea Vianini comenzó a verse una sospechosa columna de humo azulado surgida de la parte trasera del auto. ¿Diferencial, embrague? Motor no era porque los tiempos seguían siendo buenos a esa altura de la carrera donde Vianini giraba en 2m11s, 2m 12s. Por otro lado comenzó a estudiarse un problema surgido de una detención de Mauricio García y que podía causarle la descalificación. García Veiga tercero y con el motor en estado no ideal esperaba el final. Y de golpe todo se conjugó en favor del niño de Arrecifes. El problemita en el auto de Vianini terminó por agudizarse y el auto terminó tristemente detenido en el pasto. Mauricio García quedó primero y casi al mismo tiempo el comisario deportivo Benvenuto decidió, post consulta con los veedores, que García había faltado al reglamento cuando permitió que manos ajenas tocaran el auto fuera del box (cosa expresamente prohibida por el artículo número 15 del reglamento de la prueba). Sobrevino por lo tanto la descalificación, inexorable y perfectamente aplicada porque el reglamento existe para ser cumplido, aunque todos estemos de acuerdo en que Marito García ya tenía la carrera ganada y había realizado una labor muy destacada. Un punto positivo para Benvenuto que no tuvo miedo de aplicar una medida demagógicamente antipática.

Los nueve puntos por lo tanto recayeron en García Veiga que de esa manera sumó una cantidad muy apreciable y casi definitiva para logar un campeonato ya casi virtualmente suyo. La superioridad de su auto, de su equipo, de su equipo, de su regularidad en todas las carreras del año apoyan muy firmemente esa posición.

Es asimismo muy sugestivo que si Marito García no hubiera sido descalificado, los dos autos de la CDC hubieran llegado juntos en primero y segundo puesto. Situación que se repite en una carrera de 500 km como en cualquiera de las competencias cortas.

Conclusión positiva: se pueden correr carreras largas en el estilo de lo que es la categoría SP internacionalmente con menos riesgos de roturas generales de las que se esperaban. Lo que se debe corregir en los autos, las fallas que ostenta la la categoría SP, son comunes a cualquier tipo de carrera. Cortas o largas.

Conclusión negativa: no creemos que las carreras de este tipo ayuden a que tengamos autos mejores porque se busque mayor duración mecánica. Los Ford se rompieron porque se rompen siempre y los Chevrolet ganaron porque ganan siempre. Los autos deben estar bien hechos, bien armados y bien manejados como receta esencialy. Con esa base las carreras serán interesantes ya sean de cualquier tipo. El déficit mecánico es el que sigue debiendo una categoría que, de cualquier manera, es la más adelantada de todas.

Cuando se formó la fila para la largada, cuando los autos comenzaron a girar por el circuito 15 siguiendo al Chevy cupé convertible que oficiaba de "pace car", nos dispusimos a ver por vez primera una carrera de "endurance" para Sport Prototipos en la Argentina. Los grupos de entendidos seguían fraseando en el pasto del Autódromo sobre la imposibilidad de realizar una carrera de tal magnitud, de que iban a llegar dos, que podía ganar cualquiera y mil sanatas parecidas. Y la verdad sea dicha las primeras vueltas hacían presagiar una "debacle" total de los punteros en cualquier momento. Cupeiro, García Veiga, Vianini y Marito García se mandaron a mudar del resto de entrada nomás. Pairetti, Zunino, Ruesch, Marincovich y Gradassi detrás en otro pelotón abigarrado. Y en la primera vuelta, la primera baja: Eduardo Copello con bielazo acusador a la entrada del mixto.

La lucha entre los cuatro primeros era a muerte. Cuatro Chevrolet encaramados en las posiciones de privilegio dieron que hablar a las tribunas. Cumplidas las 10 primeras vueltas, Cupeiro (Baufer-Chev.) marcaba el paso a García Veiga (Chelco-Chev.), a Vianini (Baufer-Chev.) y a García (Chelco-Chev.); y los cuatro viajaban enfundados en 1 s. escaso. A las 15 vueltas, Cupeiro dejó su puesto de privilegio en poder de Andrea Vianini ya que sufrió una detención en el curvón quedando relegado al 11º puesto. Detrás de Vianini, García Veiga y Marito García viajaban chupados seguidos de Ruesch (Trueno-Chev.) y del Ford Pronello de Ricardo Zunino. Las diferencias entre los cuatro primeros se alargaban y ya se ubicaban a 10 s. uno de otro. Zunino marchaba a esta altura de la carrera trabajando una actuación lógica y ya establecida para un piloto que se presenta por segunda vez en SP. Marincovich marchaba sexto con un auto incapaz por razones motrices. Seguido de "Coco" Barragán, el marplatense montado en Trueno Naranja. Después Faraoni (Liebre III), Nathan (Chevytu), Aranzana (Liebre III), Cupeiro (Baufer-Chev.), Pairetti (Formisano), Kovacs (Chevy SS), Pourciel y Héctor Rey (Cabanas Tornado).

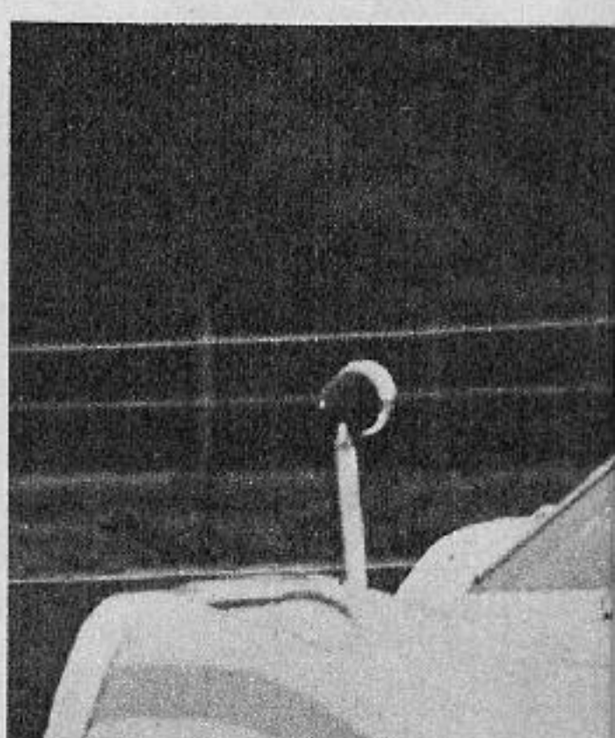
En la vuelta 20, las cosas se mantuvieron exactamente igual. Vianini adelante seguido de G. Veiga, García, Ruesch, Zunino, Marincovich y Barragán. Pairetti aparece de pronto recuperando posiciones: del puesto 12º llegó al 8º en un "rush" apreciable. Faraoni perdía un puesto, Aranzana mantenía su lugar (10º) y aparecía Nathan encaramado en el 11º. Kovacs por su parte con el Chevy SS2 lograba subir un puesto. A las 30 vueltas de carrera, sin duda se produjo uno de los momentos más cruciales de la misma. Andrea Vianini se debió detener en los boxes debido a que se le volaba el capot y perdió la punta a manos de Mauricio García quedando retrasado al tercer puesto detrás de Néstor García Veiga.

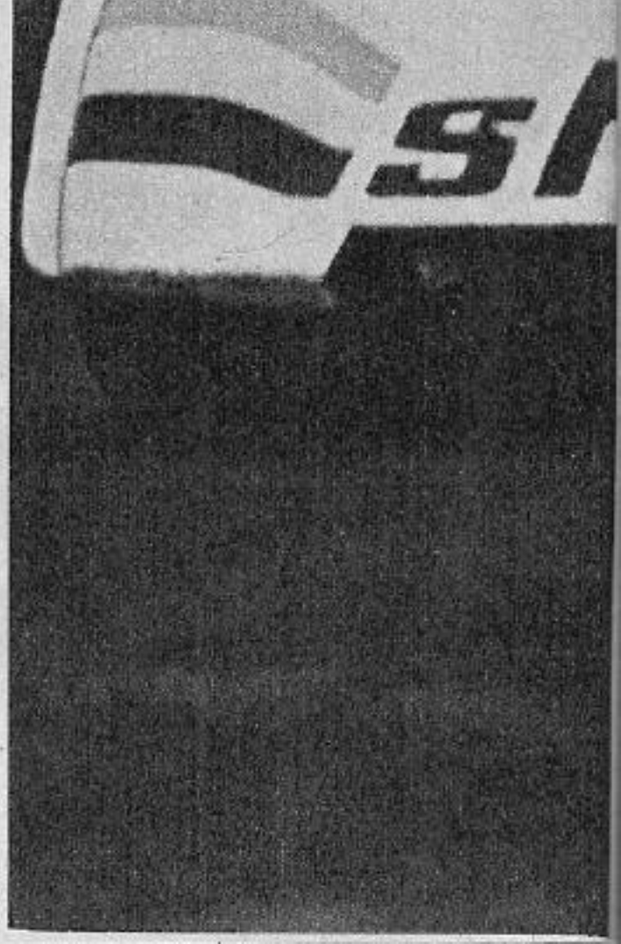
Ruesch y Zunino mantenían sus puestos (4º y 5º a la espera de mejor oportunidad para pasar algún puesto. Barragán se agenció de un puesto y se clasificaba 6º. Otro que subió —dos puestos— fue Faraoni. El "ruso" Marincovich perdía dos puestos mientras Aranzana ganaba uno. Uno de los "aproaching" más fuertes correspondió a Monguzzi que acaparó para sí seis puestos (de 14º a 8º) en la clasifcación. Nathan y Kovacs se mantenían en sus puestos y Pairetti perdía nada menos que 6 lugares. Esta fue sin duda una de las instancias más vibrantes e inesperadas de la carrera.

Hasta el momento, tres punteros habín llevado la caravana de SP: Cupeiro, Vianini y García. Las cuarenta vueltas no sorprendieron a García Veiga en el primer puesto ya que entre él y Marito García habían venido elaborando un "pase" a fuerza de juego de equipo. Vianini, entre tanto, se mantenía en el tercer puesto. Zunino ganó un puesto y se llegó hasta un cuarto lugar merecido. Barragán (5º) también viajaba con un puesto menos en su haber. Angel Monguzzi seguía escalando posiciones y ganaba cuatro puestos en la vuelta 40ª. Aranzana (2 puestos), Ruesch (4 puestos) y Pairetti (5 puestos) iban ganando posiciones a fuerza de pelearlas, algunos contra sus propios rivales y otros, como Pairetti, contra un motor que no funcionaba como se esperaba. Héctor L. Gradassi aparece →





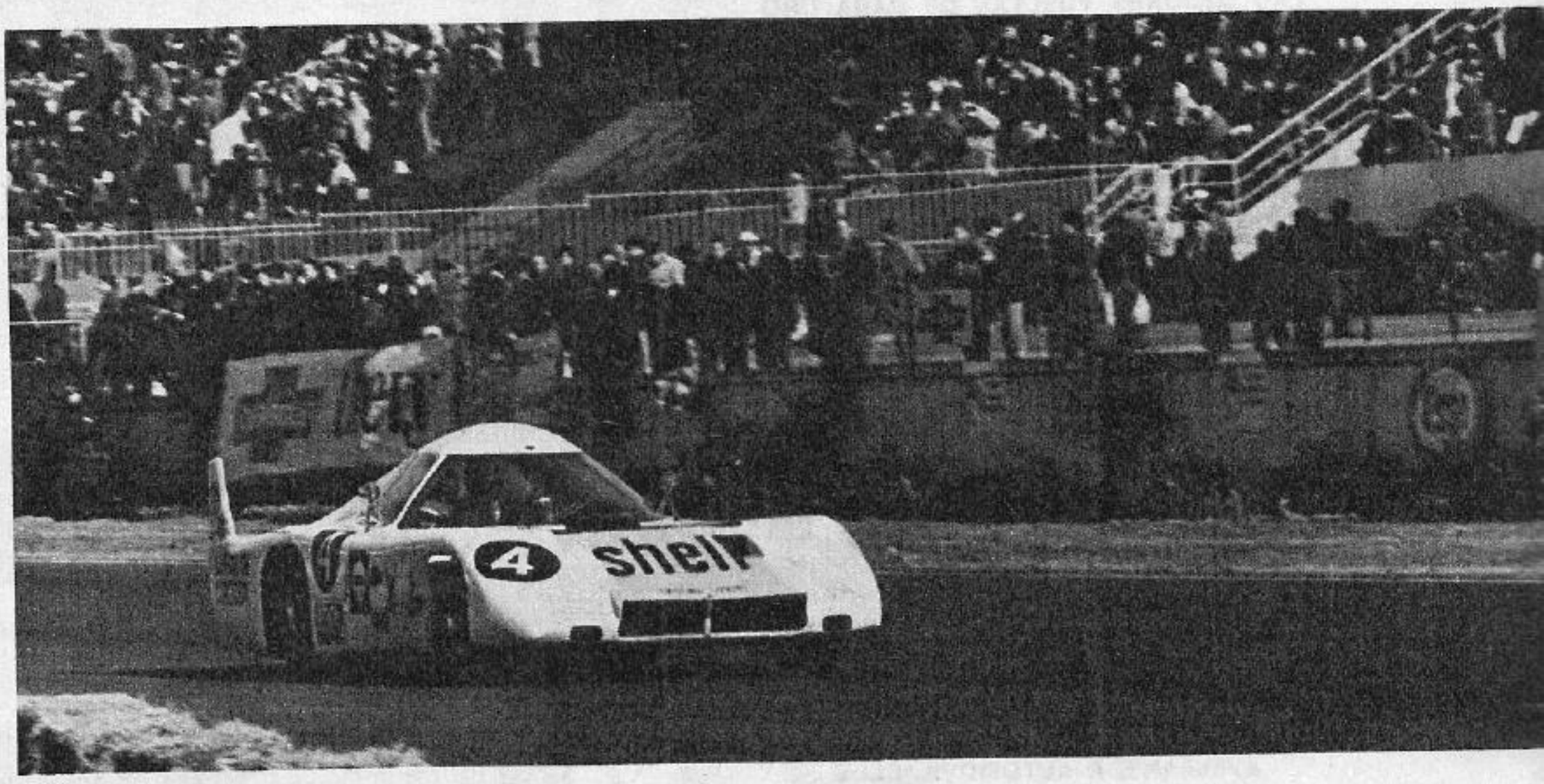




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



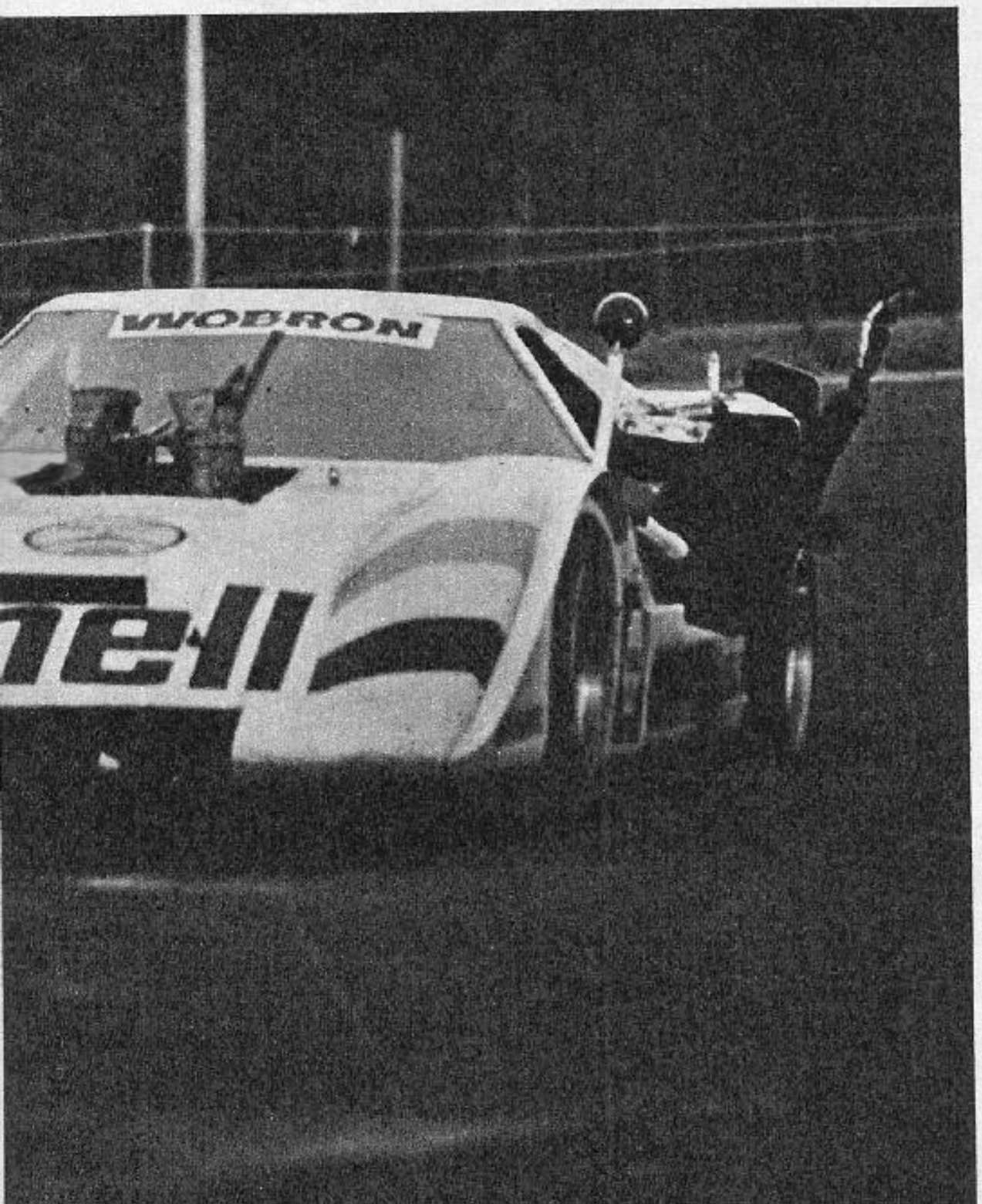
Andrea Vianini fue puntero Pero vara él, el final fue prematuro.



Hombre del momento: Horacio Steven —atareado— señala números claves a sus Truenos Blancos.

El trueno entre los fardos. El Chivo Ruesch se colocó tercero para no variar con su costumbre de eterno llegador.

Brillante tarea de "Pirín" Gradassi, con máquina herida dio muestras de su reconocida capacidad.





BERTA - YPF: UN CONTRATO FUNDAMENTAL

El viernes pasado se firmó un contrato de fundamental importancia para el desarrollo del automovilismo argentino al concretarse el apoyo de YPF a Oreste Berta para todo lo que sea trabajos de investigación o desarrollo de piezas y elementos para el automovilismo.

El ingeniero Brunella por YPF y Oreste Berta por sí mismo pusieron la firma en el papel y concretaron así legalmente una idea que debe aplaudirse y recibirse con real alegría. El apoyo de la empresa fiscal no especifica aspectos específicos ya que todo depende del tiempo, el gran tirano de Berta, para que éste decida qué puede ir realizando. Pero lógicamente la idea se proyecta a la próxima temporada internacional 1971 en la cual Berta piensa participar con un auto equipado con su propio motor Berta V8. El esfuerzo de YPF es un empujón imprescindible para poder concretar ese deseo.





LAS MEJORES VUELTAS DE CADA UNO

García Veiga	*2m*	*8s*	*71*	*100*
Cupeiro	2m	9s	8	100
Vianini	2m	9s	11	100
García	2m	9s	28	100
Ruesch	2m	10s	64	100
Gradassi	2m	11s	33	100
Monguzzi	2m	11s	92	100
Pairetti	2m	14s	64	100
Urruti	2m	15s	3	100
Zunino	2m	15s	24	100
Paulonl	2m	16s	10	100
Marincovich	2m	16s	66	100
Estéfano	2m	19s	93	100
Barragán	2m	21s	41	100
Giay	2m	21s	75	100
Faraoni	2m	22s	93	100
Aranzana	2m	23s	91	100
Perkins	2m	25s	12	100
Nathan	2m	26s	5	100
Kovacs	2m	29s	68	100
Rey	2m	30s	54	100
D'Agnillo	2m	32s	55	100
"Carlos Vidal"	2m	33s	49	100
Pourciel	2m	35s	12	100
Schenonne	2m	46s	12	100



AVELLANEDA AUTOMOVIL CLUB
"CLASICAS MIL MILLAS ARGENTINAS 1970"
Autódromo Municipal de Buenos Aires
Circuito Nº 15 de 6.121 metros - 28-6-70

CLASIFICACION

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*	*Vts.*
1º	7	García Veiga, Néstor ...	Chelco I Chevrolet	3h 9m 5s3	81
2º	21	Gradassi, Héctor Luis ...	Formar Ford	3h10m44s4	79
3º	4	Ruesch, Carlos	Trueno Chevrolet .	3h10m15s6	78
4º	36	Barragán, Luis	Trueno Chevrolet .	3h 9m14s9	75
5º	10	Vianini, Andrea	Baufer Chevrolet ..	2h46m57s	73
6º	3	Cupeiro, Jorge	Baufer Chevrolet ..	3h 9m11s1	72
7º	22	Monguzzi, Angel	Trueno Chevrolet ..	2h53m40s8	71
8º	32	Rey, Héctor	Varela Tornado ...	3h 9m10s4	71
9º	27	Kovacs, Eduardo	Chevy SS	3h10m29s4	71
10º	37	Giay, Carlos	Chevitrés	3h11m20s3	68
11º	34	Nathan, Jurgen	Chevy II	3h11m30s	64
12º	29	Faraoni, José Manuel	Liebre III Tornado .	3h 9m39s	61

RECORD DE VUELTA: Néstor García Veiga en la vuelta 34, en 2m8s7, a un promedio de 171,216 km|h.

PROMEDIO DEL GANADOR: 159, 217 km|h.



CAMPEONATO ARGENTINO DE SPORT PROTOTIPO

1º	Néstor García Veiga	20,50	puntos
2º	Carlos Ruesch	11	,,
3º	Héctor Luis Gradassi	8,50	,,
4º	Eduardo Copello	8	,,
5º	Jorge Cupeiro	6,50	,,
6º	Mauricio García	2,50	,,
7º	Luis Di Palma	2	,,
	Nasif Estéfano	2	,,
9º	Federico Urruti	1	,,
	Carlos Marincovich	1	,,
	Luis Barragán	1	,,
12º	Evaristo Aranzana	0,50	,,



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Marito García fue una confirmación. Supo aguantar el ritmo de Vianini, Cupeiro y García Veiga y era el hombre designado por su equipo para ganar.

Chileno Kovacs: se cacheteó con un Chevy estupendo. Manejo macanudo, oye... (al tiro).



No, no es el Grand Prix de Lyon (1924) ni es tampoco una Bugatti "Tanque". Se trata simplemente de la maquinita de Ulises Pourciel una cupecita (modifié).

Frío en los boxes. Hubo mantas y amantes... del café.



¡Qué lástima, cómo se le rompió el Huayra al Colorado Zunino!



¡Colitas que os vais, cuánta esperanzas os llevéis!

de pronto en el 10º puesto con todo un costado de su Formar destrozado por una cubierta desbandada. Atrás Paulonl también se iba encaramano en buenas posiciones. El chileno Kovacs hizo lo que pudo y perdió un puesto. Glay muy atrás (15º) precediendo a Schenone, Vidal y Pourciel.

50 vueltas cumplidas y una punta que cambia de nombre: García Veiga pasa a comandar la carrera seguido de Marito García. Vianini mantiene su tercer puesto, al igual que Zunino (4º), Barragán (5º) y Monguzzi (6º). Las "modificas" se venían produciendo desde atrás: Ruesch (7º) ganaba un puesto; Gradassi (8º) ganaba 2 puestos; Paulonl (9º) ganaba 2 puestos; Pairetti (10º) perdió un puesto; Aranzana (11º) perdió 5 lugares y Kovacs ganó un puesto ubicándose 12º.

Los Ford prácticamente habían desaparecido en este momento. Solamente Zunino y Gradassi venían empujando desde el pelotón. El resto, Marincovich, Urruti y Estéfano, habían perdido toda esperanza, unos por un prematuro abandono y el resto por una manutención en carrera dumpliendo sólo con el llegar y especular con los abandonos ajenos.

Vianini en la vuelta 60 ya se ubicaba nuevamente puntero, esta vez seguido de Marito García y del "Nene" García Veiga. Monguzzi ganó 2 puestos ubicándose 4º, mientras Gradassi, en un "sprint" realmente impresionante, apilaba cuatro posiciones quedándose 5º en la clasificación. Lo más notable de esta clasificación a las 60 vueltas cumplidas fue el "arrime" del chileno Kovacs hasta el octavo lugar. Pairetti seguía con fallas que lo obligaron a retrasarse 4 puestos y Cupeiro surge en la clasificación en la 12ª posición luego de una prolongada detención.

Sin embargo Vianini no llegaría en esa posición, ya que en momentos en que cumplía la vuelta 72ª un humo delator se alzó desde la cola del Baufer acompañándolo durante toda la vuelta 73ª. Finalmente, la trasmisión no quiso más y 8 vueltas antes de que se bajara la bandera el puntero quedó descartado como ganador. García entonces se cortó en la punta escoltado por García Veiga. Pero poco antes de terminar, una decisión del comisario Benvenuto lo puso fuera de carrera al ordenar la colocación de bandera negra descalificatoria por haber reparado el auto en la zona de mixto, evidente infracción al reglamento de la prueba que lo prohibía. García Veiga, de esta manera, ganó la carrera seguido de Gradassi que fue escalando posiciones con el Ford mejor clasificado. Ruesch llevó un Trueno al tercer puesto y Barragán con el Trueno Naranja lo siguió. Vianini se clasificó 5º y 6º lo hizo Cupeiro. Fin.

MOJONCITOS...

Eduardo Kovacs vino directamente desde Santiago de Chile, su ciudad para participar en los 500 Kilómetros del Avellaneda. Su medio fue un Chevy SS, con tres carburadores Weber y varias partes de su carrocería construidas en plástico. Cuando salió a la pista para largar la carrera muchos rieron, pero en las primeras vueltas, cuando el chileno y el Chevy comenzaron a doblar con un aprobado sobresaliente nadie rió más. Un noveno puesto fue el premio. El futuro podrá tener dos alternativas: que auto y piloto se decidan a correr en Chile o que auto y piloto confirmen su participación en Grupo 2. Lo más posible sería la última de las posibilidades ya que con un par de arreglitos (ponerlo en reglamento) el Chevy estaría en condiciones.

El turco Nasif, luego de viajar peleando con Gradassi durante las primeras vueltas debió dedicarse a ver la carrera desde los boxes porque el "Mateton" había reventado... todo. *"Ya estoy aburrido. Largo y paro a las 10 vueltas. Mirá que en esta me tenía fe... ¿Te acordás que te lo dije?... Y bueno, voy a ver que hago. Lo peor es que ayer trabajamos con los muchachos hasta cualquier hora para poder tener el auto listo, y hoy... Qué se yo lo que voy a hacer".*

La tribuna esta vez opinó y nosotros analizamos sus mutantes estados de ánimo a través de las 81 vueltas de la carrera. Aquí enumeramos las conclusiones surgidas: 1) *La indignación:* la descalificación de Mauricio García; 2) *Los chiflidos:* para el trío Schenone-Vidal-Pourciel; 3) *Las simpatías:* para Norberto Paulonl; 4) *La alegría:* Por el triunfo de García Veiga; 5) *Los festejos:* para Eduardo Kovacs y su Chevy SS; 6) *Lo insólito:* la tribuna estaba enloquecida con este tipo de carreras de larga duración y 7) *El murmullo:* cuando paraba o abandonaba un Ford.

Informativo Metereológico de *Andolfato, Agesta & Cía. (Pirelli):* Temperatura ambiente a las 9.30 de la mañana: 1º, Temperatura de pista: 0º 9', temperatura a 60 cm. del suelo: 0º 9', presión: 757 mm. y la humedad era del 84 %. Al terminar la carrera los datos eran los siguientes: Temperatura ambiente: 3º 8', temperatura de pista: 8º 2', temperatura a 60 cm. del suelo: 6º, presión barométrica: 760 mm. y la humedad: 78 %. ¡Informó... Pirelli!

Federico Urruti sufrió nuevamente percances en su Huayra Ford. Esta vez una junta de tapa de cilindros que de entrada no lo dejó mezclarse entre los punteros. *"Ni una vuelta pude dar como para divertirme... apenas largué ya se había soplado".*

Gastón Perkins en la primera vuelta rompió el rotor del distribuidor. *"Intenté sacárselo a una camioneta que había allí estacionada pero no funcionó. Finalmente me metí en el box. Ahora que la carrera va por la mitad me doy cuenta que tendría que haber seguido... está parando todo el mundo".*

El "Colorado" Ricardo Zunino se subió por segunda vez al Huayra Ford del equipo de Pronello. Las cosas le iban muy bien hasta que integró el paisaje en el curvón. *"Se me pinchó o se me desinfló la goma delantera derecha y me fui de viaje. Yo digo que se desinfló porque no sentí el reventón, y de haber sido así me tendría que haber dado cuenta. Me encontré doblando en el curvón y de pronto el coche empezó a seguir derecho, encaré el pasto y empezé a viajar por el campo hasta que paró. La goma y la llanta se rompieron y también parte de la carrocería... creí que me había roto una pierna porque sentí un golpe bárbaro. ¡Qué lástima, che! Venía tan lindo..., viajando tranquilo. Si no paraba podría haber llegado segundo... y bueno".* El Huyra del sanjuanino duró más de la mitad y aunque en siete cilindros seguía tirando.

Y aquí algunos tiempos tomados en cinco vueltas consecutivas a la mitad de la carrera; consignamos los mejores de cada uno de los pilotos.

TIEMPOS DE LA HORQUILLA

Carlos Ruesh, 8''; Carlos Pairetti, 8'' 2|10; Angel Monguzzi, 8'' 2|10; Néstor García Veiga, 8'' 3|10; Jorge Cupeiro, 8'' 3|10; Héctor L. Gradassi, 8'' 3|10; Andrea Vianini, 8'' 4|10; Norberto Paulonl, 8'' 5|10; Mauricio García, 8'' 6|10; Luis Barragán, 9'' 3|10; Eduardo Kovacs, 9'' 4|10; José M. Faraoni, 9'' 4|10; Ricardo Zunino, 9'' 5|10; Evaristo Aranzana, 10''; Héctor Rey, 10'' 1|10; Jurgen Nathan, 10'' 4|10; Carlos Schenone, 11'' 1|10; Carlos Glay, 11'' 4|10.

ZONA DE MIXTOS. — Puntos referenciales: horquillas de entrada al mixto y cartel de los 100 m. en el tobogán.

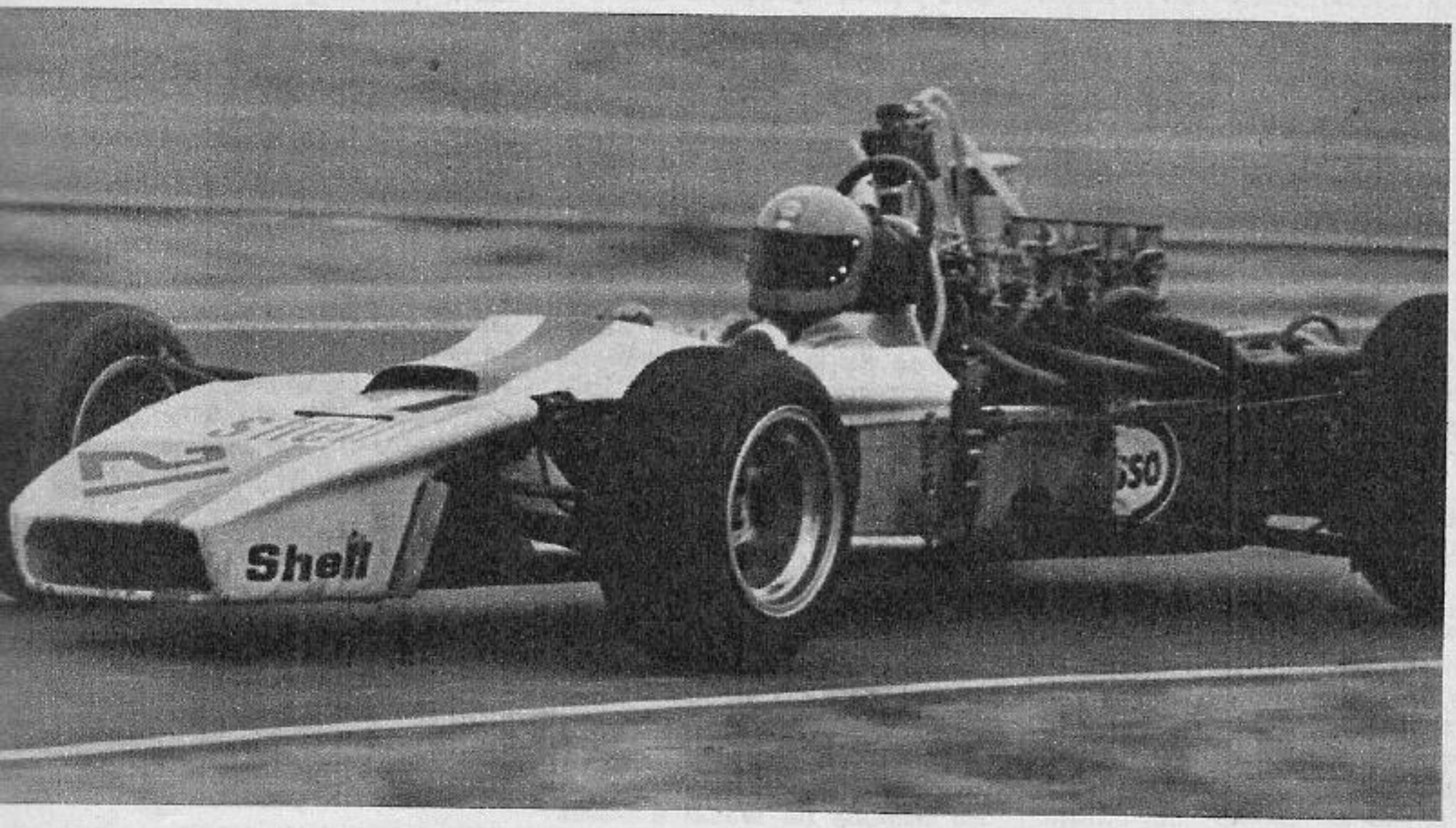
Andrea Vianini, 17'' 7|10; Mauricio García, 18'' 4|10; Jorge Cupeiro, 18'' 5|10; Héctor L. Gradassi, 19'' 7|10; Ricardo Zunino, 19'' 7|10; Norberto Paulonl, 19'' 8|10; Néstor García Veiga, 20'' 4|10; Carlos Ruesch, 20'' 8|10; José M. Faraoni, 20'' 8|10; Carlos Glay, 22'' 5|10; Eduardo Kovacs, 22'' 9|10; Héctor Rey, 23''; Jurgen Nathan, 23'' 4|10; Carlos Schenone, 24'' 7|10.
Ford.

M.A. FORMULA 1

BOSTEZO TRAS BOSTEZO

Angel Rubén Monguzzi triunfó en las dos series en que estuvo dividida la carrera de MA F.1
Larga, aburrida y con muy pocos autos en la pista

por JULIO F. PEREZ BALBI



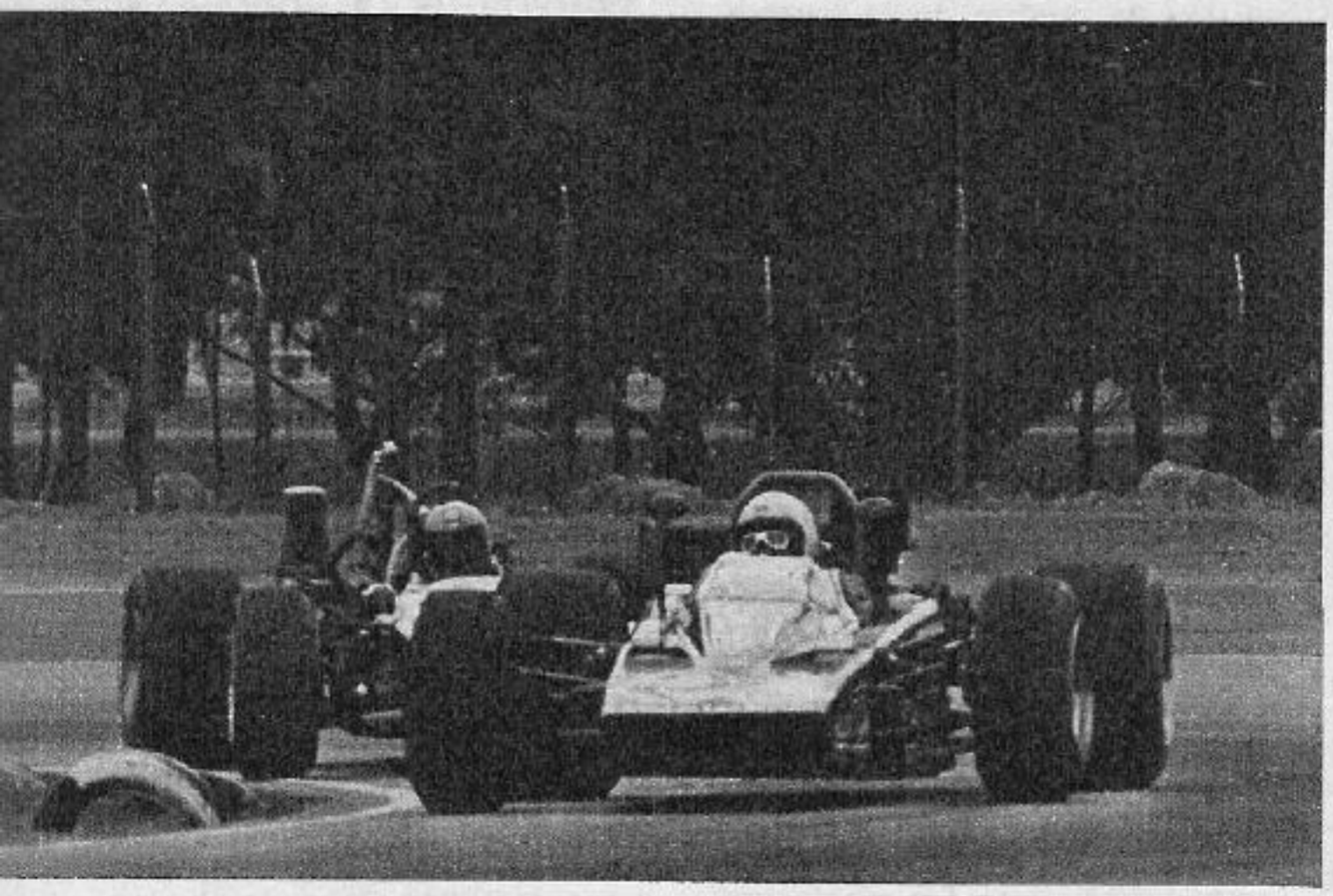


Otra vez Fórmula Uno. Se repite la misma historia: pocos autos, se rompen muchos, series largas y el tedio está a la orden del día. Ni más ni menos el actual panorama de nuestra Fórmula Uno.

Entremezclaron 13 autos en el circuito más trabado del autódromo de Buenos Aires. Sin lugar a dudas la elección del trazado era ideal para que los F-2 tuviesen más posibilidades, por ende habría más autos inscriptos. Logrando que se anotasen algunos F-2 se podía engrosar la lista de inscriptos un poco más. Además, durante la primera serie algún F-2 entró en la conversa, signo de que la medida había sido acertada.

Gracias a Dios se estrenaron algunos nuevos autos, ejemplo de que la categoría no está muerta sino que padece los mismos males que las restantes de nuestro automovilismo; Ternengo presentó su flamante Berta-Tornado F-1, *"todavía le falta bastante para ponerlo a punto"*, y Raulito Kissling se apareció con el Rico-Chevrolet, un nuevo auto de un nuevo constructor. Ambos aparatos dieron muy buenos resultados.

La carrera se dividió en dos series por suma de tiempos. En ambas Angel Rubén Jesús Monguzzi demostró por enésima vez que al Trueno de F-1 no hay con qué darle, por eso se justifica el interés de muchos pilotos de primera línea por conducirlo. Si hasta el mismo Angel Monguzzi en algunas ocasiones le propuso a Steven conducir el F-1 en vez



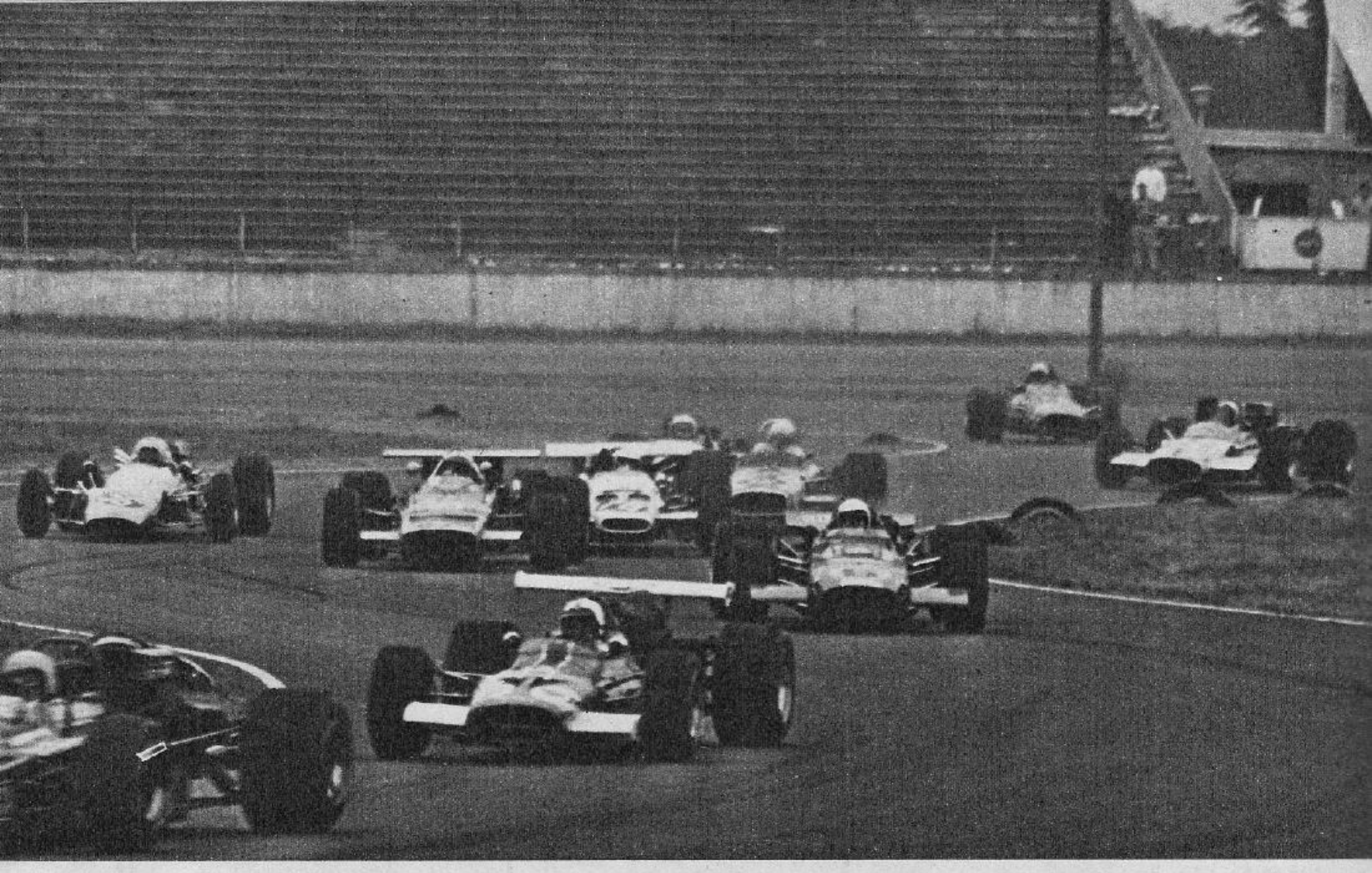
Angel Monguzzi triunfó nuevamente con el auto más codiciado de la actual F-1: el Trueno-Chevrolet.

Víctor Hugo Plá punteó esporádicamente en la segunda serie. Acá Monguzzi le vuelve a arrebatar la segunda posición.

CAMPEONATO ARGENTINO DE F 1

1º	Cuvertino, Omar	24	puntos	8º	Kissling, Raúl	4	puntos
2º	Bertolini, Emilio	18	„	9º	Almeida, Omar	3	„
3º	Monguzzi, Angel	12	„	10º	Ternengo, Jorge	3	„
4º	Bordeu, Juan M. ...	12	„	11º	Sánez, Roberto	2	„
5º	Favre, Daniel	8	„	12º	Montore, Domingo ..	2	„
6º	Sotro, Orlando	7	„	13º	Plá, Víctor H.	1	„
7º	Requejo, Ramón	4	„	14º	Salatino, Juan C ...	1	„
				15º	Alvarez, Alberto	1	„

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



del SP cuando en una misma jornada se disputaban las dos categorías.

Cuvertino otra vez segundo. Ganó varios puntos para el campeonato (lo que más le interesa), y lo puntea con bastante ventaja sobre Monguzzi que de seguir usando el Trueno F-1 discutiría con Cuvertino y el actual segundo, Bertolini, la posibilidad, a fin de año, de llevarse el título para casa.

Para terminar. Errada y mucho la medida tomada con respecto a la esquematización del programa. Las dos series y a veinte vueltas fueron demasiado para los frágiles F-1; una serie sola hubiese sido más positivo; la dupla de baterías podría haberse dejado para los F-4 que son muchos más y se rompen menos.

PRIMERA SERIE

Monguzzi de punta a punta. Sin pasar de las 6.000 rpm (régimen al cual el siete bancadas viaja muy muy tranquilo) el segundo piloto cordobés de Horacio Steven se llevó la primera serie sin problemas de tipo alguno.

Solamente durante las primeras vueltas, Bertolini (que anda fuerte y muy bien, solamente necesita unos 30 HP más) y Ternengo presagiaban algo de espectáculo en su lucha por el segundo puesto. Pero lo bueno duró poco. En la tercera vuelta Bertolini rompió un tensor de la suspensión y guardó en los boxes a la espera de la segunda serie. Y en la quinta Ternengo paró, trompo de por medio, con una mangera de aceite fané.

Ahí terminó la cosa. Monguzzi ganando por más de *un-minuto-y-medio* —¡¡¡en una carrera de monoplazas!!!— a Cuvertino (que también necesita muchos HP) y con una vuelta de ventaja sobre el tercero Kissling. Lindo panorama para la segunda y última serie.

SEGUNDA SERIE

A pesar de tener menos autos en la pista, fue algo más entretenida que la serie anterior. Sí. A Monguzzi no se le presentaron todas color de rosa, un corte de contacto en los primeros circuitos lo atrasaron hasta los últimos lugares de la clasificación, mal que mal el Trueno empezó a funcionar como debía y vuelta tras vuelta fue dando alcance a los que andaban en la punta, Plá y Bertolini, más atrás Cuvertino Omar Mura. Hasta que los alcanzó. Como se imaginan sin mucho esfuerzo.

Por ese entonces Plá seguía corriendo pero no mucho. La junta de tapa de cilindros soplada, no le permitía correr a más de dos por hora.

Así terminó todo. Monguzzi primero, Bertolini brillante segundo y Cuvertino tercero. Pero a una vuelta.

En la clasificación final: primero el Negro de Villa Allende, segundo Cuvertino *a una vuelta* tercero Kissling *a tres* y cuarto Sotro también *a tres* vueltas. Lisa y llanamente para dormirse.

GRAN PREMIO CIUDAD DE AVELLANEDA

CLASIFICACION

FORMULA 1

Primera serie:

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	21	Monguzzi, Angel	Trueno-Chevrolet ..	41m28s7	20
2º	10	Cuvertino, Omar	Avante-Dodge	42m58s8	20
3º	14	Kissling, Raúl	Rico-Chevrolet	41m38s1	19
4º	16	Sotro, Orlando	Sotro-Falcon	43m 3s6	19
5º	78	Bessia, Osvaldo	Union-Fiat	43m21s7	19
6º	33	Alvarez, Alberto	Union-Fiat	42m52s	18
7º	59	Montore, Domingo	Fiat	43m21s5	18
8º	2	Plá, Victor Hugo	Bravi-Chevrolet ...	41m48s6	17
9º	11	Favre, Daniel	Cenci-Chevrolet ...	42m40s	17
10º	56	Favergiotti, Ernesto	Valacco-Peugeot ..	21m51s7	9
11º	1	Ternengo, Jorge	Berta-F-1	12m26s1	6
12º	25	Bertolini, Emilio	Bravi-Tornado	5m51s3	2
13º	6	Requejo, Ramón	Chevrolet	2m 3s8	1

PROMEDIO DEL GANADOR: 127,851 km|h.

RECORD DE VUELTA: para el Nº 21 de Angel Monguzzi (Trueno-Chevrolet), en la 5ª vuelta en 1m57s4,a un promedio de 130,193 km|h.

Segunda serie:

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	21	Monguzzi, Angel	Trueno-Chevrolet ..	41m17s8	20
2º	25	Bertolini, Emilio	Bravi-Chevrolet	24m44s9	9
3º	10	Cuvertino, Omar	Avante-Dodge	41m50s8	19
4º	16	Sotro, Orlando	Sotro-Falcon	41m35s7	18
5º	14	Kissling, Raúl	Rico-Chevrolet	42m42s7	18
6º	59	Montore, Domingo	Fiat	42m15s9	17
7º	33	Alvarez, Alberto	Union-Fiat	23m11s8	9
8º	2	Plá, Victor Hugo	Bravi- Chevrolet...	41m20s8	20
9º	11	Favre, Daniel	Cenci-Chevrolet ...	6m14s2	2
10º	1	Ternengo, Jorge	Berta-Tornado	10m12s8	2
11º	78	Bessia, Osvaldo	Union-Fiat	4m20s3	1

PROMEDIO DEL GANADOR: 128,092 km|h.

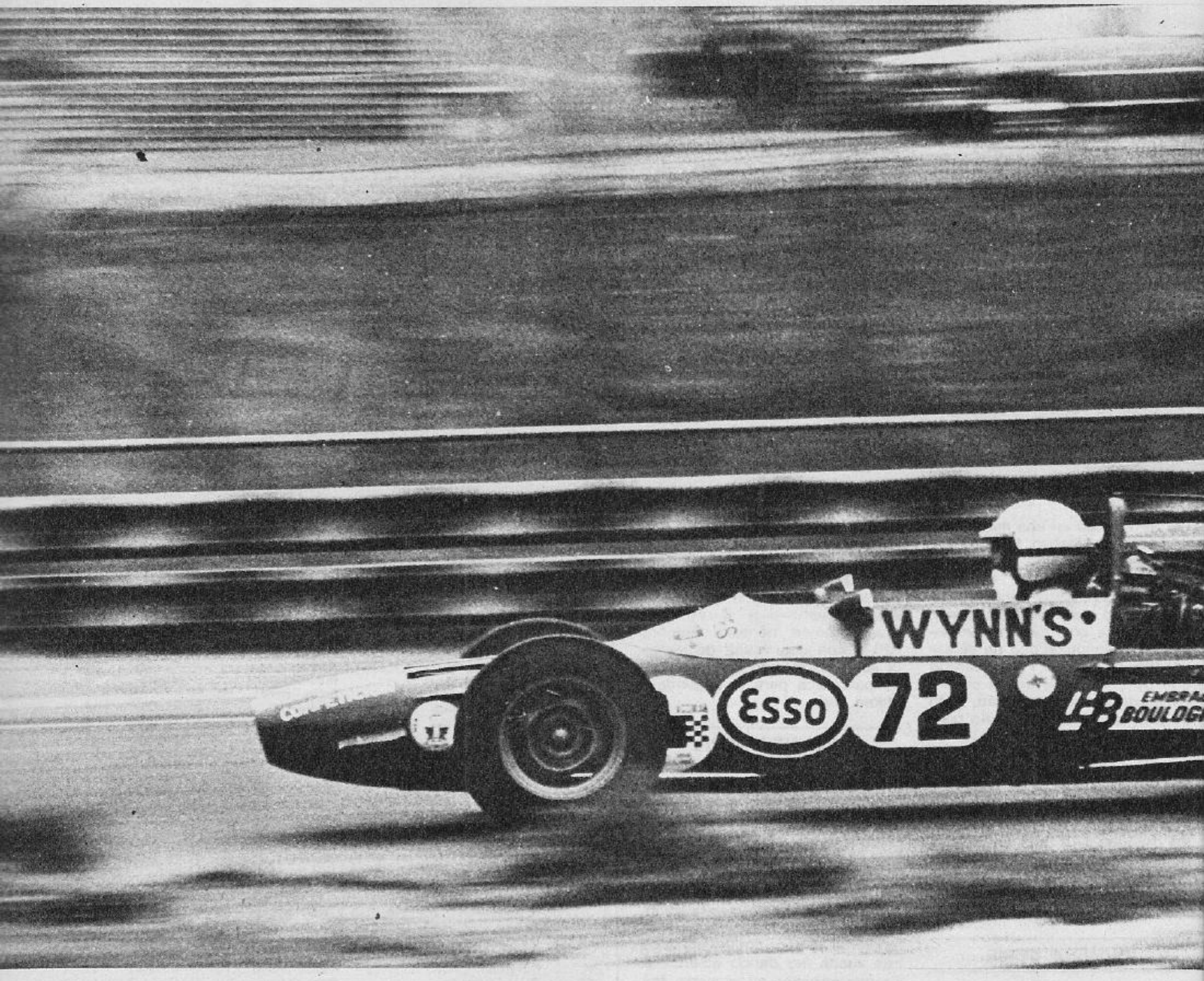
RECORD DE VUELTA: para el Nº 21 de Angel Monguzzi (Trueno-Chevrolet) en el 19º circuito en 1m54s6 a un promedio de 132,195 km|h.

CLASIFICACION FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	21	Monguzzi, Angel	Trueno-Chevrolet ..	1h22m46s	40
2º	10	Cuvertino, Omar	Avante-Dodge	1h24m49s	39
3º	14	Kissling, Raúl	Rico-Chevrolet	1h24m20s8	37
4º	16	Sotro, Orlando	Sotro-Falcon	1h24m29s3	37
5º	59	Montore, Domingo	Fiat	1h25m37s3	35
6º	33	Alvarez, Alberto	Union-Fiat	1h 6m 3s8	27
7º	2	Plá, Victor Hugo	Bravi-Chevrolet	1h 6m33s5	26

PROMEDIO DEL GANADOR: 127,810 km|h.

F4 ó COMO PASAR UN



Lo mejor del sábado en el autódromo, sin ninguna duda. 25 autos largados, 22 clasificados, 4 punteros diferentes a lo largo de toda la carrera,; lucha constante por el primer puesto, espectáculo, espectáculo, espectáculo. La mejor carrera de F4 en lo que va del año.

Entre Bouvier, Laskac, Belloni y Ragno estuvo la cosa. Los cuatro estuvieron encabezando la competencia en determinados momentos, los cuatro juntos durante las diez primeras vueltas, interminable desfile de autos, conjuntos definidos que luchaban por el primero, segundo, quinto, octavo, décimo quinto y último puesto, todo eso conformó el espectáculo que brindaban estos minipostos supiendo la falta de potencia y velocidad productores también del conjunto que le interesa al público que paga.

LA CARRERA

De entrada fue Bouvier el que encabezó la competencia. Su motor que alguna vez fue preparado por los Hnos. Batelli funcionó a las mil maravillas y mantuvo la punta hasta que Juan Pedro Laskac que estrenaba su nuevo chasis Crespi con motor que trabaja como estructura, le arrebató la primera posición. La carrera siguió con Laskac en punta, Bouvier segundo y Belloni tercero muy cerca (dicho sea de paso integra el bando de los casados desde el martes pasado). Ragno por ese entonces empezaba a acercarse demasiado a las posiciones de vanguardia y evidentemente ya estaba cómodo dentro del chasis Huarte de Andretta, cedido por éste después que el campeón rompió su Bozik en un despiste en las pruebas de clasificación.

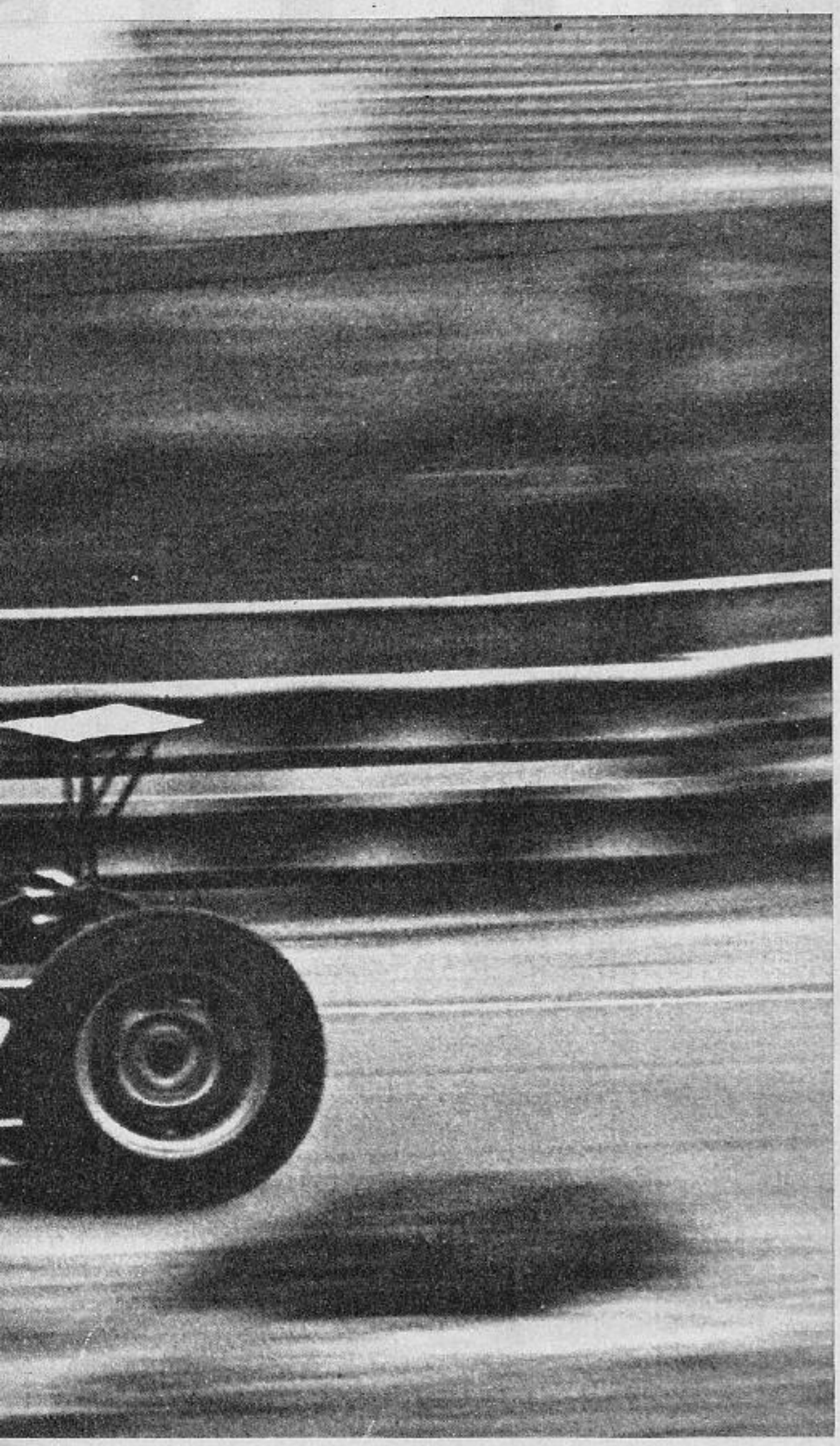
Vuelta tras vuelta Ragno alcanzó la punta, o sea a Laskac. Y lo pasó. Significativamente, Laskac rompió en ese entonces un balancín...

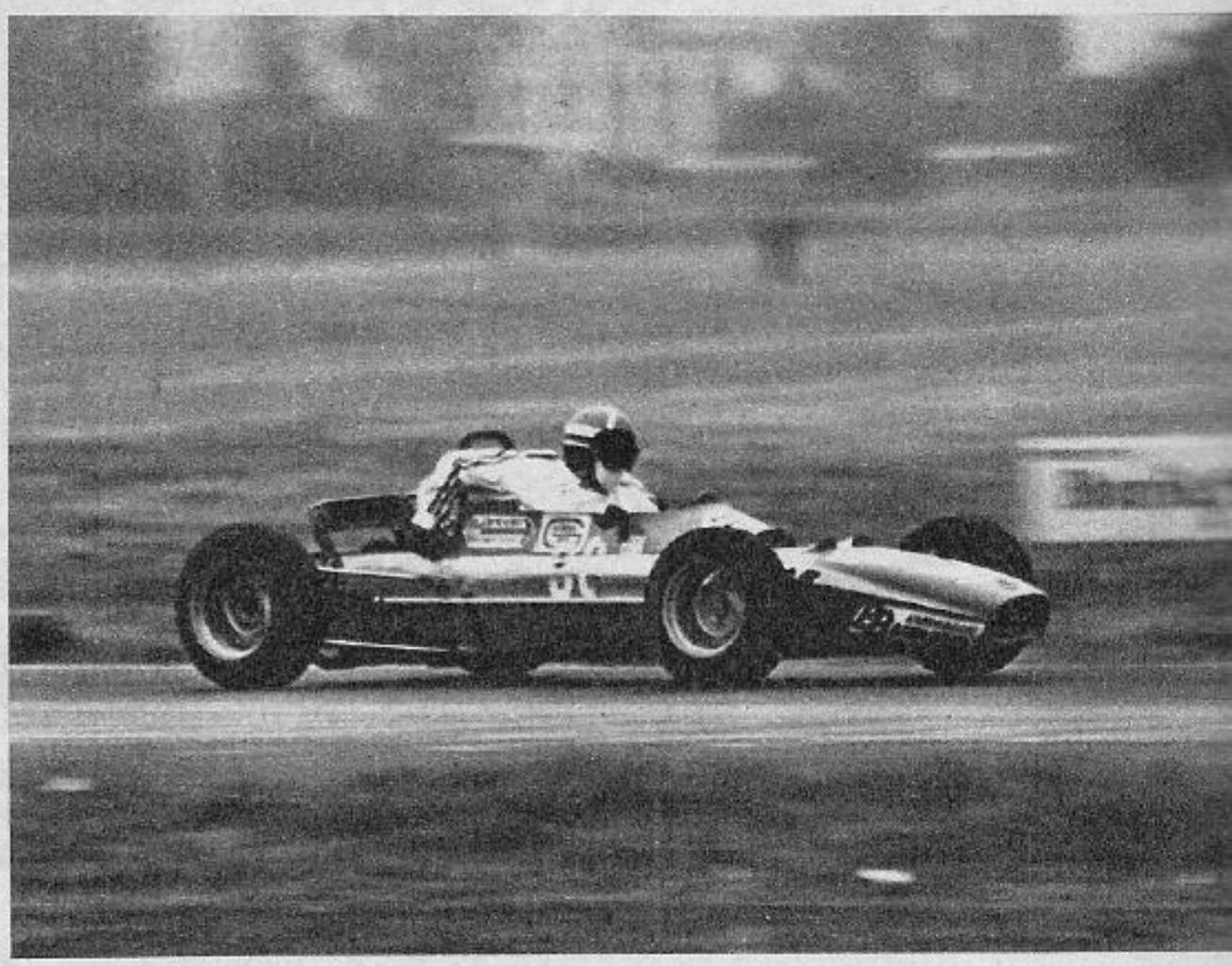
A Ragno no le duró mucho la alegría y en la última vuelta se le rompió un soporte de mando del acelerador y tuvo que terminar la carrera acelerando con la mano. Entonces fue cuando Belloni, para alegría de muchos, remataba su primer triunfo en F4. Segundo Bouvier **"cuando tenés un auto que anda como Dios manda se te hace más fácil todo"**, tercero Ragno, cuarto Lavena después de una marcha muy regular en el más puro estilo Lavena y quinto Expósito con el Martos- Renault preparado por Martos que habiendo largado en el última lugar remó y remó hasta estar 5º.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

A TARDE ENTRETENIDA

Fórmula Cuatro volvió a ser lo mejor de una jornada de automovilismo. Belloni consiguió de una vez por todas su primer triunfo, aproximadamente al año de su debut. Una carrera interesante en la que se destacaron además Laskac, Bouvier y Ragno





Muy buena carrera, entretenida, muchos autos. Ya está definido todo lo bueno que puede brindar la categoría. Que al fin del cabo es la que mejor funciona de cuantas hay en nuestro automovilismo. Todos los días hay más constructores porque se necesitan más autos que quieren nuevos pilotos. En muchos casos las pruebas de clasificación son eliminatorias y los autos (ahora la gran mayoría son Renault) no se rompen como antes y los índices de arribos sobrepasan el ochenta por ciento. ¿Qué tal?

J. P. B.

Ricardo Belloni logró su primer triunfo en F-4 después de estar durante casi un año siempre en los primeros lugares. Merecida victoria.

Carlos Ragno en el momento en que pierde la primera posición. Tuvo que llegar acelerando con la mano. Tercero no obstante.

CAMPEONATO ARGENTINO DE F4

Pos	Piloto	Ptos.
1º	De Rossi, Héctor	14
2º	Laskac, Juan P.	13,50
3º	Belloni, Ricardo	10
4º	Bouvier, Eduardo	5
5º	Irigaray, Mario	4
6º	Faverio, Carlos	3
7º	Ragno, Carlos	2,50
8º	Avale, Osvaldo	2

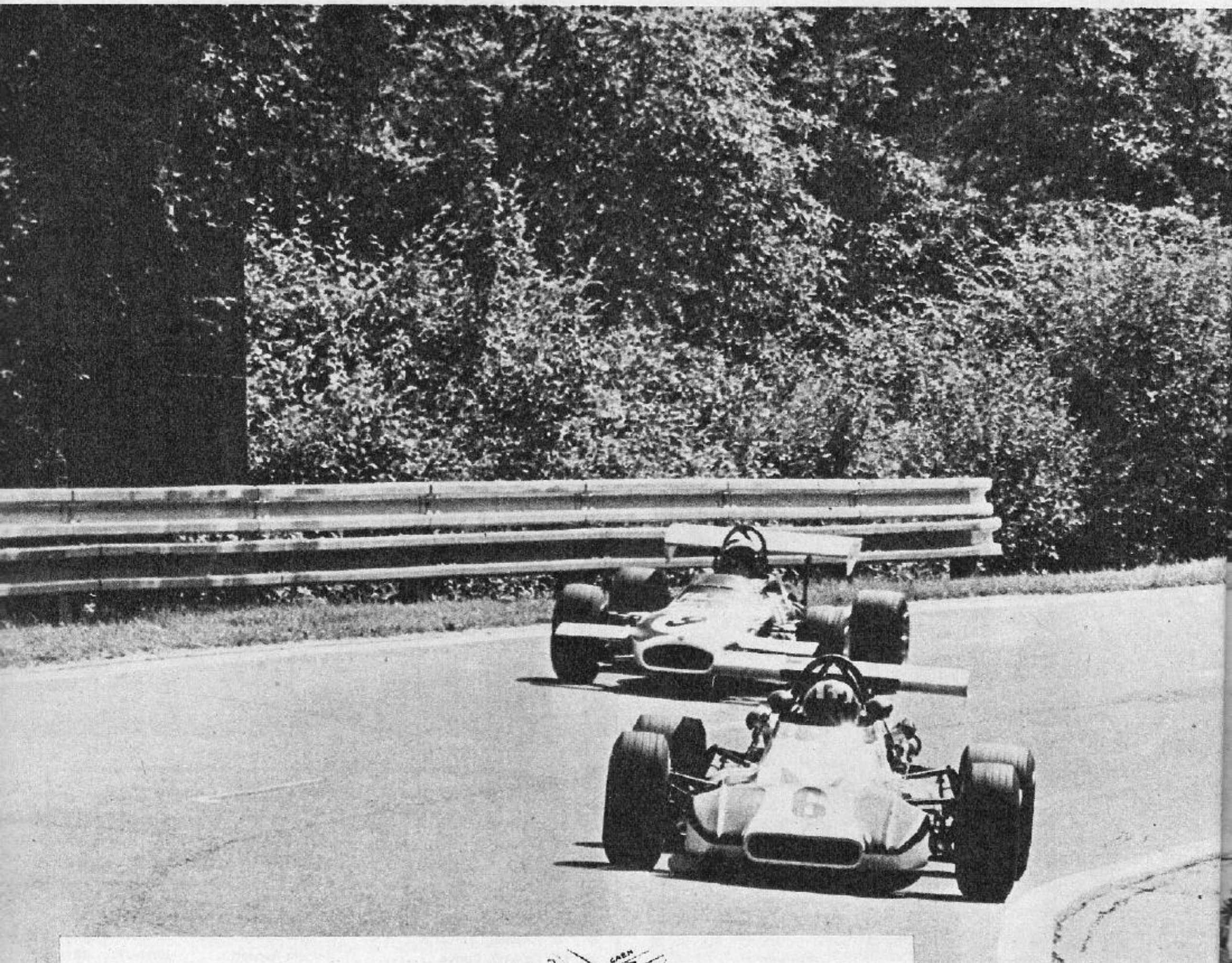
FORMULA CUATRO - CLASIFICACION - Circuito Nº 9

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	72	Belloni, Ricardo	Crespi-Renault	25m 0s4	15
2º	82	Bouvier, Ernesto	Crespi-Renaul	25m21s	15
3º	30	Ragno, Carlos	Huarte-Renault	25m29s6	15
4º	9	Lavena, Juan Carlos	Crespi-Renault	25m29s8	15
5º	1	Expósito, Raúl	Martos-Renault ...	25m48s8	15
6º	2	Chutrau, Norberto	Crespi-Renault	25m58s2	15
7º	56	Grigolo, Carlos	Grigolo-Renault ...	26m34s7	15
8º	22	Bucci, Eduardo	Crespi-BMW	26m35s	15
9º	7	Fernández Valerga, S. ...	Crespi-Renault	26m37s2	15
10º	99	Tuero, Pirulo	Crespi-Renault	25m 9s8	14
11º	81	Huarte, Agustín	Huarte-DKW	25m11s6	14
12º	71	Famá, Antonio	Crespi-Renault	25m30s8	14
13º	83	Famá, Alberto	Crespi-Renault	25m31s4	14
14º	74	Pagola, Eduardo	Crespi-BMW	25m57s6	14
15º	60	Martino, Renato	Crespi-Renault	26m29s9	14
16º	90	Mongi, Héctor	DKW	25m50s1	13
17º	94	Sciurano, Juan	Crespi-BMW	26m29s5	13
18º	59	Scaglia, Osvaldo	Crespi-Renault	21m 7s6	12
19º	44	Groloppo, Osvaldo	Crespi-Renault	26m10s5	12
20º	78	Alvarez Saavedra, R. ...	Crespi-BMW	26m15s7	12
21º	5	Laskac, Juan Pedro	Crespi-Renaul	17m 6s7	10
22º	58	Dimatolo, Onofrio	Crespi-Renault	21m56s4	10

PROMEDIO DEL GANADOR: 122,402 km|h.

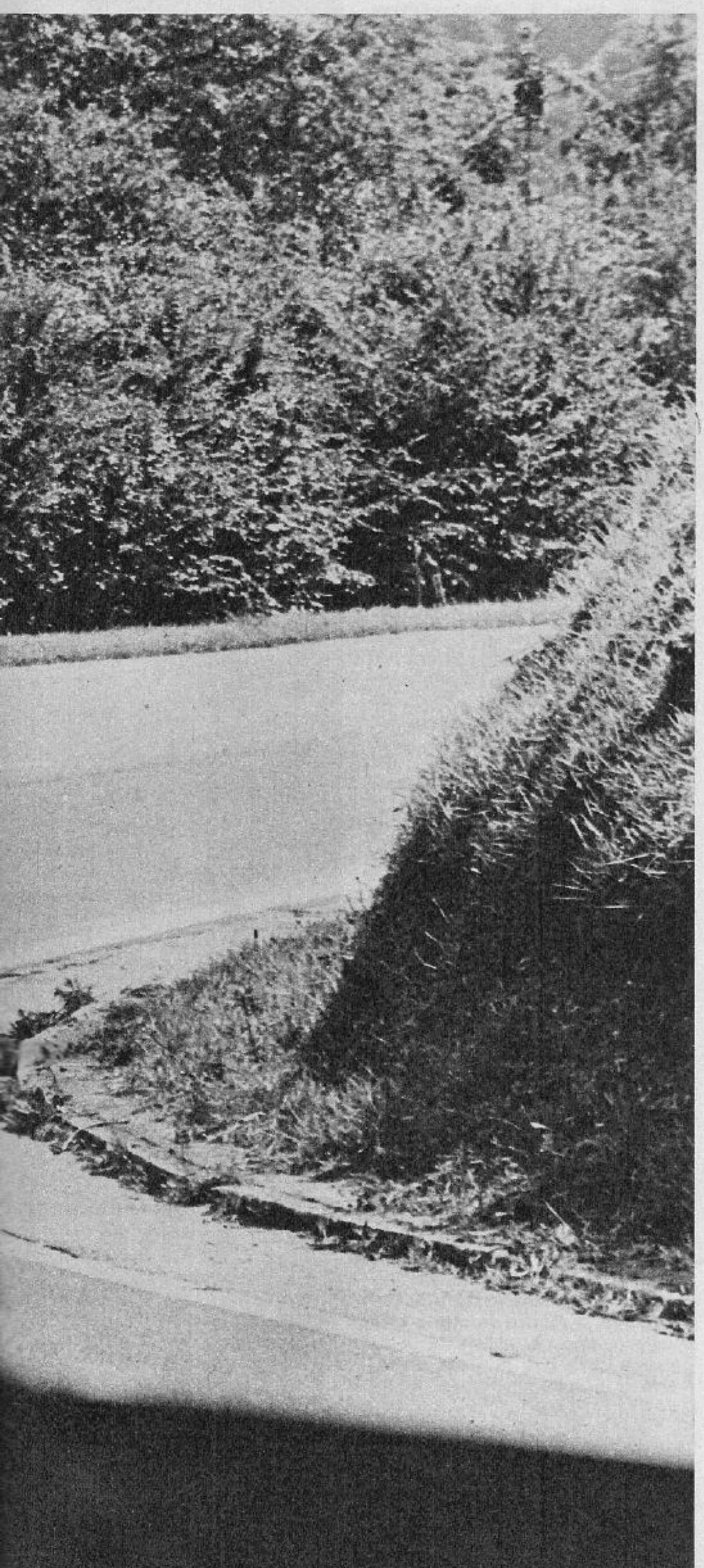
RECORD DE VUELTA: para el N 72 de Ricardo Belloni en la 10ª vuelta en 1m38s3, a un promedio de 125,017 km|h.

POR LA TR



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

OMPA



F-2 EN ROUEN

Así ganó Siffert en Rouen. Una carrera que se definió en los últimos diez metros. En plena recta, esperando la de cuadros, el trío Siffert, Regazzoni y Fittipaldi hizo poner de pié a las tribunas. Unas nuevas pastillas de frenos en el auto de Reutemann lo relegaron a una posición en nada acorde con lo hecho en la primera serie

texto y fotos por **GUILLERMO MARTIRE**

Acaso el título de esta nota tendría que haber sido *"La importancia del Derecho de Piso en el resultado de una carrera de Fórmula Dos"*, pero evidentemente hubiera resultado bastante largo, y por razones de diagramación nos hubiera resultado prácticamente imposible colocarlo en la revista. Pero ese hubiera sido el resumen o la síntesis perfecta de lo que le pasó a Reutemann en el Grand Prix de Rouen-les Essarts el domingo pasado.

Luego de una serie brillantísima donde Lole logró clasificarse cuarto, y que lo habilitó para largar la final muy bien colocado, un pequeño detalle —que esta vez no debe ser atribuido a imponderables sino lisa y llanamente a falta de previsión, causada a su vez por la inexperiencia— imposibilitó al piloto argentino para salir a buscar una colocación final acorde a sus merecimientos.

El detalle fue el siguiente: Revisado el Brabham de Reutemann luego de la segunda serie, se comprobó que estaba algo "fané" de pastillas de frenos. Los mecánicos cambiaron los elementos gastados por otros nuevos, y en esas condiciones fue llamado Lole para la largada final. En el pique de la misma, Reutemann se coloca quinto en gran forma, detrás del Lotus amarillo y verde de Emerson Fittipaldi. Estamos en la primera vuelta. Llega el pelotón a la violenta frenada de la curva de La Scierie (o "del aserradero") y el Brabham del Lole no frena, por lo que éste opta por lo más "optable", a sea seguir de largo por la recta de escape. Resultado: de quinto pasó directamente a último.

Lo sucedido, analizado ahora —después de la carrera—, tiene mucho sentido. Las pastillas nuevas no frenan hasta que se desgastan un poco, por eso todo el mundo asienta sus pastillas de frenos y nunca coloca nuevas para correr. Este es el derecho de piso pagado en Rouen-les Essarts. Forma parte del juego. Y es lamentable que esto haya ocurrido en esa circunstancia, que —repetimos— privó a Reutemann de obtener la clasificación lógica que teóricamente le debió corresponder, pero es uno de los tantos detalles que al equipo del ACA le quedan por aprender.

Es —nuevamente— el popular derecho de piso que invariablemente debe pagar todo aquel que se inicia en algo.

Lole Reutemann, sensacional en su actuación en carrera. En la primera serie, y con el infaltable poco training de los argentinos, estuvo tercero en medio de hombres como Regazzoni —flamante "F1-man" de Ferrari—, Rindt, Pescarolo e Ickx, manejando con una vehemencia que desgraciadamente, al final de la "manche" le resultó nociva, porque si bien le permitió trepar hasta la citada posición, lo traicionó en la horquilla de Nouveau Monde. Allí protagonizó un violento trompo en la anteúltima vuelta que lo convirtió automáticamente en cuarto detrás de Pescarolo, a quien venía precediendo cómodamente durante toda la serie.

En la final, y salvo "el detalle" antedicho fue muy solvente y veloz, pese a correr por motivos de seguridad con toda la dotación de spoilers al viento, cosa que le restaba valiosos km/h. en las rectas.

Lo realmente positivo de este asunto es que entre las 15 vueltas de su serie y las 25 de la final, Lole sumó otras 40 vueltas de carrera al hilo entre los

→

campeones; esto es escuela de la mejor. Y pese a que en cualquier momento es ganador, porque ya está para eso, hace falta seguir andando para terminar de pagar alguna vez el tan mentado derecho. Chiche Caldarella sigue con su mala racha. Anduvo bien en la serie, pero su motor lo dejó de a pie sin previo aviso. Pero, en fin... se dice que no hay mal que dure cien años...

La carrera fue ni más ni menos que para alquilar terrazas, no balcones. Siete pilotos se alternaron durante 25 vueltas en el comando de la jauría. Siffert, Regazzoni, Fittipaldi, Brabham, Peterson... un compacto grupo de vanguardia, bajando récords en carrera, se dio sin asco, y sólo en los diez últimos metros se pudo ver a gatas quién iba a resultar el ganador, porque los tres primeros recorrieron la recta de boxes hacia la llegada pegados uno al otro como perejil en maceta, ganando Siffert por una cabeza sobre Regazzoni (que atropelló como loco sobre la raya para intentar triunfar) y Fittipaldi. Este brillante piloto brasileño pudo ser justicieramente el ganador, de no ser por la maniobra combinada de Siffert y Regazzoni, que lo apretaron un poco contra el borde de la pista cerrándole el paso en el tramo final.

Otro triunfo de BMW, el segundo consecutivo, pero esta vez principalmente gracias a las excelentes dotes conductivas de Seppi Siffert. El auto camina fuerte en los tramos rectos —aunque no tiene un andar muy derecho— pero no se luce mayormente en curvas lentas. Ganó precisamente en dos carreras de trámite veloz; Hockenheim y Rouen, pero habrá que verlo en circuitos trabados.

Jochen Rindt no pudo lucir en Rouen sus virtudes de manejo. El circuito equiparaba sapiencias, y de todos modos su Lotus 69 no andaba tanto como los Tecno 70 oficiales, que posiblemente sean los aparatos más funcionales o versátiles de la categoría. Pese a ser muy corto entre ejes —lo que es una ventaja en lo trabado— la geometría del tren delantero (mucho avance de perno, casi ocho grados) lo hace andar muy derechito en recta, y los Cosworth "tuneados" en lo de los Pederzani Brothers empujan sin chiste. La próxima tenuta será de nuevo en Francia, en el flamante circuito Paul Ricard. Allí volverá a reunirse el equipo del ACA con la troupe de F2, para medirse con ellos. Ya queda menos en el "debe" de la cuenta del derecho de piso, porque esta vez el pago fue bastante grande.

PRIMERA SERIE

En una buena largada, Siffert picó en punta llevando a sus talones a Peterson con su March 702 y a Emerson Fittipaldi, quien pronto entraría a boxes con rotura de la correa dentada de mando de la bomba inyectora. A partir de allí, el intenso duelo por la vanguardia fue librado por Peterson, Brabham y Siffert, el suizo aprovechando su mayor velocidad en el rectilíneo. Gracias a esta leve ventaja, Seppi pudo prevalecer a partir de la vuelta once, y ganó ajustadamente sobre Peterson, quien hizo una buena carrera, y sobre el viejito Brabham, que cada día anda mejor.

SEGUNDA SERIE

Esta fue la serie que corrieron los dos argentinos, y en la que dominó el otro suizo veloz, Regazzoni, aunque no sin pelearla desde el principio. Lole y Chiche largaron en penúltima y última filas respectivamente, lo que los perjudicó bastante. De movida, las primeras posiciones fueron ocupadas por Rindt, Regazzoni, Schenken y Cevert. Este paró en la cuarta vuelta creyendo que tenía un neumático delantero en malas condiciones, pero desde el box lo mandaron otra vez a la pista, entre otros piropos, con el consiguiente atraso. Desde el fondo, Lole inició el ataque, y Chiche, que venía octavo, tuvo que abandonar porque el motor se le empezó a agarrar, perdiendo potencia y echando vapor de agua sin previo aviso, porque los instrumentos no marcaban ninguna anomalía.

Reutemann comenzó a trepar posiciones pasando monos de cualquier curriculum, pasando octavo en la quinta vuelta, cuarto en la octava y tercero en la décima, pero en la decimotercera, al entrar algo jugadito a la horquilla de Nouveau Monde, pisó el pasto interior del circuito y se mandó el gran trompo, cediendo una posición ante Pescarolo, quien de otro modo no lo hubiera pasado.

Adelante, Regazzoni se adueñó definitivamente de la punta en la séptima vuelta, mientras Schenken, que venía segundo, paraba dos vueltas después con rotura de la correa de la bomba inyectora.

Rindt, nuevo segundo, no pudo hacer nada desde su posición, y debió conformarse con escoltar a Regazzoni hasta el banderazo final.

FINAL

Aquí fue donde todas las estanterías se vinieron en banda. Una batalla sin tregua a través de 25 vueltas por parte de un compacto pelotón de punta. Siffert, Regazzoni, Fittipaldi, Rindt y Brabham, Schenken, Peterson y Derek Bell. Los argentinos presentes esperábamos ver pasar bien a Lole, que largaba en cuarta fila, pero el fuorípista ocasionado por las pastillas nuevas de freno lo relegaría hasta la última plaza, y desde allí debió conformarse con tratar de alcanzar a sus antecesores Jaussaud y De Adamich, a quien se pudo rebasar sin mucho trabajo. El duelo de la punta fue espeluznante. De 25 vueltas, en 20 no se sabía quién era el primero porque venían de a dos y tres apareados, es decir una vez pasaban primeros Siffert y Regazzoni, otra Brabham rueda a rueda con Regazzoni, luego Fittipaldi y Siffert o Peterson y así sucesivamente.

Abandonos hubo muy pocos. Pescarolo quemó junta de tapa de cilindros, lo mismo que Cevert, y Reine Wissell, que corrió el flamante Chevron B 170, rompió un semieje.

En síntesis, una carrera excepcional, como hacía mucho no veíamos, o acaso como nunca habíamos visto; una notable paridad de fuerzas y en consecuencia una lucha sin cuartel ni definición clara, que sólo la sapiencia de Siffert pudo volcar a último momento a su favor.

ROUENCITOS DE LES ESSARTS

Tremendo accidente protagonizó John Watson durante la clasificación del viernes. Cuando abordaba a full el curvón de Gresil sufrió un reventón chocando contra el guard-rail y destrozándose por el impacto, Watson fue despedido y sufrió la fractura de un brazo y una pierna. Fue trasladado al hospital de Rouen donde quedó internado, pero su estado es satisfactorio.

~

De los muchachos del ACA: Correrán el 26 de julio en el circuito Paul Ricard, cerca de Marsella.

~

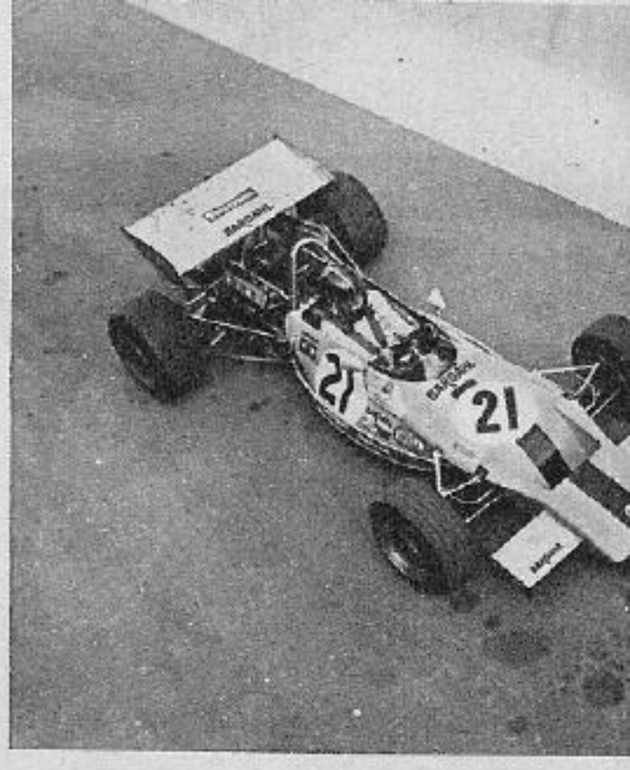
Además el director del team, Héctor Staffa, intentará la participación de Reutemann y Caldarella en el GP de Alemania de F1, en Nürburgring, a principios de agosto, donde habitualmente se corre F1 y F2 de un solo saque.

~

El team del ACA volvió a Londres, donde tiene establecido su vivac estable. Allí llevarán los dos autos blancos y amarillos a los talleres de Brabham para que se les modifique el chassis en su parte trasera, y las suspensiones posteriores "poniéndolas más al día". Existen posibilidades que la fábrica facilite a Lole un prototipo del nuevo F2 de la marca para que el piloto argentino lo pruebe en carrera.

~

Algo insólito: El director del GP de Rouen era argentino, y para más datos porteño. Su nombre, Ulises Allemand.







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Emerson Fittipaldi es hasta el momento el mejor sudamericano en Europa. Y no debe pesarnos mal, desde que "O Rato" hace tiempo que está allá y aparte de eso tiene verdadera pasta de campeón. Sensacional.

El viejito Jack Brabham sigue siendo el mismo taura de sus años mozos. Punteó muchas de las 25 vueltas finales y demostró que todavía tiene mucho hilo en el carretel.

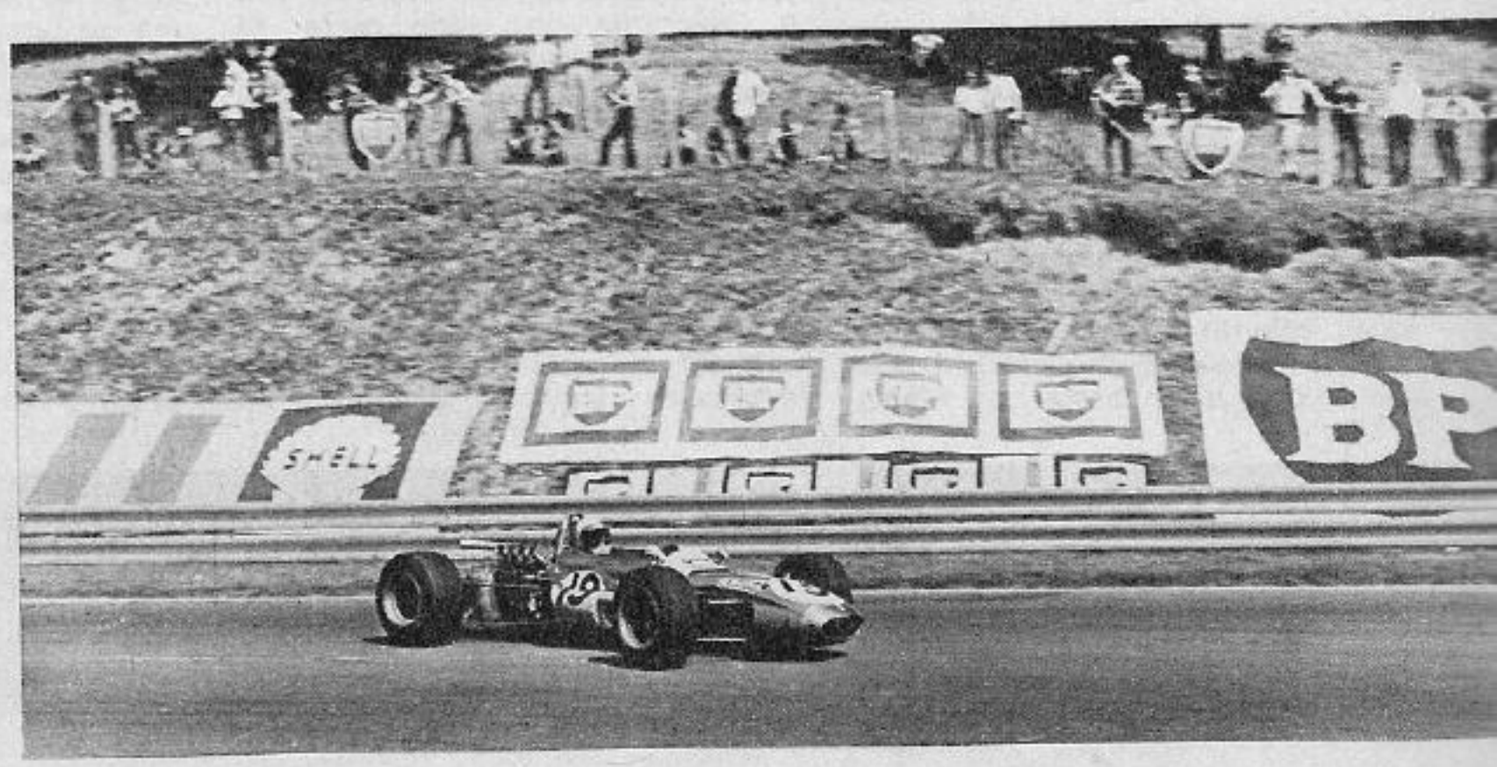
Lole Reutemann debió resignarse al perder una magnífica chance en Rouen, que, de no haber sido por las pastillas de frenos, podrían haberle permitido un claro avance en consideración de los europeos.



"Ya no sos más mi Gianclaudio, ahora te me dicen Clay"... Regazzoni es un verdadero valor de la F-2, apunta con pretensiones a la F-1 y cuenta con buenos autos. Aquí el rrapidísimo Tecno 70.

Tim Schenken, de lucida actuación, supera a Jean Pierre Jaussaud en las prácticas. El Brabham del australiano empuja una barberidad.





GRAND PRIX DE ROUEN-LES-ESSARTS

Trofeo de Francia y Trofeo de Europa 1970 Fórmula Dos

Rouen (Francia), domingo 28 de junio de 1970

CLASIFICACION

Primera Serie

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*
1º	8	Jo Siffert	BMW	31m 4s3
2º	26	Ronnie Peterson	March 702-Cosworth	31m 4s4
3º	2	Jack Brabham	Brabham BT-30Cosworth ..	31m 4s5
4º	8	Derek Bell	Brabham BT 30-Cosworth ..	31m13s8
5º	9	Peter Westbury	Brabham BT-30-Cosworth ..	31m18s8

PROMEDIO DEL GANADOR: 169,490 km|h.

RECORD DE VUELTA: Ronnie Peterson, en 2m2s3.

Segunda Serie

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*
1º	19	Gianclaudio Regazzoni .	Tecno 70-Cosworth	30m53s7
2º	1	Jochen Rindt	Lotus 69-Cosworth	30m56s5
3º	27	Henri Pescarolo	Brabham BT 30-Cosworth ..	31m17s4
4º	11	Carlos Reutemann	Brabham BT30-Cosworth ..	31m25s7
5º	10	Tetsu Ikuzawa	Lotus 69-Cosworth	31m27s7

PROMEDIO DEL GANADOR: 190, 574 km|h.

RECORD DE VUELTA: Gianclaudio Regazzoni, en 2m1s3.

FINAL

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*	*Vts.*
1º	6	Jo Siffert	BMW	51m24s3	25
2º	19	G. Regazzoni	Tecno 70-Cosworth .	51m24s4	25
3º	21	Emerson Fittipaldi	Lotus 69-Cosworth .	51m24s5	25
4º	5	Jacky Ickx	BMW	51m25s	25
5º	23	Tim Schenken	Brabham BT 30- ,,	51m25s3	25
6º	26	Ronnie Peterson	March 702-Cosworth	51m25s7	25
7º	8	Derek Bell	Brabham BT 30- ,,	51m26s2	—
8º	2	Jack Brabham	Brabham BT 30- ,,	51m26s7	—
9º	1	Jochen Rindt	Lotus 69-Cosworth .	51m36s6	—
10º	9	Peter Westbury	Brabham BT 30- ,,	51m36s8	—
11º	22	Francois Mazet	Brabham BT 30- ,,	52m28s9	—
12º	11	Carlos Reutemann ...	Brabham BT 30- ,,	52m34s2	—
13º	29	J. P. Jaussaud	Brabham BT 30- ,,	52m48s8	—
14º	28	A. De Adamich	Brabham BT 30- ,,	52m51s6	—

PROMEDIO DEL GANADOR: 190,895 km|h.

RECORD DE VUELTA: Tim Schenken, en la decimotercera vuelta: 2m0s8 a un promedio de 194,960 km|h.

CONCORDIA TM

SE SALVÓ LA PLATA

En una carrera sin mucho brillo, se impusieron Carubia en lucha con Pepe Cano, Linares y "Larry". Pocos autos y series aburridas

Concordia volvió a recibir a los Anexo "J" que esta vez concurrieron en mucho menor número que en anteriores ocasiones El trazado entrerriano, es escenario de categorías menores ya que la CADAD no los ha autorizado aún a organizar carreras de SP y F.1 como es el deseo de la gente dél Auto Club. Pero parece que esta medida no ha de durar mucho ya que se han tomado los recaudos necesarios en materia de seguridad como para que la Comisión de Seguridad les dé el visto bueno.

En la categoría menor el espectáculo estuvo a cargo del crédito local, Roberto Carubia y Pepe Cano. Y para darse una idea cabal de cómo vino la mano basta con fijarse en la clasificación final y ver las diferencias. Así anduvieron siempre peleando la punta, Carubia en inferioridad en razón de gomas menos adecuadas que las de Cano que usó las Dunlop y Pepe con relaciones muy largas de caja y diferencial, cuando los Renault van a Concordia con todo corto. El asunto estaba compensado y gracias a ello se vio una excelente carrera con un alto nivel de manejo. Niemitz y García completaron el cuarteto de los que hicieron las cosas bien.

En la "B" con la rápida deserción de Macris (con muchos problemas que arrastraba desde el sábado) que iba tercero, la lucha estaba en manos de Mayorga y Linares. Pero no fue así porque Paco se fue muy lejos hasta que se le engranó la horquilla de la caja de velocidades y se tuvo que conformar con terminar en segunda a una vuelta y pico de Linares que se encontró solo y sin problemas en ganar la serie inicial de la suma de tiempos. En la segunda Paco Mayorga intentó descontar lo perdido, pero como era de esperar no logró su cometido y Linares se limitó a conservar su lugar hasta el final. Paco ganó la segunda serie y Linares la suma.

En la mayor, la cosa estuvo en manos de "Larry" demostrando que con un auto como su Torino by Berta y sus dos manitas, es casi imposible ganarle en la categoría mayor. Así se erigió como ganador indiscutible de la prueba reservada para la clase "C". Gotte fue segundo discutiendo con Edreira que en varias oportunidades intentó pasarlo en tanto Gotte con métodos "non sanctos" trató de impedírselo en forma reiterada. Y no pudo... teniéndose que conformar con el tercer puesto, en tanto Gotte se llevaba la segunda posición.

Poco brillo, mucho frío y los que tuvieron la valentía de acercarse al autódromo de Concordia, apenas si salvaron la plata. Grupo Dos va en retroceso, hay que hacer algo.

S. C.



Dos carreras para la Clase C y un solo ganador: "Larry". En marzo ganó en el Autódromo Municipal y el domingo se impuso en Concordia con la siempre fuerte mecánica de Oreste Berta. Segundo en su categoría resultó Julio Gotte.

TURISMO GRUPO DOS EN CONCORDIA
Autódromo de Concordia - 28-6-70

CLASIFICACION

Clase "A" hasta 1.150 cm3

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	3	Carubia, Roberto .D.D...	Renault 1.093	29m 3s4	20
2º	5	Cano, José C.	Renault 1.093	29m 4s2	20
3º	2	Niemitz, Osvaldo	Renault 1.093	29m35s6	20
4º	9	García Plácido	Renault 1.093	30m28s5	20
5º	11	Mantegazza, Carlos	Renault 1.093	31m26s7	20

PROMEDIO DEL GANADOR: 103,932 km|h.

Clase "B" de 1.151 cm3 a 2.000 cm3

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	34	Linares, Alberto	Fiat 1500 Cupé ..	34m18s9	24
2º	36	Mayorga, Francisco	Peugeot 404	35m24s4	24
3º	35	Gagliardi, Oscar	Peugeot 404	35m52s3	22
4º	33	Cabrera, I.	Peugeot 404	—	—
5º	37	Mira, Aldo	Peugeot 404	—	—

PROMEDIO DEL GANADOR: 106, 675 km|h.

Clase "C" más de 2.000 cm3

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	62	"Larry"	Torino 380 W	37m54s1	28
2º	61	Gotte, Julio	Torino 380 W	—	—
3º	68	Edreira, Vicente	Torino 380 W	—	—
4º	69	Serafini, José	Torino 380 W	—	—
5º	70	Melleres, Alejandro	Torino 380 W	—	—

PROMEDIO DEL GANADOR: 107,931 km|h.

N. de la R.: Tanto los promedios como algunos de los puestos son extraoficiales.

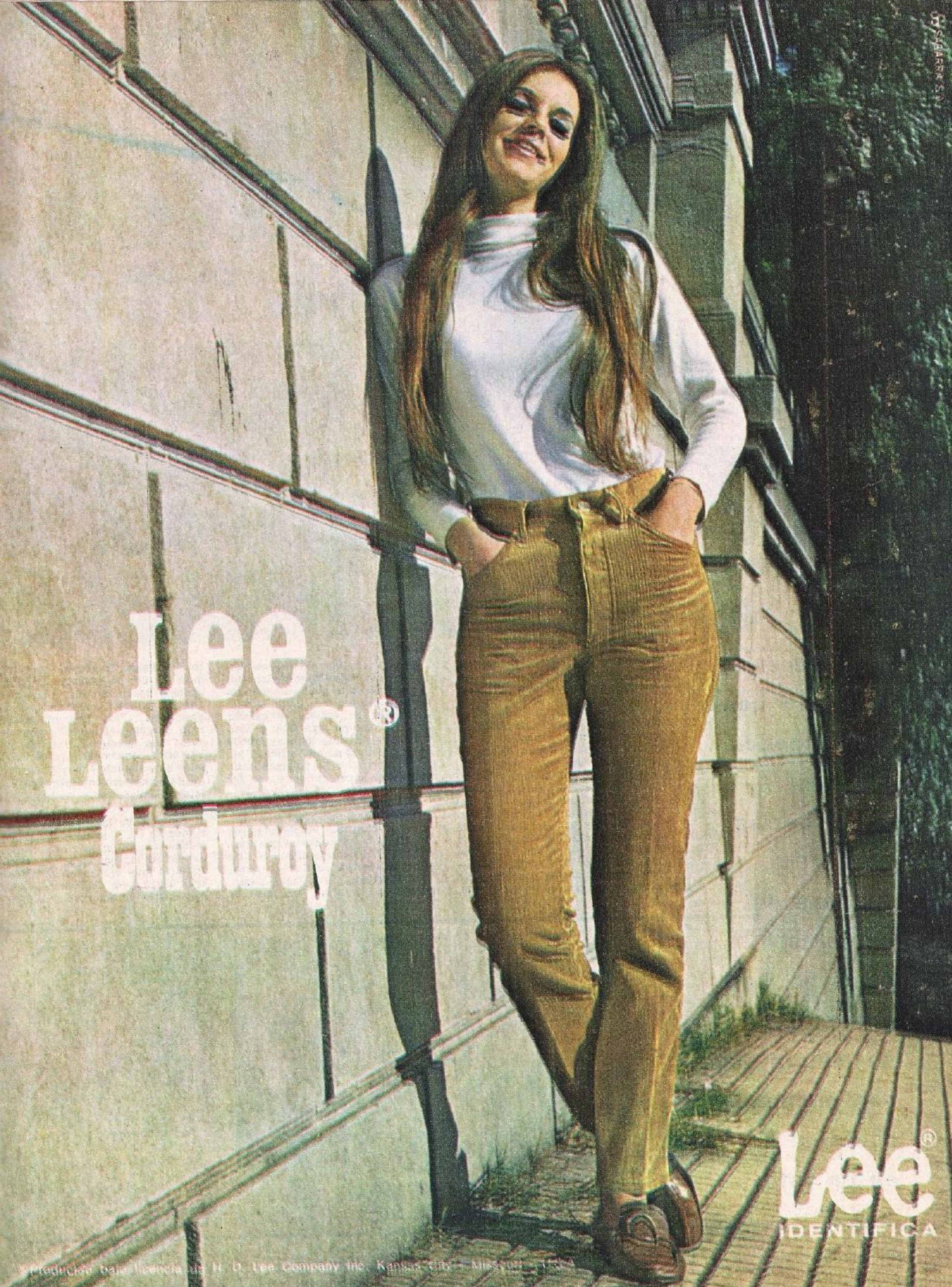
RALLY VUELTA DE LOBOS

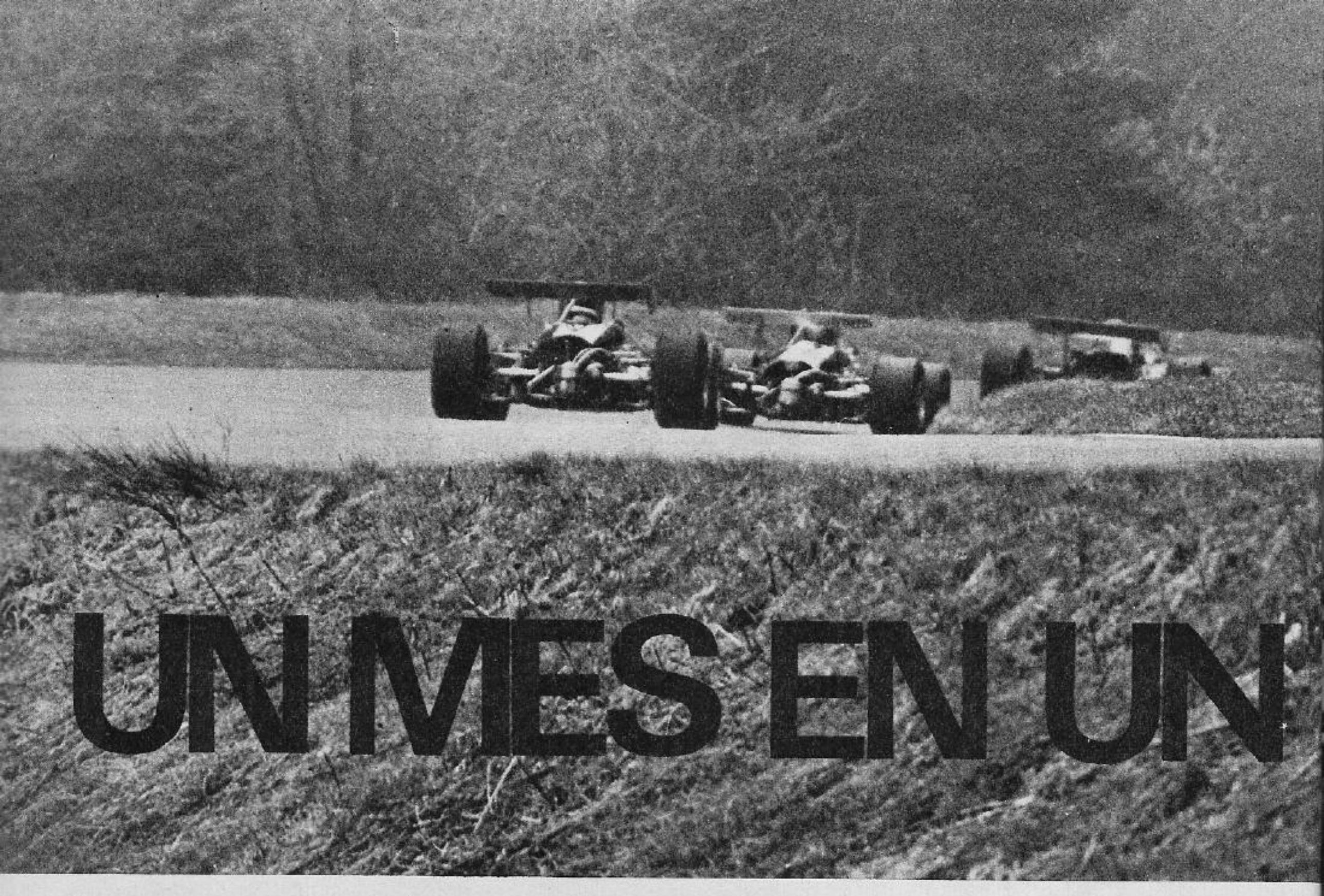
La ya clásica Vuelta de Lobos de Turismo este año sufrirá una variante luego de algún tiempo que no se realizaba. La Asociación Argentina de Rally hará disputar esa carrera bajo el sistema tipo rally, el próximo 26 de julio. El recorrido será, aproximadamente, de 450 km pasando por las localidades de Uribelarrea, Cañuelas, Gral. Paz, Gral Belgrano, Real Audiencia, Newton, Las Flores, Gorchs, Eucaliptus y llegada a la ciudad de Lobos. La llegada a Lobos se verificará aproximadamente al mediodía y a la tarde se llevarán a cabo pruebas de circuito en el Autódromo de Lobos, que la intendencia ha puesto en condiciones especialmente para ese evento. La prueba estará abierta a máquinas preparadas de acuerdo a las libertades del Grupo 2 y se dividirá en tres clases: A) Hasta 1.150 cm3; B) De 1.150 cm3 a 2.000 cm3 y C) Más de 2.001 cm3. Habrá —además— una subcategoría para Fiat 600 con premios aparte, aunque también los competidores de esta clase pueden optar por los premios de la clase hasta 1.150 cm3 y acumularlos. Los premios serán en efectivo y trofeos, siendo de destacar que los competidores conocerán la clasificación ni bien vayan llegando a la finalización del rally.

Las inscripciones se reciben hasta el 21 de julio inclusive, hasta las 22 horas en Bogotá 3381, tel. 67-1796. Se destaca además que: A) El recorrido no se modificará por lluvia; B) Por el planteo a adoptar, el competidor sabrá perfectamente y en todo momento la penalización que va acumulando; C) La hoja de ruta se entregará con una antelación no menor de cinco días.

Indudablemente este rally marca una nueva aparición de la AAR en el ambiente de rally y también se descuenta que la prueba por ella organizada tendrá el éxito deseado.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


Lee
Leens®
Corduroy
Lee®
IDENTIFICA



UN MES EN UN

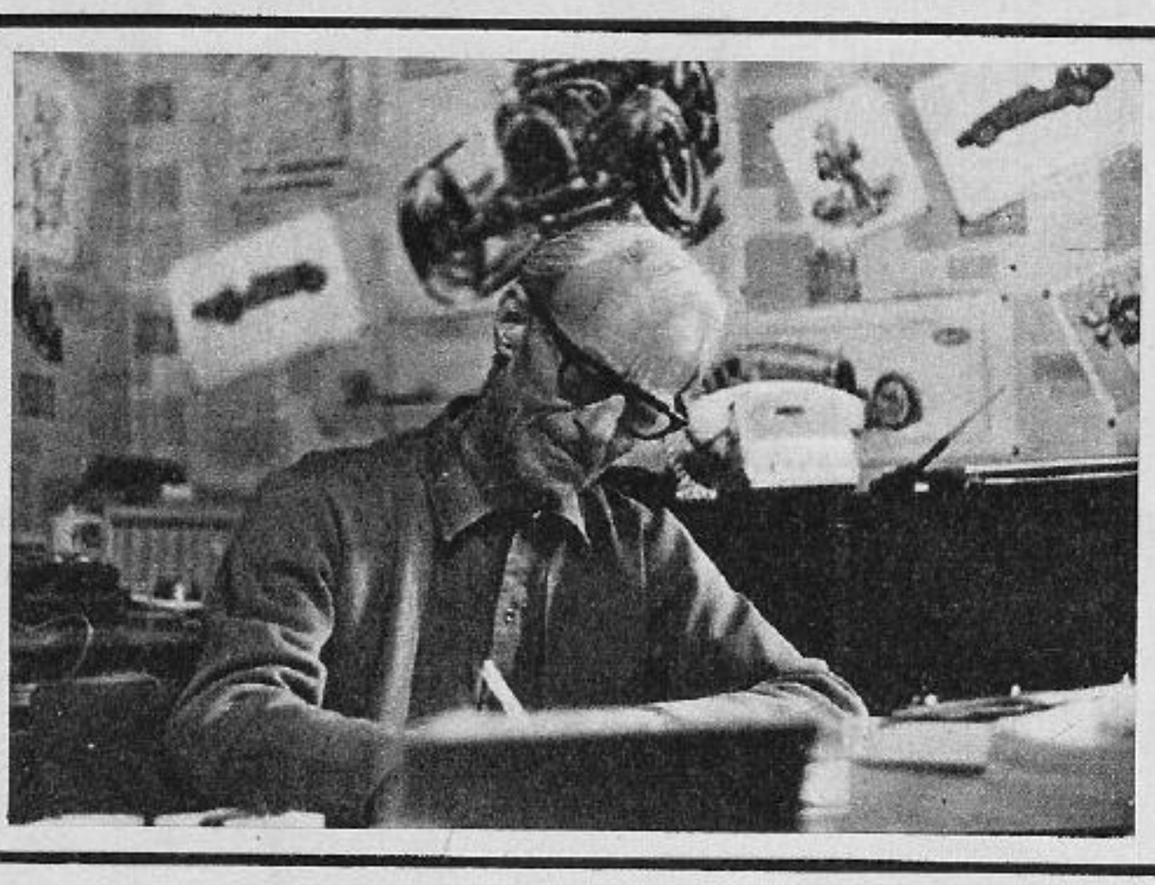
Un mes en Europa y como consecuencia muchas experiencias más. Algunas de carreras, otras no. Las anécdotas de treinta días que pueden contarse en un rato

por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

Europa es una mujer difícil. Muy difícil. Tanto que para poder comenzar a tutearla hay que visitarla demasiadas veces. Es una Eva de mil caras, personalidad muy compleja que exige abordarla con armas muy especiales e intenciones premeditadas. Desde lejos ella es un lugar sobre otro, todos juntos y mezclados: Madrid-Saint Germain des Prés - Nürburgring y Ventimiglia ocultando el antiguo recuerdo de un Surrey desconocido. Por eso, en ella o desde afuera, hay que quitarle cada uno de los velos —que son los distintos objetivos del conquistador— para poder conocerle plenamente cada una de sus múltiples facetas.

Europa es una mujer madura, que ya vivió todas las experiencias. Por eso ya no le queda tiempo para dar. Así un mes junto a ella —o yendo de carrera en carrera junto al equipo del ACA y visitando las fábricas que se pueda impregnándose de olor a fierros pura sangre— será solamente un gesto casi imperceptible de su faz automovilística.

Esta mañana en Nürburgring y ahora al mediodía en Londres. Después el club de Propietarios de Bugatti, a la noche comer con Reutemann y esperar mañana a Chiche que regresa de Buenos Aires. Colin Chapman y las ganas superpuestas de ir a ver un poco el sol en Saint Tropez ni bien termine el GP de Mónaco. Darle la mano a Jackie Stewart ("Sí, claro que me acuerdo muy bien de Buenos Aires...") y preguntarle así todo de golpe el millón y pico de cosas que queremos saber del piloto Nº 1. Una modelo publicitaria muy alta —parecía puesta a propósito como elemento decorativo— fotografiándose entre los Brabham, Lotus y Tecno. De repente, entre el zumbido de las muchas revoluciones en los garajes, un plof plof incomprensible para todos. Hasta que entre los camiones del taller apareció muy orondo un Mercedes 1922 Targa para confirmar que es muy cierto el amor de los ingle.



GODFREY EATON

Un señor muy arrugado, muy inglés y demasiado hospitalario es el secretario del Bugatti Owners Club (Club de Propietarios de Bugatti) y editor responsable de la revista Bugantics, "house organ" de la mecánica institución.

La secretaría —increíblemente activa— funciona en el altillo de su casa-negocio. En la planta baja, los dormitorios y el comedor comparten el techo con una tiendita de Lencería (chez missis Eaton) y un pequeño negocio de hobbies del honorable secretario.

"Yo ingresé al club en 1930, al año siguiente de su fundación. Actualmente tenemos socios en todo el mundo. Desde este cuartito contesto unas seis mil cartas anuales de consulta."

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



ses por los autos antiguos. La piedra de la Roseta en el British Museum (clave para descifrar los jeroglíficos egipcios) y la absurda y confusa melange de idiomas en los boxes de todo el año. El bife ausente, las gigantescas salchichas en Adenau, el frío de la nieve hace una hora y las chicas tomando sol en bikini ahora en el centro de Londres. Brabham perdiendo en Mónaco en la última curva y Lole jugando al fútbol en el Hyde Park con ocasionales coequipers de distinto idioma. Pilotto confiándole a Quaglia "Extraño demasiado a mi familia y Buenos Aires" mientras la teletipo del hotel Senator repiquetea. ¿Qué pasó con las fotos y la nota que salió ayer de Londres en el vuelo de Aerolíneas? Un tren atravesando la campiña para buscar un antiguo amigo conocido solamente a través de las cartas y la pasión por los automóviles, los melenudos descansan en Picadilly Circus la última pitada de marihuana. Un BMW engancha la segunda para entrar al carrousel del Nürburgring al tiempo que un Escort levanta la rueda delantera izquierda en Chrystal Palace y Staffa, mientras tanto, no da ninguna orden.

El tiempo pierde su dimensión. Por eso se vive en la Europa de la cara de auto un mes en un rato.



MIRANDO UNA CARRERA

Una cosa es cubrir una carrera periodísticamente y otra cosa es simplemente mirarla. En el primero de los casos hay que estar pendiente del paso de todos los coches vuelta por vuelta, los adelantos, los atrasos, las detenciones en boxes..., en fin, con todas las antenas puestas sin la concesión de gozarla un poco. Cuando no hay que tomar también las fotos y entonces ya no queda un segundo para nada que no sea esa especie de mecánica que uno a través de cientos y cientos de carreras se ha fabricado.

Seguramente por ese motivo disfrutamos tanto de aquella carrera de Special Saloon Cars (una categoría inglesa con más libertades que el Grupo 2). No había que escribir nada sobre ella. Simplemente mirarla, como hace tantos años en el verde del autódromo un domingo despreocupado, pavear en alguna curva gozando cada derrape

El plato fuerte vino con la última carrera de la tarde, cuando Mustang y Camaro se trenzaron (sin grupo) con los espectaculares Ford Escort doble árbol. La ventaja de los monstruos americanos se hacía ¡burda! en las rectas cuando las usinas bajo el capot bramaban como rinocerontes enojadísimos. Pero como las rectas eran pocas y las curvas muchas, allí estaban los zumbones Escort trenzados en el derrape y el sorpasso por afuera. Al frente, el Mustang de nuestro conocido David Piper y en todos lados, acosándolo, Frank Gardner, el inglés dueño de la categoría (gana todas las carreras). Verlo doblar es una maravilla por sí sola. Siempre ruedas en el aire, derrapando continuamente sobre las cuatro gomas y enlazando las "S" totalmente de costado en un vals con todo el swing del mundo. Olor a aceite del bueno quemado, motorcitos al mango de revoluciones y la desesperación de los mamut burlados por una manada de ensordecedoras gacelas.

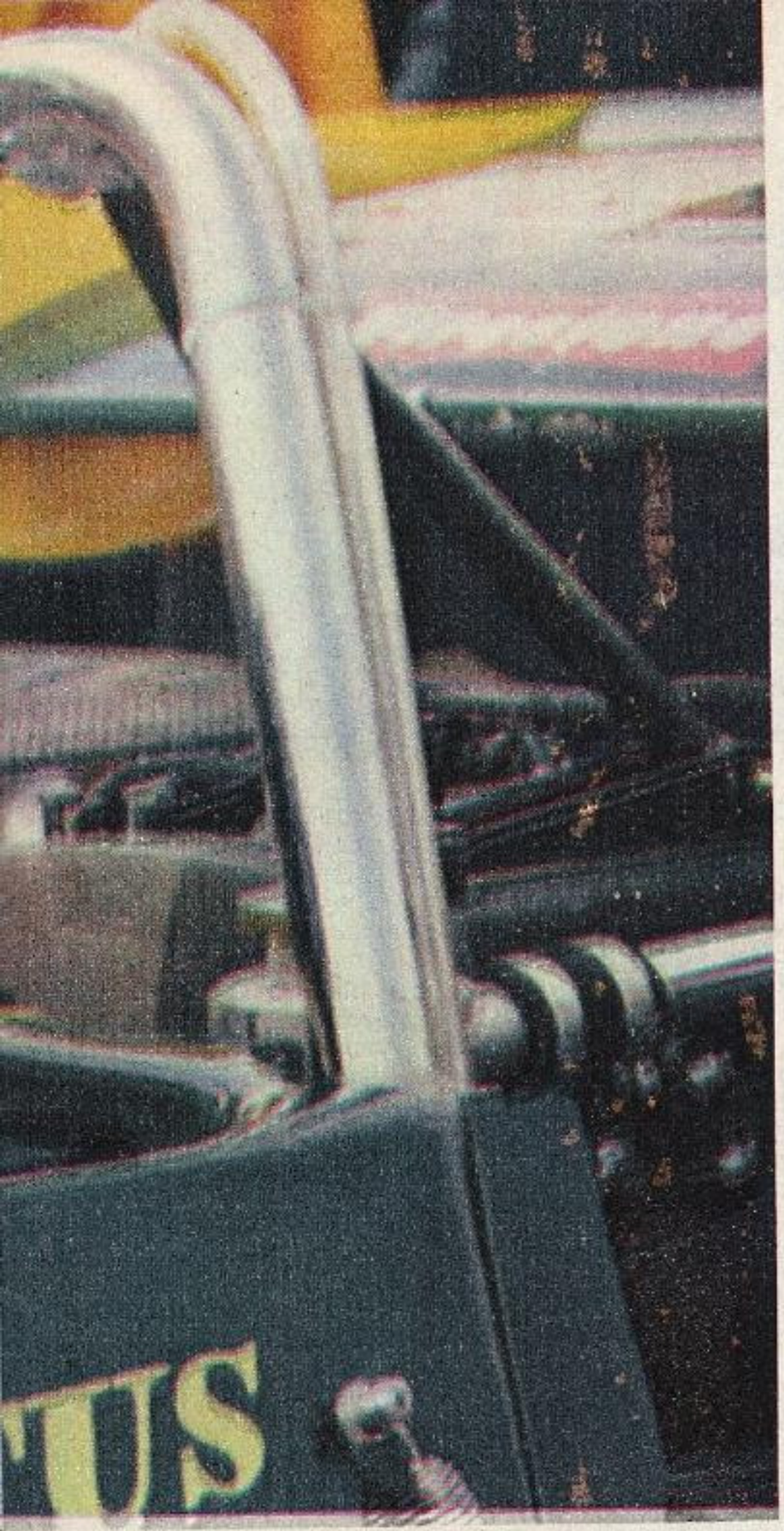
"Una experiencia visual así, sería necesaria para muchos de nuestros pilotos de Turismo" concluyó nuestro compinche periodista y argentino.

La tetera —"of course"— participaba del diálogo. La taza de té nos martillaba insistentemente nuestro momento geográfico: Newbury, Berkshire a 60 kilómetros de Londres. "Tuve ocasión de conocerlo a Ettore Bugatti, un caballero muy particular. Pero de entre todos esos nombres ya legendarios, quien más me ha llamado siempre la atención es Louis Chiron. Es realmente un personaje. El año pasado —por ejemplo— lo invitamos a participar con un Bugatti Grand Prix 1930 en la trepada de Prescott (el circuito que posee el club). Nos contestó lacónicamente preguntando cuánto le daríamos de prima de partida y si los viáticos correrían por cuenta nuestra... Está un poco desubicado. No obstante, sigo sintiendo una profunda admiración por él. Recuerdo claramente un par de anécdotas suyas que bien justifican el apodo de "Zorro Viejo" con que el público lo había bautizado. Porque él no era solamente un pillo de marca mayor, si no que era al mismo tiempo un exhibicionista. Una vez estaba cumpliendo las pruebas de clasificación para una carrera y el público se había acomodado justamente en la recta de escape de la curva más peligrosa del circuito. Chiron venía a fondo en la recta y los vio. Entonces siguió hasta que casi los enfrentó sin levantar el pie del acelerador; cuando llegó a la zona donde tenía que cortar, se paró en el cockpit y sosteniendo el volante con la mano izquierda comenzó a agitar la derecha haciendo señas al público para que abandonara ese lugar. Inmediatamente se sentó, apretó el freno, puso tercera, segunda, dobló y se alejó agitando la mano ante la mirada fascinada de los espectadores..."

"Recuerdo también el día que un cilindro de los ocho de su Bugatti dejó de explotar mientras punteaba una carrera. Para despistar a la gente del box del coche que desde la segunda posición lo acosaba, al pasar frente a esa zona se pegaba bien a la cuerda y enganchando una velocidad inferior miraba a sus mecánicos haciéndose el desorganizado, y como si no hubiera entendido bien la seña de detenerse para algo. Así la falla del motor no se hacía tan evidente. Al llegar a la última vuelta, el segundo desconocía absolutamente la falla en el motor de Chiron (quien de contar con todos los cilindros no tenía rival mecánico) y logró ponerse pegado a la cola del Bugatti. Entonces, al llegar a una horquilla, Chiron, con cara de suficiencia lo miró y gesticulando con sus dedos le dio a entender: ¡Yo... primero; vos... segundo! Ante tamaña seguridad, quien lo perseguía pensó que no andaba más fuerte porque no quería y que era mejor asegurarse un segundo puesto que pelear por un improbable primero con riesgo de romper todo."

Así nos íbamos internando más y más en el tiempo y las anécdotas lindas. Otra taza de té, la certeza de un olorcito a aceite de ricino quemado en el ambiente mientras el débil sol primaveral y británico se ocultaba allá detrás de los árboles del Hyde Park.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



¡Sí, todo OK para Jochen Rindt a pesar de Jackie Stewart! En F-2 no tiene rivales. Cuando toma la punta se aleja, se aleja y se va...

¡Verde que te quiero verde! Una familia en el exilio deportivo y forzoso.

Abajo, derecha: Jackie Stewart es espectacular. Estilo completamente distinto del de Rindt, pero tanto o más efectivo. Humanamente tiene la personalidad exacta para el nombre tan grande que lleva. Viéndolo moverse con su Brabham, salta a la vista con cuánta más velocidad que el resto ataca cada curva.

Abajo, izquierda: El día que Lole largó en primera fila, flanqueado por Stewart y Cevert. Fue emocionante.





MERCEDES 1922 TARGA

Lole clavó la mirada un poco más acá del infinito donde casi siempre la tiene enfocada. Frunció las cejas con gesto de extrañeza y alertó: "¡Miren! ¿Qué es eso?" Por la callecita de los garajes en la zona de los camiones taller acababa de aparecer un roncador dinosaurio que contrastaba con los restantes congéneres versión 1970 que descansando al sol recibían las caricias de los mecánicos. ¡Brrummm... Brruummm ... Bruummm! "¿Qué es: un Alfa, un Bugatti...?" Y los interrogantes quedaron cortados por la afirmación empírica y estúpida de un testigo: **¡Es un Mercedes 1914 Grand Prix!**

Ni una, ni otra, ni otra. Lo abordamos al chofer y nos enteramos: es uno de los dos Mercedes que la fábrica llevó a correr en la Targa Florio de 1922. "Con su motor de cuatro cilindros, 1500 cm³ de cilindrada y un compresor que le otorgaba 80 HP, solamente uno de los dos coches pudo terminar la difícil prueba." "El otro (que es éste) quedó bastante deteriorado al chocar contra un perro en plena carrera." "Creo que ya sabrán que el coche que llegó ganó." "Su piloto fue Fernando Minoia."

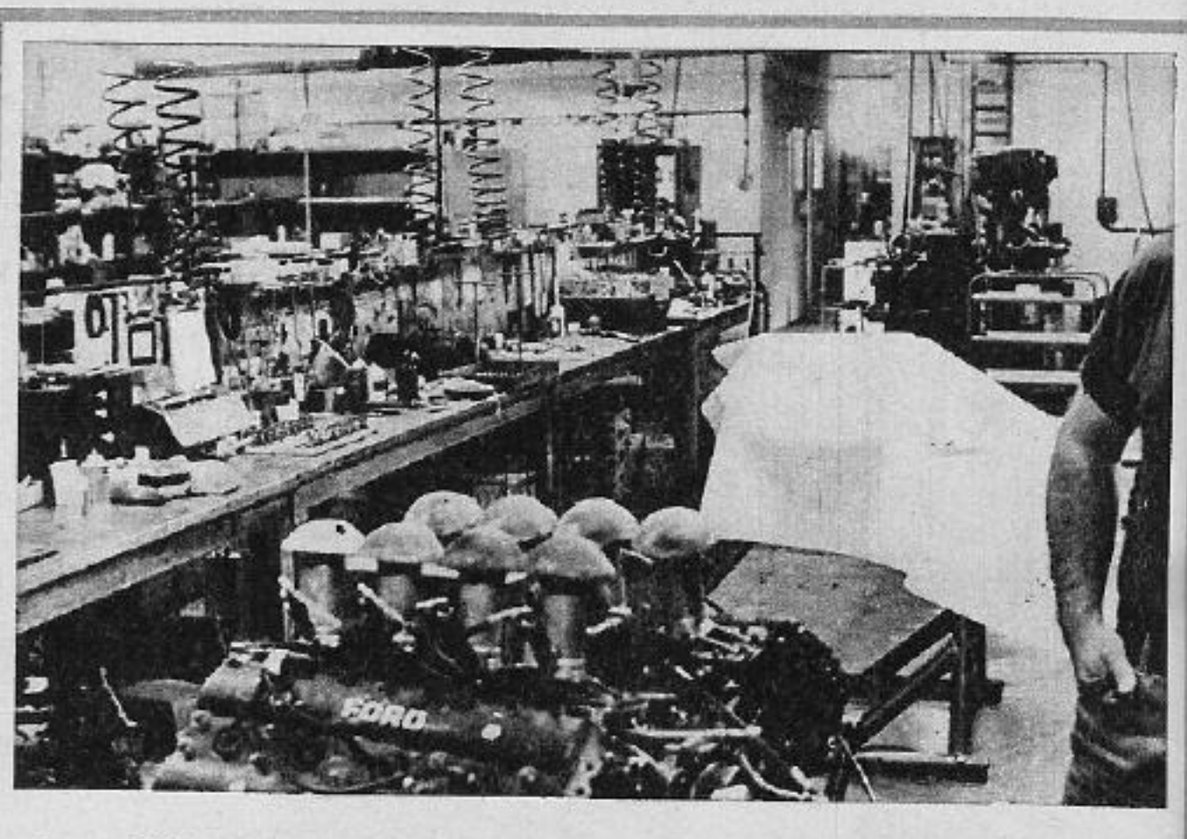




FRANÇOIS CEVERT Y SRA.

François Cevert, el lindo de la categoría F.2. Imagen de play boy que no condice con su estilo en los minutos de su auténtica verdad: a 10.000 rpm luchando por el puesto. Destacadamente seguro, rápido pero de los que no se juegan alocadamente, llegador. Sobriedad de estilo enfrentándose en cada largada con el carnaval de su auto y su casco. Punto seguro donde fijará su mirada la mujer que deambule por la circunstancial zona de garajes atraída tanto por su figura como por el azul y el rojo y el blanco y el amarillo y alguno de los otros colores que adornan su casco y publicitan su Tecno.

De repente, fin del ruido, de nuevo el millonario vividor y despreocupado. Un beso a continuación de la bandera a cuadros, una guiñada a los testigos cómplices y la mano bien sujeta de casi 1m90 de mujer. Actitud de modelos publicitarios y segura compañera de aquella alegría.



EN COSWORTH

Un miércoles fuimos a llevar a Cosworth el motor que en Nürburgring rompió la corona de arranque. Así, por obra y gracia de don Mister Brown (encargado de proveer motores a los clientes) tuvimos la suerte de recorrer rápido las instalaciones (conjunto de cuartitos). En un banco de pruebas vimos cómo exigían al motor Lola de Joachim Bonnier para la nueva Fórmula 1800 cm³. En otro giraba el del F-1 de Jack Brabham y al costado, esperando turno bajo fundas de polietileno, un lote de motores Mustang a punto de recibir los toques mágicos para la Fórmula 5 litros. En el rincón de una de las piezas que en conjunto integran la mundialmente famosa Cosworth Engineering, languidece en estado latente el F-1 tracción integral que la casa construyó, alguna vez probó y ahora da los últimos ajustes y aplica las modificaciones finales. Todo el prototipo es desarrollo de la firma: la caja de velocidades colocada entre el piloto y el motor y desde allí, en la nuca del conductor, la salida de los dos cardanes que accionan los movimientos de ambos puentes. Nos enteramos también de que no nos podíamos enterar nada del tema de un futuro motor de dos litros para la Fórmula 2 de 1971.

En las pequeñas instalaciones están distribuidos los bancos de prueba, la línea de montaje de motores, el almacenaje de accesorios para utilizar y para vender y en un galpón más grande, las maquinarias para el tratamiento de blocks, tapas, engranajes, etcétera. El grave problema de la casa es que han tenido que acudir demasiados y distintos proveedores para la mayoría de las piezas de relativa o menor importancia. Lo que muchas veces los perjudica por obligarlos a demorar la entrega de un motor. Pero ese inconveniente quedará pronto solucionado al terminarse la planta que la firma construye en un terreno vecino a las actuales construcciones y que estará dedicada a la fabricación de los elementos que aportan los proveedores externos. En el mismo cuarto donde arman los motores nuevos se desarman, arreglan y vuelven a ensamblar los motores que han sido llevados por los clientes a reparar. Como primera medida a estos motores se los desarma íntegros dejando el block pelado (cualquiera sea la importancia de la falla o rotura que tenga). Así se somete a cada una de las piezas a diferentes test para determinar si existen fallas en el material del mecanismo.

Muy contentos con lo visto y satisfechos por la amabilidad con que se nos ocultaron ciertas cifras, volvimos al hotel. Con un juguete filosófico saltando en nuestras mentes: ¡Pensar que de esta pequeña fábrica salen los motores más importantes del mundo para monopostos!

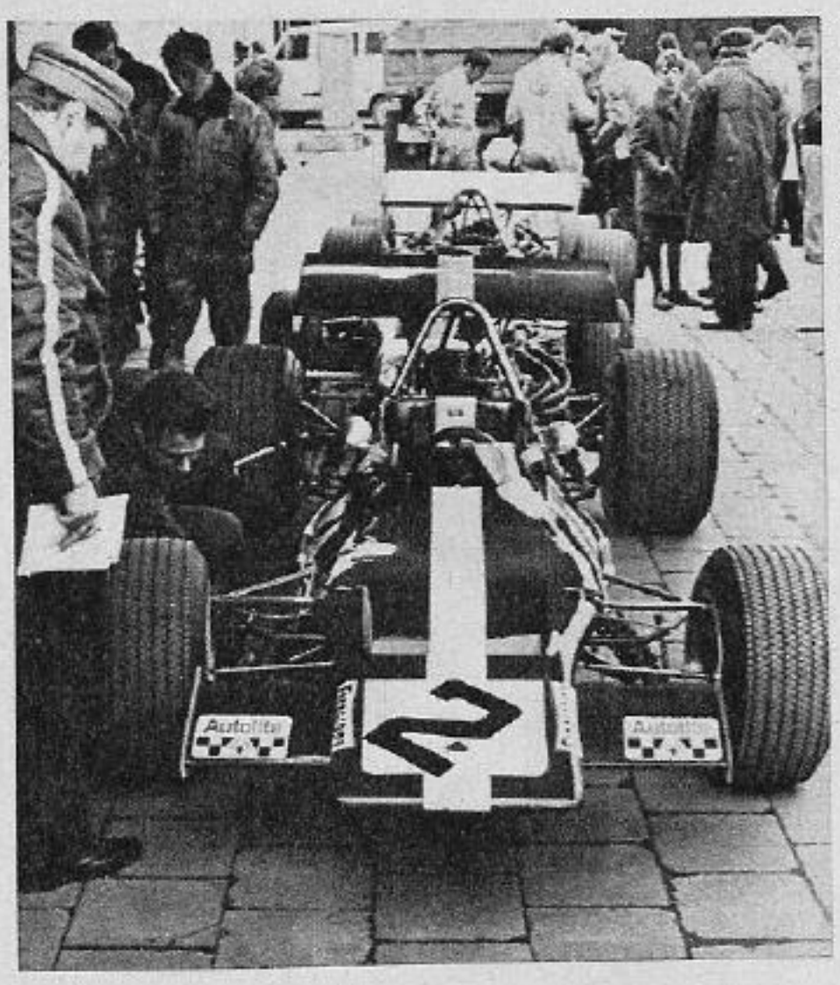


LOS MOTIVOS DE LOLE

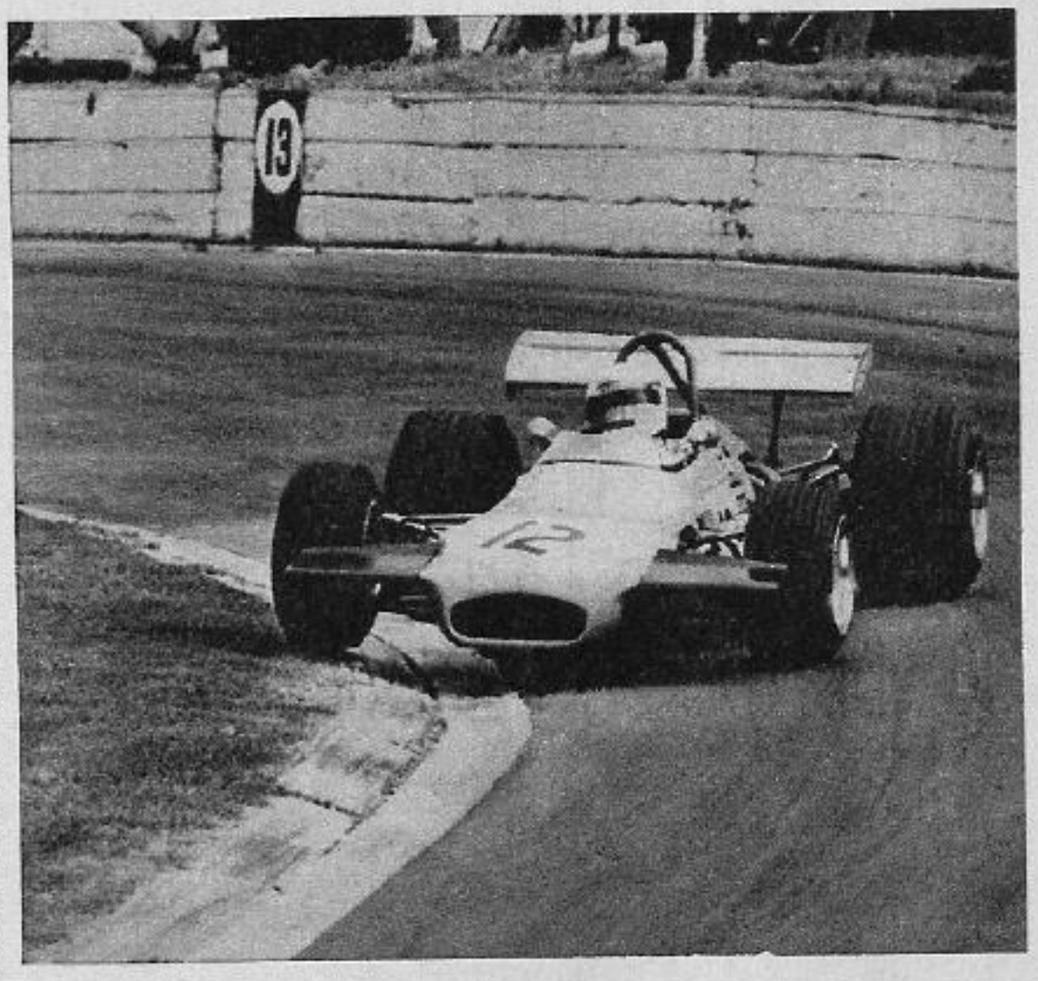
"Mirá, si esto se acabara sin llegar hasta el final programado, para mí sería un verdadero desastre." Así se despedía de nosotros Lole en el aeropuerto de Heathrow cuando ya todo lo que había que hacer en Inglaterra estaba hecho. Después, en el avión, recapitulábamos en el diálogo silencioso y analítico. "Sí, en verdad, sería un golpe demasiado decepcionante para él. Reutemann debe ser, posiblemente, quien mejor sabe adónde va y para qué de entre todos los que integran nuestro equipo allá. Reconocido hasta la broma como el ridículo que se toma las carreras demasiado en serio (salir a recorrer la ruta del Gran Premio mientras todos descansan en el bar del hotel whisky en mano) sus metas se van cumpliendo. Y esta de Europa es La Gran Meta. De aquí para adelante quién sabe cuántas cosas. Pero para eso esta etapa debe cumplirse íntegra. Para él Europa es simplemente un medio, pero un medio vital hacia un fin proyectivo. Planteo que seguramente no funcione entre el resto de los integrantes. Pudimos verlo, todos sus movimientos los hace en función de la tarea que está desempeñando: si no sale de noche, si corre detrás de la pelota en cualquier parque, si pide desesperado que le traduzcamos un par de preguntas a Stewart, a un ingeniero de Brabham o de Cosworth o al mecánico de Firestone, es porque eso le va a ser útil dentro del silencio de su casco y el cockpit.

Por eso para él y nadie más que él, realmente tenga valor la repetida frase: "No vinimos a ganar..., etcétera". Porque a Lole Reutemann le sirve mucho más el desarrollo normal de todos esos meses planeados que ser el deslumbrante puntero de alguna carrera. Quedémonos tranquilos, estamos bien representados.

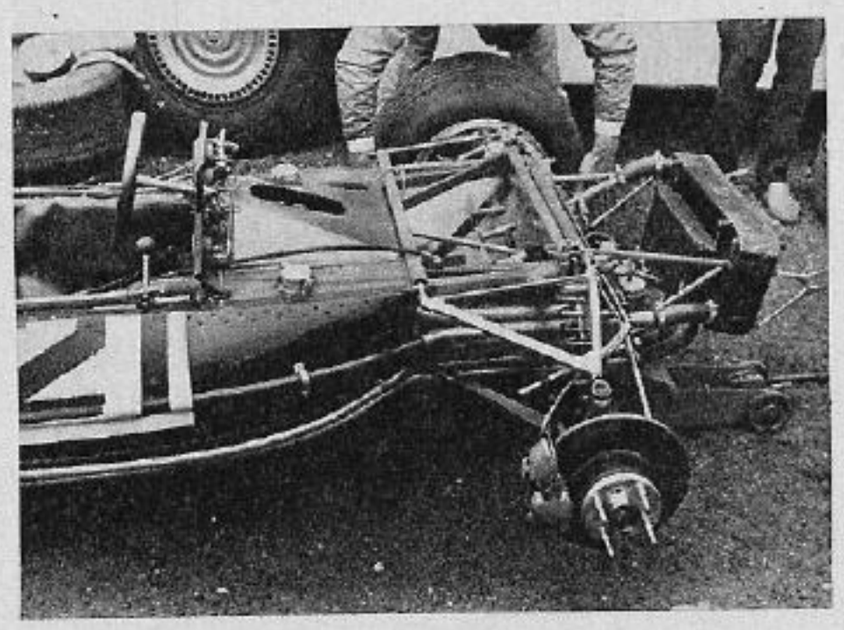
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Lotus 69, el arma de Rindt, de Graham Hill, de John Miles, Ikuzawa y Fittipaldi. Enemigo directo del chasis Brabham, sus soluciones (la legendaria suspensión) mantienen en vigencia el nombre de Chapman.



Los de punta andan todos bien, es impresionante. Sufren altibajos algunos de ellos, pero así como de repente un día no figuran, en la carrera siguiente están allí peleando la punta. Derek Bell es nombre de punta; verlo doblar no es un espectáculo de todos los días.



"La Cenicienta" quería ir al baile a pesar de sus hermanastras.

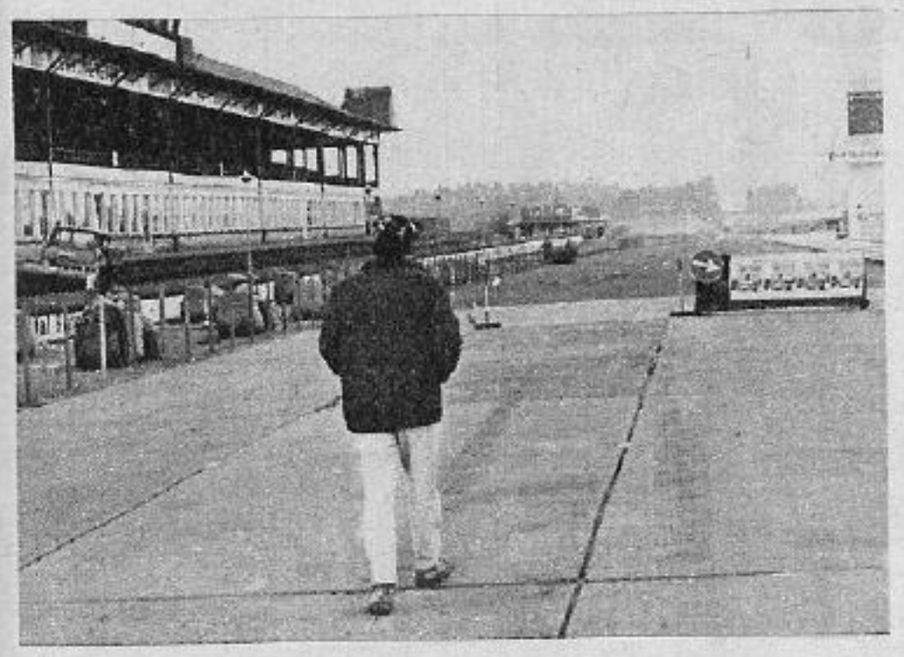


Jackie Stewart, en su plenitud deportiva, recibe invitaciones y ofertas que superan los cálculos de cualquier fantasioso. Así se acentúa aún más el proceso decadente de Graham Hill, avejentado varios años, luego de su accidente del año pasado y la pérdida, en parte, de sus virtudes de gran dotado.



Cada ciclo automovilístico deportivo tiene una figura, erige un nombre. La herencia que dejarán estos años que estamos viviendo será sin duda la imagen admirada de Jackie Stewart, el descendiente más directo de Jim Clark, el otro escocés.





2

desde que comienza el rodaje...

UD. Y SU MOTOR...

¡YA FORMAN EQUIPO!

Y tanto que, muchas veces, Ud. y su motor... ¡son una misma cosa! Convenga, entonces, que ESE MOTOR, parte fundamental de su actividad, necesita el mejor de los cuidados.

Protéjalo integralmente del desgaste y la corrosión con PETROMOLY el aditivo que forma una pelicula indestructible sobre las superficies móviles de Su Motor.

PETROMOLY asegura mejor funcionamiento, más rendimiento, fácil arranque.

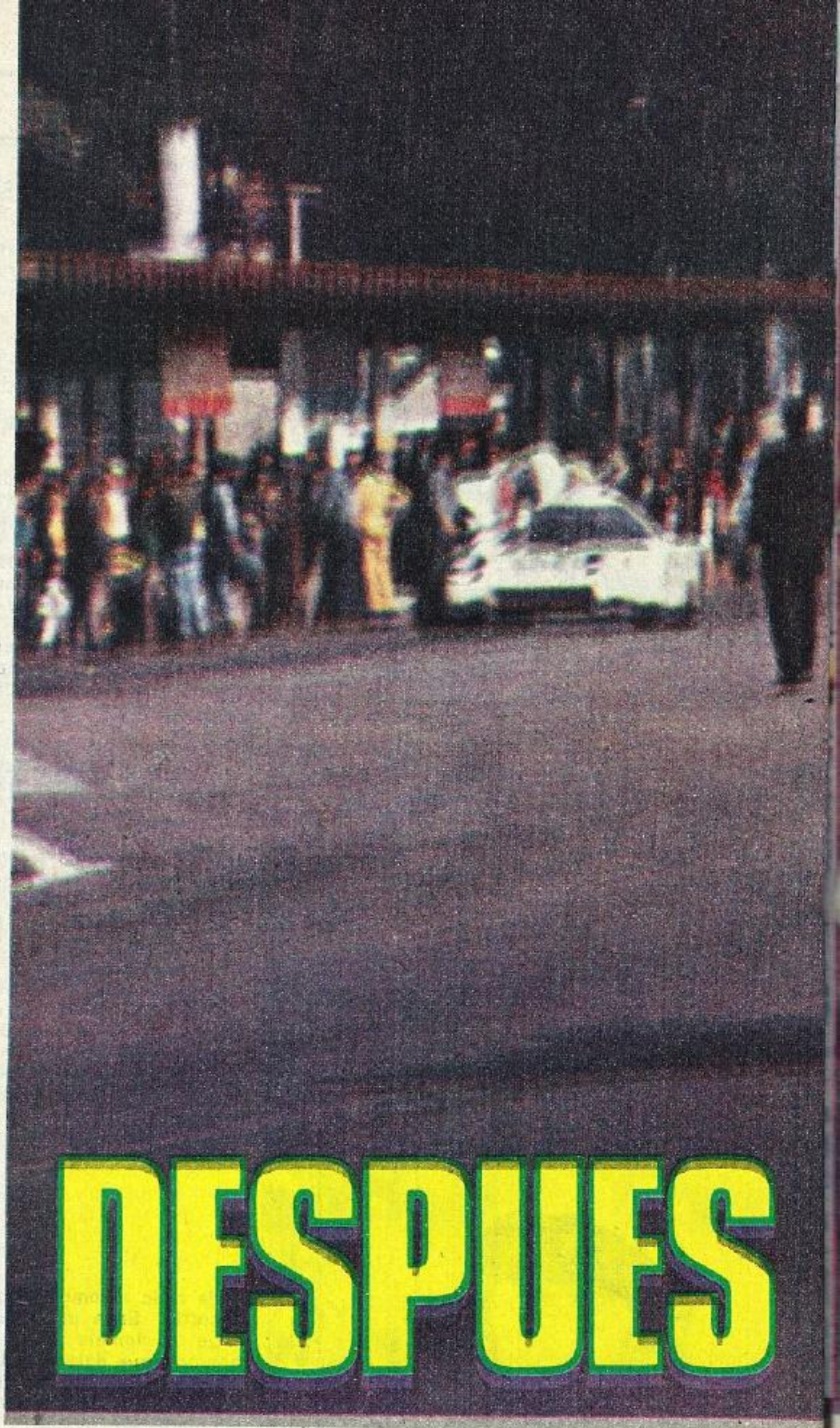
PETRO MOLY ®

A base de disulfuro de molibdeno, importado de EE.UU en latas y sachets para el carter y aerosol para el armado de motores.

Dist. Nac.. DE AMBROSI – LAMEKA S.A., Espinosa 2436 Bs. As. • ZONAS DISPONIBLES PARA DISTRIBUIDORES







DESPUES

Por CESAR M. SORKIN

...sí; ya sabemos... el lunes... Pero el tema que tocamos en este caso se refiere a la actividad ininterrumpida de los equipos que tienen la responsabilidad de colocar sus autos en la pista cada domingo. Qué se hace y cómo se hace después de cada competencia

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DEL DOMINGO



1. Esta imagen es solamente el producto de una semana de intenso trabajo. Para quienes son responsables del auto, la carrera verdadera se inicia el lunes y termina el domingo.

2. El motor ha sido retirado del auto y está listo para ser enviado a Ford, donde luego de ser revisado totalmente y comprobado en dinamómetro queda en condiciones de marcha.

3. No siempre se puede seguir el orden predeterminodo. A veces se hace necesario cortar, suplementar, soldar... Y se cuenta solamente con una semana para quedar en condiciones...

Cuando los últimos ecos de la carrera se apagan en el autódromo, cuando no quedan en las tribunas más que los vasitos arrugados de papel, cuando todo el mundo se fue a su casa a comer "los ravioles del domingo" o a escuchar el partido de fútbol, una actividad tan febril como la de la carrera renace en los talleres. Porque la semana que media entre carrera y carrera es el período más importante en la gestación de ese auto que corrió ayer en el Oscar Cabalén, hoy en el autódromo de Buenos Aires y mañana en Comodoro Rivadavia.

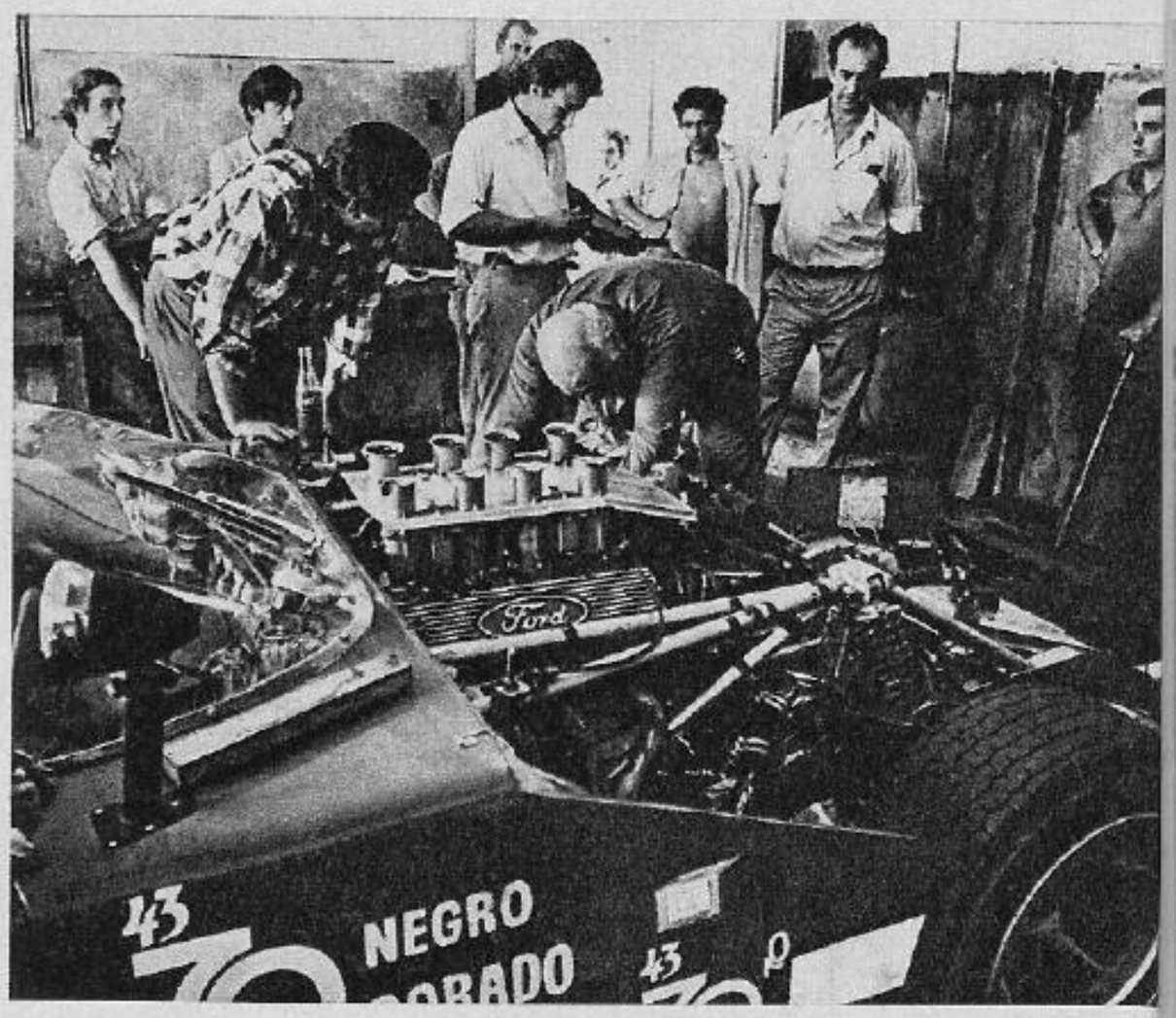
Ese ritual de cada semana, no por reiterado deja de tener sus alternativas especiales. Todos sabemos qué es lo que se hace con el auto antes de cada carrera, pero pocos saben qué es lo que se hace después del domingo.

Claro... no faltará el suspicaz que asegure que "es lo mismo **antes del domingo que después del domingo** ". Pero no; no es lo

→



4



5

4. En el caso particular de los autos de Formisano, se ha reemplazado el parabrisas de perspex (plástico) por uno de cristal, ya que los anteriores se opacaban con facilidad, además de cargarse estáticamente de electricidad, acumulando tierra e impidiendo la visión clara.

5. Después de la carrera, todo vuelve a ser actividad hasta el siguiente domingo, en que el auto debe estar en perfecto orden.

6. La caja de velocidades se ha removido de su emplazamiento a efectos de ser controlada totalmente. En caso necesario, se cambian las relaciones.

7. Se han efectuado modificaciones que exigen probar en el autódromo. Y allí van Formisano y todo su equipo. Pairetti —en este caso— opina, sugiere. De la compulsa de opiniones nace la verdad.



6

mismo. Vamos a separar las actividades en forma tal que en lo que para nosotros significa **"después del domingo"** se englobe la actividad que nace desde que termina la carrera hasta que el auto está en condiciones nuevamente de iniciar las prácticas previas a la carrera siguiente.

Para ilustrar el ejemplo estuvimos en el taller de Formisano observando los trabajos efectuados en los SP iniciados un día lunes. A efectos de brindar un panorama lo más claro posible, supondremos que el auto terminó la carrera **entero.**

MOTORES

Una vez terminada la carrera, los motores se mandan a Ford. Puede suceder que el motor se descarte por completo o que se utilicen algunos componentes aprovechables de ese motor descartado. En caso que el motor estuviera en condiciones "normales", o en caso de que la carrera hubiera sido de corta duración, se desarma el motor y se revisan los pistones, cojinetes, válvulas, aros, etcétera. Es decir, una revisación total. Una vez efectuada, los motores son armados nuevamente y pasan a ser controlados por el dinamómetro, donde se comprueban las prestaciones y performance. Recién entonces los motores vuelven para ser montados en los autos. Cabe destacar que cada tres carreras las piezas vitales de los motores pasan por el proceso Magnaflux, que viene a ser —para quien no está enterado— algo así como una radiografía.

CAJAS DE VELOCIDADES

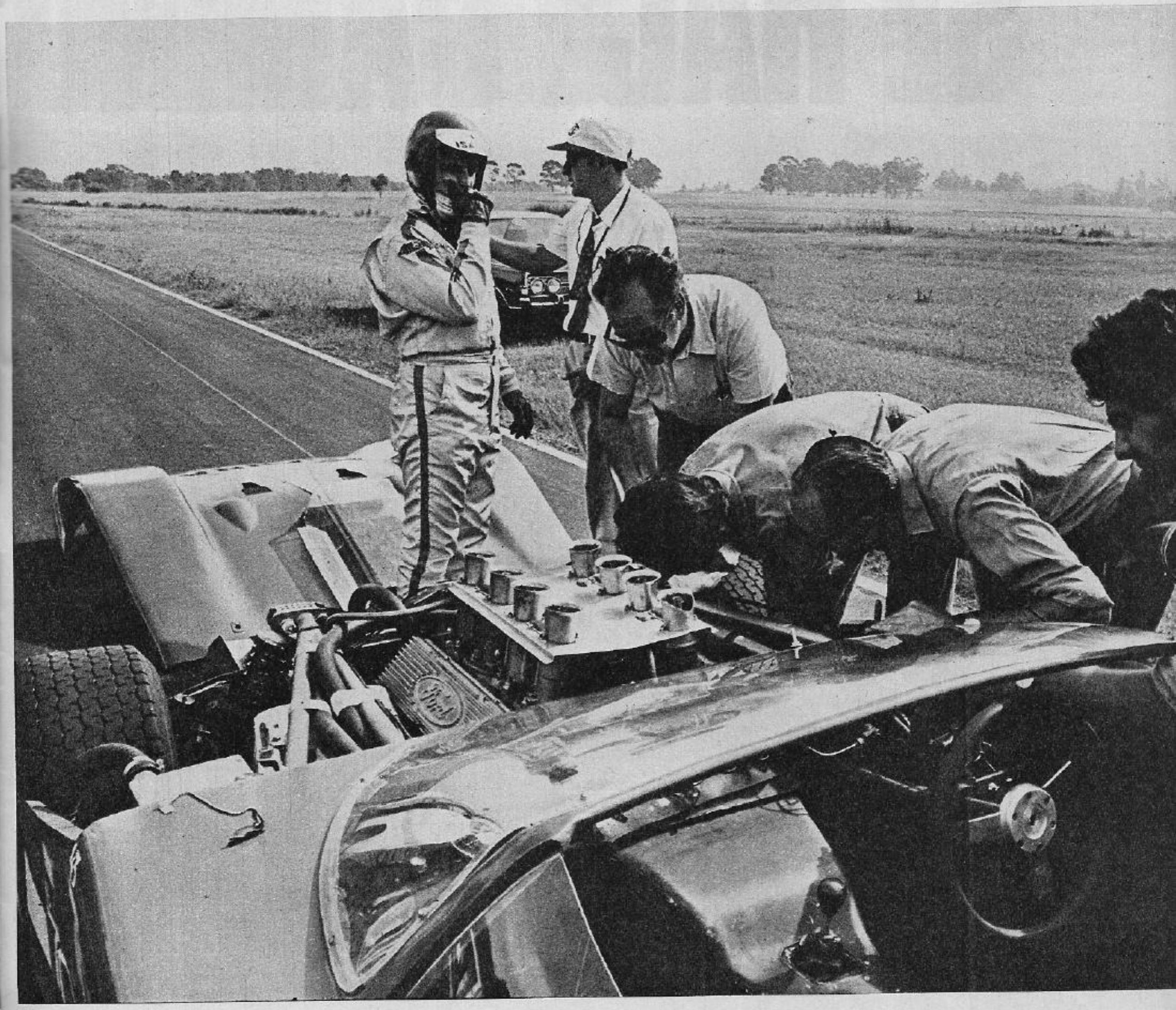
Por ser Sáenz, las cajas se envían a Sáenz, donde siguen el siguiente proceso: Una vez desarmadas, se someten a una limpieza profunda, con el fin de eliminar los posibles residuos que saltan de los acopladores. Si bien la caja tiene imanes colectores, es posible que pequeñas virutas queden alojadas entre los engranajes. La carencia de sincronizadores, característica de la mayoría de las cajas de competición, hace que los acopladores trabajen algo más bruscamente. La ausencia de sincronizadores se debe a que de esa manera se efectúen los cambios más rápidamente y se elimina el riesgo de rotura.

Una vez desarmada la caja, los 10 engranajes, 2 ejes y tres acopladores que la componen se pasan por Magnaflux. Se revisan los rodamientos y, eventualmente, se reemplazan las relaciones por otras diferentes.

DIFERENCIAL

Se revisa, controlando corona y

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



piñón. Eventualmente también se reemplazan relaciones Cada dos carreras van a Magnafiux los palieres.

EMBRAGUE

O sea todo el mecanismo que se pone en funcionamiento cada vez que se pisa el pedal de la izquierda. Se manda a Wobron, donde se le hace un service completo, inclusive el cambio de forros de embrague si hiciera falta

RADIADORES

Se envían a Arévalo, que es quien los provee. Allí se efectúan pruebas de flujo y presión, amén de una limpieza general

RUEDAS Y CUBIERTAS

Las ruedas son redondas todo el año; se recomienda no innovar al respecto. Se cambian una sola vez por año Entiéndase por ruedas toda la **cosa del medio** que no es de goma, o sea la llanta.

En cuanto a las cubiertas, se revisan constantemente en cuanto a su desgaste. Si las suspensiones se mantienen bien a punto, el consumo es mínimo Cuando queda solamente 1 mm de dibujo, la cubierta se reemplaza.

REUNIDOS TODOS...

...los elementos, se procede a armar el conjunto. Dentro de lo posible, se trata de seguir un orden lógico, que fácilmente se altera si —por ejemplo— las cajas no llegan en término o los motores quedan un día más de lo pensado en Ford. Pueden surgir eventualidades que se resuelven sobre la marcha. Por ejemplo, cuando nosotros presenciamos los trabajos posteriores a cada carrera, se estaba modificando uno de los autos en vista de una carrera inusualmente larga para nuestros SP; los 500 Km. De tal manera que para adecuar el auto a las necesidades, se debió invertir la posición del radiador de agua, que pasó a la parte delantera. El espacio que quedó libre al trasladarse el radiador se aprovechó para ampliar la capacidad del tanque de nafta. Al ampliarse el tanque de nafta, debió desplazarse la batería e invertir la posición de la barra estabilizadora. O sea que, soplete en mano, se comenzó a trabajar sin pausa.

Bien. Una vez que el auto está en condiciones de marcha, se alinea el tren delantero y trasero. Cabe destacar que los motores se ponen en marcha en Ford. Cosa que resulta extraña ya que en el caso particular de Formisano, se cuenta con un dinamómetro (que se usa para probar los motores de Ahumada y Ranno —Fiat 1500—). Una vez que ya no queda nada por hacer, se prueba en el autódromo. Esta práctica se hace cada vez menos necesaria, ya que los autos están lo suficientemente experimentados como para obviar este último trámite. Si se hubieran efectuado modificaciones de carrocería, se hace imprescindible probar en pista, ya que existen entonces diferencias de peso, de penetración, etc. De darse este último caso, recién después de las pruebas se completa la puesta a punto

Todo tiene un final feliz. El auto está listo para las pruebas de clasificación y posterior carrera. Claro que para que el auto estuviera en condiciones, debió darse un proceso que generalmente no dura más de una semana. Proceso que se inicia cuando en el autódromo ya no queda más ruido a domingo de carrera y los únicos testigos del silencio son los vasitos arrugados de Coca-Cola.

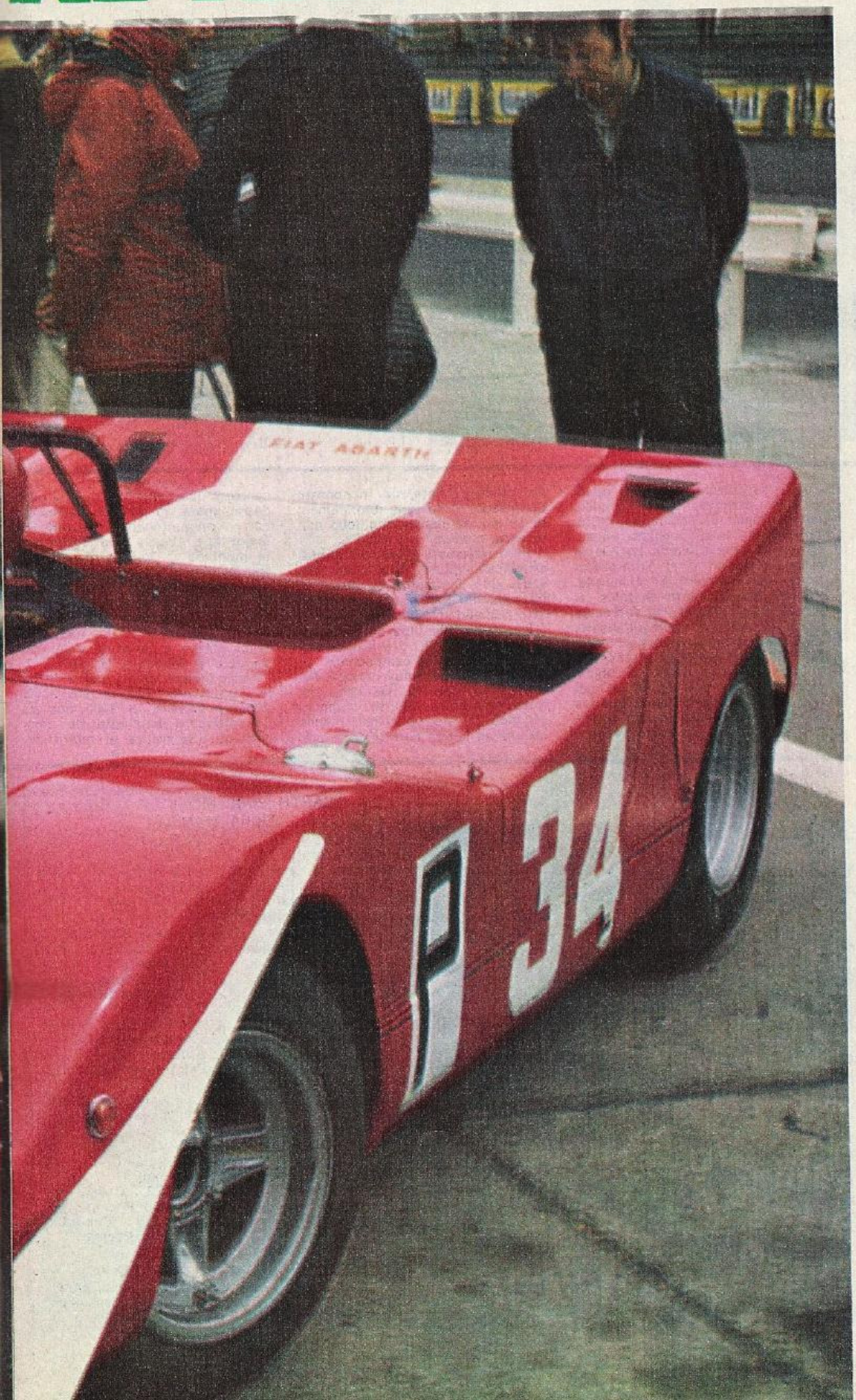
SE HACE CAMINO



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

AL ANDAR...

La trayectoria deportiva de Abarth puede ser brillante, menos en el caso de sus recientes Sport-Biposto y prototipos. Precisamente por ser recientes, pocos son los resultados cosechados realmente satisfactorios. De cualquier manera, la curva va en ascenso. Lo mejor: el campeonato europeo de montaña.

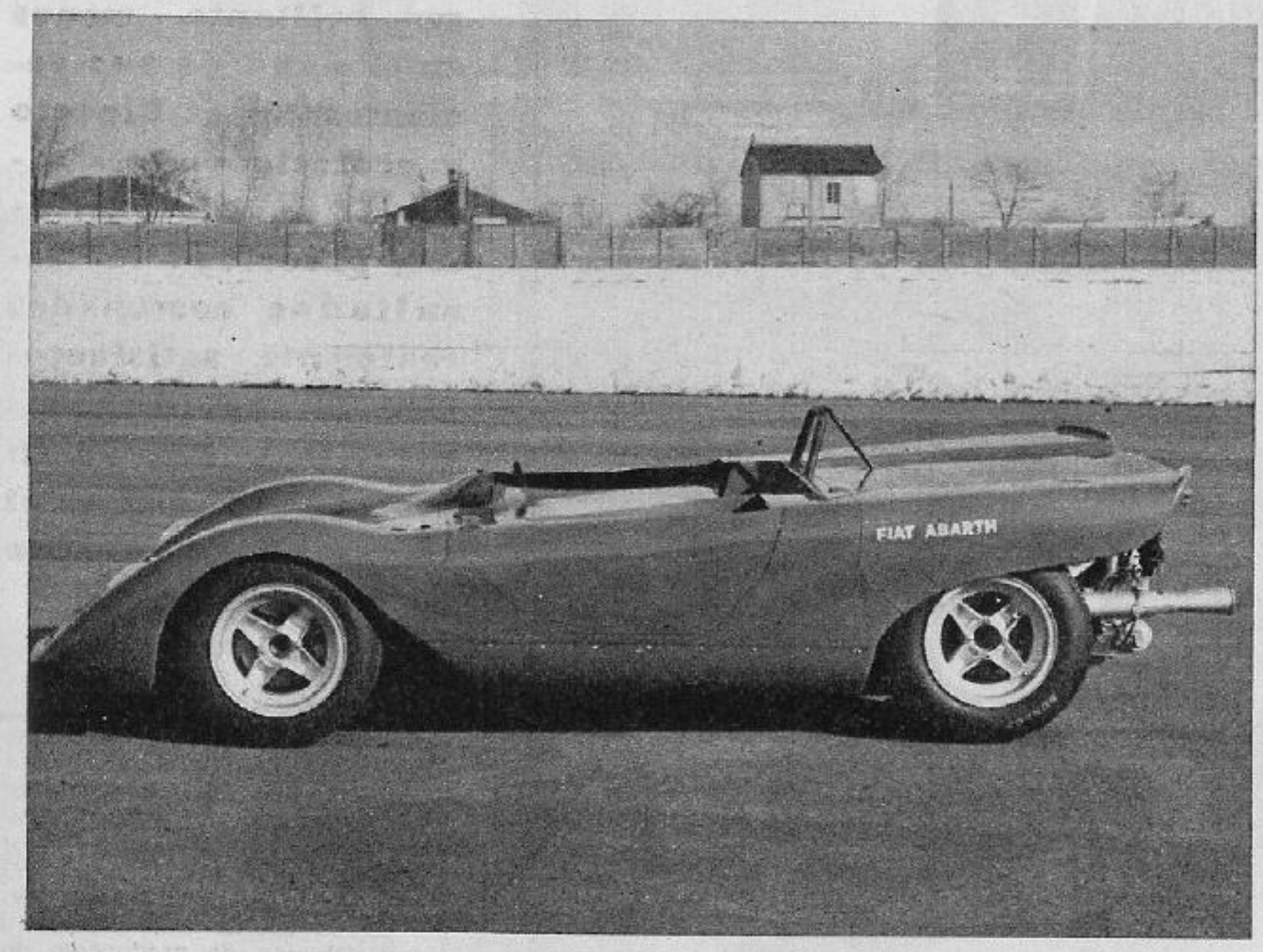


Abarth ha iniciado este año una nueva etapa. Si bien fue siempre especialidad de la firma italiana desarrollar motores destinados a competición, la iniciación de la nueva temporada deportiva sorprende en cuanto a la importancia y volumen de producción de los nuevos aparatos que se usan para andar más ligero que el resto del mundo. El año pasado se inició para Abarth con cuatro autos especialmente diferentes de las carrocerías Fiat con motores supervenenosos que estamos acostumbrados a ver con el emblema del escorpión en la trompa. Las carrocerías "barchetta", los bipostos corsa destinados a Grupo 5 y 6 iniciaron una evolución favorable ya que implica competir directamente en terrenos hasta ahora vedados a los no-tradicionales.

El año '69 se caracterizó para



ABARTH 1000



ABARTH 1000 BIPOSTO CORSA - G4
FICHA TECNICA

Motor tipo	229 A
Nº de cilindros	4
Posición del motor	Posterior
Diámetro y carrera....	65 x 74 mm
Cilindrada unitaria ...	245,554 cm³
Cilindrada total	982,216 cm³
Relación de compresión	12:1
Potencia máxima	120 HP a 8200 rpm
Disposición de válvulas	A la cabeza
Arboles de levas	2
Carburadores	2 Weber 40 DCOE
Refrigeración	Por agua
Caja de velocidades ...	Abarth 5 + R
Embrague	Monodisco seco
Frenos	A disco
Chasis	Estructura multitubular
Suspensión	Independiente en las 4 ruedas
Distancia entre ejes ..	1950 mm
Trocha delantera	1280 mm
Trocha trasera	1300 mm
Altura máxima	780 mm
Largo máximo	3360 mm
Ruedas delanteras	8" x 13". Cubiertas Dunlop Racing.
Ruedas traseras	9" x 13" Cubiertas Dunlop Racing.
Peso total (vacío)	400 kg
Velocidad máxima	215 km/h

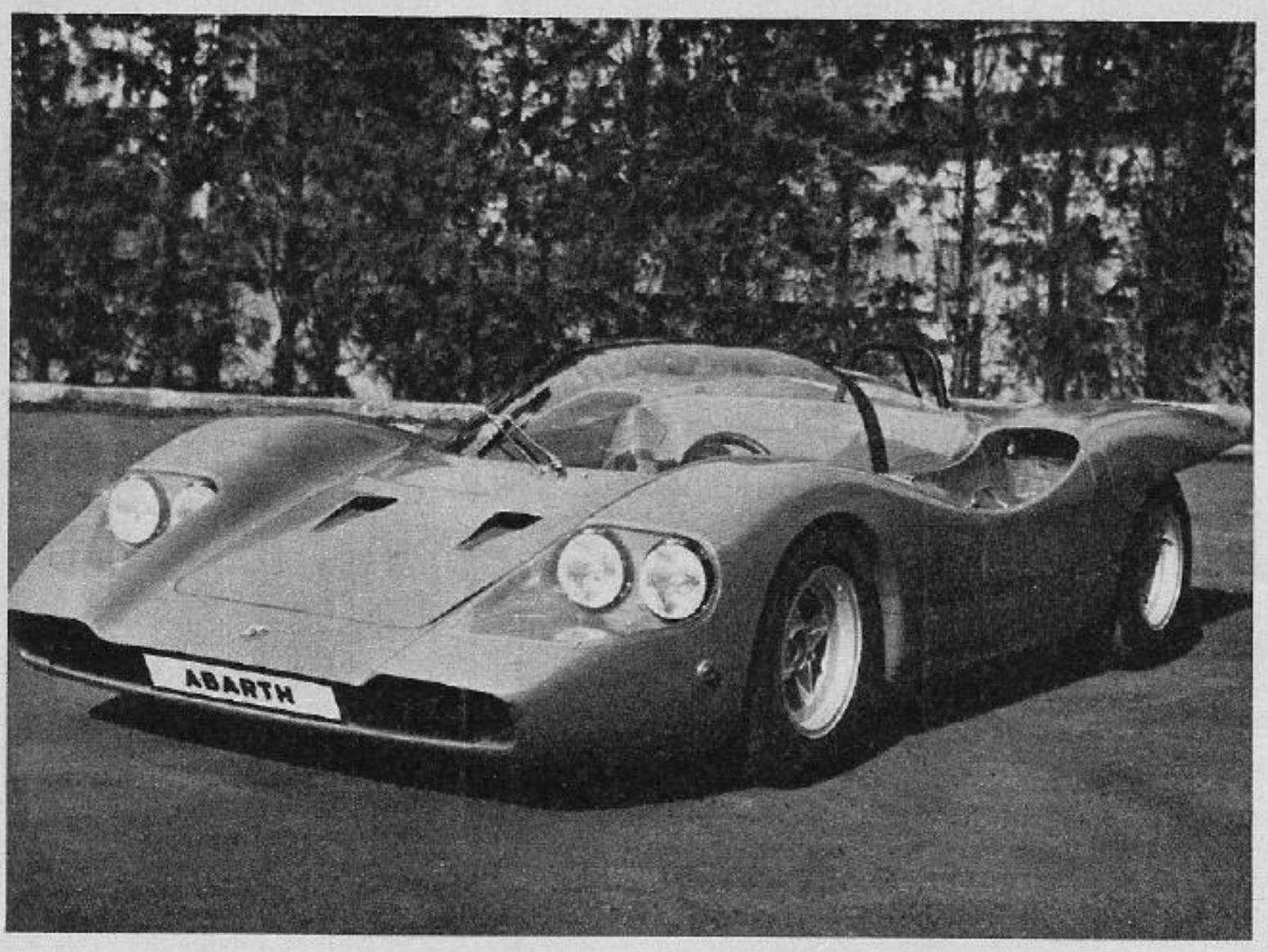
PARA CORRERTE MEJOR

Abarth en razón de sus frecuentes intervenciones en el Campeonato europeo de Montaña —"Cronoscalata"— que consiste en subir en el menor tiempo posible al monte Rossfeld o al Trento-Bondone, por ejemplo. El comportamiento de los Abarth en tales terrenos, muy distante a parecerse al de un auto duro, resulta similar al de un monoposto de Fórmula. Y casi lo son. Los diseños de suspensión, los chasis, la ubicación del motor son los de un monoposto. Y si consideramos que las carrocerías de plástico son superlivianas, tendremos como resultado, precisamente, un monoposto disfrazado. O lo que retóricamente se podría llamar "un lobo con piel de cordero".

Pero vayamos a los resultados cosechados por Abarth el año pasado. Con los autos de Grupo 6 intervinieron fundamentalmente en la especialidad "Montaña" bajo el lema: "Si la montaña no viene hacia mí, yo iré hacia la montaña...". En este campeonato se dio una situación muy curiosa: Ferrari ganó siete de las ocho carreras puntables: Abarth ocupó el segundo puesto en todas, menos en una en la que Ferrari no se presentó, y que ganó Abarth. Así que desde ahora no manden cartas al correo preguntando si Ferrari es mejor que Abarth para correr en la montaña... Para arribar a tales resultados, se encargó la conducción del Abarth 2000 a Arturo Merzario, quien resultó ser el piloto más productivo para la marca. La conducción de los restantes autos estuvo a cargo de Luigi Taramazzo y Johannes Ortner.

Independientemente del 2 litros hay un Abarth 1000 y uno 3000. Veamos primero el 1000 que es una hermosa barchetta de competición que utiliza el motor de-

ABARTH 2000



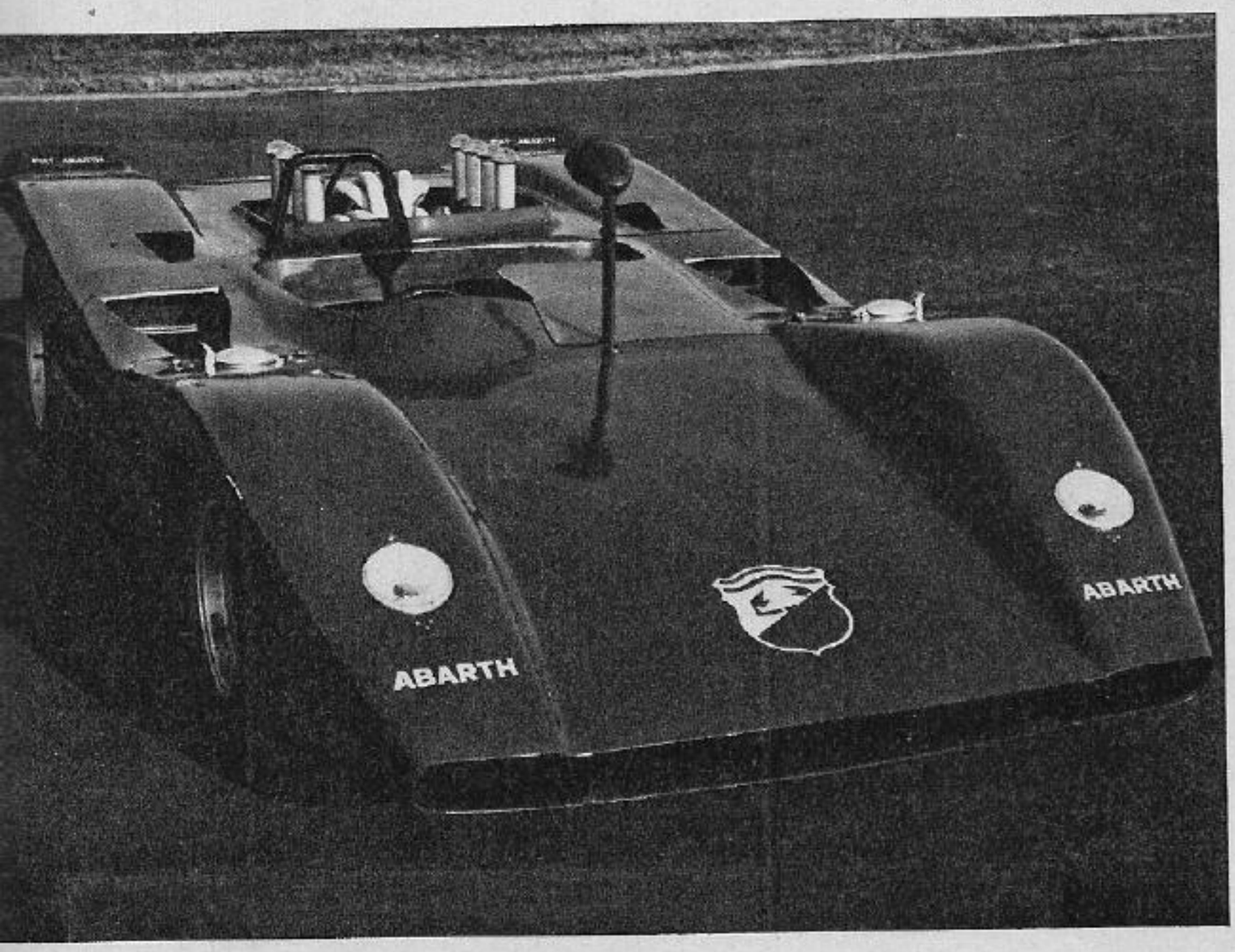
ABARTH 2000 MC - SP - G6
FICHA TECNICA

Motor tipo	236 B
Nº de cilindros	4
Diámetro y carrera	84 x 80 mm
Cilindrada unitaria	486,56 cm³
Cilindrada total	1946,272 cm³
Relación de compresión.	11,5:1
Potencia máxima	250 HP a 8000 rpm
Disposición de válvulas.	4 por cilindro, en V a la cabeza
Arboles de levas	2 a la cabeza
Carburadores	2 Weber 58 DCO 3
Refrigeración	Por agua
Caja de velocidades....	Abarth tipo 139, 5 + R
Embrague	Pluridisco seco
Frenos	A disco
Chasis	Estructura multitubular
Suspensión	Independiente en las 4 ruedas
Distancia entre ejes....	2100 mm
Trocha delantera	1405 mm
Trocha trasera	1435 mm
Largo máximo	3600 mm
Ruedas delanteras	9" x 13". Cubiertas Dunlop Racing
Ruedas traseras	12" x 13". Cubiertas Dunlop Racing
Peso total (vacío)	530 kg
Velocidad máxima	270 plus km/h

Nota: El Abarth 2000 reúne las mismas características que el 2000 MC, salvo dimensiones, que varían muy poco, y el diseño. Ver foto.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ABARTH 3000



ABARTH 3000 - G6
FICHA TECNICA

Motor tipo	245
Nº de cilindros	8 en V
Posición del motor ...	Posterior
Diámetro y carrera	88 x 61 mm
Cilindrada unitaria	371,008 cm^3
Cilindrada total	2968,06 cm^3
Relación de compresión	12:1
Potencia máxima	355 HP a 8200 rpm
Disposición de válvulas	2 por cilindro, a la cabeza, en V
Arboles de levas	4
Carburadores	4 Weber 48 IDA
Refrigeración	Por agua
Caja de velocidades ...	Abarth tipo 139,5 + R
Embrague	Pluridisco seco
Frenos	A disco
Chasis	Estructura multitubular
Suspensión	Independiente en las 4 ruedas
Distancia entre ejes ..	2185 mm
Trocha delantera	1405 mm
Trocha trasera	1435 mm
Largo máximo	4081 mm
Ruedas delanteras	9" x 13". Cubiertas Dunlop Racing
Ruedas traseras	12" x 13". Cubiertas Dunlop Racing
Peso (vacío)	600 kg
Velocidad máxima	290 plus km/h

ABARTH 1000 Biposto Corsa Grupo 4.

ABARTH 3000. Grupo 6, prototipo.

ABARTH 2000. Grupo 5, Sport.

ABARTH 2000 MC. Grupo 6, Sport prototipo.

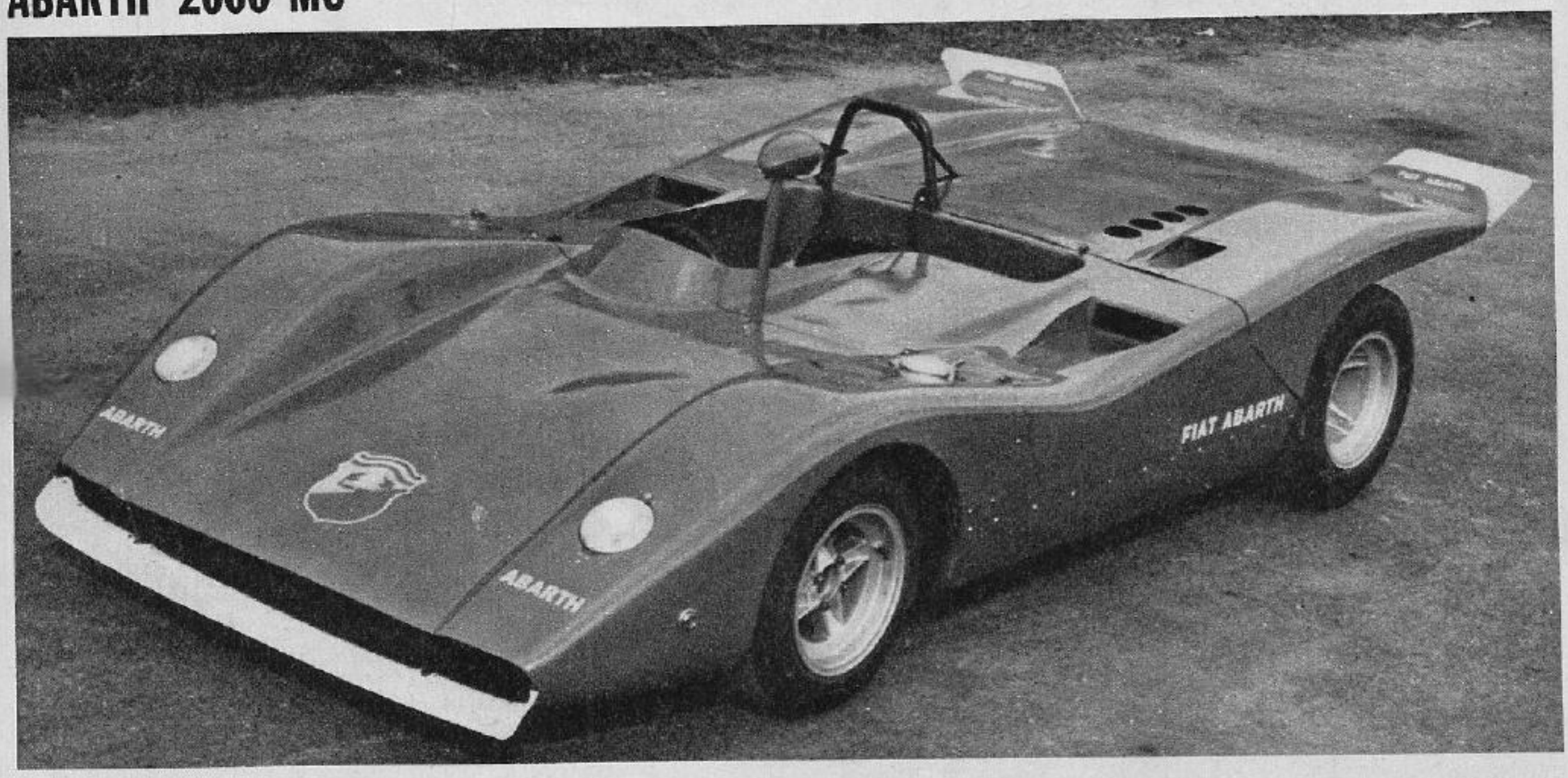
rivado por Abarth del Fiat de 982 cm^3. Queda clasificada por la FIA en Grupo 5 que comprende a todos los sport biposto —verdaderos prototipos— de los cuales se hayan construido no menos de 25 unidades.

El Abarth 3000 nació como necesidad, ya que en la categoría prototipos con el dos litros se estaba dando un handicap de más de un litro a los congéneres menos nutridos de tal clase. Así que el bueno del señor Carlo Abarth decidió mandarse el V-8 de tres litros para emparejar la situación. Que hizo el auto no cabe la menor duda. Pero de ahí a emparejar la situación hay distancias difíciles de salvar con sólo proponérselo. No hay nada afortunado para los Abarth en SP internacional; perdidos en el túnel del tiempo, no vieron un resultado satisfactorio ni por decreto. De donde las mayores satisfacciones se desprenden de las carreras puntables del campeonato europeo de montaña. Es ahí donde los aparatos se comportan plenamente de acuerdo con sus características y posibilidades. Resueltos —reiteramos— más como monopostos que como bipostos, las livianas carrocerías torsionan, flexionan, acompañan totalmente el trabajo de las suspensiones y todos los requerimientos y exigencias del trazado del circuito.

Para haber comenzado el año pasado con el tres litros (en experimentación), y haber superado ampliamente el puntaje obtenido en el anterior campeonato de montaña, debió darse un trabajo indudablemente fértil en cuanto a desarrollo de nuevas técnicas e ideas, conducta que caracteriza a Abarth desde su nacimiento como empresa.

Auguri.

ABARTH 2000 MC



CHELCO II ~ CHEVROLET

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



RICARDO JOSEPH:

EL REDENTOR DE LOS



Sus cinco hijos: en brazos, Verónica Noemí (2 años), Mabel Alicia (8) nacida en EE. UU.; Carlos Alberto (4) sentado; Jorge Eduardo (6) y Ricardo Guillermo (10) el mayor también nacido en los EE. UU.



A fines de 1969 los motores de Joseph tuvieron su gran época: el Triangular, Sobre los Trueno Sprint de Steven y conducidos por García Veiga.

Cacho Fangio y su cupé en el GP del 67. Fue uno de los primeros en usar un motor de GM desarrollado por Joseph. Fue el mejor Chevrolet clasificado.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por JULIO PEREZ BALBI

CHEVROLET

El ingeniero Joseph es el preparador que más éxitos le ha dado a Chevrolet en los últimos años y sin lugar a dudas el más efectivo en SP si nos remitimos simplemente a los resultados. Entre los pilotos que usaron motores de Joseph figuran Pairetti, Cupeiro, Cacho Fangio, por lo general todos chevroletistas de punta





"...y nadie lo aceptó, ningún piloto de esa época (1967) quería usar uno de mis motores; el primero que se animó fue Cacho Fangio; lo montó sobre su cupé TC y se largó a correr el Gran Premio...; después del GP entonces sí Cacho había demostrado que el siete bancadas (N. de la R.: desarrollado por Joseph a mediados del '67 dentro de la planta de GM en San Martín) **nuestro andaba en serio. Pairetti, en seguida, ofreció su Barracuda para la temporada del '68; se trabajó a full en el verano y debutó en Paraná..."**

Así, Ricardo Félix Joseph sintetizó sus comienzos deportivos con el siete bancadas Chevrolet. Cuarenta años, casado, cinco hijos, Ingeniero Civil recibido en la Universidad de Buenos Aires en 1956 (era lo más cercano a la mecánica, no existía el título de Ingeniero Mecánico en ese entonces). Se casó a los tres meses de recibirse y partió hacia los EE.UU. a especializarse en mecánica. Después de dar vueltas para conseguir empleo se ubicó en Detroit Diesel, una subsidiaria de General Motors. **"De ahí pasé a American Motors, la fábrica del Rambler, incluso llegué a diseñar las bisagras de baúl y puertas de los modelos de la fábrica y creo que incluso son las mismas que integran ahora a los Rambler argentinos de Ika-Renault."**

Pero siempre había sido un adepto a Chevrolet; desde chico fue la marca que lo atrajo, sobre su cabeza siguió rondando la idea de entrar de una vez por todas a GM. Mientras tanto estudiaba Inglés de noche, dibujo técnico y se recibía en la Universidad de Wayne de Doctor en Ingeniería Mecánica. Al fin pudo hacerse empleado de GM. Entró en el departamento de Experimentación y Desarrollo justo en los momentos en que se trabajaba sobre el motor 194 pulgadas, más tarde conocido aquí en la Argentina.

Después regresó a su país, con dos hijos, Ricardo Guillermo, furioso tiffosi de García Veiga, y Mabel Alicia. Comenzó armando (cir-

→

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RICARDO JOSEPH:

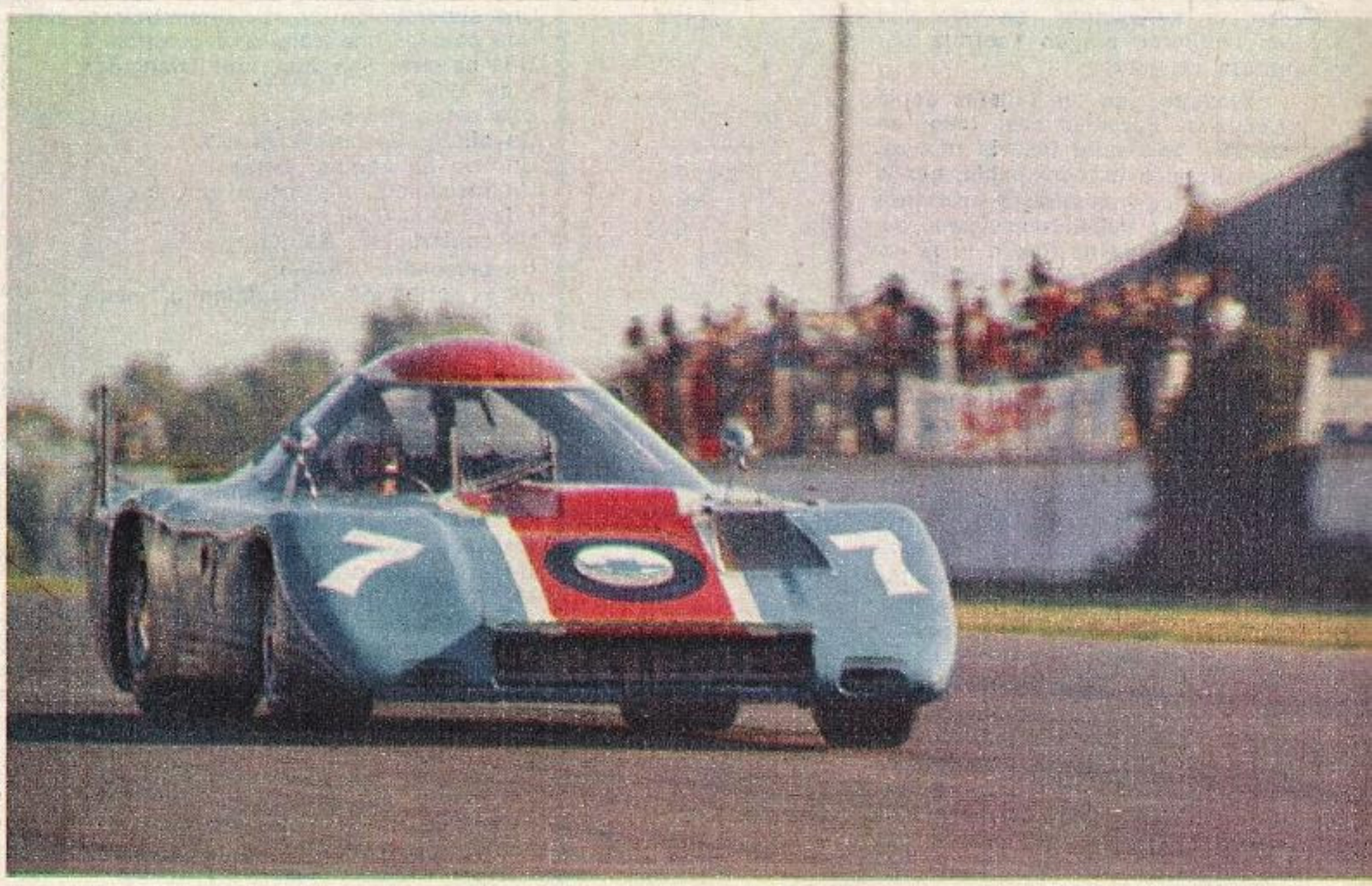


Joseph ídolo. Una faz que no le interesa pero no tiene más remedio que aceptar.



Ricardo Joseph en su casa de Martínez. Le gustan los perros, especialmente los ovejeros alemanes. Con el que está jugando es su preferido.

"Un V-8, un seis en línea, es todo más o menos igual. No se necesita especialización muy profunda para que un preparador de un V-8 se dedique a un seis y viceversa."



RICARDO JOSEPH

ca 1964) motores de corsa para Pedro Sancha que los usaba en Turismo Mejorado. Los armaba en el fondo de su casa. Posteriormente asesoró a los hermanos Bellavigna en la preparación de los motores del Chevitú, siguió con Bordeu, continuando con la época relatada en el párrafo que comienza esta nota.

Continúa siendo socio de la S. A.E. (Society American Engineers, o sea Sociedad Americana de Ingenieros) de la cual recibe de vez en cuando información muy actualizada sobre ensayos técnicos sobre cualquier cosa que tenga que ver con un automóvil.

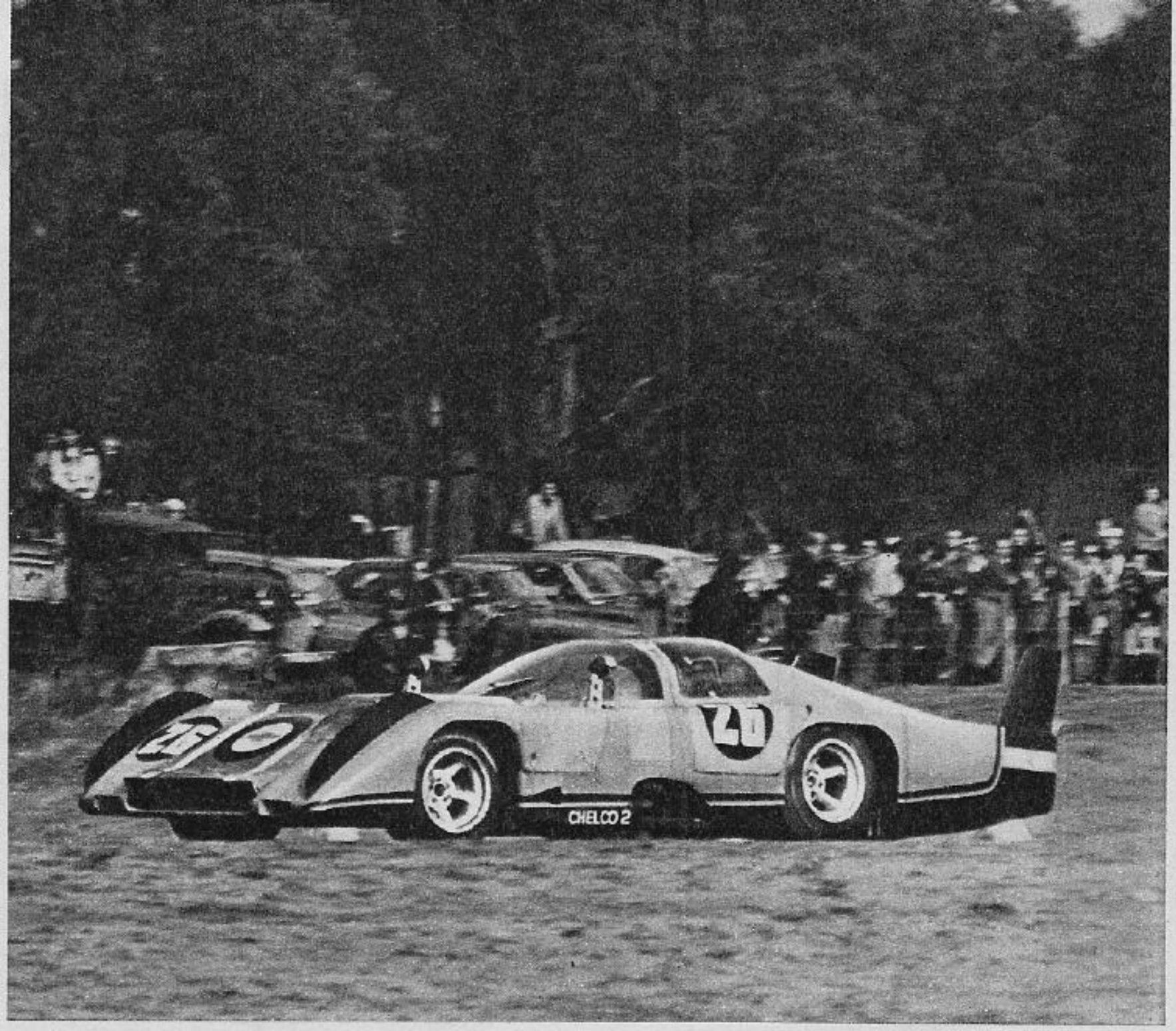
El Ingeniero Ricardo Joseph es el actual responsable de la preparación técnica de los motores de la C.D.C.G.M. En manos de García Veiga parece que dominarán a través de toda la Temporada 1970 de esta categoría, **"los motores y los autos son efectivos porque aplicamos en todos ellos criterio de ingeniería, todo se hace basándose en planos, cada tornero o cada matricero sabe perfectamente qué es lo que tiene que hacer..."**

Después de cada carrera, los pilotos rinden un informe. En los mismos se puntualiza cada ítem en la escala A, B, C, D, etc. Por ejemplo: motor: A; quiere decir que el rendimiento del mismo y los regímenes a que se obtenían torque y potencia máximos eran los ideales; Frenos: D o sea que el auto frena como la mona. Además en el informe los pilotos incluyen sobre el plano del circuito, las rev/min y en qué marcha se entraba, por lo que al fin de una temporada Joseph tiene idea clara de qué es lo que hay que hacer y qué es lo que no, en cada carrera. **"Jamás tuvimos que cambiar un diferencial por problemas de multiplicación"**, expresión que es efecto de la causa anterior.

Efectivos son ciento por ciento. Los motores de Ricardo Joseph, armados en la Comisión de Concesionarios General Motors triunfan, no se rompen, en este año no perdieron ninguna carrera por rotura de motor.

"Nosotros, en los talleres de la Comisión hacemos casi todo; en nuestro país falta todavía una especialización más confiable; por lo general, las industrias y artesanos subsidiarios del automovilismo deportivo todavía no tienen ni la experiencia ni los medios necesarios para hacer las cosas mejor..." Es decir, que se tienen confianza en casi todos los rubros, saben que si tienen que tornear tal o cual piecita tienen un buen torno y la persona confiable para hacerlo. De ahí que nazcan motores y elementos tan confiables. Para demostrarlo hay un ejemplo: todavía está en uso el cigüeñal Nº 2 de la Comisión hecho en 1967, (¿¿¿???), **"todavía no conocemos la duración de las piezas que integran el motor, las cambiamos simplemente por precaución"**.

Brevemente ésta es la historia de Ricardo Félix Joseph, por lo menos en la faz que más nos interesa, el hombre que hizo del Chevrolet un motor de punta en épocas diferentes, ídolo de mucha gente adepta a una marca que descansa en Ricardo Joseph sus esperanzas de triunfo.



"...el Chelco II es un autazo. Tiene mejor distribución de pesos que el I y el motor levanta unas 300 rpm más por mejor coeficiente aerodinámico y menor área frontal."

85 PREGUNTAS A RICARDO FELIX JOSEPH

Un libro: los técnicos
Un auto: Mercedes Benz
Una película: no voy al cine
Una bebida: Pepsi
Una moto: Norton
Una serie de TV: ninguna en especial, veo muy poco
Un lugar de veraneo: Córdoba
Un lugar de reunión: la casa de algún amigo
Un amigo: varios
Un ritmo para bailar: no bailo
Un deseo: seguir con el automovilismo deportivo
Una superstición: no soy supersticioso
Una cábala: una camisa a cuadros
Una carrera: San Juan, del Triangular de 1969
Una categoría: SP
Un piloto: García Veiga
Un jefe de equipo: Berta
Un mecánico: mis mecánicos, los de la C.D.C.G.M.
Un constructor: Baufer
Un personaje: Fangio
Algo antipático: Huuummmm, nada en particular
Un gusto: mi hogar
Una comida: bifes y papas fritas
Un restaurante: cualquiera
Un deporte: el tenis
Un acompañante: Pedro Loiáccono (Bordeu)
Un actor cómico: Cantinflas
Un prócer: San Martín
Un juego de azar: ninguno
Un actor: Sandrini
Una actriz: ninguna
Un cigarrillo: Particulares
Una mujer: mi esposa
Un país: ¡¡Argentina!!
Una ciudad: Buenos Aires
Un hombre: mi padre
Un error: muchos
Un trauma: ninguno
Un miedo: ninguno
Una alegría: los éxitos en general
Una bronca: fracasos en carreras por culpa propia
Un reloj: Omega
Un accidente que le impactó: el de Cabalén
Una muerte: la de mi padre
Una revista: las de automovilismo
Una pelea: nunca me peleé con nadie
Un boxeador: Nicolino Locche
Una forma de vestir: lo más sencillo posible
Un disco: temas de los Tucu-Tucu
Un conjunto musical: los Tucu-Tucu
Un vino: Torrontés Viejo
Una gaseosa: Pepsi
Una persona a quien le gustaría conocer: Werner von Braun
Un diario: La Prensa
Un medio de trasporte: un auto
Una golosina: ninguna
Un arma: escopeta Hollard & Hollard
Un animal: perro, ovejero alemán
Una fiera: tigre
Una obra de arte: La Gioconda
Un equipo de fútbol: River
Un jugador de fútbol: Pelé
Un equipo de rugby: Belgrano
Un color: rojo
Un color mufa: verde
Un número: ninguno
Un número mufa: tampoco ninguno
Una virtud: la honradez
Un defecto: la deslealtad
Una manía: ninguna
Un aviso: el de "la lechuguita"
Una admiración: Colin Chapman
Un político: Kennedy
Un ministro: ninguno
Un militar: Onganía
Una pick up: La brava
Un camión: Chevrolet
Un tractor: Hanomag
Un postre: duraznos en almíbar
Un piloto joven: Mauricio García
Una fruta: manzana
Una profesión: ingeniero
Un piloto internacional: Jim Clark
Un auto de F. 1: Lotus
Un piloto como hombre: Juan Manuel Fangio

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Diccionario Técnico

FIERROS

3a. PARTE

POLIGLOTAS

Tercera y última parte del diccionario que comenzó hace dos semanas. Hoy, finalmente, damos término a estas tediosas columnas que si bien nos son útiles cuando leemos características técnicas y demás puntos en las muchas publicaciones extranjeras que siempre tenemos oportunidad de leer, no son un material que constituye novedad alguna o datos de interés que justifiquen una mayor extensión. Lo que sí conviene es conservarlo a mano para no andar revolviendo cajones cuando lo necesiten

CASTELLANO	INGLES	FRANCES	ALEMAN	ITALIANO
Dimensiones	Dimensions	Dimensions	Dimensionen	Dimensioni
Distancia entre ejes	Wheelbase	Empattement	Radstand	Passo
Trocha	Track	Voie	Spur	Carreggiata
Delantera	Front	AV	Vorn	Anteriore
Trasera	Rear	AR	Hinten	Posteriore
Despeje	Ground clearance	Garde au sol	Bodenfreiheit	Altezza minima da terra
Diámetro de giro	Turning circle	Diamètre de braquage	Wenderkreis	Diametro di sterzata
Largo	Length	Longueur	Länge	Lunghezza
Ancho	Width	Largueur	Breite	Larghezza
Altura	Height	Hauteur	Höhe	Altezza
Vacío	Empty	A vide	Unbelastet	A vuoto
Performance	Performance	Performances	Fahrleistungen	Prestazioni
Velocidad máxima	Maximum speed	Vitesse maximale	Höchstgeschwindigkeit	Velocità massima
Velocidad de crucero	Road speed	Vitesse	Geschwindigkeit	Velocità
Teórico	Theoretical	Théorique	Theoretisch	Teorica
Relación final	Top gear	Rapport supérieur	Oberster gang	Rapporto superiore
Directa	Direct gear ratio	Prise directe	Direkter gang	Presa diretta
Aceleración	Acceleration	Accélération	Beschleunigung	Accelerazione
Km con partida detenida	Standing km	Le km départ arrêté	Stehender kilometer	Chilometro da formo
Relación peso/potencia	Power to weight ratio	Rapport poids/puissance	Leistungsgewicht	Rapporta peso/potenza
Consumo	Fuel consumption	Consommation d'essence	Benzinverbrauch	Consumo di carburante
Mantenimiento	Maintenance	Entretien	Unterhalt	Manutenzione
Lubricación	Engine lubrication	Graissage du moteur	Motorschmierung	Lubrificazione del motore
Cambio de aceite	Oil change	Vidange	Oelwechsel	Cambio dell'olio
Engrase	Chassis lubrication	Graissage du châssis	Chassisschmierung	Lubrificazione telaio
Puntos de engrase	Lubrication points	Graisseurs	Schmiernippel	Ingrassatori
Lavaparabrisas	Windshield washer	Lave-glace	Scheibendusche	Lavacristallo
Asientos individuales	Individual seats	Sièges séparés	Einzelsitze	Sedili separati
Cuentakilómetros "giornalero"	Trip mileage indicator	Compteur journalier	Tageszähler	Contachilometri parziale
Faros rompenieblas	Fog lights	Phare anti-brouillard	Nebellampe	Proiettori antinebbia
Faros halógenos	Halogen lights	Projecteur à halogène	Halogenlampe	Proiettori allo jodio
Luz de marcha atrás	Back-up lights	Phare de recul	Rückfahrlampe	Luce retromarcia
FIN	THE END	FIN	ENDE	FINE

motonautica

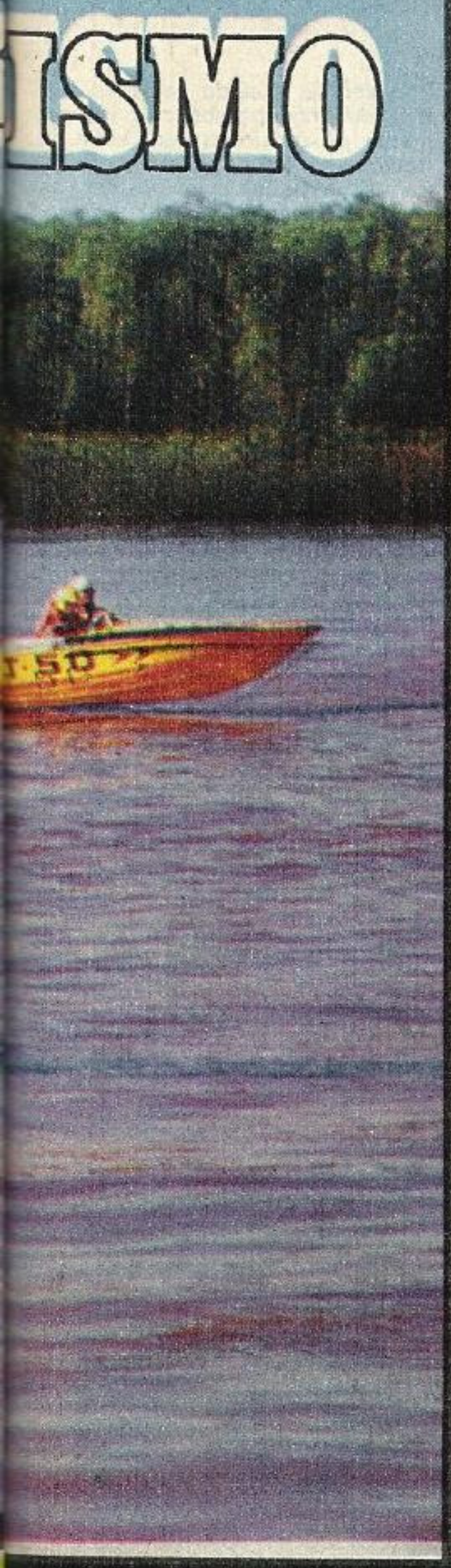
CLASE ARGENTINA TUR

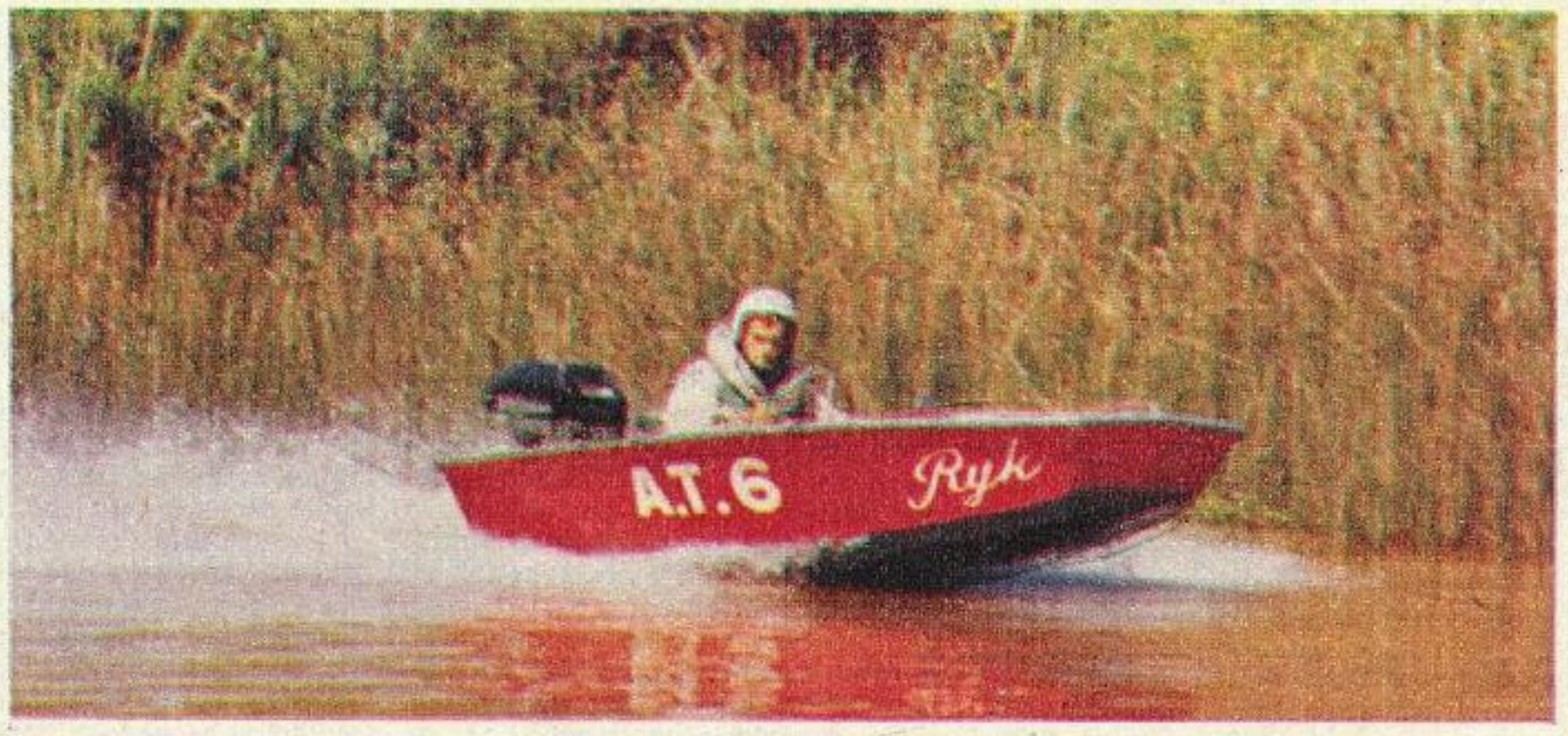


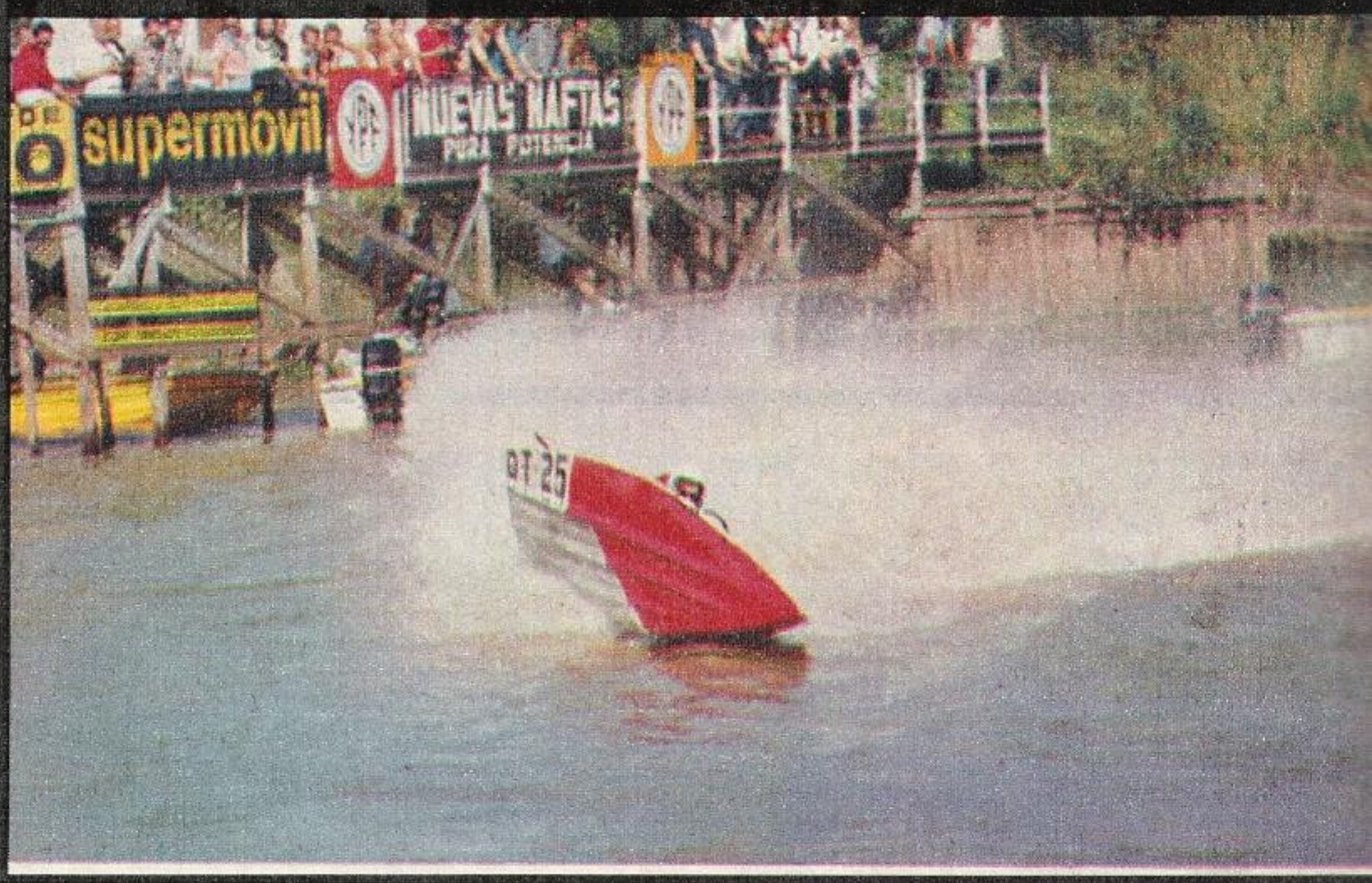


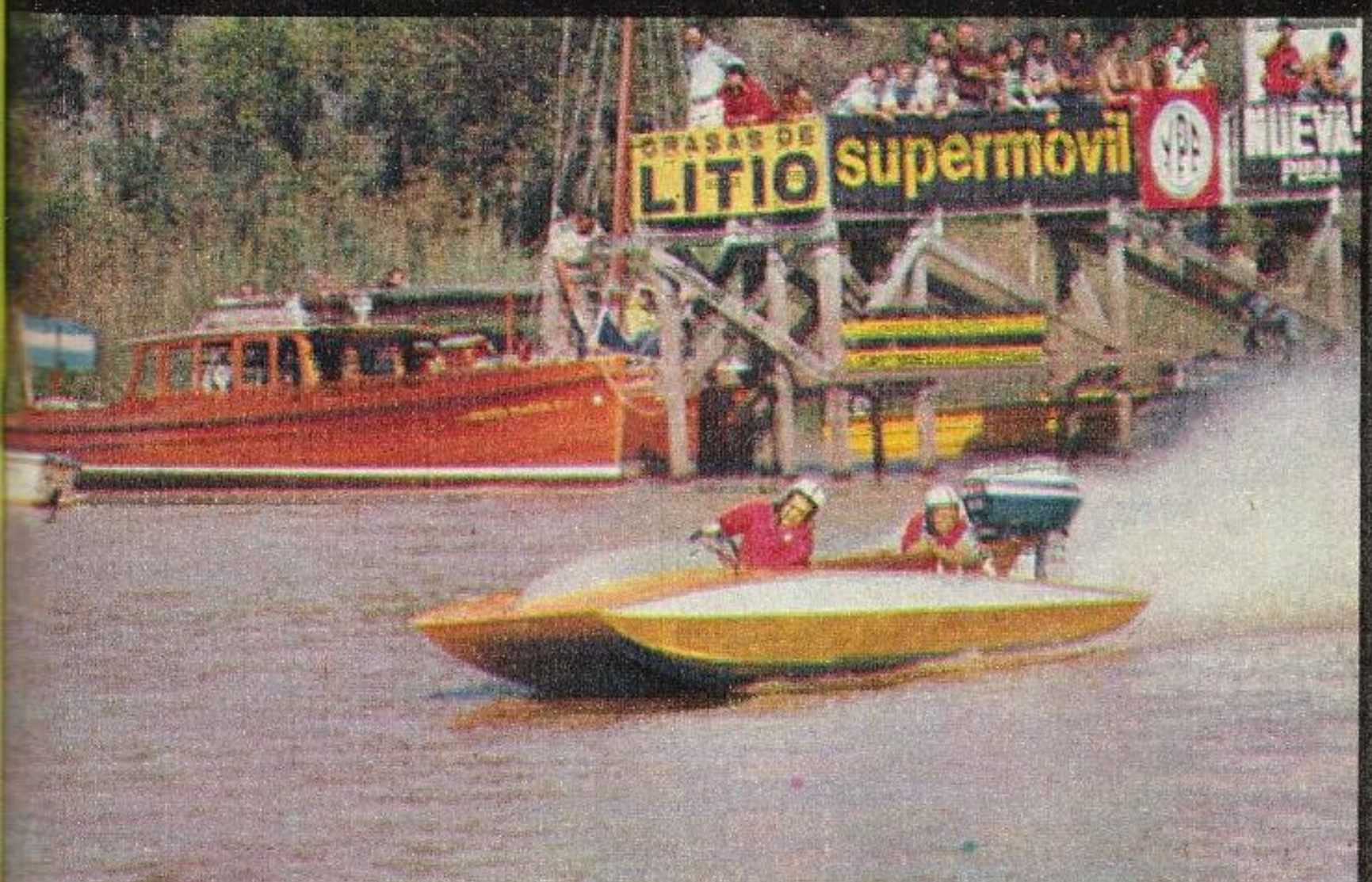
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ISMO









Una clase en la que pueden correr todas las embarcaciones de producción nacional cualquiera sea su potencia. Injusto olvido de los motores chicos. Pilotos y equipos. Aplicación del reglamento de la Unión Internacional Motonáutica

→

por NICOLAS GELORMINI

"Las lanchas de turismo, fabricadas en serie o no, deben poder trasportar confortablemente, con toda seguridad (especialmente para entretenimiento, esquí acuático, pesca, paseos o pequeños cruceros) varias personas. Deben tener la posibilidad de navegar a cualquier velocidad con buena estabilidad. Las lanchas que son presentadas como tipos especiales, teniendo características de competición, no pueden ser consideradas como lanchas de turismo. La propulsión debe ser realizada por hélice sumergida o por turbina de agua."

Con esas palabras define la Federación Motonáutica Argentina a la Clase Argentina Turismo, para la que no se prevé ninguna diferencia entre lanchas sin cabina y cruceros con cabina, ya que solamente se dividen, de acuerdo al motor, en clases dentro de borda y clases fuera de borda. De acuerdo a la F.M.A., las carreras en que pueden participar las lanchas de turismo son: regularidad, rallies, cruceros, gymkhanas, velocidad en circuito, pruebas de fondo, velocidad de fondo sobre 1 km y pruebas de resistencia-velocidad.

La Clase Argentina Turismo está quizá disputando este año su último año de vida. Parece que a partir de 1971 se van a aplicar los reglamentos de la Unión Internacional Motonáutica, que son mucho más sencillos y permiten mayor libertad. Pero no nos adelantemos a los acontecimientos. La creación de la clase Turismo en nuestro país se hizo para facilitar la intervención en competencia de aficionados que no eran "pilotos profesionales". Se buscaba equiparar chances, y en un principio se logró. Desde el punto de vista de los astilleros se promocionaba eficazmente su producción standard, desde el punto de vista del usuario, le era posible correr y ganar con su lancha de paseo, y desde el punto de vista del deporte en sí, se incrementaba fuertemente el plantel de inscriptos en cada competencia. Pero el reglamento permite la competición de cascos que no son en serie y aunque la lancha no se ajuste al espíritu del reglamento pueden hacerse (y se hacen) embarcaciones que cumplan el reglamento y son verdaderos prototipos. Eso, y la eterna discusión si alguna lancha homologada es verdaderamente de turismo o no, hizo que los primeros puestos quedaran casi permanentemente en manos de unidades "fuori serie" en algunas categorías.

Por alguna causa que también ignoramos las lanchas con motores internos fueron despareciendo de las competencias y solamente corren en la actualidad lanchas con motor fuera de borda. Y no todas se corren. Por ejemplo la CT es una categoría casi permanentemente desierta y que en su momento (hace cuatro o cinco años) llegó a tener más de diez pilotos constantemente presentes. Una de las causas que se argumenta es que por la poca velocidad que desarrollan (andan de 40 a 50 km/hora, que no es tan poco) no son particularmente aptas para circuito, y las carreras que más se le adaptan son las de río abierto. Sin embargo las últimas ediciones de la regata a Carmelo, Rosario, etc., no dan la razón a ese criterio, ha habido cero inscriptos. Otros opinan que la mayoría se deja deslumbrar por las altas velocidades y que las clases chicas no tienen futuro. Y esto es, según nuestra opinión, un error grueso. Quien haya visto a José María Valente llegar a Carmelo el año pasado con su Ryk y su Yumpa 14 HP tiene que comprender que correr en el agua es mucho más que andar ligero. Es enfrentar un elemento y vencerlo, no sólo a los rivales sino al elemento natural en sí, sumando al sabor de la competencia la satisfacción de una acertada navegación. Pero sin embargo la AT, la BT y la CT no prosperan (un solo corredor, Rafael Tozzoli, con su Terca y su Mercury está siempre firme en la BT).

En la DT domina el panorama la Avan 505 con Carniti 40 ó 45; Daniel Canestrari y Di Giorgio son sus defensores frente a Santiago Gastón Breton con su Camping y el Chrysler 45. Cuando pasamos a la ET nos encontramos con las primeras producciones fuori-serie: la Galleta, de Carlos Zucatti, con su Carniti 55. De las bondades del casco (producción Regnicoli) y de las virtudes del piloto (campeón argentino indiscutido) habla el hecho que anda arriba de los 80 km/hora. Frente a él, sobre un Avan 505 y con un König 65 HP, Enrique Jornet Rojo comenzó a aventajarlo a fines del año pasado, situación que por ahora se mantiene. Lejos de ellos completan los participantes Anglada, Jean Pierre, De Armas, y otros.

En la FT, GT y HT hay poco movimiento y se pone de manifiesto que es difícil prever la incorporación de nuevos aficionados en estas categorías ya que con menos desembolsos puede participarse en categorías menores con mayor cantidad de participantes.

En la IT la atención del momento está en la lucha entre Oscar Guembe (con su Ida y Evinrude 115) frente a José Luis Fernández (Orca GT y Johnson 115), ambos con dos aparatos fuori-serie que son demostración acabada del más puro tecnicismo y de cómo se puede sacar provecho de los catamaranes cuando se emplean potencias elevadas. Frente a ellos Germán Barbot (Codinet-Mercury 100 y actual subcampeón argentino), Aldo Vendramin (Codinet-Mercury



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

100 y actual campeón argentino), Ricardo Viaggio, etc. Y llegamos a la JT, donde Néstor Sarthou domina el panorama con su Mercury 125; frente a él Guadagnino con su Miura es el único que se le ha acercado peligrosamente.

Eso en cuanto al panorama deportivo de la clase Turismo. En cuanto al panorama económico nos remitimos a los precios dados para las lanchas de Anexo P, para los que deseen participar con lanchas de producción en serie; el que quiera construirse un prototipo de acuerdo al reglamento que piense él solo en el costo. No debe olvidarse que la clase Argentina Turismo permite solamente modificaciones de bujías y hélice (normalmente se usa la de dos palas de alta velocidad), de forma tal que no es mucho lo que se precisa para ponerse en condiciones de competir.

En resumen. Nos encontramos frente a una clase que, paradójicamente, va en camino de fracasar porque no responde a los principios para los que fue creada. Cuando una competencia no ofrece el atractivo de la paridad de fuerzas pierde emoción y cunde el desaliento entre los aficionados. Quizá encuentre su resurgimiento en la aplicación de los reglamentos de la U.I.M.; por el momento solamente dos o tres clases consiguen levantar un poco el ánimo de los participantes.

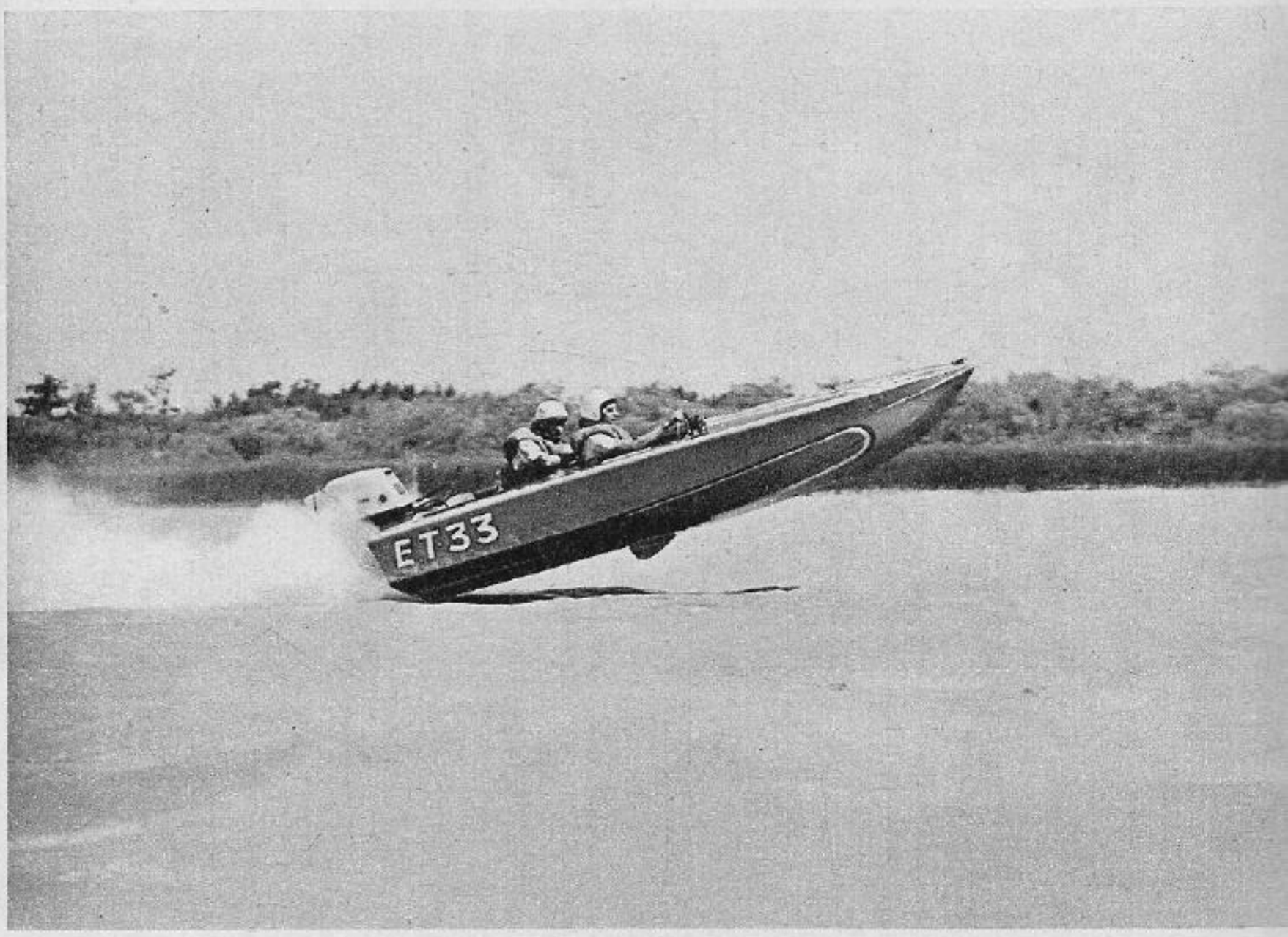
INDICE DE PERFORMANCE

Aprovechamos el hecho de haber dado una sucinta descripción de la clase Argentina Turismo para aclarar algunas dudas sobre el índice de performance. La diversidad de clases en que se dividen las lanchas de Turismo hizo que se buscara un parámetro para juzgarlas a todas y se determinara una forma posible de comparar los rendimientos. El problema de por sí es arduo, ya que se trata de comparar los rendimientos de embarcaciones con potencias que pueden variar de 14 a 125 HP, esloras y desplazamientos dispares, etcétera. Actualmente se aplica una fórmula que considera la velocidad desarrollada, el tiempo empleado, la potencia del motor y el peso total del conjunto. Obvio es señalar que la aplicación del índice de performance se hace en las carreras de largo recorrido y no en pruebas de circuito o de velocidad pura.

FUERA DE BORDA

Clase	Cilindrada	Coeficiente mínimo eslora x manga	Peso mínimo kg	Capacidad mínima asientos
AT	hasta 250 cm³	4,0	80	3
BT	más de 250 a 400 cm³	4,5	100	3
CT	más de 400 a 500 cm³	5,3	135	3
DT	más de 500 a 700 cm³	5,7	170	4
ET	más de 700 a 850 cm³	5,7	170	4
FT	más de 850 a 1000 cm³	6,8	210	4
GT	más de 1000 a 1150 cm³	6,8	210	4
HT	más de 1150 a 1350 cm³	6,8	240	4
IT	más de 1350 a 1500 cm³	7,3	240	4
JT	más de 1500 a 1650 cm³	7,3	300	6
JJT	ilimitada	9,3	300	6

Nota: el peso mínimo comprende sólo el casco, el mecanismo de conducción, las mangueras de nafta, el piso, los asientos, la batería de acumuladores, pero no comprende los tanques de nafta.



DENTRO DE BORDA

Clase	Cilindrada	Coeficiente mínimo eslora x manga	Peso mínimo kg	Capacidad mínima asientos
0 1T	hasta 1000 cm³	4,8	250	2
0 2T	más de 1000 a 1300 cm³	5,6	350	2
1T	más de 1300 a 2000 cm³	7,3	500	4
2T	más de 2000 a 3000 cm³	8,0	650	4
3T	más de 3000 a 4000 cm³	9,0	750	5
4T	más de 4000 a 5000 cm³	9,6	850	6
5T	más de 5000 a 6000 cm³	10,5	900	6
6T	más de 6000 a 7000 cm³	11,6	1.000	6
7T	más de 7000 cm³	12,0	1.200	6

Nota: el peso mínimo se entiende en seco: sin combustible, sin lubricante, sin agua y excluyendo los almohadones movibles y el equipo de salvamento y los equipos personales del piloto y los acompañantes.

UNA MOTO Y UN FORMULA DOS

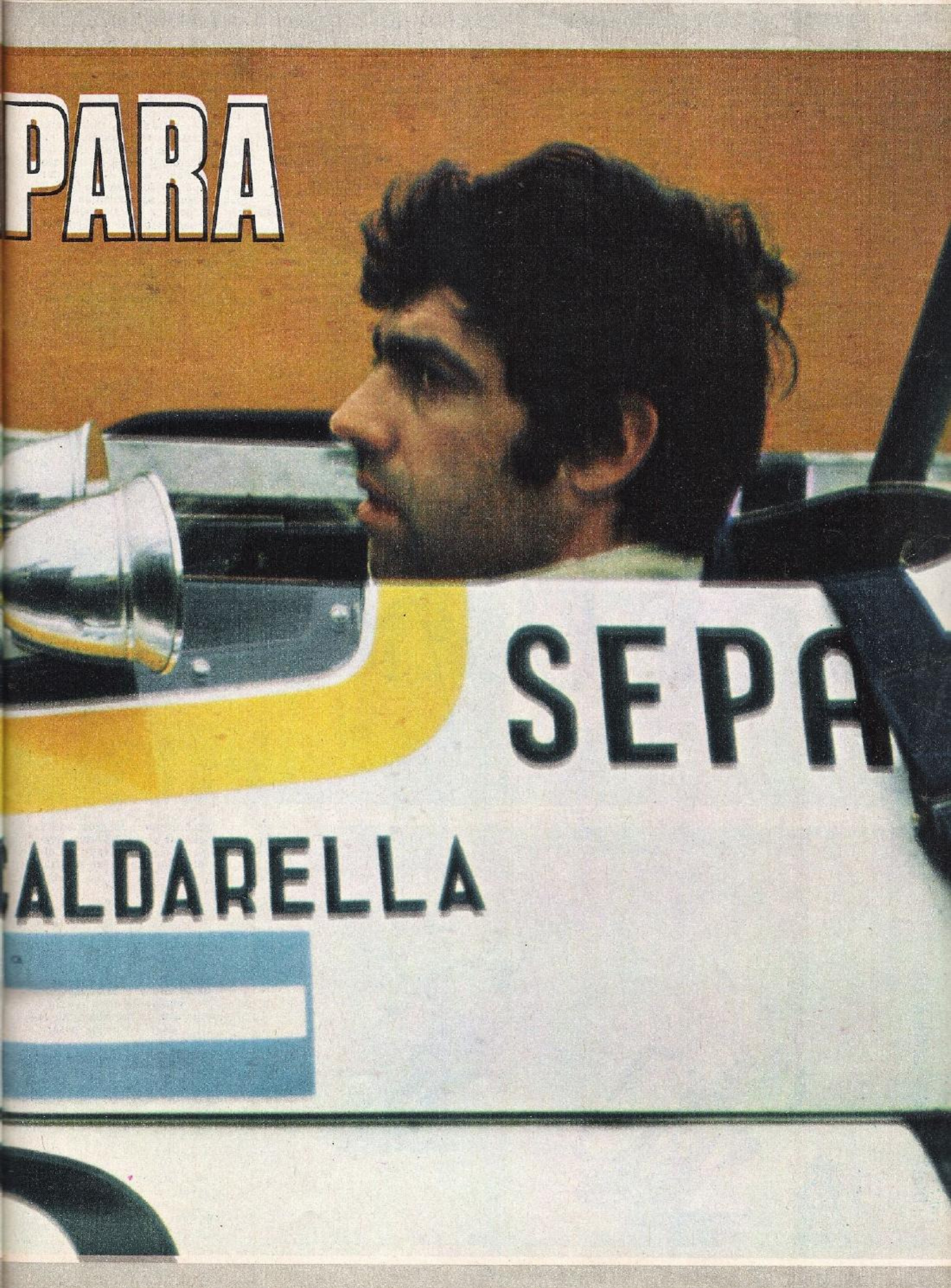
CALDARELLA COM

Caldarella compara un F2 internacional y una Gilera 4 cilindros Grand Prix. Ambos aparatos estuvieron varias veces bajo su conducción: nos explica las diferencias de manejo entre ambas máquinas y los pormenores de la conducción de una moto de carrera



B.H.

PARA



SEPA

GALDARELLA

Una Gilera 4 cilindros. Un Brabham BT/30/2-Cosworth. Fierros excepcionales. Benedicto Caldarella manejó ambos; sin lugar a dudas podemos afirmar que fue el argentino que condujo —en carrera, claro está— automóvil y moto de Gran Prix con las mejores relaciones peso/potencia, el único piloto argentino que tuvo sus tete a tete con Railwood, figura máxima del motociclismo de su época y con los valores de la F-2 internacional, futuros astros máximos del automovilismo.

Esas razones fueron las que nos impulsaron a charlar un rato con **Chiche** para que nos compare el manejo de una moto de carrera con el de un auto de carrera. **"De entrada te puedo decir algo que es fundamental: son dos cosas muy distintas como para poder parangonarlas..."**

Después de quince o veinte minutos de charla nos dimos cuenta que tenía razón; la largada, los rebajes, las trayectorias de cada curva, todo quizá sea más puro en una motocicleta que en un auto de carrera; todas las maniobras conservan la esencia; realmente se ejecutan por algo que tiene suma importancia; todo es necesario.

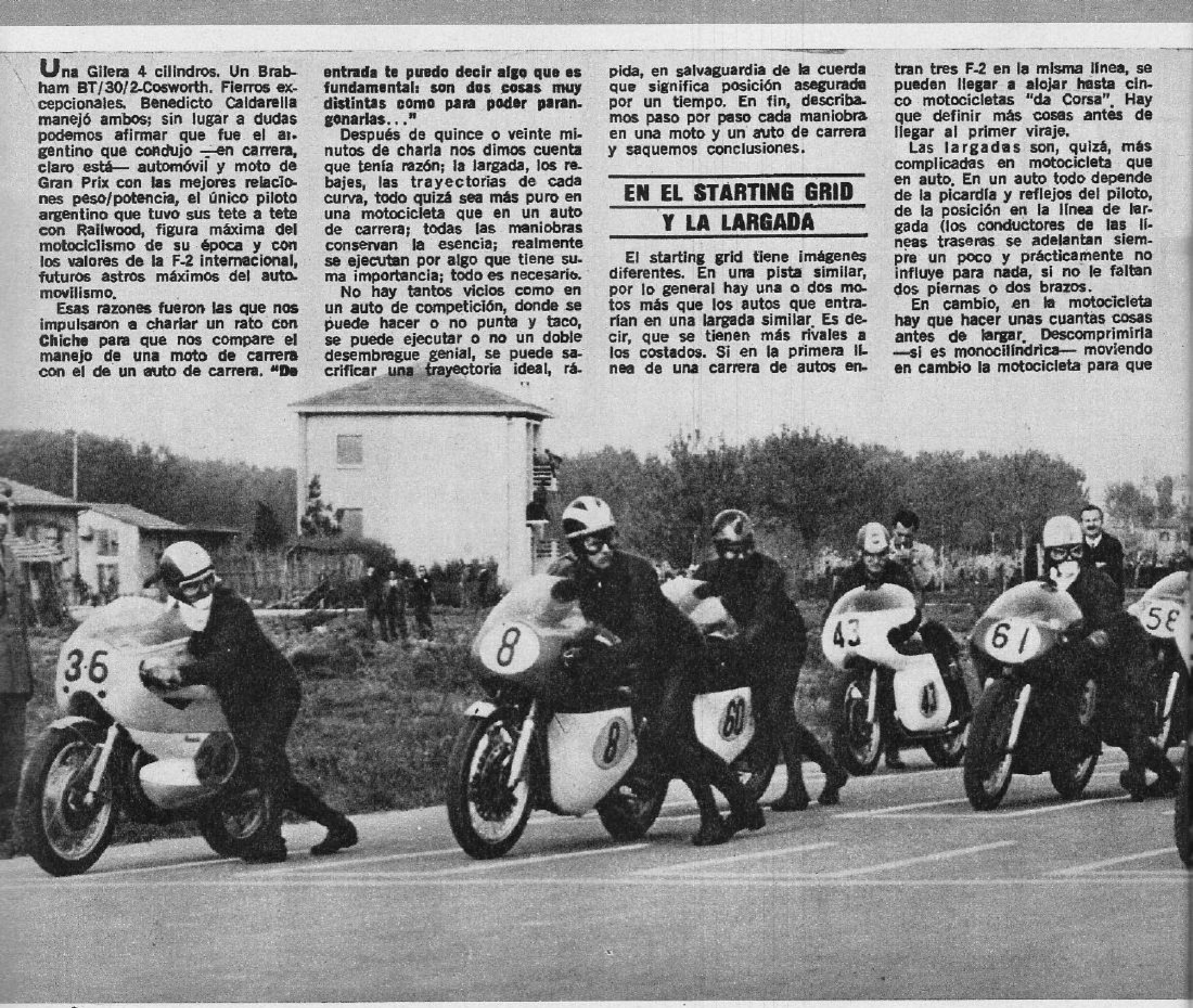
No hay tantos vicios como en un auto de competición, donde se puede hacer o no punta y taco, se puede ejecutar o no un doble desembrague genial, se puede sacrificar una trayectoria ideal, rápida, en salvaguardia de la cuerda que significa posición asegurada por un tiempo. En fin, describamos paso por paso cada maniobra en una moto y un auto de carrera y saquemos conclusiones.

EN EL STARTING GRID Y LA LARGADA

El starting grid tiene imágenes diferentes. En una pista similar, por lo general hay una o dos motos más que los autos que entrarían en una largada similar. Es decir, que se tienen más rivales a los costados. Si en la primera línea de una carrera de autos entran tres F-2 en la misma línea, se pueden llegar a alojar hasta cinco motocicletas "da Corsa". Hay que definir más cosas antes de llegar al primer viraje.

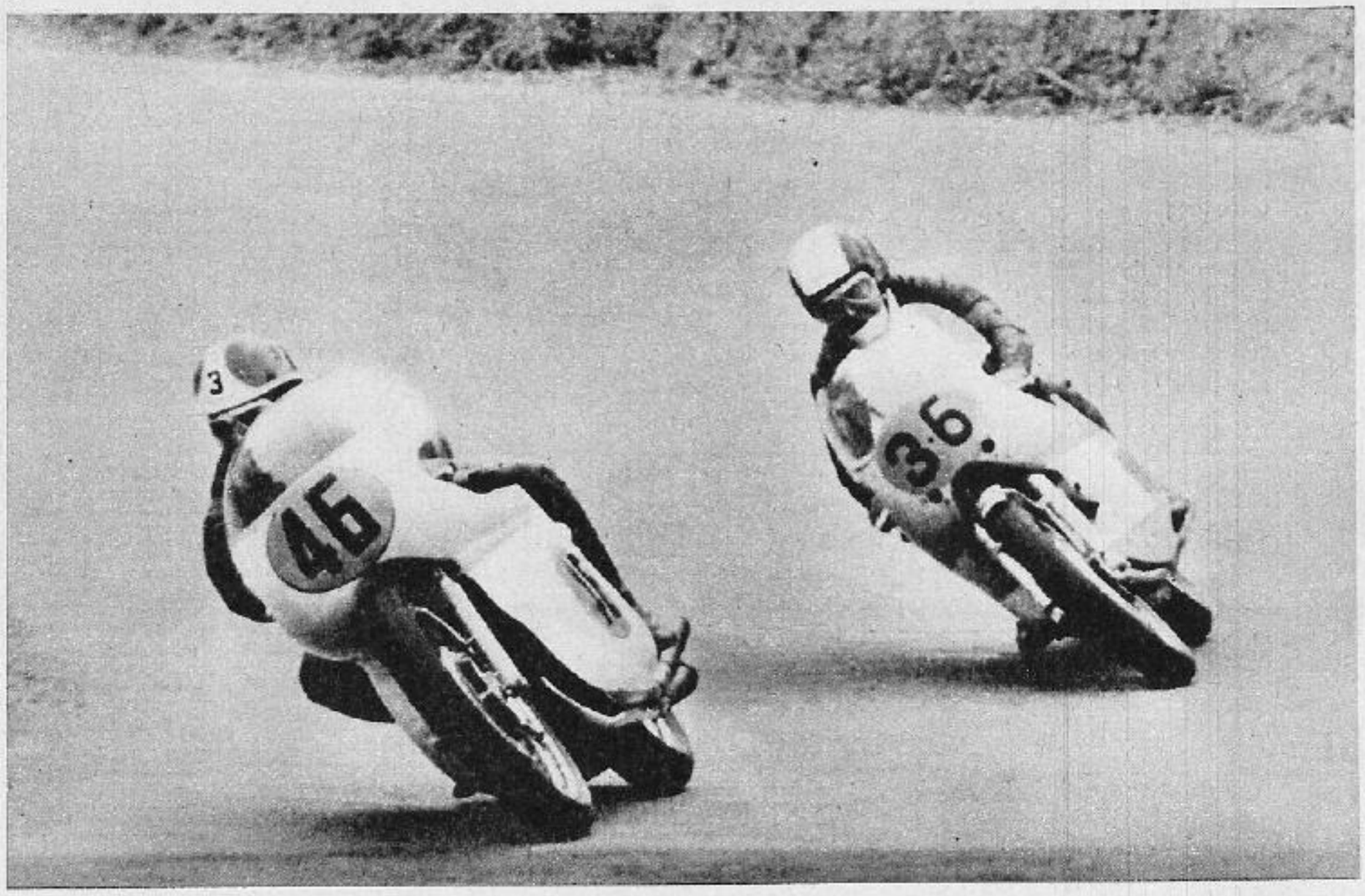
Las largadas son, quizá, más complicadas en motocicleta que en auto. En un auto todo depende de la picardía y reflejos del piloto, de la posición en la línea de largada (los conductores de las líneas traseras se adelantan siempre un poco y prácticamente no influye para nada, si no le faltan dos piernas o dos brazos.

En cambio, en la motocicleta hay que hacer unas cuantas cosas antes de largar. Descomprimirla —si es monocilíndrica— moviendo en cambio la motocicleta para que



"¿Sabés por qué creo que la moto es más segura? Porque dejás más margen de seguridad que en el auto; ése es el secreto." 1

Caldarella y el Brabham del equipo ACA: "La última oportunidad de mi vida y no la dejaré pasar". 2



Una largada de motocicletas (Caldarella, Nº 46, en la cuerda). Los pilotos listos para comenzar a empujar la moto; los motores, detenidos. 3

UNA MOTO Y UN FORMULA DOS

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

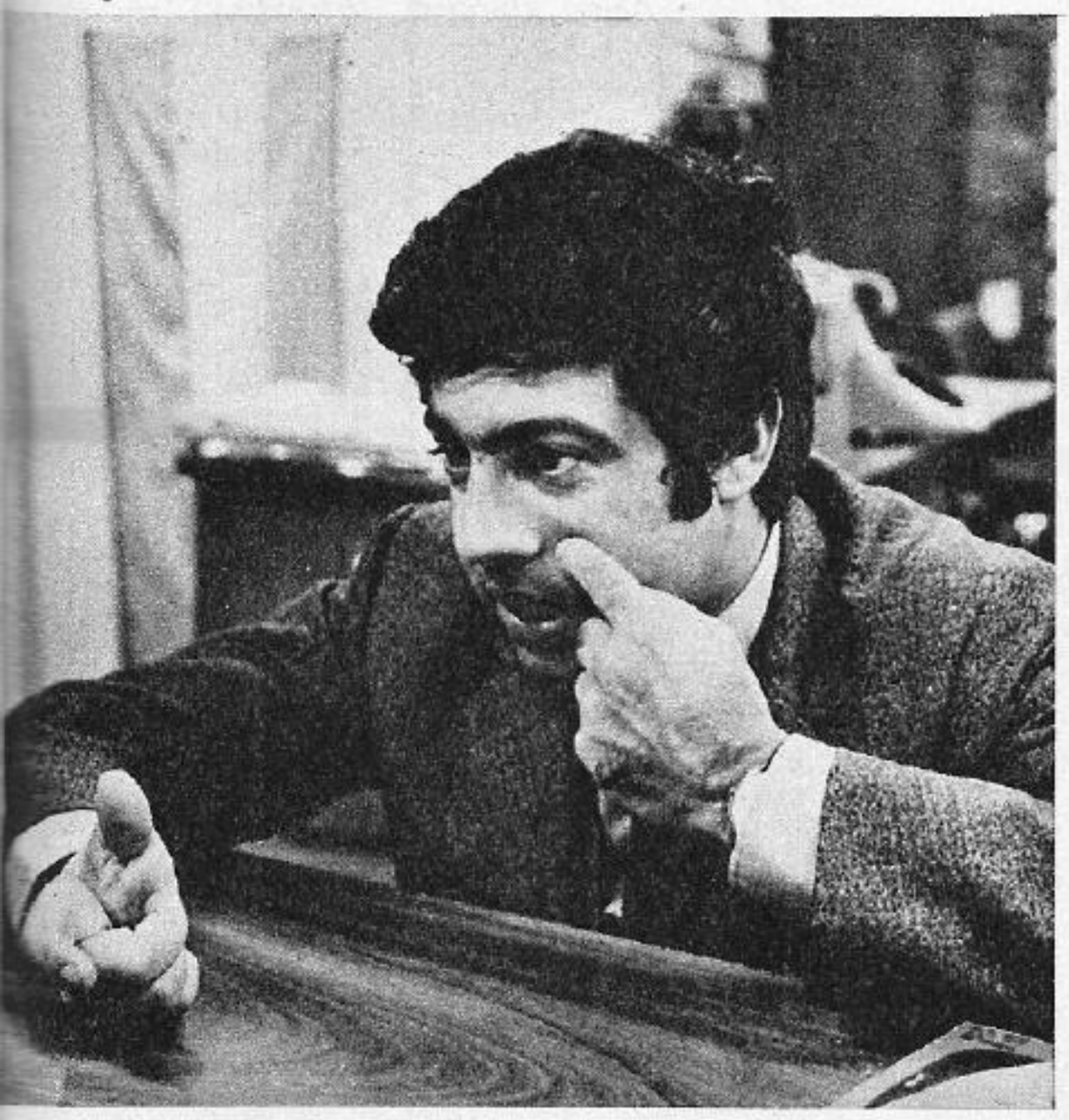
en el momento del arranque no se bloquee la rueda por estar en el instante justo de la compresión, poner primera velocidad, etcétera. Una vez bajada la bandera se empuja la motocicleta. En ese momento es donde el cuerpo y fuerza del piloto tienen total importancia. Cuando se considera que el arranque del motor es posible, se suelta el embrague apoyando el cuerpo sobre el tanque de nafta o bien sobre el asiento trasero para poner un poco de carga sobre la rueda trasera y que no patine en el momento que se suelta la palanca de embrague. Una vez que la moto está en marcha hay que pegar un saltito para sentarse en el sillín y con el acelerador a fondo prepararse para conectar la segunda velocidad.

LOS CAMBIOS, EL FRENAJE Y LA PRIMERA CURVA

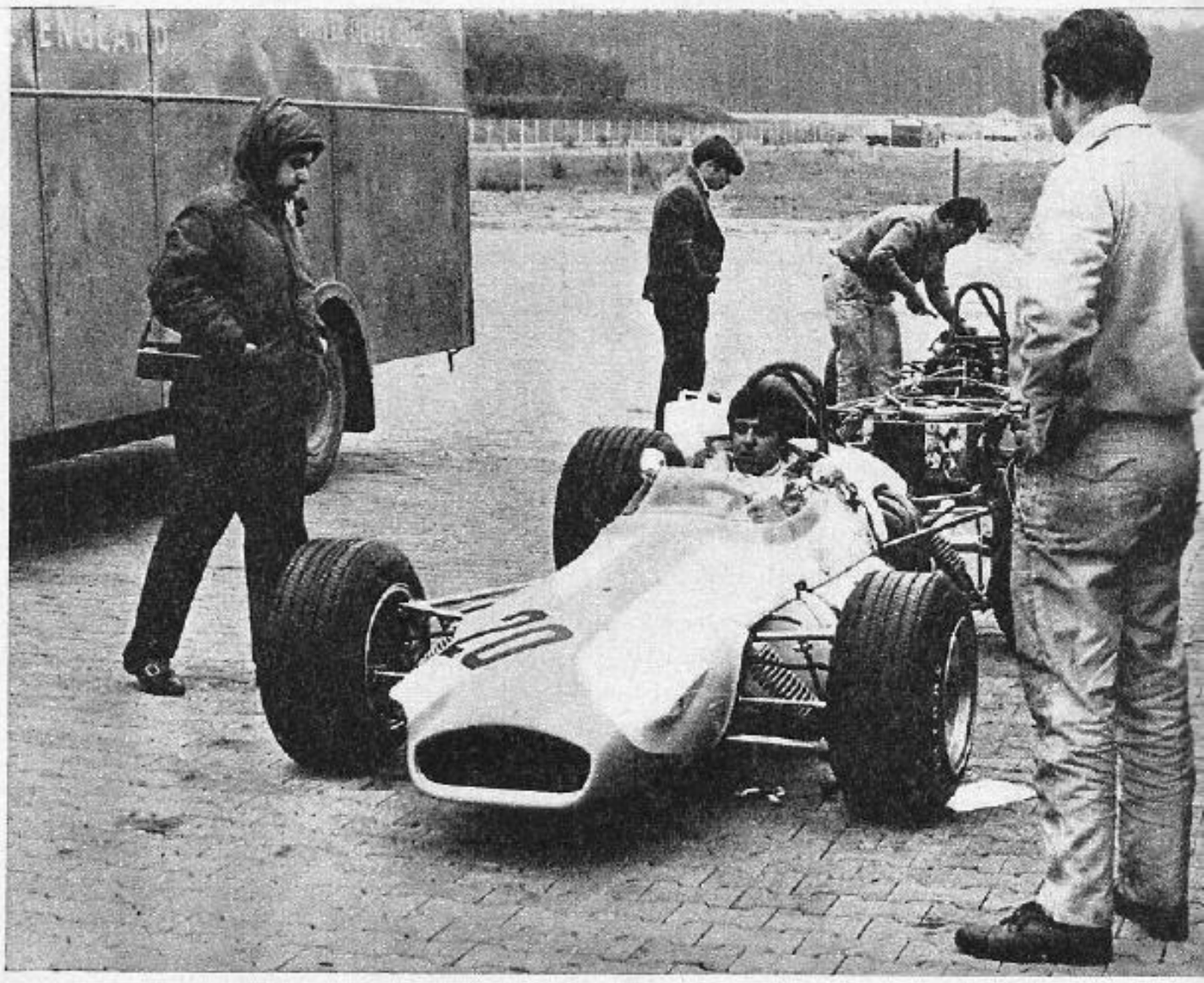
El viaje hacia la primera curva tiene características peculiares en una motocicleta. El piloto siempre tiene la preocupación de ganar la **CUERDA EXTERNA** a diferencia de los automóviles, donde lo primero que obsesiona en la largada es lograr el primer puesto y lo más pegado a la **CUERDA INTERNA** del viraje.



1



2





Sorprendentemente simple.

Esos momentos maravillosos . . .
Es tan fácil retenerlos con una cámara Kodak Instamatic 25.
Manuable. Accesible. Perfecta. Se carga al instante.
Y se obtienen hermosas transparencias color (con película Ektachrome-X).
Y coloridas amplicopias (con película Kodacolor-X).
El Laboratorio Kodak de Color de Buenos Aires las procesa con la reconocida calidad de siempre.
Pregunte por la cámara Kodak Instamatic 25
(cuesta menos de $ 29,90) y la película
Kodak que necesite, a su distribuidor Kodak.



Abra, cargue, dispare



Kodak

CAMARAS
Kodak
PELICULAS

Kodak Argentina, S. A. I. C.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Los rebajes en una motocicleta se meten a "cara e'perro no más", apretando el embrague y tocando consecutivamente la leva de cambio para rebajar las dos o tres marchas que sean necesarias. Esta maniobra es infinitamente más complicada. Punta y taco, ocasionalmente se hace doble desembrague, en la mayoría de los casos, cuando hay que enganchar la primera velocidad.

En cuestión frenos no hay muchas diferencias. Solamente que en la motocicleta el accionamiento de los frenos de lá rueda delantera y trasera accionan independientemente, dos miembros del cuerpo se reparten las responsabilidades: una pierna trabaja con el trasero y una mano con el delantero. En el auto hay que apretar lo más fuerte posible y controlar el probable bloqueo de ruedas.

CONSIDERACIONES VARIAS

"La motocicleta, mejor dicho, las carreras de motos son menos peligrosas que las de autos" dijo alguna vez John Surtees. Caldarella está plenamente de acuerdo con el multi campeón de motociclismo y automovilismo. **"¿Y sabés por qué es menos peligroso? Porque dejás un margen de seguridad mucho mayor. Si un auto se te mueve en plena recta vos seguís, a los bandazos, pero seguís. En cambio, una moto la parás enseguida y no te arriesgas para nada. Además, en todo momento, dejás un margen para prever cualquier cosa que pueda originar una caída de tu osamenta. ¡Siiii, querido! Pensás dos veces lo que vas a hacer..."**

.....

"En una motocicleta pueden entrar dos apareados, no hay problema; pero en el punto de tangencia del viraje no pueden estar uno al lado del otro; al salir, seguramente, volverán a estar apareados."

.....

"En un F-2 es más complicada la puesta a punto; tenés que trabajar con más elementos de suspensiones..."

.....

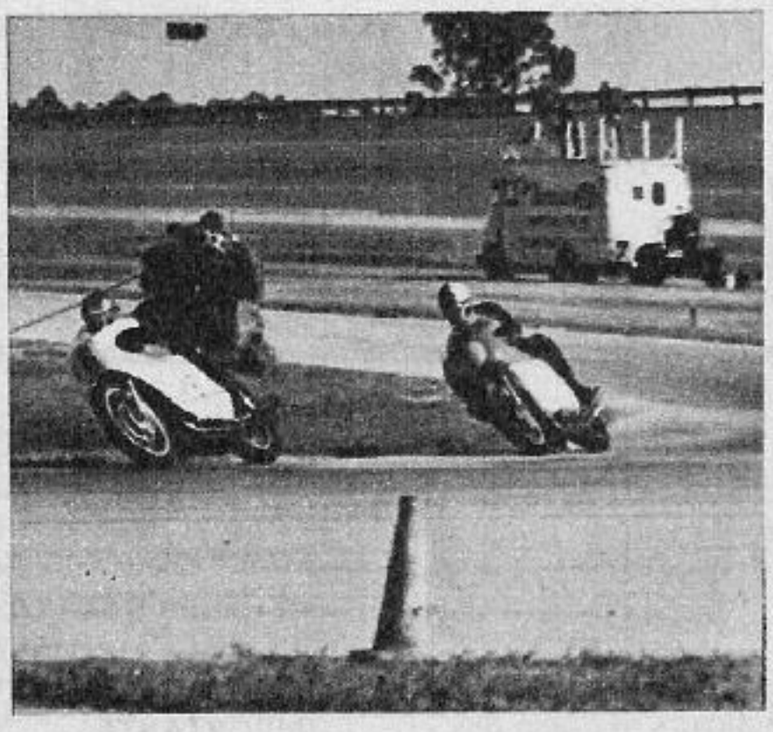
"En la motocicleta tienen mucha importancia los movimientos del cuerpo; te estás moviendo constantemente sobre el aparato; en el auto solamente hay movimiento de muñeca, brazos, tobillos, y..."

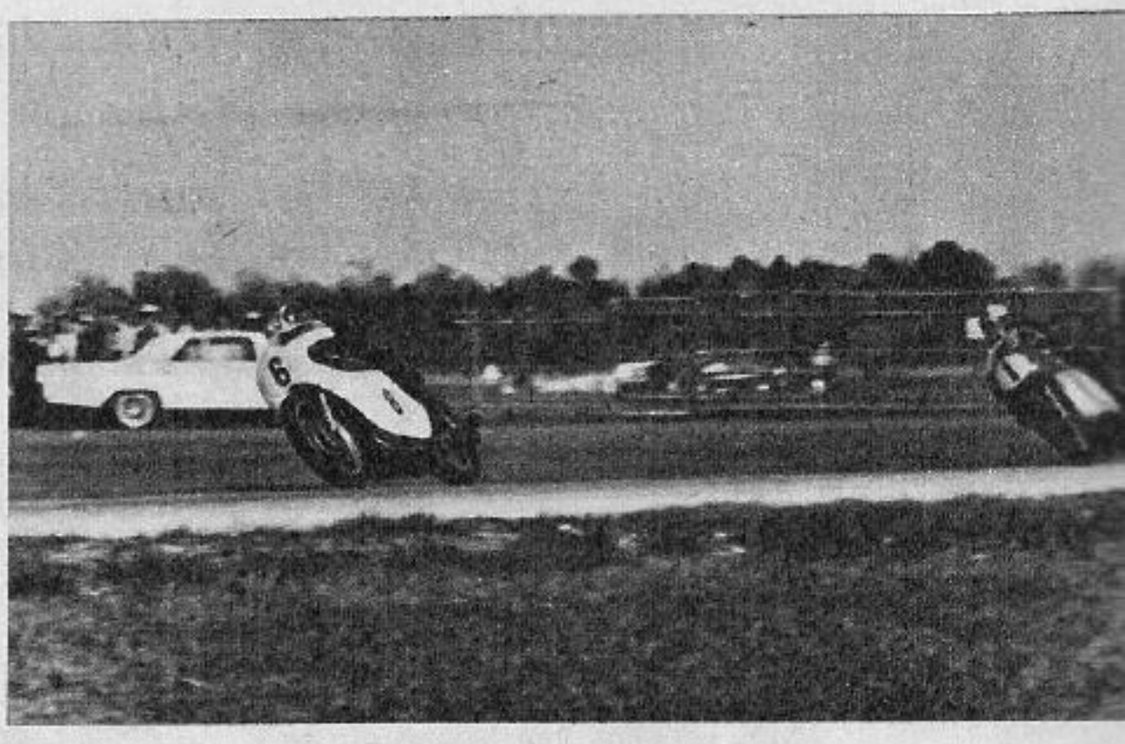
.....

"Si tenés problemas con el embrague, mucho, mucho no perdés si es una moto: cortás un poquito de acelerador no más y ponés el cambio. Entran bien, rápido y no se te rompe la caja"

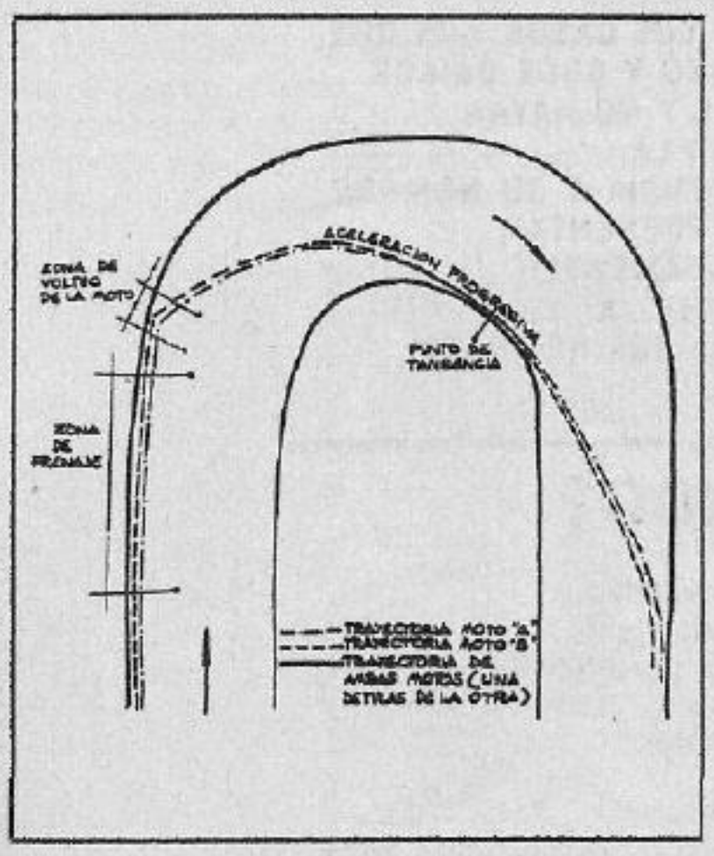
.....

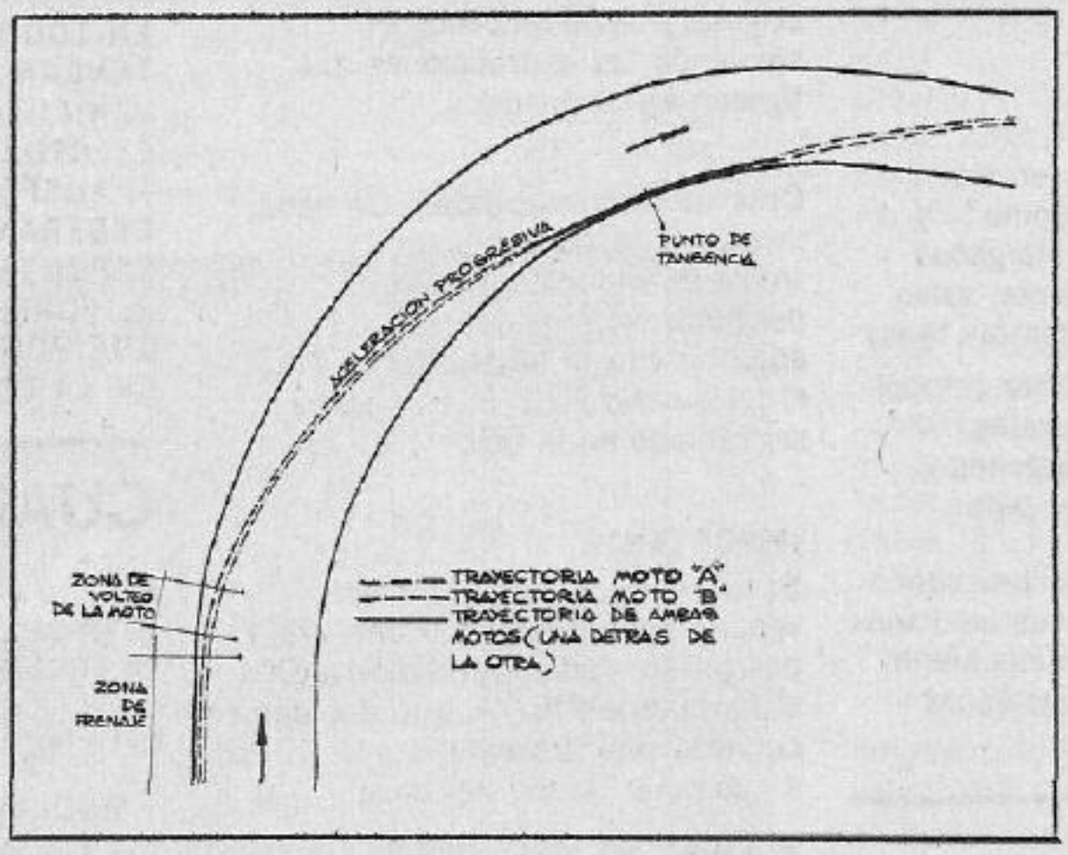
Por lo visto son muy diferentes; un auto y una moto, ambos de carrera, difieren bastante; la creencia tan difundida sobre la escuela que resulta el motociclismo para el automovilismo hay que tomarla con pinzas; la motocicleta demuestra si su piloto tiene o no sensibilidad mecánica —es muy importante, por supuesto—; pero un motociclista que se sube a un auto por primera vez tiene que empezar de nuevo. ¿O no?





Ejemplo de cómo entran dos pilotos a una curva. En ambas fotografías Caldarella está delante de Hailwood, pero al salir del viraje el inglés se le pondrá a su lado por haber descripto un radio más amplio, por ende, podrá acelerar más fuerte y salir a la misma velocidad que Caldarella y, teóricamente, a la par.





Trayectoria de dos motos que corren apareadas; pueden doblar a la par hasta el punto de tangencia, pero ahí, irremediablemente, una deberá pasar atrás. Obsérvese, detenidamente, el punteado y se notará cómo la que entra por afuera (¡¡qué sanata!!). La zona que entra por adentro sale por afuera (¡¡qué sanata!!) La zona de volteo es el lugar donde el piloto inclina, casi bruscamente, la moto para doblar. La aceleración es progresiva, va en aumento a medida que la moto se endereza a lo largo del viraje.



En F-2 internacional (y en casi todas las categorías del automovilismo) los pilotos se cierran lo antes posible a la cuerda interna manteniendo la posición en que venían; de esa manera nadie los puede pasar. Eso en el motociclismo no sucede: pasar a un rival a lo largo de un viraje es menos complicado; a la salida del mismo se supera si hay con qué.

DGI/3103

$500.00 para Ud.

Queremos que $ 500.00 que son suyos sean para Ud.
Cumplir en término con el empadronamiento que dispone
como primera etapa el Impuesto al Parque Automotor
lo exime de la multa de $ 500.00 ley 18.188
Evítela. Es nuestra expresión de deseos.

QUIENES DEBEN EMPADRONARSE?

De acuerdo con la Ley 18.530 deben empadronar sus vehículos todos aquellos que tengan el uso y goce de los mismos.
Son responsables del empadronamiento quienes a la fecha del 30 de junio de 1970, figuren en los registros respectivos como titulares de las patentes otorgadas por la autoridad competente, salvo las excepciones que contempla la ley

El empadronamiento alcanza a todos los automóviles, jeeps, rurales, camiones, camionetas, furgones y pick-ups patentados en el país.

Los responsables deberán proceder al empadronamiento de sus vehículos teniendo en cuenta el ordenamiento fijado para cada una de las zonas descriptas a continuación:

ZONA Nº 1

Quienes tengan sus vehículos patentados en:

- Capital Federal
- Ciudad de Córdoba
- Ciudad de Rosario
- Ciudad de Salta
- Ciudad de Santa Fe
- Provincia de Buenos Aires
- Provincia de Entre Ríos
- Provincia de San Juan
- Provincia de Tucumán

recibirán en el domicilio que figure en la patente, una tarjeta (form. 7762) con los datos del vehículo. Si los datos son correctos y completos, devolverá tal cual la tarjeta con su firma a la DGI o a cualquier Banco del país.

Toda modificación o faltante, deberá ser indicada al dorso del original y del duplicado, siguiendo las instrucciones que figuran en el mismo.

Cese de responsabilidad: De haber cesado la responsabilidad frente al impuesto, (venta, permuta, etc.), se deberá adjuntar con la tarjeta (form. 7762) el formulario 7762/B, que podrá ser retirado en la DGI.

IMPORTANTE
Si no recibe 5 días antes del vencimiento la tarjeta (form. 7762) por correo, deberá retirar de la DGI el formulario 7762/A, que debidamente cubierto será presentado a la DGI o a cualquier Banco del país.

- Provincias de La Pampa y Mendoza únicamente.

Los responsables deberan retirar de las oficinas municipales correspondientes el respectivo formulario de empadronamiento.

ZONA Nº 2

Si el vehículo NO está patentado en las zonas mencionadas, deberá retirar de la DGI el form. 7762/A, que debidamente cubierto por el interesado, será devuelto a la DGI o a cualquier Banco del país.

Cese de responsabilidad: De haber cesado la responsabilidad frente al impuesto (venta, permuta, etc.), se deberán presentar los formularios 7762/A y 7762/B, que podrán ser retirados en la DGI.

IMPORTANTE
EN TODOS LOS CASOS, LOS QUE TENGAN USO Y GOCE DE LOS VEHICULOS Y NO HAYAN EFECTUADO LA TRANSFERENCIA A SU NOMBRE, DEBERAN PRESENTAR ESPONTANEAMENTE EL FORM. 7762/A QUE PODRA SER RETIRADO EN LA DGI.

CUANDO?

Para su comodidad el empadronamiento se efectuará por modelos de vehículos de la siguiente manera:

MODELOS	VENCE EL.
1967 al 1970	30 de junio 1970
1963 al 1966	3 de julio 1970
1950 al 1962	8 de julio 1970

HAY EXCEPCIONES?

Hay dos tipos de excepciones al empadronamiento.
Los modelos anteriores al año 1950, y los expresamente exentos por el art. 1, inciso D, puntos 1 a 5 y 8 de la ley (taxis, colectivos, ómnibus, ambulancias y otros)

DGI DIRECCION GENERAL IMPOSITIVA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PARABRISAS CORSA EN

EL INTERIOR

PERIODICO AUTOMOVILISTICO DE LAS PROVINCIAS

Corresponsales: Héctor Acosta *(Córdoba)*, Raúl Arioni *(Bolívar)*, Francisco J. Del 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 Plata)*.

Argentina, 30 de junio de 1970 — Nº 219 — Unica sección: 3 páginas

CATAMARCA

TURISMO EN CATAMARCA

CATAMARCA. — Con motivo del aniversario del Club Atlético Sarmiento de Catamarca se llevó a cabo en el circuito "Kiko Pérez Navarro" de 3.242,60 metros una reunión organizada por la Asociación Automovilística Tucumana y fiscalizada por la Regional Nº 9 de CADAD, para autos Standard y de Turismo Grupo 2. El día anterior había lloviznado un poco y en un momento dado se pensó seriamente en la posibilidad de suspender la reunión. Sin embargo, el día de la carrera amaneció radiante y el sol fue el escolta de esta primera reunión importante del automovilismo tucumano. En principio se habían programado dos competencias para automóviles con preparación Anexo J Grupo 2, pero los organizadores —con buen criterio— ampliaron las posibilidades para que concursaran autos standard, permitiendo así a los pilotos zonales la confrontación con valores experimentados.

El circuito era totalmente asfaltado en forma de triángulo con sus dos lados principales en las rutas 38 y 62 unidas por una cinta asfáltica que atravesaba el Parque Chacabuco donde se ubicaron 6.000 personas.

La primera de las carreras fue la reservada para autos de la clase standard y pilotos locales. Picó en punta el Renault Gordini de Luis Reinoso quien se mantuvo en esa posición hasta la 3ª vuelta donde fue superado por la Cisitalia de Juan Carlos Contin. La carrera fue muy peleada entre Reinoso, Coll y Sáez.

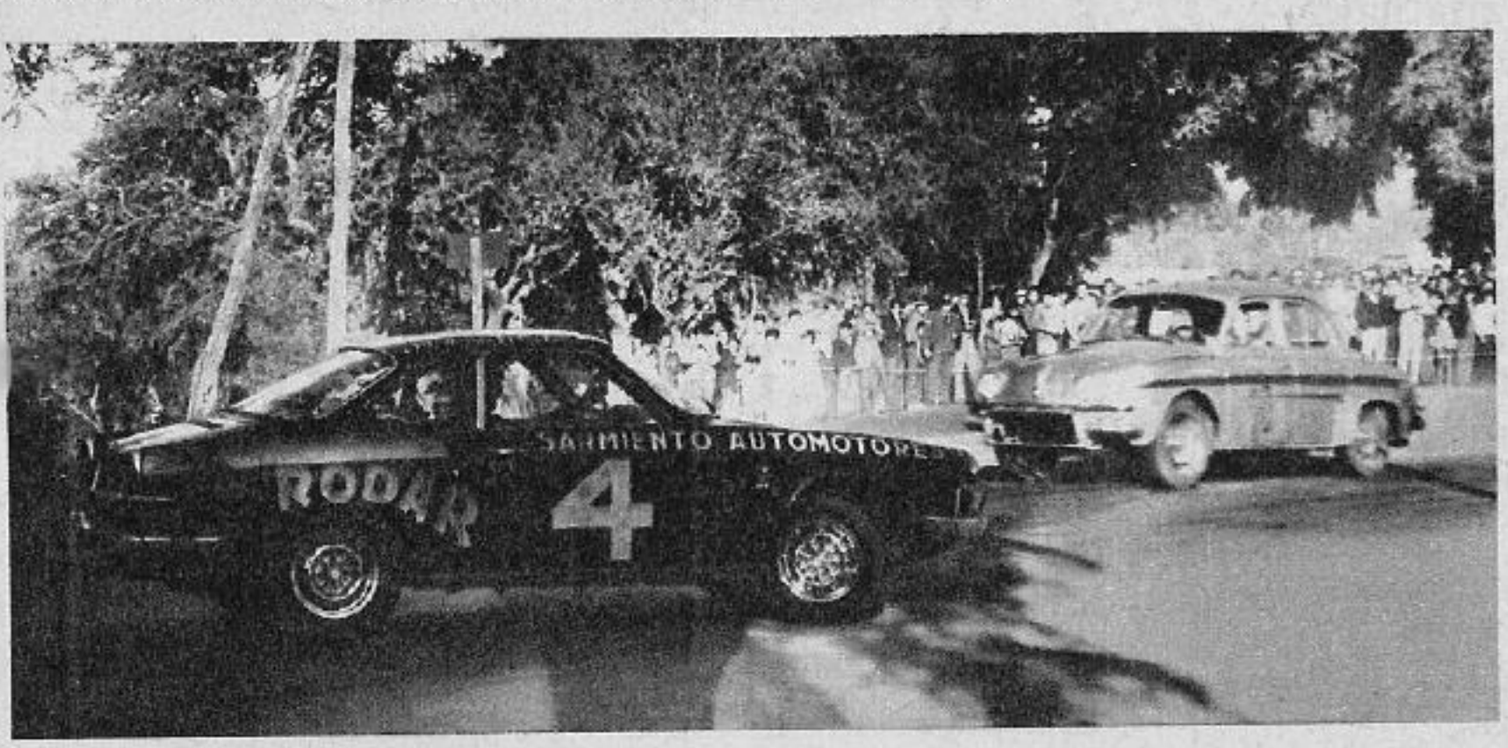
La segunda carrera se disputó bajo el reglamento interprovincial y para autos de la Clase A standard. Ganó nuevamente la Cisitalia de Juan Carlos Contin evidenciando su piloto un estilo conductivo muy depurado. Sin embargo, su triunfo se vio por momentos amenazado por los avances de Reinaldo Bravo (Fiat 600) y Raúl Saavedra (Gordini).

En la C se impuso el catamarqueño Raúl Beltramello (Torino 380). La carrera fue muy disputada desde la largada misma donde el riojano Nazareno (Torino 380) se le puso a la cola a Beltramello quien debió mermar su marcha debido a problemas en la suspensión.

En la Clase A Grupo 2, se impuso Humberto Matarrase con un Fiat 600 que "mataba". Segundo se clasificó el Renault 1093 de Carlos Acotto y tercero Dante Vázquez con otro 1093.

En la última competencia intervinieron coches de la categoría B Grupo 2 donde se libró un emocionante duelo entre los tucumanos Emilio Alonso y José Chico ambos con Cupé Fiat, lucha definida en favor de Chico con la cupé ex Carretero. Tercero se clasificó el Peugeot 504 de Arturo Castro y cuarto Juan Bellavía con Cupé Fiat 1500.



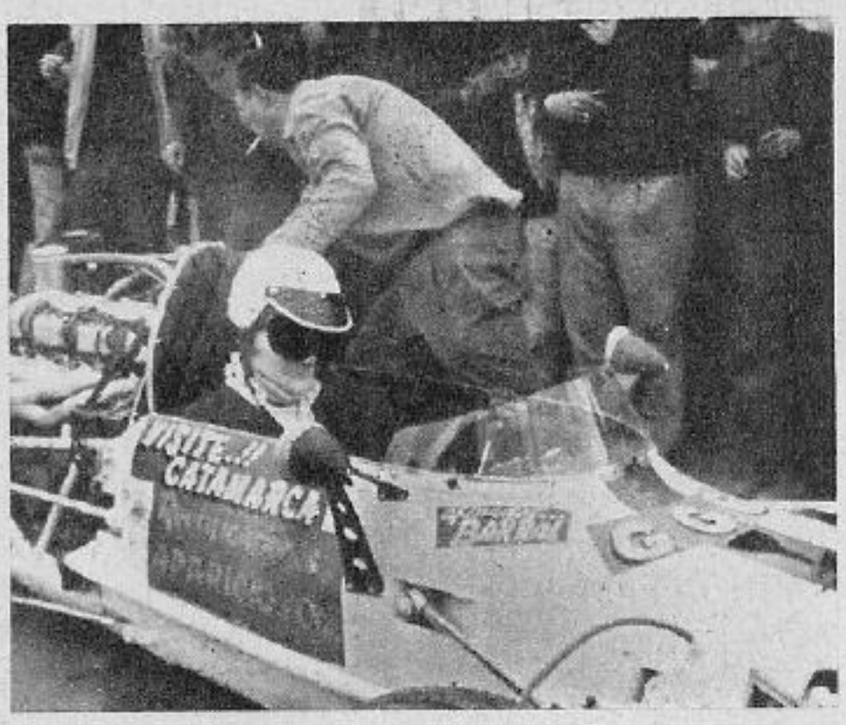


CHIMENTOS CATAMARQUEÑOS

Todos los competidores como Abel Tannure, Félix Menditto y Aldo Meniutta entre ellos, no vacilaron en afirmar que el Autódromo Kiko Pérez Navarro es uno de los más lindos que han conocido en toda su trayectoria. Lo que ninguna duda nos cabe es que es el mejor del Noroeste.

El conocido corredor tucumano Bonifacio Blasco, luego de finalizada la categoría B standard, dio cinco vueltas al circuito en el coche de Fórmula Uno que fuera adquirido por la peña "El Vértigo" a Nasif Estéfano. Fue la primera vez que uno de estos autos se presentó en la zona.

Los tucumanos ya son como de nuestra provincia, y así lo manifestaron cuando les preguntamos cómo se sentían. "Estamos muy cómodos, es como si estuviéramos en nuestra casa." Esperemos que el intercambio continúe por mucho tiempo.



Clase A — Standard Local — 10 vueltas

1º	Contin, Juan Carlos	Cisitalia	23m46s
2º	Saez, Luis	Renault Gordini	24m11s
3º	Reinoso, Luis	Renault Gordini	24m19s
4º	Coll, Eduardo	Auto Union 1000	24m25s

Clase A — Standard Interprovincial — 10 vueltas

1º	Contin, Juan Carlos	Cisitalia	22m53s
2º	Saavedra, Raúl	Renault Gordini	23m08s
3º	Palermo, Juan	Renault Gordini	24m34s
4º	Rotondo, Jorge	Auto Union 1000	25m13s

Clase C — Standard Interprovincial — 10 vueltas

1º	Nazareno, Elías	Torino 380	20m
2º	Menen, Julio César	Torino 380	20m03s

Clase A — Grupo Dos — 10 vueltas

1º	Mataresse, Humberto	Fiat 750	20m44s
2º	Acotto, Carlos	Renault 1093	20m59s
3º	Vázquez, Dante	Renault 1093	21m22s

Clase B — Grupo Dos — 12 vueltas

1º	Chico, José	Fiat Cupé 1500	23m59s
2º	Alonso, Emilio	Fiat Cupé 1500	24m21s
3º	Castro, Arturo	Peugeot 504	24m34s
4º	Bellavia, Juan	Fiat 1500	24m43s

SANTA CRUZ

Chismes Sureños

RIO GALLEGOS.

Jorge Stich, destacado volante sanjulianense, posa al lado de una cupé Fiat 124, motor 1600 cc, servofreno, discos en las cuatro ruedas, árboles de levas. Stich tuvo una buena figuración en el Primer Gran Premio Provincia de Santa Cruz, hasta que próximo a terminar la tercera etapa, en Río Gallegos, una biela dijo basta. Ahora su berlina Fiat 1500 está en manos de Freddy Fuhr, quien la reacondiciona para próximas intervenciones.

SEGUNDO GRAND PRIX TEHUELCHE.

Los "locos" que organizaron el Primer Gran Premio Provincia de Santa Cruz y que después del éxito de la prueba fueron declarados GENIOS, están organizando ya, ahora, con 8 meses de anticipación, la segunda edición de esta prueba. Esta vez será verdaderamente la Vuelta de la Provincia, pues proyectan pasar por todas las localidades de la provincia, con un recorrido total de unos 4.000 km. En premios se baraja la cifra de 12 millones de pesos viejos y una rifa monstruo: mil números, treinta mil pesos viejos el número, premio CINCO AUTOS CINCO. Orgulloso responsable: Sociedad Española de Socorros Mutuos de Puerto San Julián. Fecha de realización de la prueba: Carnavales de 1971.

EL LONG PLAY MAS AUSTRAL DEL MUNDO.

Un grupo de aficionados locales viene reuniéndose con frecuencia en la sede del Automóvil Club Río Gallegos, buscando las pautas para concretar una idea cuya paternidad se atribuye a Cacho Hawkins: la disputa de las 24 Horas de Río Gallegos. Esta competencia está programada para todas las categorías en que se dividen los autos de Turismo Grupo 2; posiblemente se agregue una categoría para Citroën 2 CV y otra para los autos de Mecánica Regional. Próximamente informaremos sobre aspectos reglamentarios y monto de los premios, estimándose que esta prueba podrá realizarse en noviembre del corriente año.

BUENOS AIRES

MOTO-CROSS EN SERIO



QUILMES. — *El pasado 7 se realizó una interesante prueba de moto-cross programada por la Peña Motociclística Quilmeña. Existía un poco de curiosidad por presenciar dicha prueba y fundamentalmente para evaluar la elección del trazado elegido, que lógicamente para la especialidad tiene particular importancia. La "Cantera Santa Lucía", así se denomina el lugar, es una cantera de tosca, tierra que se utiliza para la base de los pavimentos. Allí se diagramó el circuito, de una extensión de 1.500 metros, con numerosas sinuosidades, algunas de ellas con caídas verticales. Esto da la pauta para demostrar que la competencia fue una de verdadero moto-cross con todas las de la ley.*

El día, aunque un tanto frío, se presentó con un sol radiante para alegría de las 3.500 personas que estuvieron presentes.

CLASIFICACION

FUERZA LIBRE

1º Jorge Kerner
2º Andrés Caviglia
3º Jorge Iribarren
4º Norberto Gregorio
5º "Satélite"

CORDOBA

CAMPEONATO JOSE TELMO PIOVANO

VILLA MARIA. — El nombre de quien fuera campeón argentino sobre dos ruedas en la década del 40, José Telmo Piovano, vuelve a ser recordado. A pesar de su trágica desaparición en La Cumbre, un certamen a nivel nacional lleva su nombre.

En la ciudad de Villa María se inició y continuará todos los domingos por toda la franja central de la provincia un campeonato de motos de 100 cm³ semipreparadas que concita verdadero interés, tanto en lo deportivo como en lo que hace a la perfecta organización. Comprende en total 30 pruebas puntables y las fiscaliza Ahuca Motor Villa María. El puntaje que se adjudica es, para las series: 3, 2, 1, 0,50; y para las finales: 9, 6, 3, 2, 1, 0,50.

Todas las semanas, en la línea de partida se reúnen entre 50 y 70 participantes. Se llevan hasta el momento disputadas cuatro competencias. Hasta el momento el puntaje del campeonato es el siguiente:

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Pos.	Piloto	Localidad	Pts.
1º	Eduardo Llabres	Río Cuarto	20
1º	Juan Carlos Rossi	Sampacho	20
3º	Oscar Ceballos	Bell Ville	16
3º	Juan José Talei	Villa María	16
5º	Argentino Proserpio	Ausonia	13
6º	Víctor Broll	Río Cuarto	8,5
7º	Faustino Guevara	Córdoba	8
7º	Ramón Pérez	Villa María	8
9º	Miguel Zamprogno	Ballesteros	7
10º	Nimer Bigoglio	Cañada de Gómez	6
10º	Alberto Pascuale	Las Parejas	6
12º	Alberto Sgubini	Ballesteros	5
13º	Luis César Ahumada	Villa María	4
13º	Oscar Grandis	Cañada de Gómez	4



BUENOS AIRES

PREPARATIVOS PARA LA PROXIMA



Indudablemente, la bien montada organización del ACLF para el espectáculo del 31 de mayo no ha pasado inadvertida. La elogiosa opinión del periodismo en general es una prueba evidente de ello.

Los múltiples y avizores ojos de la CADAD también captaron esta innegable realidad y hoy lo reconocen públicamente otorgando una nueva fecha a la institución florense.

La cosa vino así: el 2 de agosto debía realizarse una prueba de TG2 en Salta, con puntaje para el campeonato argentino. Por motivos que no vienen al caso, la carrera no podrá disputarse en el escenario fijado primitivamente, dándose lugar al consabido sorteo. El ACLF fue incluido en el mismo y —sin naipes marcados ni dados cargados de por medio— resultó favorecido ante sus ocasionales rivales.

En un principio se pensó eliminar a la clase mayor de TG2, dada la escasez de máquinas que se presentan últimamente a competir. Pero el carácter puntable de la fecha impide tomar esta decisión, de modo que los pocos Torino que se mantienen en la categoría podrán "sacarse chispas" a gusto ese día.

Roberto Trucco, presidente del ACLF, nos dijo hace unos días —con gran sentido de autocrítica— que esperan mejorar aún algunos aspectos organizativos en la jornada del 2 de agosto. Estima, por ejemplo, que se puede reducir considerablemente la cantidad de personas con acceso a boxes, siempre dentro de lo que es justo y necesario. Pudimos apreciar, en rápida ojeada al circuito, que no se descansa en la tarea de dotar al Autódromo General San Martín de los elementos destinados a otorgar seguridad y confortabilidad.

Las cabinas radiofónicas están prácticamente terminadas y los boxes, ya habilitados el 31 de mayo, reciben los últimos toques de perfecionamiento.

De esta forma quedará definitivamente conformada la imagen del autódromo que, al decir de muchos, se convertirá en el "grano" del escenario porteño.

CHUBUT

LA TERCERA POR EL CAMPEONATO DE REGULARIDAD

TRELEW. — El binomio Harislur-Sanguedolce se adjudicó la tercera prueba con puntaje para el campeonato anual de regularidad que organiza el Círculo Trelew. La competencia se denominó Gran Premio Ciudad de Rawson y tuvo como punto de partida y llegada a la ciudad capital.

Los ganadores de la segunda categoría tuvieron en contra 9 puntos. Ratto - Caropresso, que triunfaron en la tercera categoría, fueron penalizados con 35 puntos.

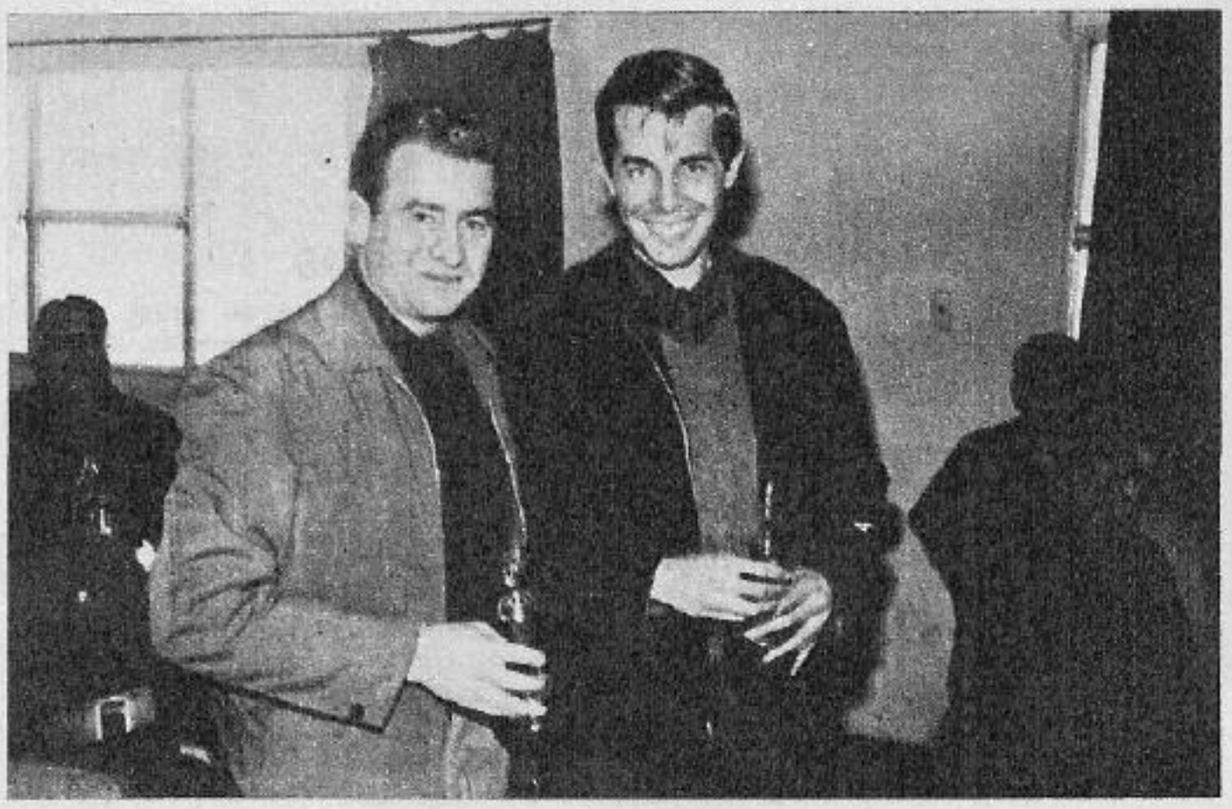
CLASIFICACION GENERAL

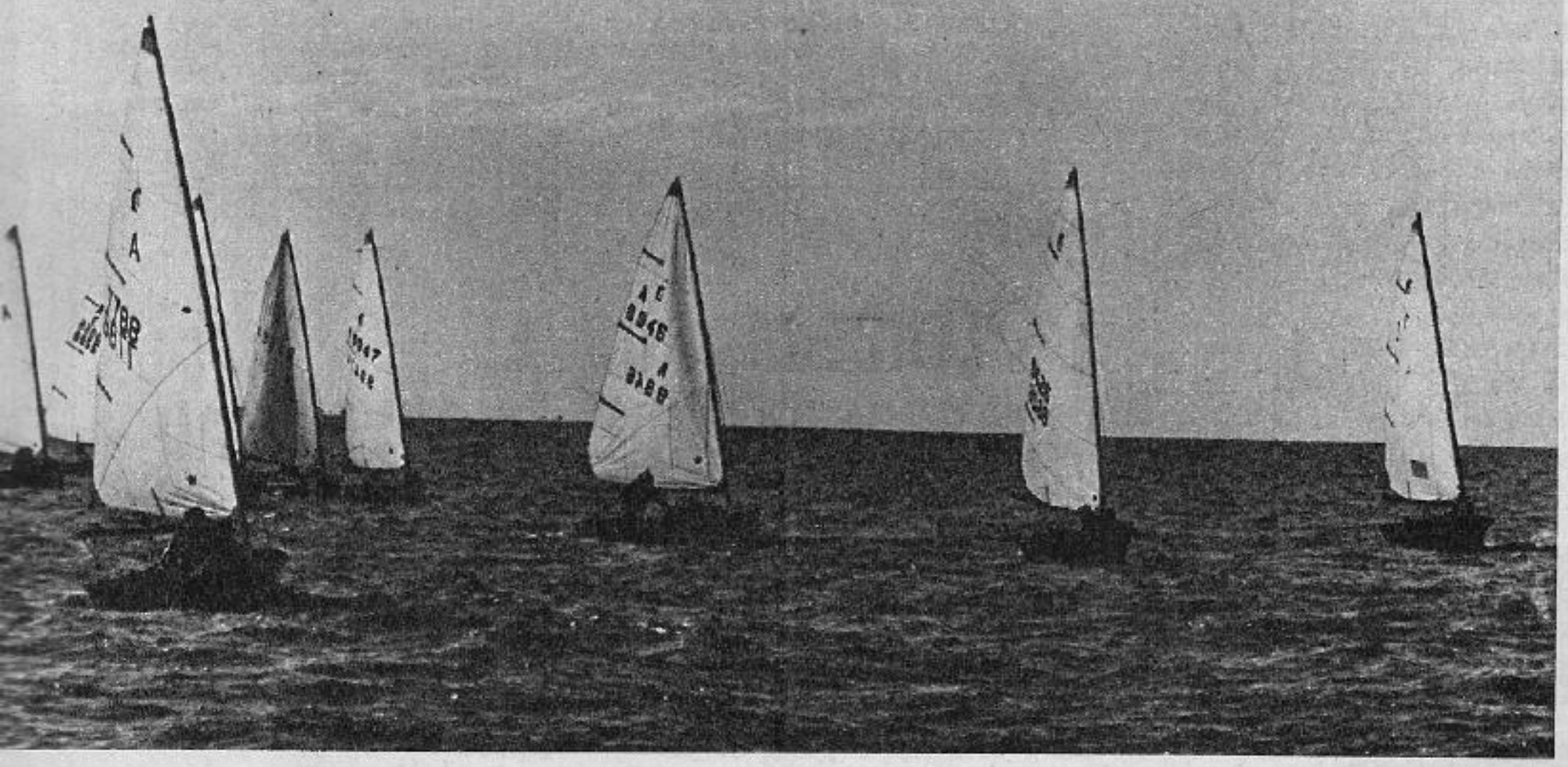
SEGUNDA CATEGORIA

Pos.	*Pilotos*	*Puntos*
1º	Harislur-Sanguedolce	9
2º	Arnold-Fernández	22
3º	García-García	24
4º	Misraji-Sarries	27
5º	Ibáñez-Ibáñez	30
6º	Cuneo-Lacunza	33
7º	Martínez-Alberti	34
8º	Fialayre-Cañadas	63
9º	Peralta-Rotche	67
10º	García-Jeva	84

TERCERA CATEGORIA

Pos.	*Pilotos*	*Puntos*
1º	Ratto-Caropresso	35
2º	Fernández-Rodríguez	40
3º	Abrany-Abrany	40
4º	Angelini-Pérez Amat	48
5º	Sánchez-Soto	52
6º	Igury-Igury	63
7º	Robles-Robles	64
8º	Guerra-Otero	67
9º	García-Maldonado	70
10º	Miguel-Crespo	70





yachting

DE CO

Se realizó un interesante certamen entre tripulaciones del Club Náutico de San Isidro y de Córdoba, gracias a una feliz iniciativa del club mencionado. Ajustado triunfo de Fernando G. Guevara

por J. PEDRO SIEDMANN
fotos JUAN CARLOS FRANCESCHINI

Durante el fin de la semana pasada y en las aguas del río de la Plata, frente a Anchorena, la clase Penguin compitió por el premio "Lago San Roque". Este torneo fue auspiciado y organizado por el Club Náutico San Isidro con timoneles de las flotas Penguin de Córdoba y del propio club.

La igualdad de las tripulaciones y el espíritu de todos aquellos que de una u otra manera intervinieron en la competencia fue magnífico y además de acuerdo a los últimos acontecimientos, los cordobeses que venían bastante acalorados fueron recibidos por un clima fraternal en cuanto a los demás participantes, pero invernal, llovido y duro en lo que respecta al invierno porteño, lo que hizo pensar a muchos que mejor hubiera sido quedarse en casita y esperar el veranito. Los visitantes se despacharon con todo y de entrada, en la primera regata tuvieron a mal traer a los locales; la puja entre el (rata) García Guevara y Gustavo Lozano se puso interesante y de no ser porque los cordobeses en vez de aprender táctica de regata toman peperina, las colocaciones en la clasificación general podrían haber sido otras. El sorteo de barcos antes de cada regata fue una pauta clara de la limpieza y efectividad de la organización donde José O'Connor fue el "alma mater" de todo, ya sea armando barcos, atendiendo a los visitantes y hasta corriendo de tripulante en la última regata ante la deserción de una niña cordobesa, helada y desfalleciente, debido a la gran ausencia de calor. Sin embargo, las condiciones climáticas no fueron un escollo para los nautas, que en todo momento pusieron ese vigor revolucionario que hace tiempo es de uso exclusivo (pero no oficial) de la gente de "La docta".

Desde la lancha de la Comisión de Regatas se podía observar que el contacto con el agua, sobre todo en los tripulantes, era algo molesto; pero como forma parte de este magnífico deporte que es el yachting, los chicos se la aguantaron estoicamente. (Sarna con gusto...)

Queda por mencionar la brillante iniciativa de la gente del CNSI que llevada por su comodoro señor Juan Baylac y por Jorge Sanjurjo, van en pos de abrir el panorama del yachting nacional a tripulaciones del interior del país que anhelan salidas de este tipo. Tampoco queremos olvidar la colaboración del semicordobés Porteñipi (a) Roberto Giassone, que con su entusiasmo supo agrandar aún más el éxito de esta nueva experiencia; de paso, también le agradecemos la ayuda prestada para la publicación de esta nota. El solo hecho de haber invitado a este cálido grupo de penguinistos otorga nuestro reconocimiento al CNSI, pues se entiende que toda apertura, toda posible promoción y sobre todo el hacer nuevos amigos, enseña el rumbo a otros clubes de la ribera.

Esa cara asombrada de los jóvenes visitantes ante los barcos en el varadero, ante la organización de un club grande y ante la cordialidad recibida, nos hace pensar y recordar a muchos dirigentes, que viven pensando en clases, participaciones en el exterior y cruceros, que esta apertura también se encuadra dentro del deporte de la vela.

RESULTADO DE LAS REGATAS

1ª SERIE - Corrida el sábado 20 con viento S de 23 km.

1º	Fernando García Guevara	Tonina	1h 32m 15s
2º	Gustavo Lozano	Hipopótamo	1h 33m 45s
3º	Sergio Sinistri	Status	1h 34m 20s

2ª SERIE - Corrida el domingo 21 por la mañana con viento SE de 15 km.

1º	Fernando García Guevara	Tejo II	1h 11m 03s
2º	Gustavo Lozano	Quetral	1h 12m 05s
3º	José Andrés Pesci	Guazú	1h 13m 08s

3ª SERIE - Corrida el domingo 21 por la tarde con viento SE de 18 km.

1º	Sergio Sinistri	Status	30m 10s
2º	Daniel Lozano	Hipopótamo	30m 43s
3º	Gustavo Lozano	Tejo II	31m 33s

CLASIFICACION GENERAL

1º	Fernando García Guevara	CNSI	26,4 puntos
2º	Gustavo Lozano	CBA	25,7 „
3º	Sergio Sinistri	CNSI	23,8 „

RESULTADOS DE OTRAS REGATAS

Organizado por la Flota 629 de la clase Snipe, se corrió en aguas del Paraná el 5º Campeonato Abierto "Semana de la Bandera", reservado para los snipistas; se contó con la colaboración del Yatch Club Rosario y el Club de Velas Rosario. Tras haberse corrido tres regatas, en las que participaron tripulaciones de todo el país, los resultados finales fueron:

1º	Luis Orella	Cid	CNSI	3,0 puntos
2º	Héctor Rudoy	Oaky	CVR	17,4 „
3º	J. Méndez Casariego ...	Chanta IV	YCR	26,6 „
4º	Roberto Uria	Chau	CVR	27,7 „
5º	E. Patri	Biguá	CRSN	32,0 „

Por su parte el Yacht Club Olivos organizó una regata para la clase Grumete por el premio General Belgrano en el que participaron 6 inscriptos.

1	Jorge Zabotinsky	Ventura	2h 10m 43s
2	Luis Serra	Amatxu	2h 10m 45s
3	Jorge Tocaondi	Bahía	2h 13m 0s

El mismo club está haciendo correr también el Campeonato de Invierno para las clases Star, 505 y Lightning los que finalizarán el 27 de este mes por lo que esperamos hasta obtener los resultados generales.

Frente a Olivos, en el octógono de la FAY! el Club Náutico Buchardo organizó un festival para varias clases, estando en juego el Premio Modardt. Las regatas se corrieron con viento SE de 25 a 30 km el sábado 20.

Clase Río de la Plata (Bermuda)

1	Horacio del Campo	Ceibo	2h 13m 0s
2	Roberto Loiacono	Tunuyán	2h 20m 0s
3	Román J. Roverano	Paraná	2h 25m 0s

Clase Río de la Plata (Cabinado)

1	José Mesina	Delta	2h 28m 0s
2	José Díaz Ramos	Bermejo	2h 39m 0s

Clase Ligtning "B"

1	Fernando Müller	Capaliti	2h 20m 10s
2	Raúl Roverano	Aguaray	2h 22m 45s
3	Jorge Miano	Kiwi	2h 25m 20s

Clase Orca

1	Mario Berdes	Alhena	2h 30m 0s
2	Agustín Cerruti	Teuco	2h 45m 0s
3	Susana J. de Cerruti	Limay	2h 50m 0s

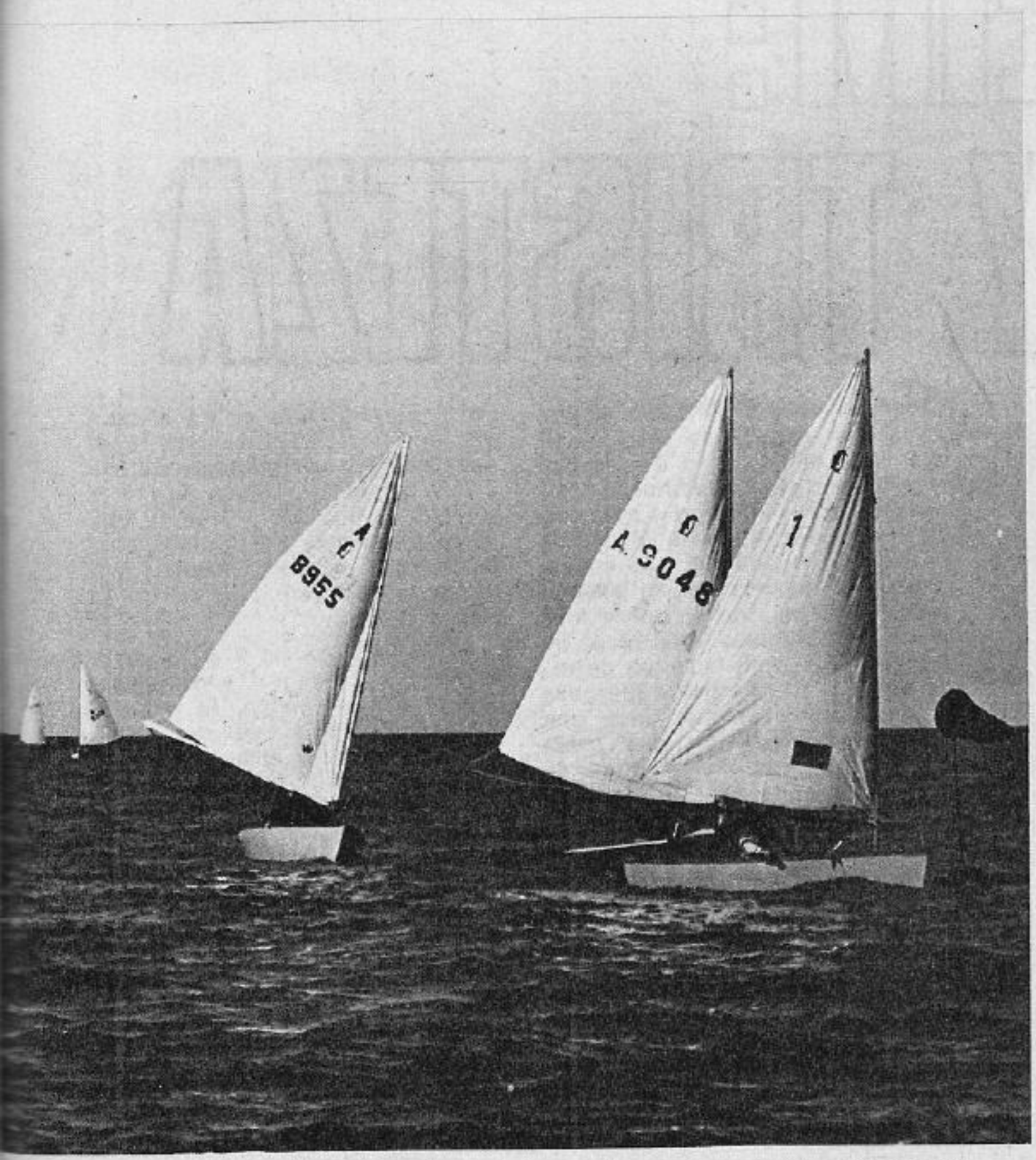
CLASE FLECHA — Aquí se justifica hacer un comentario al margen, puesto que lo que sobra en esta clase es entusiasmo, prueba de ello son las cada vez mejores performances de sus timoneles, a tal punto que casi igualan el tiempo de los Río de la Plata y superaron los de los Lightning "B".

1	Víctor Fratta	Numancia	2h 18m 0s
2	Alberto Tagliaferri	Sayonara	2h 28m 0s
3	Jorge Gligo	Midget	2h 30m 0s

Por último queda mencionar que este fin de semana se realizó también la primera regata en el historial de la clase Polaris, la misma fue organizada por el Club Náutico YPF, lamentablemente y pese a los esfuerzos realizados, fue imposible conocer los resultados de esta regata que jalona el principio de una nueva clase.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DOBA CON FRIO



Arriba, izquierda: Apenas largada una de las regatas por el premio "Lago San Roque", los penguin en busca de la marca de barlovento.

El ganador del certamen Fernando García Guevara a bordo del barco que lleva el número 1, virando la boya del Reach en la primera regata.

Evolucionando antes de largar y tratando de soportar la friolera, los entusiastas participantes del torneo.



NEWPORT - BERMUDAS

A la puesta en máquina de este número, aún no había finalizado la regata Newport-Bermudas; sin embargo ya habían arribado 75 de los 149 yates invitados a participar en el importante evento. Estos datos que fueron suministrados por la oficina de Prensa y Difusión de la Armada Argentina nos permiten adelantar las posiciones extraoficiales de la regata en la que prevalecieron fuertes vientos de hasta 45 nudos, lo que trajo como consecuencia varias desarboladuras y averías de distinto tipo. El yate argentino Juana tuvo un destacado gesto al ofrecer ayuda al barco Nepenthe, por lo que se destacó ante la Comisión de Regatas la caballerosidad de su tripulación Las posiciones hasta las 10 horas (arg.) del jueves son:

CLASIFICACION GENERAL

Barco	Tiempo corregido				Serie
1 Carina	3 d	7 h	42 m	4 s	C
2 Equation	3	8	20	25	B
3 Palawan	3	8	44	44	B
4 Bay Bea	3	8	46	58	B
5 Lutine	3	9	22	26	B
6 Rage	3	9	55	44	B
7 Pleione	3	9	56	32	B
8 Running Tide	3	10	15	10	A
9 American Eagle ..	3	10	32	15	A
10 Robin	3	11	37	25	C

Las posiciones de los barcos argentinos era la siguiente:

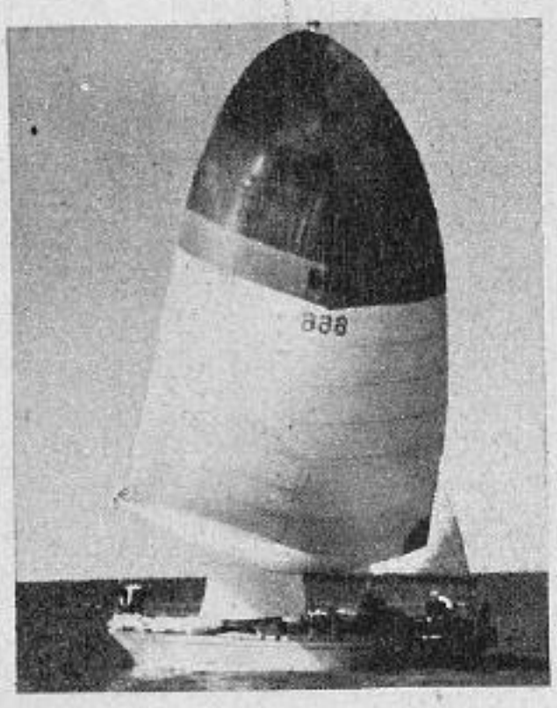
14 Juana	3	13	21	57	A
18 Atrevido	3	13	52	20	D
22 Fortuna	3	14	19	29	A
— Milagro	Aún no había arribado pero se estimaba que su llegada sería inminente.				

Clasificación por Series

Serie A					
1 Running Tide	3	10	15	10	
2 American Eagle	3	10	32	15	
3 Jubilee III	3	11	40	57	
4 Baccara	3	12	22	54	
5 Juana (argentino)	3	13	21	57	
9 Fortuna (argentino)	3	14	19	29	
Serie B					
1 Equation	3	8	20	25	
2 Palawan	3	8	44	44	
3 Bay Bea	3	8	46	58	
4 Lutine	3	9	22	26	
5 Rage (de la Escuela Naval de USA)	3	9	55	44	
Serie C					
1 Carina	3	7	42	04	
2 Robin	3	11	37	25	
3 Bikini	3	14	58	10	
Serie D					
1 Harpoon	3	13	13	44	
2 Firebrand II	3	13	27	51	
3 Atrevido (argentino)	3	13	52	20	
4 True North	3	14	43	37	
5 Elske	3	14	51	20	
Serie E					
1 Soogie Moogie	3	14	03	16	
2 Resistance	3	15	19	31	

Con respecto al Tofeo Onion Patch podemos adelantar que las posiciones finales (extraoficiales) fueron las siguientes:

1 Estados Unidos
2 Gran Bretaña
3 Argentina
4 Bermudas

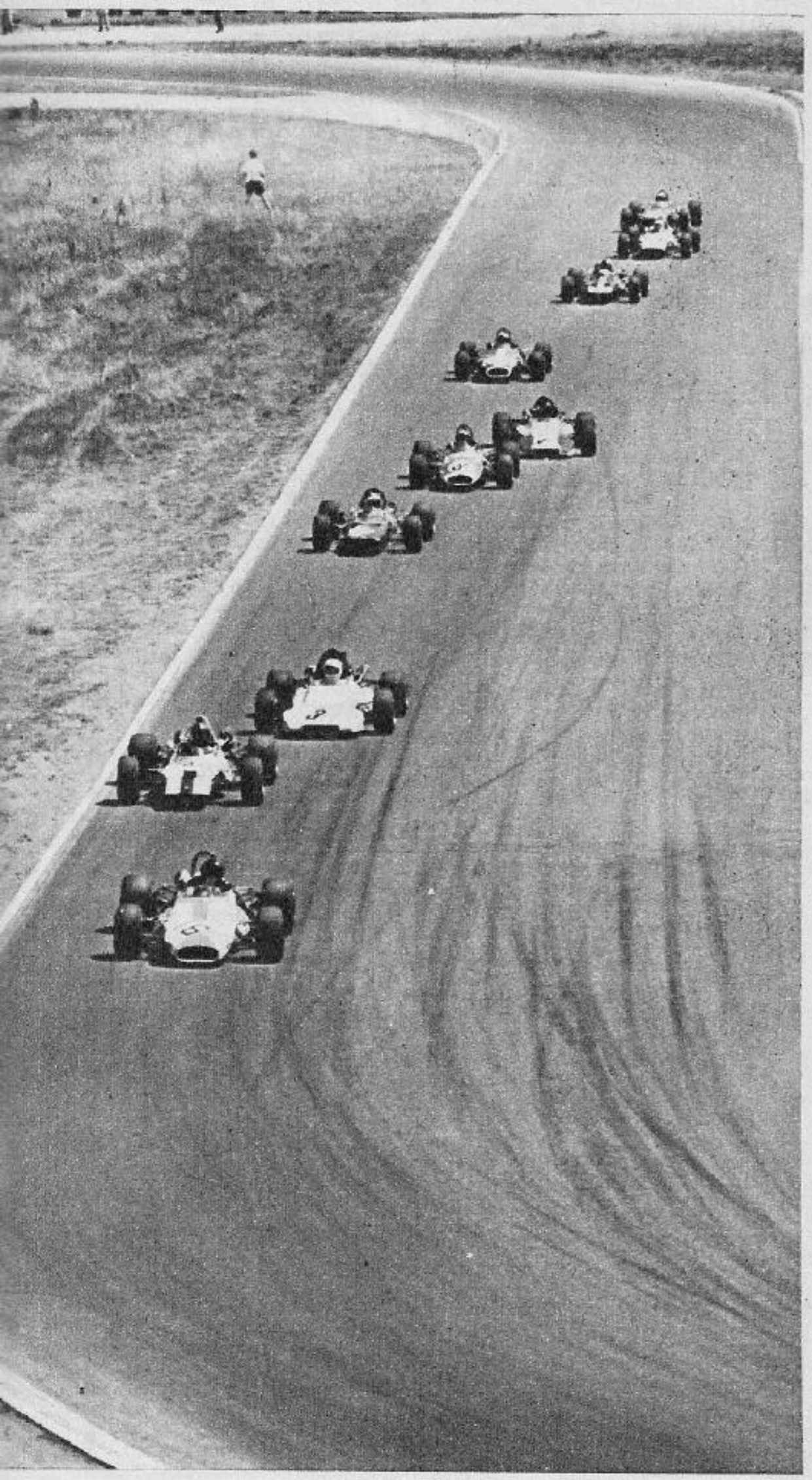


El Atrevido de *Armando Grandi, el barco argentino de mejor performance en la Newport-Bermudas en la que arribó 3º en la serie D.*

ASI VEO EUROPA

HOCKENHEIM:

ALEGRIA Y TRISTEZA



Como se imaginarán fue una sorpresa —al recorrer la pista— ver que justo en la mitad de las dos rectas se había modificado con unas pequeñas chicanas o eses con las cuales se satisfacía el pedido de muchos corredores que en varias oportunidades habían amenazado, inclusive, con no correr más si no se efectuaba esta obra. Se las ubicó justo en la mitad de cada recta, pero la primera (después de los boxes) es más bien una curva muy larga, así que había que frenar justo en la mitad de ésta, cosa nada fácil. A unos pocos metros de esta ese se encuentra el triste y célebre lugar donde perdiera la vida el piloto más excepcional de esta década: Jim Clark.

Es muy probable que esta pista se hiciera famosa después de eso y lo que me imagino es que era una verdadera locura correr en esa recta antes, con los árboles al borde de la ruta.

Si bien esta carrera no iba a otorgar puntos por el Campeonato Europeo estaban casi todas las figuras de F. 2 salvo Bell, que se fue a correr Le Mans juntamente con Regazzoni y el "Divo" Cevert.

Mientras yo estaba instalado al borde de Spa viendo F. 1, Staffa, junto con Quaglia y Pilotto Brothers estaban aquí preparando todo para el domingo. Comenzaron a trabajar con una semana de anticipación, lo cual es importante porque así siempre se llega al primer entrenamiento con todo listo. También notamos un gran cambio con las condiciones climáticas ya que los días son ahora bastantes calurosos y con sol brillante, a diferencia de antes que llovía y siempre con frío.

Con respecto a las multiplicaciones, teóricamente había que fijarse en la libreta y poner la misma de la primera vez; fue así que salimos a la pista al primer "training" que fue el viernes. Caldarella anduvo bastante y estaba contento con el tiempo que había logrado; por mi parte di sólo 4 vueltas y rápidamente fui hasta el camión donde Quaglia y Pilotto me cambiaron la multiplicación en tiempo súper record teniendo en cuenta que la caja está muy caliente. Había notado que la usada en la carrera anterior no andaba por el nuevo trazado. Salí y di unas cuantas vueltas logrando ese día el segundo tiempo. Luego a cambiar opiniones, y para la clasífica del sábado a la mañana, nuevo cambio de esos mágicos engranajes que van dentro de la Hewland.

El horario era de 9 a 10 de la mañana y estuvimos como soldados al pie del cañón. Al instante de salir me di cuenta que había una temperatura ideal y era una mañana más bien fresca notándose muchísimo en el andar de los coches. Así trascurrían las vueltas hasta que Pilotto me mostró la pizarra con el tiempo que había obtenido, que estaba por debajo del logrado el día anterior. Comparativamente, Chiche había bajado mucho su tiempo y estaba muy contento. Ese training me había dado el mejor tiempo con una escasa diferencia sobre Fittipaldi. En realidad las dos chicanas disminuían el promedio, pero la clásica chupada seguía vigente y haciéndola se ganaba tiempo.

Gran revisada a los tutús y de vuelta, a la tarde, a entrenarse durante una hora y media en un horario bastante pesado por ser plena siesta acompañada de mucho calor. Apenas en pista me di cuenta que se había variado fundamentalmente el andar de los coches y paré para ver el tiempo de los demás. Era evidente que los tiempos no salían y se hacían muchos esfuerzos para lograrlo, cosa que no ocurrió para gran alegría nuestra, por lo que ganamos la prueba de clasífica con derecho a largar en la POLE POSITION.

Y luego la hora de la CORSA. La largada se iba a realizar de 2 en 2 y previa charla con Emerson Fittipaldi habíamos planeado que si largábamos los dos bien, íbamos a tirar juntos para separarnos del resto. Mientras estaba en la posición de partida lo observaba a Rindt y lo hice hasta faltando 30 segundos porque estaba luchando con su antiparra que se le había desprendido.

Picada en punta con la jauría atrás. Después de la primera chicana me pasó Rindt y yo hice lo mismo antes de la segunda; al salir de ésta aprovechó mi succión

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por CARLOS REUTEMANN

- **El número 1 de la clasificación**
- **Las primeras vueltas junto a Rindt**
- **El toque con Brambilla**
- **El sexto puesto final**



y se puso a la par llegando a la primera curva. Era la réplica exacta de lo ocurrido en la primera carrera, pero ¡a no aflojar! y así entré al mixto primero.

Ya me había dado cuenta que para ganar iba a ocurrir lo mismo que siempre o sea aprovechar la succión de otro. Así lo seguía a Hahne hasta que en la curva más veloz Brambilla me rozó con su rueda la trompa y tuve que parar a retirarla. La verdad que era como para decirle cualquier cosa; pero hay que aguantar.

Luego del 13 al sexto puesto y la alegría de llegar con el auto entero. Durante la carrera hubo muchas piñas y muy espectacular fue la de Perrot e Ikuzawa que se engancharon y fueron a destrozar sus coches contra el guard rail. Cuando terminó la carrera todo el mundo estaba bastante enojado por el andar de Brambilla, que también armó un desparramo en la última vuelta.

Esta pista es sin duda para que todo el mundo camine y la punta cambia continuamente de dueño. Generalmente el resultado es un accidente propio de las carreras y ésta se define siempre en los últimos 300 metros.

La verdad es que va trascurriendo el tiempo y ya se mira nuestro equipo por su forma de trabajar y por los elementos de que se disponen. Continuamente desfila gente pidiendo esto o aquello.

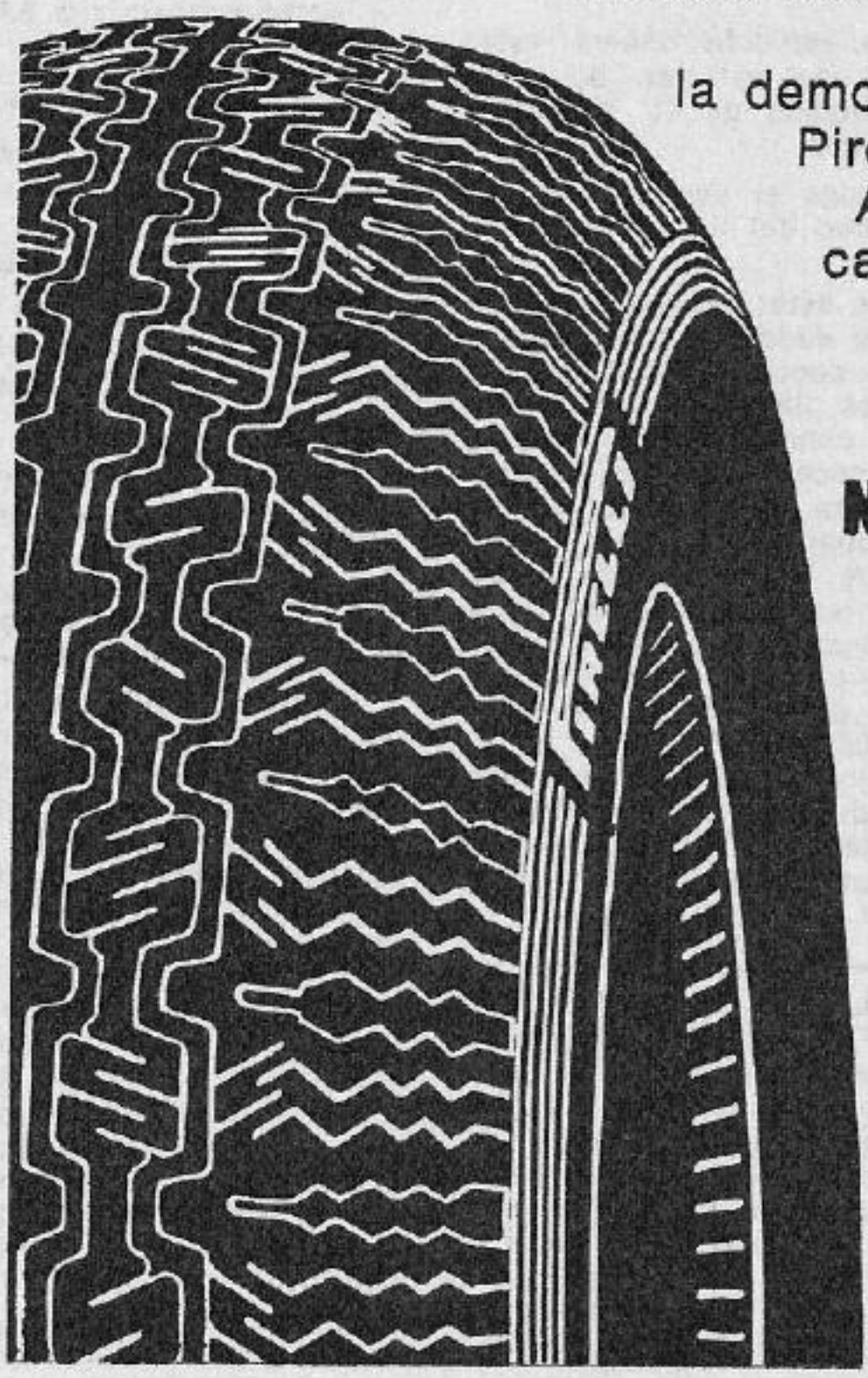
Nuestra próxima intervención va a ser en Rouen, una pista muy difícil porque es por caminos públicos además de ser súper rápida.

Creo que va a ser la más difícil de las carreras por los inscriptos que hay: Rindt, Jack Brabham, Ickx, Siffert, Beltoise, Pescarolo, Stommelen, Hill, Fittipaldi, etc. Hablando de Fittipaldi creo que Sudamérica tendrá un piloto este año en FORMULA UNO. El brasileño probó hace unos días el Lotus 49 en Silverstone logrando muy buenos tiempos bajo la atenta mirada de COLIN CHAPMAN. Podría debutar en el Gran Premio de Inglaterra. Le pareció fabuloso el auto y se adaptó inmediatamente a la potencia. Me lo dijo 30 minutos antes de largar. Realmente Emerson ha hecho una carrera meteórica aquí.

Demostración técnica Cinturato en Neumáticos Gutiérrez

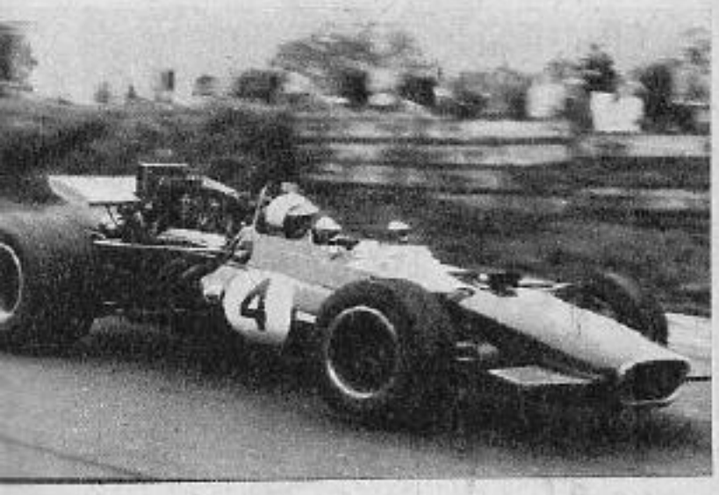
1, 2 y 3 de Julio

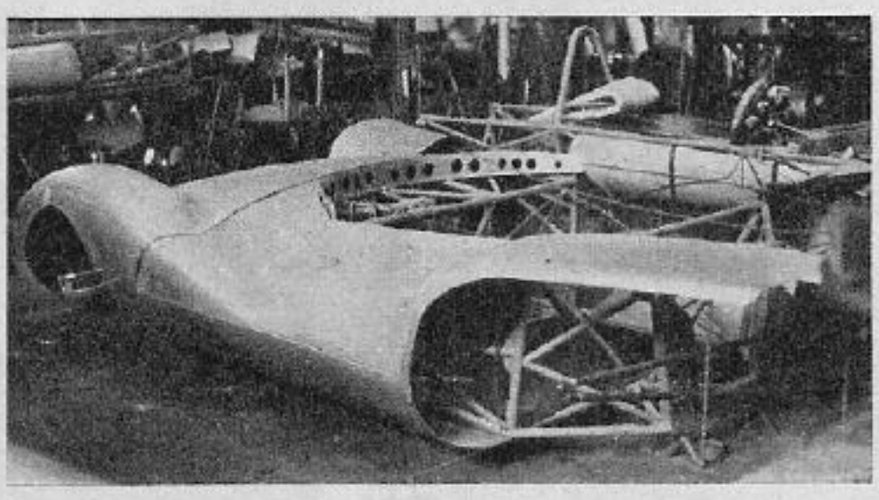
R. DE LUCA PUB. S.A.



Neumáticos Gutiérrez presenta al famoso neumático CINTURATO PIRELLI y lo invita a participar en la demostración del Equipo Técnico Pirelli, capitaneado por Agustín Andolfato, que asesora a los campeones del automovilismo.

NEUMATICOS GUTIERREZ
Av. Santa Fe 4997
y
CINTURATO
PIRELLI
esperan su visita.







TOQUECITOS DE BO

Gran Premio - Fórmula 5.000 en Monza - Piña de Bordeu - Fairlane Grupo Dos - Etc . -Etc. - Etc. - Etc.

EL GP INTERNACIONAL

El primero de los Grandes Premios de Turismo Grupo 2 ya se anuncia y por sus características se presume que ha de ser uno de los más lindos —por su trazado— y uno de los más duros a la vez —por sus características— y sin duda alguna abierto a todos los volantes sudamericanos con sus respectivos automóviles de origen. La idea es que la largada se efectúe desde la ciudad de Tucumán y de ahí, por caminos secundarios se dirigirán en una sola etapa hasta Tarija (Bolivia) y de ahí a Asunción del Paraguay (Paraguay). La o las etapas finales volverán hacia la Argentina y darán término —posiblemente— en alguna ciudad del norte del país. El recorrido proyectado —por ahora— es de 4.000 kilómetros y se han previsto ya horas de preparación para las máquinas y días de descanso para los pilotos.

La competencia admitirá automóviles de Turismo Grupo 2 en las categorías A (Hasta 1.150 cm³) y B (De 1.151 cm³ hasta 2.000 cm³) con fichas de homologación internacional puestas en vigencia por la Federación Internacional del Automóvil (FIA) hasta el 1º de julio de 1970, pudiendo inscribirse pilotos con licencia expedidas tanto en países sudamericanos como europeos

El Automóvil Club Argentino, de acuerdo a la posibilidad que brinda la F.I.A., creó diversas reglamentaciones que dan forma al Reglamento Particular de la carrera.

1) Queda permitida la colocación de protectores para parabrisas, faros y parrilla.

2) Es optativa la colocación de trabas en las puertas y en el capot.

3) Queda permitido llevar cualquier número de ruedas de auxilio y toda clase de repuestos dentro del automóvil, asegurados convenientemente.

4) Será obligatorio el uso de un silenciador de escape. Se permitirá una insonorización de hasta 83 decibeles, cifra mínima en los reglamentos de tránsito.

5) Queda permitida la colocación de todo tipo de protectores y blindajes inferiores, siempre y cuando no conformen en ningún aspecto refuerzos de estructura y/o suspensiones. A aprobar en el sellado.

6) La cañería del indicador de presión de nafta tendrá que ser del tipo "capilar".

7) Los tanques de combutible deberán tener sus respiraderos al exterior.

8) Todo vehículo deberá estar equipado con extintor de anhídrido carbónico de ½ kilogramo como mínimo.

9) Se exige el uso de cinturón de seguridad del tipo bandolera o arnés.

Mientras este pequeño adelanto del GP es dado a publicidad por el ACA se continúa con el estudio de diversos planes de trabajo tendientes a concretar todos los pormenores necesarios para una carrera de este tipo. El puntaje para el Campeonato Argentino se distribuirá entre todos aquellos volantes que intervengan con máquinas de producción nacional. Ya se anuncia —por otra parte— la participación de dos autos bolivianos (BMW 2002) pertenecientes a dos de los pilotos que tripularon una máquina de esa marca en el Rally Londres-México; Jorge Burgoa y Dieter Hubner. Este año el GP puede ser una cosa seria.

FORMULA 5000 EN MONZA

El piloto inglés Mike Walker con un Mc.Laren M.10 se adjudicó el Gran Premio de la Lotería de Monza realizado en esta oportunidad para máquinas de la Fórmula A o Fórmula 5.000. Sin embargo el triunfo del inglés no fue fácil ya que en la primera de las dos series Derek Bell, con un Mc. Laren, lo hostigó durante todo su desarrollo. El hombre más veloz de la carrera fue el propio Bell (as de la Fórmula Dos) que en la primera serie de la carrera estableció el record de vuelta. La segunda serie fue más fácil para Walker, porque Bell debió resignar sus ansias de triunfo por problemas en su máquina. Buena fue también la actuación del británico Roy Pike que en la primera serie estuvo entre los primeros aunque luego, en la segunda, debió detenerse durante dos vueltas también por problemas en su auto, esta vez de tenida. Pike se ubicó tercero en la clasificación general por suma de tiempos a dos vueltas del vencedor. El segundo fue Howden Ganley con otro Mc. Laren M.10.

GRAN PREMIO DE LA LOTERIA
Autódromo de Monza
F. 5.000

CLASIFICACION

1º	Walker, Mike	McLaren M.10
2º	Ganley, Howden .	McLaren M.10
3º	Pike, Roy	Lola LT-20
4º	Spice, Gordon ...	Kitnkhiner K. 3
5º	Griffiths, Kaye ...	Lola T-142
6º	Norinder, Ulf	Lola T-142
7º	Saunders, Fred ..	Crossle 15-F
8º	Bell, Derek	

RECORD DE VUELTA: Derek Bell, en la primera serie con 1m27s8|10, a 231,762 km|h.

LA PIÑA DE BORDEU

El lunes pasado en el Autódromo de Buenos Aires Juan Manuel Bordeu, probando el SP con motor Dodge, sufrió un accidente sin mayores consecuencias para su persona, aunque sí para el auto. En la entrada al curvón viejo el coche hizo un medio trompo y marcha atrás le pegó al paredón de la tribuna dejando el Bauer-Dodge con señas del golpe en el costado derecho. Pero lo peor no fue en la chapa sino en la estructura en general. Al día siguiente estuvimos con Alain Baudena y nos mostró una buena cantidad de caños fisurados y desplazados. Por otra parte también se torció el tren trasero, lo que hizo que los tensores rompieran la chapa que sirve de respaldo del asiento del piloto y le produjeran a "Maneco" las fisuras en un par de costillas **"Aunque el aspecto general del auto no indica que la piña haya sido muy fuerte, tenemos por lo menos para un mes de trabajo. Hay que desmantelar todo y cambiar una gran cantidad de caños. Una vez que desarmemos todo vamos a ver qué hacemos..."** nos decía Baudena un día después.

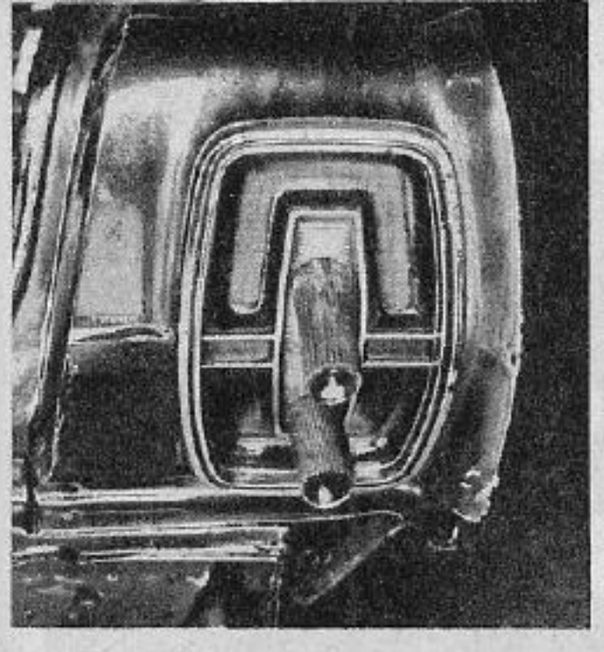
¿La causa de la piña? Rinaldo Bellavigna nos dio su parecer en el taller de Sáenz Peña. **"Posiblemente se haya producido porque tenía una goma trasera nueva. Le dije que la asentara frenando, acelerando... para gastarla un poco en cuatro o cinco vueltas... de pronto vi que el auto hacía un trompo en la entrada al curvón. No sé exactamente qué fue lo que pasó. Por el momento hay un mes de trabajo en el auto según me dijo Baudena. El F-1 estaba listo para el domingo y Bordeu no creo que lo corra".**

Bordeu salió el miércoles de la Clínica Marín con destino a su domicilio particular. Su estado es más que satisfactorio.

FAIRLANE GRUPO DOS

"Después de estas pruebas que le estamos haciendo al Fairlane lo voy a desarmar totalmente y vamos a buscar unos cuantos HP más. Hasta el momento tenemos 368 HP con los cinco litros de cilindrada. No vamos a tener mayores inconvenientes en que la potencia llegué a los 400 caballos. Lo más importante es que el auto doble y frene como corresponda. La ficha de homologación ya está en Francia, en la FIA, y suponemos que para julio tendremos todo homologado como se debe", nos decía el ingeniero Bascou en la fría tarde del martes en el autódromo. Oscar Gálvez dio cuatro vueltas con el Fairlane azul oscuro calzado con Firestone Indy y se mandó a guardar porque la tarde era de los motociclistas. El coche empuja y dobla bastante bien, aunque falta trabajar en las suspensiones. No todo anda bien en el sistema de lubricación, respiradero y recuperador. Por las mangueras que sirven de respiradero del cárter salían grandes cho-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



CINA





rros de aceite cuando el Aguilucho levantaba el pie antes de entrar en la horquilla. Por otra parte dichas mangueras salían por el faro trasero derecho y descargaban directamnte en la pista (¿?).

Y LA PLATITA . . .

. . .todavía no apareció Nos referimos a los premios de la carrera de Venado Tuerto para TC Fórmula "A" que se hizo hace tres semanas. Los muchachos que tienen que recibir el cheque del Jorge Newbery se están poniendo nerviosos. . .

MUY DESPACIO

Así andan los autos de TC F-"A", nos decía Cacho Fangio, **"El otro día le dije a Gastón que cuando se suba al Torino no va a entender nada. El Flaco lo va a agarrar a patadas cuando se dé cuenta de lo que anda."**

IDEA GENIAL

Falta que se concrete pero promete ser muy interesante. La semana que viene hablaremos largo y tendido sobre el tema. "Alguien" tiene ya en sus manos los mapas, planos cartográficos y otros datos para organizar un rally (entiéndase en el más puro estilo y no una carrera de regularidad) por casi toda Sudamérica. Las cabeceras serían Buenos Aires, Asunción del Paraguay, Río de Janeiro, Montevideo, Lima, La Paz, Santiago de Chile y posiblemente Bogotá. El asunto promete ser sensacional... si se llega a hacer. Tendremos que hacer todos un poco de fuerza y poner el hombro.

¿LA BRITISH-LEYLAND AL GP?

Se supo que no sería muy extraño encontrar entre los inscriptos al próximo Gran Premio de Turismo (internacional) que organiza el ACA, un par de Triumph 2,5. La British-Leyland estaba muy interesada en nuestro Gran Premio, sobre todo después de las experiencias recogidas en caminos sudamericanos a través de la London-México.

MARTOS-SALATINO-REQUEJO

Dentro de un mes aproximadamente estarán listos los dos Sport Prototipos que construye Paco Martos para Ramón Requejo y Juan Carlos Salatino. El de este último será propiedad del mismísimo Martos que además será el responsable del motor Chevrolet que lo ha de impulsar. Las piezas especiales serán provistas por la CDC. En el caso de Requejo sucederá lo mismo pero la preparación correrá por su cuenta y riesgo.

SP PARA MIGLIORE

José "Pepe" Migliore estuvo hace pocos días en el taller de Paco Martos viendo autos y chasis. Se entusiasmó con el auto que están haciendo para Salatino y Requejo y encargó sobre el pucho uno para él, pero con motor trasero. Indudablemente la planta que impulsará el nuevo auto será un Peugeot llevado a 2 litros y posiblemente modificado a dos árboles de levas a la cabeza. Para llevar a cabo la compra, Migliore dejó en lo de Martos el Fórmula Dos que ya tenían casi listo como parte de pago. El nuevo auto estará listo aproximadamente dentro de seis meses, vale decir para poder estar en la conversación en la Temporada 71. Nombre del auto: Mejor Mark I.

CHILENOS EN G-2

Hasta ahora, los pilotos argentinos eran los que esporádicamente cumplían con el sagrado deber de invadir Chile, para alguna San Juan-Coquimbo o para alguna carrera en el Autódromo de Las Vizcachas. Hoy parece ser que la invasión viene al revés y ya una avanzada de Chile se hizo presente en Buenos Aires. Se trata del piloto chileno Eduardo Kovacks (Mini-Cooper en Chile) que correría un Chevy SS de la firma Grandío y López en las carreras de Turismo Grupo 2 más de dos litros.

SP COLORADO

Avante SCA y Massalín y Celasco para sus cigarrillos Colorado presentaron en el Golf Club de Palermo el Avante SP Spider motor atrás que tripulará en lo que va del año y en el 71, el volante Jorge Omar del Río. Algunas de las características del nuevo auto son: motor Tornado de 3.000 cm3 preparado por Oreste Berta, caja Sáenz de cinco marchas, suspensión delantera y trasera a paralelogramo deformable con amortiguadores y espirales, chasis monocasco construido en una nueva aleación de aluminio realizada por Kaiser Aluminum y carrocería en forma de cuña construida en resino polyester reforzada con fibra de vidrio y que pesa solamente 35 kg. Un buen auto para las próximas carreras.

AGRUPACION F-2

Se estaría por fundar la Asociación de Pilotos de Fórmula Dos. Raúl Expósito es el que anda en eso, así que cualquier interesado puede dirigirse a avenida San Martín 7160, Capital y preguntar por Raulito.

Mike Warner y su Lola 5.000. Triunfadores en Monza.

Lindo SP para Salatino. Se hace en lo de Martos.

Fairlane Grupo Dos. Cuando hay potencia no hay auto grande que valga.

Oscar Gálvez y su vetusto casco de tantas carreras. Lo sacó del ropero y salió a girar con el Fairlane en el autódromo. Los tiempos hablan.

Detalle del Fairlane Grupo Dos. Los respiraderos del cárter salen por el farol trasero.

Trompa de aluminio y últimos trabajos "chez Baufer" para terminar el Valiant TC "A" de los hermanos Bellavigna.

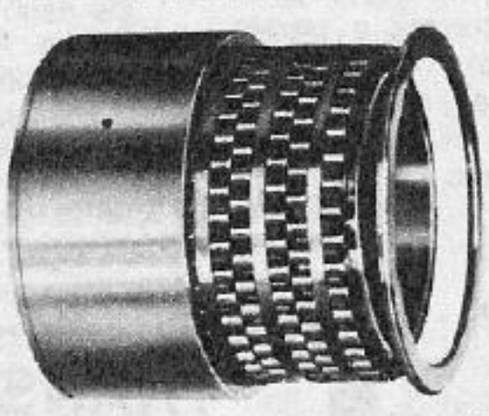
TRANSFORME SU
FIAT 600
colóquele un
capot deportivo



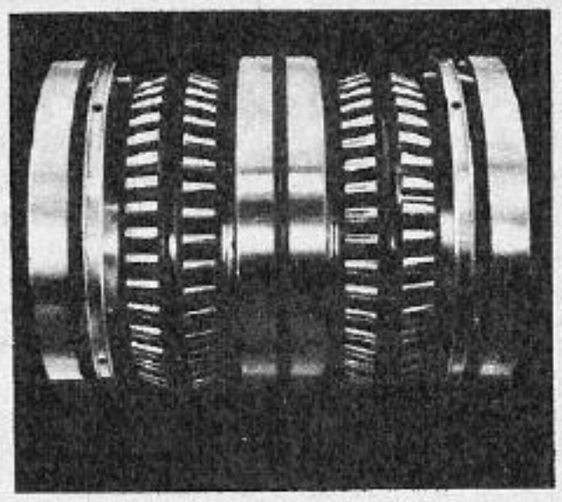
FABRICACION
VENTA Y COLOCACION
I. P. A.
INDUSTRIA PLASTICA
AUTOMOTRIZ
Accesorios deportivos y de competicion
LEIVA 4247 - CAPITAL

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

ESO SE LLAMA DIVERSIDAD.



Rodamientos de varias hileras de rodillos cilíndricos y de rodillos cónicos

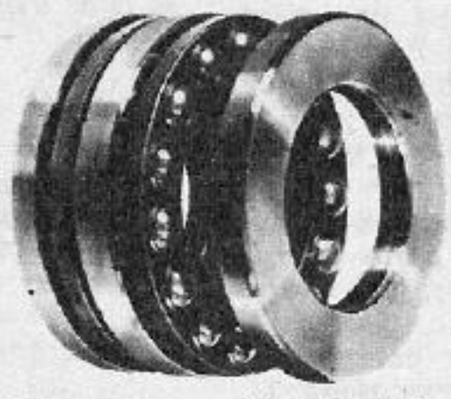




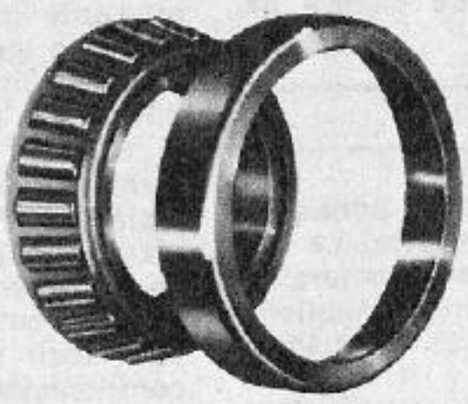
Coronas giratorias



Rodamientos axiales de bolas de simple efecto



Rodamientos axiales de bolas de doble efecto



Rodamientos de rodillos cónicos

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

SKF

La diversidad es nuestro fuerte

COMPAÑIA SKF ARGENTINA S. A. C. e I. Sucursales en: BUENOS AIRES - ROSARIO - CORDOBA - TUCUMAN y MENDOZA. DISTRIBUIDORES EN TODO EL PAIS.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

En invierno su auto no debe usar la misma nafta que en verano.

Confirmado por las empresas petroleras de avanzada y los líderes en la técnica automotriz.

Además lo estipulan entre otras, las normas de:

IRAM: (Instituto Argentino de Racionalización de Materiales, Norma Nº 6529)

SAE: (Society of Automotive Engineers, Informe J 312, a)

ASTM: (American Sociery of Testing and Materials, Especificaciones para Naftas D 439-68 T)

Para dar mejor combustión a bajas temperaturas, arranque más rápido y marcha más suave, Esso elabora las naftas de invierno.

Use Naftas Esso, refinadas al platino.
Ponga un tigre en su tanque

Naftas de invierno



AVISOS corsificados



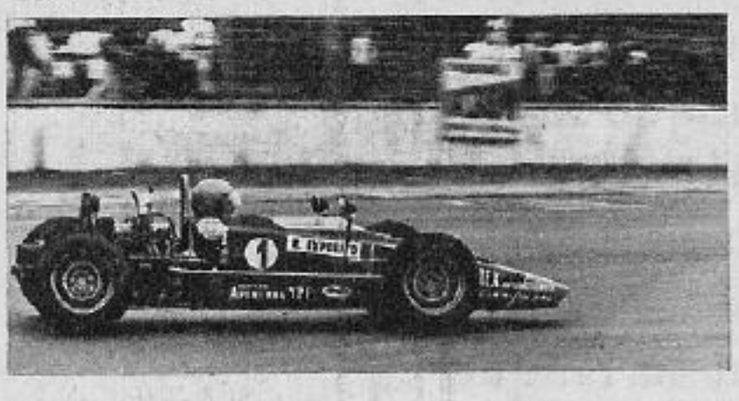
Servicio de avisos clasificados que PARABRISAS CORSA pone a disposición de sus lectores y tambien de aquellos pecadores que no lo sean, para vender, comprar o permutar: autos de competición, sport, clásicos; nuevos o usados. Además podrán figurar en este mercado persa, accesorios, partes o componentes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

F-4 MARTOS: 4 frenos a disco. Instrumental Jaeger, 2 motores Renault totalmente armados y funcionando. Caja Renault y Caja Hermes de cuatro marchas sincroni-



zadas, varios juegos de relaciones; tres árboles de levas y 8 ruedas armadas. Tratar: Raúl Expósito, Avda. San Martín 7160, Capital.

PEUGEOT 404, año 1967, de lujo. Impecable (51.000 Km), celeste metalizado, con radio. Tapizado de cuero. Particular vende con facilidades, tel. 49-3135 y 49-3146.

MOTOR FORD F-100, armado completo, en perfecto estado. Particular vende, total $ 900,00 Ley 18.188, teléfono 49-3135 y 49-3146.

HOT-ROD motor Ford 59 AB, 3 carburadores, caja especial, una joya. Vendo o permuto. Tratar: Martínez de Hoz 1251, San Miguel.

ESPECIAL PARA HOT-ROD O CAFETERA, caja, diferencial, tren delantero y trasero, completos, con frenos hidráulicos de fábrica y motor 7 bancadas, recién rectificado, sin ablandar. Todos estos elementos son de Chrysler 1930. Tratar: Acevedo 45, Capital, tel. 55-1925 de 8 a 12 y de 14 a 18,30, y 54-6201 de 19 a 22 horas.

RUEDAS DE ACERO DEPORTIVAS 0 Km para Torino, Peugeot, Fiat, Ford, Dodge o Chevrolet. Llamar a tel. 795-8034, después de las 18 horas, o sábado y domingo todo el día.

JAGUAR X K-E Type, modelo 1964. Unica mano, color bronce, tapizado negro, 2 te-



chos, 40.000 Km, impecable. Vende y garantiza: Serra Lima Ltda. Pueyrredón 2415.

LIMITADA DEL 27 (Monoplaza). Vendo completo, sin motor. Diferencial y tren Ford V-8, 6 ruedas Rudge, cubiertas nuevas, radiador agua y aceite, frenos "Girling". Pintado al duco. San Martín 229. Dto. A. Morón, tel. 629-9076.

MAGNETOS SCINTILLA Vertex 4 c. vertical, otro Bosch 4c, horizontal. San Martín 229, Dto. A, Morón, tel. 629-9076.

CAFETERAS O LIMITADA DEL 27, Caja Delage, 4 marchas preparada carrera, otra Isabella Borgward, 4 marchas con diferencial puente de Dión. San Martín 229, Dto. A, Morón, tel. 629-9076.

CAFETERAS O LIMITADA, tapa cilindro Chevrolet 4, completa preparada carrera, con balancines, válvulas, tapa-válvulas y caños de escape con 2 carburadores Solex 35-40. San Martín 229, Dto. A, Morón, tel. 629-9076.

FORMULA 4 0 Km. ¡Atención!, vendo urgente por viaje. A estrenar, "Crespi 7", para motor Fiat, con gomas y batería sin uso. Muy barato. Añasco 1572, Capital.

COLECCION CORSA Y AUTOMUNDO. Liquido desde el Nº 0, c/c pesos Ley 18.188 125. Llamar a tel. 87-4815.

MOTO BMW, motor y pintura 0' Km vendo (con mucho dolor) verla y llevársela en 14 de Julio 1271, Capital.

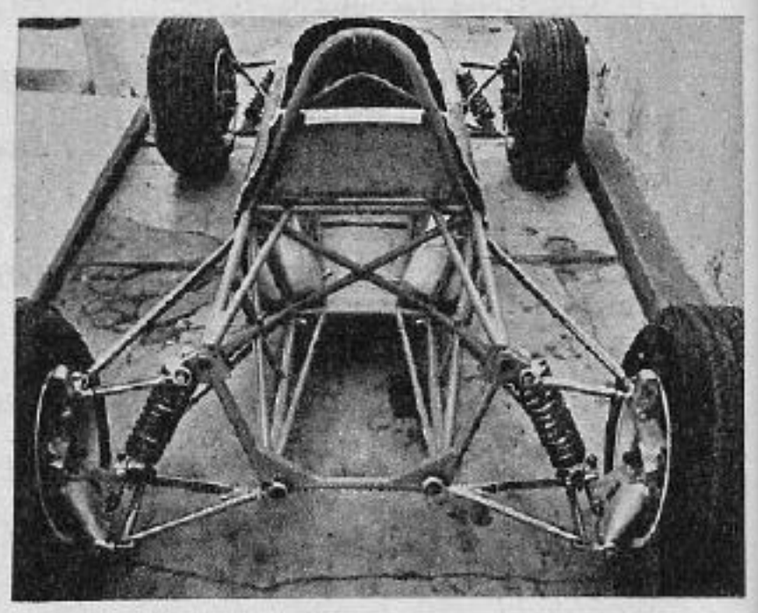
SU FIAT 600 se desgasta todas las mañanas. Evite el desgaste del arranque en frío.



colóquele protectores exteriores Tapeto D'Elia. Elpidio González 3225, teléfono 53-3540.

CARLOS R. NAJURIETA, escribano. Maipú 879, piso 6º, Capital. Trasferencias. Bajas. Incorporación al Registro Nacional. CAPITAL y PROVINCIA, Bs. As. Impuesto a la tenencia. Pago de Patentes.

FORMULA DOS construido por Paco Martos, vende o permuta Marcelo Raitzin. Chasis completo con llantas, sin motor, caja



ni gomas. ¡Algún fierro más le daremos! Tratar Av. Santa Fe 4949. Preguntar por el Sr. Rodríguez.

SPORT PROTOTIPO ex Rubén Roux. Construido por Baufer. Nunca corrió. Equipado con gomas nuevas. Sin motor ni caja. Tratar Av. Santa Fe 4949. Preguntar por el Sr. Rodríguez.

RENAULT 1.093 —ex Dora Bavio—. Totalmente equipado y listo para largar en



cualquier momento. Preparación Bernini. Tratar Av. Santa Fe 4949. Preguntar por el Sr. Rodríguez.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

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

MERCEDES BENZ 220, modelo 1964. Unica mano, color blanco, interior colorado, butacas, 2 carburadores, aire acondiciona-



do, Stereo, 61.000 km. Vende y garantiza: Serra Lima Ltda. Pueyrredón 2415.

¡ASOMBRO EN EL AMBIENTE! ¡Se vende la mejor cupé Fiat 1.500 1968! Carrocería, motor, gomas, todo impecable. Admirarla y tratar en Juan B. Justo 4631. Sr. Alberto Locascio.

MERCEDES BENZ 220 SE, Expomodell del año 1961. Estado excepcional, color guinda, interior en cuero original y gamuza,



radio Mecker, stereo, servo, casi nueva. Vende y garantiza: Serra Lima Ltda. Pueyrredón 2415.

CUPE FIAT 1.500 modelo 1968. Poco uso, muy buen estado, cubiertas nuevas. Tratar: 42-7190.

MERCEDES BENZ Type 300 S Roadster modelo 1953. En estado original de fábri-



ca, color blanco, tapizado negro, 6 cubiertas nuevas, completamente equipado. Vende y garantiza: Serra Lima Ltda. Pueyrredón 2415.

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

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

M. R. AG
RESORTES DE SUSPENSION
ALBARIÑO 627, Tel. 64-2907. Bs. As.

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

DISEÑOS EXCLUSIVOS "70"
AMPLIO STOCK EN LLANTAS DEPORTIVAS ANCHAS ORIGINALES CROMADAS Y LA SENSACION DE EUROPA Y EE.UU.: LA LINEA ACERO. LA LINEA MAS COMPLETA EN LLANTAS DEPORTIVAS
FABRICANTES:
NEW YORK RUEDAS
WARNES 1401/05 esq. Av. Dorrego.
T. E. 54-7322 y 54-0902 - Capital.
WARNES 1487 - T. E. 54-0410 - Capital

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

VENTILADOR TERMOMATICO PARA RADIADORES "KENLOWE"
REGIMEN IDEAL DE TEMPERATURA DURANTE TODO EL AÑO.
MAYOR POTENCIA
MENOR CONSUMO
MODELO ESPECIAL PARA TRANSPORTISTAS Y TAXIS
IMPORTA Y DISTRIBUYE:
PRODUGAN S.A.
POSADAS 1209 - 2º PISO - T. E. 42-5045
CAP. FED.

Para su automotor compre Ud. lo mejor
JH
PRODUCTO DE CALIDAD PROBADA
IMPULSORES DE AMBOS SENTIDOS
GARANTIA

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

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

REPUESTOS PARA FIAT
• IMPORTADORES DIRECTOS Y FABRICANTES
• VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE
• ENVIOS AL INTERIOR
FIAT FRANCESCHINI HNOS. IND. y COM.
EXPOSICION Y VENTAS: RIVADAVIA 8643, ESQ. GOYA 14, T. E. 69-5502 y 69-6738, CAPITAL FEDERAL.
FABRICA: BOULEVARD DE LOS ITALIANOS 221, VILLA DOMINICO, AVELLANEDA.

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

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

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

LLANTAS CROMADAS
UNICAS CON
GARANTIA ESCRITA
POR 12 MESES
VICAR S.C.A.
Av. Juan de Garay 2356 - T. E. 26-5347.
Ventilado Deportivo para Valiant - Dodge
Falcon - Fairlane - Chevrolet y Torino
Fiat 600 · 770 · 800

Parabrisas CORSA correo

CORSA ARBITRA

de Hétor P., de Lamadrid

Señores Corsarios: Yo no haré lo que la mayoría de los lectores que para ver publicada su carta los felicitan y los colman de adjetivos halagadores. No obstante, estoy convencido de que no hubo, ni hay ni habrá en la historia monumento al saber, a la erudición y al ingenio, como la suma de las páginas de esa institución que honra a la civilización y que no es otra que la gloriosa CORSA. Pero yo sé que ustedes no se dejan impresionar por encabezamientos obsecuentes y por eso —directamente— paso a lo que motiva esta carta.

Se trata de evitar un enfrentamiento entre dos amigos, que amenaza con derivar hacia desagradables hechos de sangre. Ustedes pueden colaborar con vuestra señera palabra, contestando dos simples preguntas:

1) ¿Qué velocidad máxima se puede lograr con una pick-up Ford F-100 modelo 1969/70 en primera?

R) (N. de la R.: ¿y para eso tanta conversa?) A Mato Grosso 60 Km/hora.

2) ¿En qué marcha encaran la horquilla corta del autódromo de Buenos Aires los Sport Prototipos argentinos?

R) En primera.

RALLY Y DEMORA

de Rafael Carlos García, Bella Vista, Bs. As.

Señores: Hasta la fecha he mantenido una actitud expectante en lo relativo al Rally 1.000 Kms de Fiat, que me tocaría dirigir, porque entendí que el tiempo se encargaría de aclarar las cosas. A la fecha, y viendo que esto no sucede, paso a exponer en forma cronológica, toda la actividad desarrollada en torno del caso planteado con el coche participantes Nº E-011 de los señores Bautista y Cupeiro.

El día 24 de mayo recibí dos denuncias contra este coche, en las que se indicaba que estaba fuera de reglamento, por el hecho de tener colocado un tubo (corneta) sobre la boca del carburador, que aparentemente le daría mayor performance. Ese mismo día recibí una nota de los señores Bautista y Cupeiro, en la que solicitaban se efectuara una revisión total del mismo auto. De acuerdo con lo previsto en el reglamento particular de la prueba se efectuó tal revisión, aun más intensiva que la efectuada a los restantes coches, y que incluyó un desarme total y verificación de la tapa de cilindros, árbol de levas, etc. Todo esto se encontró totalmente standard en la verificación que comenzó el día 25 de mayo y prosiguió el día 28 del mismo mes, pues hizo falta trasladar algunas piezas a Buenos Aires, ya que en Córdoba no se disponía de los equipos necesarios para ello.

Como la influencia del tubo colocado en la boca del carburador, no podía determinarse en un banco de pruebas, se apeló al expediente de realizar pruebas en ruta con dos coches distintos, esto demandó una tarea que insumió desde las 9 horas del día 29 de mayo hasta aproximadamente las 19 hs del mismo día. Una vez reunidos los elementos de juicio necesarios, y siempre ese mismo día, por indicación del Sr. Comisario Deportivo, nos dirigimos a CADAD donde tuvimos oportunidad de conversar con el Ing. Rafael Sierra y plantearle nuestra inquietud, proporcionándole además todos los elementos de juicio reunidos. Quedamos entonces, que el lunes siguiente, 1º de junio, se reuniría el Consejo Técnico de CADAD a los efectos de estudiar el caso. Efectivamente, esa reunión se llevó a cabo, pero sin que se arribara a conclusión alguna, salvo la de solicitarle al Sr. Comisario Deportivo que pasara un informe escrito de todo lo referente al rally. Esto fue concretado en el curso de la semana.

Para completarle el panorama, debo informarles que el reglamento de la prueba, en lo que concierne a esta situación, dice: *Art. 4º, inc. b):* "Los automóviles no deberán haber tenido preparación alguna destinada a mejorar sus performances o sus condiciones de empleo. Los únicos trabajos que pueden ser efectuados son los necesarios para su mantenimiento normal, o el reemplazo de piezas deterioradas —por desgaste o accidente— por otras de origen, rigurosamente idénticas a aquellas cuyo lugar toma". *inc. d):* "el cuerpo y el elemento filtrante (de aire) son libres, pudiendo ser suprimidos."

El espíritu del Reglamento surge claramente del inciso b): no buscar mayor performance. La letra, en cambio, inc. d), permite que se dé el caso de tomar el tubo en cuestión como un cuerpo del filtro, pero al que le fue suprimido el elemento filtrante. Debo informar que las pruebas efectuadas determinaron que dicho tubo le dio mayor performance al coche.

En cuanto a la intervención técnica de CADAD, debo aclarar: El Reglamento del Rally debió ser aprobado por CADAD. La realización del Rally debió también ser aprobada por CADAD. Los participantes debieron gestionar la correspondiente licencia de piloto, navegante y concurrente. Abonaron pesos ley 18.188 25,00 por cada una, es decir $ 75,00 por coche. La decisión le fue requerida a CADAD a través de su Comisión Técnica, por intermedio del Comisario Deportivo —designado por CADAD— en cumplimiento estricto de sus funciones, y demostrando su sentido de la responsabilidad.

La demora incurrida en este asunto preocupa seriamente al que suscribe, ya que el rally, que nucleó a más de 1.000 participantes, no fue objeto de ninguna protesta ni en su Hoja de Ruta ni en su clasificación, la que demandó un esfuerzo enorme para permitir que fuera conocida en los plazos preestablecidos. Entiendo que "los acontecimientos que son de dominio público" no justifican tal demora, ya que las actividades totales de nuestro país, se han desarrollado en forma normal y creo que Técnica de CADAD, desarrolla sus actividades dentro del grupo de actividades nacionales.

Envío esta nota bajo mi absoluta responsabilidad, sin que la misma implique intervención de Fiat o del Club Argentino de Regularidad. Sin otro motivo, los saludo con mi mayor consideración.

ATRASADO

de María de las Nieves Iglesias, La Cumbre, Cba.

Señores de CORSA: Les ruego una vez más tengan la amabilidad de decirme en qué número de CORSA le hicieron las 97 preguntas a Néstor García Veiga. ¿Puedo adquirir ese número en algún lugar? ¿Dónde?

R) El número a que usted se refiere es el 193. Para adquirirlo remita giro o cheque a nombre de Ryela SA, Paraguay 340 Capital, por valor de $ 2.— y se lo remitirán a vuelta de correo.

FANGIO

de Raúl Rodríguez y Néstor Pereyra, San Martín, Bs. As.

Estimados: el objeto de estas líneas no es otro que el de hacerles una petición en el sentido de que publiquen en las páginas de CORSA la biografía del que fue y es la figura más grande del automovilismo mundial, es decir Juan Manuel Fangio. Asimismo quisiéramos saber si hay algún libro biográfico sobre Fangio.

R) Una biografía de Fangio no es cosa que se pueda resolver —si se quiere hacer como corresponde— de un día para otro. La nota está prevista y a la brevedad será realizada. En cuanto a lo restante que nos pide, lo mejor sobre Fangio es el libro de Marcelo Giambertone "Mi vida a 200 kilómetros por hora".

TURCO EN UROPAS

de Chanchín Taleb, de Concepción, Tucumán

Amigos de CORSA: como buen concepcionense soy admirador de Nasif Estéfano y precisamente acerca de este gran corredor que honra a Tucumán todo, quisiera hacerles algunas preguntas.

1) ¿Cuáles fueron las actuaciones más destacadas en campeonatos de MN F-1 y de la ex Fuerza Libre?

R) Fue tercero en Fuerza Libre en el año 1960. En Fórmula 1 de M.N. campeón en los años 1963 y 1964 en ambos al volante del Campetelli-Chevrolet. En 1969 fue nuevamente tercero en el Campeonato Argentino de Fórmula 1.

2) ¿y en otras categorías?

R) Fue campeón argentino en Turismo Mejorado en el año 1965 con un Alfa Romeo Giulia; en el año anterior había logrado el subcampeonato con la misma marca.

3) ¿Cuál fue la actuación de Estéfano en Europa?

R) En 1961 viaja a Italia y compra el 50 % de la máquina que para Fórmula 1 Internacional estaba construyendo De Tomaso. En el 1962 volvió a Europa pero la máquina todavía estaba en veremos. Volvió nuevamente al año siguiente y por fin fueron a correr a Silverstone en una carrera que ganó Jim Clark. El auto ni siquiera pudo arrancar en los entrenamientos y recién tuvo alguna chance en Vallelunga, pero abandonó en seguida. Ahí terminó todo con De Tomaso.

En 1964 en pareja con Andrea Vianini y a bordo de un Porsche 904 se clasifican quintos en los 1.000 Kms de Nürburgring de SP, y con la misma máquina y copiloto gana la categoría hasta dos litros en las Doce Horas de Reims y queda quinto absoluto. Por último y también con Vianini, aunque esta vez con un Alfa Romeo Giulia oficial ganan las Seis Horas Standard de Nürburgring, ¿conforme?

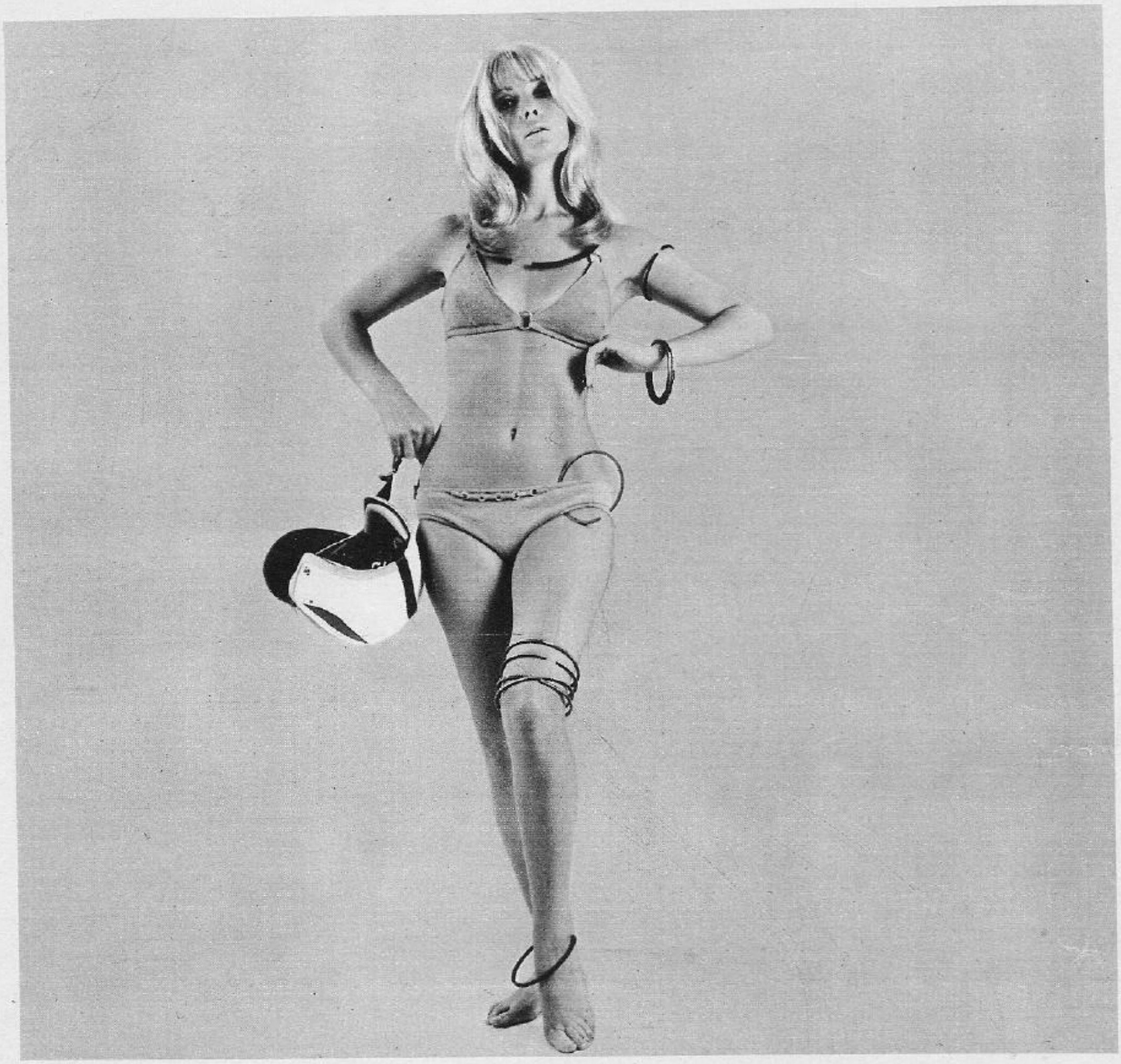
IMPORTANTE

A partir de la fecha la correspondencia dirigida a esta sección deberá ser enviada a CASILLA DE CORREO 4494, CORREO CENTRAL.

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

IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Además tenemos otras cosas tan buenas como ésta para usted.

Hacer perfecto un aro de pistón no es sencillo. Requiere maquinaria de altísima precisión, avanzada tecnología en metales, rigurosos controles y muchas otras garantías más.

Pues bien, la misma fábrica de los aros perfectos, los Perfect Circle, produce también para Ud.: camisas de cilindros perfectas, conjuntos armados perfectos, amortiguadores perfectos . . .

Ya que en todo lo Perfect Circle campea la perfección, hágase Ud. perfeccionista y pida productos Perfect Circle.

PC

PERFECT CIRCLE

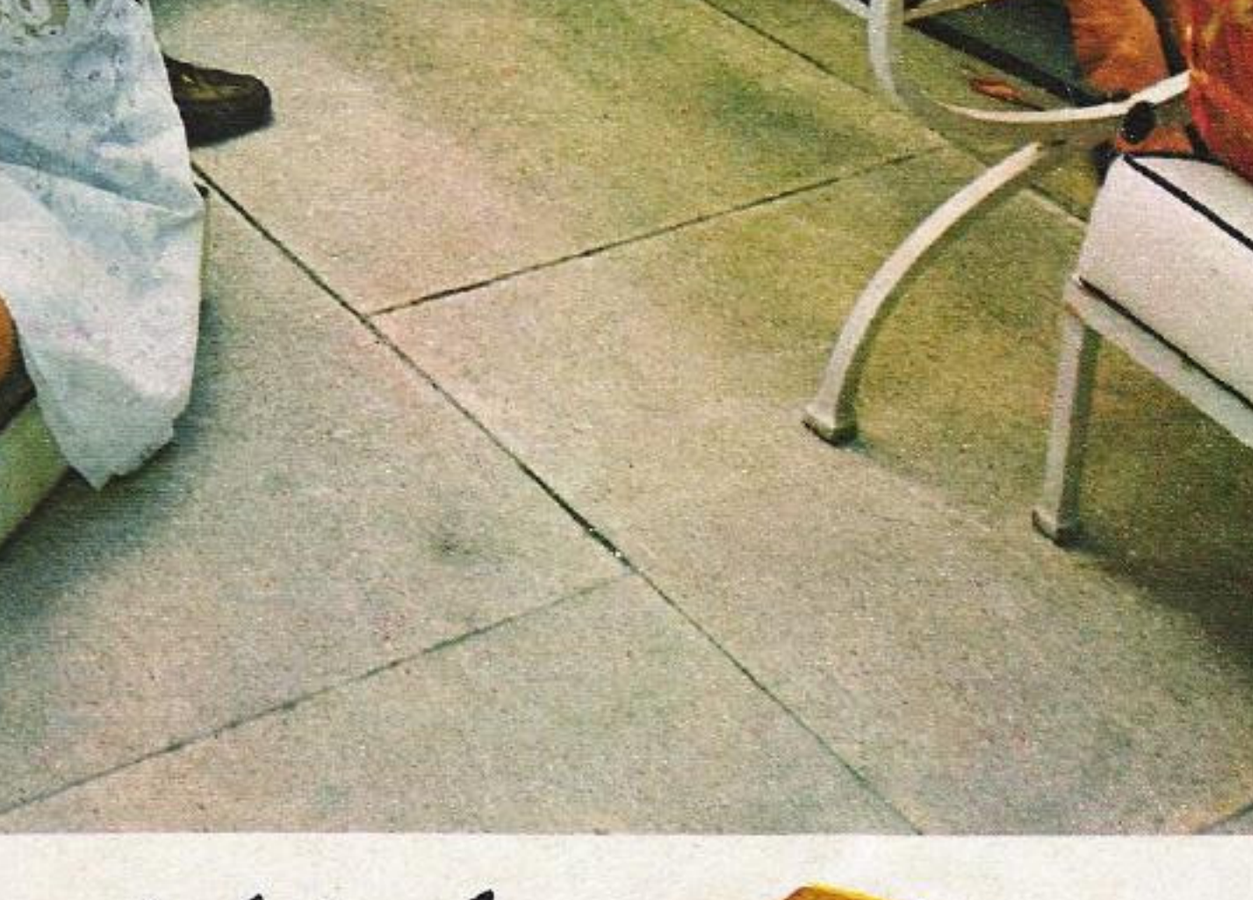
Aros de Pistón. Camisas. Conjuntos armados. y Válvulas . Distribuidores: **ARCAMSA S.A.C.**

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

PIACENTINI S.A.

A ese buen gusto...agréguele un Master

A ese don que usted tiene para apreciar las cosas buenas, a ese exquisito sentido para descubrir y disfrutar lo mejor, lo más fino, agréguele un Master . . . Porque Master, con su tabaco sabroso y aromático, participa naturalmente de ese mundo de cosas hechas con calidad.



el sabor moderno que jamás cambiará!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com