m$n 80 $ 0,80 N° 213

Parabrisas

CORSA

el 19 al 25 de mayo de 1970

EL RALLY LONDRES-MEXICO EN ARGENTINA

LA HISTORIA DE INDIANAPOLIS



Las revistas de Mauro

IBUGO OSVARES & ASOCIADOS SA



Para los hombres de hoy en día, Grimoldi.

Florida 251 y 834 - Santa Fe 1680 - Suipacha 121 - Rivadavia 6782 y 11416 - Cabildo 2162 - Callao 52 - Boedo 832 - San Juan 2334 - Uruguay 66, San Martín - Laprida 388, Lomas de Zamora - Rivadavia 160, Quilmes - San Martín 376, Luján - San Nicolás 641, Pergamino - O'Higgins 70, Bahía Blanca - San Martín 2544, Mar del Plata - Mitre 143, Salta - Muñecas 118, Tucumán - 9 de Julio 32, Córdoba - Córdoba 1063, Rosario - San Martín 2228, Santa Fe - Av. San Martín 1374, Mendoza - Rivadavia 120, Este, San Juan. Adheridas a COMPAÑIAS DE CREDITOS PERSONALES

Grimoldi
la marca del medio punto

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 213 del 19 al 25 de mayo de 1970

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

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

SECRETARIO GENERAL EJECUTIVO
Adolfo A. I. Baisi

GERENTE EDITORIAL
Raúl H. Burzaco

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

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

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.) y Franco Lini (Italia).

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

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

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

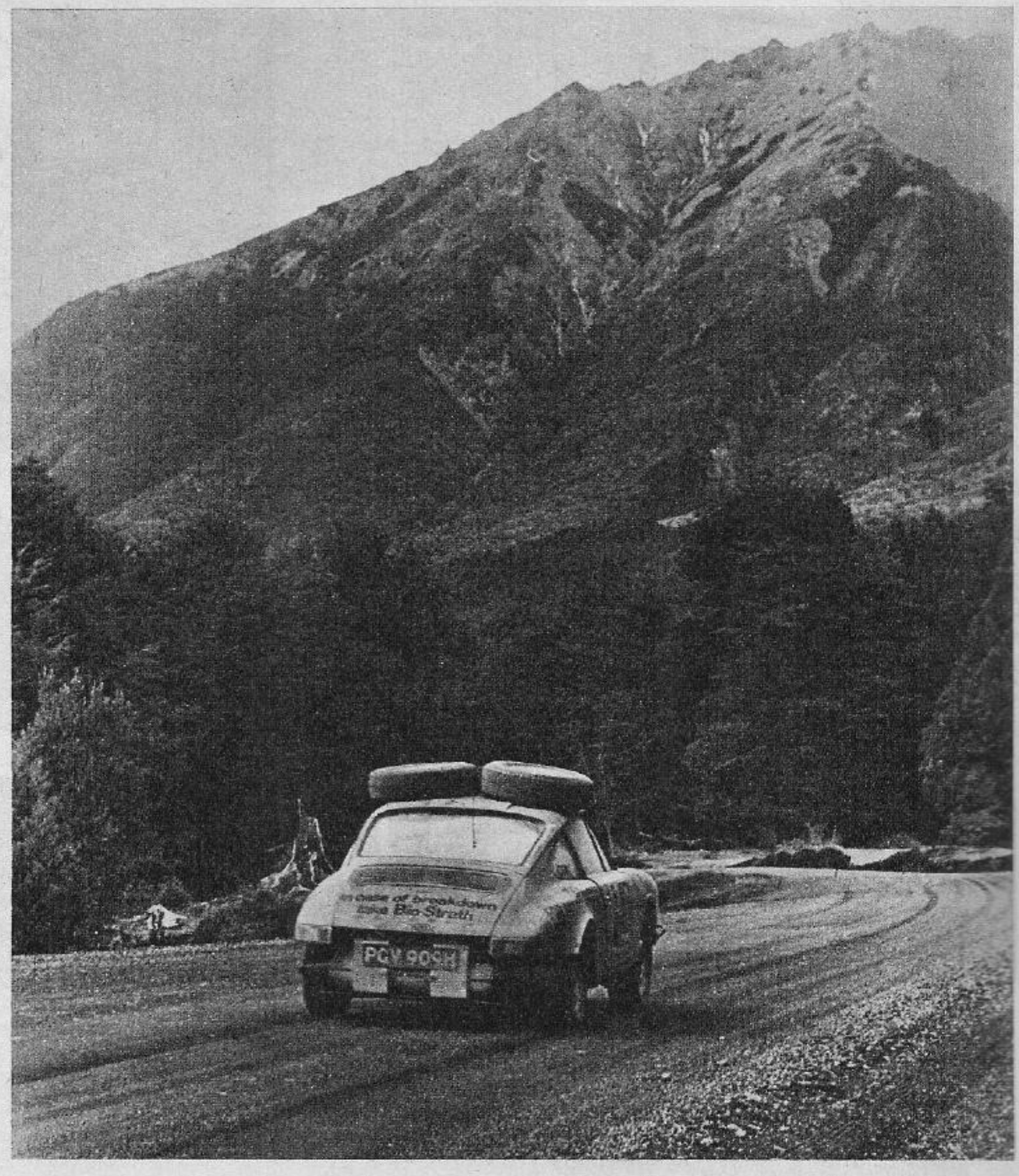
FOTOGRAFIA
Carlos Agustim, Alfredo Albornoz y Marlolino Castellazzo.

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

ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 3º, Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32-6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP) y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intel. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed., Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A Paraguay 940, Capital Federal, Tel 32-6010/29.

SOBRE EL RALLY Y OTRAS COSAS MAS...



Editorial

El lunes pasado —hace una semana— vimos Circular los autos del rally mundial por las propias calles de Buenos Aires. La inusual caravana llamó la tención de todos y fue el comienzo de la competencia en territorio argentino donde el camino señalado los llevó hacia el sur para cruzar a Chile volviendo a entrar en nuestro país en Mendoza y tomando luego rumbo hacia La Quiaca. El hecho, por supuesto, constituyó lo más imoprtante de la semana.

En el comienzo de estos nuevos siete días los ojos se colocan en otro acontecimiento singularmente importante: se embarca el Berta LR rumbo a Alemania para correr los 1.000 km de Nürburgring. Un coche fabricado en el país intentará medirse con los grandes exponentes mundiales en la misma Europa y cabe depositar más esperanzas en él que en el descolorido auto con el cual Pairetti no pudo clasificar todavía en Indianápolis.

De manera que la expectativa de todos oscila en diferentes puntos del mapa internacional. Pero, ¿qué pasa mientras tanto en nuestro país, en el automovilismo interno? El fin de semana fue alarmante. Se suspendió Salto TC, se supendió Concordia F1 y se suspendió El Chaco Turismo Grupo Dos. Todas eran competencias puntables por sus respectivos campeonatos y por diversas causas quedaron postergadas.

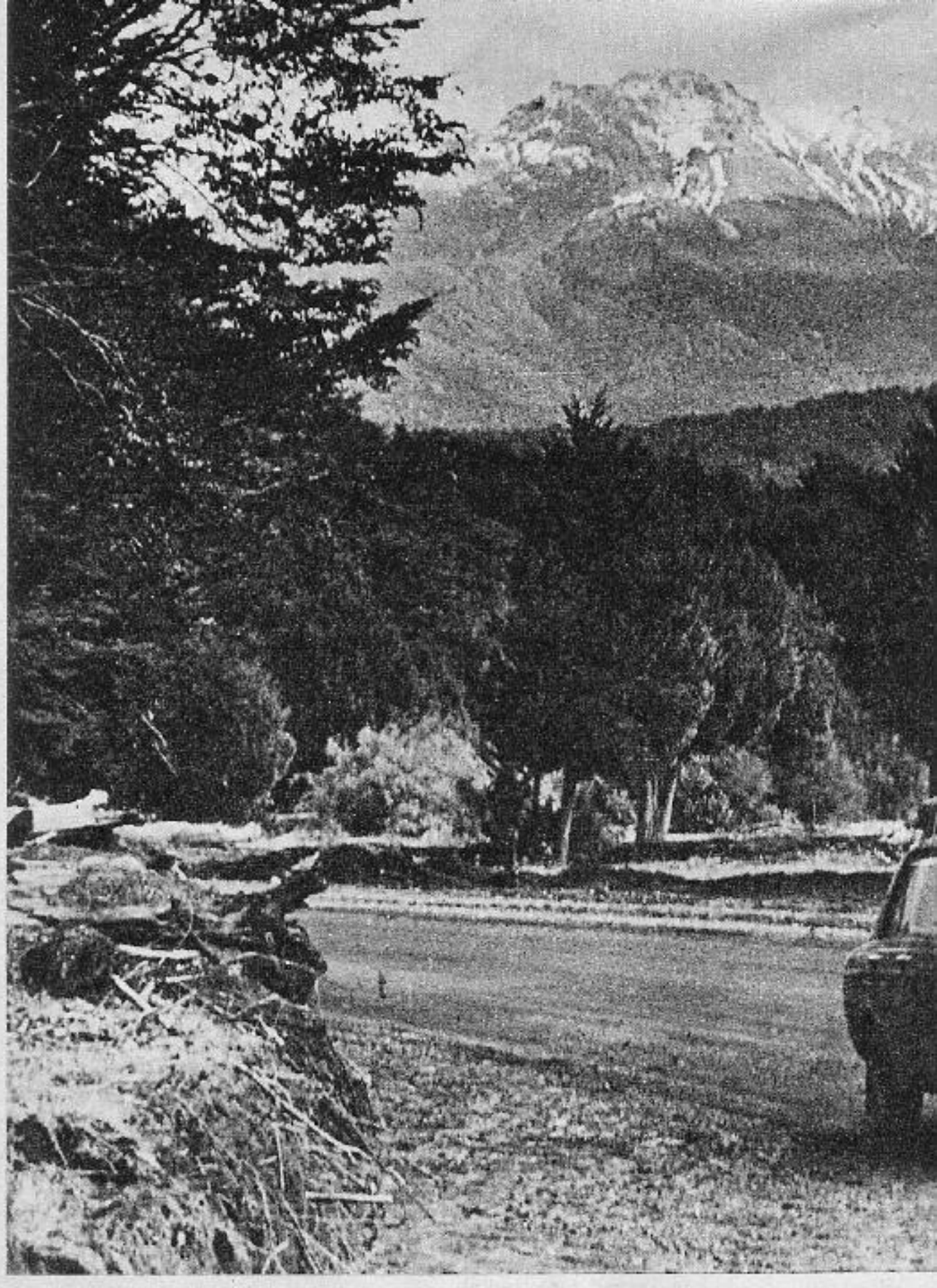
Falta de inscriptos, malos circuitos o lo que sea, sólo son diferentes partes de una misma crisis. Que hay que analizar y corregir urgentemente porque lo cierto es que —en este momento— no hay categoria argentina que no arrastre sus problemas. Y si todas los tienen es porque algo pasa.

TIEMPO Y LUGAR

Mayo	23	Rally 1000 kilómetros Fiat.
„	23	Campeonato de Regularidad Centro República.
„	24	TC "A" en Salto.



El lunes todo Buenos Aires los vio pasar por sus calles; esa misma noche siguieron en carrera hacia el sur, llegaron a Bariloche, pasaron a Chile y volvieron a entrar en nuestro país por Mendoza porque el paso de Agua Negra estaba imposible. La caravana siguió en su ritmo vertiginoso y cruzó la frontera de La Quiaca rumbo al Norte. Cada vez menos autos; grave accidente del Triumph de los ganadores de la Londres-Sydney y un gran repunte del Peugeot 404 de Perkins-Greene



VELOZ PASO POR A



Arriba, centro: Un Hillman Hunter. Similar al que ganó la London-Sydney, pero hasta el momento no demostró uñas para guitarrero.

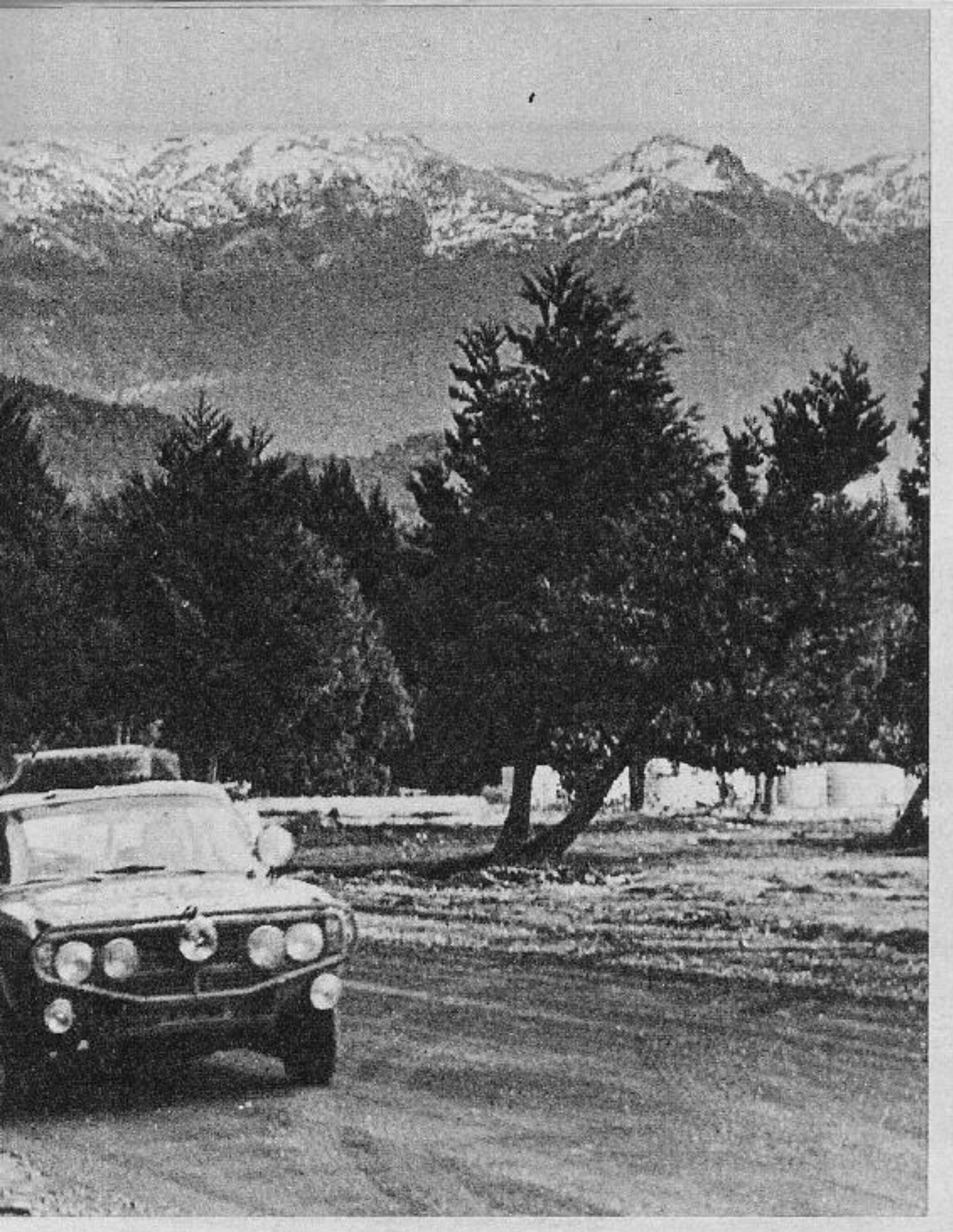
En el mapa vemos el recorrido de los autos del rally en territorio argentino y chileno. Los trazos punteados indican los tramos de navegación o sea de promedios no impuestos y las líneas llenas marcan los tramos especiales o primes.

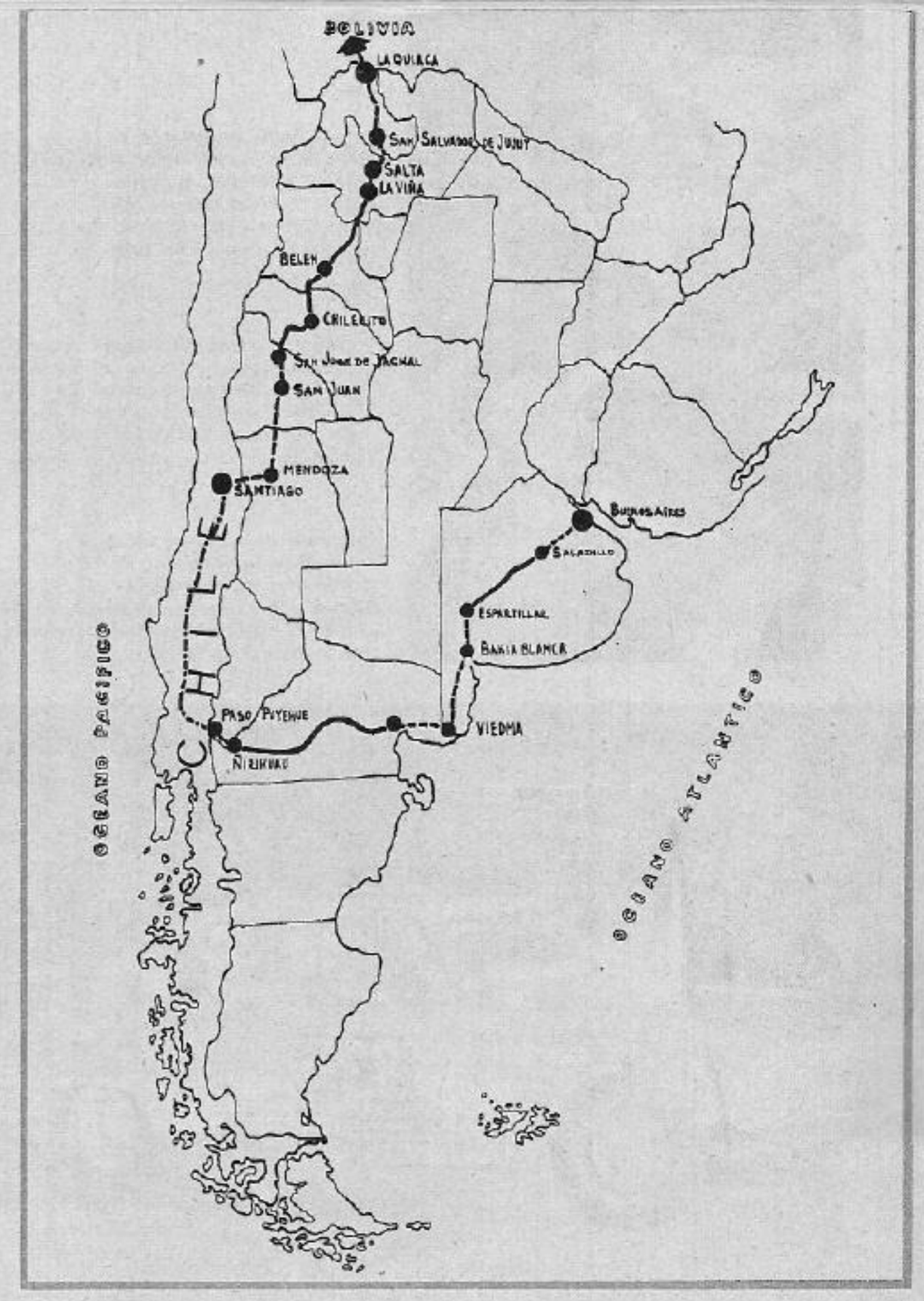
Mikkola y Palm, punteros hasta el momento, pasan por la ciudad de Buenos Aires. Escort oficial de 1.850 cm3 y casi 160 HP.

Aaltonen-Liddon y Greeves-Fall. Dos Escort de los de punta en Alem y Paraguay en la puerta misma de nuestra redacción.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





RGENTINA



A las diez de la noche se largó desde San Benito (localidad distante unos diez kilómetros plus de Saladillo) el primer Prime que se desarrolló en suelo argentino. Desde San Benito a Espartillar, 340 kilómetros de camino no tan malo como estaban acostumbrados los pilotos, solamente con mucho polvo, cosa que no era problema muy grande teniendo en cuenta que los autos eran lanzados de a uno cada dos minutos.

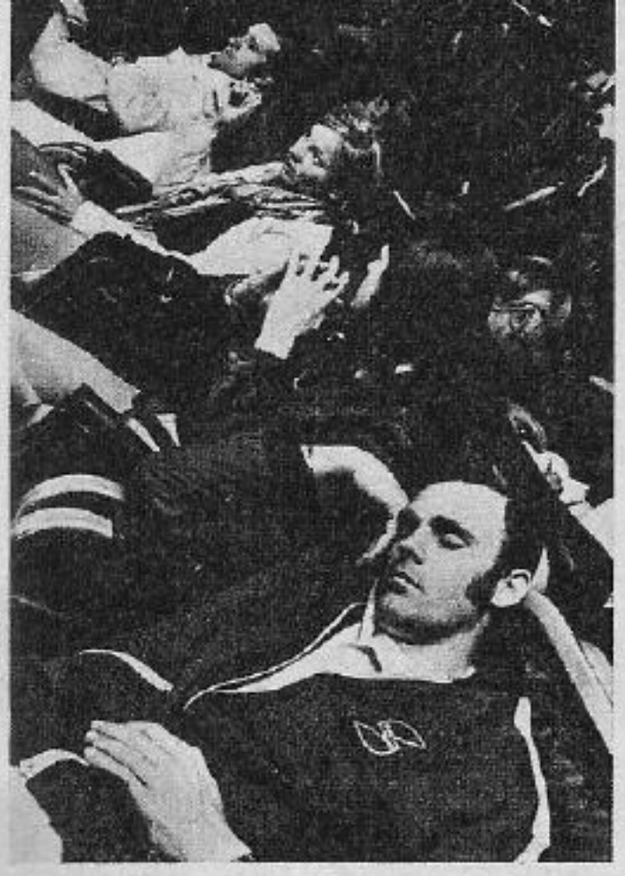
Nos situamos en El Mangrullo, en una **ese** con puente en el medio que cruza el canal 16, algo muy parecido a la legendaria ese del arroyo Tatay, donde iba a parar medio mundo cada vez que se disputaban las vueltas de Salto y Arrecifes en TC.

Algo saltó a la vista después de que pasaron una docena de autos: la marcha conservadora de la mayoría de los pilotos. Todos estaban en la misma, frenando con margen de seguridad (no conocían el camino) amplio, rara vez pasaban los motores de regímenes que arriesgasen los fierros de movimiento alternativo. Salvo los dos primeros, los Escort de Mikkola y Makinen, el resto pasó bastante despacio, demostrándonos que las fotos que estamos acostumbrados a ver los argentinos de los rallies europeos son simples golpes de genialidad de pilotos de punta en carreras cortas. Acá la consigna era cuidar los autos y llegar a México.

Mikkola y Makinen, ambos con los Escort oficiales pasaron muy rápidamente, poniendo primera, una vez en el puente, cruzando el auto sobre la tierra antes de entrar a la curva de noventa grados de salida. Bien también los Triumph 2.500, autos con potencia y aparentemente duros, Hopkirk en uno y Cowan en el siguiente (éste, ganador de la London-Sydney). Con los Citroën no pasó mucho, se mostraron un poco voluminosos para ese viraje en comparación con los Triumph y los Escort, pero su fuerte es la velocidad en línea recta y su resistencia frente a las piedras y los pozos del camino. Verrier, que era el mejor DS clasificado hasta entonces, corría con el auto ya bastante acondicionado por el puesto de auxilio de la marca situado en Cañuelas, donde Benny Cavalín comandó las operaciones de auxilio (entre ellas un cambio de radiador) después de que los pilotos del Double Chevron se habían perdido en la ciudad de Cañuelas.

Los argentinos, en honor a la verdad, lejos. Perkins pasó no tan fuerte y con una falta total de HP; el Peugeot será muy fuerte pero no tiene quizá la potencia necesaria para este tipo de carreras, o mejor dicho la potencia con confiabilidad. El

→



Gunnar Palm, navegante de Hannu Mikkola, el mejor clasificado hasta el momento, dormita en el ferry-boat que lo trajo desde Colonia. Un hombre de mucha experiencia en rally.

Nuestro conocido Sazada anduvo por Uruguay como lo demuestra la foto (paseando al lado de los clásicos Onda) está entre los mejores clasificados, conduce un Ford Escort y de los oficiales.

Otra foto de los argentinos Zicavo-Rodriguez-Verna únicos integrantes del equipo Commander. Siguen su marcha con toda regularidad y escalonando posiciones progresivamente.

EL REPUNTE DE PERKINS-GREENE

Al entrar al suelo argentino Perkins-Greene estaban en la 37ª posición. Digamos que muy alentadora no resultaba la cosa para los argentinos. Pero resulta que de Argentina en adelante el 404 número 66 de SAFRAR comenzó a repuntar posiciones en la clasificación general. En el tramo entre Villazón y Potosí en Bolivia se ubicaron en la cuarta posición en el "prime" entre esas dos localidades y en el camino pasaron de una de las posiciones de retaguardia a la 14ª posición.

Evidentemente Gastón salió con el auto entero de nuestro país. En la Argentina no todas las cosas salieron color de rosa pero se aprovechó la ventaja de la casa nuestra, para poner el auto en condiciones de mucha pata y mucha fe. En La Paz el auto estaba en muy buen estado y Gastón aseguró que recuperarían mucho más todavía. Sin ponernos demasiado optimistas pensamos que de seguir así las cosas el auto argentino de Perkins-Greene puede llegar a estar en posiciones que fluctúan del quinto al décimo puesto, si especulamos con el tren de abandonos imperante.





Escort tiene 1.850 cm³ (los que corren acá) y cerca de 160 HP. Perkins tiene que controlar 90 HP que no lo llevan rápido a ningún lado.

Zicavo con la misma tónica que Gastón, y Araujo casi se traga la curva y se mete, tranquera por medio, a un campo. Para colmo de males, después, cerca de Espartillar, Zicavo y Araujo se dieron la piña entre sí.

Al fin de la historia, Mikkola fue el ganador del Prime. Segundo resultó Hopkirk (Triumph) a dos minutos; tercero, Cowan (otro Triumph), a segundos de su coequiper; cuarto el Escort de Makinen, a cinco minutos y recién después el primer Citroën, Verrier, a 10 minutos largos. De los argentinos los mejores en este tramo fueron Gastón Perkins y Jakie Forest Greene. Los dos restantes sufrieron un encontronazo entre sí que los demoró considerablemente.

A partir de allí la caravana se dirigió en tramo de navegación hasta San Antonio Oeste donde dio comienzo el siguiente prime cuya finalización estaba fijada en Bariloche.

Al parecer el tiempo que se fijó para recorrer los kilómetros que separan San Antonio Oeste de Bariloche fue más que suficiente para que la mayoría de los participantes lo hiciera sin merecer penalización.

Nuevamente Perkins-Greene hicieron lo mejor entre los argentinos. Y comenzaron ya sí a confirmar con hechos lo que habían anticipado al salir de Río de Janeiro. El coche, si bien mostraba los rastros del vuelco, se comportaba a las mil maravillas. En el puesto de auxilio instalado a pocos kilómetros del control de Bariloche solamente se efectuó el cambio de los dos amortiguadores delanteros y las correspondientes gomas. Lo crítico en ese momento resultaba el cansancio acumulado por Gastón y Jackie que, como comúnmente se dice, **"no querían más".**

Los otros dos coches de los argentinos seguían dentro del tren impuesto que era el de "quedarse a ver qué pasaba".

De esta forma se volvió nuevamente a la paz de los tramos de navegación. El próximo objetivo fue Santiago de Chile, adonde deberían arribar luego de recorrer el camino de los siete lagos en la provincia de Neuquén, el cruce de Puyehue y posteriormente caminos chilenos que no ofrecían obstáculos de importancia.

Así ocurrió, por lo menos para los primeros, que alcanzaron a pasar el cruce de la cordillera antes de que apareciera la niebla. Las posiciones en definitiva no variaron fundamentalmente con respecto a las de Montevideo. Primero siempre era Hannu Mikkola, quie llevaba acumulada 1h20m de penalización; luego seguía Timo Makinen con 1h40m; después Guy Verrier con 1h41m; Brian Culchet, 1h51m, y Rauno Aaltonen con 1h54m. Los argentinos, por su parte, estaban ubicados 34º 37º y 38º. La mejor colocación correspondía al Peugeot 504 del equipo Commander. Luego le seguían Perkins-Greene y un puesto más atrás, Araujo con el Volvo.

Debido a la gran cantidad de nieve caída en el paso de Aguas Negras, el camino se tornó intransitable y la dirección del rally decidió modificar el recorrido original. Se eligió el cruce por Las Cuevas para superar la cordillera y luego la ruta 40 para unir Mendoza con San Juan, todo esto realizado en tren de navegación. También se suprimió el paso por Rodeo, por lo cual los competidores se dirigieron directamente a Jáchal, donde daría comienzo el tercer "prime" dentro de los límites de nuestro país.

Nuevamente los coches contaron con tiempo para hacer reparaciones. Tampoco aquí en los automóviles argentinos resultó necesario hacer nada de importancia. Simplemente se los engrasó, se les cambió el aceite y las gomas. El 504 de Zicavo fue provisto de amortiguadores nuevos.

A las 21 horas se abrió el control de largada y se dio la autorización para comenzar el "prime" con cinco minutos de luz entre auto y auto.

Los resultados del tramo de velocidad sirvieron para afianzar aún más en la punta a Mikkola-Palm —un dúo excepcional—, quienes fueron sancionados con sólo 45 m empleando el menor tiempo para recorrer el tramo Jáchal-La Viña. Aaltonen-Liddon, que conducen también un Ford Escort tuvieron 1h1m de penalización. Los argentinos Perkins-Greene sufrieron 3h4m y figuraron en el 14 lugar, Araujo se ubicó en la 20ª colocación con 3h29m y Zicavo-Rodríguez-Verna en la 36ª con 4h49m de penalización.

Poco antes de finalizar el "prime" el Triumph de los ingleses Cowlan-Coyle-Ossio sufrió un violento despiste y vuelco inmediato siendo internados para su atención en la ciudad de Salta, con lesiones bastante importantes.

Hasta La Viña continuaban en carrera 37 máquinas pero a no dudar este número se reducirá considerablemente en los próximos tramos, muy exigentes para los autos ya con tantos kilómetros de carrera encima.

De La Viña hasta La Quiaca se fue en tramo de navegación. Allí se salió del país para ingresar a Bolivia por Villazón donde dio comienzo un "prime" que

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

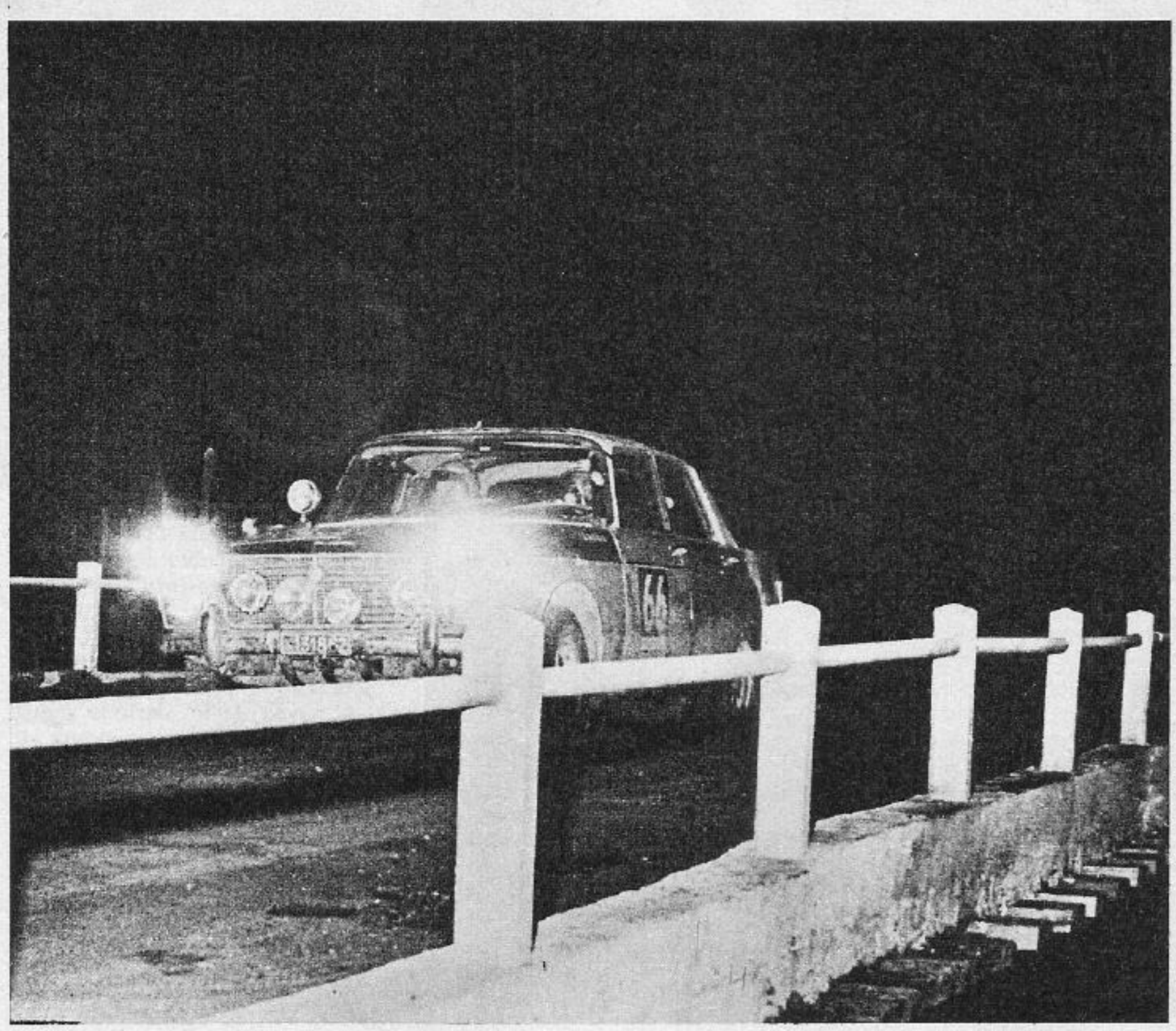


El Triumph de Cowan-Coyle-Ossio. Un gran auto para este tipo de pruebas, con cilindrada casi ideal, en el Prime de San Benito-Espartillar obtuvo una muy buena colocación. Posteriormente, en Bolivia, sufrieron un accidente —desbarrancamiento— y los tres tripulantes resultaron con heridas.

Neyret-Terremorsi. Franceses, Citroën DS bien clasificados.



Gastón Perkins en el momento en que cruzaba el puente del canal 16 en la prime San Benito-Espartillar. La noche no fue obstáculo para Gastón, no le acarreó problemas pero para ese tipo de prime faltaban HP...



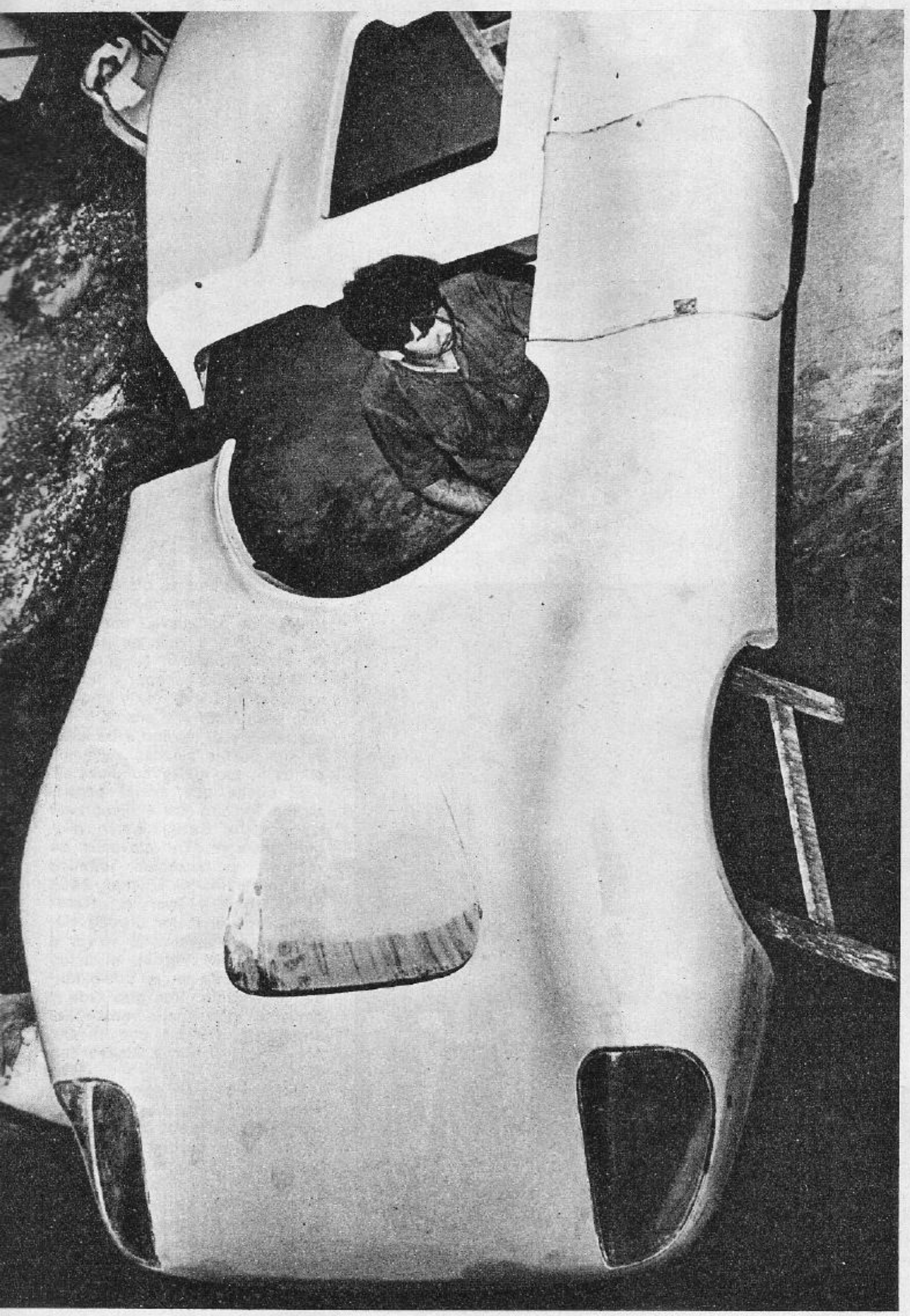
conduciría a Potosí, distante 467 kilómetros. Treinta máquinas fueron de la partida en ese "prime", el único que se realizó en suelo boliviano. Ninguna de ellas consiguió escapar a la penalización ya que el tiempo fijado para recorrerlo era de 5 horas netas y el terreno a transitar es sumamente sinuoso y se encontraba en malas condiciones.

El coche que menor penalización registró fue el Escort de los polacos Sazada-Watchovsky que tuvieron 47m clavados de recargo, penalización idéntica a la que sufrió el Triumph 2.500 de Culcheth y Syer. En tercer lugar llegó el mejor Citroën clasificado y nuevamente volvió a ser el francés Verrier, el único que en teoría tiene posibilidades de triunfo. Por otro lado y bastante más abajo venían los argentinos: Perkins con 1h44m, Araujo con 3h13m y Zicavo con 4h36m.

Durante el viaje hacia La Paz se accidentó Andrew Cowan, que mientras conducía el Triumph Nº 43 se desbarrancó en tierra boliviana cuando corría detras del polvo de un auto que lo antecedía. Su copiloto Ulderico Ossio padece heridas en la columna y cráneo, Brian Coyle también sufre fractura del cráneo y Andrey Cowan solamente padeció ligeras cortaduras en la cabeza.

BERTA LR:

OK, NÜRBURGRING





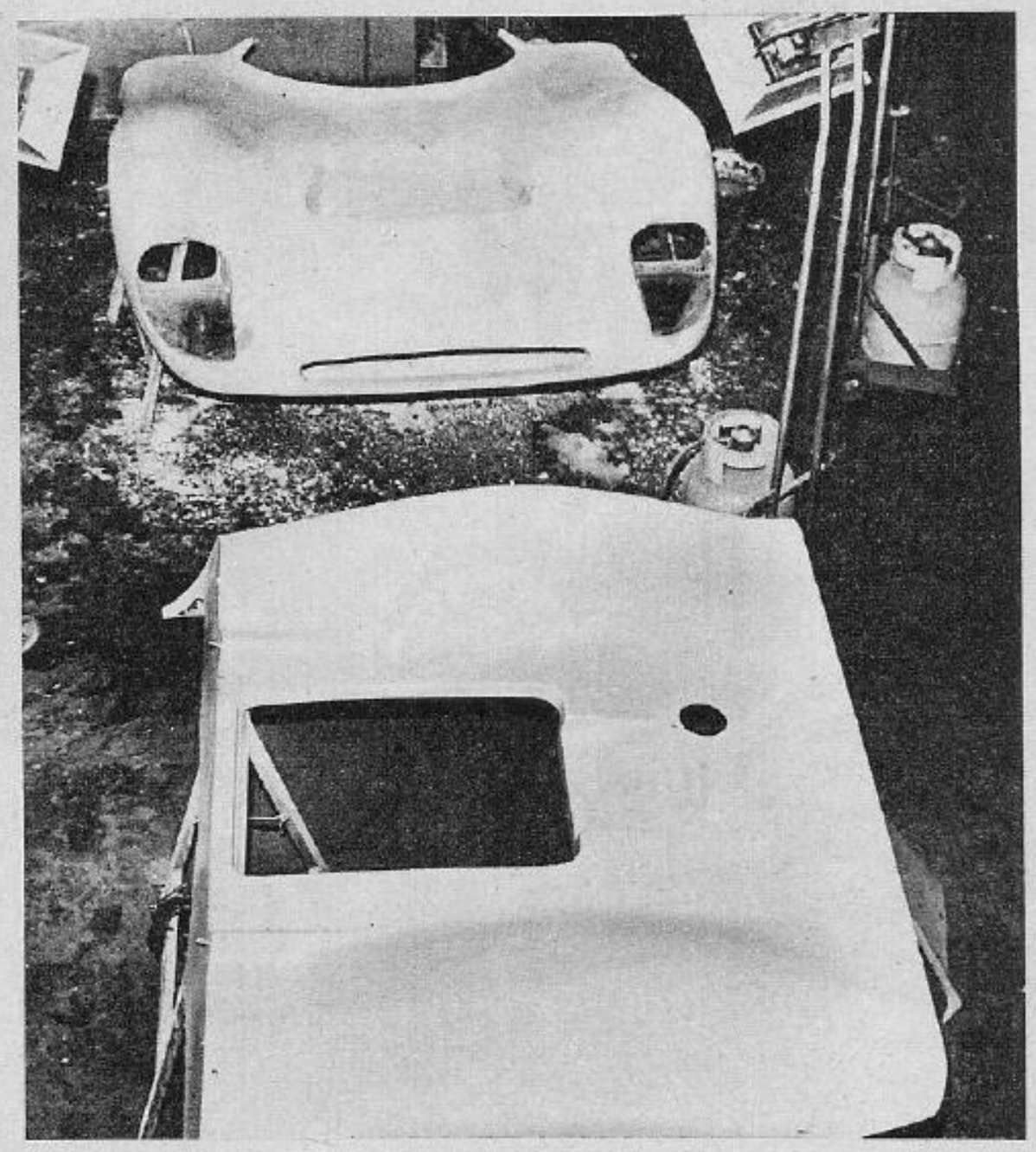
El Berta LR está listo otra vez. En estos momentos debe de estar en viaje hacia Nürburgring donde en las manos de Luis Di Palma y Carlos Marincovich correrá en los 1.000 kilómetros de Nürburgring el 31 de mayo.

A través de un período previo el aparato bertiano sufrió una serie de modificas, especialmente en el motor, donde se pusieron unos cuantos fierros made by Berta con carácter experimental. Piezas similares, puestas a prueba, a las que usará el motor de tres litros V8 que *Berta producirá dentro de muy poco tiempo.* El chasis permanece prácticamente idéntico, solamente es nuevo; la carrocería es totalmen-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ESPERA

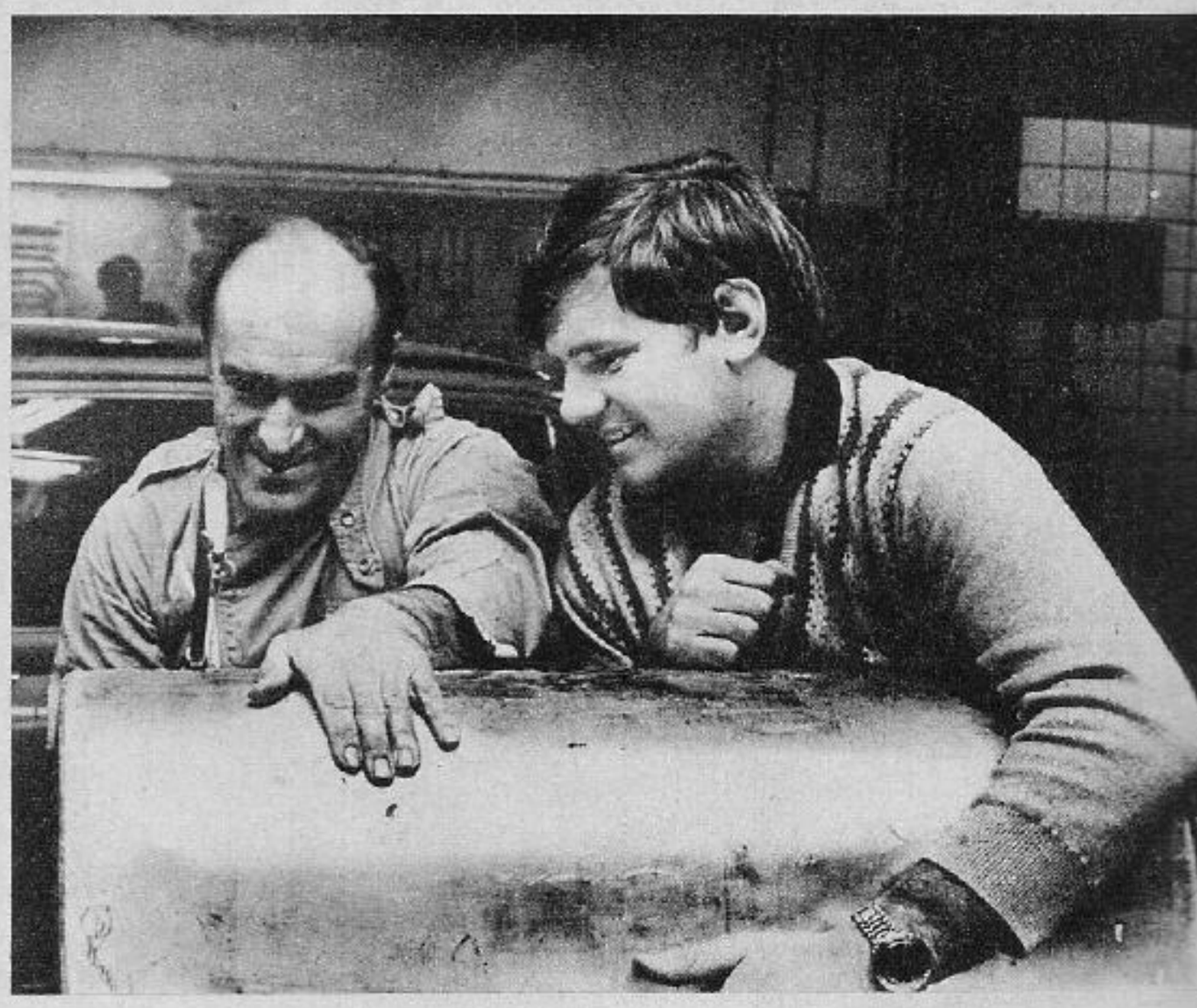
Modificaciones importantes en el motor Ford Cosworth y carrocería diferente son dos de las variantes del Berta LR/2. Con ello Oreste Berta experimentará piezas de su futuro motor V8 de tres litros y tratará de ganar -con la carrocería- algunos kilómetros más de velocidad



La diferencia externa fundamental son los faros delanteros ubicados ahora en cada costado del auto. La boca de entrada de aire es asimismo diferente.

Luis Di Palma colaborando en los detalles. Formará pareja con Marincovich para los 1.000 km. de Nürburgring.

Nuevos tanques de nafta para el Berta LR.



A la izquierda: Carrocería levemente reformada en busca de mejoras aerodinámicas no cambia fundamentalmente la imagen del Berta LR

Arriba centro: El auto se trajo el jueves pasado a los talleres de La Razón en Barracas. Berta supervisa los últimos trabajos.

te diferente, ahora con faroles a los costados y carenados con el clásico perspex, "*es más angosta y más baja, vamos a ver si ganamos algunos kilómetros más de velocidad*", dijo Berta.

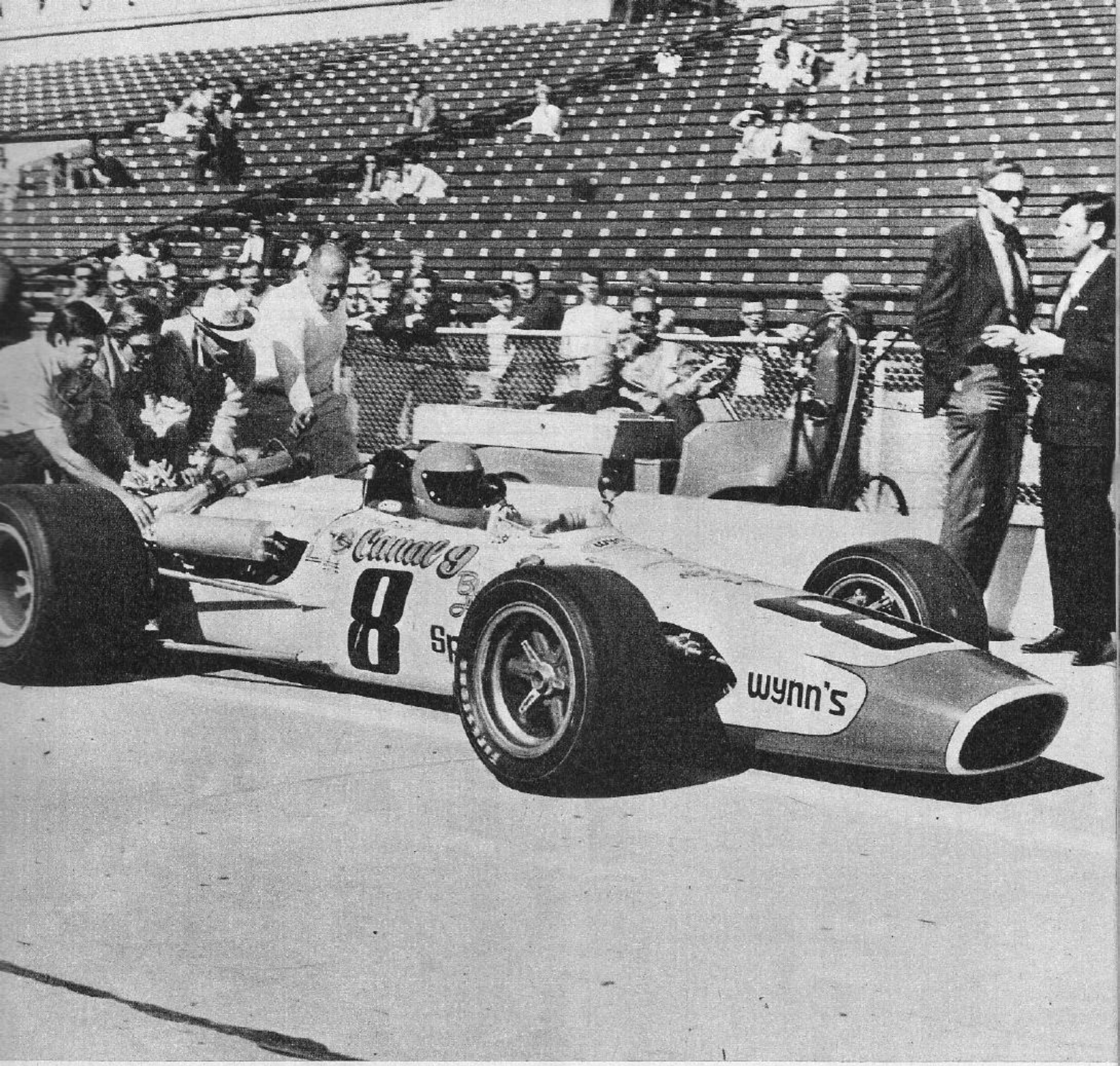
Lo que realmente es lo más importante son las reformas que Berta hizo al motor Cosworth. Para muchos sería meterse en camisa de once varas reacondicionar un motor de éstos, aparentemente tan delicado. Es el mismo que se usó en la Temporada Argentina de SP, el único que tiene el equipo. Se le cambiaron válvulas, camisas, árboles de levas, pistones, se lo puso a nuevo en el extranjero o sea en Córdoba, pero por lo general las piezas mutadas no eran similares a las originales de Costin y Duckworth sino —como ya dijimos— de diseño Berta, iguales a las que tiene pensadas para su motor V8 de tres litros. Indudablemente a Oreste y su gente le interesa por sobre todas las cosas probar esos elementos (sus materales, su diseño) para luego construir de una vez por todas el motor con el cual se competiría en la próxima Temporada Argentina de SP, puntable ella. ¿Y la de -1? Mal no estaría Oreste ¿no?

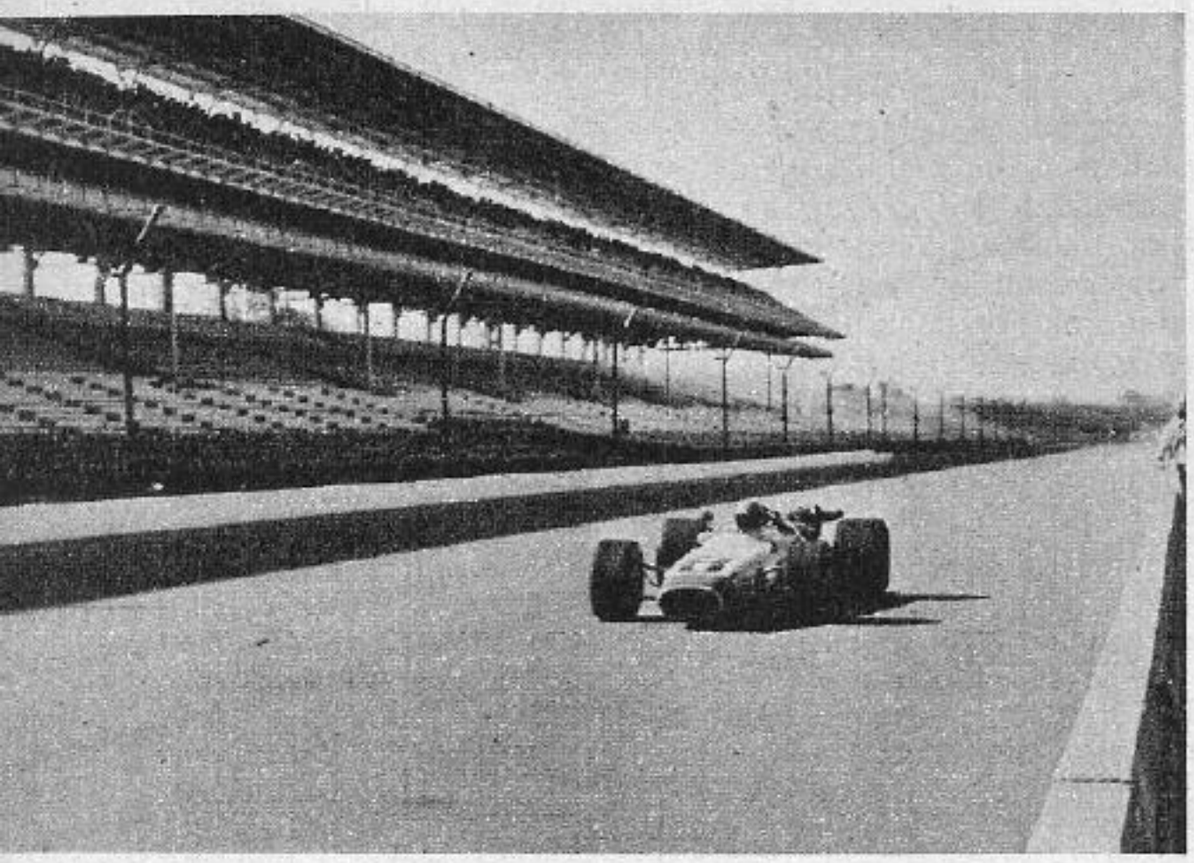
Las suspensiones, como el chasis, son nuevas pero de diseño y geometrías idénticas. Estos elementos tuvieron una efectividad más que satisfactoria y Berta prefirió no innovar en este rubro. Continúan los brazos de suspensión delanteros superiores únicos, con reactores, y los traseros inferiores continúan similares: dos y paralelos, una solución muy personal de Berta que tiene muchas ventajas que en este caso sería muy largo enumerar.

Los pilotos serán Di Palma y Marincovich. Una serie de compromisos comerciales y problemas familiares hicieron que Eduardo Copello desistiese de la oferta de Berta —que existió—. Posteriormente se barajó entre las posibilidades el nombre de Oscar Mauricio Franco, pero probablemente se haya desechado la idea por la falta de entrenamiento que padece Cacho en estos momentos por culpa de su recuperación del accidente con el mismo Berta LR durante los entrenamientos para la fenecida Temporada de SP.

Esperemos un resultado positivo. Siempre que aparecemos por Nürburgring las cosas no nos van tan mal; en las 84 Horas con los Torinos arrimábamos muy bien y Lole Reutemann con el BT 30/2 anduvo muy bien a pesar de algunos problemas. ¡Ojalá que al LR se le den todas rosas!

J. P. B.





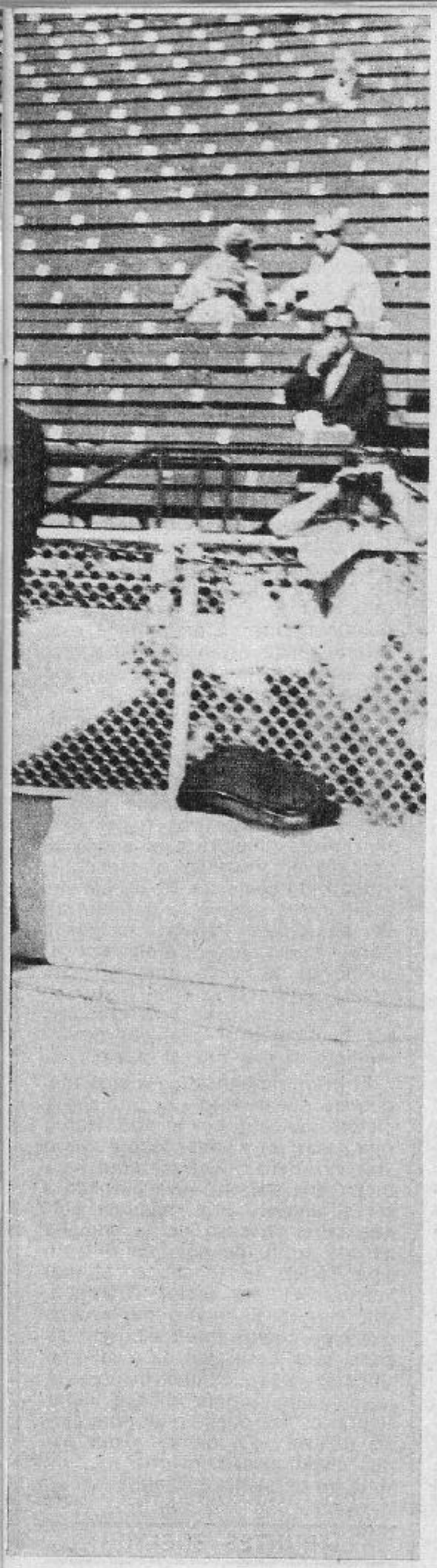
La primera sesión de clasificación fue tristemente decepcionante. El auto no caminó para nada y Pairetti no pudo clasificarse. Le queda todavía la chance de entrar entre los últimos, el próximo fin de semana en la segunda sesión. Cronología de lo sucedido hasta ahora en el óvalo con Pairetti, Agajanian, el Shrike Offenhauser, etc. y el final de un motor averiado

texto y fotos de JUAN ALBERTO ABRAHAM (enviado especial)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

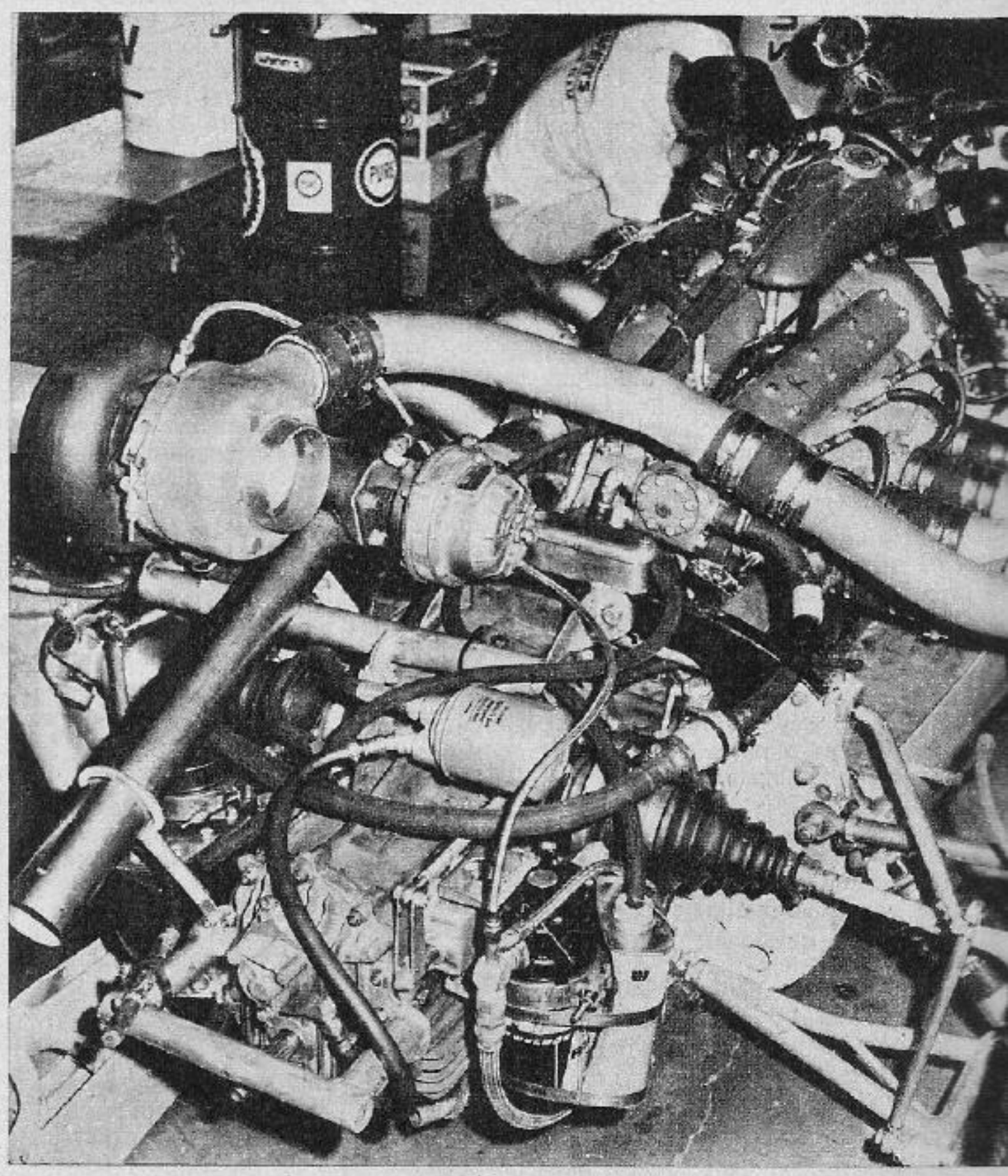
PAIRETTI EN INDIANAPOLIS

SE COMPLICARON LAS COSAS



Arranca el auto de Pairetti en la pista de Indianápolis. En las primeras pruebas aprobó el test para los debutantes pero luego el motor se vino abajo y no logró clasificarse.

El Offenhauser con turbo compresor fue el origen de todos los problemas. No pasó de las 8.000 vueltas en las pruebas de clasificación y con eso no se puede pretender nada. Hay que descubrir la falla.



Pasa el Shrike Offenhauser ante las tribunas desiertas de Indy. Durante toda la semana se probaron cosas pero no se llegó a solucionar el problema. El motor finalmente se cansó y un pistón abandonó.

La llegada del auto a Indianápolis se había atrasado, su preparación también y Carlos Pairetti, tras una semana de comerse las uñas y ver cómo los demás le tomaban el tiempo al óvalo, había acumulado una buena dosis de nervios. Pero por fin, cuando las prácticas del miércoles de la semana anterior ya estaban por expirar, una esperanzada sonrisa se dibujó a través del visor plástico de su roja "escafandra" Bell y Pairetti enfiló el Shrike rumbo a la pista.

Anduvo hasta que lo dejaron (a las 6 de la tarde se cierra el circuito) y llegó a completar 20 vueltas a un promedio aproximado de 110 millas por hora, una velocidad apenas de paseo para Indy, pero un límite al que debió ceñirse en su primera salida porque así lo fija la reglamentación para todo piloto debutante.

Pero lo más importante y quizá trascendental de ese soleado miércoles fue el hecho en sí de que el argentino pudiera sentarse al volante del Shrike, o para ser más descriptivos, del "Canal 9 Buenos Aires Special", como bien lo individualiza la inscripción estampada a ambos lados de la máquina. El amarillo rabioso (color del auspiciante de los tres autos de Agajanian —Wynn's—) de la carrocería luce el número 8 y ése será el número que le corresponderá en la carrera si Pairetti puede cumplir con el lejano propósito de clasificarse.

EN LA ESCUELA

Tras la imprescindible revisión médica, la semana había comenzado con meticulosas clases teóricas. Su primera salida al óvalo la hizo como pasajero de un Oldsmobile 442 (pace-car), con Denny Hulme como instructor, Paul Johnson como delegado del U.S.A.C. y encargado de dar el visto bueno, y el Dr Alvarez como traductor. Además hubo pizarrón, lección de luces y menudencias por el estilo. El martes Pairetti ya estaba aburrido de tanto bla, bla; no veía la hora de subirse al Shrike y no tuvo ningún reparo en confesarlo: **"Mirá, ya estoy cansado de tanto colegio; todo este asunto de las luces y las banderas lo sé de memoria, lo único que necesito es que terminen de preparar la máquina y listo".**

Cuando dejamos el circuito el martes a última hora, al coche Nº 8 sólo le faltaban los toques finales. **"Que se queden trabajando toda la noche, pero que me lo tengan listo para mañana a las 9; quiero ser el primero en salir a las prácticas"**, había pedido. Pero el trabajo era intenso en los garajes de Agajanian porque los otros dos autos tenían sus problemas. El 98 (un flamante diseño monocasco de Leonard Faas) que correrá Vukovich estaba desmantelado y con el motor en proceso de armado, luego de haber girado dos días con el motor viejo. La restante unidad, el Mongoose Nº 97, había claudicado esa misma tarde cuando Bruce Walkup volvió a los boxes con un pistón liquidado.

PROBLEMAS EN EL MOTOR

El miércoles a las 9, sin embargo, todavía estaba en veremos. Para colmo, cuando ya había pasado la inspección técnica y a media mañana se decidieron a ponerlo en marcha, el turbo-Offenhauser

→

comenzó a renegar con aparentes problemas de inyección. Además apareció una imprevista avería en el tanque de aceite que obligó a desmontarlo para su reparación. Poco después de mediodía la máquina por fin parece estar en condiciones pero no para ser probada por Pairetti sino por Bruce Walkup (para mayor seguridad por si algo andaba mal, se requirió que primero fuera caminada con un piloto experimentado). Dos vueltas muy despacio y adentro. **"El motor no levanta, falta potencia"**, comentó de inmediato Walkup. Los mecánicos se miraron, con mucha calma, quizás demasiada calma, dejaron de comer sandwiches y entraron a auscultar el Offy. Como no pudieron encontrar nada a la vista y como el rendimiento no mejoraba decidieron retornar a los garages para buscar la falla.

A todo esto la moral de Pairetti se había venido al suelo y no precisamente por las fallas del auto sino porque le informaron que ese día tampoco podría hacer su primer "test" y que Paul Johnson exigía que al día siguiente tomara otra lección de "pizarrón". El doctor Alvarez se vio con las manos atadas: en su posición poco podía hacer para protestar por la insólita decisión del oficial del U.S.A.C. (United States Auto Club) y entonces fue Agajanian el que salió a defender posiciones cuando se enteró del problema.

Cuando le preguntamos al propio Agajanian qué haría fue terminante: **"No se preocupe, que si el auto está en condiciones Pairetti saldrá á probar. A mí que no me venga Johnson con macanas porque lo mando al diablo. Yo soy el que pone el dinero y él seguramente no tiene ni cinco centavos en el bolsillo. Yo soy el propietario del auto y él es simplemente un empleado"**, y finalizando con las personalizaciones, Aggie remató: **"Yo hace 23 años que vengo a Indy y con mi experiencia no voy a aceptar que ningún empleado del club ande con estupideces"**.

Con los mecánicos trabajando en el motor, nos fuimos a comer junto a Pairetti. En eso estábamos cuando entró a la cafetería del speedway el propio Johnson. "Tomorrow at nine" y le aclaró, mostrándole 9 dedos a Pairetti, que al día siguiente lo esperaba para otra lección de luces y banderas. Luego de oficiar de traductor preguntamos por cuenta propia.

—Mr. Johnson, ¿no le parece que está exagerando al no dejarlo salir hoy a hacer el primer test?; al fin y al cabo Pairetti es todo un profesional—.

Su contestación no tuvo un tono muy amable que digamos: **"Usted dice que él es profesional, pero yo nunca lo vi correr, así que dígale que estudie bien y mañana, después de la lección puede ser que lo dejemos manejar. Hace 25 años que tomo exámenes a corredores en Indianápolis y para mí Pairetti es un caso único porque ni habla inglés ni sé nada de él"**. Allí cortó Johnson la improvisada interview y se marchó sin aclararnos cómo habían hecho entonces otros corredores extranjeros que sin hablar inglés habían corrido antes y por qué no se había tomado el trabajo de leer los antecedentes del argentino antes de prejuzgar sobre su capacidad profesional.

EL PODER DE AGAJANIAN

Al rato se acercó a nuestra mesa Bill Vukovich y aportó su consejo **"Lo mejor es aguantarse, los tipos como Johnson son un prblema. Es un viejo (efectivamente, debe tener como 80 años) con mentalidad atrasada y quiere que todo el mundo haga lo que él disponga y no le discutan. A mí también me hizo la vida imposible cuando debuté aquí"**.

Pairetti ya estaba casi resignado y dispuesto a cambiarse, pero como Agajanian volvió a manifestar su intención de arrasar con Johnson si se ponía en su camino, decidió esperar.

Bruce Walkup volvió a la pista con el Nº 8 pero los problemas no acababan de solucionarse. En tanto fue pasándole datos sobre la dirección (muy celosa y un poco subvirante) y el acelerador ("Está muy blando". No importa a mí me gusta así, dijo Pairetti).

Agajanian por su parte decidió ir a buscar la autorización para que el argentino saliera a la pista. Su encuentro con Paul Johnson derivó en tormentosa discusion y entonces Aggie se lo llevó poco menos que a la rastra ante sus superiores. Al rato volvieron al pit e hicieron un aparte con Pairetti y Alvarez. Cuando la reunión finalizó, Pairetti comenzó a sacar el casco del bolso. Agajanian había cumplido. Si de algo puede estar contento el arrecifeño es de que su "patrón" en Indy sea uno de los más respetados jerarcas del ambiente.

Las primeras 21 vueltas tuvieron más que nada un carácter simbólico, luego de los mencionados sucesos. Las 110 millas de promedio son algo así como ir caminando en Indy pero al dia siguiente, jueves, Pairetti ya había subido la marca y la confianza aumentaba: **"Primero fue la bomba, después la bobina y ahora parece que es el magneto lo que falla. No obstante te puedo asegurar que al auto le tomo la mano enseguida y sólo espero que el motor responda sin fallas"**, sentenció.

El Shrike es un monocasco con semiejes desiguales. Más cortos sobre el lado interno de giro del circuito (izquierdo); esa característica asimétrica era original en el auto en 1968. **"Yo anduve bastante fuerte con él,** —nos contaba Vukovich—, **lo que pasó es que después lo modificaron y nunca volvió a andar bien. Ahora está rearmado en su forma original y tiene que responder"**. El motor turbo-Offenhauser es completamente nuevo (costó 25.000 dólares) y según dicen desarrolla 770 HP (lo cual nos parece muy exagerado). Y los hechos lo demostraron después.

LA VERDAD DE LOS CRONOMETROS

Cuando la semana pasada empezaron a trabajar tratando de afinar la puntería con el motor, luego del uspicioso paso que significó aprobar sin fallas el test de los debutantes, las cosas todavía pintaban color de rosa para las esperanzas de todos. El chasis parecía responder bastante bien y había mejorado con la nueva alineación y regulación de suspensión pero el Turbo-Offy no arrimaba a las ocho mil vueltas ni a remolque y durante toda la semana se la pasaron probando cosas con vistas a la primera sesión de clasificación que tuvo lugar este fin de semana.

Bobina, bomba inyectora, magneto, etc. pero las cosas no fueron ni para atrás ni para adelante y para colmo la organización de mecánicos del equipo siguió dejando mucho que desear, con lo cual las decisiones, se demoran en momentos importantes.

Lo máximo que pudo alcanzarse durante la semana fue orillar en unas pocas vueltas las 160 millas por hora de promedio y en una tirada aislada la aguja intentó arrimar las nueve mil vueltas. Pero todo fue una excepción pasajera. El viernes último se decidió una solución heroica y se desarmó el motor para armarlo con componentes nuevos. Cambiaron cigüeñal, pistones, bielas, etc. Al día siguiente comenzaban las pruebas de clasificación y se esperaba probar y afinar en las vueltas de entrenamiento previas.

Llovió toda la noche y la mañana del sábado apareció nublada y con malas perspectivas. Un buen número de camiones giraron en la pista tratando de secar el piso mientras Agajanian nos confiaba que si Pairetti no lograba girar a un promedio mínimo de 165 millas por hora era mejor olvidarse de esta primera clasificación.

A las once de la mañana el contingente salió a practicar con la orden de no andar muy fuerte porque la pista todavía estaba resbaladiza y allí estuvo prendido Pairetti. Al terminar esa apertura de más o menos diez minutos Pairetti entró al pit con una sonrisa de oreja a oreja exclamando: "Anda bárbaro. Lo pisé un poquito y en seguida llegó a las ocho mil vueltas". Cuando una hora después salió a probar en serio la respuesta fue muy diferente. "Qué macana! Hasta las ocho mil vueltas levanta bien pero ahí se acaba. Que me lo arreglen porque no puede ser que los demás me pasen como si estuviera parado".

De las palabras al hecho hubo un largo trecho y más aún para el jefe de mecánicos que por si acaso dictaminó que había que sacar bujías porque el auto andaba con mezcla muy rica. Pairetti a su vez sugirió cambiar rodado (poner gomas más petisas) y además sacaron el turbo compresor colocando el del auto de Bruce Walkup —único piloto del equipo que hasta el momento había conseguido clasificarse— en el Shrike de Pairetti.

Cuando la operación terminó y el auto estaba esperando turno para salir a la pista un gran aguacero cambió todos los planes y clausuró la sesión del sábado.

El domingo por la mañana Pairetti estuvo temprano esperando el auto pero recién a las diez comenzó a girar. Pese al cambio del turbocompresor, nuevos gicleurs y más retoques el Shrike no lograba pasar las 160 millas de promedio para la vuelta, es decir diez menos que el mejor tiempo del día anterior logrado por Al Unser.

Los comentarios de Pairetti eran desalentadores. "No anda, viejo". A Mike Mosley por ejemplo lo venía agarrando pero en cuanto el auto entra en la recta lo pierdo de vista. Necesito por lo menos 500 vueltas más". El taquímetro acusaba por entonces 8.300 revoluciones.

Parnelli Jones que se apareció por allí dio el siguiente consejo: "Usted tendría que cortar un poco antes de la curva, no irse tan encima. Dejar que el auto se vaya por su impulso pero sin frenar y tratar de ganar la máxima fuerza justo sobre la curva". Pairetti esperó la traducción, meditó un poquito la respuesta y contestó: "Fenómeno, pero eso se podrá hacer con un auto como la gente porque lo que es con éste..."

Lo convencieron que aceptara el consejo y Pairetti salió con las nuevas gomas a cumplir ese plan. Los tiempos le dieron la razón. Enseguida se vio que levantando antes como decía Parnelli el auto se paraba solo y apenas si recuperaba en las curvas por falta de potencia. Uno se pregunta a esta altura dónde están los 700 y pico de caballos que se comentaban antes.

Una vuelta más y la debacle final. Luz amarilla en el circuito y el anuncio por los altoparlantes de que el auto número 8 tenía problemas. Pairetti había parado sobre el costado tras haber desparramado humareda y aceite al por mayor y volvió a remolque, embarrado como un TC de los viejos tiempos porque lo trajeron por la banquina. Pairetti resignado contó cómo fue: "Venía por el medio de la curva primera y de pronto sentí como si el motor se hubiera quedado en tres cilindros así que corté el contacto de inmediato y me tiré al pasto".

El primer diagnóstico indicó tanque de aceite roto por un lado y pistón liquidado por el otro. Habrá que desarmar y poner todo a nuevo otra vez pero mientras tanto será mejor que Pairetti vaya mirando a ver si aparece otra máquina porque si el proceso de la semana pasada se repite sólo un milagro será capaz de solucionar el mal "incurable" del motor Offenhauser. Pairetti lo sabe y por eso es que bajo cuerda intenta buscar alguna otra cosa con la cual clasificarse. De cualquier manera le queda como última chance lograr alguno de los puestos de retaguardia todavía no cubiertos y que serán disputados a muerte el próximo fin de semana. Ojalá...

APUNTES SUELTOS

El Shrike pisó la pista una semana después de lo previsto. Aunque nadie quiso dar una versión completa de la razón de tal demora, pudimos reconstruir el proceso de tal inconveniente indagando en diversas fuentes. En primer lugar, el auto que correrá Pairetti era el último, en un lógico orden de prioridades, entre los tres del equipo Wynn's. En los papeles, tanto la máquina que piloteará Vukovich como la que correrá Walkup, son superiores. Por otra parte, el atraso en girar los 20.000 dólares por parte de Canal 9 (en concepto de pago por el alquiler del auto) también retrasó el comienzo de los trabajos. Recién cuando vio el dinero en casa, Agajanian dio orden de trabajar "full-time" en el Shrike.

Parece difícil que en este viaje Pairetti aprenda a hablar inglés, pero es

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

mucho más factible que los norteamericanos de su equipo terminen hablando español. La simpatía de Pairetti les cayó muy bien y hasta ahora todo es armonía. Los diarios locales ya le han dedicado su atención y en estos días firma autógrafos al por mayor entre la crecida asistencia de público que se arrima a ver las prácticas.

Como para estar más "en casa", además de contar con la compañía de su esposa, Pairetti tiene a un compatriota cuidando de la parte mecánica de su auto. A tal efecto fue contratado especialmente en Los Angeles Juan Rossi (33 años, casado) un mecánico que hace tres años dejó Buenos Aires y actualmente trabaja en la fábrica de autos de carrera californiana LeGrand. Ayudándole a éste, vino de Los Angeles otro compatriota, Héctor Lagresa. Todos están bajo las órdenes de Leonard Faas, mientras el armado y preparación de los motores corre por cuenta de Edgard Elder, enviado especialmente por la fábrica que produce los Offy.

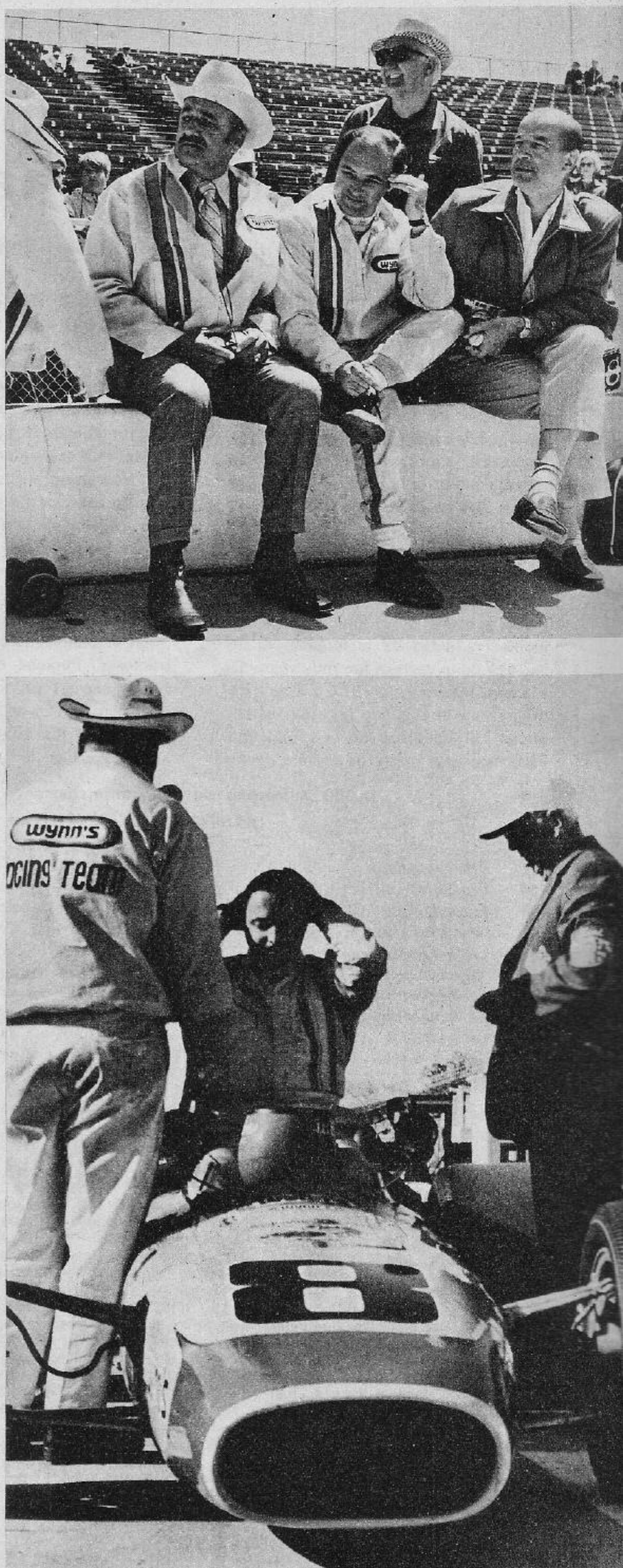
Fue tan fuerte el aguacero que soportaron los autos en el viaje entre Los Angeles e Indianápolis, que pese a estar convenientemente tapados entró agua en los motores. Tuvieron que trabajar bastante para desagotarlos. En tal sentido, el motor del 98 (perteneciente a Vukovich) fue el que más sufrió las consecuencias.

En los 35 años que lleva dedicados al automovilismo J. C. Agajanian, decenas de nombres famosos pasaron por su equipo. A Indy hace 23 que concurre —es el más veterano de los propietarios en actividad— y entre los hombres que corrieron sus máquinas cabe recordar a muchos que hoy constituyen la historia brillante de las 500 Millas: Troy Ruttman, Johnny Mantz, Tony Bettenhausen, Lloyd Ruby, Parnelli Jones, Vukovich Jr., hijo del legendario ídolo desaparecido, es desde hace dos años su protegido. Ruttman y Parnelli Jones le dieron sus dos únicos triunfos en Indianápolis (1952 y 1963).

Repuestos al por mayor apilados en los garajes, aseguran la subsistencia del equipo Wynn's. Cuando alguien le dijo a Pairetti si no temía que Bruce Walkup pisara demasiado fuerte su auto durante las pruebas y rompiera el motor tal como sucediera con el propio el día anterior, respondió señalando los cajones: "Que me voy a preocupar, si aquí hay piezas como para armar tres autos más"

Conseguir lugar en los hoteles cercanos al Speedway es algo imposible (siempre están reservados con dos años de anterioridad para todo el mes de mayo). Por tal motivo Pairetti debió alojarse en un hotel del centro, el lujoso y recién terminado Hilton. Para que se pueda movilizar, la Ford le facilitó un poderoso Mustang Mach 1.

Pairetti, Agajanian (con sombrero) y el Dr. Alvarez, artífice de la gestión. El momento no es para sonreír mucho, sobre todo para Pairetti quien ya pensó seriamente la posibilidad de buscar otra máquina para la clasificación del próximo fin de semana.



El auto está reacondicionado en todo y las suspensiones fueron puestas a nuevo pero el motor es el que no funciona y Pairetti se cansó de subir y bajar del auto en el fin de semana lamentándose por la permanente falta de vueltas.

1.000 kilómetros de SPA - Francorchamps

El Porsche 917 de la pareja Siffert-Redman se impuso notablemente. La Ferrari llegó a estar en la punta pero debió abandonar por desperfectos en la caja de velocidades

Jo Siffert y Brian Redman volvieron a las andadas. Triunfaron en los 1.000 Kilómetros de Spa Francorchamps; a pesar de las quejas de los pilotos profesionales, sobre la falta de seguridad de esta pista, la carrera se hizo y gracias a Dios no pasó nada lamentable en este circuito tan peligroso por lo veloz.

Nuevamente se bajó el promedio general de la carrera y el record de vuelta. A pesar de que la pista estaba húmeda por una lluvia que se descargó momentos antes de la largada, el desarrollo de la carrera fue muy veloz. De entrada, Siffert en un 917 y Pedro Rodríguez en el segundo auto del equipo oficial se adueñaron de la vanguardia. Pero casi a la mitad de carrera Jackie Ickx, con una Ferrari 512, estaba en la punta demostrando que las cosas van mejorando en Maranello y que en cualquier momento la 512 puede volver a ganar. Por ese entonces abandonó Pedro Rodríguez por desperfectos en la caja de cambios de su 917. Al rato no más, pararon en la mismo vuelta Siffert e Ickx para cambiar piloto; Siffert por Redman e Ickx por Surtees. Redman quedó en la punta y Surtees trató que el Porsche no le sacara una vuelta.

En el Campeonato Mundial de Constructores, Porsche encabeza las posiciones con 51 puntos, seguido de Ferrari con 31. La próxima será en Nürburgring y los argentinos tendremos al Berta LR en la pista.

1.000 Kilómetros de Spa-Francorchamps

CLASIFICACION

Pos.	PILOTOS	MARCA	TIEMPO	VUELTAS
1º	Siffert-Redman	Porsche 917	4h 9m 47s	70
2º	Ickx-Surtees	Ferrari 512	4h 12m 23s	70
3º	Elford-Ahrens	Porsche 917	sin tiempo	67
4º	Giunti-Vacarella	Ferrari 512	sin tiempo	67
5º	Laine-Van Lenneep	Porsche 917	sin tiempo	67
6º	Attwood-Hermann	Porsche 917	sin tiempo	65
7º	Scheety-Merzario	Ferrari 512	sin tiempo	63
8º	De Fierlant-Bell	Ferrari 512	sin tiempo	63
9º	Larousse-Lins	Porsche 908	sin tiempo	63
10º	Bonnier-Wissel	Lola T70	sin tiempo	63

PROMEDIO DEL GANADOR: 240,059 km/h.

3 SUSPENSIONES 3

Este fin de semana se caracterizó por las suspensiones. Y no hablamos precisamente de las suspensiones delanteras independientes o las traseras de "clásica inspiración chapmaniana", sino de lo que parece ser la tónica de los últimos tiempos en automovilismo: la suspensión (o postergación) de las carreras programadas. El domingo le tocó el turno a las tres de nivel nacional que deberían haberse disputado en Concordia, Salto y Resistencia con puntaje todas para los campeonatos argentinos de Fórmula 1, Turismo de Carretera F-"A" y Turismo Grupo 2, respectivamente.

Las causas de las suspensiones difieren ligeramente en los tres casos. En Salto, el club organizador —C. A. Compañía General— pidió la postergación por una semana debido a que restaban pavimentar 1.200 metros del circuito, las banquinas estaban en mal estado y no se había llegado a un acuerdo sobre la utilización de ciertos campos para ubicar a los espectadores.

En Concordia el asunto fue más tajante: luego de una inspección por parte de la CADAD, ésta decidió que dicho autódromo no reune las condiciones necesarias para disputar en él competencias de Fórmula 1 y tampoco de TC o SP.

En Resistencia el Chaco Automoto Club improvisó un circuito de aproximadamente 2.700 metros, aprovechando una pista del viejo aeródromo en desuso. Además de ser impropio para una competencia de este tipo, recibió autorización de CADAD. Pero sucedió algo inesperado. El día anterior a la carrera había en Resistencia sólo siete coches: dos de la clase "B" (Canedo y Mayorga) y cinco de la "A" (Melli, Alonso, Carubia, Parisi y el correntino Juan Bravo). Se suspendió, por falta de gente, lo que provocó lógicamente ácido comentarió de los pilotos que se moviilizaron con coches de carrera, equipos y vehículos auxiliares desde 1.000 kilómetros y aún más lejos. Y como dijo Carubia en el aeropuerto cuando se embarcaba para Buenos Aires: "ni siquiera nos devolvieron el dinero de la inscripción..."

UN GRAN SUSTO

Durante el fin de la semana pasada Juan Manuel Fangio, nuestro superdotado sufrió un ataque agudo de cardiopatía. Mientras veía televisión en casa de sus sobrinos G. Nogueira y señora sufrió un infarto al miocardio. Rápidamente auxiliado fue asistido por un doctor que determinó la afección e inmediatamente ordenó el traslado el sanatorio Güemes; en ningun momento perdió el conocimiento. Incluso llegó a chancear con un enviado del vespertino La Razón: *"Qué le vas a hacer, hermano. Se me cayó una bielita"*. Una vez en el Sanatorio Güemes los facultativos determinaron que la lesión cardíaca había sido de mucha importancia pero que el mayor peligro ya había pasado y la recuperación era progresiva. Pasó la primera noche en forma satisfactoria, siempre atendido por médicos y enfermeras.

Su hijo, "Cacho" Fangio estaba en Salto queriendo prepararse para la suspendida prueba de TC FA, cuando se enteró del problema que lo aquejaba a su padre viajó inmediatamente hacia la Capital donde tuvo la muy buena noticia de que estaba fuera de peligro.

El primer parte médico confirmó el diagnóstico efectuado en un principio: infarto agudo de miocardio.

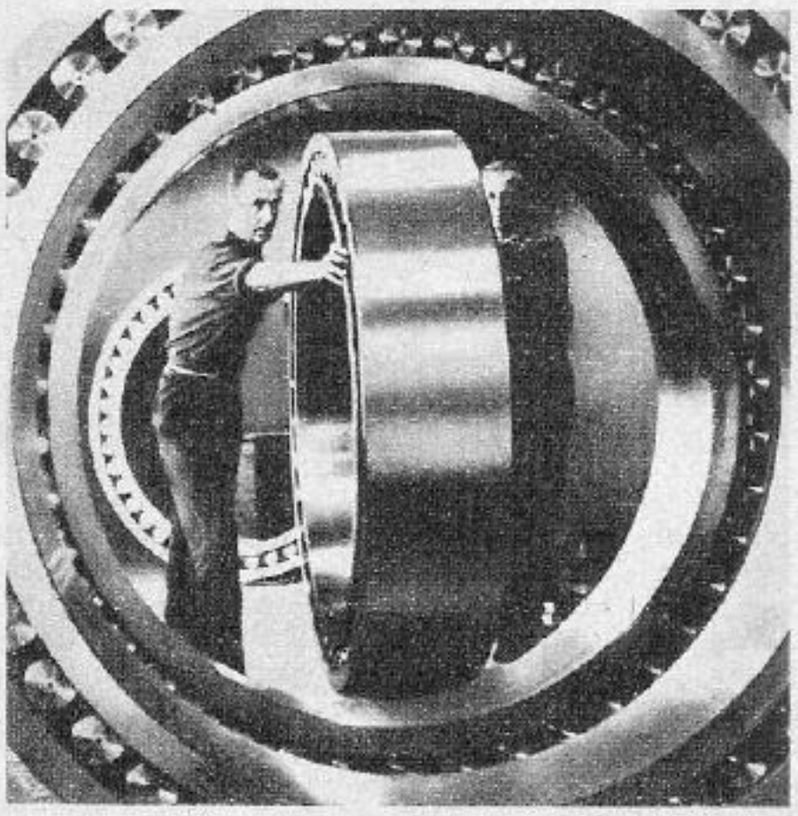


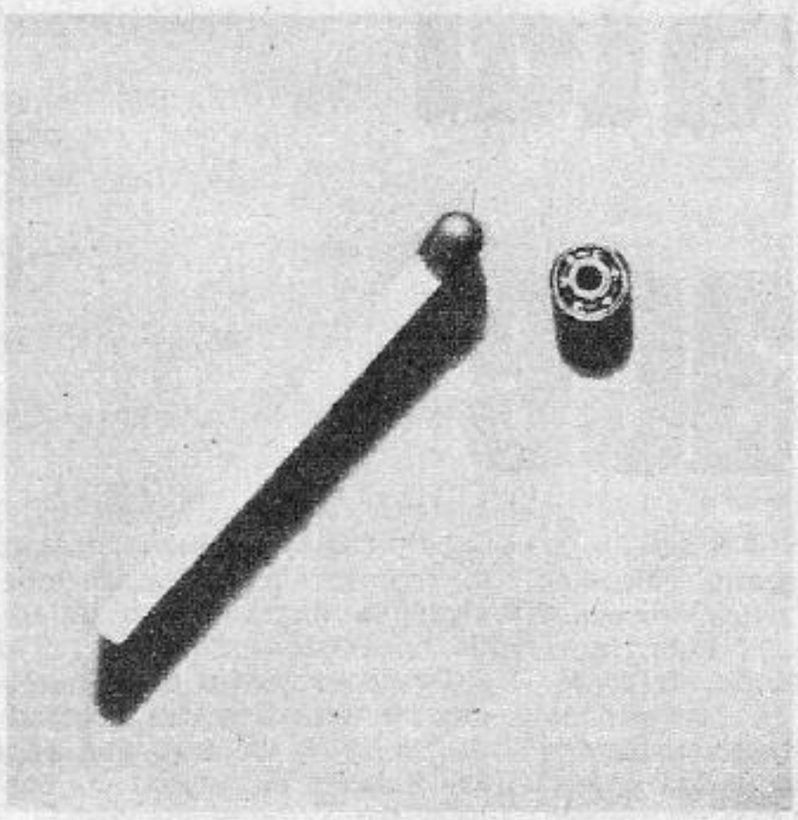
Fangio pocas horas antes del infarto que lo aquejó el sábado a la noche. La fotografía fue tomada durante el bautismo de Juan Cruz Bordeu, hijo del matrimonio Maneco-Graciela y del cual el quintuple fue padrino.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NIELSEN

DIVERSIDAD





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

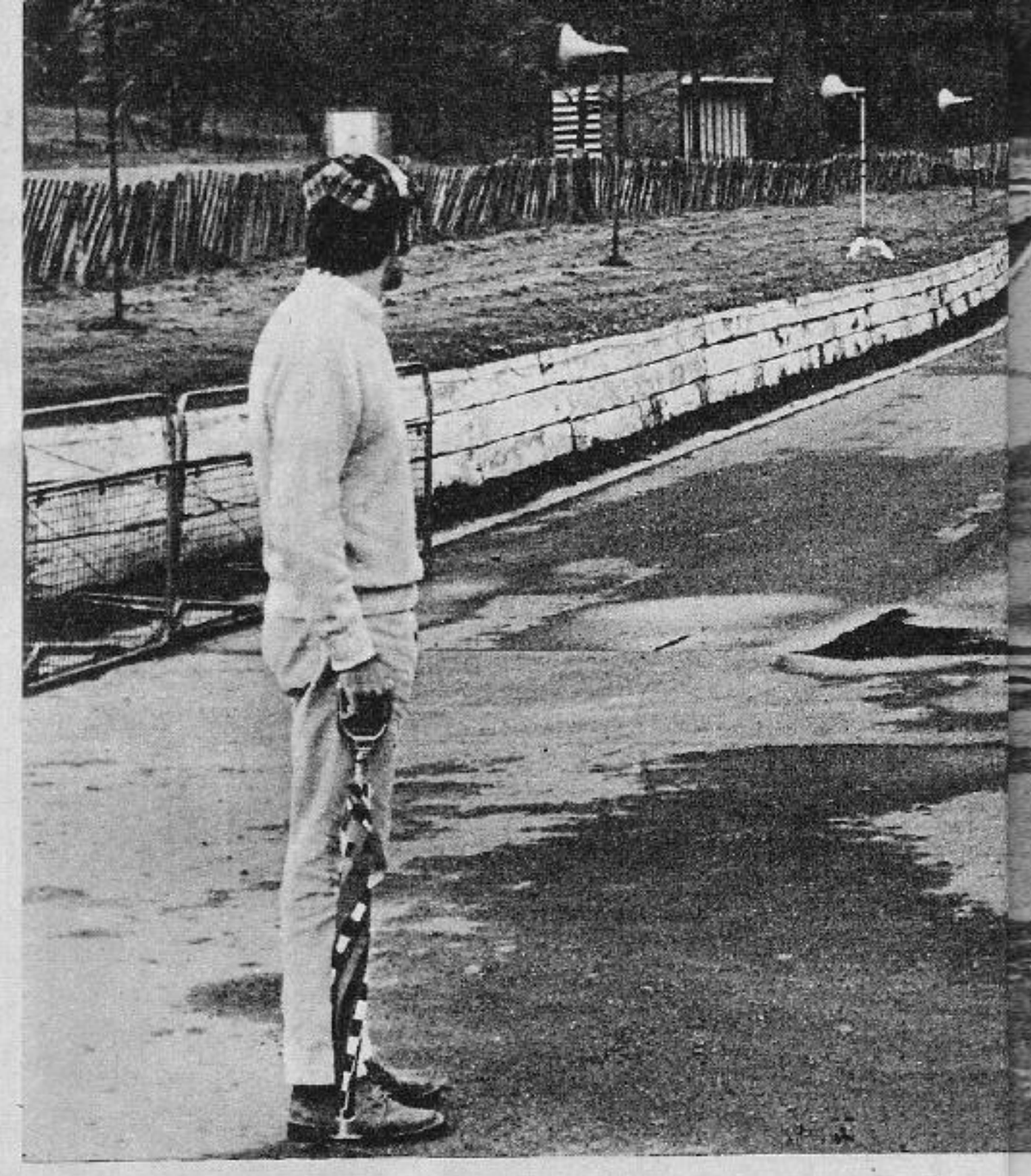
Hasta la fecha, nuestros clientes han comprado más de 5.500.000.000 de rodamientos SKF a entera satisfacción. Por algo será.

SKF

La diversidad es nuestro fuerte

CON EL EQUIPO DEL ACA EN EUROPA

Recorriendo Crystal Palace



La rural Fiat 124 del equipo la usa normalmente Staffa para hacer la persecución a los proveedores. Por consecuencia Lole, familia y nosotros, aláteres forzosos, tenemos que optar por un puñadito de soluciones: enclaustrarnos en el hotel y dejar que las angustias de un Londres lluvioso ronden nuestra más optimista predisposición, tomar taxis o alquilar un coche lo que significa un desembolso extrapresupuestario bastante doloroso que es mejor tratar de eludir o, por último, desplazarse en medios de trasporte masivos, populares o si se quiere proletarios. Ayer al Tower Bridge caminando, antes de ayer a la abadía de Westminster en el piso superior de estos ómnibus tan típicos de dos pisos, hoy a Picadilly Circus en subterráneo, almorzar en cualquier restaurante italiano y después, a la tarde, en otro ómnibus y en otro piso de arriba a recorrer Crystal Palace con Lole.

Previo paso por Buckingham Palace a las once para ver el diario cambio de soldaditos de plomo (tamaño natural) en la guardia, y fumar un Particular con filtro convidado por compatriota, curioso testigo también, en el palacio real. Concluir así la mañana, meditando la importancia que puede tener un cigarrillo negro en un lugar donde no existen...

Desde el centro de Londres hay dos ómnibus que van directamente al "Sporting Center" que es Crystal Palace; el 2 y el 3. Los dos igualitos a todos los demás, colorados, caja de cambios preselectiva, "Se permite fumar", empleada femenina que vende los boletos, dos pisos y la posibilidad de ver tantas cosas desde arriba. El viaje desde Trafalgar Square —por ejemplo— que podría ser la plaza Lavalle de Buenos Aires por su ubicación, insume cuarenta minutos. Y allí fuimos con Lole, paraguas, papel y lápiz y los ojos más abiertos que los diafragmas que la poca luz del cielo nublado obligaba a poner en la cámara.

Esta vez tuvimos suerte, la pista estaba desierta. Bah, había tres o cuatro inglesas con sus inefables perros pero que para nuestros pedestres propósitos esta vez daba lo mismo que estuvieran o no.

Examinamos un poquito de cerca las paredes que bordean al circuito en lugar de guard-rail y en efecto, resultaron durmientes de ferrocarril plantados perpendicularmente y tras ellos un talud de tierra de un metro de profundidad. Comenzando nuestra caminata llegamos a la primera curva y al entrar, haciendo el dibujo teórico que deberán hacer los coches obtuvimos el primer comentario. "Esta curva —dijo Lole— es para tomarla a fondo, es muy rápida". Apenas escuchamos eso porque ya estábamos caminando y apretando el paso en medio de la curva para captar el desarrollo que tiene. Al salir de esta primera curva aparece inmediatamente la entrada a la segunda. Comentamos con Lole qué velocidad habría que enganchar para meterse en esa curva siguiente. "Mirá —continuó el que sabe—, todo depende de la multiplica que le pongamos. Es un circuito difícil, podemos ponerla bien corta como todo parece indicarlo, pero también imaginate que si da para relaciones largas nos ahorraríamos un cambio en muchos lugares". No obstante todo parece indicar que esa segunda curva es para zambullirse en tercera.

Al encontrar el lugar por donde habrá que meter el coche para dibujar la tercera curva de la mejor manera y al encarar la cuarta curva 15 metros después se hace bien evidente lo angosto que es el camino; como dijimos, parece un kartódromo y no da la sensación de ser un circuito para coches de las fórmulas superiores.

Ya en la cuarta curva se alcanza a ver la quinta que pone a los coches en la salida del mixto, del bosquecillo y en la recta opuesta con un salto. En seguida buscamos el dibujo y cómo se vería la quinta curva en su recorrido. Buscamos la salida de ella para encontrarnos ya casi en la recta opuesta con el salto bien evidente y un poco más allá el primer puente sobre el circuito. Caminando, caminando, en la zona donde los cambios se sucederán con la velocidad que requiere llegar cuanto antes a la quinta (velocidad, no de fin de semana) iniciamos la bajada abrupta que sin duda será un lindo lugar para apostarse el día de la carrera. Cabe destacar que para que no entren automóviles al circuito han colocado especies de portones o tranqueras de tubos y alambre tejido que quitarán seguramente para los entrenamientos etc. etc.... Y ya bastante fatigados íbamos llegando a la curva número seis. Ese viraje tiene también sus buenos noventa grados de



Durante la semana, junto a Reutemann, recorrimos la pista de Crystal Palace. Un circuito difícil, agradable, aunque algo peligroso por las empalizadas cercanas. Muy lejos de lo que es Thruxton por ejemplo.

Vuelven las jornadas tranquilas de Londres ahora con más calorcito. Y palomas en Trafalgar Square para la asombrada niñita Reutemann.

Reutemann, Pilotto y Quaglia en Cosworth. Allí se llevaron los motores de donde salieron nuevitos para estar listos en Crystal Palace.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



texto y fotos de ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

(enviado especial)

En Crystal Palace, circuito ubicado en la periferia de Londres, se desarrollará la próxima carrera de Fórmula Dos en la cual el equipo del ACA hará su cuarta presentación. Mientras Staffa y los mecánicos se dedican a completar el equipo técnico, Lole Reutemann se preocupó por recorrer y estudiar concienzudamente el trazado con su característica dedicación. Caldarella viaja hoy, martes, hacia Londres para reunirse otra vez con el equipo

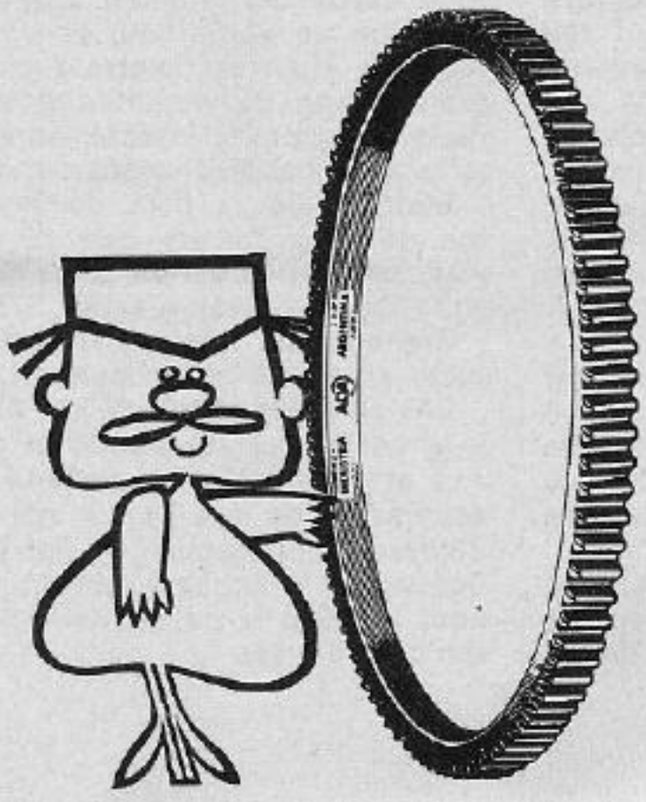
curvatura y un ligero peralte bien pronunciado en su parte inferior, o sea, la parte interna de la curva. Siempre en tercera, y tratando de hacer un solo radio en el dibujo de esa curva y la otra que está unida a la siguiente por una corta rectita en subida. Esa pequeña recta desemboca en el octavo giro y desde allí ya se divisa el segundo puente y la casi imperceptible "s" previa a la última curva. Esa "s" se endereza sin mucho juego de volante y permite subir alguna velocidad pero por poco, porque la recta que continúa no es muy larga y ésta termina en la última curva que desde allí se ve como una pared. Esta es la curva de menor ángulo de giro, en la recta previa tendrán que subir seguramente algún cambio pero para bajar en seguida a segunda —en muchos casos— por lo exigido del último viraje. En medio de ella ya elaboramos las conclusiones finales Cuando llegamos nuevamente a la recta principal y miramos hacia adelante se nos reveló —desde allí— el gran desnivel ascendente que tiene. "¡Es embromado!, ¿no te parece?", dijo Lole, "¡Sfiiii!", le contestamos. Y así es. Es embromado, sí. Pero lindo para correr en él. Aquí Reutemann comenzará la segunda parte de su campaña y si la idea es de salir al segundo tiempo con mentalidad de gol, el escenario se adapta. Aquí las posibilidades van a ser parejas. Y puede ser que en Crystal Palace nuestro piloto encuentre el secreto que busca casi desde el principio: **"El auto que tengo es de los mejores, el motor no me ha fallado nunca y gira como los de punta, yo, por los tiempos que he hecho me doy cuenta que puedo conducir al ritmo de los de punta y me adapto perfectamente al pelotón, entonces, ¿adónde está el secreto para ganar?"** Esta segunda carrera en Inglaterra puede abrir también las puertas de la revelación.

ADEMAS...

Qué indignación nos da ahora, en el momento de revisar un poco lo hecho y lo visto, analizar uno por uno los circuitos conocidos. Pensar que el señor Joaquim Bonnier tuvo la caradurez de cuestionar unos cuantos puntos del autódromo de Buenos Aires en pro de la seguridad de los pilotos; pensar que este mismo señor no aceptaba otro alojamiento para la troupe que no fuera un hotel con pileta de natación. Aquí esta misma gente, sin chistar, corre en circuitos donde los árboles rozan las llantas de los coches, en medio de ciudades con veredas cuyos cordones tienen la altura de un guardrail poco más o menos, donde el trazado y muchas de sus características ya son de por sí inseguras como por ejemplo puentes en pleno viraje y después de una recta en bajada. En fin, que esto servirá también como experiencia para quien quiera recogerla y para que de una vez por todas se pongan las cosas en su lugar. Ah, en cuanto a los hoteles con pileta de natación, los hemos visto dormir en cuartitos de hoteluchos sin baño. Claro que aquí es Europa y son siglos de historia...

Hasta Nürburgring, y por recomendación de la Cosworth Engineering, Lole llevaba su motor —en directa— hasta las 9.400 vueltos. Entre cambios aún menos. En algún momento Fittipaldi le recomendó que se podía tirar hasta 9.800 r.p.m sin ningún peligro En la visita a Cosworth de la semana anterior Lole pidió la confirmación del dato de Fittipaldi y fecha. se la dieron: en efecto, se puede llegar con seguridad a las 9.800 rpm. "Ahora —decía Lole al salir de Cosworth— voy a empezar a tirar hasta las 10 000 rpm." Parece que los planes europeo-deportivos de Lole están cambiando. Puede que encontremos así la precisa...

LA VUELTA DE CALDARELLA — Chiche Caldarella se reintegra al equipo en esta semana y viaja a Londres este mismo martes para correr el 25 de mayo en Crystal Palace. Junto a él viaja también el hermano de Alberto Pilotto, también mecánico del ACA, que complementará así el mucho trabajo que ahora tienen los dos mecánicos que están en Europa. Asimismo también es probable que se una al equipo una persona enviada desde Buenos Aires en función de intérprete para obviar todos los problemas. Con lo cual —Caldarella en Europa otra vez— el equipo vuelve al estado previsto originalmente para competir en pleno en Europa. Puesto que reaparecen el 25 de mayo nada mejor que una buena actuación para festejar la

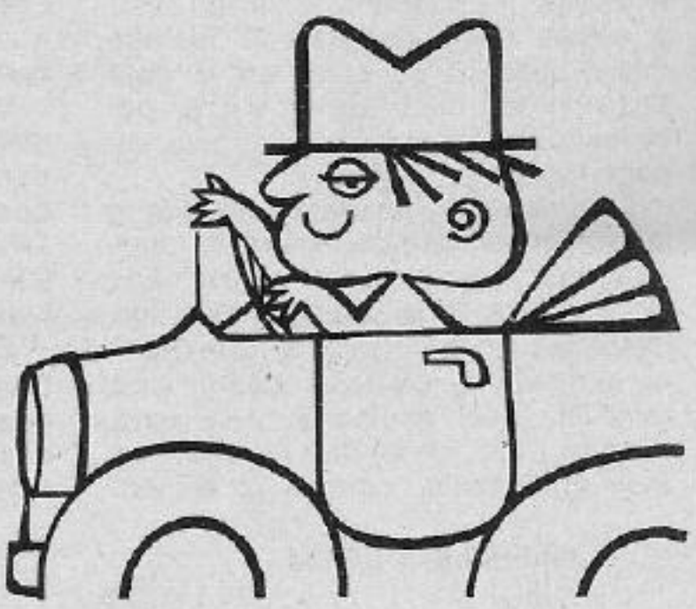


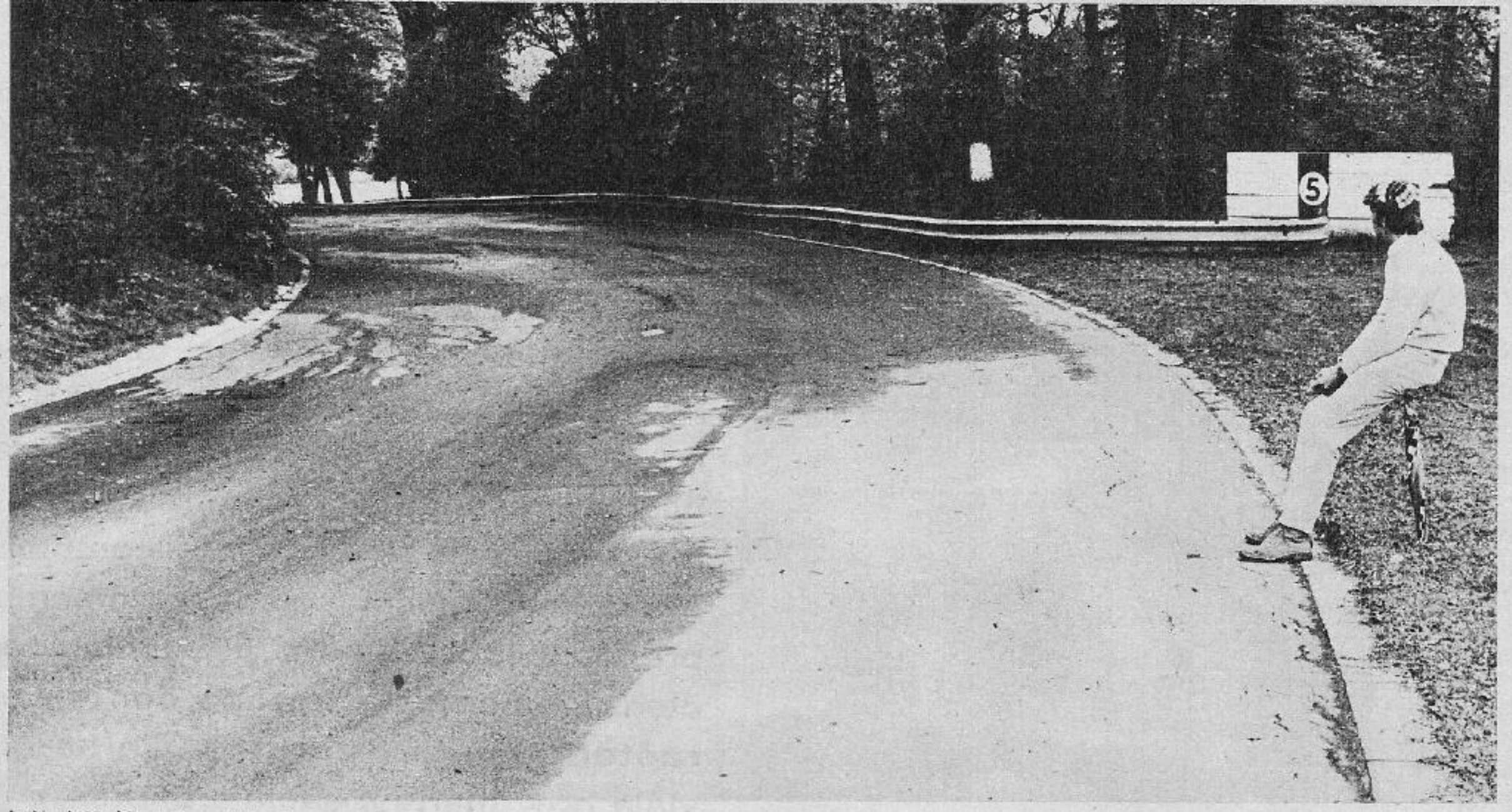
lo que cuesta, vale... y valen mucho más de lo que cuestan

coronas de arranque

ADA®

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





Lolé detenido a la salida de una curva en Crystal Palace observando con su clásico detenimiento el circuito donde correrán el próximo 25 de mayo. El trazado está en un parque y si bien es atractivo, presenta el inconveniente de guard rail y empalizadas demasiado cercanos a la pista.

ASI VEO EUROPA

• Mi viaje de vuelta a Londres • Nuestra actividad en la City • La carrera de F.1 de Montecarlo vista por televisión • La recorrida al circuito de Crystal Palace, un trazado que me parece un poco angosto

por CARLOS REUTEMANN

Después de toda la semana lluviosa que tuvimos en Nürburgring para la carrera, el día lunes amaneció con un brillante sol como si se hubiese negado los anteriores días a darnos un poco de alegría. Ese mismo día a la mañana todos emprendimos la retirada hacia Londres por caminos diferentes. Staffa, Piloto y Quaglia en el transporte partieron por las autobahn hacia Ostende y yo lo hice por los serpenteantes caminos del centro de Alemania pasando desde ya por lugares muy pintorescos muy parecidos a nuestro Bariloche. Es notable el cuidado que tienen los alemanes de todo su país, cosa que palpábamos a cada paso, convirtiéndolo así, a mi entender, en un gran parque, lo que es desde ya muy agradable.

Crucé la frontera y luego hacia Bruselas, también muy pintoresca, y desde allí a Ostende al famoso Ferry. Al rato de estar en la cola llegaron también Staffa y Cía. para hacer más amena la espera de seis horas.

Al amanecer, desde Dover, hacia la soleada Londres, trayecto que demanda un tiempo aproximado de 2 horas. Fue una semana de descanso en mi caso, ya que Staffa empezó a trabajar como loco para tener el equipo al pelo para cuando nos vayamos, lo cual es muy importante, porque ya no volveremos más a Londres y todos saben que los repuestos de nuestros coches están aquí y hay que tomar las precauciones necesarias.

Yo aproveché para ir al parque de Crystal Palace, alrededor del cual hay un camino y en el cual se hace la carrera, pero tuvimos una sorpresa increíble debido a que se disputaban unas carreras a pie entre Oxford y Cambridge, cosa que recién empezamos a entender al cabo de un rato porque también tiene su técnica, que consiste en caminar lo más rápido posible pero sin llegar a correr; así que los movimientos de los participantes son de lo más extraño; siempre están vigilados por una gran cantidad de jueces y lo más sorprendente es el esfuerzo de los participantes durante la carrera, que se manifiesta en una espuma que sale de su boca, cosa menos comprensible todavía.

Mientras pasaron los días entre el hotel y Hyde Park llegó el domingo y en Inglaterra hay infinidad de distracciones pero yo preferí la TV debido a que se televisaba el GP de Mónaco para toda Europa "en vivo y en directo".

Por supuesto que los increíbles teleobjetivos nos daban la posibilidad de verles hasta los ojos a todos y desde los ángulos más disparatados, acompañados también por un helicóptero que filmaba la parte de recta que da contra el mar.

Fue una carrera muy luchada y vimos varias veces cómo Brabham levantaba su brazo en son de protesta hacia Chris Amon que aparentemente no lo dejaba pasar.

Luego la quedada de Stewart y el comando de Jack hasta que lo empezó a alcanzar Rindt manejando al remango y que visto desde la TV cómo bajaba la curva en dos saltos llamaba la atención por su seguridad; pero nada hacía prever lo que iba a suceder.

En esta vuelta la cámara siguió a Brabham y a Jochen metro a metro hasta que pusieron una cámara que estaba en plena curva o mejor dicho detrás del guard rail pero siguiendo la línea imaginaria de la recta; aparte de ellos dos venían dos rezagados que molestaron a Jack o también éste se habrá querido adelantar para dejárselos de tapón a Jochen, la cuestión es que Jack se vino "derecho hacia nosotros" y por poco nos tuvimos que agachar; pasó Jochen y Jack puso marcha atrás para llegar y conseguir 6 puntos que lo ponen a la cabeza del campeonato pero que le quitaron la posibilidad de ganar la carrera más pintoresca del mundo.

Es indudable que los 9 puntos lo colocan a Rindt en carrera para el Campeonato Mundial y confirmar las estadísticas inglesas que le dan la mayor chance en lograr el cetro pero también salta a ojos vistas que Jack Brabham tiene el mejor monoplaza de la fórmula y es a mi entender un aspirante serio a lograr su cuarto título mundial; esto se comprende porque aparte de ser piloto, es mecánico y, lo más importante, un gran probador.

Nuevamente entre semana nos hicimos una escapada a Crystal Palace y lo recorrimos bien, viendo paso a paso las dificultades que tiene, consistentes principalmente en lo angosto y en lo cerca que está la empalizada que pasa muy cerca del hombro izquierdo. Más que un autódromo es un kartódromo y en su centro tiene un gran campo de deportes acompañado de grandes instalaciones para la práctica de diversos deportes.

Staffa trajo la lista de inscriptos de esta carrera que se va a disputar en dos series, y en mi serie entre los rivales están Stewart y Graham Hill, que vuelve a reaparecer en la F.2 con el nuevo Lotus.

Los entrenamientos son el día 23 y la carrera el 25, siendo la clasífica el mismo 25 a la mañana para esperar a los que van a correr a Zolder y que toman el Ferry del domingo a la noche y aparecen por aquí el 25 a la salida del sol. Veremos entonces qué pasa.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Carbure hondo y diga Brmmmm!..

Sí, es necesario que cambie esas bujías.
Por la aceleración no se preocupe; es normal.
¿Cómo anda de frenos?
Bien, una temporadita en la montaña no le vendría mal. Pero consúlteme.
Le vamos a diagnosticar unos toquecitos en el encendido.

(Consultorio sobre automovilismo)
Los lunes en LA PRENSA

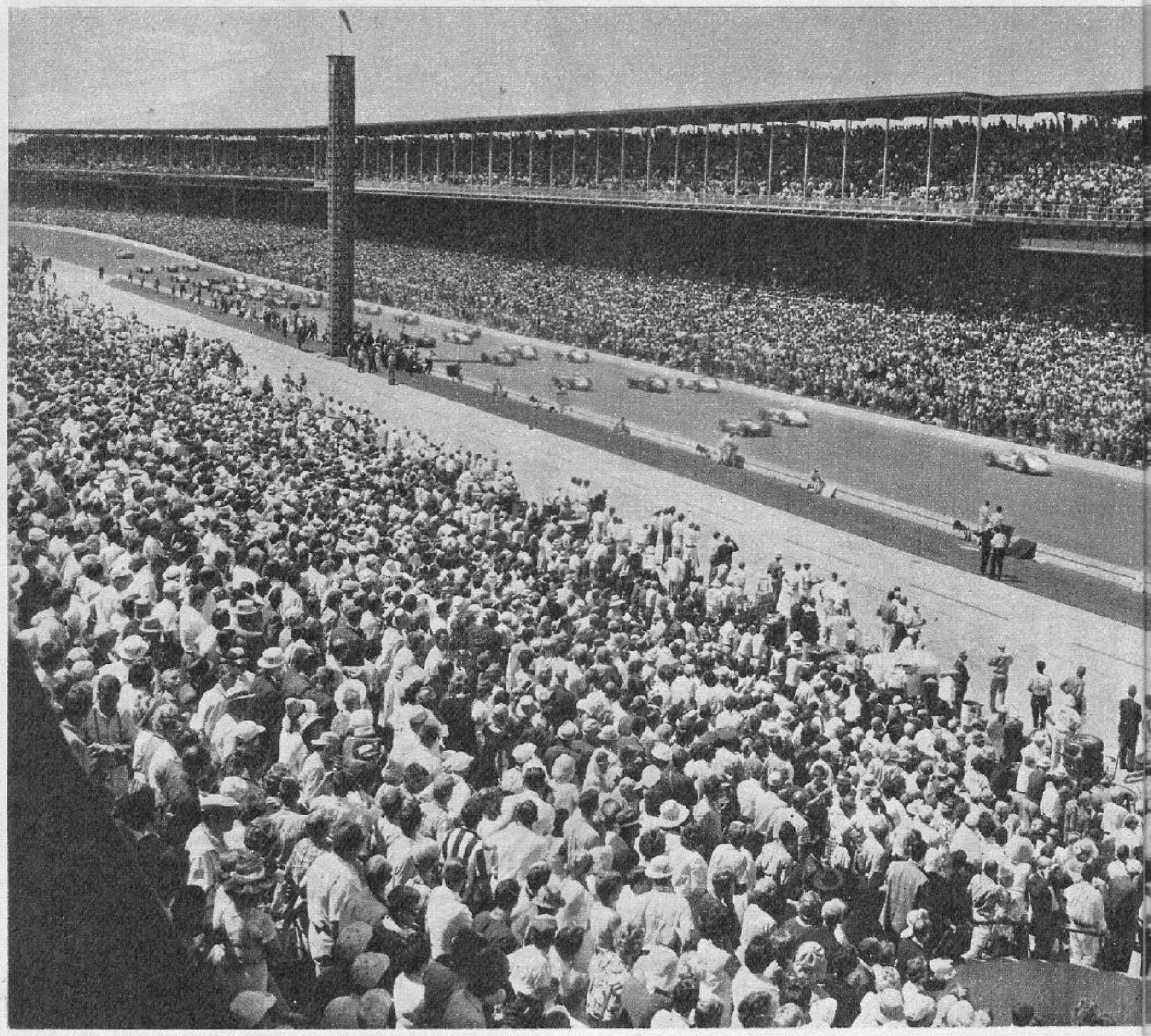
LAS GRANDES CARRERAS

LAS 500 MILLAS I

(Primera parte)

por HECTOR L. BERGANDI

Combatida, despreciada, aplaudida, concurrida por todo tipo de público y ambicionada por cualquier corredor, origen de polémicas, plagada de accidentes, antigua y complicada en sus esquemas, terrible y difícil para participar en ella, Indianápolis es la carrera más famosa del mundo y confirma año a año que también es una de las más exigentes pruebas existentes para hombres y máquinas



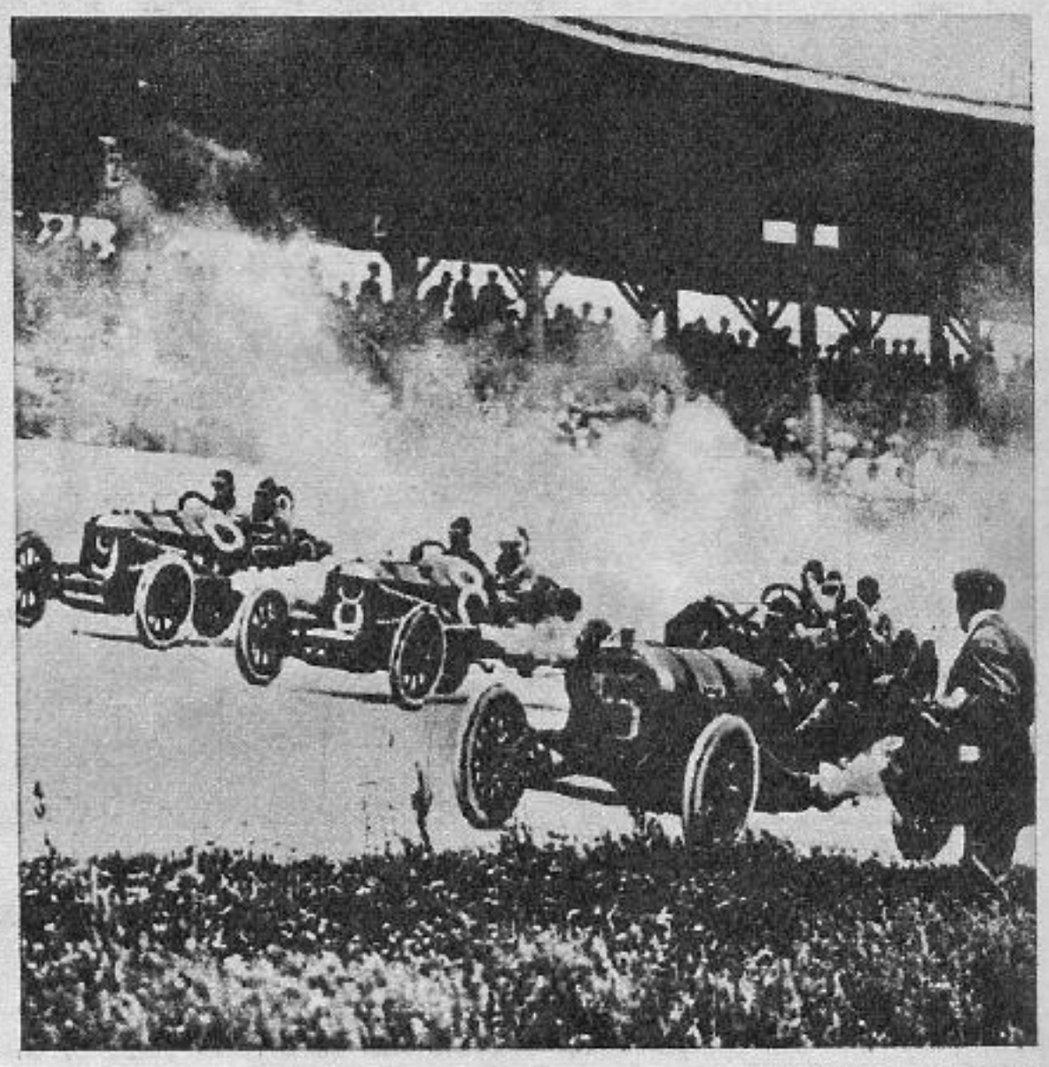
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

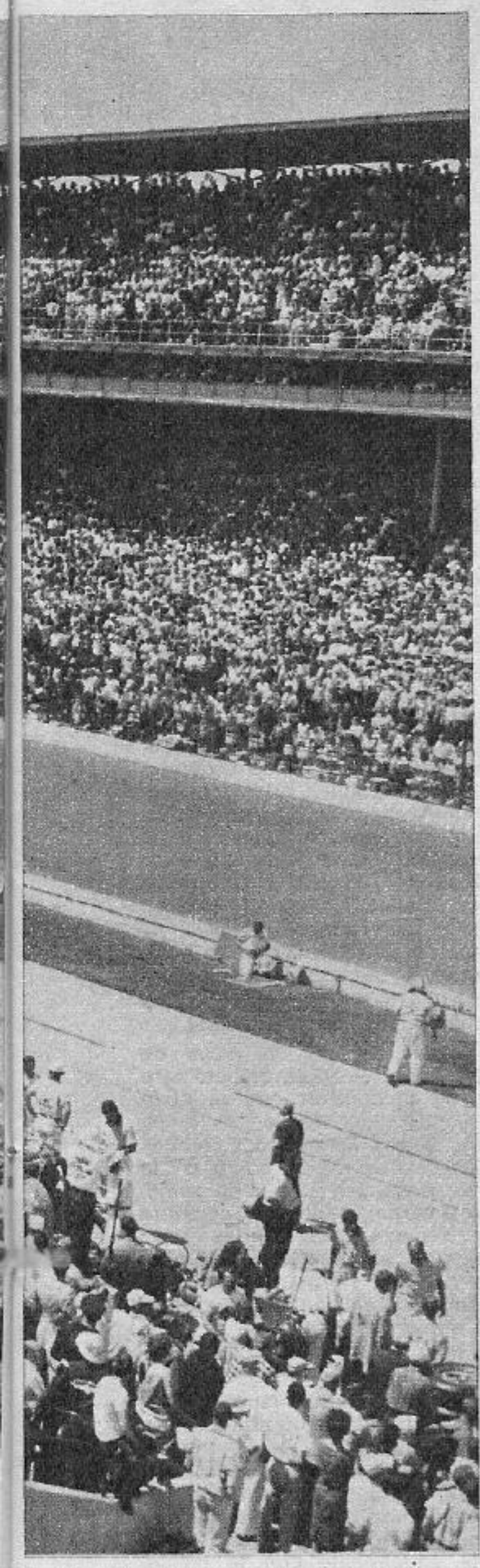
DE INDIANAPOLIS

Carl G. Fisher, primer presidente del Indianápolis Motor Speedway y verdadero creador del "Espectáculo Automovilístico Más Grande Del Mundo"



Largada de las primeras "500" de Indy en 1911. Por la cuerda se ve a Louis Drisbow y por afuera a Joe Jagersberger y Will Jones.





Es el último día de un mes agotador. A las cinco de la mañana un río de faros comienza a desbordarse, anegando de luz el campo interno de la pista. Talabarteros de Nebraska, mozos de night clubs de Las Vegas, terratenientes de Louisiana, plomeros del Bronx, señoras gordas que fuman como descosidas, tipos que recién se recuperan de la resaca de cerveza de la noche anterior con el aire fresco del amanecer, grupos de colegiales que aprovechan la oportunidad para pasar un día de diversión y "cariñitos" —entre pellizcones porque la gente mira—, y oscuras strip-teasers que van a comerciar sus encantos en el propicio campo que presenta la gris ciudad de Indianápolis durante las dos últimas semanas de mayo. Y por supuesto, hasta aficionados al automovilismo. Casi medio millón de personas toman ubicación en las cada vez más amplias instalaciones del **Inyenépolis Móuder Spiliduey** para presenciar un espectáculo que acaso no les interese en demasia pero al cual no pueden faltar porque es una de las "maravillas" del mundo del automovilismo, acaso la primera, y es imposible resistir a la tentación de visitarla por lo menos una vez en la vida.

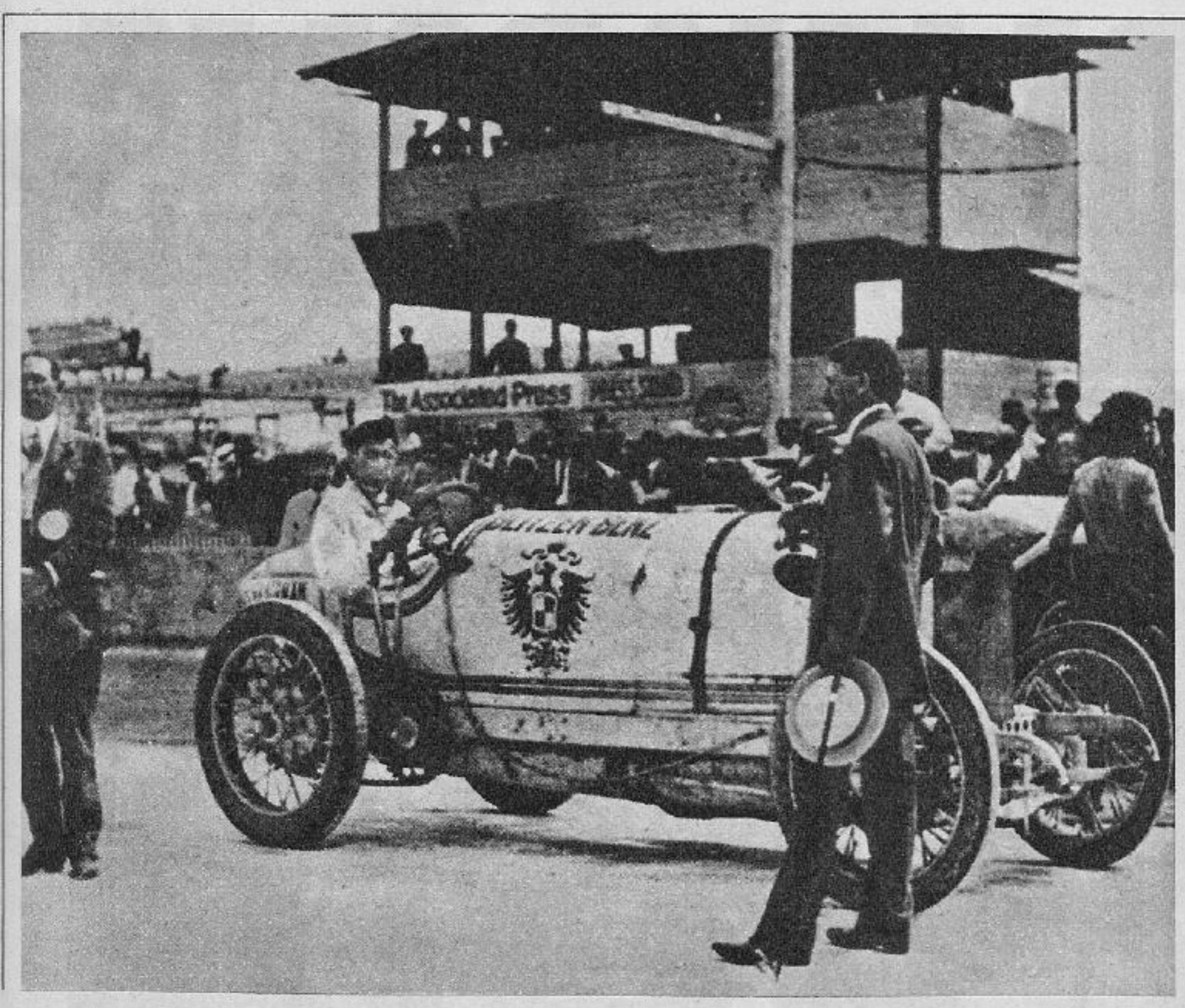
Los quioscos trabajan alocadamente, vendiendo camisetas impresas o pintadas en el momento y a pedido por medio de sopletes y moldes, anillitos de porquería con todo tipo de inscripciones o dibujos alusivos al evento, cualquier cantidad de novedades degustativas, copos de algodón de azúcar, hielo granizado teñido con jarabes dulces, café de pésima calidad, coca, cerveza, panchos y hamburgueses a rolete. Hay dos o tres tipos de caras que evidencian los intereses y el origen de los presentes.

Unos —los más— son los que están cautivados por el asunto, y deambulan por detrás de los alambrados mirando con interés lo que ofrece el Gasoline Alley y todo su colorido movimiento. Frase tipo **"Mirá nene, mirá vieja, ése es Roger McCluskey".** Otros son los que también están cautivados pero por otras cosas. Frase tipo **"Mirá Ernie, las piernas que tiene la rubia... (hic)... de los ruleros."** Y los rostros restantes son los fríos, de mirada de reojo. Frase tipo: **"Mirá Butch, qué cara de candidato que tiene este tipo. Fajale tres dólares más por los posters que pica seguro..."** Las actividades se desarrollan según un vasto programa de ribetes campesinos en el que la pista se trasforma durante horas en un inacabable corso con una cantidad inusitada de estudiantes disfrazados de soldaditos y cadetitas, de los cuales el 98 por ciento desgraciadamente sabe tocar un instrumento **—o si no es peor porque le dan un bombo—**, lo que hace que el monótono pasar de las innumerables bandas universitarias no termine jamás. El único aporte de interés a este fiambre de la carrera lo dan las bastoneras, que de lejos parecen lo suficientemente divinas como para que la gente tenga interés en quedarse en sus asientos soportando el rítmico bochinche. La culminación es demasiado deprimente como para animarse a describirla El paseo de los artistas, los astronautas, las starlets saludando con sus respectivos sombreros de cowboy, sus sonrisas de laboratorio, o sus torsos enhiestos para que puedan apreciarse sus descollantes cualidades interpretativas es saludado con algún gritito por el sector femenino mientras los hombres sacan a relucir otro sandwich de la canasta para acortar la espera.

El súmum de lo insoportable viene cuando el tenor de turno entona profesionalmente —**de algo hay que vivir**— las emotivas estrofas de una canción local que vienen a ser como el himno de la zona, pero como la mayoría es de afuera no le interesa un pepino, ni sabe como se llama. Pero se mitiga el castigo auditivo mirando cómo salen los coches a la pista acomodándose en sus puestos de largada. Entonces sí, llegará el mismo hombre de siempre a su puesto en el pace car, le apuntarán con mil micrófonos, la gente comenzará a inquietarse, y el hombre, Tony Hulman, sacará a relucir su voz cada año más ronca para decir las únicas palabras que lo harán famoso como orador: **"Gentlemen, start your engines".** Y entonces si el millón de ojos se clavará en la pista, los motores rugirán despertando una ovación en la multitud, y con el desfile previo a la largada se habrá iniciado una vez más el verdadero **"Más Grande Es.**

→

LAS GRANDES CARRERAS





pectáculo Mundial del Automovilismo", que en realidad lo es, sin nada que ver con toda la fanfarria que lo precede. Y nuevamente las 500 Millas de Indianápolis abrirán el libro de su historial para dar cabida al nombre de un triunfador que nunca será olvidado, porque habrá ganado una carrera difícil, sumamente arriesgada en la que todos tienen chance y nadie da o pide tregua, y para ocupar en ella el primer puesto hay que ser un piloto de primerísima línea, capaz de conducir sin errores durante doscientas vueltas increíbles uno de los autos más veloces que existen. Los esquemas de su presentación son un poco anticuados, pero eso no influye para que la carrera en sí deje de ser la carrera más conocida, más concurrida y más difícil de ganar del mundo. He aquí sus comienzos.

UNA PISTA QUE DA PLATA

Carl Fisher era uno de esos tipos que tienen una visión innata para los negocios. Astuto como pocos, ejecutaba sus ideas con una agresividad y una convicción que le permitían convertirlas rápidamente en prácticas realidades.

Cuando apareció el **"carruaje sin caballos"**, Fisher, un ex corredor y concesionario de bicicletas y motocicletas, fue uno de los primeros en darse cuenta de todas las posibilidades que tenía el nuevo invnto para el futuro, y fue por tanto la primera persona que apareció por las calles de su ciudad, Indianápolis, montado en este moderno medio de locomoción. Pronto obtendría la representación de Oldsmobile, y llevado por su entusiasmo recorrería todo el Medio Oeste de USA como miembro de equipo de carreras de Alexanedr Winton.

En 1908 Fisher y un amigo suyo también aficionado a todo lo relativo al automóvil, Jim Allison, eran socios en la Prest-O-Lite Co., que fabricaba faros para coches. De las largas charlas que mantenían los dos amigos surgió una idea de Fisher que se convirtió rápidamente en la obsesión de su creador: construir una gran pista a las afueras de Indianápolis. Esta pista, cuando no se corrieran carreras, podía ser utilizada por la gran cantidad de fabricantes que había en las zonas vecinas como campo de pruebas para sus productos.

Después de consultar la idea con Lem Trotter, quien estaba a cargo de las finanzas de Fisher, le pidieron que se ocupara de recorrer los alrededores para averiguar en qué lugar se podía encarar la realización del proyecto.

A su vez Carl G. Fisher comenzó a tomar contacto con todos sus amigos tratando de convencerlos para lograr su apoyo en la concreción de su idea, que para esta altura era mucho más ambiciosa aún que en sus principios. El 9 de febrero de 1909 se constituyó la sociedad para la explotación del Indianápolis Motor Speedway, con un capital de U$S 250.000 y la siguiente distribución de cargos: presidente, **Carl G. Fisher**; primer vicepresidente, **Arthur Newby**, de la National Motor Vehicle Co.; segundo vicepresidente, **Frank Wheeler**, de la Wheeler-Schebler Carburetor Co. Y secretario-tesorero, **Jim Allison.**

El campo conseguido por Trotter era de unos 12.000 m² y la construcción del circuito comenzó inmediatamente después de formada la sociedad, en una huella rectangular que se cubrió de piedra molida y asfalto, completando un recorrido de dos millas y media exactas, con cuatro curvas de un cuarto de milla (400 m) de recorrido en cada esquina del rectángulo, dos largas rectas de cinco octavo de milla (1000 m) y dos pequeñas rectas de unión entre curva y curva de un octavo de milla (200 m) cada una.

Cuando el trabajo de pista, si bien muy avanzado, todavía no estaba terminado, se llevó a cabo la primera competencia en el Speedway el 5 de junio de 1909. Claro está que la pista no era necesaria para esta carrera puesto que se trataba ni más ni menos que de la largada de una carrera de globos, muy en boga en aquella época, y que todos los años se reedita durante la época de eliminatorias, rememorando los viejos tiempos. El evento no fue un gran negocio; sólo acudieron a los llamados de la publicidad unas 3.500 personas que pagaron por su asiento en las flamantes tribunas, pero en cambio fuera del circuito se juntaron más de 40.000 personas que por mirar sin pagar dieron forma a la mayor galleta de tránsito que se tenga memoria en Indianápolis hasta esa fecha.

La pista fue terminada a tiempo para una serie inaugural de carreras el 19 de agosto de 1909, pero el asfalto se rompió rápidamente por la tarde de ese día, y los enormes baches provocaron accidentes que causaron la muerte de un piloto, dos acompañantes y dos espectadores. De allí nació una resolución por parte de Fisher y sus socios que habría de caracterizar al Indianápolis Motor Speedway para el resto de su existencia: había que adoptar una solución para evitar nuevas roturas en el piso de la pista, y la única posible entonces era recubrirlo con el mejor material disponible en ese momento: **ladrillos.**

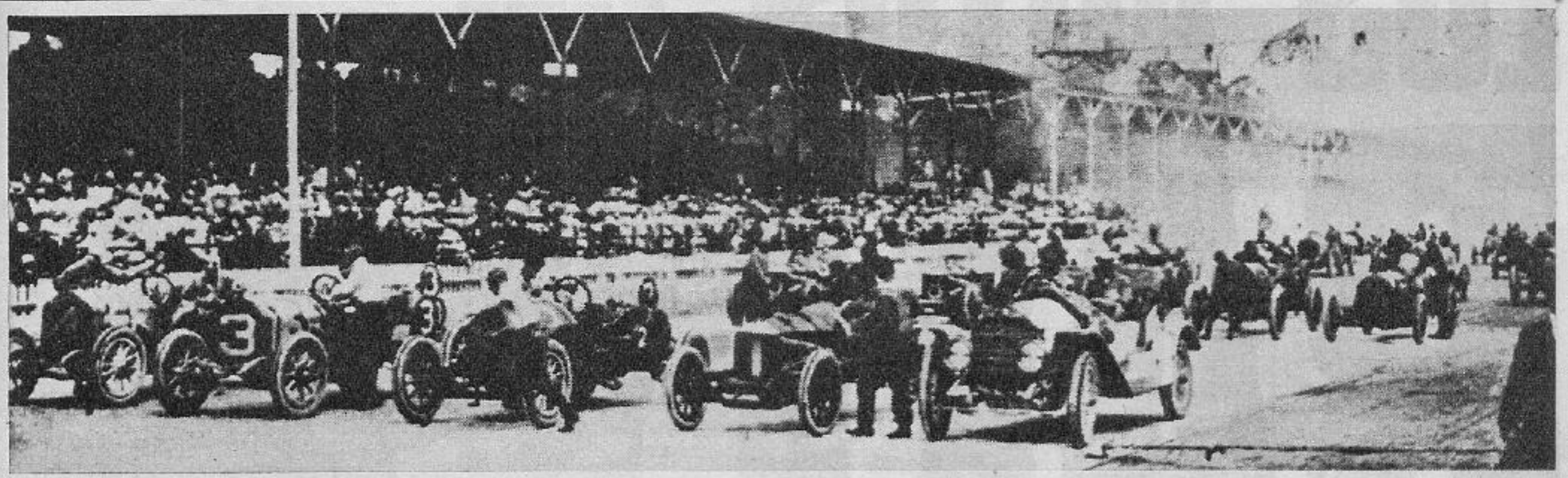
Tres millones doscientos mil ladrillos, de cuatro kilos y medio cada uno fueron pacientemente acomodados para que curvas y rectas fueran un perfecto billar, una monumental tarea terminada en apenas sesenta y tres días.

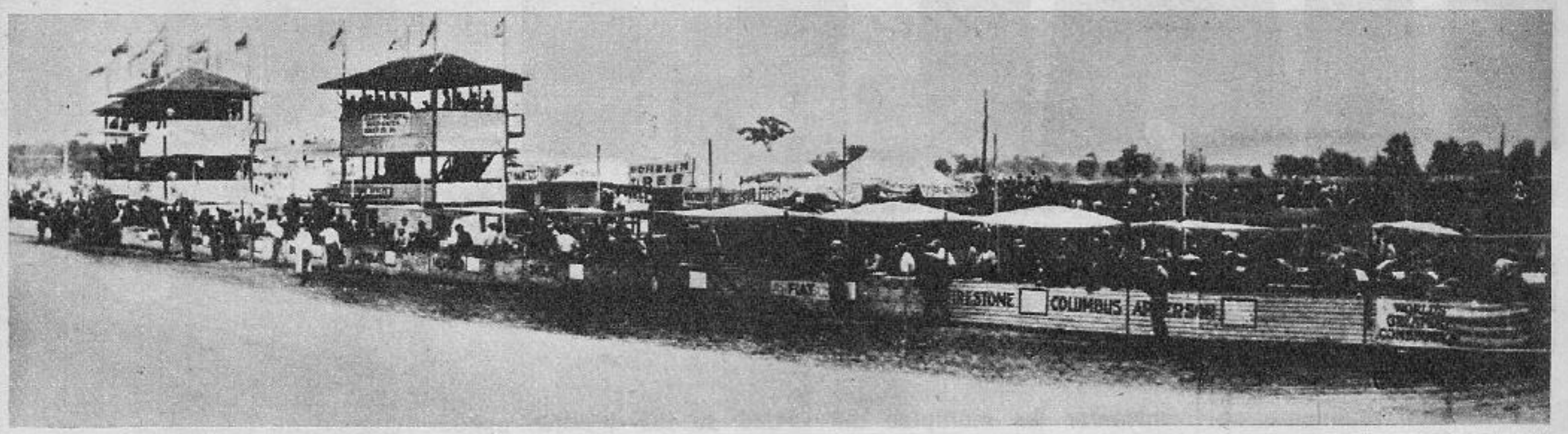
Para el 17 y 18 de diciembre se programaron una serie de carreras de exhibición que atrajeron mucho más público que la primera reunión, a pesar que en esa fecha el frío era de locos. En la oportunidad Lewis Strang llevó a su Fiat de 200 HP a un nuevo record de velocidad en circuito cerrado para cinco millas (dos vueltas) a 91,81 millas por hora, llegando a desarrollar 111,86 millas (179,413 km/h.) en un tramo lanzado de la recta principal.

A partir del 27 de mayo de 1910 y hasta el 30 se disputó otra serie de 42 carreras que variaban en su distancia desde las cinco millas, o sea apenas dos vueltas en las que se daban como en la guerra, hasta las 200, y en semejante programa sólo un accidente tuvo consecuencias serias pero no fatales, al quebrarse una pierna el corredor Herb Lytle. En 1910 volvieron a realizarse dos programas similares, uno el 4 de julio y el otro en los festejos del Labor Day.

Para esta altura, Fisher se dio cuenta que estaba mezclando mucho los autos con las motos y los globos, y se estaba haciendo necesario para el prestigio del Speedway organizar una carrera de más importancia para celebrarla anualmente con la concu-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Al lado del Stoddard-Dayton de Fisher y Allison, quienes tripularon el pace-car, se alinean los cuatro autos más veloces. Son Lewis Strang, Ralph De Palma, Harry Endicott y Johnny Aitken

Increíble, ¿no? Así eran los pits en 1911, y estaban ubicados en el mismo lugar que ocupan ahora. Como se ve, no existía defensa o división entre los boxes y la pista.

Ray Harroun, el hombre que ganó las primeras 500 Millas de Indianápolis por un espejito de ventaja y se retiró luego como piloto.

Bob Burman, un héroe legendario de las pistas americanas, batió el record de una milla lanzada en pista con este Blitzen Benz un día antes de la carrera con una vuelta a 165 km/h. como ardid publicitario planeado por Fisher. Este auto no podía correr pues se excedía en la cilindrada.

rrencia de los mejores autos y pilotos que se pudieran conseguir. Se decidió entonces hacer en 1911 una carrera de 500 millas en el Memorial Day, día en que se recuerda a los caídos por la patria en acción de guerra, y para evitar la negativa de cualquier marca o nombre importantes se decidió dotar a la prueba con la espectacular suma de U$S 25.000 en premios, cifra nunca antes puesta al alcance de los corredores en competencia alguna. Como manager y organizador general de las 500 Millas se designó a T. E. "Pop" Myers, quien eligió como secretaria a Eloise "Dolly" Dallenbach, un equipo que hizo historia. Myers decidió numerar a los autos de acuerdo al orden de llegada de las inscripciones, y por miedo a resentir las máquinas disminuyendo la cantidad de participantes juzgó suficiente como prueba la clasificación una corrida a más de 75 millas horarias en un cuarto de milla por la recta principal, permitiendo de esta manera la participación de todos los anotados.

Ochenta mil personas se acomodaron en las cómodas tribunas para presenciar por primera vez el "más grande espectáculo del automovilismo", en un día gris, seminublado y fresco. A las diez de la mañana, Carl Fisher "himself" piloteó un Stoddard-Dayton a la cabeza de los cuarenta autos clasificados para llevarlos en desfile hasta el banderazo de Fred Wagner, que daría comienzo a la historia de las 500 Millas. A pesar de tener la mejor marca de clasificación, Lewis Strang no pudo contener la arremetida de Johnny Aitken, quien comandó el nutrido pelotón durante las primeras vueltas de la carrera con su National blanco y azul. La embestida de Aitken no tuvo mucho éxito, ya que la punta pasó pronto a manos de Spencer Wishart, y más adelante a Fred Belcher, que piloteaba un Knox. El ritmo de carrera era acaso demasiado rápido y discutido, pero David Bruce-Brown con su Fiat que había partido en el puesto 25, que había llegado a la vanguardia en una trepada infernal doblegó sin problemas a Belcher y se convirtió en sólido puntero, ampliando su ventaja con energía. Al comienzo de la carrera "Terrible" Teddy Tetzlaff y Louis Drisbow se engancharon frente a la tribuna principal protagonizando el primer incidente del día, que terminó con la participación de los dos competidores. En la vuelta 12, Arthur Greiner chocó con el paredón de la segunda curva, despidiendo a su acompañante, Sam Dickson, quien sufrió golpes que le produjeron la muerte. Otro acompañante, C. L. Anderson, sufrió lesiones de gravedad al ser arrojado del Case de Joe Jagersberger al hacer un trompo por rotura de la dirección a mitad de carrera. Intentando esquivar el cuerpo de Anderson, tirado en medio del camino, Harry Knight pegó un violento volantazo a la izquierda, perdiendo el control de su Westcott, el que se metió cruzado en los boxes destrozándose al estrellarse contra el Apperson de Herb Lytle y el Fiat de Caleb Bragg, los que quedaron totalmente inutilizables. Por fortuna en este incidente no hubo que lamentar víctimas.

A todo esto, Ray Harroun, un piloto, diseñador y entusiasta del automovilismo y la aviación había escalado a través del pelotón hasta las primeras posiciones, y alcanzó a Bruce-Brown a pesar de haber largado en la posición 28. Su Marmon "Wasp", un auto liviano diseñado por él mismo para la Nordyke & Marmon y cuya característica principal era la de ser el único monoposto inscripto en las "500", era mucho más aguzado que todos los demás y tenía la ventaja de suplantar al mecánico acompañante, que podría pesar unos ochenta kilos más asiento y demás necesidades, por un espejo carenado que le daba una perfecta visión hacia atrás para reemplazar las informaciones del acompañante y en cambio pesaba menos de un cuarto kilo. Relevado durante un par de vueltas por un piloto suplente, Cyrus Patschke, Harroun llevó al triunfo a su creación a un promedio de 120,6 km/h, a pesar de la empecinada arremetida final de Ralph Mulford. Sin saber que el "Wasp" amarillo y negro de seis cilindros y su propio nombre serían unos de los menos olvidados de la historia del automovilismo, pero como intuyendo que lo que había logrado era algo fuera de lo común que llenaba todas sus aspiraciones, al final de la carrera, Ray Harroun, contento y emocionado, declaró que se retiraba del automovilismo como piloto. Luego de su éxito Harroun fue llamado por la fábrica Maxwell para la que trabajó como diseñador de modelos especiales.

El éxito había sido completo, y las 500 millas de Indianápolis eran ya una realidad.

LOS AUTOS DEL RALLY

Marcas, tamaños y potencias absolutamente dispares se reunieron en el rally de Londres a México, persiguiendo todos el objetivo de llegar. Algunos para ganar, la mayoría para divertirse. Pero en cuanto a autos... había de todo

texto y fotos: GERMAN R. SOPEÑA

Nadie sabe realmente cómo se debe preparar un auto para una carrera del tipo de la London-México. Por eso es que en el estadio de Wembley, 4 semanas atrás, se veían tantos autos diferentes y en los cuales la imaginación de los preparadores buscó no olvidar ningún detalle que pueda ayudar a solventar las múltiples dificultades. Por eso se veían faros al por mayor, gomas de auxilio de diferentes dibujos, refuerzos adicionales para aguantar los sufrimientos desmedidos del auto y todo tipo de detalles útiles, ingeniosos o quizá excéntricos pero que contribuyeron a hacer de la largada del rally uno de los grandes espectáculos automovilísticos que hayamos visto y de acuerdo realmente con el tipo de carrera que es.

He aquí una recopilación de fotos demostrativas de lo que se vio en el estadio de Wembley el día inicial del gran rally World Cup.

2



1

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

1.- ¡Gol de Peugeot en Wembley! Verdaderamente, la marca argentina estuvo muy bien representada con los 504 particulares y los tres 404 de SAFRAR. Con el número 66, Perkins y Greene.

2.- El insólito Rolls Royce Silver Shadow con sus escapes sobre el techo. Desde 1913, en oportunidad de un rally alpino, ningún Rolls Royce participaba en forma importante en competencia alguna.

3.- Los Ford Escort oficiales son algo serio. Llevan motores de 1.850 cm³ acompañados con cajas de cinco marchas el coche se reforzó. convenientemente para dar más rigidez a todo el conjunto.

4.- Este es el Moskvitch, el auto ruso del cual la fábrica presentó cinco unidades integrande un equipo oficial. El auto no es lindo, por cierto, pero es duro y sin pretensiones de velocidad.

5.- En este Datsun, presentado por un equipo holandés, sus integrantes colocaron dos palas atornilladas a la tapa del baúl para luchar con la nieve o la tierra si es necesario.

6.- El Mini Cooper "Mini Clubman" —notar la nueva parrilla— de John Handley y Paul Easter presenta unos deflectores que parecen los de un SP de 300 km/h. Pero aquí no están para cumplir una función aerodinámica sino para hacer las veces de barrenieve.

7.- Un auto bastante lógico era también este Peugeot diesel que comandaban tres yugoslavos y que en materia de duración mecánica no ofrece dudas. Lo que no era tan lógico, en cambio, es esa bañadera que lleva arriba para gomas, herramientas y bidones. Eran otros de los que salieron simplemente a divertirse.



3

4



5



6



7



LOS AUTOS DEL RALLY.





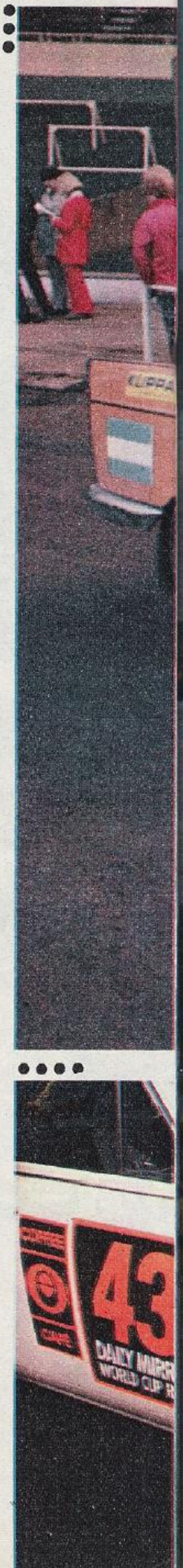
●
Un problema más de este rally es el del idioma. Inglés, español, búlgaro, italiano, alemán, es imposible ser un poliglota, y para obviar dificultades al cargar nafta en este auto pintaron con números la cantidad de nafta que se quiere cargar en el tanque, señalándolo simplemente con el dedo.

●●
Un BMW de Perú. Un auto lindo para cualquier tipo de evento, si bien no es lo más duro que se podría pedir.

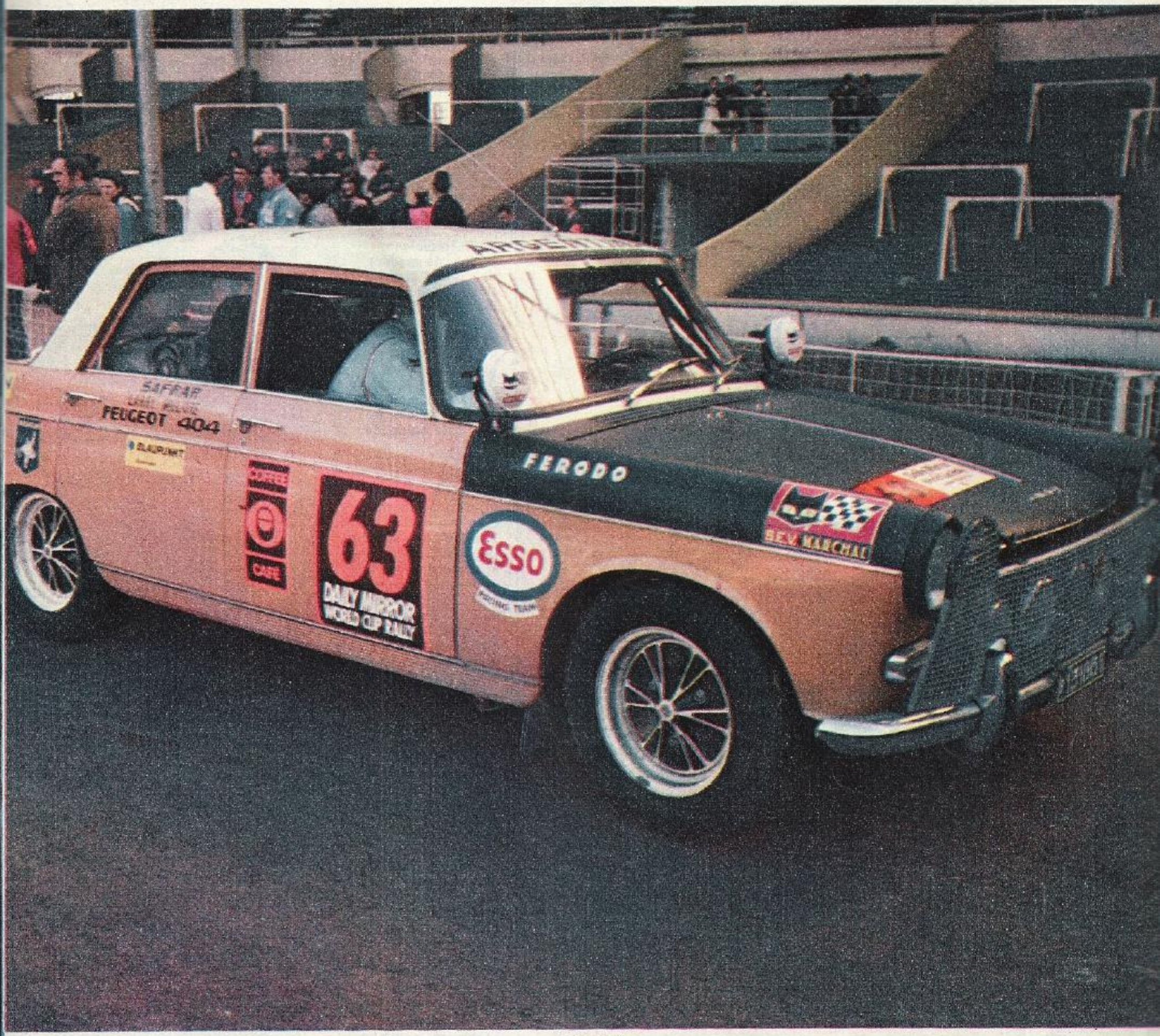
●●●
Los Peugeot del equipo oficial estaban prolijitos, impecables en la largada. Luego Perkins volcaría en Portugal sin consecuencias y sin mayores daños para el auto. De cualquier manera, los 404 estaban preparados realmente a conciencia.

●●●●
Andrew Cowan y Brian Coyle ganaron el año anterior la maratón Londres. Sydney. El tercer integrante —Uldarico Ossio— fue reclutado en Perú cuando los dos pilotos británicos recorrían la ruta. El auto es un Triumph de relevantes condiciones.

●●●●●
Había también un Jeep Gladiator tripulado por unos californianos que no la pensaron del todo mal. Con trasmisión automática, aire acondicionado, lugar de sobra para dormir y mayor comodidad que cualquier auto, no era algo insensato para el rally. Pero en los tramos especiales se quedó atrás.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


ARGENTINA
SAFRAP
PEUGEOT 404
63
DAILY MIRROR
WORLD CUP RALLY
ESSO
FERODO
BEAU MANCHAL


ANDREW COWAN
BRIAN COYLE
ULDARICO OSSIO
FOOTBALL


44



8

8.- Un poderoso Ford Mustang preparado concienzudamente para la ruta del rally. Parrilla cubrefaros, capot y guardabarros de plástico pintados en negro mate, gomas y caja de herramientas arriba. Muchos HP debajo del capot.

9.- El tradicional tablero de madera del Rolls Royce Silver Shadow se ve insólitamente agraviado por un volante deportivo que no pega de ninguna manera. Y mucho menos con la trasmisión automática con la cual está equipado.



11



10.- ¿Y esto? Un montón de cuerdas de nylon bien tensadas que van de la parrilla protectora al techo del Fiat 125 número 62 y cuyo objetivo es desviar pájaros, piedras o cualquier tipo de objeto volador que pudiera dañar el parabrisas. Otra idea.

11.- Los tres tripulantes del Volkswagen "dune buggie" son personajes rayanos en la inconciencia. Largar con un auto abierto en semejante rally era prácticamente una locura, y los hechos lo demostraron. Abandonaron en seguida.



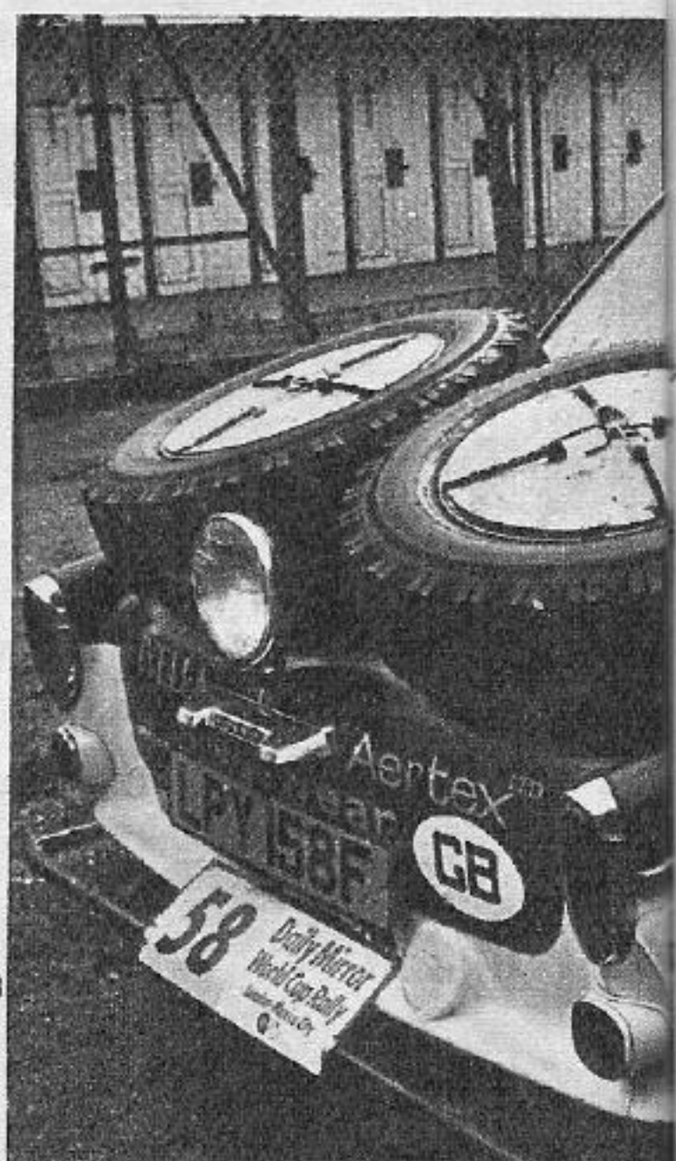
12



10

12.- Un Toyota venido de Thailandia. El coche más pequeño presente en el rally tripulado por el holandés de la foto —que vive en Bangkok— y un thailandés legítimo. También salieron a divertirse, pero no más que eso.

13.- Se acabó el espacio en el baúl y quedaban dos ruedas de auxilio afuera. El problema se solucionó fijándolas a la tapa del baúl de este Volvo 132 S, motor 1.800 cm³, dos Weber horizontales, etc. barrebarro, según el caso. Es otra idea individual que resulta efectiva.



13

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







TRAJES MODA ART
(MODA POR ARTESANOS)

La gran diferencia con un traje convencional.



La colección más completa de diseños exclusivos en la más amplia variedad de telas y colores.

Trajes diseñados por modelistas e interpretados por "Maestros de la aguja", que hacen la gran diferencia entre un traje "MODA-ART" y un traje convencional.

Valore, por ejemplo:

1 - El armado, picado y pespunteado de nuestras solapas.
2 - El "cachet" de las mangas.
3 - La calidad del forro y los botones en total armonía con el color del saco.
4 - La justeza del tiro en los pantalones.

desde $149.00 de CALIDAD

EN 5 MESES SIN INTERESES (o en créditos hasta 10 meses)

La Moda Art (Moda por Artesanos) es exclusiva de

MODART

Su sastrería exclusiva



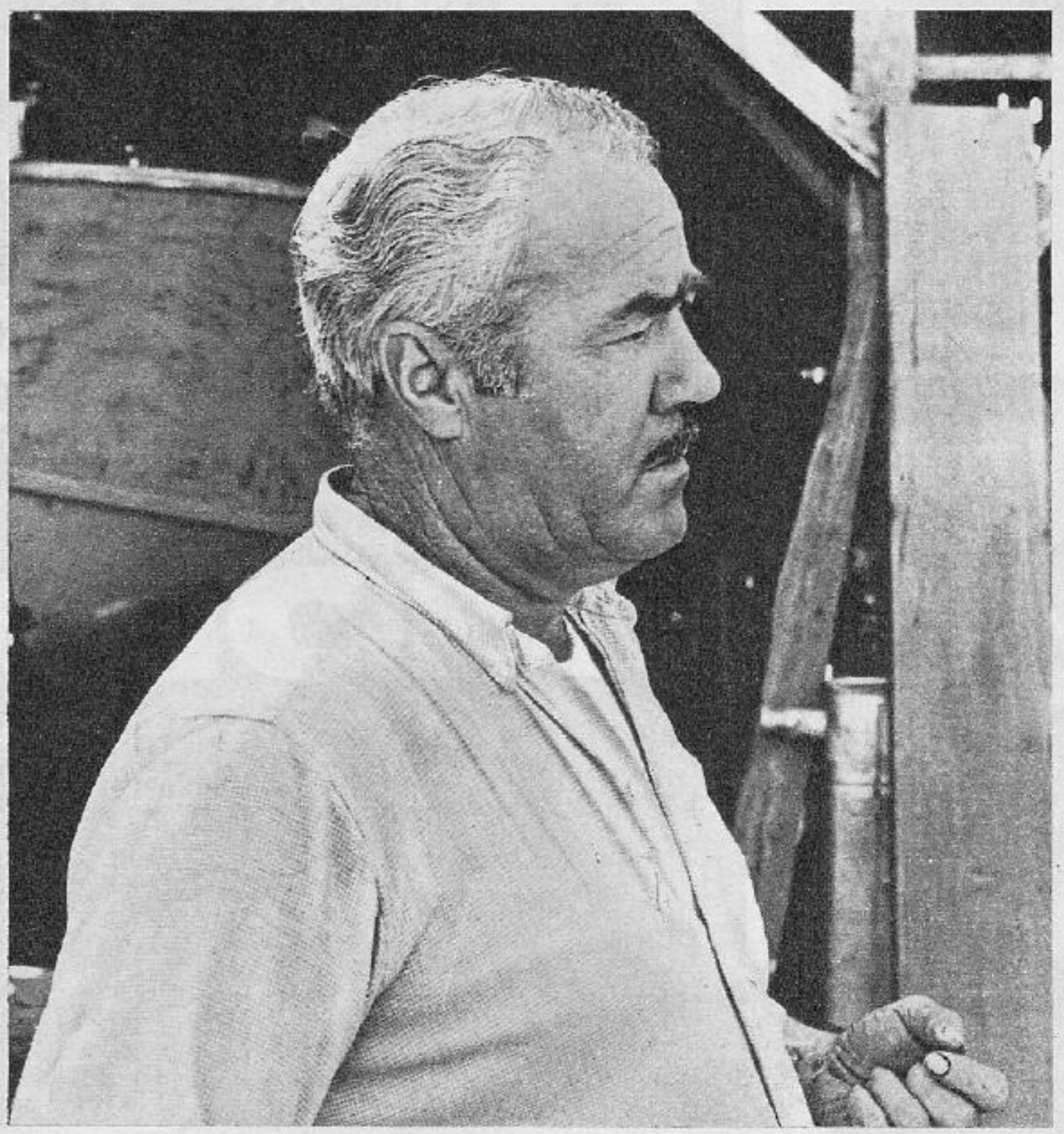
JULIO CLAUDE

Un nombre ampliamente conocido que es garantía de buen diseño y construcción. Un astillero donde la madera es todavía reina y señora. Lanchas de pasajeros, placer y velocidad. Con 47 años de edad Julio Claude apenas encuentra tiempo para sus pasatiempos favoritos

Por NICOLAS GELORMINI

La motonáutica no es sólo el piloto que cruza una línea de llegada victorioso. La motonáutica es también el constructor de ese casco, es también una lancha de paseo, un crucero y una casa flotante. La figura de Julio Claude, por eso, no debe ser tomada exclusivamente como el responsable de cascos como el de la Fetiche (que se cansó de ganar por su alta velocidad), sino como la de un hombre que sigue creyendo en la madera como el material más noble hasta el momento para la construcción naval. En su astillero de Tigre hay en construcción o reparación todo tipo de embarcaciones: catamaranes, mojarras, cruceros, botes, lanchas de cualquier clase, etcétera. Es posible que pronto comience a hacer algo de plástico, la producción en serie así lo requiere, pero por ahora nada de materiales moldeados. Quizá por eso cada unidad producida tiene un sello personal, algo de individualidad que la fibra de vidrio no permite y que hace que Julio Claude sea considerado un verdadero artífice de la construcción naval.

La tradición y simpatía por la construcción naval le vienen a Julio Claude ya desde sus abuelos. Oriundos de Francia, donde desarrollaban su profesión, se dedicaban de lleno a la electromecánica naval como a la ar-



Una escena común, una lancha en carrera. Allá chico, bien atrás, un pequeño letrero dice: "Ast. Julio Claude". La confianza del piloto en las virtudes del constructor es fundamental para el mejor rendimiento de cualquier embarcación.

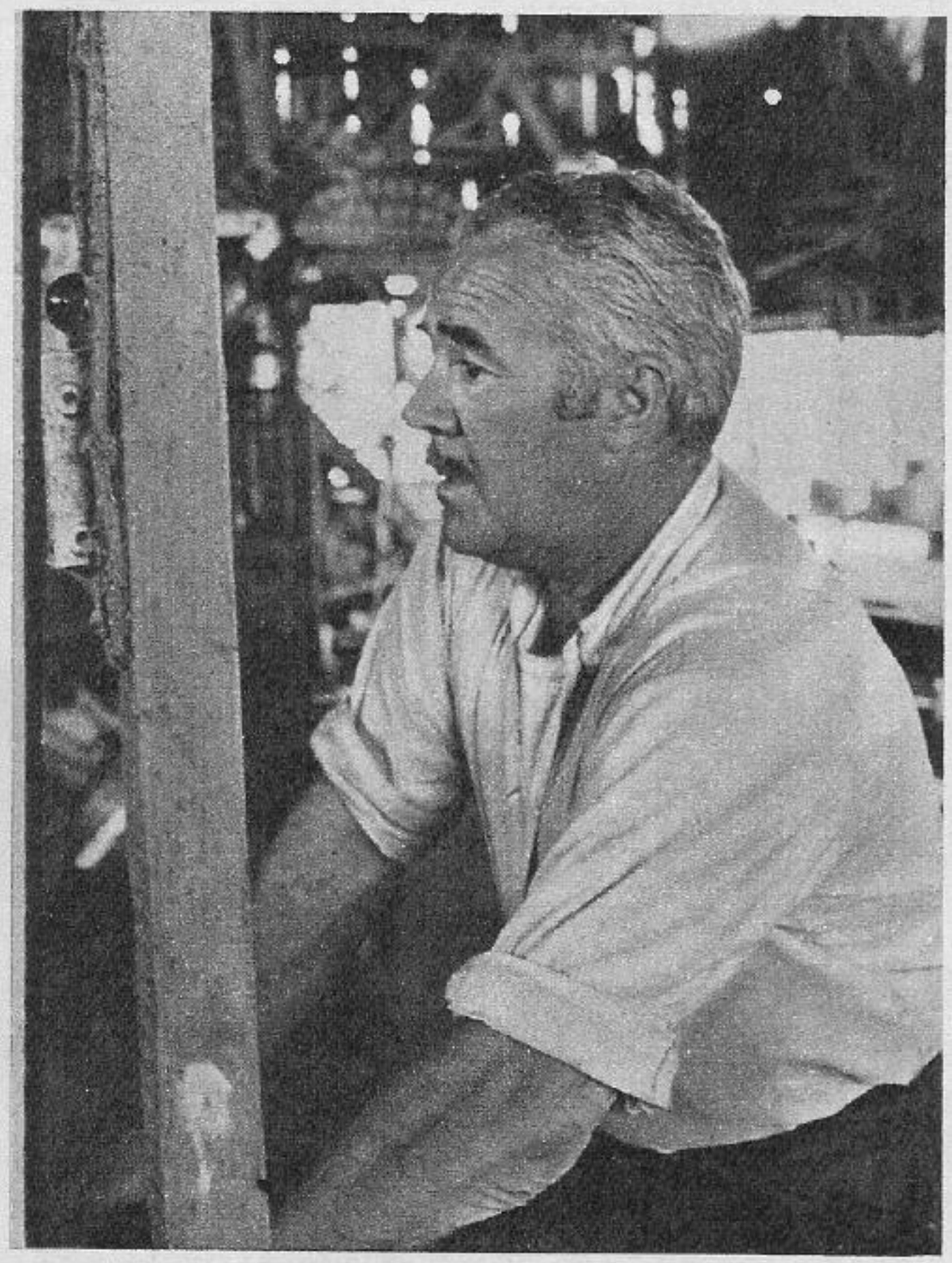
"Hay demasiado egoísmo en muchos. No se facilita la aparición de nuevos valores. No se respetan los reglamentos. Creo que el factor económico es importante; por eso estimo que las retribuciones en efectivo solucionarían parte del problema. Pero mucho más importante es el factor moral: tenemos que lograr que vengan nuevos corredores en base a confianza, en base a juego limpio."

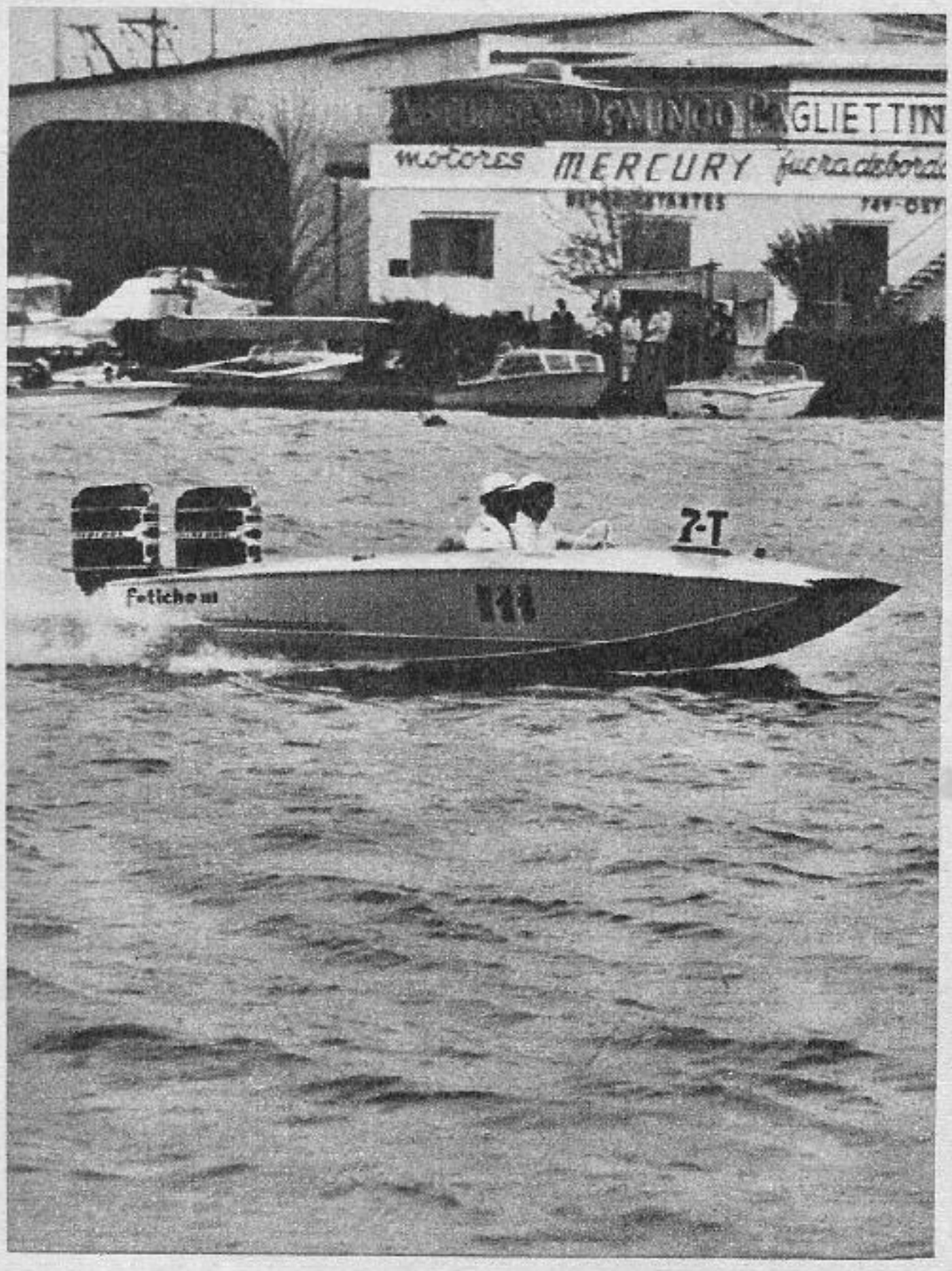
→

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Ⓢ BAGARIA

CON LICENCIA EXCLUSIVA PARA LA REP. ARGENTINA DE THE H. D. LEE COMPANY INCORPORATED KANSAS - MISSOURI





quitectura propiamente dicha. En la generación inmediatamente anterior a la de Julio hay siete varones, su padre y seis tíos, que dividieron sus preferencias optando cuatro por la carpintería naval y tres por la mecánica. *"Esa época la conozco de referencias, porque no había nacido. La construcción de botes de madera de álamo era el último grito de la moda. El primer taller estuvo ubicado en la localidad de Baradero y luego se trasladó al Tigre, para ser más preciso unas cinco cuadras más hacia la Capital de donde actualmente se encuentra el recreo del Automóvil Club Argentino. En esa época nací yo y luego nos trasladamos al Canal Arias. De allí siguió el traslado al taller en el dique Luján y finalmente, en 1945, al cumplir yo veintidós años, nos aquietamos de ese continuo trajinar y afincamos definitivamente en mi actual astillero en Tigre."*

Como era natural, la producción del astillero era exclusivamente madera, y el "producto" más solicitado eran lanchas de pasajeros para un Delta que empezaba a cobrar vida y necesitaba desarrollar fuertemente sus comunicaciones fluviales. De esa época recuerda las lanchas Zeppelin, Expreso Entre Ríos, Bruja Roja, Expreso Gualeguay. La lancha Expreso Entre Ríos, que actualmente está en Bariloche, era y es de 22,50 metros de eslora, y en el lapso que va de 1945 a 1950 no eran muchos los que acá hacían embarcaciones de esa longitud. Resulta innegable que en la actualidad el nombre de Julio Claude es garantía de velocidad; Alberto Regnícoli, Labriola y muchos más han recurrido a él para la búsqueda de ese kilómetro más que puede sa-

EL CRONOGRAFO AUTOMATICO DEL SIGLO XXI..!

CHRONO-MAT 1808 - ACERO



¿Qué puede hacer el chronomat?
Médir el tiempo - Calcular las velocidades - Determinar una producción horaria - Multiplicar - Dividir Elevar una cifra al cuadrado - Efectuar una regla de tres - Resolver los problemas de geometria que comprenden el factor π - Calcular intereses o descuentos - Establecer un precio de costo - valorar cambios y paridades monetarias.

¿Quién puede usar el chronomat?
El deportista, el automovilista aficionado o de carreras, el artesano y el industrial, el técnico y el arquitecto, el agente de metodos, el contramaestre y el jefe de taller, el director de empresa el comerciante en su especialidad, el estudiante y el profesor, el científico y el investigador

CHRONO-MATIC: 2111-ACERO
Calendario - Con Rotor Planetario (Perfección en Cuerda Automatica)

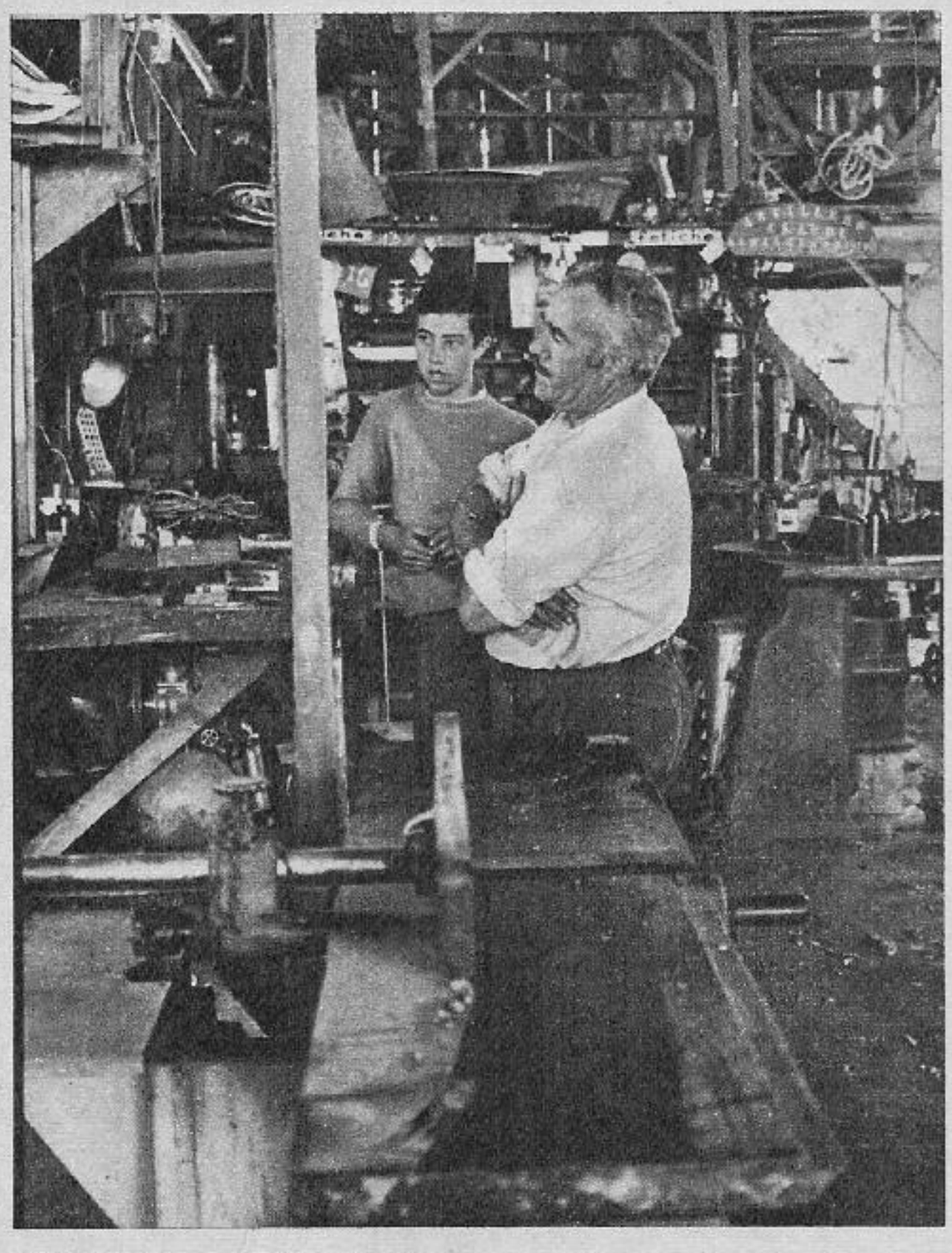


BREITLING
GENÈVE

ADQUIERALO en SU COMERCIO de CONFIANZA
Distribuidores Exclusivos VAN GANSEN HERMANOS
Esmeralda 339-2° Piso-Of.5
Buenos Aires
Agentes en todo el pais.-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Julio Claude en un rincón de su astillero. Continuador de las más puras tradiciones de artesano cree en la madera como el material más noble para la construcción naval. Al lado suyo uno de sus hijos.

Algo que fue clásico: dos Mercury, Alberto Regnicoli y un casco: la Fetiche III, una de las "producciones Claude" que más resonada publicidad tuvo por la forma en que sistemáticamente la llevó el Ñato a la victoria.

"Si pensamos en producciones grandes es innegable que hay que recurrir al plástico. Pero el verdadero material es la madera. Pero por encima de todo debe contarse el material humano."

Al lado de una de sus realizaciones: la mojarra de Mampel que todavía no ha debutado.

carse de un catamarán. Por eso, y conociendo que a todo el que anda en el agua le gusta correr, llama la atención que Claude no haya corrido nunca. *"En realidad, nunca no. Corrí mi primera carrera haciéndole de acompañante a Guido Lucione, prueba organizada por el Club Delta Argentino. Pero como piloto, nunca. Si tuviera que decir por qué, no sabría, nunca se me dio por correr. Pruebo las lanchas que hago y me gusta descubrir por mí mismo hasta dónde pueden dar, pero no corro."*

Alrededor de 1960, simultáneamente con la construcción constante de lanchas de placer y de pasajeros, empiezan a salir sus primeras embarcaciones netas para carrera. Todavía se recuerda el debut de la Fetiche en la carrera de Rosario, que llegó segunda cuando Alberto Regnicoli, que la manejaba, equivocó el camino. Esa lancha, destinada a tener records, fue un record ella misma, ya que se hizo en solamente diecinueve días. Su casco no era catamarán sino el de una embarcación de paseo, y con el Mercury 100 en popa llegó atrás de la Cañita, de Patricio Peralta Ramos. De allí en adelante se harán las Fetiches II y III. Una de ellas se trasformará en la Fuerte II con que Labriola venciera la San Fernando-Zárate. La Fetiche III, por su parte, varios años después y con el nombre de Mister Sodio IV, iba a batir el record Buenos Aires-Montevideo, conducida por Gerardo Lorenzino, después de haberle dado muchas satisfacciones y triunfos al Ñato Regnícoli.

Pero no había tiempo para quedarse contemplando los éxitos de sus propias lanchas; esos mismos éxitos traían nuevos pedidos. Rivero corre y gana en Rosario, con la Serranita; de esa misma época, y como para recordar las grandes esloras, sale la Kon Tiki II, de 17 metros, precedida de la María Julia II y Yarará II. *"Mi satisfacción como constructor es ver desarrollado y terminado un buen diseño, pero desde el punto de vista de la competencia nada como 1963, en que tres lanchas del astillero se clasificaron ganadoras en la competencia Tigre-Rosario. Germán Barbot y Héctor Iglesias ganaron su categoría con un 50 HP, poniendo 4h 11m, tiempo que para esa categoría todavía no fue bajado. Iban a bordo de la Ana, lancha utilitaria propulsada por un West Bend. La segunda lancha ganadora fue la de Alberto Regnicoli, la Fetiche III, y la tercera la Serranita, lancha de paseo, que le ganó a muchas de cilindrada parecida y superior."*

¿Recuerda alguien el campeonato metropolitano 1969? Si lo recuerda debe también recordar a la Taif, de Alfredo Berghella, a la que en su oportunidad calificamos como "la lancha más prolija y mejor terminada que hemos visto en mucho tiempo a esta parte". Pues bien, también es "producción Claude", lo mismo que el Bucky, de Angel del Río, competidor en la clase OD, y lo mismo que las mojarras de Ricardo Mampel y Adolfo Barrera, que están listas para debutar si en momentos de salir estas líneas ya no lo han hecho. De él también fue el modelo de la Tigre, off-shore de Delta Marine, sobre el cual se sacó el molde y que ahora es propiedad de Juan Carlos Quevedo.

Resulta evidente que tanto hablar de lanchas y competencias le preguntáramos su opinión sobre las causas de que este deporte no se desarrolle como otros, que haya un estancamiento general y se sienta una fuerte ausencia de pilotos. *"Creo que la falta de respeto de los reglamentos es un elemento que causa un profundo desaliento en los pilotos y, peor aún, en la gente que aún no es piloto y quiere comenzar. Resulta, por ejemplo, paradójico que antes se podía correr con doce o trece años, y que ahora se exija un mínimo de dieciocho para ser acompañante. Tiene que haber una sola posición, pero firme y definida. Creo que al aprovecharse de los reglamentos para construir embarcaciones que se ajusten a su letra pero no a su espíritu, nos estamos saliendo cada vez más de lo que llamamos turismo. Si las cosas siguen así va a llegar un momento en que sólo se podrá correr en fuerza libre, donde cada uno hace lo que quiere y al no estar reglamentado nada no se puede faltar al reglamento. Y conste que creo que no sólo por las clases turismo se ha de desarrollar nuestra motonáutica. Creo que mayor atractivo han de tener las clases de velocidad, donde público y piloto viven muchas más emociones, y donde la labor de proyectista y constructor se ve más exigida."*

Casado, con dos hijos varones, Osvaldo Julio, de 17, que ya posee varios trofeos como acompañante de Horacio de Armas y Labriola, y Walter Alejandro, de 12, Julio Claude combina su trabajo con su mayor hobby: la caza y la pesca. Perdiz y vizcacha, en Entre Ríos principalmente, si no donde sea, y la pesca a bordo de su barco Flor de Ceibo, por el Paraná, Río de la Plata o "donde me lleve el pique". Es también conocida su afición por la pesca de corvina en San Clemente, donde su última cosecha fue de 36 corvinas rubias (dato brindado por el mismo Julio Claude y al que como buen pescador no le podemos creer del todo).





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

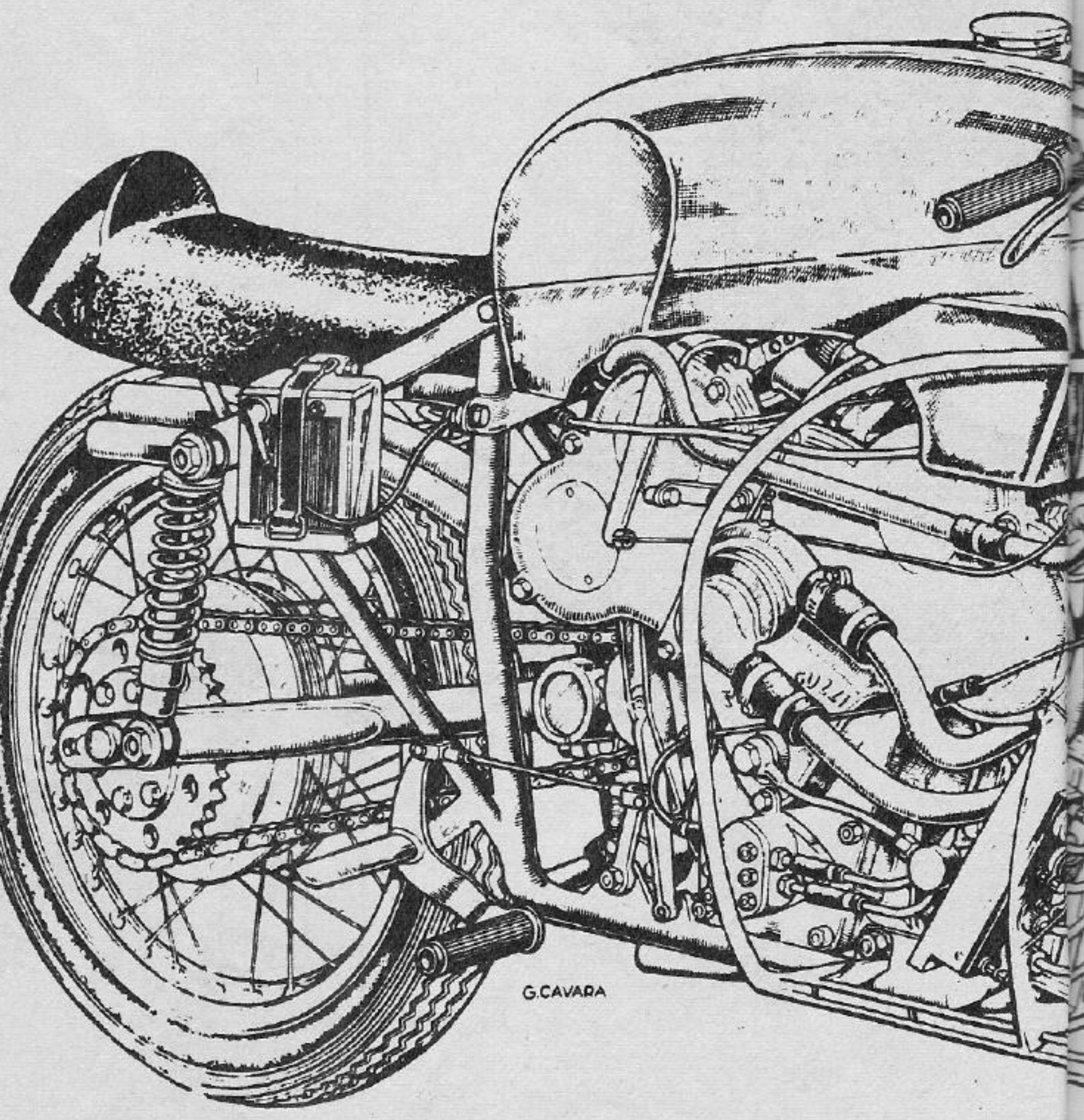
CARLOS REUTEMANN

F.2 EN EUROPA



TECNICA

ALTA RELOJ



G.CAVARA

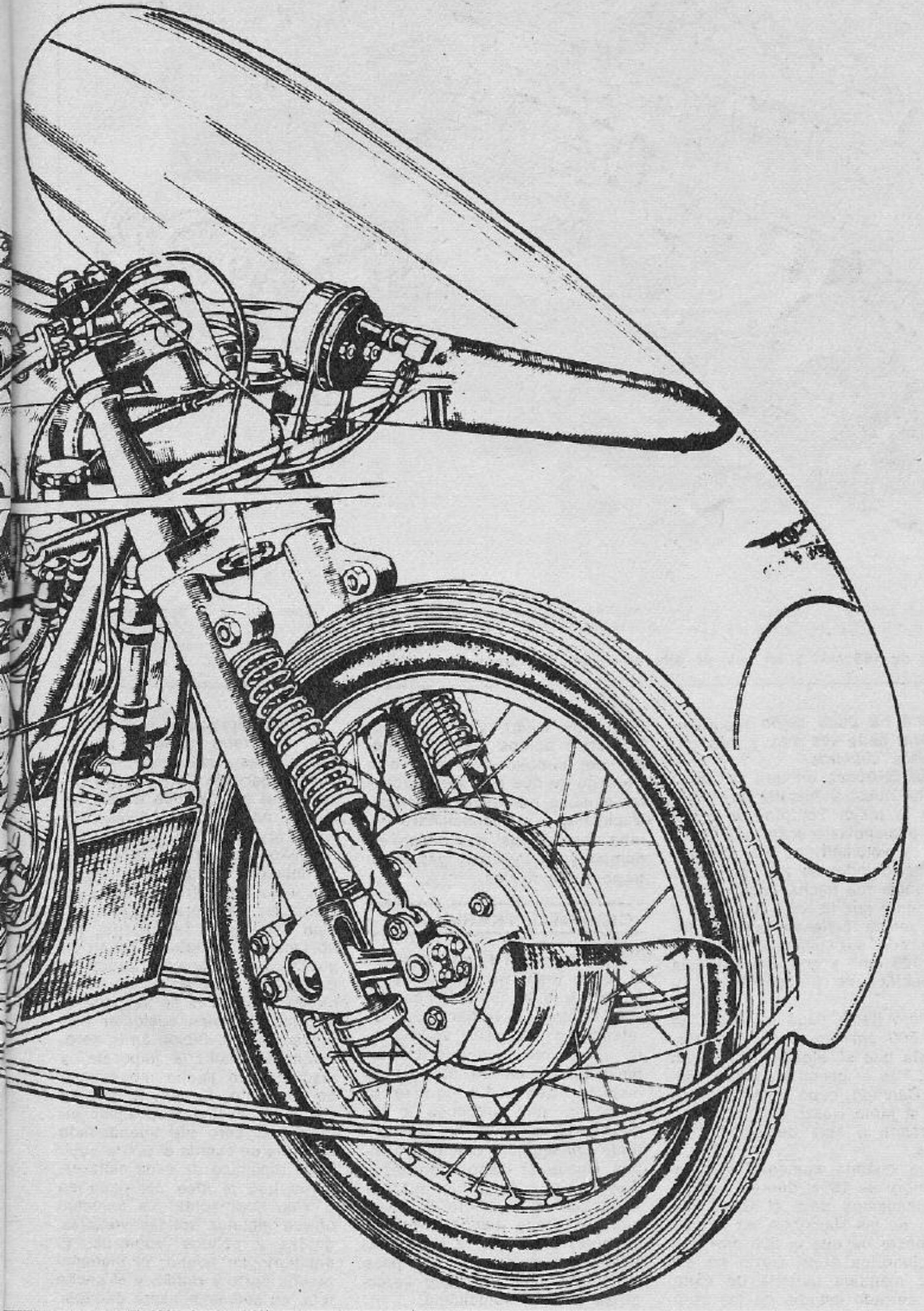
Trasparencia de la Moto-Guzzi V-8 GP. Se nota la horquilla anterior con amortiguadores externos, la sistemación del radiador de agua, y el depósito de aceite en el tubo superior del cuadro.

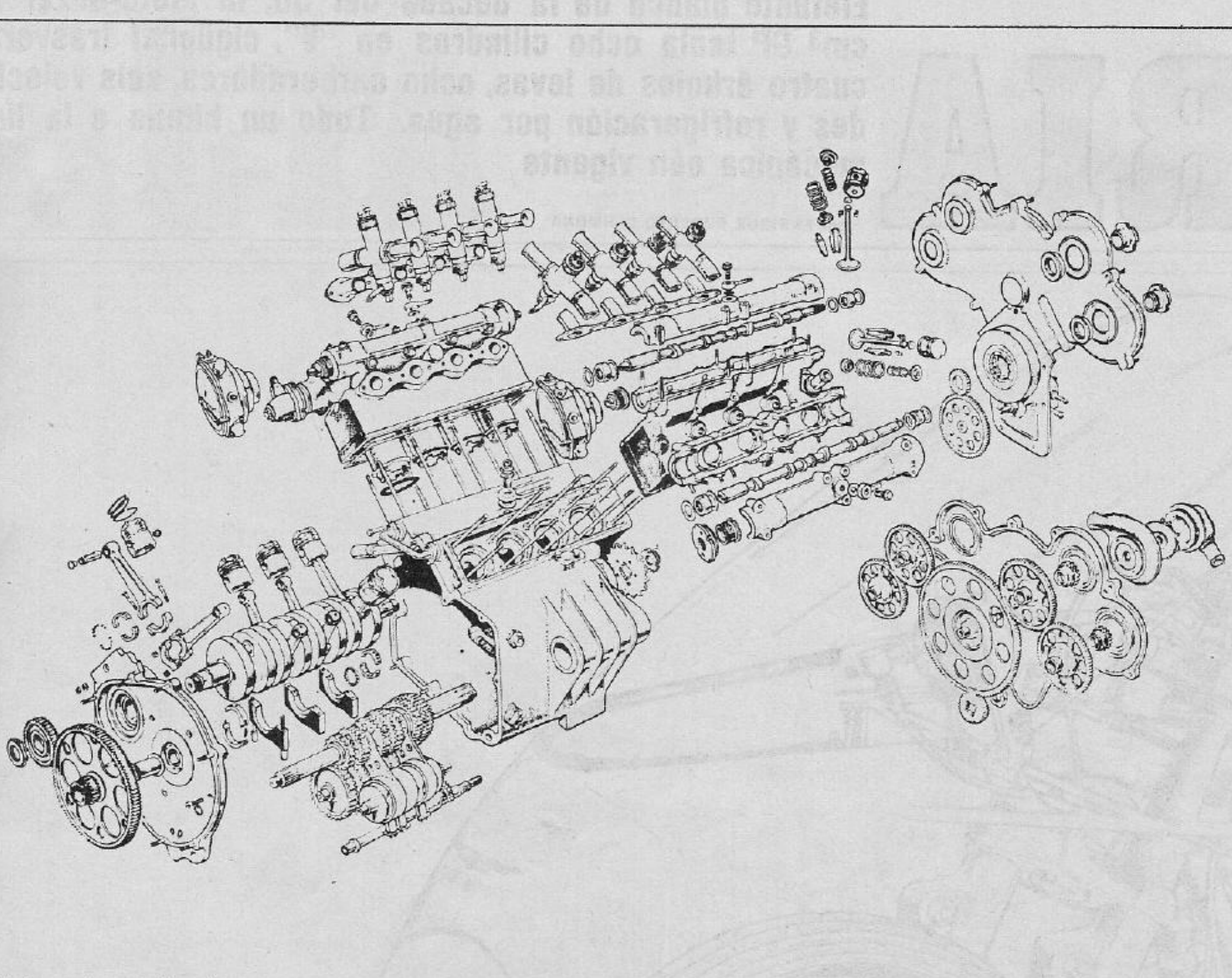
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

...GRIA

Elefante blanco de la década del 50, la Moto-Guzzi 500 cm³ GP tenía ocho cilindros en "V", cigüeñal trasversal, cuatro árboles de levas, ocho carburadores, seis velocidades y refrigeración por agua. Todo un himno a la lírica mecánica aún vigente

por ENRIQUE ROBERTO CARMONA





Obsérvese la analogía entre este motor de 499 cm³ y un reloj de alta precisión. Es obra del Ing. Cárcano para Moto-Guzzi.

Durante el reinado de Federico III, en el año 1440, el universo recibió un beneficio casi divino de parte de un muchacho llamado Juan Gensfleisch, más conocido en el ambiente por Juan Gutenberg. El fue quien inventó un nuevo sistema de escribir, el mismo que hoy utilizamos para contarles a ustedes la fantástica historia de la moto Guzzi 500 cm³ de cilindrada. De nada más ni nada menos que ¡8 cilindros en "V"!

POR QUE TANTOS CILINDROS

Todos los que están en el "yeite de los rofies" saben de la franca tendencia de siempre de los diseñadores a elevar la velocidad rotacional en busca de más grandes potencias entregadas por los motores. Una carrera de pistón larga y altas rpm son anatema y, desde que existe un límite que puede ser logrado incrementando la relación diámetro/carrera de una dada capacidad de cilindro, la orientación lógica ha dado como resultado utilizar cada vez más y más pequeños cilindros.

En la época en que se desarrolla nuestra historia se creía que el mejor compromiso entre las eficiencias mecánicas, térmicas y volumétricas era provisto por el cilindro de 250 cm³. Esta creencia fue hecha pedazos toscamente por la NSU Rennmax y las motos italianas tetracilíndricas con sus cilindros unitarios de 125 cm³ y con una potencia específica de ¡ 130 HP por litro!

Pero nadie llegó a pensar en un 500 cm³ de ocho cilindros. Hasta que sí, alguien lo hizo un día. Fue el genial ingeniero Giulio Carcano, *capo ufficio* técnico de la Moto Guzzi. ¿Cómo arribó Carcano a esta decisión? Veamos.

La historia comenzó en septiembre de 1954, durante los entrenamientos para el Gran Premio de las Naciones, en Monza. A pesar de que la 500 cm³ monocilíndrica Moto Guzzi no era una máquina carente de éxito, un cerrado estudio de las aerodinámicas Gilera y MV Agusta en varios puntos claves alrededor del circuito convenció a Carcano de que él y sus ayudantes estaban perdiendo el tiempo. Decidió que el monocilindro estaba obsoleto, así que dedicó su tiempo a pensar cómo pasarle el trapo a sus rivales.

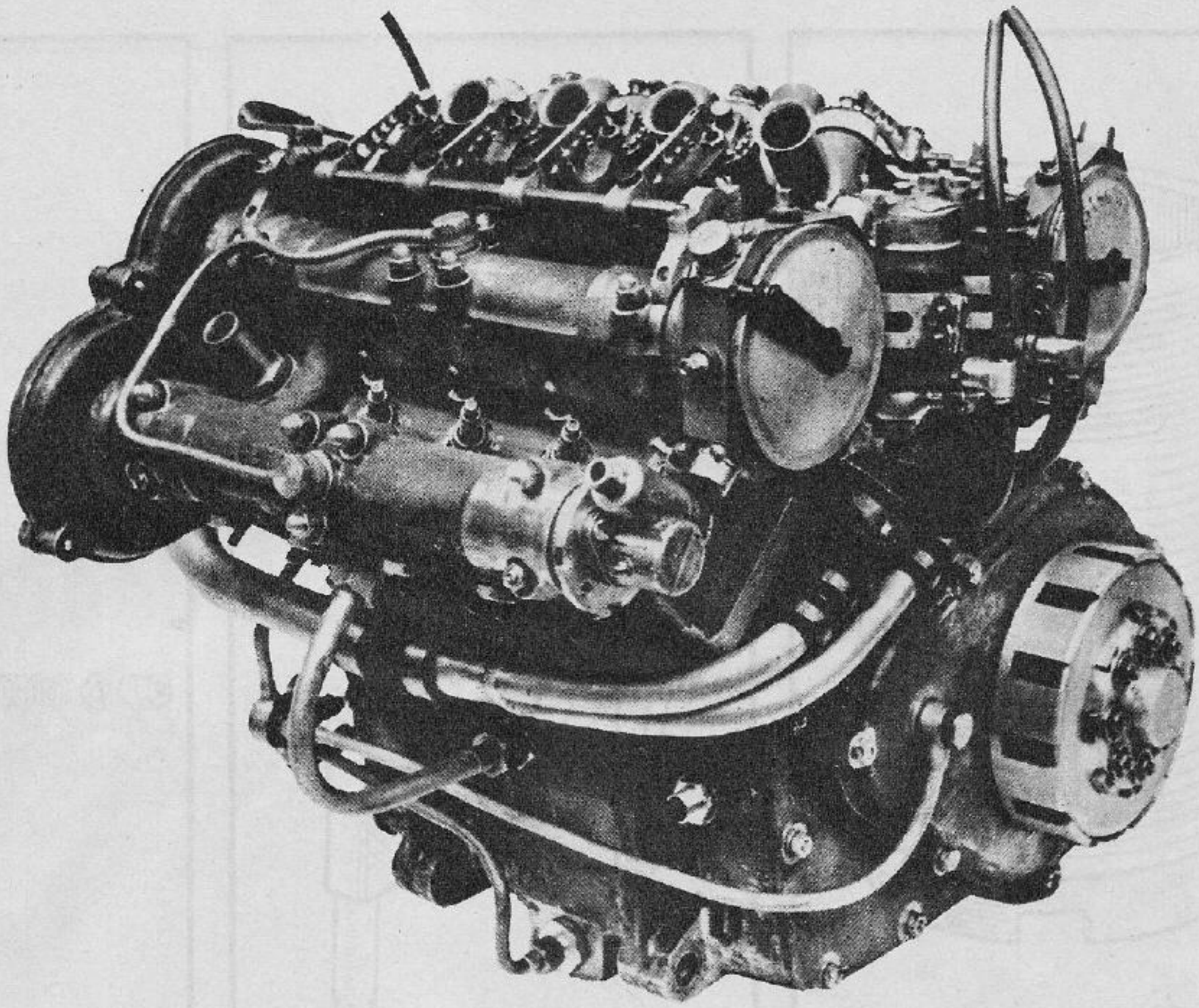
CIGÜEÑAL TRASVERSAL

Carcano sabía plenamente que el factor limitativo en reducir el ancho de la máquina (y con ello área frontal) era la necesidad de retener un adecuado ángulo total de giro del manubrio. Un mínimo ancho de 50 cm era lo mejorcito que podía lograrse. El problema vino entonces a ser *cuál* podía ser el motor más potente conseguible con ese compás. Cualquier disposición de cigüeñal longitudinal fue abandonada debido al efecto de reacción de torque (tiende a inclinar la moto) y también a las limitaciones provenientes de la poca distancia entre ejes que caracteriza a toda motocicleta.

Lo más apropiado era, de hecho, el cuatro cilindros de cigüeñal trasversal, pero no hay que olvidar que Carcano era italiano, así que la idea de ser un copista no lo atraía. Además, Gilera y MV Agusta le llevaban varios años de experiencia con tales motores. Un seis en línea, o aun un ocho, enfriados por aire, montados trasversalmente, podían haber sido factibles. No obstante, tales motores tienen cigüeñales relativamente largos en los cuales problemas de vibraciones torsionales no son desconocidos. También cualquier restricción o prohibición en la aerodinámica resultaría impuesta, y resultaría un ancho monstruoso del conjunto. El V-6, a primera vista, poseía una proposición interesante, pero fue abandonado teniendo en cuenta el pobre equilibrio dinámico de esos motores.

Así que la idea del ocho en V vino casi solita. La solución ofrece algunas sólidas ventajas, únidas a sólidos tropiezos. El equilibrio es bueno, el cigüeñal resulta corto y rígido, y el ancho total es suficientemente pequeño

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Vista delantera del motor del lado del embrague, donde podemos ver las trompetas de cuatro de los ocho carburadores. En primer plano, accionados por los extremos de los árboles de levas de admisión, los distribuidores S.E.V. y sus correspondientes bobinas de ignición.

desde el punto de vista de la aerodinámica.

REFRIGERACION POR LIQUIDO

El cigüeñal trasversal hizo inevitable el enfriamiento por líquido debido a la imposibilidad de inducir flujo de aire alrededor del banco trasero de cilindros, con sus escapes mirando hacia atrás.

Dos razones gobernaron la decisión de usar carburadores en este motor. Primero, la necesidad de minimizar el ancho que imperaba en la anterior Moto Guzzi de motor longitudinal no contaba aquí para el ocho en V; secundariamente, el gran consumo de combustible por minuto y la complejidad de la tubería que podría haber involucrado cualquier tipo de inyección hacían dificultoso asegurar una satisfactoria distribución y un alto standard de confiabilidad.

Los ocho carburadores "intercalados" Dell'Orto tenían un diámetro de garganta de 20 mm y eran alimentados por dos cubas de flotante, una a cada lado.

CONSTRUCCION DEL MOTOR

Una masiva única pieza de fundición de Elektron combinaba el cárter (o caja del cigüeñal) con la carcaza de la caja de velocidades. También formaba parte de ella el punto de pivote o anclaje de la suspensión trasera. La práctica de tener un común compartimiento y sistema de lubricación para el cárter y la carcaza de la caja no son desconocidos en Italia e Inglaterra, a pesar de que aquí aparece extraña.

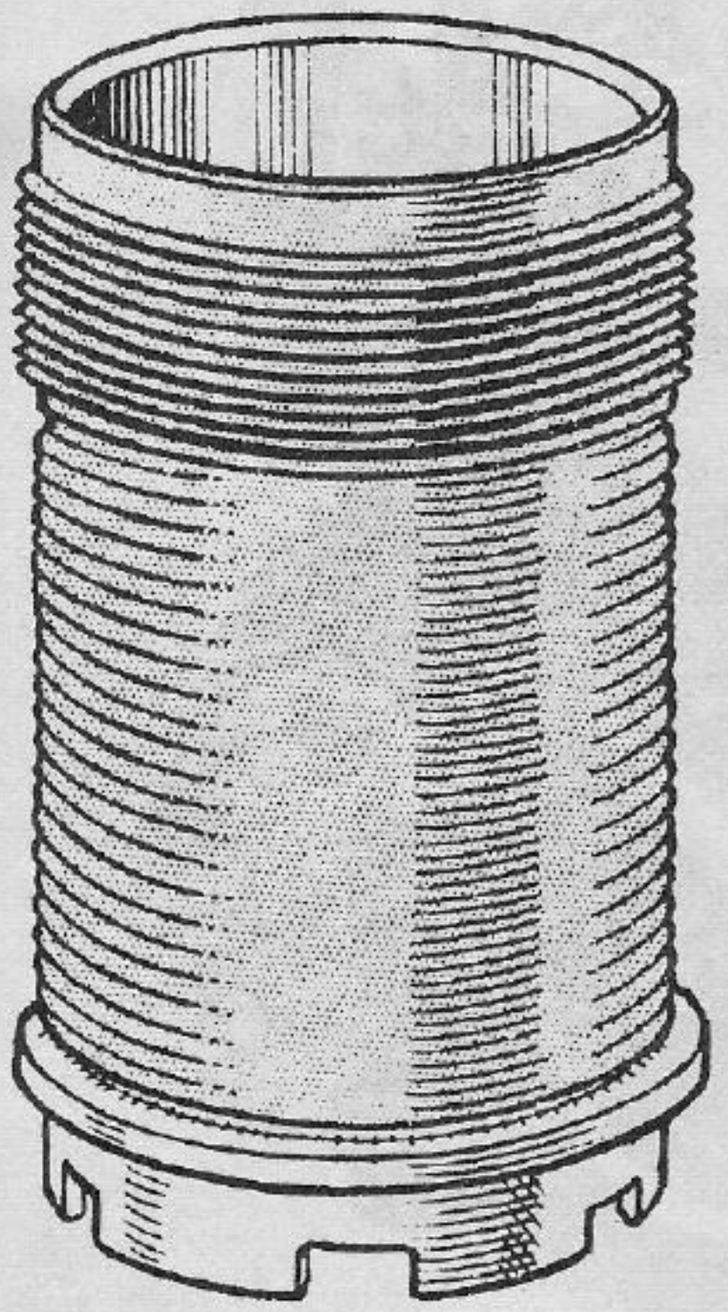
En el caso de la Moto Guzzi 500 V-8, dado que se utilizaba cárter seco, los engranajes eran lubricados por salpicado desde el cigüeñal.

Existen dos tipos de cigüeñales que pueden ser utilizados en un V-8 cuyos bancos de cilindros forman entre sí un ángulo de 90 grados. Los más comúnmente usados tienen los muñones dispuestos a 90 grados (es decir, forman una cruz mirándolos desde el extremo), lográndose con esta disposición un equilibrio primario y secundario teóricamente perfecto. La otra variante de cigüeñal tiene dispuestos los muñones a 180 grados entre sí (es decir, están todos contenidos en un plano, si los miramos de frente), siendo entonces en la práctica igual a uno de un motor cuatro cilindros en línea. Con la disposición a 180 grados, la cual fue elegida para la Moto Guzzi 500, es imposible evitar un desequilibrio secundario, a pesar de que se logre un equilibrio primario perfecto.

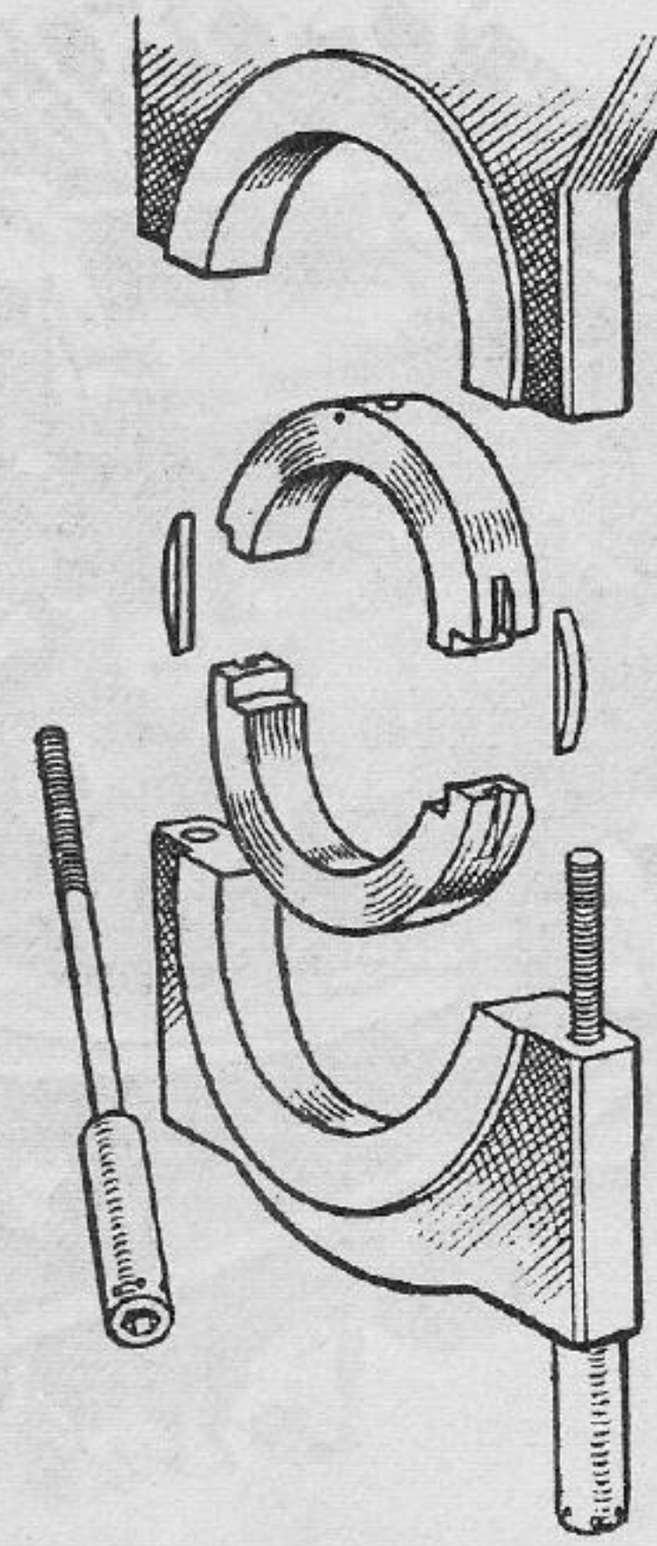
La pregunta de cajón de ustedes será: pero, ¿por qué eligió Carcano el cigüeñal menos satisfactorio? La respuesta es simple: para permitir un cárter (o caja del cigüeñal) fundido de una sola pieza, y a la vez obtener una altura total de motor mínima. Usando el cigüeñal a 180 grados, o de un solo plano, como suele llamárselos, habiendo removido la tapa lateral del cárter puede introducirse en él todo el conjunto cigüeñal desde un costado del motor (recordar que va atravesado en la moto). Si, en cambio, se hubiese utilizado el más convencional cigüeñal con muñones a 90 grados, entonces se habría necesitado una caja de cigüeñal (cárter) más profunda para acomodar cuatro en vez de dos grupos de bielas, y el conjunto debería ser insertado entonces desde abajo, así que la referida caja resultaría, pues, partida. No obstante todo lo referido, al invierno siguiente del debut se hicieron algunos trabajos experimentales con cigüeñales a 90 grados, tratando de solucionar algunos problemas encontrados con los de 180 grados.

Maquinado desde un tocho macizo de acero cromo níquel, el cigüeñal tenía las manivelas circulares para proveer la necesaria inercia (no se utilizaba volante), y además para evitar las vibraciones torsionales que pueden ocurrir si un único y relativamente pesado volante es montado en un extremo del ci-

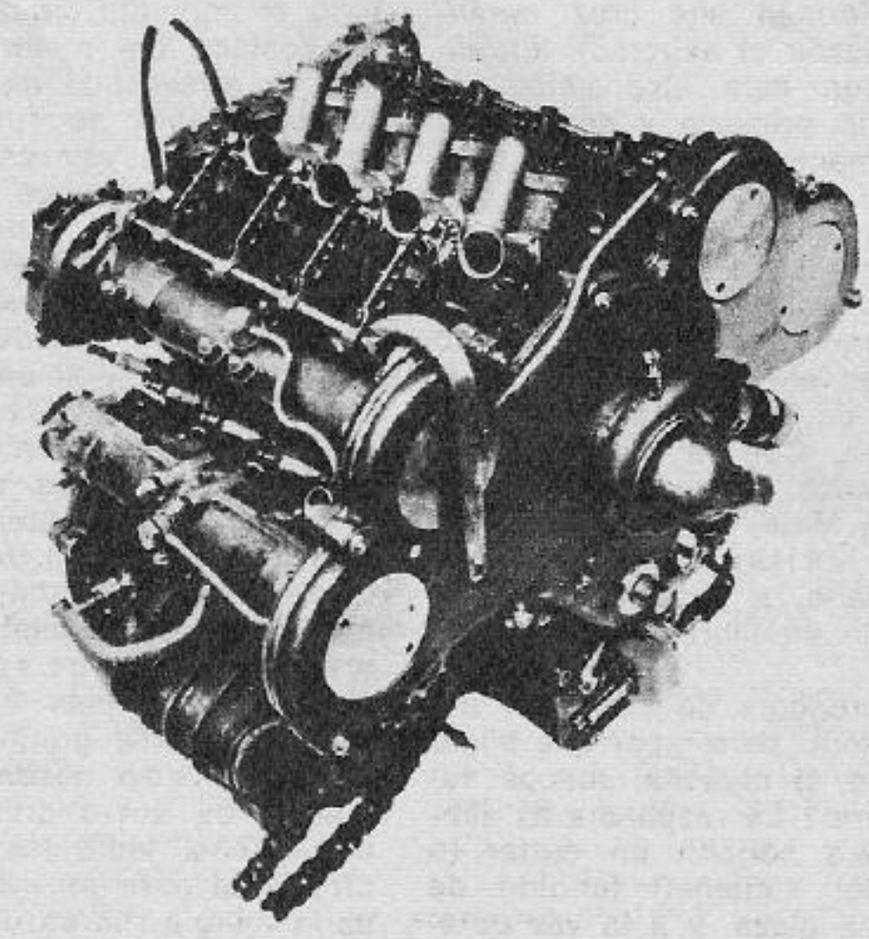
→



Una superficie exterior nervada de la camisa de cilindro mejoraba la trasferencia de calor al agua. Su fijación al block era mediante rosca, teniendo como sello en su parte inferior un anillo de goma.



Los tres cojinetes centrales de bancada tenían pistas partidas, de acero templado. Para prevenir su movimiento se los enchavetaba.



Vista trasera mostrando la bomba centrífuga de agua y la cadena de trasmisión. De este lado está la cascada de engranajes de la distribución.

güeñal. El contrapesado del cigüeñal —o su equilibrio dinámico— fue ingeniosamente logrado alojando en las referidas manivelas circulares unos insertos que eran de una aleación de mayor peso específico. Así se evitaban agujeros o cambios de sección en ellas, lográndose una suave simetría del cigüeñal. La carrera era de 41 mm.

RODILLOS POR DOQUIER

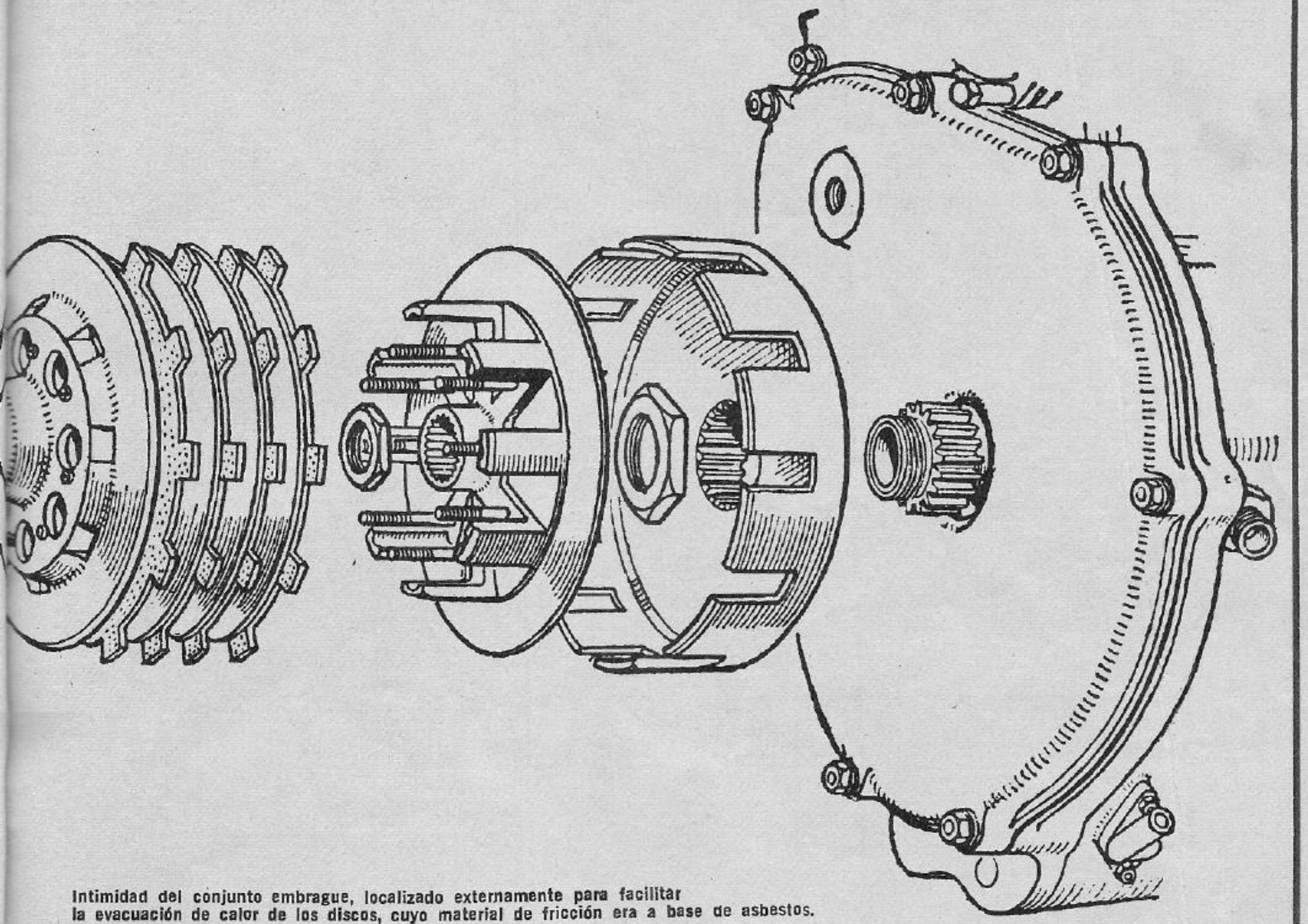
Cinco cojinetes a rodillos soportaban el cigüeñal; debido a la construcción de éste en una sola pieza, los tres cojinetes del medio tenían tanto las pistas exteriores como las jaulas partidas en mitades. Los apoyos superiores para las pistas de esos tres cojinetes a rodillos eran integrales con la fundición de la caja del cigüeñal, a la cual contribuían a convertirla en rígida. A su vez, cada tapa inferior de esos tres cojinetes era de aleación liviana, y estaban fijadas por bulones que tenían la cabeza alargada para facilitar la accesibilidad. Los restantes dos cojinetes de ambos extremos del cigüeñal eran normales y estaban alojados en la tapa del lado de la cascada de engranajes de la distribución y en la tapa del lado de la trasmisión primaria, respectivamente.

Los cojinetes del pie de la biela también eran a rodillos, y por la misma causa del cigüeñal en una sola pieza debían usarse partidos. Como en el caso de los cojinetes de bancada, se empleaba una jaula de duraluminio, y los rodillos rodaban directamente sobre la superficie templada y bruñida de las bielas que eran de cromo níquel. El buje para el perno de pistón era de bronce, estando montado fijo al ojo de la biela, siendo flotante el perno.

BLOCK DE CILINDROS

Mientras las mitades inferiores de los dos blocks de cilindros estaban formadas por la fundición de la caja del cigüeñal, las mitades superiores eran integra-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Intimidad del conjunto embrague, localizado externamente para facilitar la evacuación de calor de los discos, cuyo material de fricción era a base de asbestos.

les con la fundición de los cilindros ciegos (es decir, no había tapa de cilindros), la cual también formaba la parte inferior de las cajas donde se alojaban los árboles de levas. Esta fundición era de aleación liviana y a ella se roscaban las camisas de cilindro, de acero.

Las cámaras de combustión eran parcialmente esféricas, y los asientos de válvulas estaban maquinados directamente sobre la fundición de aleación, es decir, sin insertos de ninguna clase. El ángulo entre válvulas era de 60 grados y una única bujía fue roscada directamente en la cámara.

Como dato curioso, recordemos que entre cada árbol de levas y su correspondiente engranaje había un vernier en forma de pequeños engranajecitos estriados interiormente. Las válvulas eran operadas directamente por las levas a través de unos pistones tipo botador de relativo gran diámetro, y el cierre de aquéllas se producía por resortes dobles. Recordemos que la misión de los referidos pistones en este sistema es la de aguantar la carga lateral de la leva, impidiendo así que la misma sea soportada por la guía de la válvula. Ya que estamos, digamos que el sistema es original del ingeniero suizo Henry para su diseño Peugeot GP 1914. Lo usan todos los coches modernos, Alfa Romeo entre otros.

LUBRICACION

Sobre el lado derecho, o extremo de la distribución del cigüeñal, había dos piñones montados uno internamente y otro externamente del cojinete de bancada. El engranaje interior conducía la cascada de engranajes de la distribución, y el exterior comandaba la bomba de aceite, la cual estaba montada externa. De engranajes convencionales, esta bomba entregaba aceite arriba en el medio de la caja del cigüeñal (en el ángulo entre los dos blocks), de donde lo distribuía a los tres cojinetes de bancada centrales y a las cajas de los cuatro árboles de levas.

Con cigüeñal de una sola pieza, manivelas circulares y cojinetes de bancada de rodillos, la lubricación de las bielas es menos fácil de lograr que con otros sistemas más convencionales. La solución de Moto Guzzi fue usar los dos cojinetes principales intermediarios como distribuidores de aceite. Este emergía de los dos cojinetes y era "pescado" en una ranura anular sobre cada adyacente cara de manivela, y entonces desde allí conducido centrífugamente a través de un orificio hasta el muñón.

El aceite que pasaba a través de los rodillos lubricaba luego a los engranajes de caja, drenando desde éstos a la base del cárter, de donde resultaba evacuado a través de un filtro. Desde allí era bombeado a la parte superior del cuadro de la moto, que actuaba como reservorio con una capacidad de cinco litros. El aceite empleado tenía base castor, siendo de alta viscosidad. La bomba hacía circular aceite en el sistema a razón de cien litros por hora, andando al mango de RPM.

CAJA DE VELOCIDADES

Para tomar plena ventaja del enfriamiento por corriente de aire, y debido a que los materiales de fricción a base de asbestos tienen un mejor coeficiente de fricción cuando trabajan secos que cuando lo hacen en aceite, el embrague multidisco de pequeño diámetro estaba montado externamente, fuera de la carcaza de la trasmisión primaria.

La caja de seis velocidades tenía la marcha más alta de engrane directo, y su entrada y salida en extremos opuestos del dividido árbol primario. Ambos árboles de la caja, el primario y el secundario, habían sido maquinados para hacer uso de cojinetes a rodillos.

Nunca tuvimos la oportunidad de ver esta Moto Guzzi 500 GP V-8 en nuestro autódromo, pero su sola mención en rueda de aficionados causa un halo de fascinación. Nosotros creemos que es un himno a la lírica mecánica aún viviente

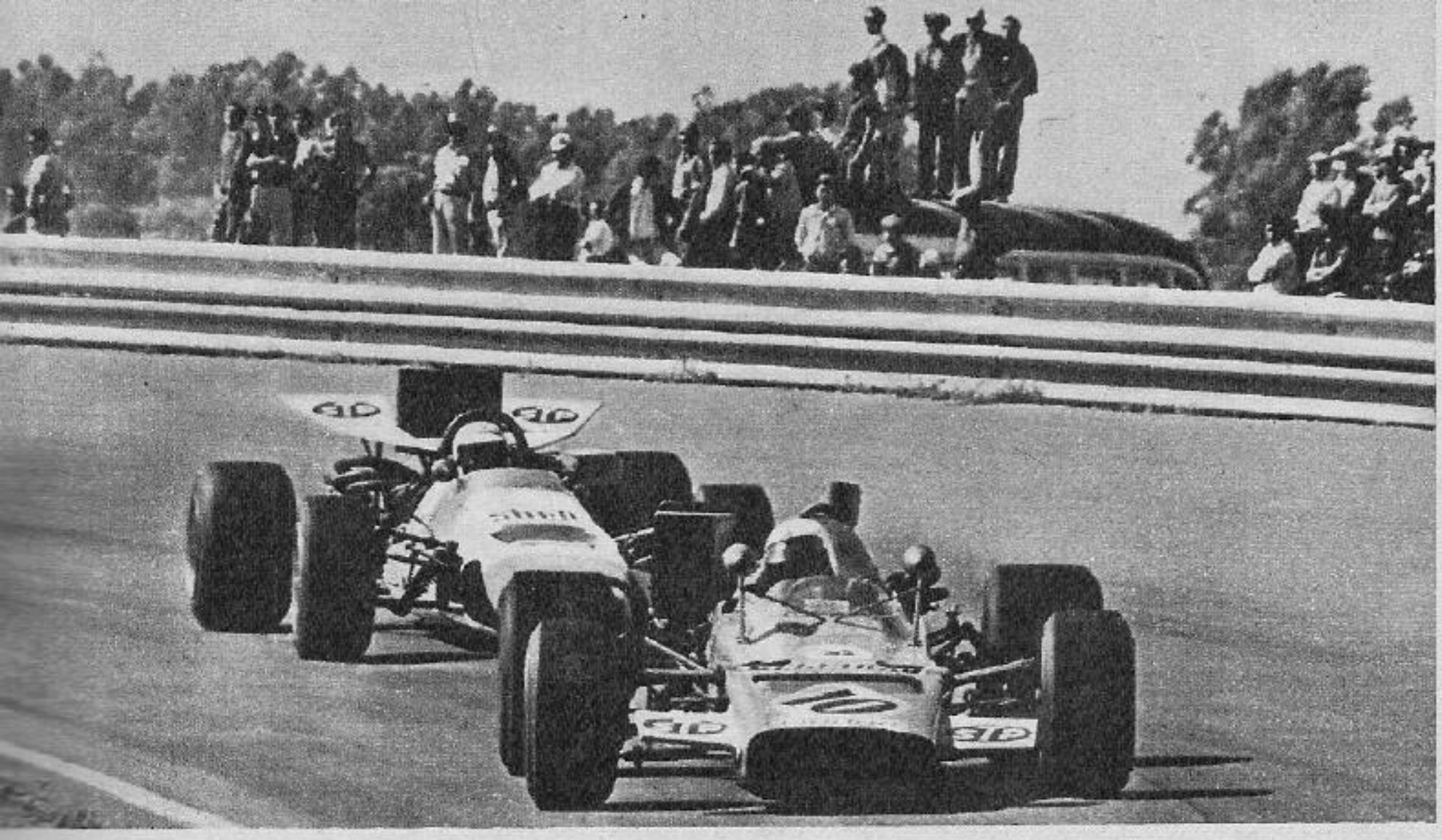
por JULIO F. PEREZ BALBI

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

M.A.F.1

LA CATEGORIA QUE FUNCIONA POCO

Nuevamente Fórmula Uno argentina atraviesa otra etapa crítica; pocos autos, pocos premios, pocas carreras son algunas de las razones de todo esto. Aquí analizadas una por una



Cuvertino, primero en el campeonato, seguido por Bertolini; una figura de punta en MA F1.

El Pianetto Dodge. Obsérvese en el viraje cómo apoya la mitad de la rueda trasera. Esto se ve muy seguido en Fórmula Uno.

Víctor Hugo Plá. El año pasado les bajó el tiempo a los SP en Maggiolo, la categoría comenzaba a funcionar... Pero ahora no funciona; o si funciona, lo hace mal.



En 1969 nada, en 1970 parece que menos. MA F. 1 sigue igual, las características negativas que la personalizaron hace unos años siguen siendo más o menos las mismas con pocas variantes. **Pocas carreras** le quitan continuidad al desarrollo del Campeonato; **premios bajos** para una clase de monopostos que resulta tan costosa como SP; **pocos autos**, que para mayor desgracia aún se rompen como disco de 78 rpm; **falta absoluta de primeras figuras** (entiéndase pilotos de SP) por culpa de una tonta reglamentación de la CADAD; **autos generalmente menos veloces, qua los SP** porque los motores usados tienen 30 HP menos y ocasionalmente ya han sido carreteados en SP. Además los monoplazas grandes **no doblan** como deberían hacerlo. Y finalmente **poco apoyo empresario** porque la categoría **no le interesa al público.** ¿Y por qué no le interesa al público? Por todas las razones antedichas. Es decir, un auténtico círculo vicioso.

Detallemos una por una.

FALTA DE CARRERAS

El calendario tenía pocas, alguna incluso no dio puntos para el Campeonato por falta de inscriptos, sobre la marcha se suspendieron, y lo que es más lamentable, es que se suspenderán más competencias aún. La falta de carreras le quitó continuidad a la cosa; los preparadores, pilotos y concurrentes pierden las ganas de trabajar full-time, y toda la secuela pre y poscarrera pierde el ritmo de trabajo que tendría si se trabajase full para correr semana por medio, por lo menos.

BAJOS PREMIOS

Construir un SP cuesta lo mismo que un F1. Mantener un F1 resulta tan costoso como mantener un SP. Sin embargo los premios de Fórmula Uno con hasta tres veces menores que los de Sport Prototipo. Por supuesto que tenemos en cuenta que a los pilotos de F1 se le dan viáticos y a los de SP por lo general no. Que un F1 consume menos cubiertas, menos esto, menos aquello. Que las competencias de F1 son hasta tres veces más cortas que las de SP. Pero son todas razones que no justifican los bajos premios frente a gastos grandes obligatorios para presentarse en cada carrera.

POCOS AUTOS

A lo sumo se presentan unos ocho autos por competencia. Son todos de motor trasero, muy bonitos, pero tienen rendimientos muy desparejos uno de otro, especialmente cuando llega la hora de doblar; se rompen fácilmente, en especial los motores. En muy raras ocasiones (Córdoba) andan dos o más autos juntos en pelotón buscando de ganar algún metro en un viraje. Corren separados en la mayoría de los casos por 50 y hasta 100 metros uno de otro, lo que no beneficia el espectáculo precisamente. Doblando no son ninguna maravilla, más del 50 por ciento de los autos viran despacio y se ve a los pilotos disimulando papelones al contener autos indóciles en la pista.

FALTA DE PRIMERAS FIGURAS

Una inentendible disposición de la CADAD prohibió, a comienzos de temporada, que un piloto corriese en dos categorías diferentes el mismo día, aunque sea en el mismo escenario y privó así a los pilotos de primera línea de competir en SP y F1. A pesar que a la mayoría de los pilotos les gusta y tienen interés de competir en monopostos, no pueden hacerlo: profesionalmente no les conviene. Las fechas coinciden porque hay varias competencias de SP que en su programa incluyen carreras de F1. Eso quita la presencia de más autos porque hay menos pilotos interesados en competir. Pilotos que económicamente están en condiciones de hacerlo. Entre los pilotos que pensaban competir en F1 y que no lo hacen por esta disposición de la CADAD figura Carlos Pairetti que le había encargado un F1 a Paco Martos. Y para muestra basta sólo un botón.

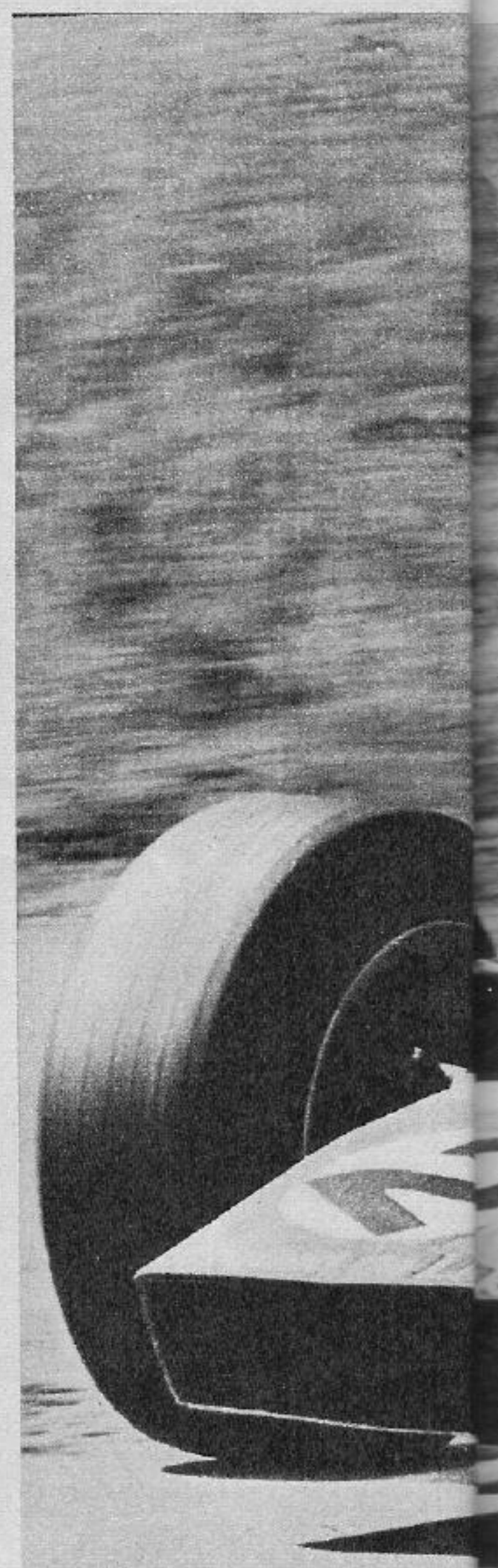
En sólo dos ocasiones, si no le erramos muy fulero, los F1 pudieron bajar el record de SP en distintos circuitos. Plá en Maggiolo el año pasado mejoró los tiempos de Pascualini y su Huayra, y Salatino hizo décimas menos que García Veiga hace poco tiempo en Córdoba. Pero en casi todos los casos los SP andan más rápido doblan más rápido. La excepción se hace con el Trueno F1 que anda mucho más que un SP, incluso con motores de 30 HP menos. Rara vez vemos a los constructores trabajar en las suspensiones; se ponen una vez a punto, cuando el auto se prueba en la primera ocasión; después se van cambiando amortiguadores fané, espirales vencidos y pequeñas reformas que no mejoran en demasía la performance del auto. Pocas veces vemos a los preparadores/pilotos/concurrentes, trabajar con una barra estabilizadora y elementos similares de la suspensión.

POCO APOYO EMPRESARIO

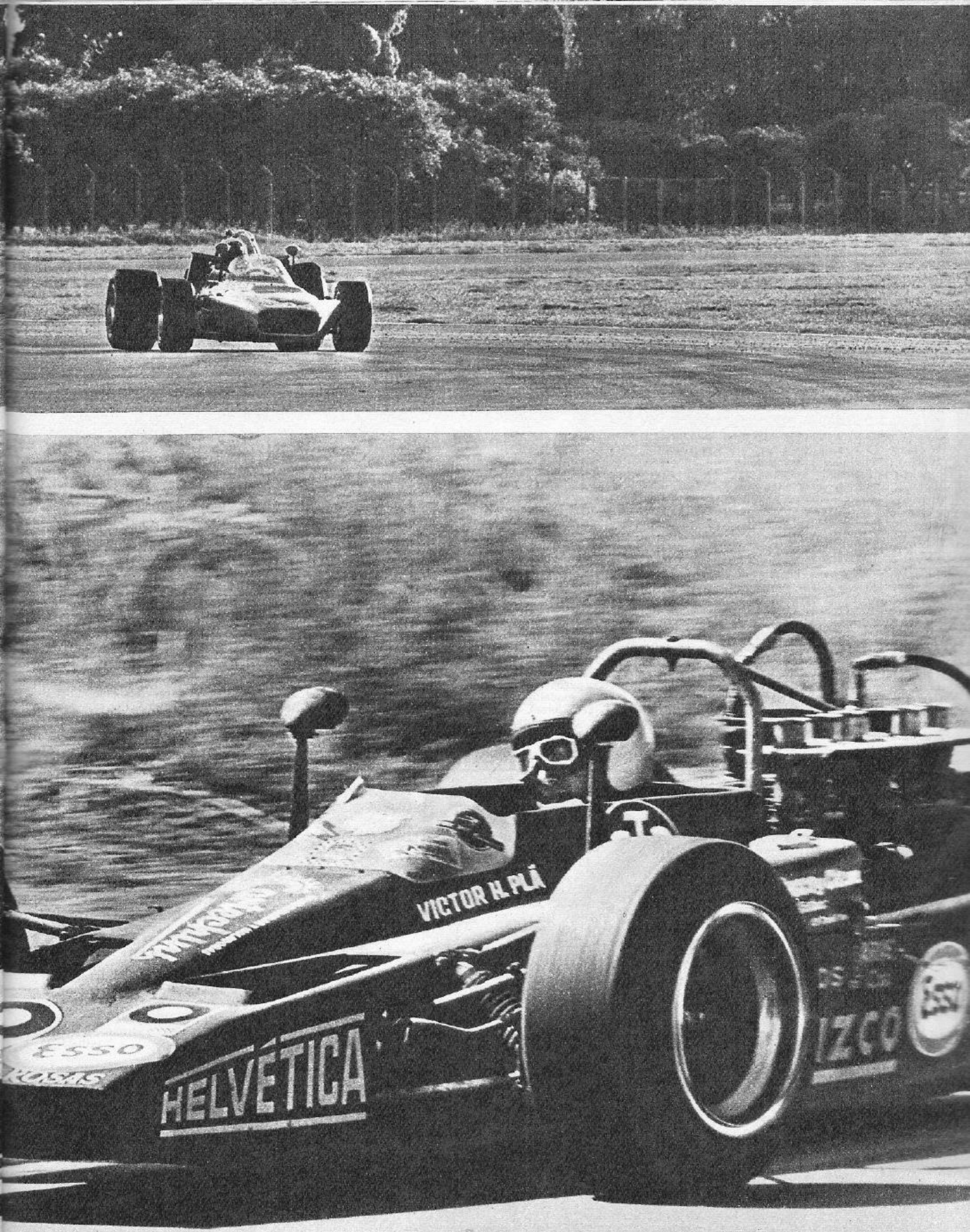
Salvo las fábricas, a través de sus Comisiones de Concesionarios, no hay apoyo publicitario para los pilotos que compiten en F1. La Comisión de Concesionarios Chevrolet apoya a Requejo, Favre y Plá; la de Ford, a Almeida, y en menor medida a los Hnos. Sotro; Chrysler a Cuvertino y Bordeu, e IKA Renault a Copello. El resto, prácticamente, no recibe muchos fierros, ni contante ni sonante. ¿Por qué no se apoya a esta categoría? Las empresas alegan que hay poco apoyo popular. Y en parte tienen razón.

CONCLUSIONES

Es un real círculo vicioso. Hay que romper por algún lado. La manera que consideramos más efectiva es arbitrar todos los medios necesarios para que las grandes figuras de SP puedan competir también en F1. Dejar caduca la reglamentación que prohíbe competir dos carreras en un mismo día y estudiar las fechas de manera que no se interpongan con las de SP o sino que corran en conjunto. Por ahí se puede empezar, para mejorar de una vez por todas a esta categoría que funciona mal...



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


VICTOR H. PLI
ESSO
HELVETICA
IZOD

LA INDUSTRIA EN BRASIL

A pesar de ser mayor la producción, la diversidad de modelos es menor en Brasil que en la Argentina. La industria automotriz de ambos países es, sin embargo, similar. Un vistazo a lo que se produce en Brasil

Un tímido Perua Vemag salió de la planta de montaje en Brasil en 1956. En ese año comenzaba a producir la incipiente industria automotriz brasileña. Tres años después lo mismo sucedía en Argentina. Las dos potencias automotrices latincamericanas habían nacido.

Comienzan a surgir fábricas una tras otra y más de dos docenas de empresas, entre los dos países, comienzan a engendrar modelos de los más variados, con mercados casi exclusivos. De esas veinte y tantas, catorce fueron absorbidas por empresas mayores o desaparecieron cuando los regímenes gubernamentales fueron más estrictos.

En Brasil, la industria alimenta a unos 90 millones de habitantes; en la Argentina apenas a unos 24. La producción brasileña casi duplica la argentina por esa razón; a pesar de todo, la variedad en la Argentina es mayor: 40 modelos diferentes se producen en nuestro país contra unos 30 de Brasil.

En Brasil prácticamente no existe el auto muy pequeño, utilitario (caso Fiat 600, caso Renault) y de bajo precio. Los de menor cilindrada son el Volkswagen con motor 1.300 cm3 y el Corcel de la Ford Willys do Brasil (algo así como el Renault 12, con motor Renault por supuesto). Para que tengan una idea de los precios: el Volkswagen (automóvil universalmente muy barato), cuesta más o menos lo mismo que un Renault 4 en nuestro país. El Corcel cuesta un poco más que nuestro Renault 6 de aproximadamente $ 1.200.000.

En el plano medio de automóviles (los que tienen precios entre 1.400.000 y 1.600.000 pesos viejos), Brasil cuenta con los modelos de lujo y deportivos del Corcel, el Opala 2.500 versión barata (muy parecido a nuestro Chevy) el Volky 1.600 y los modelos derivados. Nosotros poseemos los 404, Milqui y Milseis, y los grandes baratos.

En los aparatos de hasta 2 millones de sopes nuestros, Brasil tampoco tiene más variedad que nosotros; están los modelos de lujo del Opala; el Dodge Dart (muy parecido a los Dodge fabricados en nuestro país); el Itamaraty (un Aero Willys, construido y diseñado en parte en Brasil) y finalmente el Puma, un auto muy deportivo construido sobre plataforma y mecánica Volkswagen con carrocería plástica, por supuesto.

Y entre los automóviles de 2 millones $ ad infinitum figuran: el FNM que viene a ser un Alfa Romeo 2.000 Berlina de los años 60 y el Ford Galaxie, el auto más caro de Brasil.

Es decir que Brasil tiene una industria automotriz muy similar a la nuestra, mayor producción por un mercado superior en cantidad, pero —extrañamente— con menor variedad de modelos de automóviles y quizá más anticuados que los nuestros. Mientras en la Argentina recién se comienza a explotar el mercado de los 1.100 cm3 con el R6 y el inminente Fiat 128, Brasil tiene varios autos de cilindrada parecida pero carece de modelos de hasta 850 cm3, cosa que en nuestro país sobra. Pero a pesar de estas diferencias, los regímenes a que está sometida la Industria del Automóvil tiene cánones similares, los precios son compatibles con los nuestros, los problemas de infraestructura son idénticos e incluso llega a haber intercambio de piezas de fabricación argentina con las brasileñas. El detalle de la industria brasileña actual permite apreciar esas características.



FORD-WILLYS DO BRASIL S. A.

Esta empresa tiene la producción más variada de toda la industria automotriz brasileña. Produce unos seis automóviles diferentes. Jeep, Rural Jeep (Estanciera), Ford Corcel, el Itamaraty y el Ford Galaxie.

JEEP: Es el mismo vehículo desarrollado a partir del aparatito que tan buen resultado dio en la II Guerra Mundial cuyo nombre deriva de las iniciales G. P. (pronúnciase Gi Pi; iniciales que significan General Purpose, uso general).

RURAL: Es fabricada en el Brasil desde 1959. La actual Estanciera de nuestro país fue reestilizada





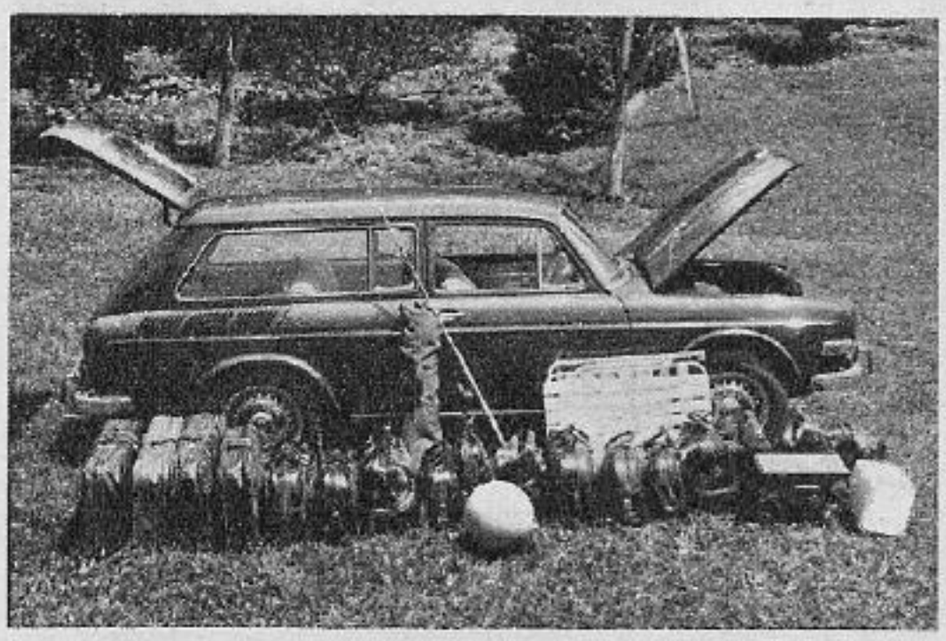
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

VOLKSWAGEN

En Brasil es la única parte del mundo donde se produce el Volkswagen a excepción de Alemania. Actualmente se fabrica con el motor de 1.300 cm3 de 46 HP en la versión escarabajo y la Variant, una rural de styling brasileño con el motor de 1.600 cm3. Es el escarabajo el auto que compite directamente con el Ford Corcel. Además, Volkswagen produce la Kombi con el motor de 1.300 cm3.

VOLKSWAGEN 1.300: Es el sedan más barato de todos los automóviles fabricados en Brasil. Por esa razón es el aparato que obtiene cifras record de vez en cuando en el mercado brasileño. En nuestro país se ven muchas unidades; vaya uno a saber por qué medio entran al país.





VARIANT 1.600: Es una rural, construida con la plataforma estructural y el motor del Volks 1.600 como base. Las líneas de este automóvil son producto del departamento de Styling de la empresa.

KARMANN-GHIA: La cupé conocida por todos nosotros también se fabrica en Brasil. Desde hace doce años que se produce en Alemania y ocho en Brasil; posee el kit de 1.600 cm3 en el motor (cilindros de mayor diámetro) pero el resto de la mecánica es similar a la del sedan de 1.300 cm3.

KOMBI 1.300: A pesar de medir 15 cm más solamente, que el sedan 1.300 la Kombi Volkswagen tiene la característica de trasportar cargas casi equivalentes a su propio peso. La versión familiar lleva cómodamente nueve personas.



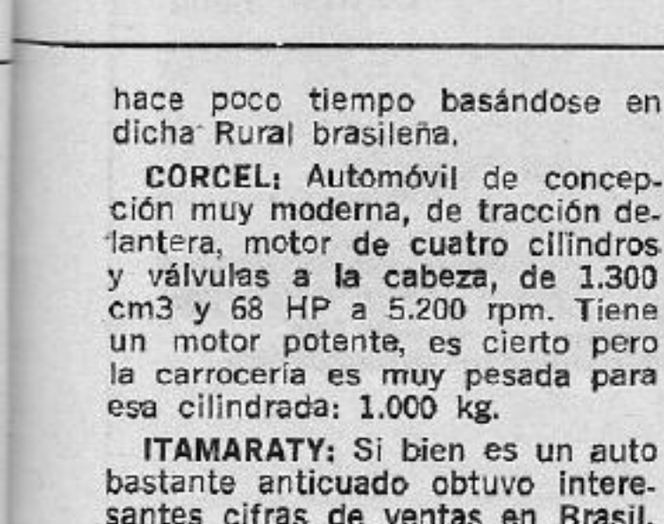


hace poco tiempo basándose en dicha Rural brasileña.

CORCEL: Automóvil de concepción muy moderna, de tracción delantera, motor de cuatro cilindros y válvulas a la cabeza, de 1.300 cm3 y 68 HP a 5.200 rpm. Tiene un motor potente, es cierto pero la carrocería es muy pesada para esa cilindrada: 1.000 kg.

ITAMARATY: Si bien es un auto bastante anticuado obtuvo interesantes cifras de ventas en Brasil. Terminación excelente, motor de 3.000 cm3 repartidos en seis cilindros y 140 HP.

GALAXIE LTD: motor de 4,800 cm3 y 190 HP, cambio automático, dirección hidráulica. Es el auto más caro del mercado brasileño.







CHRYSLER

Chrysler produce en nuestro país varios modelos basados en un mismo casco. En Brasil sucede lo mismo. El auto construido en el país del Tico Tico no fuba es un Dodge Dart que usa el mismo motor usado en los camiones construidos en el mismo país.

DODGE DART: Posee un motor de 198 HP y 5.200 cm3 repartidos en 8 cilindros en V; carrocería de líneas bien modernas pero todo junto pesa cerca de 1.500 kilogramos. El Dart es uno de los autos de serie más veloces de todos los fabricados en el Brasil.



DODGE DART

FNM

Esta empresa produce solamente un automóvil: el FNM 2.150. Es una fábrica estatal que comenzó a producir este automóvil bajo licencia Alfa Romeo en 1960. Entonces recibió el nombre de JK (por Juscelino Kubitschek, entonces presidente).

FNM 2.150: Hasta el motor es Alfa Romeo. Este automóvil deriva del Alfa Romeo Berlina 2.000 construido en Italia hasta hace pocos años. El motor conserva los dos árboles de levas a la cabeza y se aumentó su cilindrada en 150 cm3.

FNM 2150



GENERAL MOTORS

General Motors de Brasil mancomunó la actual línea de GM y el motor de cuatro cilindros americanos (2.500 cm³, válvulas a la cabeza y 80 HP), naciendo de esa combinación el Opala, un auto muy similar a nuestro Chevy. Junto con el Opala, fabricado con motores de 4 y 6 cilindros, el Perua Veraneio conforma la línea de GM.

OPALA 2.500: El motor que equipa este automóvil es el antedicho cuatro cilindros, cuesta casi el doble que un Volkswagen y tiene interesantes índices de venta.

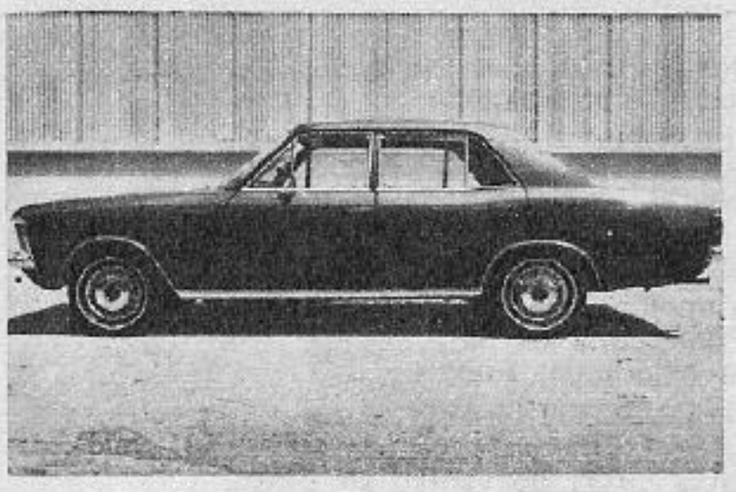
OPALA 3.800: Esta otra versión posee el motor 3.800 cm3, el mismo siete bancada usado en nuestro país en el Chevy. El perfil de este automóvil tiene significativa similitud con los Opel alemanes.

VERANEIO: Sobre base de pickup, el Perua Veraneio es una pantagruélica rural que se autoimpulsa con un motor de seis cilindros y 3.800 cm3.



OPALA 2.500

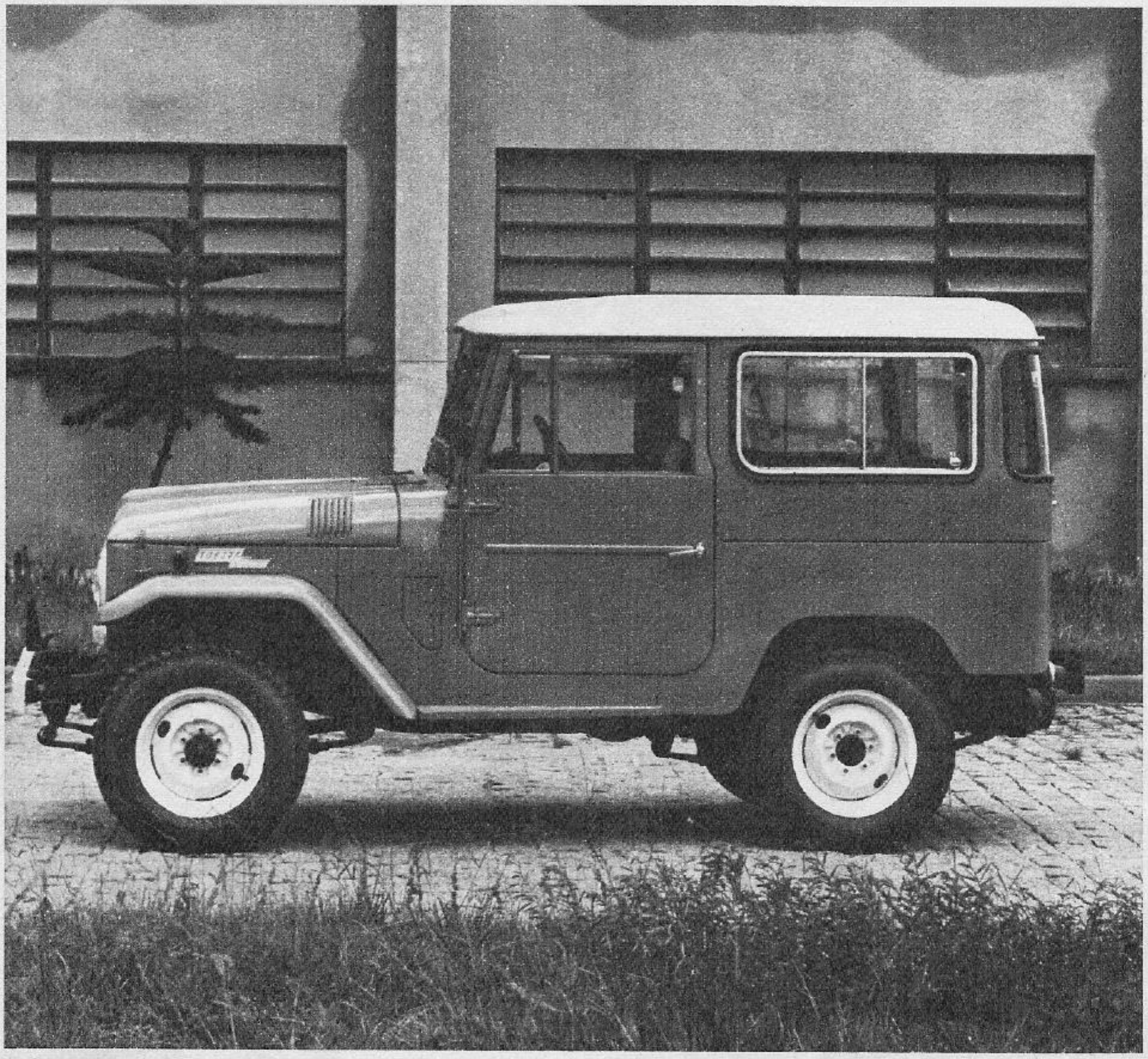
OPALA 3.800



VERANEIO



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



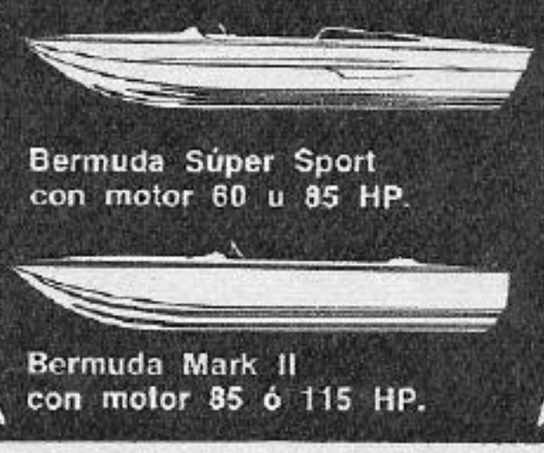
JEEP TOYOTA

TOYOTA

Hace pocos años que Toyota produce vehículos en el país. Actualmente sólo un Jeep y sus derivados, ambos con motores diesel. Demás está decir que los Toyota tienen amplia difusión en todo lo que sean tareas agrícolas, especialmente en las colonias agrícolas japonesas.

JEEP TOYOTA: Se trata, como bien se imaginan, de un vehiculo ambivalente, es decir que transporta carga y pasajeros indistintamente. Tiene tracción en las cuatro ruedas y posee un motor diesel fabricado por Mercedes Benz. Potencia de 78 HP y curva de torque muy constante.

ahorre el 20%
compre hoy antes del recargo



Bermuda Súper Sport con motor 60 u 85 HP.

Bermuda Mark II con motor 85 ó 115 HP.

Motores fuera de borda
EVINRUDE
para equipar las lanchas
BERMUDA

FABRICA
NAUTICA S.A.
Capital: Naucapé, Belgrano 2431 • **Náulica Centro,** Uruguay 776 • **Gran Buenos Aires:** Nautidelta, Liniers 290 (Tigre) • Náutica Coelho, Av. del Libertador 2173 (San Fernando) • Camping Sur, Av. Hipólito Yriogyen 8039 (Banfield) • Corletto y Cía., Av. 122 Nº 1400 (La Plata).
Representantes en el Interior

RADEL S.A.

pilchas con gancho

son las que tienen
lo que sabés.
Eso que gusta
justamente a quien
tiene que gustar.
Por eso sos de
ASTRONAUTA
porque sabés.



pantalones y camperas

ASTRONAUTA

DE CORDEROY

EL ESTILO JUVENTUD

OTRO IMPACTO
induswheel S.A.I.C.

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 *(Santa Cruz)*, Federico Etcheverry Boneo *(Salta)*, Luis Montpellier *(Santa Fe)*, Antonio Torrejón *(Chubut)*, Raúl Artola *(Las Flores)*.

Argentina, 19 de mayo de 1970 — **Nº 213** — **Unica sección - 2 página**

CHUBUT

EL NENE PLANO TRIUNFO EN GAIMAN

GAIMAN. El volante bahiense Héctor Plano se adjudicó la prueba automovilística organizada para Turismo de Carretera.

Quince inscriptos fueron de la partida en la prueba que se disputó en la pista del autódromo del Club Hípico Sargento Cabral que mide 3.255 metros.

El programa de la reunión dispuso la realización de tres series cuyos tiempos se sumarían para confeccionar la clasificación final.

Largada que hubo sido la primera batería, Jorge Martínez Boero tomó la delantera seguido muy de cerca por Velazco, Plano, Facchini y Willy Kank en ese orden.

Al promediar la serie Hugo Bimboni que viajaba con problemas de embrague en gran esfuerzo superó a varios de sus rivales y se colocó cuarto en gran actuación.

Martínez Boero continuó en la punta a un ritmo sostenido adjudicándose de esa forma de punta a punta el parcial.

En la segunda serie se esperaba nuevamente el mismo planteo que en la anterior. Pero hete aquí que éste fue modificado ya que Martínez Boero y Bombini sufrieron desperfectos que los obligaron a retrasarse. Tomó la delantera entonces Plano a quien intentó acosar en algún momento Facchini sin lograr inquietarlo debido al excelente medio mecánico con que contó el bahiense, además de su conocida capacidad conductiva.

A la bandera a cuadros arribaron, primero Plano, luego Facchini, tercero Villegas y cuarto Kank; el resto, lejos.

Para la serie final Martínez Boero logró solucionar los problemas y salió decidido a descontar la diferencia que lo alejaba del primer puesto. Una vez largada la competencia tomó la delantera seguido de Plano, Velazco y Kank. Pero poco le duró ya que las fallas renacieron y se fueron agudizando obligándolo a retrasarse hasta tener que abandonar. El abandono de éste le per-

BUENOS AIRES

El 31 bautismo de fuego con SP y F-1

Con creciente entusiasmo y desplegando múltiples y variadísimas tareas, la gente del L.F.A.C. se apresta para recibir, el último día de mayo, a los Sport Prototipo y a la F.1 en carreras con puntaje para el campeonato argentino.

Para la realización de esta importantísima jornada, que significará el verdadero lanzamiento del Autódromo General San Martín a la actividad mayor del automovilismo, se hace imprescindible la construcción de las obras complementarias, hasta ahora postergadas por comprendidas razones económicas.

En la reciente visita del vicecomodoro Grillo al escenario florense, el jefe de la Comisión de Seguridad de la CADAD marcó las pautas fundamentales para la instalación de todos los elementos indispensables para convertirlo en un circuito realmente seguro.

Lógicamente, la urgente inversión —superior a los tres millones moneda nacional— resulta una pesada carga para las vapuleadas arcas de la institución, pese al refuerzo recibido por la donación (m$n. 1.500.000 plus) del Ing. Alberto T. Carpignano, director municipal de la obra.

Pero esta circunstancia, ni tampoco la escasez del tiempo, son capaces de arredrar al infatigable equipo de Roberto Trucco. Prueba de ello es que ya está muy adelantada la construcción de las cabinas destinadas a las trasmisiones radiofónicas, estratégicamente ubicadas en el sector largada-boxes.

Estos últimos, con su respectiva playa y calles de acceso pavimentadas, demandarán el mayor esfuerzo. Una empresa de la vecina localidad de Azul se encarga de su emplazamiento, mientras que el asfalto necesario será distribuido en los lugares citados por Marengo SA..

La firma ARCO entregará en estos días casi 700 m de guard-rails que llevarán inevitablemente el veloz trazado. La colocación comenzará inmediatamente de recibido el material.

La torre de control será instalada en forma provisoria por la empresa ACROW ya que YPF, obligada a montarla por convenio firmado el año pasado, no se encuentra en condiciones de hacerlo, momentáneamente.

Como puede apreciarse se trabaja "a todo vapor" para dotar al "Primer Autódromo de la Primera Provincia" —según reza el slogan del L.F.A.C.— de las condiciones de seguridad que satisfagan las exigencias de CADAD y el inevitable juicio crítico de los pilotos, constructores y periodistas.

El país, automovilísticamente hablando, estará el 31 en Las Flores, y si bien el autódromo ya ha sido inaugurado, ese día recibirá su auténtico "bautismo de fuego"



mitió a Plano asumir la primera colocación, la que pudo mantener hasta el banderazo final. Segundo finalmente se ubicó Facchini, tercero Bimboni, cuarto Velazco y quinto Villegas.

CLASIFICACION FINAL

Pos	Corredor	Marca	Tiempo	Vtas
1º	Héctor Plano	Chevrolet	1h 6m40s4	45
2º	Hugo Bimboni	Crespi-Tornado	1h 8m56s3	45
3º	Pablo Facchini	Ford F-100	1h 6m54s	44
4º	Adrián Villegas	Liebre 1½	1h 7m59s1	44
5º	Willy Kank	Liebre 1½	1h 8m 2s8	44
6º	Mario Velazco	Panizza-Tornado	1h 9m24s	43
7º	Jorge Martínez Boero	Chevrolet 250 ..	51m 0s4	33

PROMEDIO DEL GANADOR: 131,801 km|h.

RECORD DE VUELTA: Jorge Martínez Boero en la cuarta vuelta de la primera serie en 1m23s4 a un promedio de 140,544 km/h.



Formando parte de la misma reunión pero el día sábado se llevó a cabo en el mismo circuito una competencia para Fiat 600.

Federico Bustelo, que fue el brillante vencedor de la segunda y tercera serie se adjudicó por tiempo la carrera superando por un segundo dos quintos a Jorge Velazco con quien sostuvo un vibrante duelo que mantuvo entretenido al público.

Otros firmes candidatos a las primeras posiciones eran Carlos Ruiz y Oscar Ebene, quienes, lamentablemente para el espectáculo, debieron abandonar. Eduardo James, por su parte, debió conformarse con un bien elaborado tercer puesto.

CLASIFICACION FINAL

Pos.	Corredor	Marca	Tiempo
1º	Federico Bustelo	Fiat 600	41m44s4
2º	Jorge Velazco	Fiat 600	41m45s6
3º	Eduardo James	Fiat 600	43m31s2

BUENOS AIRES

RAGGIO CAMPEON

LOBERIA. — Con un extraordinario triunfo obtenido en el circuito del Club Independiente de Lobería, el volante local Guillermo Raggio se consagró campeón de Cafeteras en el petit campeonato pentagonal organizado por ACOCA.

Pese a lo incierto del tiempo que amenazaba lluvia, desde la mañana gran cantidad de público se dio cita en este magnífico circuito de tierra compactada, que más parece asfalto por la solidez del mismo y por la gran atención que se le presta, igualmente que, para seguridad del público, se instaló alambrada alrededor de toda la pista.

Gran expectativa por lo que iba a suceder, puesto que tres eran los candidatos a obtener el título: Mingo Solís, de Mar del Plata, con 21 puntos; Raggio, de Lobería, con 18 puntos, y Reymonte, de Balcarce, con 12; es decir que todos tenían posibilidades. La primera serie fue para Reymonte, seguido de Finocchio y Sánchz Pouyade, y la segunda para Raggio, seguido por Castellanos y Solís. Baste decir que en ambos casos los triunfadores marcaron 7'03" para las 8 vueltas lo que indica la paridad de posibilidades.

Y ante una enorme expectativa se dio orden de largada para la finalísima con la participación de los diez mejores tiempos de la jornada, tomando decididamente la punta Raggio y siendo asediado por Castellanos, Reymonte y Solís durante todo el desarrollo de la competencia, encontrándose distanciados entre el primero y el cuarto en no más de 20 metros.



En la última vuelta el suspenso llegó al summum cuando Reymonte consiguió ubicarse en primer lugar, pero la velocidad impresa a su maquina le hizo entrar en trompo y quedó relegado; luego, faltando 70 metros para la llegada, Castellanos consiguió meter primero la trompa de su máquina, pero al tocar la banquina con tierra floja se quedó, y de esta forma, manteniendo en vilo a los miles de espectadores presentes, Guillermo Raggio cruzó en primer término la línea de sentencia, aventajando por un segundo a Oscar Castellanos y por 2 segundos a Jorge Reymonte, quedando en cuarto lugar Mingo Solís a 6 segundos.

Podemos asegurar que ésta fue la mejor competencia que presenciamos en los últimos tiempos y que el triunfo de Raggio se hace más valioso por la forma y ante quienes lo obtuvo.

En el trascurso de la próxima semana ACOCA comunicará el nuevo calendario de carreras para cafeteras, y se continuará con el puntaje que hasta ahora han obtenido los corredores, que es el siguiente: Raggio, 27 puntos; Solís, 22; Reymonte 15; Finocchio, 7; Castellanos, Morel y Sánchez Pouyade, 6.

También se disputó una competencia de Turismo Mar y Sierras (ex fuerza libre) siendo vencedor de la misma Enrique Gallinotti, seguido por Alberto Occhionero y Roque Spertino.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FABRICADO POR **SAFRAR**

el Peugeot 504 con su "cola trunca" define la línea más nueva del mundo.



en el insuperable gran estilo Peugeot

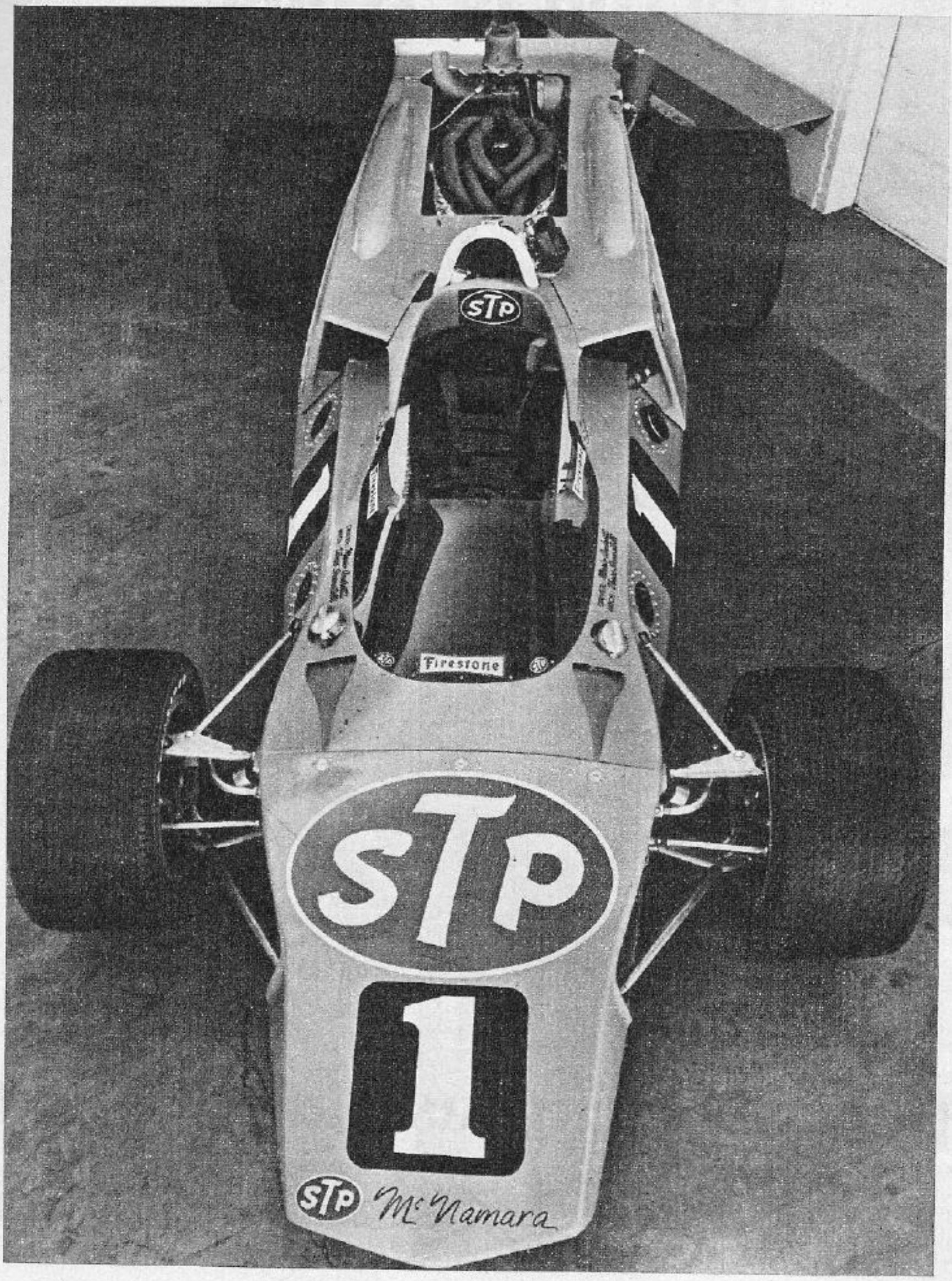
PEUGEOT 504

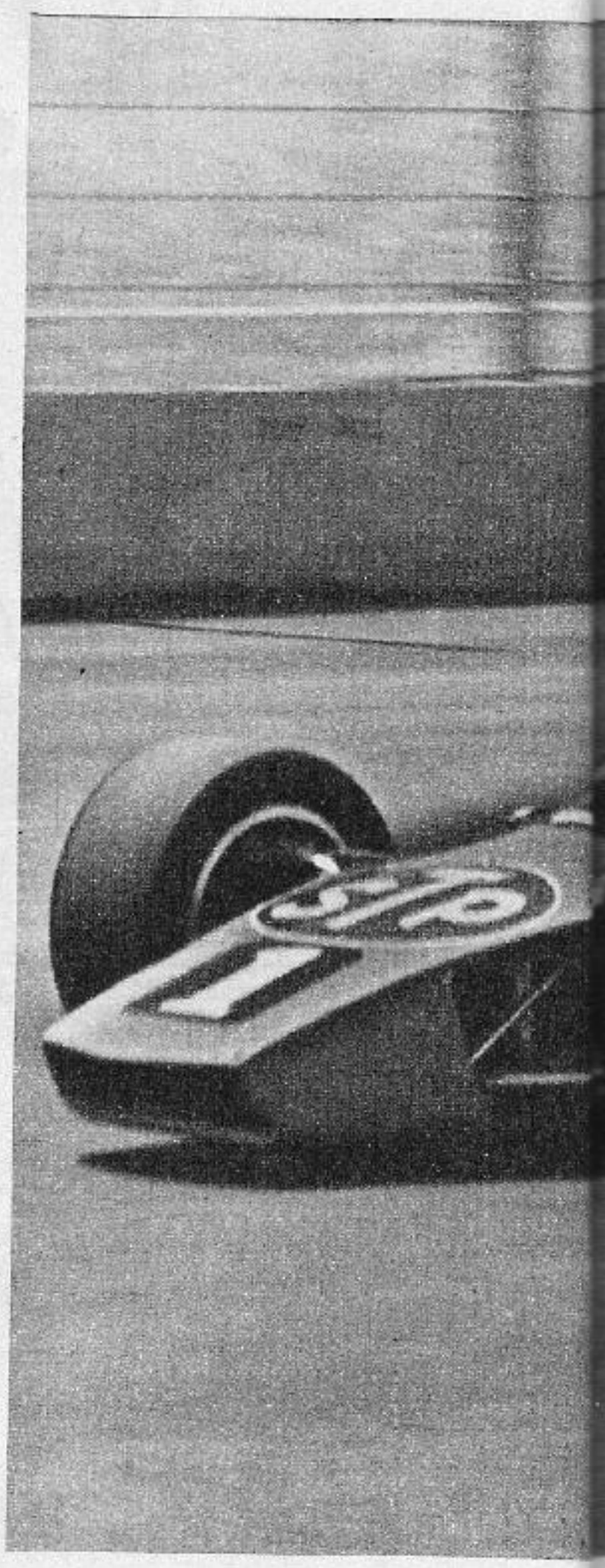
LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE

STP-McNamara para Indianápolis

LA HERRAMIENTA

El McNamara T-500 Turbo-Ford rojo iridiscente y plagado de contacts de STP es la nueva arma con que Mario Andretti intentará el asalto a Indianápolis en busca de una segunda victoria consecutiva





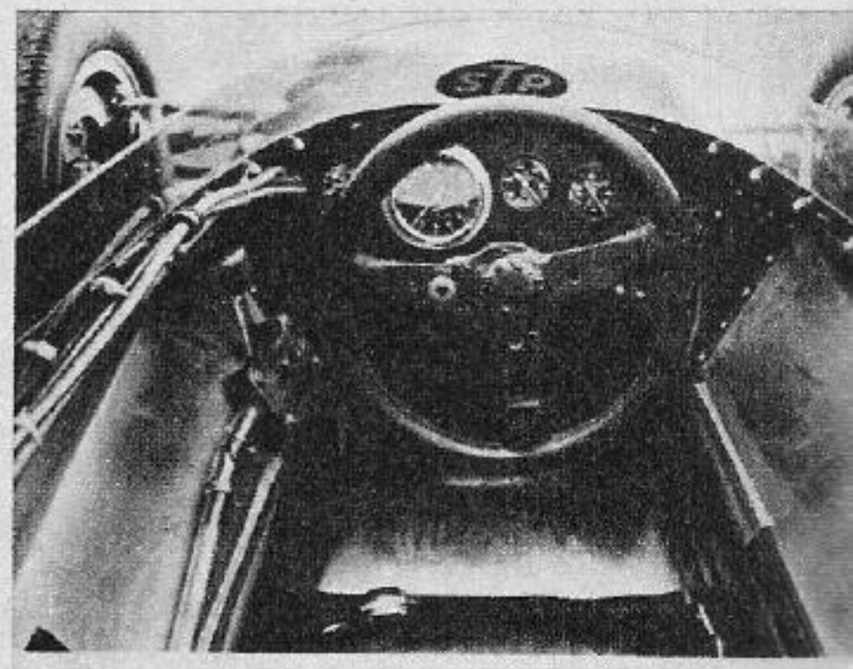
Mario Andretti tiene las condiciones para intentar el doblete. Además cuenta con el apoyo de STP, muchos motores y repuestos, el nuevo McNamara y el Hawk del año pasado como repuesto, "por si las moscas..."

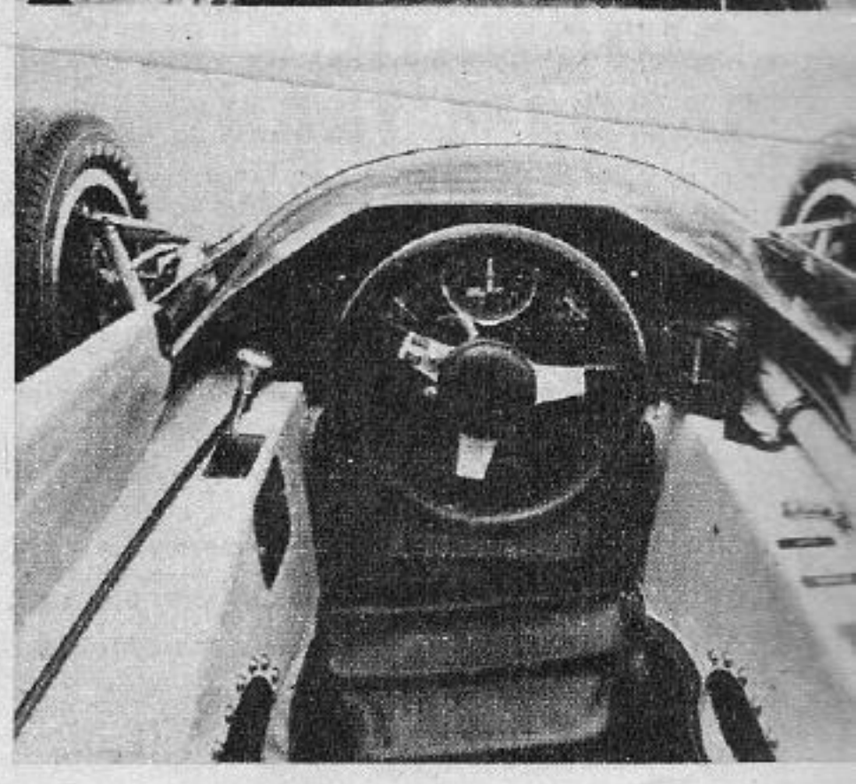
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



DE MARIO







Las oficinas de Mario. Abajo el cockpit del nuevo McNamara. Arriba el del Hawk con que ganó las 500 Millas del año pasado.

El McNamara en acción en el Ontario Motor Speedway. A pesar de haber girado a más de 300 para la vuelta, se construirá un modelo especial para la nueva pista californiana. El aspecto del auto es bastante feroz.

Dos semanas antes de largarse la edición número 54 de las 500 Millas de Indianápolis, y cuando las conjeturas comienzan a necesitar apoyarse en el conocimiento de los "technical facts", el interés general se centra, como es lógico, en el ganador del año anterior para el caso el ahora internacionalizado y diversificado Mario Andretti.

La frondosa actividad de Mario en el calendario internacional a bordo de las Ferrari 512S en SP y el March en F1 nos había hecho olvidar de momento que él es el Campeón Nacional según el USAC en un campeonato que es tan discutido y atrayente como el de Europa, eliminados ya los hipódromos de "tierra pesada" e incluidos distintos circuitos "comme il faut". Para hacer frente a esa actividad, en la que está obligado a brillar en su condición de triple campeón y de defensor de su hegemonía en Indy el año pasado, Mario cuenta ya con un moderno monoposto en el que su patrocinador Andy Granatelli ha cifrado esperanzas y ha invertido muchos **"de los verdes"**.

Al igual que el March en F1 con Stewart, el nuevo McNamara Type T-500 deberá funcionar al mejor nivel para ostentar con orgullo en su trompa y en sus flancos el número uno que le corresponde a su conductor.

El McNamara —**nada que ver con el secre de defensa yanqui**— fue construido por un grupo de constructores norteamericanos residentes en Alemania Occidental cuyo curriculum sólo incluía, hasta este intento, la creación de monopostitos de Fórmula Vee, aunque con una calidad de trabajo y de conceptos que animó a Granatelli a confiar en ellas. El motor que usará el T-500 será un Ford V-8 de 2.600 cm³, doble árbol de levas a la cabeza, con turbocompresor, artefacto que lo lleva a sobrepasar el límite de los 700 caballos.

El chassis es un "dos tercios" monocoque, o sea la parte delantera construida en chapa de aleación de aluminio Harvey con tanques incluidos y una estructura piramidal de tubos de acero soportando el Turbo-Ford. Además, en la trompa, una segunda subestructura sirve de sostén al tanque de aceite, al radiador de aceite y a la parrilla inferior de suspensión. La distancia entre ejes es de 2,43 metros, la trocha delantera de 1,47 y la trasera de 1,45 metros; el largo total del auto es de 3,81 y la altura total alcanza los 83 centímetros. El despeje es de siete centímetros delante y uno más a la altura del motor.

La suspensión del McNamara es del tipo convencional, al estilo Brabham, pero de brazos muy abiertos, con proyección del brazo superior delantero hacia atrás y el inferior hacia adelante. Los resortes y amortiguadores Koni ajustables son externos y accionan sobre el vértice de la parrilla inferior. Las barras antirrol funcionan adelante y atrás a la manera Brab-

→

con un dedo ya prendió...



YA PREND

CIGARRERA CON ENCENDIDO AUTOMATICO, PARA QUE UD. SABOREE TRANQUILAMENTE SU CIGARRILLO Y MANEJE CON MAYOR SEGURIDAD

- *De diseño funcional, novedoso y práctico*
- *De fácil colocación en cualquier coche*
- *CONTRA SOBRESALTOS Y DISTRACCIONES, SIN PRIVARSE DEL PLACER DEL CIGARRILLO*

Nuestro sistema de ventas le permitirá recibir en su domicilio esta CIGARRERA-ENCENDEDOR, con elegante estuche y podrá usarla SIN COMPROMISO, A PRUEBA, durante 15 días, reintegrándole de inmediato el importe abonado.

Toda unidad goza de un año de garantía.

Un prospecto bien ilustrado acompaña cada unidad, indicando el sencillo y original mecanismo de su funcionamiento y su fácil colocación en el tablero de su coche.

Asimismo, le indicaremos los lugares en donde GRATUITAMENTE le será colocada en contados minutos.

EL PRECIO DE CADA CIGARRERA-ENCENDEDOR es de pesos Ley 18.188 $ 99.90, pero recuerde que de no conformarle, tiene un plazo de 15 días para su devolución, recuperando el importe abonado.

idm INTERNATIONAL DISTRIBUTORS MAIL S.R.L.
CARLOS PELLEGRINI 979 - 3er. piso
Of. 10 - Tel. 32-4570 - Bs. Aires

BONO DE PRUEBA POR 15 DIAS

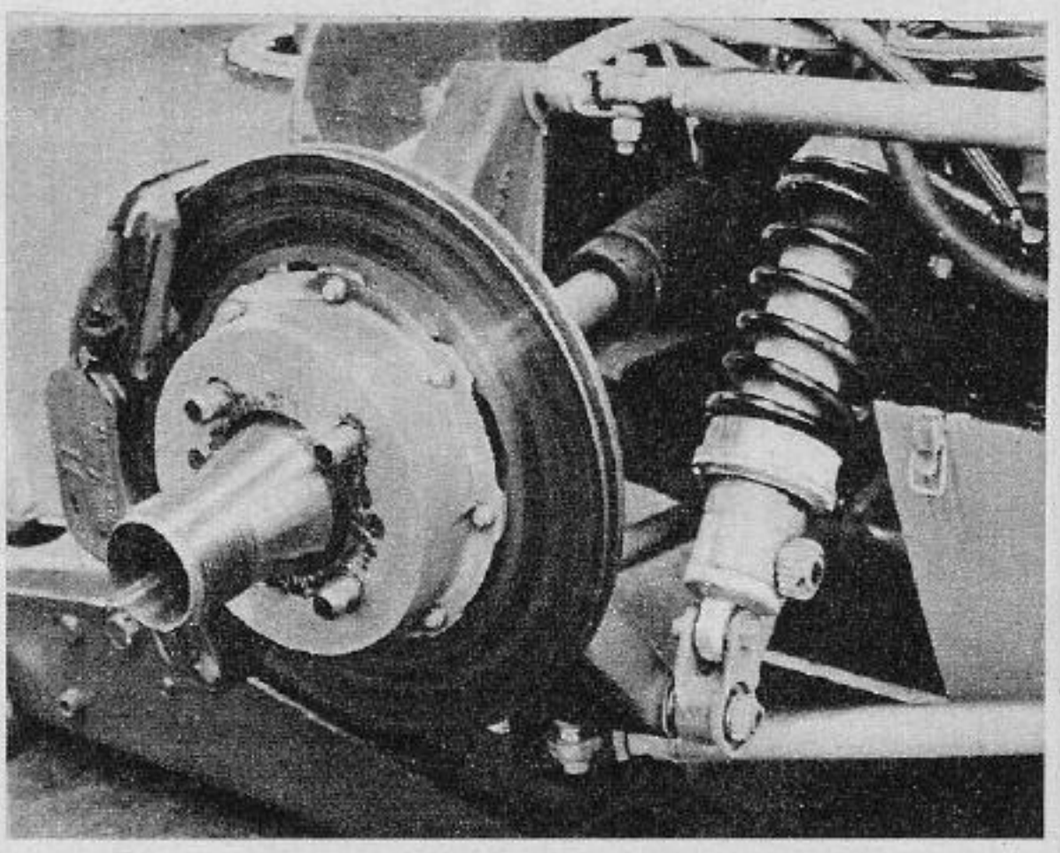
Sírvase marcar (X) en este cupón, cómo desea adquirir la CIGARRERA-ENCENDEDOR AUTOMATICA "YA PREND"

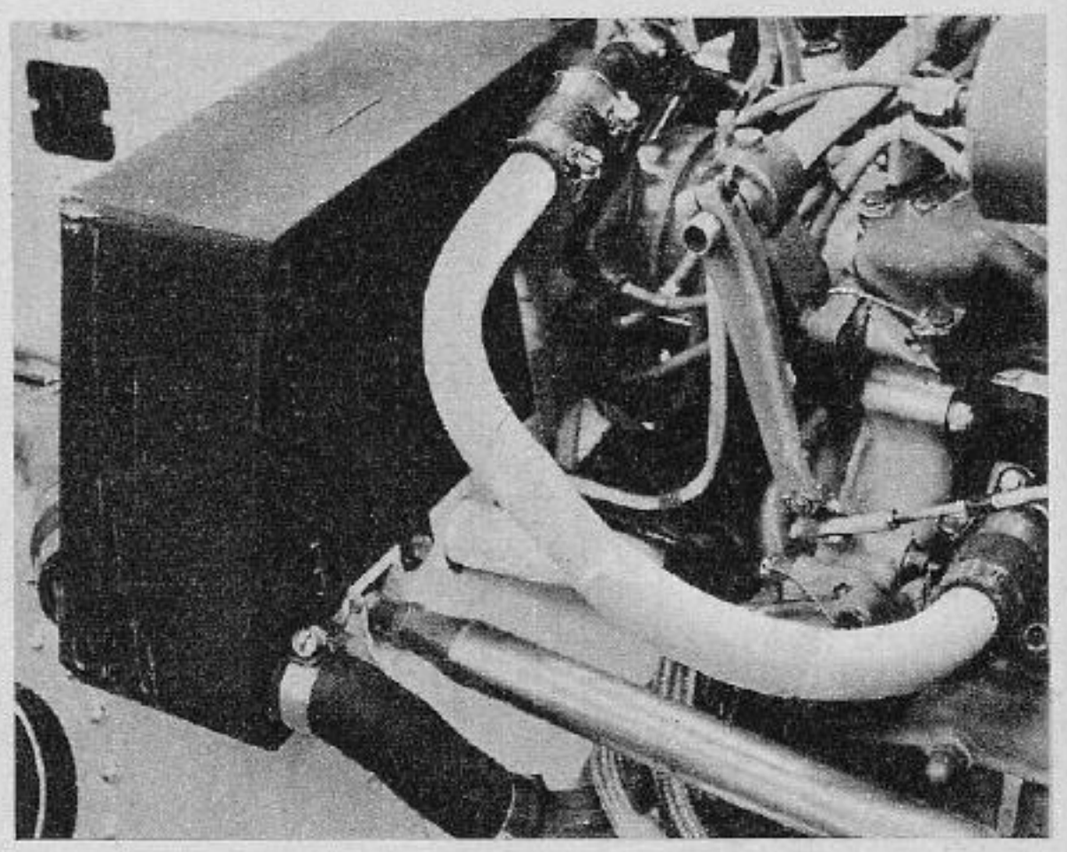
☐ Ruego reservarme una unidad que retiraré personalmente en vuestras oficinas.
☐ Adjunto Giro Postal por Pesos Ley 18.188 $ 99,90 para la adquisición de una unidad.
☐ Abonaré al cartero el importe de Pesos Ley 18.188 $ 99,90 más $ 2,10 para gastos de contra-reembolso, al recibir la encomienda.

EN EL CASO DE NO QUEDARME CON LA UNIDAD LA DEVOLVERE EN PERFECTO ESTADO Y DE INMEDIATO SERE REEMBOLSADO DEL IMPORTE ABONADO ($ 99,90).

NOMBRE Y APELLIDO .....
DIRECCION .....
LOCALIDAD ..... PARABRISAS CORSA

LA HERRAMIENTA DE MARIO





PIÑA INESPERADA

Auto nuevo, esperanzas renovadas y demás yerbas quedaron repentinamente destrozadas cuando el McNamara se fue de cola en una de las curvas de Indianápolis y se deshizo contra la pared externa quedando apenas unos restos de los cuales emergió ileso Mario Andretti.

El accidente se produjo exactamente en el mismo lugar donde Andretti chocó el año pasado con el Lotus cuatro ruedas motrices y por cuya causa debió apelar al coche de reserva, el Hawk Ford. Este año la historia parece repetirse porque el mismo Hawk Ford con el cual ganó el año pasado es otra vez el coche de reserva este año y probablemente suplantará al destrozaro McNamara.

Aún no se sabe realmente con qué coche correrá Andretti porque el McNamara puede repararse pero la cuestión es saber si podrán hacerlo en tiempo para las pruebas de clasificación y/o la revisión técnica.

Sea como fuere, el inesperado accidente alteró sensiblemente los planes de Granatelli, Andretti y Cia. Pero no mermó la confianza para repetir el éxito del año pasado. Veremos qué pasa.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ham, como la mayoría de los autos que ha conducido Mario en Indy.

Los frenos usados son los Airheart americanos con discos ventilados y doble pinza, y cada disco mide 30 centímetros de diámetro, variando sólo el espesor de los mismos que es de 3,5 cms adelante y 2 cms atrás.

La caja usada es una Hewland LG-500 de cuatro marchas. La refrigeración corre por cuenta de dos radiadores que se ubican a los costados del piloto en una línea media entre su espalda y el motor y por dos radiadores de aceite en la trompa, con salidas de aire laterales. El trabajo de carrocería fue realizado combinando aluminio y plástico, aprovechando el monocoque.

El diseño, si bien masivo, tiene un aspecto funcional y razonado pero las curvas variables a que aluden sus constructores brillan por su escasez. En el McNamara todo parece ser aristas, ángulos y agujeros.

Las ruedas son de 15 pulgadas de diámetro, realizadas en aleación de magnesio y con ajuste por mariposa central tipo "knock off". El ancho de las mismas es de 9½ pulgadas adelante y 14 atrás. La marca de los neumáticos es invariablemente Firestone.

Esta es el arma con que cuenta Mario Andretti para intentar el doblete en Indianápolis. Es archisabido que el número uno tiene una mufa bastante especial en Indy, haciéndose prácticamente imposible ganar allí siendo campeón en vigencia. El último en hacerlo fue "Super Tex" A. J. Foyt, quien embistió con contundencia el viejo mito ganando en el '61 y en el '64 con el uno en su roadster, y posiblemente Mario consiga iniciar bien la década dejando las supersticiones para los de la guardia vieja.

Sabemos que tiene condiciones ideales para hacerlo, y cuenta con un auto que parece estar llamado a ser la revelación en pistas de alta velocidad. Por de pronto, en manos de Andretti, giró por primera vez en el flamante Ontario Motor Speedway, en California —que mide dos millas y media igual que Indy y será inaugurada en septiembre con una carrera de 500 millas— a promedios de 304 a 305 km/h para la vuelta. Todo indica que 1970 puede ser el gran año de Mario Andretti. Indianápolis y el McNamara lo confirmarán.

Arriba:
Detalle de los frenos y la suspensión del tren trasero.

Abajo:
Uno de los radiadores laterales con los conductos de agua.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA



NUEVOS FAROS DE TODO FORMATO RECTANGULAR EXTRA CHATOS DE ESPECIAL APLICACION EN LOS DODGE Y CHEVI
¡LUZ ULTRA POTENTE!
OTRO PRODUCTO QUE FABRICA Y DISTRIBUYE
CASA DAVID S.A.
ART. 1051
Fabrica: ARREGUI 5137 - T. E. 69-9008
VENTAS: WARNES 777 - T. E. 54-2671

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

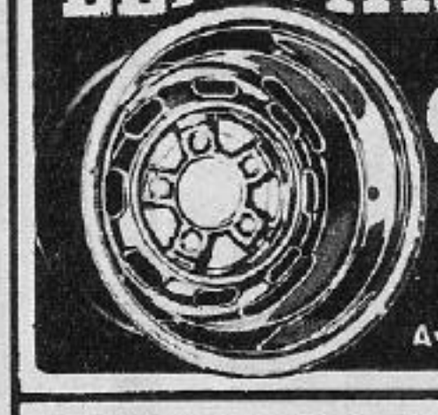
REPUESTOS PARA FIAT



• 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.

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

LLANTAS CROMADAS



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

PIENSE EN SU TORINO 380 W

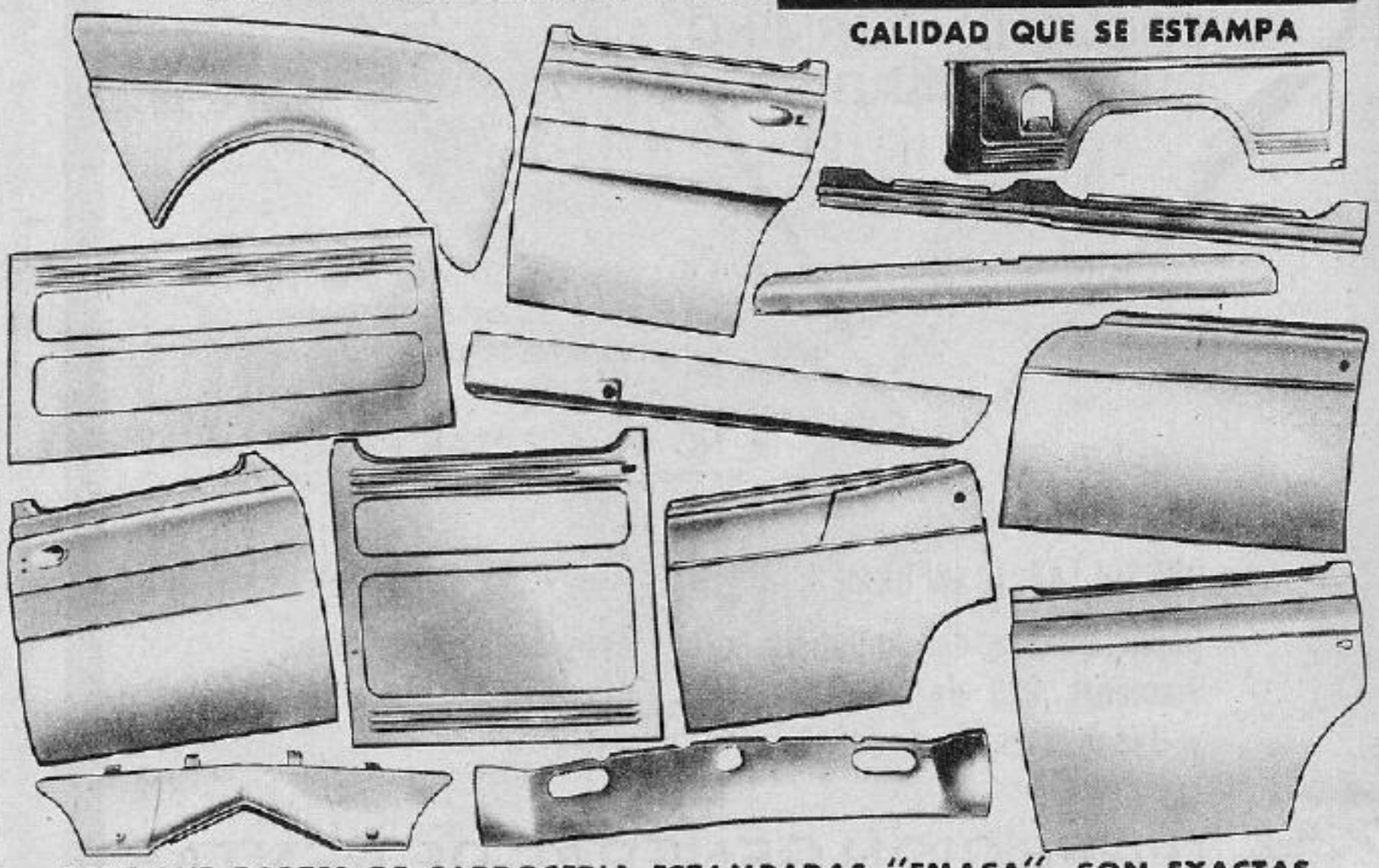


TRANSFORMAMOS SU VOLANTE ORIGINAL FORRANDOLO EN GOMA Y CUERO.
NETAMENTE DEPORTIVO.



FABRICA
BORSAN S.C.A.
LADINES 3808 - 50-7572
Altura Av. SAN MARTIN 7100, Capital

CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES CON PIEZAS ESTAMPADAS
M. R.
EMACA
CALIDAD QUE SE ESTAMPA



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

INDUSTRIAS METALURGICAS EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
FABRICANTES DISTRIBUIDORES
GRAL. ROCA 1040 • CIUDADELA NORTE • 653-1175
FRENTE A LAS ANTENAS —•— PCIA. BUENOS AIRES
ENVIOS AL INTERIOR

ACTIVIDADES LUCRATIVAS

Contribuyentes de la Capital Federal
y los comprendidos en el Convenio Multilateral

VENCIMIENTO 20 DE MAYO

SEGUNDO ANTICIPO

BANCO DE LA NACION ARGENTINA
Casa Central y Sucursales de Capital Federal
Horario: 11 a 16 horas

BANCO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES
Casa Central: Horario: 12 a 16 horas
Sucursales de Capital Federal
Horario 8,30 a 10,30 horas

BANCO MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES
Casa Central y Sucursales: Horario 12 a 16 horas

CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL
mediante CHEQUE POSTAL

PAGUE EN TERMINO
EVITE RECARGOS

- En caso de abonar con cheque en Banco autorizado, deberá estar librado a la orden del mismo.
- NO SE ACEPTAN PAGOS POR CORRESPONDENCIA.

CONSULTAS E INFORMES:

Departamento del Impuesto a las Actividades Lucrativas
Viamonte 900 de 12 a 18 horas
y Banco Municipal de 12 a 16 horas.

DIRECCION GENERAL DE RENTAS
MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES
Secretaría de Economía

Los amigos



HOY
COCO RODRIGUEZ

Si nosotros le preguntamos a cualquiera de los que merodean en este mundo de autos si conoce a Joaquín Rodríguez Muñoz, seguramente contestará. "¿Y quién es ese coso?..." Claro que si alteramos la pregunta inquiriendo por Coco Rodríguez, tendremos como respuesta: **"Coco es un gomía..."** Porque eso es precisamente: un amigo verdadero de todos los que de una manera u otra viven o conviven con el automovilismo.

Nació del otro lado del charco, en Montevideo, el 10 de mayo de 193... O sea que en lugar de ser un niño normal como todos, fue un botija. Creció y se alimentó en Uruguay, donde inició estudios de construcciones, estudios que dejó para comenzar a trabajar en el Consulado uruguayo en nuestro país, desde 1950 hasta 1961. Cansado de los ajetreos y complicaciones de la vida diplomática, entró como vendedor de autos en la agencia que Willy Gainza Paz tenía en la rotonda de Libertador y Gral. Paz, ¿recuerdan?... Era en la época en que en la largada del Gran Premio cualquiera podía meterse en la fuente de la rotonda...

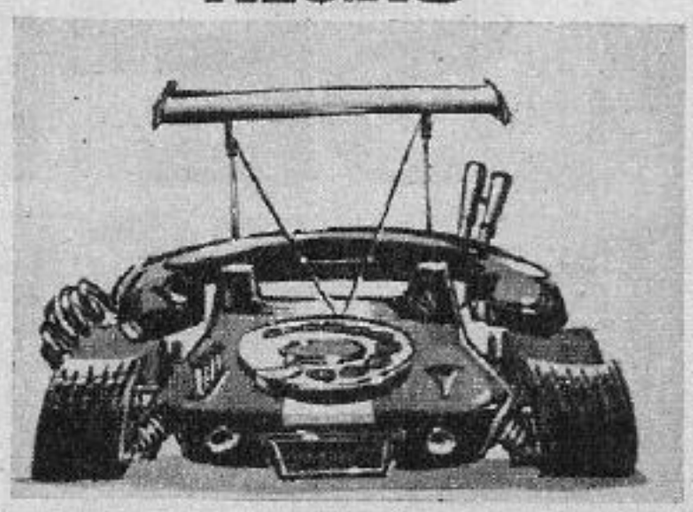
Este fue el verdadero primer contacto de Coco Rodríguez con el automovilismo En 1964, su primera y última intervención en una carrera: con un DKW, en la 8ª vuelta del Premio Invierno, decidió dar unas cuantas vueltas carnero (con el auto puesto, claro está). Nunca más volvió a despuntar el vicio. De cualquier manera, se mantuvo en el ambiente al poner en sociedad con Formisano, Sandrini y Salaberry aquel local de venta de llantas y accesorios deportivos en la calle Las Heras. Al disolverse la sociedad, el próximo paso fue una pizzería que se llamaba "La rosca izquierda". **"Se la di para manejar a unos amigos y me la pasaron tantas veces de vueltas que me la fundieron..."**, dice Coco.

Desde 1967 Coco Rodríguez se sienta en el local que Llantas Cimetal tiene en Santa Fe 4949. Desde ese escritorio, erigido en "alma mater" de la empresa, su acción filantrópica se extiende en favor de todo aquel que tenga una necesidad perentoria. "Coco... necesito cinco llantas para mí; Coco, necesitamos veinte llantas para el equipo... Coco ¿no me podés conseguir seis cubiertas?..." ...Y la lista de pedidos se trasforma en soluciones inexorables, porque para el Coco Rodríguez vale mucho más un amigo que cualquier otra cosa; porque el verdadero y —en primera instancia— más productivo negocio de Joaquín Rodríguez Muñoz es ganar amigos.

Por tales causas hoy ocupa este espacio de CORSA destinado a los amigos. Porque lo vemos en todos las carreras, en algunas con la ampolleta en mano, colaborando con CADAD; porque entramos a saludarlo cada vez que pasamos por Cimetal; porque como nosotros, goza de la alegría de vivir.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL TELEFONO NEGRO



¿Corsa?

—Sí...

—Habla un tipo que está muy en el ruido de la Comisión Fiat. Tengo una papa para ustedes. Paco Mayorga desde hace tiempo viene rondando a gente allegada a la CCF para que le tiren una cupé. Parece que hasta ahora no tuvo suerte debido al problema que tuvo en el Gran Premio del 67 con el resto de los pilotos de la Comisión. Se supo que se vuelve loco por una cupé y volver a las filas de FIAT. Insisto que por ahora no hay nada. Por otro lado Rosati ha dejado de ejercer en forma directa y nuevamente las cosas quedaron en manos de Miguel Angel Galluzzi con la entera colaboración de Rosati que sigue como Director de Equipo. Galluzzi sería el Jefe o algo parecido. Pero a todo esto el problema que viene padeciendo la Comisión desde hace largo rato viene de Fiat en forma directa, donde los que están a cargo del asunto saben poco y nada de carreras de autos y tampoco es posible que en la Comisión haya sólo uno o dos tipos lógicos... uno de ellos, Ibáñez... el resto ni la menor idea de nada como por ejemplo un tal señor Ferrari (concesionario de la marca en la zona sur de la capital) que en las reuniones de los miércoles lo único que hace es oponerse a todo y no solucionar nada... amén de golpear con un lápiz sobre la mesa. Ahhh... hay más, este señor Ferrari fue el que le dio a Rodríguez Canedo un Fiat 600 para que corra el Rally de los 1.000 Km. Por ahora nada más...

~

—¿Quién habla?

—No te lo pienso decir porque voy a correr en TC con un auto de Turismo y si alguien se entera me van a volver loco. Te informo: los de ACTC ya no saben qué hacer por temor a que un Fiat o un Peugeot les gane la primera de TC F-"A". Se supo que uno de los dirigentes de la entidad que agrupa a los teceístas le preguntó al ingeniero Bianchi cuáles eran las posibilidades reales de los autos de menor cilindrada con respecto a los TC, a lo que el ingeniero le respondió que no se hiciera problema ya que esos autos *iban a estar fuera de reglamento* y no tendrían que preocuparse mayormente. Agregando que él defendería a los hombres del TC F-"A". ¿Qué te parece?

—Pues si es verdad me parece una barbaridad. Y no le extrañe a nadie que un Anexo "J" dé cuenta de los TC en cualquier momento.

—Chau, viejo.

—Bye...

—Habla Pirulo Tuero, querido Neira.

—¿Qué hashés, Pirulo?

—Qui'andamosh... ¿tu flia... bien? ¿eh?

—Sí... van tirando, van... Pa'qué yamashte...

—Pa'visharte que el Troesma Copello cashi sheguro que no va a correr al Nuer... Nurgurb... bueno vosh shabésh cómo se llama eshe circuito de las Alemanias. En shu lugar pareshe que va el Yeyoga Cupeiro o en shu defeto el Moshca Larry. También shuena García Veiga pero algunos no están muy de acuerdo. Anotashte... ¿eh?

—Grashias, Pirulo... shos un gomía.

~

—...¿Te enteraste?

—No sé de qué me hablás...

—Resulta que Gentile tiene el auto listo y no tiene piloto. Te imaginás qué absurdo. Cupeiro lo probó y estuvo conforme pero él tiene su auto y no quiere complicarse la vida con uno nuevo. Lo de Martínez Boero ya sabés cómo fue... mejor no comentarlo y ahora Gentile quiere llegar a un arreglo con Gastón Perkins que por el momento anda sin auto para SP. Claro que hasta que Berta le entregue el SP con motor trasero de tres litros. Esperemos que vuelva Gastón del rally.

~

—Hola, ¿sabían ésa?

—¿Cuál, viejo?

—Lo del motor V8 de Berta.

—Bueno, tiempo atrás comentamos que Berta piensa encarar la construcción de un motor V8 cuatro árboles y tres litros Fórmula Uno internacional.

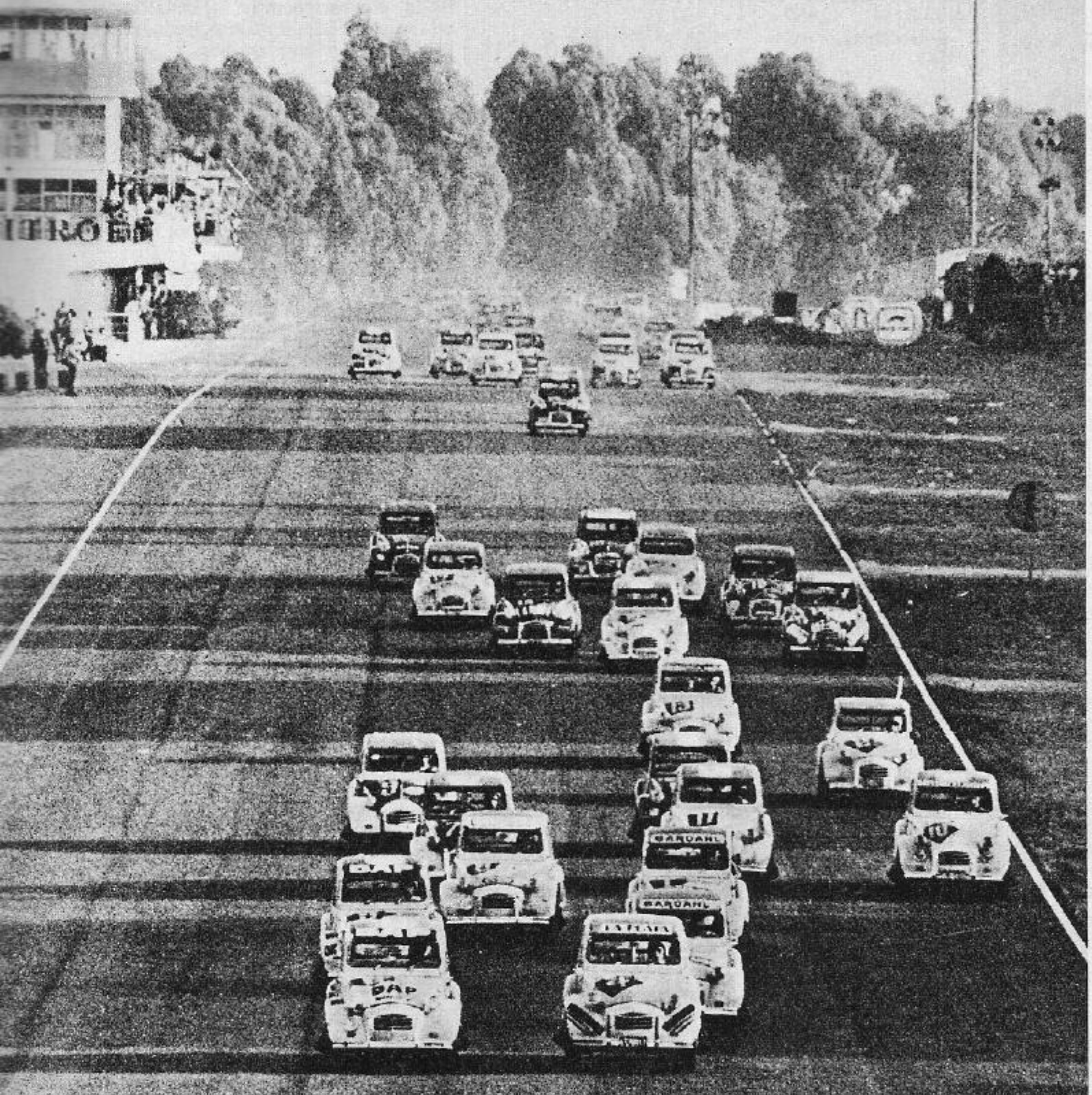
—Sí, eso sí, pero aparte escuché que la idea puede tener una proyección mayor. En otras palabras: que ese diseño podría originar un posterior motor V8 producido en serie para equipar al Torino.

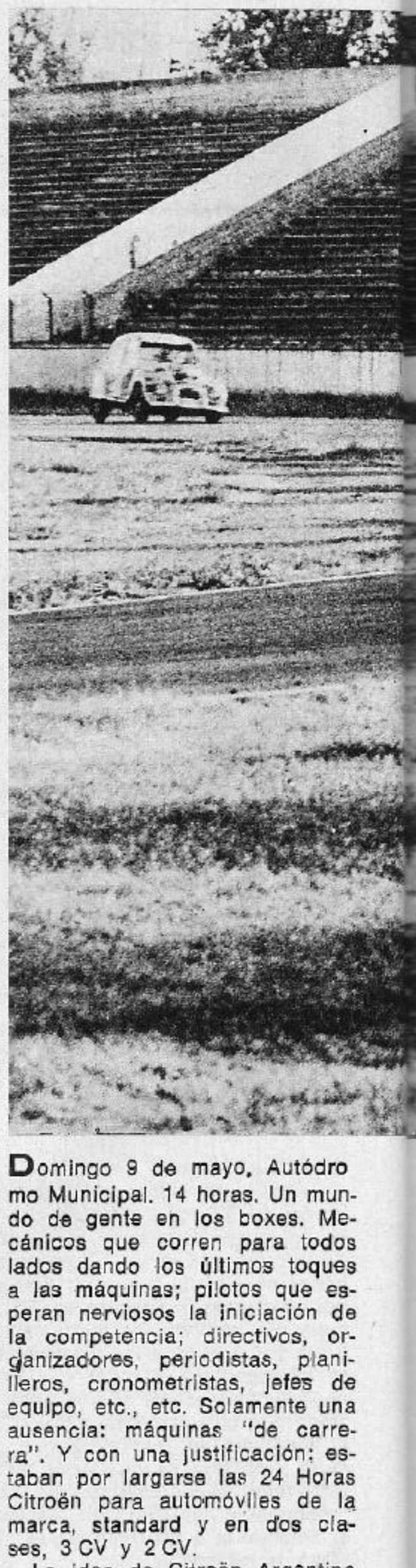
—La idea es interesante pero de cualquier manera todo sería a un plazo bastante largo. Gracias lo mismo. Hasta luego.



24 Horas Citroën

TOD
SE F





Una "endurance" insólita pero divertida.

Después de girar 24 horas consecutivas llegaron 60 de los 70 coches que largaron.

Vuelcos, lucha entre equipos, poquísimas fallas mecánicas y algunas descalificaciones caracterizaron a la carrera

por CARLOS NEIRA — fotos de ALFREDO ALBORNOZ y ANTONIO CAPRIA

Domingo 9 de mayo. Autódromo Municipal. 14 horas. Un mundo de gente en los boxes. Mecánicos que corren para todos lados dando los últimos toques a las máquinas; pilotos que esperan nerviosos la iniciación de la competencia; directivos, organizadores, periodistas, planilleros, cronometristas, jefes de equipo, etc., etc. Solamente una ausencia: máquinas "de carrera". Y con una justificación: estaban por largarse las 24 Horas Citroën para automóviles de la marca, standard y en dos clases, 3 CV y 2 CV.

La idea de Citroën Argentina de organizar esta endurance no pudo ser más acertada. Con este tipo de carreras para automóviles standard se logra una cosa muy importante y que no hay

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

OS LOS PATITOS UERON A CORRER



¡Largaron!... Los 21 Citroën 3 CV comienzan a poner distancia con los 2 CV. Entre estos primeros viene el ganador.

De Pergamino vino un ganador: Iglesias-Iglesias-Riguero.

El pelotón de punta en las primeras horas de carrera. El ballet es encabezado por los platenses Juchet-Lofeudo-Macarrón.

que perder de vista si queremos que el automovilismo se mantenga en el plano de *deporte auténticamente popular:* la participación de la gran masa de usuarios de determinada marca. Y no sólo la participación activa en la carrera, ya sea como piloto o auxiliar en boxes, sino también la participación pasiva por identificación con los coches que corren y que en nada se diferencian con el que el hombre de la tribuna posee. El deporte automovilístico cumple así su verdadera función social.

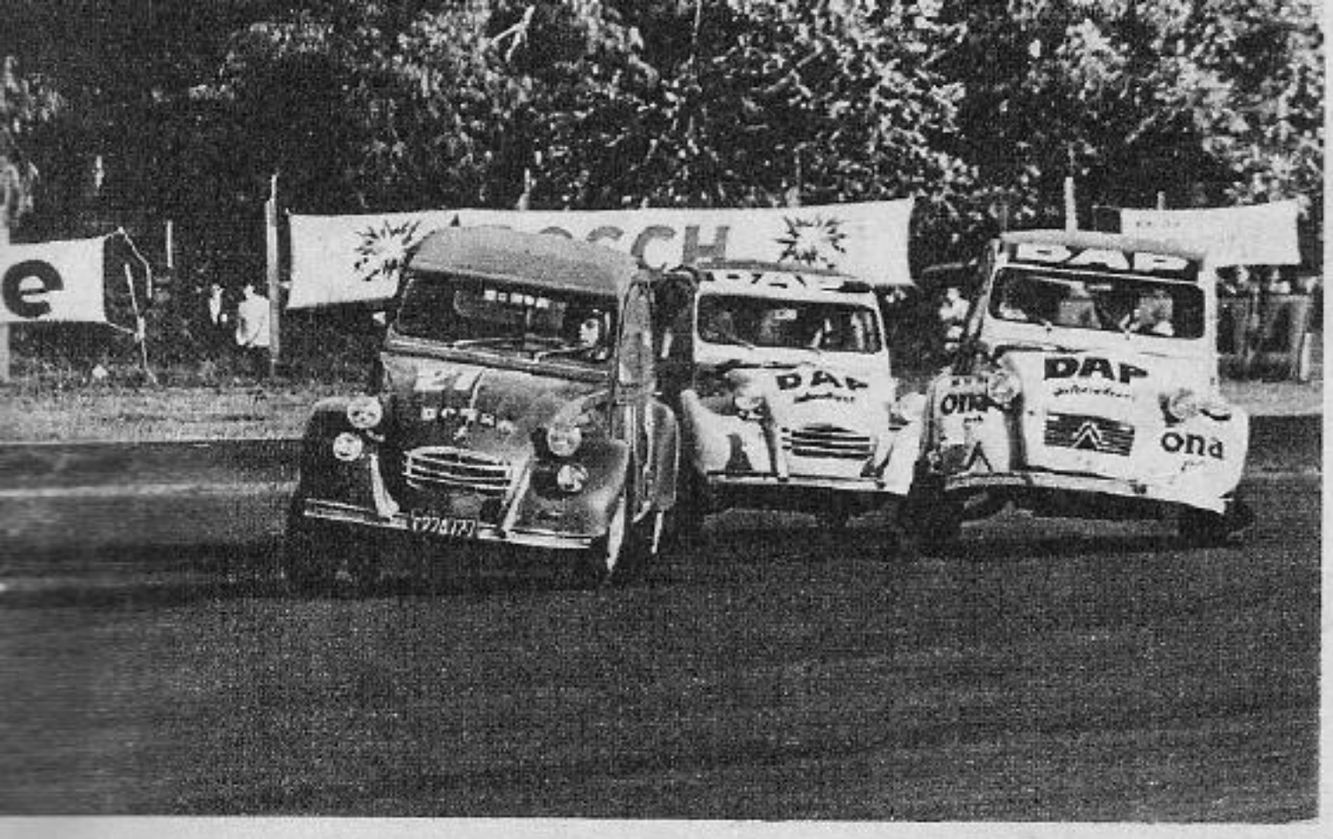
En la parte deportiva los resultados no fueron menos halagüeños. La tan mentada paridad mecánica fue —salvo algunos picos y también algunos "perros" descubiertos al final— la engendradora de un espectáculo inusitado que nos dejó a todos los que estuvimos en las 24 Horas tema para hablar durante mucho tiempo.

Lo más llamativo como saldo lo constituyó el elevado porcentaje de arribos en una carrera que duró un día. Como decíamos, largaron 70 coches y la bandera se bajó sobre 60, lo que da *un índice de coches llegados del 85,7 %*. La cifra es elocuente, y más aún considerando que varios de los abandonos se debieron a vuelcos provocados por colisiones. La organización por parte de la gente del Vicente López A. C. fue correcta, aun acosada por varios tipos de presiones ajenas a la carrera en sí (Municipalidad, algunos concesionarios, etc.) y que no fue ayudada por un planillaje eficiente, que ya parece ser una costumbre en todas las carreras de largo aliento que se realizan en nuestro medio. Así fue que al terminar la carrera muchos competidores no estaban conformes con las posiciones que figuraban en la lista provisional y pulularon las críticas y quejas a los encargados de esa tarea.

Pero, y a despecho de estos lunares, la experiencia debe repetirse. El apoyo del público dice que este tipo de pruebas gusta.

Dado que los postulantes eran más que los lugares dispuestos para la largada (sesenta), el viernes se realizaron pruebas clasificatorias que también tuvieron carácter de eliminatorias. Los mejores tiempos fueron logrados por Menéndez Behety-Bilbao-Lee

→



CORSA pasando por adentro, en la horquilla, a dos 2 CV del equipo de DAP. Ruedita trasera de nuestro coche en el aire.



CLASIFICACION FINAL

Categoría 3CV

Pos.	Nº	Pilotos	Vueltas
1º	4	Juchet-Lofeuro-Macarrón	467
2º	2	Bottazzini-Sundberg-Furlan	463
3º	11	Zuberbühler-Ayerza-M. Irusta ...	459
4º	9	Develva-Sierra-Urlarte	451
5º	3	Terrizano-Etulain-Perroti	450
6º	1	Menéndez-Bilbao-Lee	447
7º	10	Caillov-Illbelle-Rondinoni	447
8º	8	Sampayo-Luchetti-Magnavaca	444
9º	15	Cangaro-Zoccali-Pardo	440
10º	21	Cornejo-Sopeña-Figueras	437
11º	16	Grecco-Vechi-Gómez	427
12º	7	Neumann-Kaczor-Lehmann	367
13º	20	Hume-Hume-Helmrich	351

PROMEDIO DEL GANADOR: 109,709 km/hora.

Categoría 2CV

Pos.	Nº	Pilotos	Vueltas
1º	22	Iglesias-Iglesias-Riguero	427
2º	27	Binaghi-Monllor-Binaghi	414
3º	29	Almandoz-Córdoba-Lemoine	413
4º	54	Caserini-Lequerica-Diddi	412
5º	41	Lascano-Obdulio-Valentini	411
6º	68	Zanelli-Font-Chanes	411
7º	47	Mieres-Mieres-Orella	410
8º	38	Pollo-Berolini-Díaz	409
9º	43	Cristianson-Mosses-Cabral	409
10º	50	Barbato-Argüello-O. Rodríguez ..	408
11º	46	Costanzo-Zipper-Kunsman	408
12º	40	Quintana-Toniatti-Pesce	406
13º	70	Drugueri-Melle-Borysionav	405
14º	57	Castillo-Amodio-Figliozzi	405
15º	44	Campos-Quinteros-Campos	402
16º	71	Ferzzola-Dotta-Cabrera	401
17º	53	Vallesi-Vallesi-Merolla	399
18º	66	Torrado-Pizzo-Scalerando	398
19º	51	Fariña-Gurmán-Pampín	397
20º	62	Pochetino-Hermida-Baragiola	396
21º	60	Zuzel-Vivanco-Krieg	396
22º	65	Barattini-Ramos-Leidi	395
23º	74	Pella-Gottlieb-Sala	395
24º	45	DalPogetto-DalPogetto-Videla ...	395
25º	36	Boccardo-Strada-Pertica	395
26º	55	Fano-Menéndez-Sierra	394
27º	52	Prámparo-Prámparo-Quiroga	394
28º	32	Tomalino-Pastura-Codino	393
29º	63	Gagliano-Martínez-Díaz	392
30º	26	Gorchs-Piedrafita-Zárate	390
31º	24	López-Núñez-Russo	389
32º	56	García-Nápoli-Santoandré	386
33º	67	Lucachi-España-Domínguez	386
34º	48	Pelegrini-Pelegrini-Malvicino	386
35º	33	Mercado-Chamizo-Albornoz	384
36º	69	Pestchankr-Mentaberry-Urien ...	383
37º	35	Di Maio-Di Maio-Di Maio	382
38º	34	Pierotti-Ortiz-Odriozola	380
39º	73	Taner-Rizzo-Totman	376
40º	49	Mayans-Mondini-Calvo	373
41º	58	Kopistinski-Chasco-Chasco	369
42º	42	Schinait-Dequesana-Reda	358
43º	61	González-González-Termine	356
44º	28	Serantonio-Vergara-Morán	337

PROMEDIO DEL GANADOR: 100,139 km/hora.

Los platenses ganadores en 3 CV, Nº 4, por descalificación del trinomio Dolce-Dolce-Arizio. Buena carrera.

A Cherigny-Quarello-Bazterrica lo tocaron de atrás y voló de costado. El Nº 13 no tuvo suerte.

Junto a un coche volcado pasan el 14 y el 19 del concesionario Reyna. Ambos abandonaron; uno de ellos también por vuelco.

en 3 CV, con un tiempo de 2m 56s 46/100, mientras que el mejor 2 CV, Iglesias-Iglesias-Riguero, marcaba 3m 19s 07/100 para cumplir una vuelta al circuito Nº 12. Con este ordenamiento se formaron, minutos antes de las 5 de la tarde, dos largas filas para procederse, a las 16,58, a la largada itpo Indianápolis.

Los 3 CV se distanciaron inmediatamente de los 2 CV, y cumplidas pocas vueltas ya estaban en la tarea de descontar giros. Se formaron varios pelotones de no menos de diez o quince coches que pese a la expresa —y para nosotros absurda— prohibición de viajar "chupados", avanzaban en tándem para aumentar la velocidad. Y era realmente un espectáculo ver a esos racimos de "patitos feos" encarar la ese del Ciervo o la horquilla rolando como enloquecidos sin llegar al vuelco. Porque los vuelcos que hubo en carrera fueron casi todos provocados por certeros y oportunos "toques". Y ya que hablamos de vuelcos, digamos que por lo menos hubo ocho, entre ellos el del Nº 13, Cherigny, en la tercera vuelta, y el del 34, Pierotti, en la quinta hora. Afortunadamete, el único saldo de estas pérdidas de la horizontalidad no aportaron heridas o lesiones para los pilotos.

CORSA estuvo en la carrera con dos 3 CV. No nos fue muy bien, pero la vimos desde adentro y nos divertimos mucho. Y comprobamos que el que no podía "chuparse" no tenía posibilidades de tomar contacto con los punteros, cosa que nos pasó a nosotros, que teníamos menos velocidad que los más viajadores. Así vimos que a nosotros nos pasaban los punteros a 135/140 km/h mientras nuestros coches rara vez pasaban los 120 cuando andaban solos. A nuestra vez, no nos aburríamos, pues constantemente teníamos que pasar pelotones de los dos caballos. Para decir la verdad y solamente la verdad, nunca tuvimos problemas en los "sorpassos", pese a que recogimos algunas quejas en ese sentido. Generalmente, todo el mundo daba paso al primer pedido.

En la categoria "grande" se registraron, a lo largo de toda la competencia, cinco punteros: Menéndez-Bilbao-Lee, Bottazzini-Sundberg-Furlan, Zuberbühler-Michelson-Ayerza, Dolce-Dolce-Arizio y Juchet-Lofeuro-Macarrón. Menos peleada aunque con más coches en la pista fue la categoría chica al menos en lo que a dueños de la punta se refiere: sólo cuatro. Estos fueron Schinait-Quesara Reda, Lascano-Odulio-Valentini, Grecco-Pometti-Masounave y desde la quinta hora de carrera hasta el final el trío de Pergamino formado por Iglesias-Iglesias-Riguero.

Hecho insólito en una carrera de 24 Horas lo constituyó el hecho que a las 16 horas de carrera estuvieran girando en la pista 66 automóviles con lo que los abandonos se reducían a sólo cuatro. En la finalización de la carrera varios coches fueron cuestionados y las autoridades de la prueba dieron varios días después de finalizada, la clasificación que publicamos en cuadro aparte.

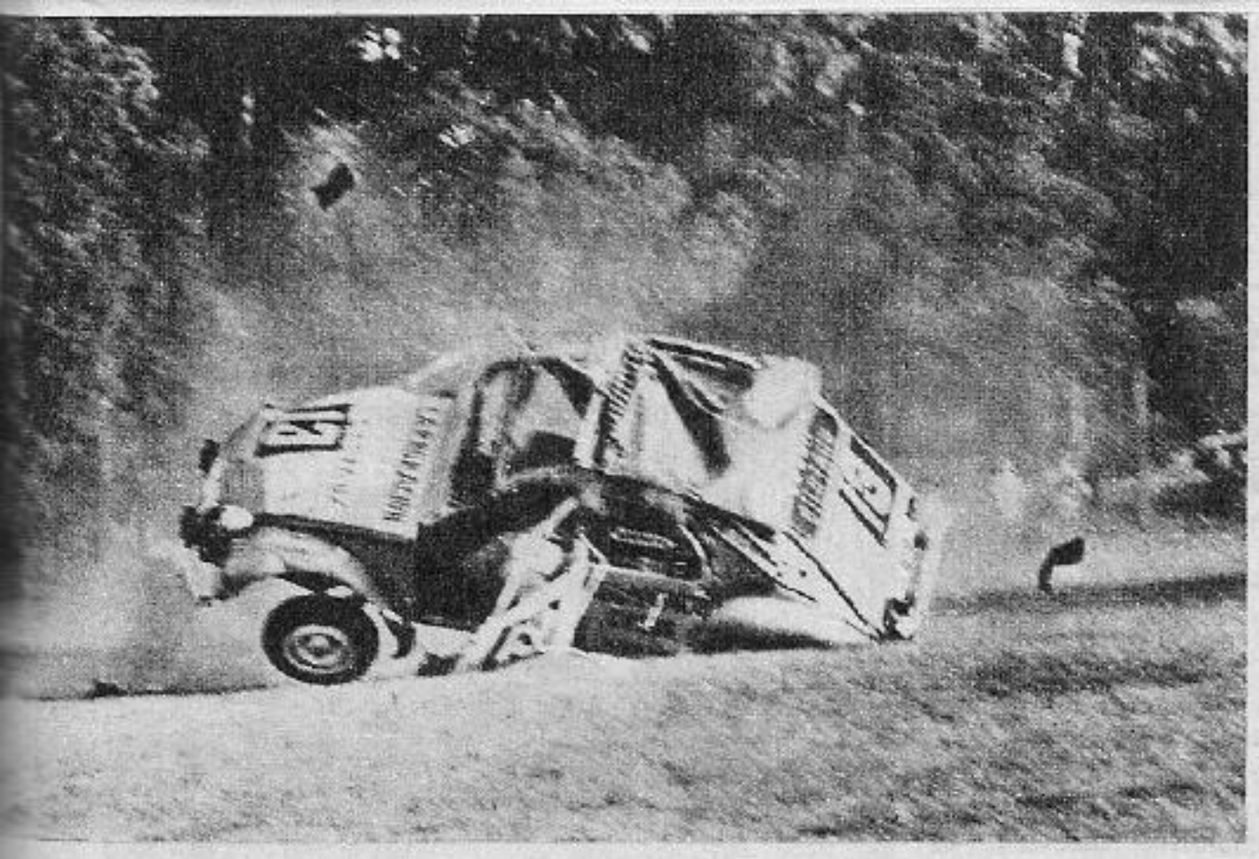
PATITOS DE LAS "24"

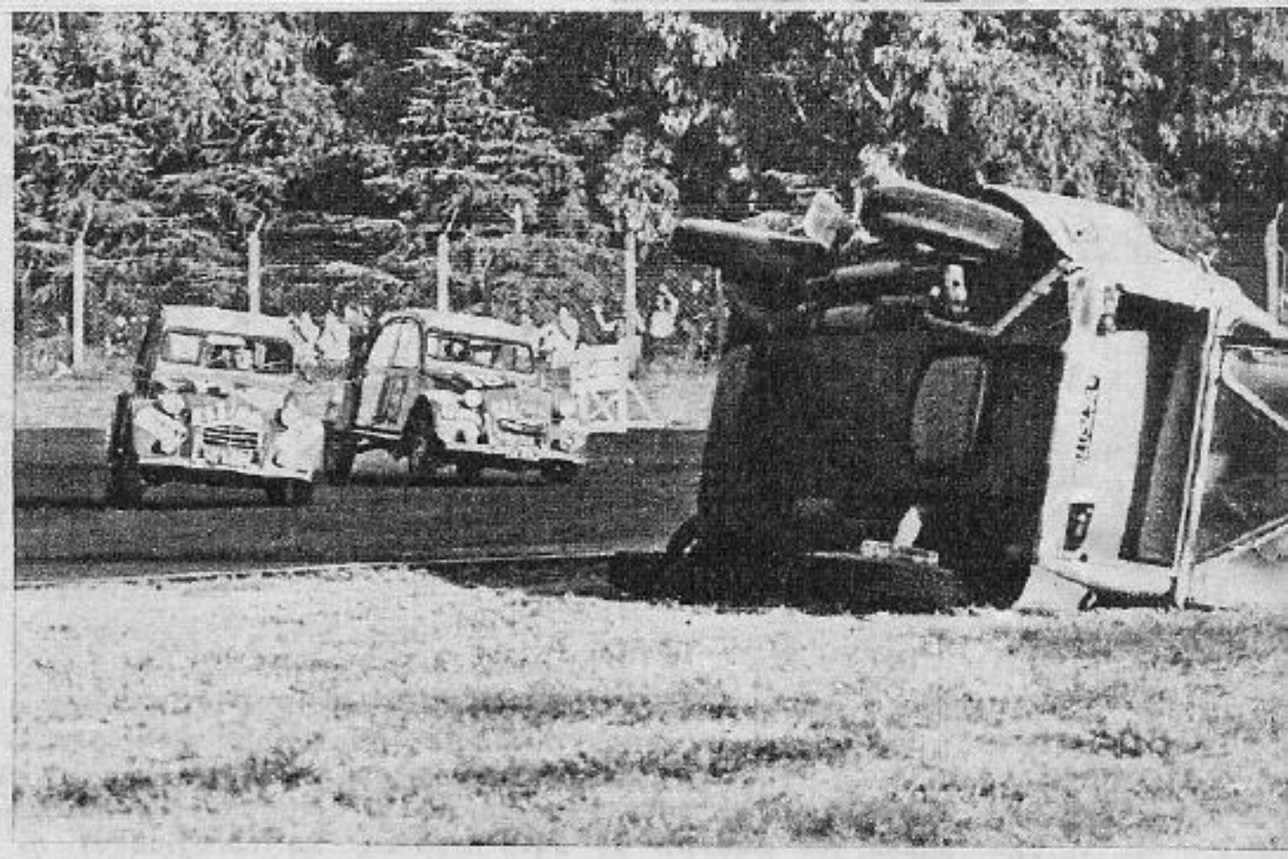
Saliendo del curvón, cuatro 2 CV marchaban rueda a rueda ocupando toda la calzada. Los alcanzó un 3 CV y al no encontrar por dónde pasar empujó a uno de los cuatro, lo llevó unos veinte metros más adelante y luego pasó tranquilamente. El del 2 CV, agradecido.

Gran carrera de Michelson Irusta-Zuberbühler-Ayerza. Fue escalando posiciones desde el fondo y a las siete horas ya era puntero. Luego, y cuando faltaban tres horas para terminar, un encontronazo con el Nº 9 en la horquilla le ocasionó desperfectos que lo detuvieron por quince minutos en los boxes. Igual llegó tercero.

Cuando CORSA iba a entrar al curvón a eso de las 10 de la noche, sorpresivamente se encontró con un auto volcado en el medio de la pista sumergida de niebla y humo de la quema cercana. Era el 34 de Pierotti y Cía. En la vuelta siguiente nos acercamos con la debida precau-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





ción pero ya el volcado no estaba. Misterio. Después nos enteramos por boca del coequiper del volcado, Pastura, que había enderezado y seguido en carrera. Bien por el entusiasmo.

Varias figuras conocidas, especialmente entre los que andaban más fuerte. Giano Marco Dolce, Rolf Juchet, los hijos de Jesús R. Iglesias, Cangaro, y los rallistas Furlán, Sundberg, Piedrafita y Carballo no quisieron perderse las "24".

El "Equipo CORSA para Competencias de Citroën" fue formado por dos Citroën tres caballos. El uno tripulado por los lamentables Figueras-Cornejo-Sopeña: arribó décimo. El otro, llevado por los horribles Mártire-Pérez Balbi-Neira, abandonó a las 17 horas de carrera por cortocircuito que inutilizó el sistema eléctrico. Los pilotos hacen público su agradecimiento a su jefe de equipo, el delirante Angel Di Giglio, y a los mecánicos Daniel Achineli, "Landi" Papallo, Jorge Solari y Hernán Tejada Montiel, de Rennes Automotores que estuvieron las 24 horas componiendo lo que las tripulaciones descomponían y asesorándonos en lo que a mecánica se refiere. Hacemos extensivo este "sencillo pero sentido homenaje" a todos los mecánicos de todos los coches participantes para los que inventamos una frase que los define: verdaderos héroes anónimos.

Acá en este tipo de competencias la lucha de marcas se traslada a la lucha ("fraternal") entre concesionarios. Los mejor representados fueron Arroyo, DAP, Fabre (La Plata), Sticconi (Pergamino), García y Suárez (Vicente López) y Lourdes. Felicitaciones.

El coche Nº 49, un 2 CV de Mayans-Mondini-Calvo, volcó espectacularmente pasada la medianoche. Entró a los boxes y después de trabajar en él alrededor de una hora sus pilotos, siguió en carrera. Parecía una cucaracha pisada, parecía.

para Ud. que tiene un

ROSARIO

Ford

Ud., como todos, sabe que el prestigio de FORD MOTOR ARGENTINA se respalda en la calidad de su línea de vehículos severamente controlados con las mejores técnicas mundiales de fabricación.

De esta forma el complejo FORD atiende las necesidades del usuario automotor, aportando en cada unidad la seguridad del mas rígido control de calidad para el logro de un perfecto rendimiento.

En amortiguación, los técnicos de FORD también adoptaron **FRIC-ROT/Gabriel** como equipo original.

Mantenga siempre la calidad de su FORD con

amortiguadores

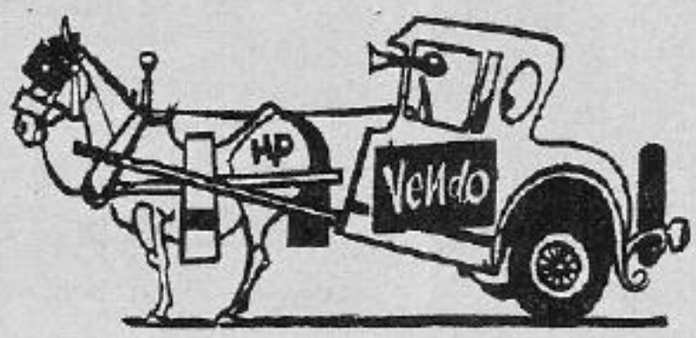
FRIC-ROT/Gabriel

los invencibles

FRIC-ROT Gabriel

FABRICADOS CON LICENCIA GABRIEL U.S.A. ASOCIADA MAREMONT Cº DE CHICAGO U.S.A

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.

APRENDA A DISEÑAR Y CONSTRUIR AUTOMOVILES DEPORTIVOS Y DE COMPETICION. Stylauto, curso integral de diseño y construcción de automóviles le ofrece la oportunidad de hacerlo. En fascículos semanales enviados a domicilio se desarrollarán los siguientes temas: aerodinamia, resistencia al avance, coeficiente de forma, problemas de sustentación, estabilidad direccional. Diseño y construcción de bastidores tubulares y monocasco. Geometría de suspensiones. Construcción de matrices y carrocerías de plástico reforzado. Moldeo de parabrisas, etc. Los cursos son desarrollados por los ingenieros: JUAN CARLOS GENTILE y JOSE MANUEL ARRIETA. Escriba solicitando informes a: **STYLAUTO,** Casilla de Correo 303 - LA PLATA - Prov. de Bs. As.

LIEBRE 1 y ½, con o sin mecánica. Vendo o permuto por Torino 380 ó 380 W. Tratar: tel. 42-0725, de 8 a 9.30 horas.

LIEBRE III 0 Km, con o sin mecánica. Vendo o permuto por Torino 380 ó 380 W. Tratar: tel. 42-0725, de 8 a 9.30 horas.

TC FORMULA "A" Dodge vendo listo para largar, TANDIL 49 - VILLA BALLESTER, de 18 a 22 horas. Sr. Norberto D'Agostino, tel. 758-2630.

MONOPLAZA LIMITADA DEL 27. Vendo completo, sin motor. Diferencial y tren Ford 46, caja 4 marchas Delage, 6 ruelas Rudge, con cubiertas nuevas, radiador agua y aceite, frenos Girling, butaca pintura (a duco) Oportunidad. SAN MARTIN 229, tel. 629-9076.

FORMULA 4 Vendo en excelente estado, listo para correr. Motor BMW, chasis Crespi, modelo 1968 $ 8.500 Ley 18.188. Precio total con repuestos. Tratar: Alsina 2174 de 9 a 15 horas.

MAGNETOS Scintilla Vertex, 4 cilindros vertical; **Bosch FU,** 4 cilindros horizontal, a prueba. **Diferencial** puente de Dion Isabella con caja de cambios 4 marchas; **Arbol de Levas "Volvo",** 4 c. con cigüeñal preparado carrera. SAN MARTIN 229, tel 629-9076.

VENDO 2 CAJAS, Cupé Fiat 70, **0 kilómetro,** y Torino 380 W (usada). Tratar: Charcas 5180. Preguntar por Tito.

TAPA CILINDRO, Chevrolet 27, lista para correr con balancines, válvulas y tapa cromada, plancha refuerzos, caño escape y admisión con varillas, 2 carburadores Solex 40. SAN MARTIN 229, tel. 629-9076.

CAJA DE CAMBIO TC, lista, acople F-100 u otro, sobre casco Fiat 525 y juegos engranaje de repuesto, desmultiplicación especial módulo 4, material sueco NC3, Av. SAN MARTIN 229, tel. 629-9076.

MOTO BMW R-50 motor OK vendo (con mucho dolor), llamar a: tel. 54-2366, Sr. Greco.

VOLVO 122 S VENDO, pintado a nuevo, faltan vidrios y tapizado. Tel. 795-7459.

PICK-UP FORD F-100, 1960, con cúpula, en perfecto estado, radio RCA, servo-freno, cubiertas nuevas, tablero adicional, 87.000 Km. reales, única mano. FRENCH 884, Banfield.



VENDO RENAULT 1093. Oportunidad, motor 0 Km., estado impecable, repuestos y gomas varios. Caja corta y larga. Véalo: Belgrano 399, Avellaneda.

PEUGEOT 404, 69, preparado por Roberto Díaz, 3er. puesto en las "25 Horas". Tratar: Isabel la Católica 1238, tel. 28-2409, Capital.

KART COMPLETO vendo urgente, por cambio de estado civil, motor Zanella ZK-100 cm³, con caja de 3 velocidades, chasis de dimensiones reglamentarias, con alerón,



frenos de disco, escape Porsche. Hay que tratar en Av. Díaz Vélez 1535, Ramos Mejía, tel. 653-2249, de 17 a 21 horas, Sr. Eduardo.

CASCO CRESPI vendo, Fórmula 2, sin uso. Tratar: Av. Rivadavia 6568, Capital.

TABLERO DE FALCON 66, nuevo, sin instrumentos, lo vendo tirado, $ 10.000 m/n. también liquido tapa de cilindros Ford T 1925, $ 4.000 m/n. OBLIGADO 1770, Planta Baja "A", tel. 73-2349.

CLAUSI Y CIA. VENDEN CUADRADO HOT-ROT motor Chevrolet 65: Servo freno. Realmente una joya ¡OJO! únicamente para expertos. Jujuy 992, Cap. 93-6602.

CLAUSI Y CIA. VENDEN AUTO COMPETICION motor F-100, caja ZF, 8 carburadores, listo para largar, o permuto coche particular. Jujuy 992 - 93-6602.

ACCIDENTES DE TRANSITO. Defensa del automovilista. Acciones civiles y penales. KESTELBOIM & SPERONI, Abogados. Lavalle 1290, 7º, Of. 706. Tel. 35-3780.

ISOTORQUE, para eje FORD, importado, 0 Km., modelo FC-204-L. VENDO. 83-7132.

ALFA ROMEO SPRINT SPECIALE. Llevado a Italia y puesto a nuevo (205 kilómetros). Llamar a tel. 80-3920.



Sport Prototipo venden Boretto-Costanza. Flamante, recientemente construido. Equipado con motor Ford F-100, provisto por el departamento deportivo de Ford Motor. Caja ZF, frenos disco, ruedas magnesio. Listo para largar. Conjuntamente 1 casco y chasis Coupé Ford 1940 turismo carretera, flamante, sin motor, ni tren delantero, con diferencial Torino y varios elementos inherentes. En pago aceptamos automóviles marcas comunes modelos corrientes. Dirigirse horas de comercio San Martín 827, Mendoza, teléfono 47834, días festivos y horas no comerciales, Tiburcio Benegas 985, teléfono Nº 19657, Mendoza.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CLAUSI Y CIA., Jujuy 992 - 99-6602. Edificio Propio, Salón de Ventas lujoso, necesita urgente para exposición y su posterior venta toda la línea de autos de competición, sport y antiguos, inclusive mecánica nacional.

TALLER "EL COPILOTO" especialidad Fiat y Torino. Mecánica general, alineadora de dirección, carburación, puesta a punto, encendido. Atendido por sus dueños (uno de ellos nada menos que el popular gordito García Hermo, acompañante de Larreta, Cóncaro, etc.), en la calle Malabia 1475, tel. 72-0718. Venga que además somos muy simpáticos...

MERCEDES BENZ Typ 300 SL, modelo 1961. Equipado por fábrica para la expo-



sición del automóvil, 29.000 millas recorridas, SERRA LIMA Ltda., Pueyrredón 2415, Capital.

GEFICO (Gestoría del Automotor). Trasferencias, patentamientos, bajas CAPITAL y PROVINCIA, REDITOS, LUCRATIVAS, ESCRIBANIA, SEGUROS sin franquicia. Av. Provincias Unidas 980, Lomas del Mirador, tel. 68-7723.

HAGA CARROCERIAS PLASTICAS y también lanchas, cañas de pescar, anillos trasparentes, cabinas de tractores y todo lo que el plástico reforzado pueda brindar, H. von Hasenn y Asociados han organizado un fascinante curso sobre plásticos reforzados aplicados. TEORICO Y PRACTI-



CO. Envíe sus datos completos y recibirá el folleto titulado "El fascinante mundo del plástico". H. von HASENN Y ASOCIADOS. Casilla de Correo 1238 - Correo Central.

TACOMETROS, reparamos todo tipo. Venta, canje, desde $ 50 Ley 18.188. Electrónicos, mecánicos, velocímetros, equipos para rallies. Constitución 1241, tel. 27-0989.

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**

FIAT STOCK DISTRIBUIDORA

Repuestos y accesorios para: FIAT

línea completa legítima nacionales e importados.

PARTES DE CARROCERIA - INSTRUMENTAL

Descuentos especiales a talleres y revendedores.

AUTO RADIO

MONROE 4802 Esq. Alvarez Thomas, T. E. 52-7012, Bs. Aires

NEUMATICOS DE COMPETICION

para:

SP. - TC. - TAJ. - F1. - F2.

Amplios Planes de Financiación

GOMERIA ANIBAL DELFOR ANIBAL URIARTE

Av. SAN MARTIN 1580 - FLORIDA

T. E. 795-3820 (Alt. Av. MAIPU 1500)



PROTEJASE!...





CASCOS CLIMAX

IMPORTADO DE ESPAÑA

FABRICADO EN RESINA POLIESTER Y FIBRA DE VIDRIO

SU PESO ES SOLO DE 700 GRAMOS

HOMOLOGADO EN EUROPA

ANTIPARRAS

Cristales de seguridad

TRIPLEX

Representante exclusivo:

GUIRAL y Cía. S.A.I. y C.

Av. PUEYRREDON 981 - Bs. As. T. E. 84-8947 y 9951

Hay zonas disponibles para distribuidores

ACCESORIOS EN GENERAL

En REPUESTOS y ACCESORIOS para su FIAT 750, 770, 1100 y 1500, Recuerde que la línea más completa, a precios sin competencia la hallará en;

FIREP S.A.C.I.yF.

Av. J. B. JUSTO 6199, CAPITAL, T. E. 611-5581

Sucursal: Av. DE LOS INCAS 5057, CAPITAL



ATENCION AGENCIEROS Y CONCESIONARIAS...

Publicítese colocando en sus unidades PLACAS GRABADAS, con el nombre de su empresa

AUTOMOTORES Mart

CONSULTE A: 82-8519

También confeccionamos en madera y metales, ceniceros, displays, llaveros, etc.

Para su automotor compre Ud. lo mejor

3H PROBADA CALIDAD GARANTIA DE UN PRODUCTO IMPULSORES DE ARRANQUE

PEUGEOT

Citroën

El surtido más completo de repuestos y accesorios

IMPORTACION-FABRICACION

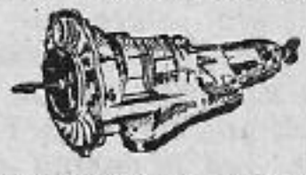
TATEOSSIAN Hnos. S. A.

CABELLO 3363/65

T. E. 71-3952, 8959 y 72-3957

SOLUCIONE LOS PROBLEMAS de su

CAJA AUTOMATICA



DIRECCIONES HIDRAULICAS

HERRAMIENTAS e INSTRUMENTAL DE PRUEBA IMPORTADOS

VENTA DE REPUESTOS

CAJAS DE RECAMBIO

DE MARCO Hnos. SRL.

24 de NOVIEMBRE 561 Cap.

Tel. 97-4410/7488

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.-

SERVICE

Reparaciones Generales.

RIGLOS 253/55
T. E. 99-5933
(ALT. RIVADAVIA Y JOSE M. MORENO)

Parabrisas CORSA

correo

CURRICULUM MAYORGAE

de Juan Carlos May, Olivos.

Srs. de CORSA: Como ferviente y consecuente lector de vuestra revista me dirijo a ustedes para que den a mis preguntas las acostumbradas y certeras respuestas.

1) Francisco "Paco" Mayorga ¿corrió alguna vez con Fiat? Si fuera, así, ¿cuándo lo hizo?

R) Si. En varias oportunidades para el equipo del concesionario Sergi. En el G. P. de Turismo de 1966 ganó su categoría con una berlina de la Scudería al quedarse en la última etapa Reutemann que corría con una cupé oficial y marchaba primero en la última etapa. Pese a esto, el triunfo fue un premio justo a su labor, pues teniendo oportunidad de pasar al frente no lo hacía por disciplina de equipo.

2) ¿Cuándo saldrá a la calle el Hillman nacional? ¿Cuáles son sus especificaciones técnicas?

R) Todo este asunto del Hillman es un misterio. Por ahora no ha trascendido que haya nada concreto sobre su fabricación por parte de Chrysler. Lo único que sabemos es que su cilindrada estaría entre los 1.300 y 1.500 cm³, que la marca sería Dodge (con el aditamento de la cifra de la cilindrada) y que muy posiblemente se trataría de un modelo que aparecería simultáneamente con el inglés. Es decir, un coche que aún no se fabrica tampoco en la casa inglesa.

3) ¿Se hará el Sur-Am? ¿Bajo qué reglamentos se basará y cuáles podrían ser los escenarios?

R) Usted cae en una confusión. La "Sur-Am" hasta el momento es más una expresión de deseos que una realidad concreta. Nosotros por nuestra parte no hemos hecho otra cosa que "exponer la inquietud", o sea, sembrar una semillita. Hasta el momento el asunto no germina, pero el restablecimiento de competencias entre Argentina Brasil y Uruguay (ver CORSA Nº 211), podría constituir "el puntapié inicial". Por ello es prematuro hablar de reglamentos y escenarios.

4) ¿Qué es del operativo Fiat en la Patagonia?

R) El operativo se cumplió y los italianos se volvieron a casa. Cuando crean conveniente volver lo harán, y si no lo creen conveniente, no.

5) ¿Cuáles son los tres mejores coches del parque de SP nacionales?

R) Por lo que se ha visto en las últimas actuaciones que tuvieron —y a nuestro entender— habría que ubicar al Chelco de García Veiga como inamovible, mientras que los dos restantes podrían estar entre el Baufer de Vianini, el Numa requetemodificado de Copello y los Huayra de Pronello, aunque a estos últimos les falta motor como para incluirlos en forma integral. De cualquier manera, como están las cosas actualmente, se hace bastante difícil hacer nombres en este campo de los SP.

"LO LECHONES"

de Raúl Mendez, La Plata.

Srs. y niños de CORSA: Me dirijo a ustedes para satisfacer una pequeña curiosidad que tengo. Resulta que como seguidor de la actividad corsaiola tengo un ídolo: Carlos Reutemann, por otro nombre el "Lole". Y éste es precisamente el motivo de mi ya mencionada curiosidad, pues me preocupa sobremanera la etimología de la palabra "Lole", ya que como sobrenombre será muy monono, pero se aparta radicalmente de los que se acostumbra en estos casos (Cacho, Coco, Pepe, etcétera). En conclusión: ¿qué significado tiene "Lole"?

R) Muy simple. Reutemann comenzó a llamarse "Lole" a raíz, de una explicación que dio en su oportunidad ese prohombre del ingenio que es Paquito Mayorga: "Resulta que cuando Carlos era chiquito, una vez la maestra les preguntó a todos los alumnos de qué vivían sus padres, y cuando le tocó el turno a él, en su media lengua (no tenía más que once años) le contestó que de "Lole". Después se averiguó que quiso decir de "los lechones", pues su familia se dedicaba a la cría de esos simpáticos, robustos y, por qué no, hediondos animalitos". Después de contada esta anécdota el periodismo se encargó de popularizarle el nuevo patronímico. Eso es todo.

TORO INDIGNADO

de Guillermo M. Hardwick, Morón, Buenos Aires.

Muy estimados amigos de CORSA: ésta es la primera vez que me acerco a ustedes mediante la correspondencia, pero semanalmente me llegan sus invalorables artículos y notas, a los cuales considero muy bien ubicados en cuanto a contenido se refiere, por la imparcialidad que en todo sentido denotan. Pero vayamos —concretando— al motivo por el cual les envío esta carta y alejando a ustedes de sus tareas específicas y habituales, por lo cual ruego que me disculpen.

Respecto al rally Londres-México, prueba automovilística extrema, si no difícil, agotadora, pues implica un verdadero esfuerzo para hombres y máquinas —además de equipos de auxilio— y en la cual participan pilotos argentinos con autos fabricados en nuestro país, pienso yo, y expreso libremente mis consideraciones colmadas de extrañeza e indignación: ¿Por qué no se ha encomendado a gente relacionada y competente la formación de un equipo de automóviles Torino? ¿Acaso no han advertido que es una oportunidad para comparar una vez más su eficiencia frente a las demás marcas competidoras en el rally? Quizá no han tomado conciencia aún de que lo acontecido en Nürburgring es un hecho que respalda positivamente a la marca y al país, por la fecunda labor realizada en esas memorables "84 Horas" por hombres y máquinas totalmente *argentinos.*

Es verdaderamente vergonzoso —a mi entender— que en una competencia de esta envergadura, la Argentina no esté representada por los automóviles Torino. Les aclaro que en absoluto menosprecio a los equipos de Peugeot, pues es verdaderamente encomiable su labor y sacrificio.

Me gustaría conocer vuestra opinión sobre el particular.

R) Comprendemos su extrañeza sobre el particular pero no su indignación. Hay muchas consideraciones que tienen que ser tomadas en cuenta para determinar la participación de una fábrica o equipo particular en una carrera de este tipo. Y al respecto le contaremos algo. Cuando se estaba gestando la concurrencia del que después sería equipo Commander, y cuando aún no estaba decidida la marca de los vehículos a utilizar, uno de los coches que se barajaban era precisamente el Torino, que ofrecía algunas ventajas pero daba otras. Entre estas últimas estaba la mayor dificultad para conseguir repuestos en lugares alejados de la Argentina, cosa que con los Peugeot no se da, pues en Europa hay agentes por todos lados y en América, en menor grado, también. A todos nos hubiera gustado ver Torinos en el rally, pero no porque no estén debemos indignarnos. ¿Estamos?

EN AUSTRALIA

de E. F. A., Necochea, Prov. de Buenos Aires.

Señores: me dirijo a CORSA en el afán de felicitarlos por mantenerse a la vanguardia en materia de información automovilística y esperando que con este elogio no se me agranden "como galleta en el agua" y me contesten lo siguiente:

1) Direcciones de las fábricas de automotores en Australia. Al menos las más importantes.

R) Tenemos solamente las direcciones de dos fábricas. Creemos que no debe de haber muchas más, si es que hay otras. Una es la Ascort Corporation Ltd., en Tramway Street, Tempe N.S.W., Australia, y la otra es la G.M., Holden's Pty. Ltd. P.O. Box 1714, Melbourne, Australia. La primera produce automóviles con elementos Volkswagen, Porsche y Chevrolet y la segunda es una filial de la General Motors.

2) ¿Tienen idea de que exista en Australia alguna revista de automovilismo similar a CORSA?

R) Similar a CORSA estamos seguros de que no hay nada no solamente en Australia, sino tampoco en el mundo entero, incluidas las galaxias más cercanas. Consultado nuestro director, don Güili Mártire, nos dice que si hay una revista de estos temas, e incluso hace muchos años, cuando él era casi un niño, publicaron unos dibujos suyos, pero lamentablemente no recuerda el nombre de dicha publicación.

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

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nueva crema de afeitar Lemon·Fresh®

limón fresco!

Nadie había imaginado una crema de afeitar con el perfume impetuoso del limón fresco. Sabe lo que es eso? Una crema vital, una sensación de limón desconocida hasta hoy sobre la piel.

No dude que la joven Lemon Fresh afeita suavemente, al ras, aun en las zonas más sensibles. Pero cuando pase la mano por su cara después de afeitarse, y cuando huela (hasta dan ganas de comerla!) sabrá que algo distinto llegó para su cara.

Cambie para siempre por Lemon Fresh...



es más loca que una barba!





Cremas de afeitar Palmolive. Las afeitadas más suaves del mundo.

oro

ACELERE CON ISAURA...

ISAURA

carbura mucho mejor!

NAFTAS Y LUBRICANTES ARGENTINOS

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com