$ 0,80 $ 0,80 Nº 211

CRISIS

Parabrisas
5 al 11

F. 2 EL EQUIPO DEL ACA EN EUROPA

FORD-MISANO SPYDER

LA LONDRES MEXICO RUMBO A RIO

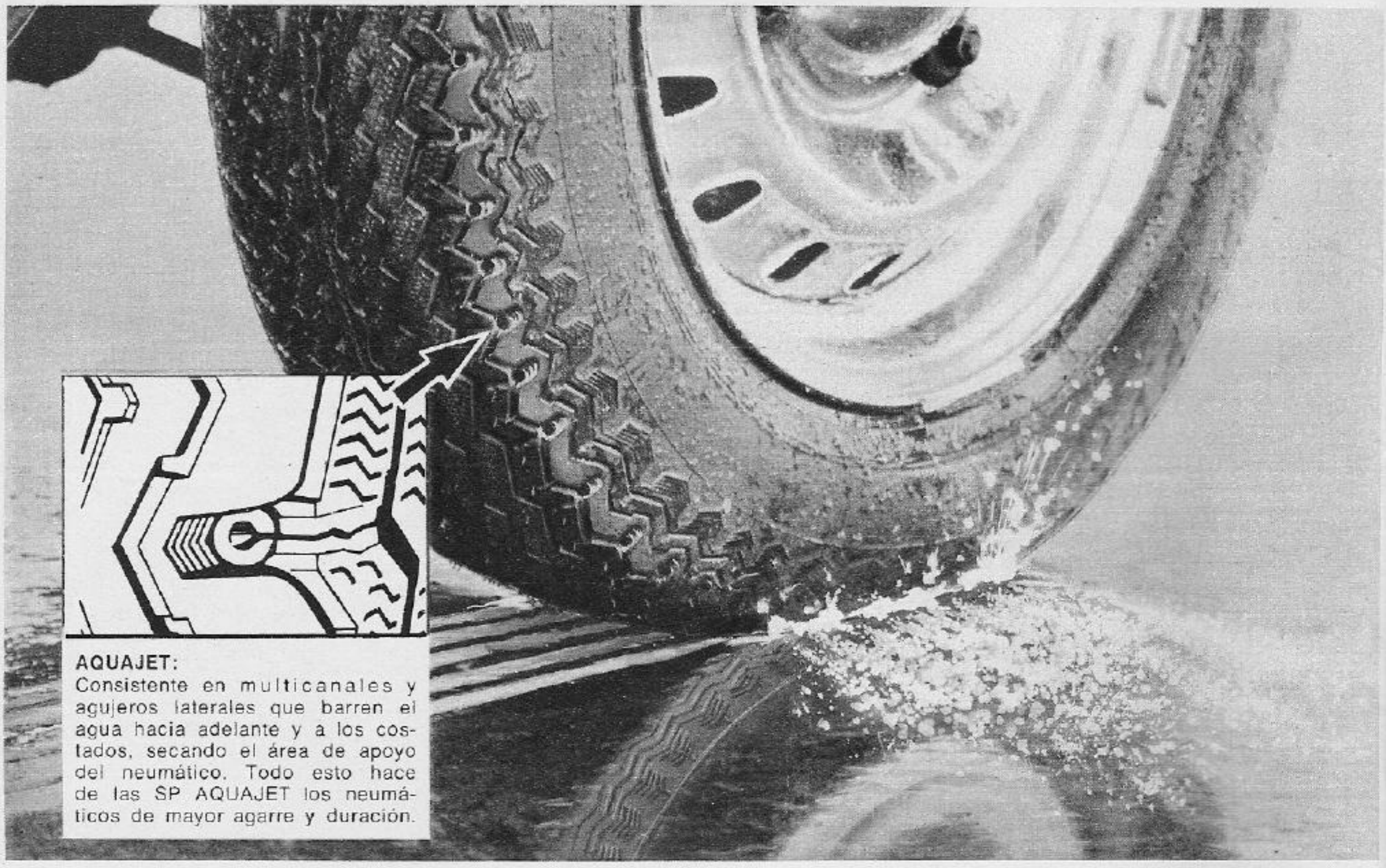
Las revistas de Mauro

DAL - 59/70

Primero inventamos el hombro redondo. Ahora presentamos las...

nuevas SP-AQUAJET CB73

DE MAYOR AGARRE Y DURACION



AQUAJET:
Consistente en multicanales y agujeros laterales que barren el agua hacia adelante y a los costados, secando el área de apoyo del neumático. Todo esto hace de las SP AQUAJET los neumáticos de mayor agarre y duración.

Luego de inventar el hombro redondo, el problema —en neumáticos de alta performance— era el de lograr gran agarre, sobre todo en pavimentos mojados, húmedos o con barrito y . . . larga, larga vida de los mismos. Así nació un invento de DUNLOP que le ganó a la lluvia . . . LAS SP AQUAJET CB 73, que además: tienen mucha vida útil.
Ahora puede usted calzar en su coche las NUEVAS SP AQUAJET CB 73 . . . y darle con todo, aun sobre mojado! NUEVAS SP AQUAJET CB 73, fabricadas e importadas por

DUNLOP

LINTAS

CALIDAD PARA LOS QUE VAN ADELANTE

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 211 del 5 al 11 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 Stroeen
Jefe de Archivo: César Freyer
Jefe de Correctores: Luis Canossa

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

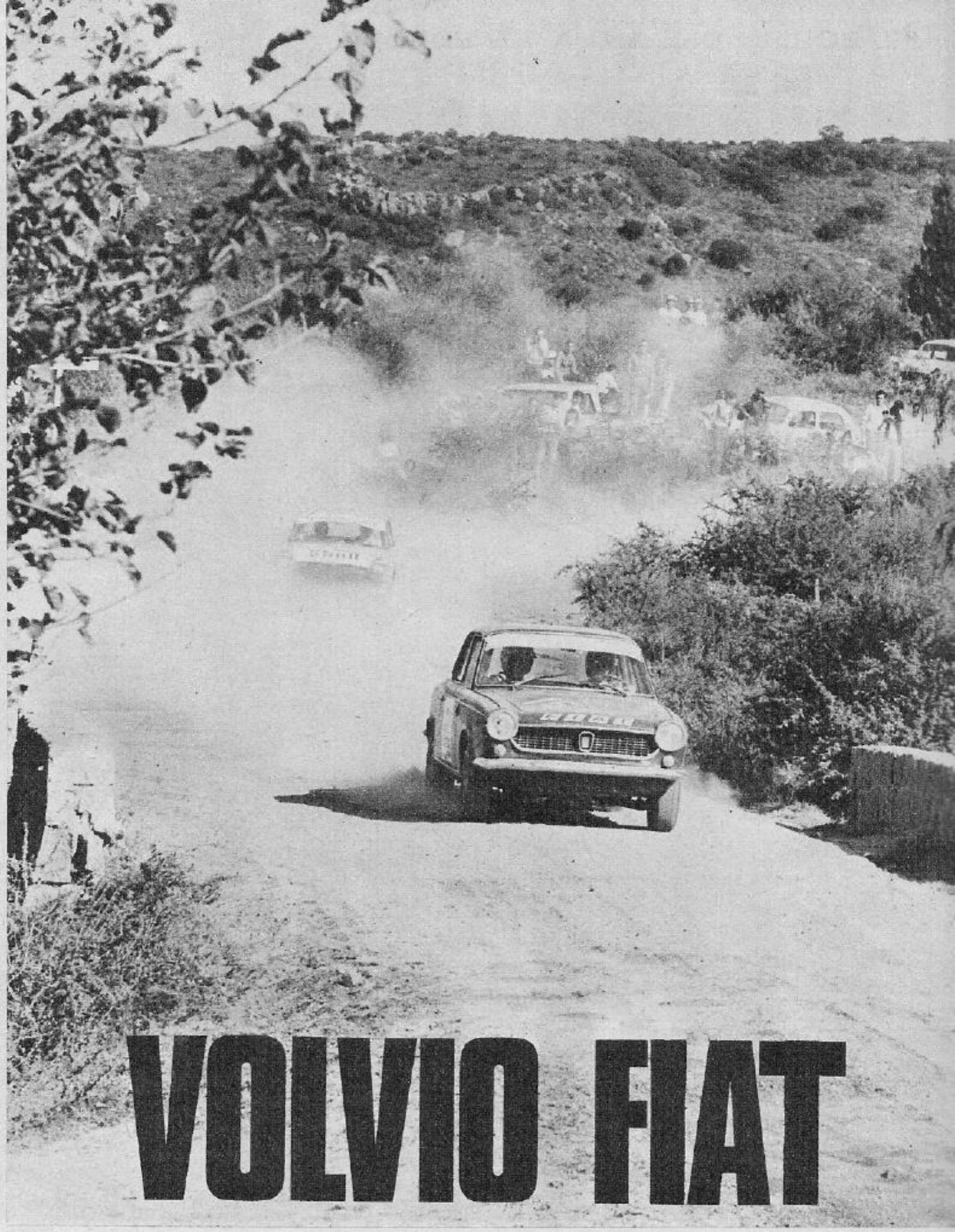
DIAGRAMACION
Eduardo César González (Jefe), Enrique J. Giovannetti, Carlos A. Romanó y Helvecia Nessi Lavisse.

FOTOGRAFIA
Hugo Pérez Campos y Mariolino Castellazzo.

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

ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 3º, Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32-6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP) y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohibe 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 840, Capital Federal, Tel. 32-6010/29.



Editorial

No está muerto quien pelea y Angel Di Nezio, el excelente piloto de Tres Arroyos confirmó para Fiat el adagio popular cortándole a Peugeot la racha de triunfos. Ya ya que hemos hablado de Fiat en este número de CORSA nuestro departamento de espionaje periodístico-industrial, consecuente con su altruista propósito de levantar todas las perdices que anden circulando por el ambiente local y aún a riesgo de morir víctimas de nuestras propias perdigonadas, les presenta en exclusiva la última: la nueva cupé Fiat 1600 argentina, la que no tiene nada que ver con ningún vehículo producido en ninguna parte del mundo (ver página 54-55).

En esta semana que se inicia todos los que tenemos de alguna u otra manera algo que ver con el automovilismo deportivo debemos cruzar los deditos cerrar los ojs y rogar, porque esta semana en Florencia—, la ciudad italiana cuna del Renacimiento, la del Palazzo Pitti, la galería delle Uffizzi y otras cosas por el estilo— se va a reunir el Comité Deportivo Internacional de la FIA y allí decidirán si le dan a la Argentina puntos para el Campeonato Mundial de Conductores via G. P. de Fórmula Uno. A esperar y confiemos en que los puntitos, esos mágicos puntitos que tantas cosas buenas traen, vengan a casita.

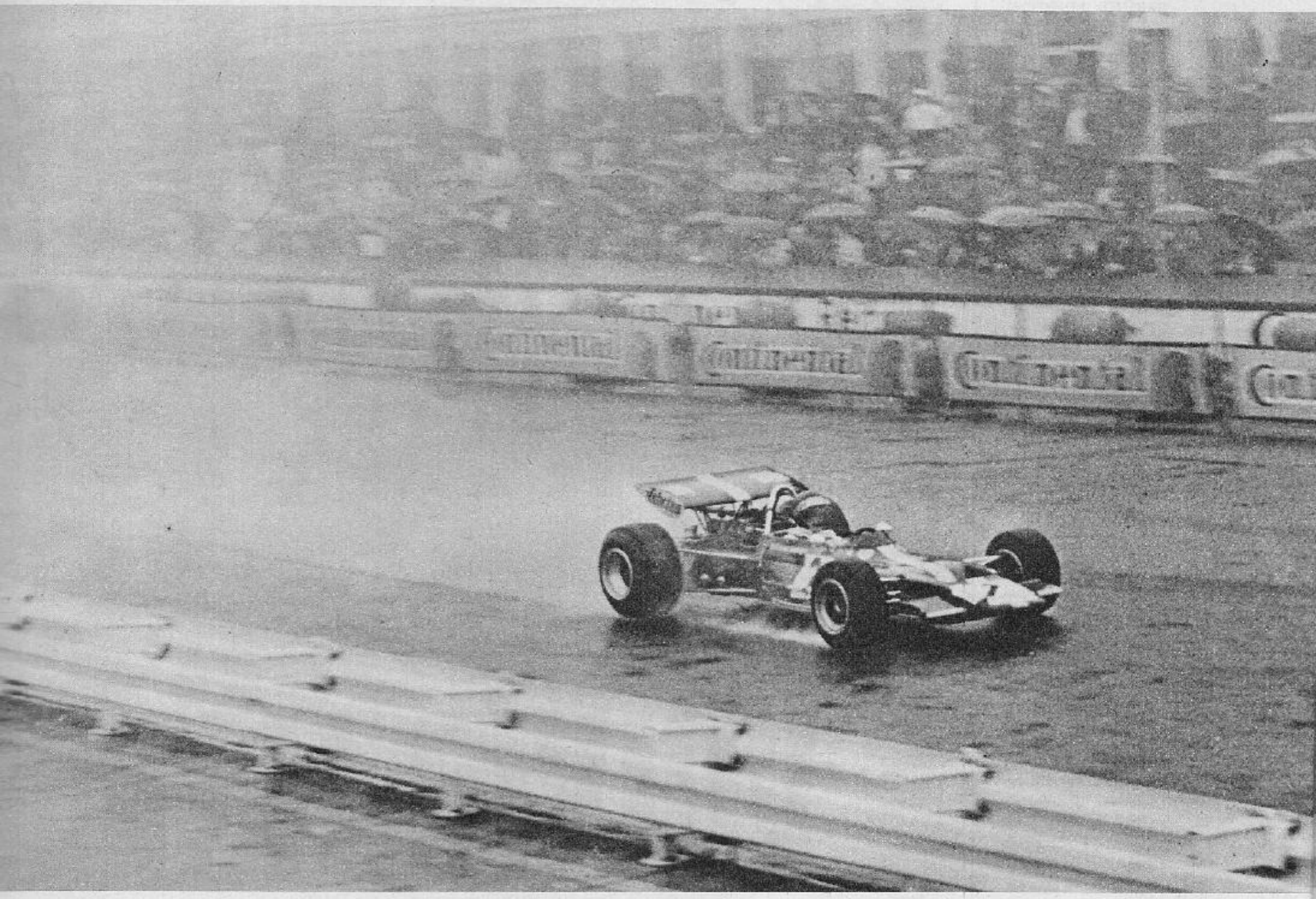
G. M.

TIEMPO Y LUGAR

mayo	9	F-3 en Mónaco
	10	SP en Maggiolo
	10	TG2 en el Chaco
	10	TC en Las Vizcachas-Chile
	10	Gran Prix de Mónaco F-1 (puntable por el Campeonato Mundial de Conductores)
	10	Motociclismo en Las Flores
	10	Campeonato Europeo de Turismo G.P. de Budapest
	6-10	Rally de Los Alpes Austríacos
	10	Regularidad - Barker Collège - Lomas de Zamora
	10	Merlo. Cafeteras, Fiat 600 y Citroën
	9-10	24 Horas de Citroën (Autódromo Bs. As.)

EL EQUIPO DEL A. C. A. EN EUROPA

NÜRBURGRING FUE





El Lotus 70 del ganador Jochen Rindt pasa a los tiros frente a los boxes. Rindt triunfó de manera masacrante confirmando su clase.

Va a salir al circuito el BT 30|2 del argentino Reutemann: lo empujan los mecánicos del equipo del ACA Pilotto y Quaglia.

Lole Reutemann bajo la lluvia. Nürburgring fue un duro examen para el piloto argentino que cumplió —pese al resultado adverso— buena actuación.

Un telegrama más de Staffa a Buenos Aires que decía: *"Llegamos bien. Stop. Hotel Historichen Haus, Stop. Número de teléfono ... Adenau"*. Así se cerró una pequeña odisea más de las tantas que vive este equipo aquí día tras día. Cada telegrama culmina una etapa y ésta comenzó en Barcelona ni bien terminó la carrera. Desde allí los mecánicos, los dos autos y ahora Staffa se montaron en el camión para recorrerse una buena tajada de Europa hasta los montes Eiffel. Lole, su señora y preciosísima niña, embarcados en el Fiat, emprendieron el mismo camino. Sin imaginarse ninguno que más adelante habría nieve y más desencantos. Por su parte el camión casi sufre un fuori-strada en Francia en una zona de profundas cunetas donde desbarran-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Texto y fotos de ENRIQUE S. SANCHEZ ORTEGA

DIFICIL





El severo examen del circuito de Nürburgring fue aprobado por Reutemann quien cumplió una muy buena actuación en la carrera de Fórmula 2. Una desclasificación muy honrosa. Jochen Rindt ganó de cabo a rabo seguido por Derek Bell. Excelente el brasileño Fittipaldi

carse hubiera significado si no todo, perder casi todo. Sobre todo porque de ocurrir un accidente así, nadie podría ya jamás salvar la criticada imagen institucional del equipo. Y eso le preocupa ahora a Staffa, por eso viaja en el camión.

Todos llegaron al Nürburgring el miércoles a la tarde y se encontraron el circuito cubierto de nieve. Como espectáculo fue sensacional pero para Lole, quien seguramente traía acumulada en su introvertida y tenaz personalidad la idea de dar vueltas y vueltas in situ hasta los entrenamientos oficiales del viernes, el escenario blanco y con ciervos no le resultó nada simpático. Resignado esperó hasta el jueves, que amaneció bastante mejor: seguía nevando pero ya no se alternaban los copos blancos con lluvia.

Después de Hockenheim, Reutemann tuvo oportunidad de practicar en el impertinente trazado con su "turismo" alquilado pero el miércoles y jueves estaba a punto de enfrentarse con un futuro inmediato muy distinto, llamado monoposto F-2 puesto en el circuito más terrible de tutti cuanti.

Entonces sobrevino el imprevisto neurasténico y sicosomático, y Lole amaneció el viernes afiebrado.

Nos encontramos la noche del jueves en Adenau. Latinizando un poco el pueblo extraído de un libro de cuentos de los hermanos Grimm, el grupo de argentinos estaba haciendo sobremesa hasta horas que hicieron santiguarse a más de una walkiria (0,30-1 de la mañana...). Y como dicen que cada loco con su tema, cada cual estaba en lo suyo. Porque lo que en realidad sucede (lo escuchamos alguna vez dicho por alguien que no se puede decir) es! que la gente habla siempre de los temas que más le preocupan. Así mientras Staffa decía con razón lo lindo que significaba estar allí, con un equipo formado y en pleno estado de desarrollo y evolución, luchando más contra el enjuiciamiento de connacionales sentados en lejanos y supuestamente cómodos escritorios que contra la opinión europea (prensa, pilotos, etc.), Lole no decía ni mus. Porque si a uno le preocupa la crítica a su responsabilidad de D.T., al otro le preocupa él mismo. Y de la actitud de los dos salió una terrible y concluyente verdad en vísperas de la carrera de Nürburgring: hubiera sido preferible que estos dos coches, estos dos pilotos estos dos mecánicos y este D.T. vinieran a Europa de incógnito más que anunciados con bombos y platillos.

Así hubieran cumplido el mismo fin para el que vinieron: debutar, foguearse, adquirir experiencia. Pero de pronto les fue excelentemente bien, y ya el buen argentino los quiere ganadores. Como si tres carreras fueran equivalentes para nosotros, superhombres, a tres años de no parar que tienen muchos de los contrincantes. A quererlos ganadores contribuyen muchos intereses creados en sectores importantes.

Pero, en definitiva, el viernes Lole durmió hasta bastante tar-

de —12,30— porque las pruebas comenzaban recién a las 14 hs. Fuimos a buscarlo a su hotel (el Wieldes Schwein, que significa "El Chancho Salvaje", este Lole no puede desprenderse de Lolechone) y camino al circuito en una actitud muy de él, confesaba que él seguiría su meta, correr para el equipo dando todo lo mejor suyo, respondiendo a la posibilidad que se le dio y por otra parte sacar toda la experiencia necesaria para su proyección. Correr para eso y no para un público lejano, informado a medias, que lo necesita ganador.

En el circuito nos enteramos que Staffa había tenido un pequeño problema con un señor alemán medianamente mal intencionado quien le exigió —primera vez que les ocurre— los papeles del auto certificados por el Automóvil Club Argentino, como así también el motor con que el coche salló de fábrica, porque arguyó que él no tenía por qué saber si ese motor estaba homologado o no. La respuesta fue más o menos así: *"...y, andá a preguntarle a Cosworth"*. Con lo que todo quedó aclarado y Lole listo para salir a hacer su monopóstico debut en el anillo del Nürburg. Ahora, eso sí, a los pilotos alemanes les decían: *¿Señor, qué desea?* "Correr", respondía el otro. *¿Y su coche?* "Lo tengo por ahí afuera." *Muy bien, aquí están todos los papeles y las autorizaciones, que tenga muy buena suerte en la carrera.* ¡!

PRIMER CONTACTO
CON LA PISTA

Solucionado el pequeño inconveniente de último momento y ya con Reutemann a la una en el circuito, nada impedía que a las 14 horas —como estaba previsto— comenzara el Brabham blanco y amarillo a girar en renegrido piso. Por acertadas indicaciones se levantó el despeje del coche con el evidente propósito de no despanzurrarlo en alguno de los tantos saltitos y toboganes que tiene el trazado.

Pero no sería por mucho que se evitaría lo que ya estaba escrito por sobre las medidas adoptadas. Lole solamente pudo dar dos vueltas y no llegó a cumplir la tercera: el Brabham tocó con la panza en alguna lomada anónima y mala. Pero dentro de todo fue una desgracia con suerte, para caer en el recurso tan popularmente apelado, cuando el consuelo es casi el único recurso. Porque solamente se rompió la corona y la caja quedó intacta, cuando en un principio se pensó que podía haberse roto la inmaculada Hewland. Como alguien comentó, la culpa la tuvo Staffa que "mufó" al motor cuando le dijo al alemán que ponía los peros para la inscripción del auto y alegaba que ese chasis debía tener en los papeles el número de motor correspondiente *"¿Y si para la carrera cambiamos este motor por otro igual?"* El asunto es que en media hora, lo que Staffa tardó en ir hasta el hotel y volver, Quaglia y Piloto bajaron íntegro el motor y la caja. Y entre lo que quedaba del viernes y un poco el sábado lo reemplazaron por otro conjunto flamante que dormía en el camión.

Porque en el camón duermen muchas cosas. Motores, la nenita de Lole cuando la mamá la lleva al circuito a ver correr a su papá, Mimicha Reutemann cuando se cansa de verlo pasar a Carlos Alberto rápido por la recta principal, algunas de las herramientas compradas en Londres y un Brabham con doscientos y pico de kilómetros andados. Hasta el viernes todos los recién llegados no podían evitar la pregunta a Staffa: *"¿Y Caldarella?"* A lo que Staffa contestó una y otra vez *"¡Tuvo que ir a Buenos Aires a resolver problemas urgentes de familia!"* Entonces casi inevitablemente se sucedió la pregunta 2): ¿Y ahora qué va a pasar? *"Nada* —siguió contestando siempre el mismo— *no correrá esta carrera pero vendrá para Inglaterra*, y antes que llegara la número 3) concluía: *"El auto lo está esperando."* Para los más curiosos ampliaba: *"Esta es una gran oportunidad para Chiche, si su ambición es proyectarse como piloto profesional. Tiene aquí todas las oportunidades, creo que no las desaprovechará."*

Con estos elementos de juicio en la mano, y desde aquí en medio de este desierto viviente, nosotros a nuestra vez nos preguntamos cuál es el sentido que tendrá para Caldarella dejar al equipo en este momento cuando debe salir de una crisis que, cierta o no, de alguna manera (opinión pública, imagen, etc.), existió. Nadie sabe bien si Caldarella se fue por problemas de familia o por una familia de problemas. De cualquier manera la respuesta la tiene solamente él y allá. Sobre todo referente a los motivos. Si confirma la afirmación de Staffa, deberán ser muy grandes sus problemas particulares para justificar su ausencia en un equipo que está buscando mal o bien integrarse consigo mismo y con el resto para dialogar al mismo nivel.

Nada más que eso quedó como resultado de este otro día mojado. En un principio se había dicho que se haría la clasificación dividida en dos partes: el viernes tendrían que girar dos vueltas y dos el sábado. Pero hubo quien no salió el primer día y todo quedó para el sábado. cuando *sí* fue obligatorio girar dos veces para poder largar el domingo la carrera. De paso digamos que la multitud impresionante que llegó a Nürburgring e inmediaciones en estos días vino fundamentalmente atraída por las *moto rennen* que se disputarán para casi todas las cilindradas y con puntaje para el mundial teniendo en cuenta la pasión alocada que tienen estos rubios por las dos ruedas. Por otra parte, la carrera de Fórmula 2 no da puntaje para nada.

Finalizando, tiempos extraoficiales del viernes para Reutemann 8m42s; para el mejor, Jochen Rindt, 8m12|13s. Así oscureció el viernes, mientras seguía y seguía lloviendo.

SABADO: CLASIFICACION

El sábado estaba programado para las 16 horas el comienzo de las pruebas de clasificación de la F2. Por supuesto llovía mucho. Con eso el monstruo Nürburgring se hacía aún más negro y de colmillos más largos para los argentinos. El asunto de la lluvia y el circuito mojado es muy importante; de allí en base a esas condiciones ambientales, se armaron leyendas extraordinarias: todas las generaciones automovilísticas han tenido su anécdota para ganar una carrera "a lo grande" gracias al piso con agua. Y ahora le tocaba el turno a Carlos Reutemann.

Asombrosamente, las pruebas no comenzaron a las 16 sino a las 16,40 hs. cuando una bruma densa cubría el aburrimiento de esta estoica gente. Miles de estoicos distribuidos a lo largo del recorrido recibiendo esa lloviznital que cae y cae y cae...

Entonces nosotros, integrados al montón en uno de los tantos recovecos coníferos lo vimos aparecer. Había salido de una curva y adeleraba para recorrer una pequeña rectita que lo depositaba en una horquilla en subida. Al salir de la primera curva tenía un coche adelante, aceleró y en el medio de la rectita se le puso a la par, antes de llegar a la horquilla en subida metió la trompa por la cuerda y le ganó el lado favorable a lo loco. Veloz pero seguro.

Con esa referencia tan corta no podíamos sacar conclusiones, pero algo intuíamos. Volvimos al box y se representaba en privado el desiderátum de la apoteosis: "Lole" había conseguido el mejor tiempo de la clasificación sabatina. Pero poco le sirvió, porque Jochen Rindt se las rebuscó, papel en mano, para conseguir las firmas suficientes y hacer valer el mejor tiempo de los días anteriores, lo que le resultaba evidentemente favorable. Cuando se acercó al box argentino Staffa dijo que no había ningún inconveniente en poner la firma y que ellos estaban de acuerdo; digna actitud.

Pero por esa dignidad y otras no tanto fue que le tocó a "Lole" largar el domingo en séptima fila. Domingo que para cambiar un poco amaneció como el 25 de mayo de 1810 frente al Cabildo. Con muchos más paraguas —se calcularon 247.000 personas—, más o menos el mismo patriotismo para algunos sectores y una sola bandera azul y blanca en el mástil de la recta principal.

DOMINGO AL FIN

En el box número 22, desde muy temprano, González Longhi y Luis Elías Sojit hacían revivir con sus gritos tan particulares los años gloriosos de otrora cuando por motivos de generación con retraso no pudimos vivirlos. En los garajes, Lole se preocupaba por seguir lustrando el coche, operación que repetía desde el jueves mientras Quaglia y Pilotto daban los últimos toques al reluciente Cosworth. De allí la siguiente escena, humanos al fin, se desarrolló frente a un puesto de chorizos, o mejor dicho, su equivalente alemán que son unas enormes salchichas de las auténticas alemanas. Con dos ingeridas y una lata de cerveza ídem, pasamos así muy superficialmente a ver cómo Agostini se pelaba de punta la carrera para motos de hasta 500 cm³ por el mundial robándole casi dos minutos al segundo y a vivir el plato grosso de los los motivos de CORSA aquí: la Copa de la ADAC para F2 Internacional en Nürburgring.

Parecía una carrera, pero no lo era, solamente una vueltita corta hasta el final de los boxes de ida por la recta principal y vuelta por atrás para calentar algo los motores; de ahí a la "parrilla" de largada. Largada que también sirvió para ratificar que los alemanes muchas veces son impuntuales, lo que pasa es que no los dejan. En vez de largar a las 15,20 como estaba en el programa, comenzó a las 16,40.

Sin muchas sorpresas Rindt "cachó" la punta y hasta luego Gutenacht; detrás de él se acomodaba John Watson y tercero Derek Bell pegado, lo seguía Peter Westbury y casi en la misma línea de entrada a la segunda curva Dieter Quester. Pero todavía quedaban muchos metros para poder comenzar a pensar en definiciones y Reutemann estaba 17º. Al concluir esta primera vuelta la distancia entre Rindt primero y Westbury segundo era de solamente 4s pero instantes después Bell superaba al segundo, Westbury. El piso estaba absolutamente seco.

Esa era la incertidumbre que se había planteado una hora antes de largar la carrera cuando en medio de la llovizna despejó el cielo y apareció Papá Sol. Para muchos incluidos no era esto bendición duradera. Para otros, baqueanos también, todo parecía indicar que el calorcito secante continuaría. ¿Qué poner entonces; gomas para lluvia o para piso seco?. Finalmente, sobre la hora, con Staffa en el box, coches, mecánicos y pilotos en el garaje, se resolvió poner las gomas para piso seco lo que significó sacrificar en

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

cierta medida las relaciones que podía haberse modificado por la pequeña diferencia en el diámetro de los neumáticos. Nada de eso se hizo por el tiempo apremiante y Reutemann largó así.

No obstante la posible desventaja en que pudiera estar, a esa escasa altura de la carrera el argentino había superado a cuatro europeos. Vale acotar que el Brabham 22 se retrasó en la largada por una galleta que se organizó delante de él y que pagó él con el distanciamiento del pelotón de punta y el consecuente alejamiento de los que viajaban en los primeros puestos. Ya Rindt estaba lejos y cómodo mientras el interés de los 200.000 plus espectadores se centraba en Bell y sus claros intentos de superar a Fittipaldi, a quien ya lo tenía allí. Stommelen también se había retrasado en la largada, quedando apenas un par de vueltas recorridas en séptimo lugar, pero a esa altura de la lucha estaba discutiendo con el pelotón perseguidor de Rindt. Así llegó la quinta vuelta cuando a Reutemann, noveno, se le aflojó el motor de arranque y preocupado por el chisporroteo paró para perder dos minutos en el box y ganar la desilusión. Puesto el coche en condiciones de continuar, la gente que lo rodeaba contribuyó a empujarlo para poner al Brabham nuevamente en marcha. Un oficial de la carrera, que sugestivamente era el mismo que había hecho problemas por los papeles del auto, observó la maniobra y no tardó en comunicárselo al comisario deportivo general de la prueba. El coche 22 había sido empujado para salir nuevamente al circuito, cisa prohibida terminantemente por los reglamentos. Y tenía razón. ¿A quién le cabe duda? Eso lo sabe hasta el menos informado de todos los merodeadores del ambiente automovilístico. El caso es que en una carrera sin pena ni gloria, cuando nuestro piloto volvía a ganar la décima posición nuevamente en una estupenda escalada sobrevino el final absoluto para los ánimos presentes: Reutemann había sido descalificado. Por una concesión especial del Comisario y considerando que la gran actuación del piloto argentino se lo merecía no se le puso bandera negra ni se hizo pública la medida y cuando la "ajedrezada" dictaminó definitivamente se le informó la medida oficial.

Rindt ganó la carrera (obvio). Derek Bell, como también es obvio, llegó detrás. Rolf Stommelen, quizá en la actuación más brillante del día ,consiguió ser tercero, cosa que no es de extrañar dada la práctica que tiene este joven piloto en este circuito. Dilapida sus horas libres girando y girando en el circuito del Ring. Incluso se comentó en el circuito que sus padres compraron una casa de descanso a pocos kilómetros de Nürburg para que el joven Rolf pudiera jugar a lo que le gusta.

Emerson Fittipaldi fue extraordinario en la carrera y en las pruebas de clasificación bajo la lluvia, llevó a su Lotus a límites fuera de lo común; lástima que permitió que le arrebataran después en carrera el tercer puesto paa teminar cuarto; lo siguió Peter Westbury luego de ser un firme candidato en los primeros minutos. Hablando de marcas, estaba escrito que esta vez le tocaba a un Lotus, nada podía cambiarlo. Stommelen pudo por fin acomodar un March en los puestos de vanguardia y como de costumbre un notorio predominio de los Brabham en el porcentaje final de punta. Del Chevron o los lindos Pygmée franceses o de los Tecno, nada por ahora. La semana que viene veremos cuál es la conclusión que ha sacado Lole de todo esto y en cuando al ruido de la Fórmula Dos para los argentinos visitantes recién se volverá a repetir el 25 de mayo en Londres en la carrera de Chrystal Palace.

LATITAS DE CERVEZA

También estaba Tony Rudlin, nuestro visitante de las temporadas y enamorado de la Argentina. Pudimos charlar con él y saber que verdaderamente Reutemann es respetado entre los pilotos de la troupe de F-2. 'Es un gran piloto —decía Rudlin— es valiente y veloz. Yo no creo que lo de Hockenheim tenga alguna importancia. Sería incluso lógico pensar que su proceder fue el correcto y que no es responsable de nada. Si sigue así, con velocidad y arrojo, es muy pero muy probable que en el transcurso de esta temporada resulte ganador en alguna carrera".

Pero aquí también parece que no hay unanimidad de opiniones porque charlando luego con un periodista francés del diario L'Equipe nos dijo que aquí no vale ano la opinión del público europeo con respecto a Reutemann sino la de los corredores quienes simple y casi despreciativamente lo consideran un loco . . .

●

Alguien dijo de vuelta de las 84 horas realizadas en este mismo lugar cuando los Torinos, que las alemanas ni fu ni fa. Al grupo actual le parecieron sin embargo mucho más fu que fa. Para eso en el box de los argentinos se contabilizaron durante la carrera —realizando tareas inherentes a la marcha de Lole— 2 ojos azules, 11 pares de piernas (8 de ellas 8 puntos, 2 abajo de 7 y un estupendo 10), cinco metros de melenas rubias, etc., etc.

●

Mucha gente de Baires se preguntaba íntimamente o afirmaba en grupos una frase bastante común: ¿Sabe lo que deben ganar estos tipos argentinos aquí en Europa? Craso error. Lole está aquí con solamente los gastos pagos mediante un viático de 35 dólares diarios. Quaglia y Pilotto, los mecánicos del equipo, cobran 30 dólares por día. En cuanto a los premios que ganen, 60 por ciento es para los pilotos y el resto para los mecánicos mientras que de las primas de partida se reparte el 60 por ciento para los pilotos y el 40 restante para comprar repuestos.

●

De alguna forma y dentro de la estricta mentalidad teutona, la actitud de Hubert Hain, comisario deportivo general de la prueba merece nuestro mayor respeto. Sentó jurisprudencia al hacer una concesión única en la historia de Nürburgring. Considerando el valor y la actitud deportiva de Reutemann no le puso bandera negra por el hecho de haberlo empujado en boxes cuando se detuvo a reparar. Muy bien Hain.

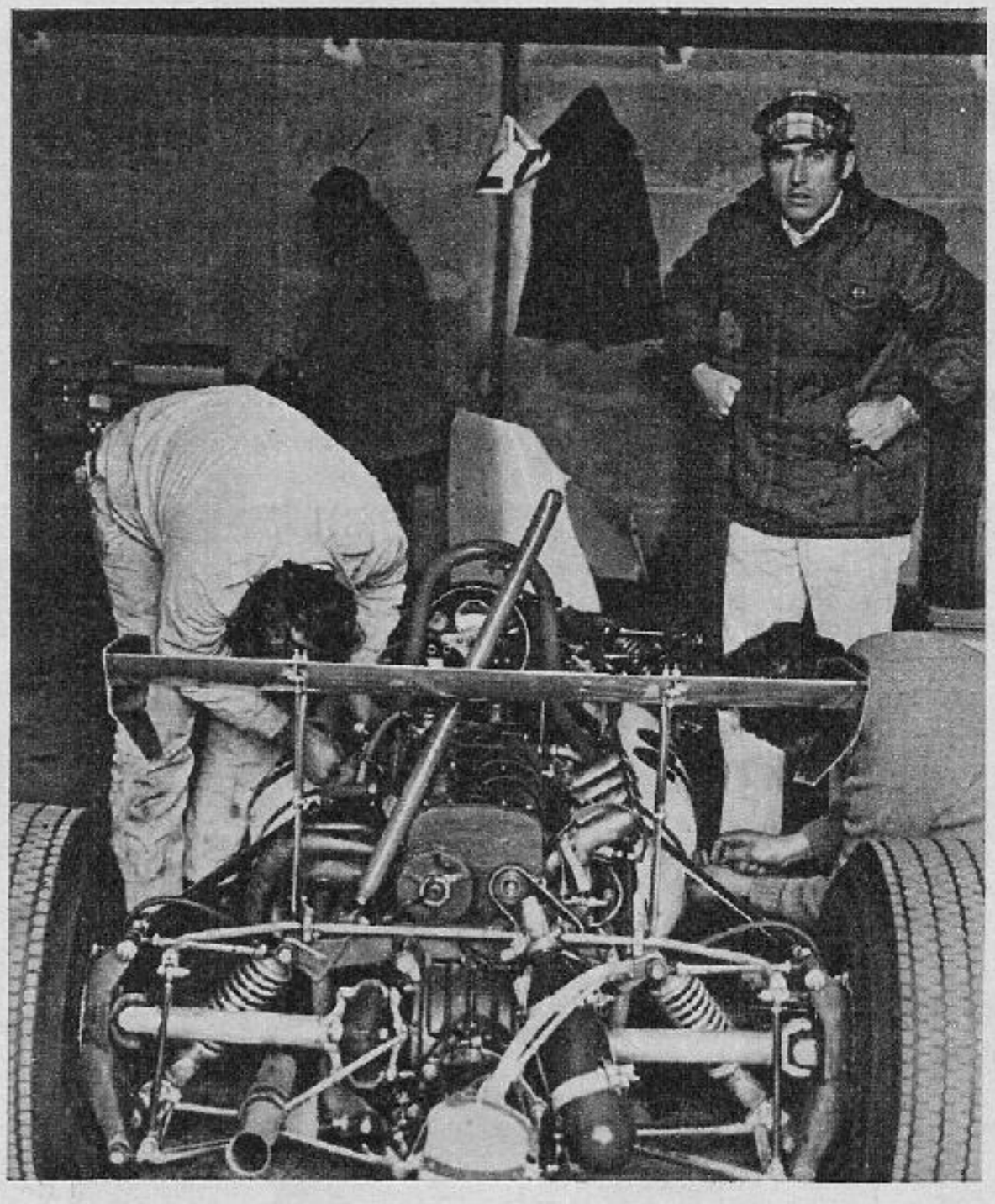
●

Después de la carrera, en los garajes, Lole tenía esa cara tan característica y de definición tan poco elegante. Alguien le espetó: "¿Pero vos estás loco? ¿De qué te amargás? Llegaste décimo después de perder dos minutos en el box, que si no hubieras llegado quinto y si te descalifican es por algo totalmente ajeno a vos. Para colmo durante la carrera se te cayó el escape en el camino. ¿Qué querés?



El día de la clasificación llovieron dinosaurios de punta. Por la pista pasa el Brabham de Tim Schenken mientras ingresa a boxes Helmut Gall.

Reutemann: "¿Así que vos eras el que escribió que yo era un patrillo manejando?" El popular Lole paulatinamente va ganando posiciones en el rinking de opinión europea.



CARRERA INTERNACIONAL DE FORMULA 2

Nürburgring - 3/5/70 - Circuito de 22,835 km

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC)

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*	*Vtas.*
1º	1	Rindt, Jochen	Lotus 69	1h23m54s7|10	10
2º	6	Bell, Derek	Brabham ...	1h24m14s8|10	10
3º	34	Stommelen, Rolf	March	1h24m46s4|10	10
4º	18	Fittipaldi, Emerson	Lotus	—	
5º	7	Westbury, Peter	Brabham	—	

RECORD DE VUELTA: para el Nº 1 de Jochen Rindt con un tiempo de 8m 16s2|10.

ASI VEO EURO

Mis impresiones del G. P. de Barcelona. Una charla con Pescarolo y Beltoise. La carrera y los problemas que tuve con ella. La situación interna del equipo argentino del A. C. A.

Disputamos nuestra segunda carrera por el Campeonato de F-2 y las cosas salieron bien tanto para Chiche como para mí. Corrimos en el circuito de Montjuich, que está ubicado en Barcelona y es muy parecido al parque Urquiza de Paraná con algo del circuito del Golf en Mar del Plata en las épocas de las carreras de F-3.

Dimos muchísimas vueltas de reconocimiento en nuestro automóvil particular para memorizar bien algunos puntos claves, debido a que algunas curvas son totalmente ciegas y aparte toda la pista está bordeada por guard-rails dobles para preservar al público, que se ubica justo al lado de la pista y muy cerca de los autos.

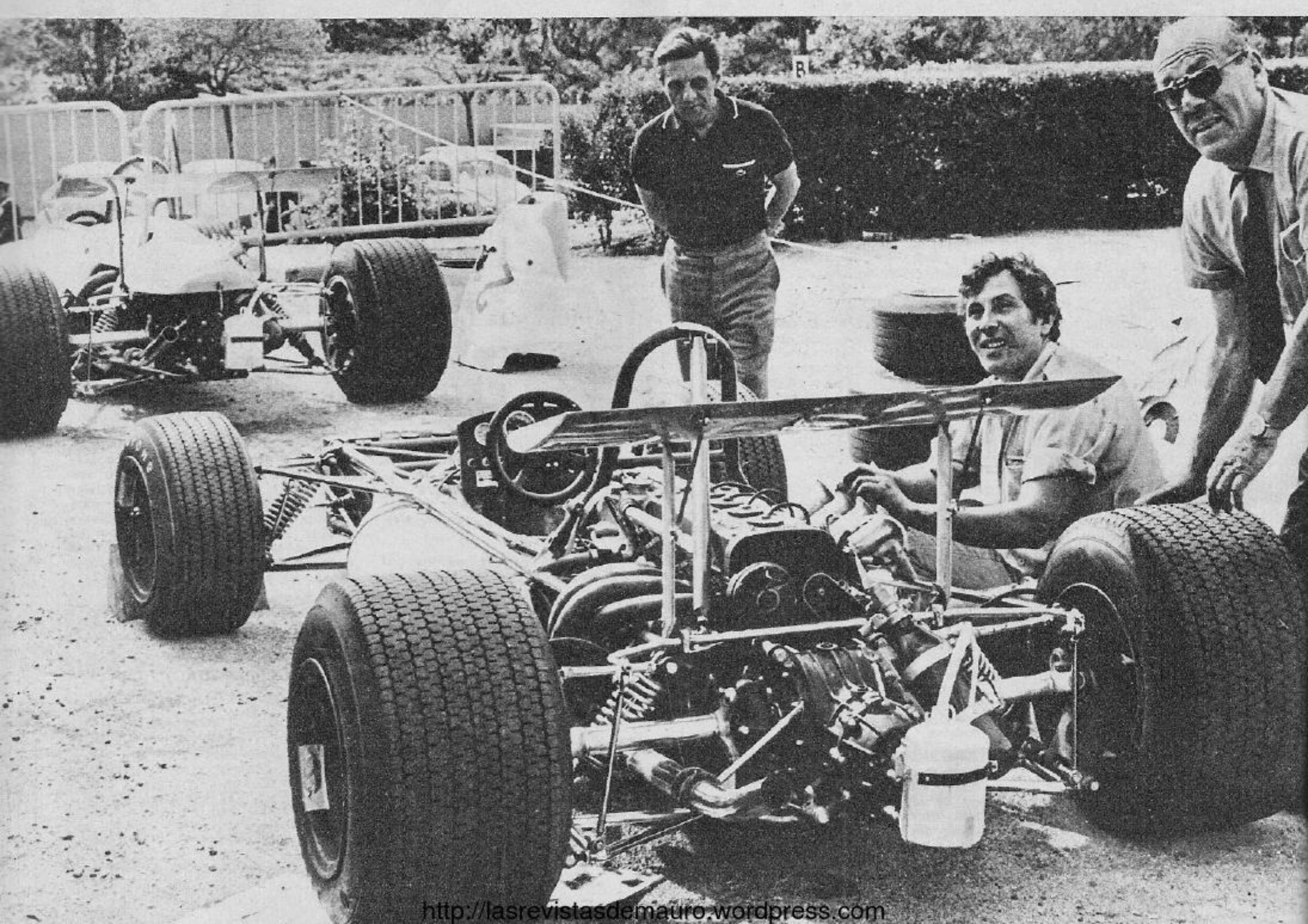
El día martes comenzamos a preparar los coches, o, mejor dicho, a repasarlos después de Hockenheim, y sobre todo a alinearlos, cambiar las multíplicas para adecuarlos a las pequeñas rectas y muchas curvas que presenta este trazado. Las cosas se hicieron muy bien y tanto Pilotto como Quaglia trabajaron muchísimo sobre los autos, muchas veces hasta altas horas de la noche. Los coches quedaron a la perfección. Les pusimos a punto los alerones y deflectores para tenerlos muy bien pegados al piso (algo realmente importante), considerando que al final de la recta hay dos saltos donde los autos quedan en el aire, ya que se toman a "full". El jueves salimos, pero con gomas inadecuadas, porque la empresa que nos provee los neumáticos llegó a última hora y fue imposible conseguirlas. De todos modos fue un reconocimiento muy importante y la sorpresa más grande estaba dada por la escasa visibilidad, obstruida por las largas filas de guard-rails en algunos sectores. El viernes se cambiaron los engranajes de caja por otros más cortos en todas las marchas y el resultado fue satisfactorio. Más tarde me encontré con Derek Bell que había realizado el mejor tiempo, y charlamos sobre algunos detalles, mostrándose muy cordial, al igual que su padre, que es una especie de manager dentro del equipo.

El día sábado introducimos una reforma en el alerón de mi coche, adaptándole un pequeño chapón a ambos lados para que el aire de la rueda no sea enviado a la parte baja de éste. El resultado fue bueno, logrando ese día un tiempo que me ubicaba en la tercera línea para largar. Todos estos días fueron muy lindos y además estábamos acompañados por muchos argentinos que vinieron con Héctor Acosta y con la conocida figura de don Luis Ramaciotti, un verdadero entusiasta de todo esto.

El día domingo hubo una nueva prueba de clasificación por la mañana, debido a que Pescarolo, Beltoise y Stommelen venían de correr en Monza el sábado y no tuvieron tiempo de clasificar. Llegaron a Barcelona en un avión especial junto al corresponsal de Corsa en Europa, el amigo Franco Lini, con el que charlamos un largo rato.

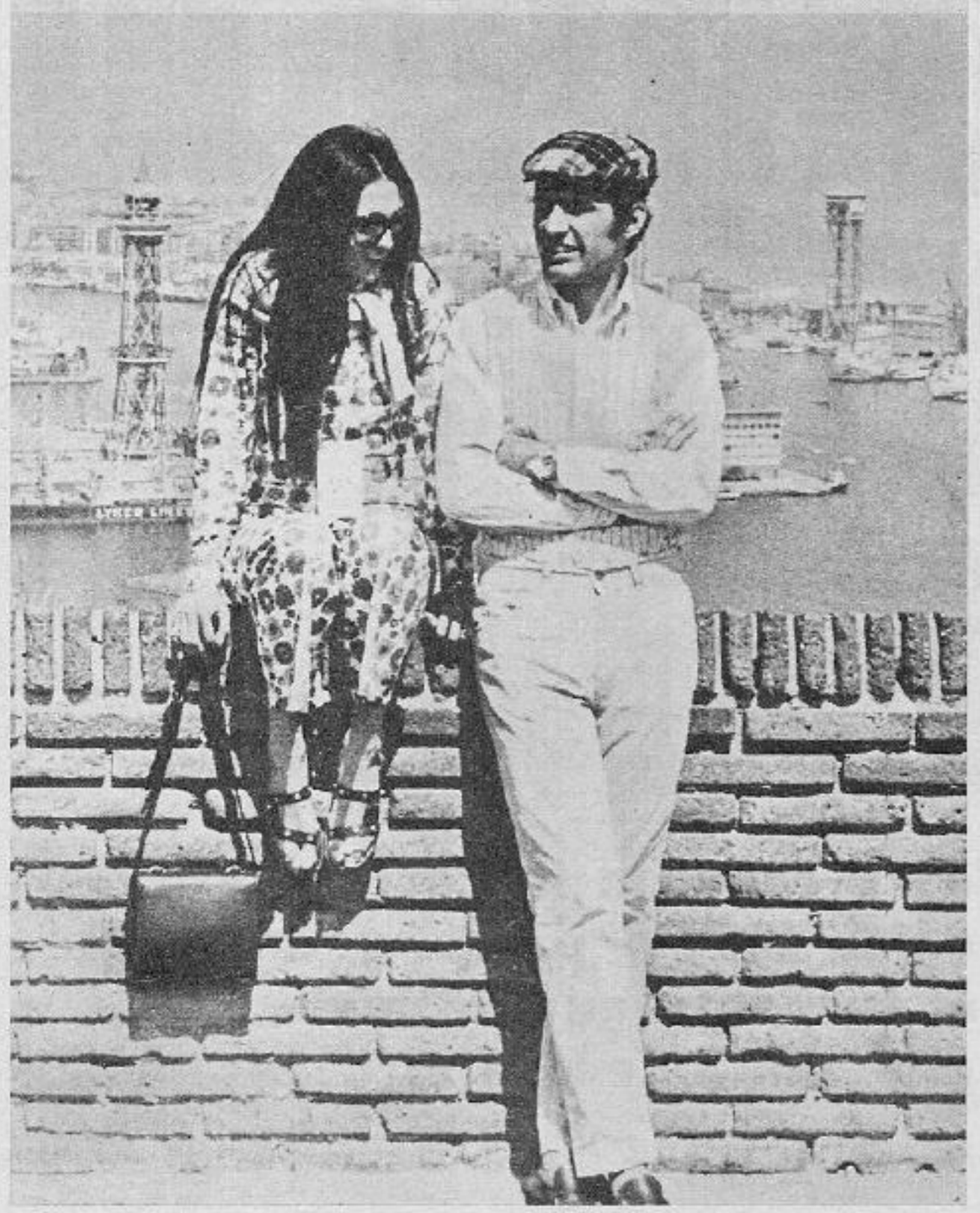
Pescarolo condujo el coche de Peter Gaydon, obtuvo el mejor tiempo y, por consiguiente, le correspondió largar del lado de la cuerda, que, por otro lado, aquí no se considera así, del lado de adentro, sino del lado ideal, o sea que al llegar a la curva uno pueda dibujar la tangente ideal. Por ejemplo, en Buenos Aires, en el circuito 9, el mejor tiempo largaría del lado de enfrente de los boxes para entrar en el curvón por el lado más lógico.

Antes de la carrera estuve charlando con Pescarolo y Beltoise y me contaron que habían estado con Pepe Migliore, que disputa la



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PA



fotos y textos de
CARLOS ALBERTO REUTEMANN

Londres-México, y Pescarolo me pareció un tipo macanudo, impresión que ya me había dejado en la Argentina. Y luego de la presentación oficial ante todo el público español, con el auto empujado por sus mecánicos y a cada lado nosotros rodeados por todas las banderas de los que allí estaban representados.

El acto, desde ya, fue muy emotivo, y por fin llegó el momento de subirse a los autos para darle pata y pata. Se hace la vuelta de reconocimiento y luego se acomodan los coches a unos cien metros de la línea de largada para luego ponerlos en marcha y dirigirse a la misma... En treinta segundos se da la orden. Delante mío tenía a Bell, Pescarolo, Watson, Cevert, Fittipaldi, y yo estaba justo en el hueco entre Fittipaldi y Cevert. Me filtré entre éstos y en la primera vuelta estaba cuarto, permaneciendo en ese puesto unas cinco vueltas y andando bien, pero cuando entré en la horquilla tuve dificultad en colocar la 1ª, y aquí una falla de ese tipo es decisiva... el asunto se repitió una y otra vez hasta que el segundo pelotón me rebasó y me dediqué a conservar mi posición y llegar a toda costa, debido a lo que significa el entrenamiento en carrera, que es lo más importante. Cuando terminé la carrera estaba ubicado sexto y no muy conforme. De haber tenido todo en condiciones creo que tercero o cuarto podría haber terminado y eso me hubiese dejado mucho más satisfecho. Todos los argentinos estaban muy contentos y en especial el comodoro Baca, que se acercó cuando bajé del auto y me dio un abrazo interminable, muy emotivo. La carrera en sí fue muy difícil y el andar de Bell impresionante, muy parecido al de Rindt en Thruxton. Dicho sa de paso, me hubiese gustado que el austríaco estuviese presente para ver qué pasaba. El circuito es muy exigente y la caja, frenos y motor son usados al máximo de sus posibilidades, y esto se vio reflejado en la gran cantidad de abandonos.

Esta semana, con la llegada del comodoro Baca, se aclararon un montón de cosas que llegaron desvirtuadas a nuestro país. Creo que el ACA y todo el elenco de YPF tienen que estar muy tranquilos, porque aquí todos tratamos de hacer lo mejor posible nuestras tareas. Hasta la semana próxima.

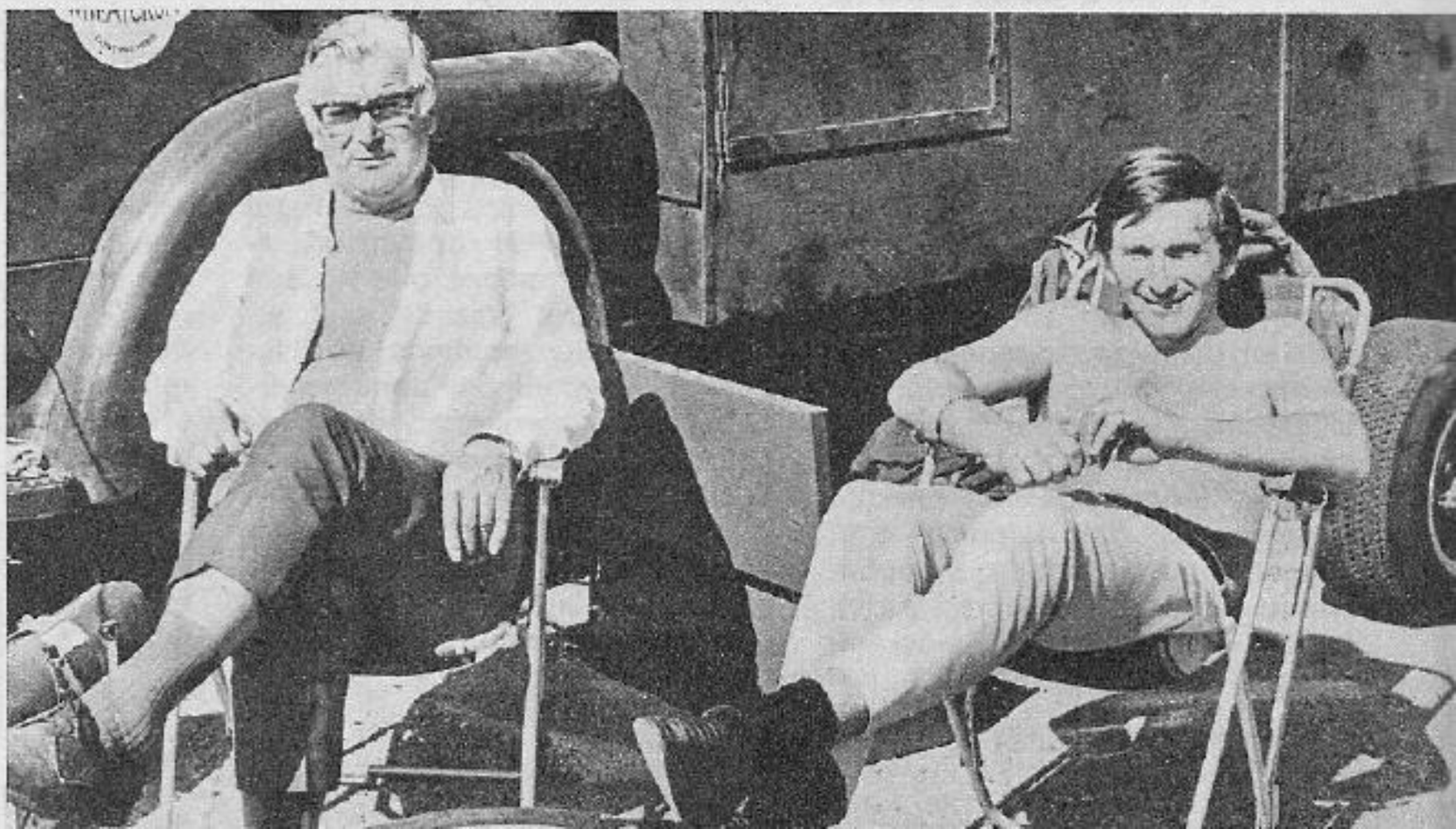


Sr. Reutemann y Sra. con fondo del puerto de Barcelona. También hay que tomarse unos ratitos libres. Y hacer funcionar el autodisparador.



Una presencia cordobesa en España. El esbelto don Luis Ramacciotti dando sus consejos técnicos al mecánico Alberto Pilotto y director Staffa.

Sonriente y elegante lo vemos al comodoro Baca después de haber solucionado todos los problemas. Junto a él una persona que, bueno..., ¿hace falta decir quién es? No, no hace falta.



El reposo de Derek Bell. El triunfador de Barcelona y gran figura de la F-2 mira sonriente a la cámara de Lole en un descanso durante los entrenamientos, junto a su padre.

DI PALMA EN ALLEN

EL TORNADO BARRIÓ EL PISO

Di Palma y Copello se robaron la carrera y verdaderamente -como todos- pasaron la escoba al piso imperfecto del flamante autódromo. Trámite irregular por culpa de esa circunstancia

por CESAR SORKIN. Fotos: MARIOLINO CASTELLAZZO



Luis Di Palma lo precede a Copello. Las dos Liebre-Berta dominaron entre las piedras a sus rivales. Oreste contento.

Hay cosas que pueden ser. Y hay cosas que no pueden ser. Estuvimos en Río Negro para ver una carrera de TC Fórmula B, organizada por el Allen Automoto Club. Cosa que puede ser, ya que en cuanto a la faz organizativa nada se puede decir, salvo que las cosas se hicieron bien, que las credenciales se repartieron correctamente, etcétera, etcétera.

Ahora bien; cuando un grupo de pilotos hace más de 1000 kilómetros para ir a correr en un autódromo lo único que espera ese grupo es encontrarse, efectivamente, con un autódromo. Para que éste sea tal, no sólo debe tener un trazado, sino también PISO de autódromo. Y lo que encontramos fue un dibujo muy trabado, lindo para manejar si todo lo demás hubiera estado acorde con el trazado y con la intención de hacer un autódromo. Pero la intención no basta. Hace falta tiempo. Y si no se cuenta con ese factor tan importante como es el tiempo, todo el esfuerzo, innegable, que se ha realizado, toda la voluntad, el trabajo, la buena fe, se diluyen en una obra inconclusa. Y el autódromo Gral. Enrique Mosconi es precisamente eso: **una obra no terminada.** Independientemente de las obras provisorias, que no son lo más importante —ya que igual se podría correr sin ellas— faltó un pavimento que reuniera las condiciones de seguridad necesarias. Sobre lo existente, falta una carpeta de pavimento de por lo menos seis centímetros de espesor. O sea que se corrió sobre un contrapiso desparejo, sobre una primera imprimación adecuada para afirmar sobre ella el suelo definitivo pero no para correr una carrera de TC.

Cuando llegamos el jueves a pesar de que la pista estaba habilitada para prácticas, nadie (de haber estado, ya que no había nadie) podía haber girado porque las topadoras, los pintores, los compresores soplando piedras y tierra, lo hubieran impedido. El viernes, segundo día de prácticas oficiales, salieron algunos pocos a probar. El viento levantaba cantidades suficientes de piedra, como para que resultara imposible ver algo más allá del parabrisas. Tierra fuera y dentro de los autos, proveniente de banquinas que no son afirmadas. Del trazado del autódromo sólo resultaba aprovechable la mitad, por donde marcaban la trayectoria ideal los autos al girar. Salirse de esa huella significaba pisar la tierra y piedra suelta para detenerse finalmente en el lugar que decidiera el auto. De cualquier manera, el viernes se giró algo, siempre levantando el pie derecho al entrar en la zona de boxes, so pena de llavarse por delante un pintor, una topadora o un compresor.

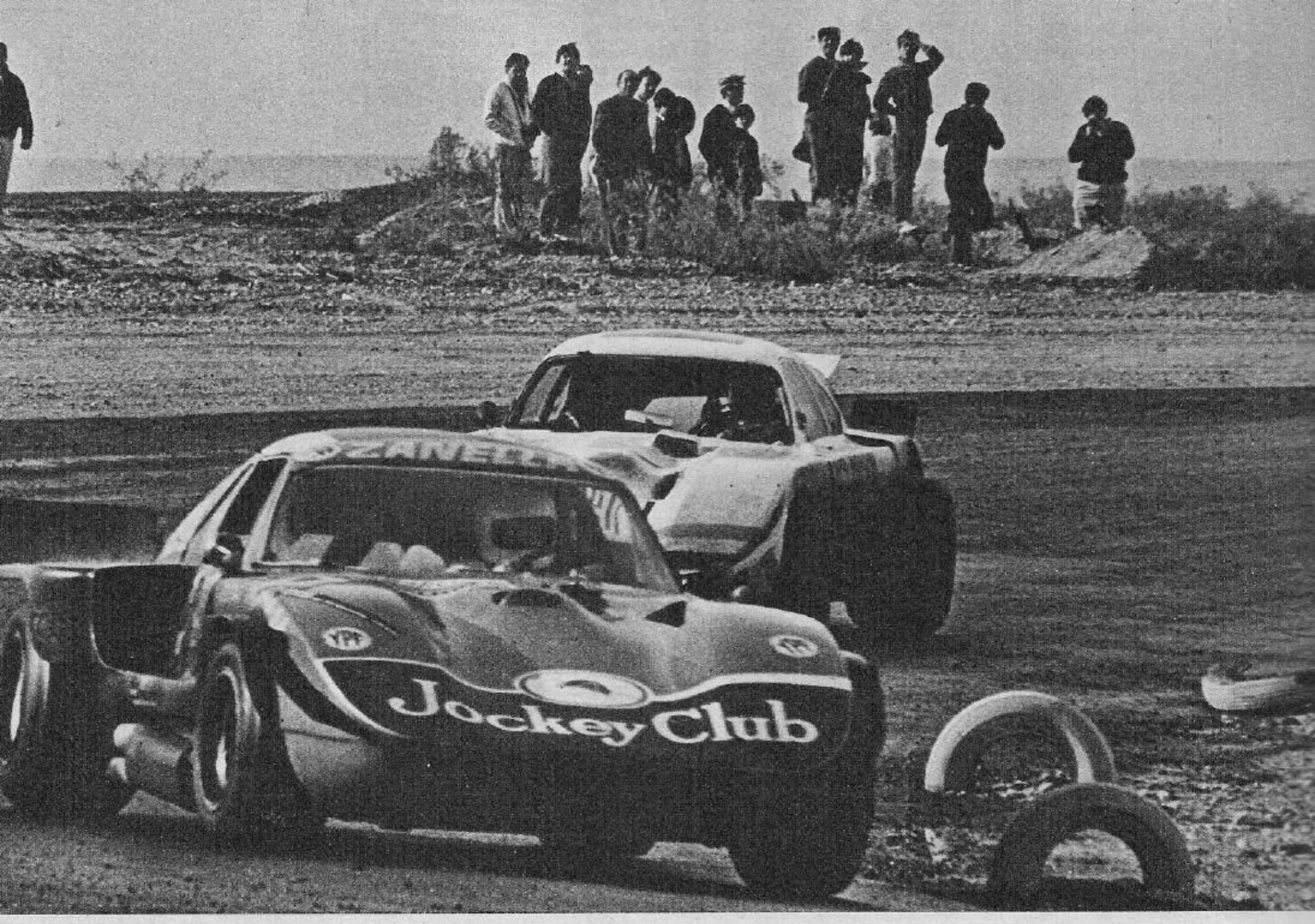
Uno a uno los pilotos consultados manifestaron su opinión al respecto, opiniones que trascribimos aparte; pero sirven como pauta saber que Beguerie no pudo poner la tercera en ningún tramo, por lo menos el viernes, y que Gastón Perkins, más afortunado o por lo menos con una relación de multiplicación más adecuada, sí pudo ponerla. Claro que poner tercera y pisar significaba para él algo así como hacer un trompo aunque circulara por una recta.

El horario de prácticas se alteró agregando algo que no estaba previsto: el sábado a la mañana se permitió continuar con las pruebas —acertada medida— y clasificar a la tarde. El sábado las condiciones adversas se atenuaron en parte, aunque se distaba de contar con las condiciones "sine qua non" para correr, condiciones que se lograrían, según los entendidos en la materia, apelando al salvador y milagroso baño de cloro que se afirmaría en la noche del sábado al domingo.

Hete aquí que el baño de solución clorada se efectuó —y hete también aquí— que el domingo, a insensata hora, nos fuimos hacia el autódromo. Coincidió nuestra salida del hotel con la de Perkins y fuimos —el adelante en un Rambler particular y nosotros átrás en una Multicarga Fiat— a recorrer la pista, abundantemente regada por los camiones lanza-cloro. Damos fe, que a pesar de habernos mantenido sesenta metros detrás del auto de Gastón recorriendo el autódromo, nuestro parabrisas quedó negro de agua, cloro, tierra y barro en menos que canta un gallo.

En esas condiciones se largó la carrera. Ahora bien. El Allen Automoto Club solicitó la fecha para realizar la carrera. La fecha fue concedida y el trazado aprobado, suponemos que por la CADAD. Claro que una cosa significa aprobar un trazado y otra cosa aprobar el piso correspondiente a ese trazado. Si los veedores idóneos lo son efectivamente, de ninguna manera tendrían que haber aprobado el circuito, por la sencilla razón que aún no está concluido. Si por un lado se insiste en mantener rígidamente las condiciones mínimas de seguridad, nunca se debió permitir que el A.A.C. organizara una carrera sobre bases tan poco firmes. El circuito va a ser un circuito —sin duda alguna— solamente cuando esté concluido. De nada vale que se exija que un piloto tenga en orden su li-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



cencia, o que el auto cuente con cinturones de seguridad y matafuegos si luego se habilita un autódromo a medio terminar. La indignación de muchos al terminar la primera serie fue plenamente justificada. Y en ningún momento se proyectó esa indignación contra quienes trabajaron duramente para construir ese autódromo, sino contra los que permitieron que la carrera se hiciera en él.

Valga el antecedente a modo de experiencia para futuras aprobaciones . Se pueden correr carreras en todo momento y lugar pero no se puede pretender ganarle una carrera al tiempo. Y ya que de carreras hablamos, contemos algo de la que se corrió en Allen. 17 inscriptos que correrían dos series a 20 vueltas, de las cuales saldría un ganador por suma de tiempos. 15 autos clasificados al final demuestran que —de las categorías mayores— TC FB es la que está en condiciones de poner más autos en la pista y que además se rompen poco. Por lo menos ésa es la situación hasta el momento. Nada nuevo, salvo los dos autos de Formisano — Liebres III-Ford— y el debut de Fernandino a bordo de una de ellas. Sobre el rendimiento de ambos autos poco que destacar; sobre el rendimiento de Fernandino sobre un aparato que ni siquiera tuvo tiempo de probar, mucho que destacar. Quinto en la clasificación general es decir bastante.

Problemas de la gran mayoría: la elección de cubiertas adecuadas. El grueso de la gente lamentaba no haber llevado cubiertas para ruta abierta (a un autódromo...). La humedad del domingo favorecía netamente a Copello, único que había incluido en el stock cubiertas para lluvia. Lamentaciones: no haber previsto una mayor gama de multiplicas. Alguno se quejaba: **"le puse la multiplicación más adecuada de acuerdo con el plano del circuito que tenía y al llegar aquí me encuentro con un circuito para karting..."** En algún momento puede parecer que exageramos en cuanto a las condiciones de la pista. Para evitar suspicacias sometemos al honorable jurado la comparación entre los tiempos de clasificación del sábado o sea cuando la pista se mostraba en su faz astrológica más favorable y los tiempos obtenidos en carrera el domingo. Comparar y juzgar.

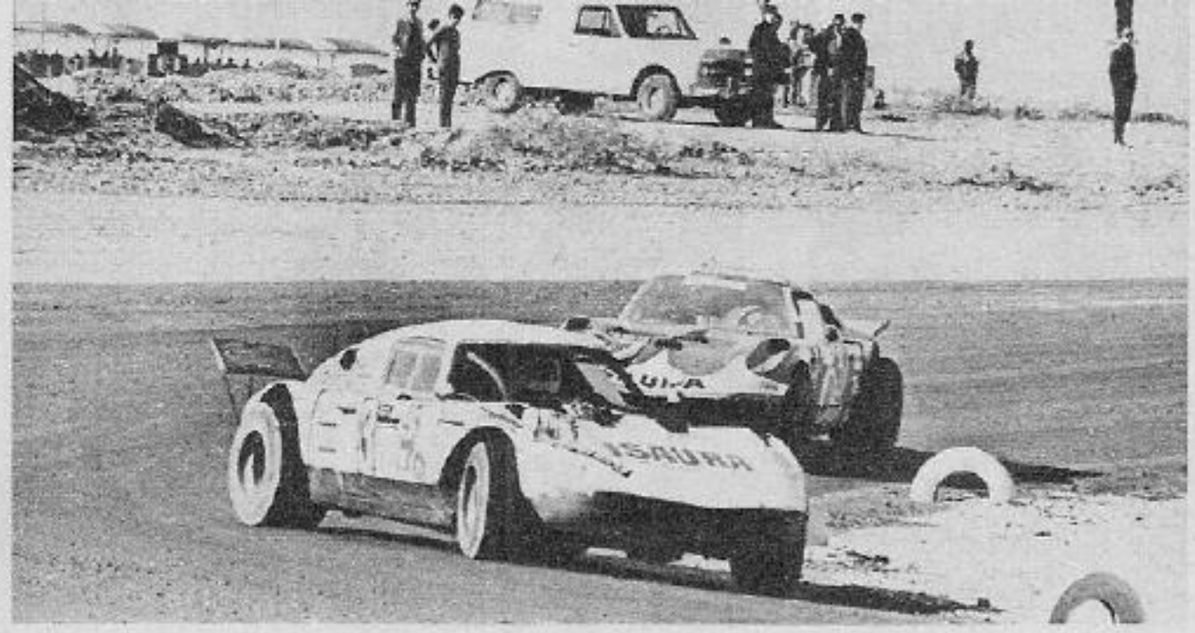
Di Palma consiguió en la clasificación el mejor tiempo: 2m 09s8, le seguía Copello con 2m 11s3, Cupeiro con 2m12s1. Perkins con 2m14s8. Para abreviar, saltamos al octavo clasificado, Marincovich on 2m28s6, décimo Rey con 2m34s clavados y cerrando el desfile Vicente Conejero con 2m57s9. Si bien las diferencias entre los primeros y últimos clasificados son sorprendentes (48 segundos), más aún lo son si se toma el sábado como el día más adecuado para clasificar. En cuanto a las condiciones de la pista y a la lucha para conseguir los mejores tiempos, veámoslas con respecto al record de vuelta logrado el domingo. El record de la primera serie correspondía a Copello: 2 m35s9. Con tal record se hubiera colocado 12º en la clasificación del sábado. El record de la segunda serie también fue logrado por Copello: 2m34s 2, tiempo con el que se hubiera colocado 11º. Conste que estamos comparando records de vuelta con tiempos de clasificación. Elocuente para suponer el estado de la pista el domingo ¿no? Y vayamos de una vez a contar qué pasó en ambas series.

PRIMERA SERIE

Las lluvias de Ranchipur fueron más secas que la pista antes de largar la serie preliminar. Previo pedido de las autoridades: muchachos salgan a girar un ratito "a ver si se seca un poco el suelo...", los autos se acomodaron en la largada. Favorecido por contar con gomas para agua, Copello quería que la bandera bajara cuanto antes. De cualquier manera se esperó que secara algo y largaron. En punta Di Palma, seguido por Copello y Cupeiro con los parabrisas rotos. Tragedia favorable, ya que con tales implementos cubiertos de barro más valía no tenerlos que tenerlos. Paró también Marincovich a lavar el cristal con una regadera. Y no porque se hubiera desatado un repentino ataque de higiene sino porque en la segunda vuelta ya no se veía nada para adelante. Marincovich decidió no seguir la carrera en vista de la situación.

Di Palma entonces ganando por diferencia apreciable y detrás de él Copello, Faraoni, Fernandino, Plano y Beguerie. Gastón con el parabrisas negro y Cupeiro con la mano en visera sin cristal adelante. Las gomas para agua permitieron a Copello remontar la diferencia mucho más rápidamente de lo que las condiciones normales permitirían. Cupeiro también recuperó algo del tiempo perdido en la parada y las posiciones, cumplida media serie, eran éstas: Di Palma, Copello, Faraoni, Cupeiro, Fernandino, Plano y Gastón a quien se veía pasar inclinado en la Liebre, mirando hacia adelante por el único

→







huequito limpio que quedaba.

El duelo de la serie estuvo a cargo de Di Palma y Copello, quienes andando muy fuerte de acuerdo a lo que se podía, entraban a la recta de boxes de frente, de costado, por la izquierda o la derecha, pero siempre muy rápido. Con las condiciones estabilizadas, la primera serie comenzó a terminar. Faltando tres vueltas, Copello se adueñó de la vanguardia, que no dejaría hasta el fin. Di Palma quizo ganar la carrera en el sprint; faltando media vuelta apuró y jugó su resto pero una oportuna "descolocación" del auto de Copello sobre la linea de llegada impidió al arrecifeño concretar sus filantrópicos fines, y debió contentarse con ser el segundo por medio auto, sobre la culminación de esta serie que hizo saltar a todo el público en las tribunas. Tercero Cupeiro, en gran carrera, cuarto Faraoni y quinto Fernandino.

GRAN PREMIO DEL SUR

El domingo pasado finalizó el Gran Premio del Sur. A través de cuatro etapas circuló por ciudades como Comodoro Rivadavia y San Julián. Se disputaron cuatro categorías. TC preparación libre y tres de turismo mejorado: "A" subdivisión 1; hasta 850 cm3, "A" hasta 1.150 cm3 y "B" hasta 2.000 cm3. Próximamente ampliaremos detalles, por el momento van los resultados:

CATEGORIA TURISMO DE CARRETERA:

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo
1º	Costilla, Héctor	Liebre 1½-Tornado	11h37m53s3
2º	Fernández, Ramón	Torino 380 W.....	11h56m27s
3º	Boga, Néstor	Torino 380 W	13h11m24s4
4º	"Tom Meteorito"	Falcon	13h12m31s1

Clase "A-1" (hasta 850 cm³):

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo
1º	Salas, Héctor	Fiat 600 E	18h42m50s4
2º	"Bolita Viajera"	Fiat 600 E	19h17m21s2
3º	Wohr, Carlos	Fiat 600 E	19h39m28s
4º	"El Africano"	Fiat 600 E	20h46m 1s

TURISMO GRUPO DOS:

Clase "A" (hasta 1150 cm³):

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo
1º	Boilto, Carlos	De Carlo Cupé ...	19h 6m10s
2º	León, Eduardo	Renault Gordini ...	20h 0m46s
3º	Do Carmo, Oscar	Renault Gordini ...	20h34m 2s
4º	Giacobo, Leonardo	Fiat 1100	20h45m45s

Clase "B" (de 1151 a 2000 cm³):

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo
1º	Williams, Norman	Peugeot 404	14h 0m53s
2º	"Hnos. Cuesta"	Fiat Cupé	14h15m46s3
3º	Lafuente, Carlos	Fiat Cupé	14h18m 5s2
4º	Tefano, Arturo	Peugeot 404	14h43m21s

SEGUNDA SERIE

Tras los cincuenta minutos de intervalo, se largó la segunda parte. Nos pareció medio raro que se permitiera la largada de dos autos sin parabrisas, ya que según sabemos no es reglamentario. Lo real es que tanto Cupeiro como Copello largaron en esas condiciones. Al salir del recinto de boxes, Copello tenía el parabrisas puesto, pero al llegar a la largada se comprobó que se le había roto en el trayecto... Fernandino, que no lo había perdido en nigún momento, lo tenía sujeto con cinta adhesiva de papel, mientras él se sentaba dentro de un auto con parabrisas con antiparras y máscara puesta...

También faltaba el palier flotante (reglamentario) en el auto de Félix Mabellini. Pero... nadie es perfecto... en fin... Y basta de ponernos densos con este asunto de los parabrisas y veamos qué pasó en la segunda serie. Con la pista ya más seca largó Di Palma en punta seguido por Copello, Cupeiro, Faraoni y Perkins. El pelotón vermouth formado por Bequerie, Fernandino, Rey, Calamante y Mabellini. Más al fondo, el pelotón noche formado por Santolaja, Feijóo y Conejero. O mejor dicho, Conejero en sección trasnoche. A partir de la cuarta vuelta comenzó a presionar Copello y una vez en la punta comenzó a marcar el ritmo después de superar a Di Palma. Tras ellos, Faraoni, Gastón, Cupeiro y Fernandino. En la séptima vuelta la diferencia entre Copello y Di Palma alcanzaba a los veinticino secgundos y en la décima vuelta se registraban estas posiciones: Copello, Faraoni. Fernandino y Gastón. Y al entrar en la vuelta siguiente, todo lo hecho por Copello se desmoronó ante su goma trasera en llanta. Nuevamente en punta Di Palma aprovechando la detención de Copello y tras él Faraoni que llegó inculso a superarlo en determinado momento. Pero Fernandino muy cerca y Gastón manteniendo un ritmo parejo, a pesar de las Firestone, precisamente las menos adecuadas en caso de agua o humedades.

Fernandino detenido coincidentemente con Copello, cambiando gomas. En la operación Copello perdió un minuto veinticinco segundos o sea que Di Palma tenía casi un minuto a su favor. Cupeiro también cambió cubiertas con lo cual perdió posiciones, que recuperó luego de la misma forma que en la primera serie, es decir haciendo una muy buena carrera. Cinco vueltas antes del final, puntero Di Palma, seguido de Faraoni, Gastón, Copello y Cupeiro. Posiciones que se alternarían antes de trasponer la línea de llegada ya que en ese momento el orden fue así: Di Palma, Copello (¡y dale con las lluvial)„ Perkins, Faraoni y Beguerie.

La suma de las series dio un ganador: Di Palma, corriendo como acostumbra hacerlo. Fuera del resultado de las cifras, la carrera dejó como corolario la necesidad de adoptar una conducta definitiva en cuanto a aprobación de circuitos atañe. Esta vez la fortuna impidió males mayores o irreparables, a pesar de que las condiciones estaban dadas. Es de gente inteligente, evitarlos antes que ocurran.

SALPICADURAS DE CLORO

La tierra en suspensión obligó a varios a apelar al ingenio.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Izquierda, arriba. Cupeiro intenta mantener su Liebre en la pista. O lo que sea. Lo sigue Fernandino en destacable debut.

Largada de la carrera. Muchas cupecitas e infinidad de piedras en el piso, de ahí que los pilotos se lamentaran de no llevar cubiertas ruteras... ¿a un autódromo?

Izquierda, abajo: Faraoni, siempre efectivo ganó la tercera posición sindicándose como hombre en TC FB. También Berta tiene que ver. Y van... Entre paréntesis, ¿no parece una carrera de ruta?

TARGA FLORIO: PORSCHE INVENCIBLE

El domingo se corrió la 5ª edición de la carrera de más antiguo historial del automovilismo: la Targa Florio. El circuito de la Madonnie de 72 Kms. y fracción de recorrido tuvo que ser descontado en once oportunidades por los pilotos de los S, SP y GT, que lucharon por los puntos para los respectivos campeonatos en un marco de agreste belleza, con innumerables curvas que exigen gran manejo.

Y nuevamente Porsche quedó a la cabeza del marcador cuando la difícil carrera llegó a su término, esta vez por intermedio de la pareja formada por Jo Siffert y Brian Redman a bordo de una unidad 908. Rodríguez-Kinunnen —ganadores recientemente en Monza— llegaron segundos luego de puntear hasta la vuelta 5ª en que se retrasaron notablemente para luego pasar veinte coches y lograr ese honroso puesto. Los terceros, Vaccarella-Giunti con Ferrari 512, estuvieron fugazmente en la punta en la vuelta sexta pero no resistieron el embate de las máquinas alemanas y se tuvieron que conformar con un tercer puesto ante la decepción de la multitud de italianos que bordeó el circuito y que incluso entorpeció y postergó la largada de la Targa. La clasificación fue la que damos a continuación: 1º Siffert-Redman, **Porsche 908,** 6h 35m 30s a un promedio horario record de 120,151 Km|hora, 2º Rodríguez-Kinunnen, **Porsche 908,** 6h 37m 12s, 3º Vaccarella-Giunti, **Ferrari 512,** 6h 39m 05s, 4º Laine-Van Lennep, **Porsche 908,** 6h 44m 51s, 5º Attwood-Waldegaard, **Porsche 908,** 6º Müller-Parkes, **Ferrari 512,** 7º Alberti-Williams, **Alfa Romeo 33.3 y 8º** "Pam"-"Gem", **Fiat Abarth.**

Con este resultado la casa de Sttutgart se ha cortado, quizá definitivamente por este año, en el puntaje del campeonato mundial de marcas. Sólo un milagroso repunte de Ferrari podría sacarle el preciado galardón de entre las manos.

Tanto Copello como Gastón, envolvieron en trapos las escobillas de los limpiaparabrisas para atenuar en alguna manera el depósito de tierra sobre los cristales.

Chiche Caldarella estuvo presente en Allen: invitado por el ACA concurrió a la carrera. Al encontrarse con Di Palma le preguntó entre otras cosas: *"Decíme, ¿a vos te operó el mismo médico que a mí?"* Luisito contestó: *"Sí, ¿por qué?"* Chiche: *"No, por nada, solamente que a mí me dejó comba positiva... ¿y a vos?"* Luis: *"A mí negativa"*. Chiche: *¿Ves? va aprendiendo..."*

Al ser entrevistado por canal 7 de Neuquén, y ser preguntado sobre los planos que se utilizaron para construir el autódromo, Domingo López Oribe contestó: "Yo me senté en la topadora y le di no más..." *Luego aclaró que se basó en planos de unos ingenieros de Cipolletti.*

Opiniones sobre el autódromo: Di Palma: "Trazado sensacional". Piso sin terminar"; Copello: "Lindo trazado, pero piso resbaladizo". Beguerie: "Muy trabado y piso sin terminar"; Perkins: "Cosa de locos"; Fernandino: "Lindo dibujo, lástima el suelo".

Pocas veces hemos visto zapatos de carrera tan particulares como los de Jorge Santolaya: pantuflas aseguradas con cinta adhesiva, envolviendo el pie a la altura del empeine. Coincidimos en que no serán muy elegantes, pero sí originales.

El Chevitú que corriera Cupeiro sigue siendo propiedad de Goyeneche. Esta vez apareció tripulado por Juan Carlos Fernández, piloto de Las Flores con antecedentes en TC y Anexo J. De donde se deduce que el Chevitú es como la siempreviva. No ocupó puestos de vanguardia pero se hizo famoso por haber circulado cuatro vueltas seguidas en llanta.

Diálogo de CORSA con Fernando Barrios, director deportivo de la prueba:

C.: ¿Usted cree que este circuito, tal cual está hoy, reúne las condiciones de seguridad?

F.B.: Sí.

C.: ¿Vio lo resbaladiza que está la pista?

F.B.: Sí. Depende entonces de cada piloto andar más despacio.

C.: Entonces, deja de ser una carrera.

F.B.: No. Igual sigue siendo una carrera.

C.: Entonces, ¿por qué no se adopta un criterio uniforme? Si se puede correr con lluvia en Alemania, ¿por qué se suspendió Paraná o se cortó por la mitad Las Flores en circunstancias similares?

F.B.: Depende de las circunstancias. Si por mí fuera enjabono toda la pista. Y creo que igual se podría correr una carrera.

C.: Pero esta gente, no viene a correr sobre jabón. Viene a correr una carrera de TC y en un autódromo. Y no creemos que esto sea un autódromo.

F.B.: Son criterios, cada uno tiene el suyo.

CORSA agradece a Chocón Tutomotores, concesionario en Neuquen el préstamo de la imprescindible Fiat Multicarga que nos permitió desplazarnos al ritmo que generalmente necesitamos. ¡Muchas gracias!

ALLEN TC FORMULA B

Allen Auto Moto Club - Autódromo General Enrique Mosconi - 4.925 m - 3/5/70

CLASIFICACION

PRIMERA SERIE:

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vias.
1º	9	Copello, Eduardo	Liebre Berta-Tornado	53m 8s3	20
2º	6	Di Palma, Luis	Liebre Berta-Tornado	53m 8s7	20
3º	3	Cupeiro, Jorge	Liebre III-Chevrolet .	55m42s8	20
4º	25	Faraoni, José Manuel ..	Liebre III-Tornado ..	55m59s5	20
5º	57	Fernandino, Esteban (h.)	Liebre III-F-100	s|tiempo	19
6º	1	Perkins, Gastón	Liebre III-Tornado ..	s|tiempo	19
7º	20	Plano, Héctor	Chevrolet	s|tiempo	19
8º	40	Calamante, Mariano	Chevrolet	s|tiempo	18
9º	45	Beguerie, Alberto	Ford	s|tiempo	18
10º	48	Mabellini, Félix	Ford	s|tiempo	18
11º	52	Feijóo, Marcial	Ford	s|tiempo	17
12º	62	Rey, Héctor	Varela-Tornado	s|tiempo	17
13º	58	Fernández, Juan C.	Chevitú	s|tiempo	16
14º	53	Santolaya, Jorge	Chevrolet	s|tiempo	15
15º	26	Conejero, Vicente	Chevrolet	s|tiempo	15

PROMEDIO DEL GANADOR: 111, 219 km|h.

RECORD DE VUELTA: Para el 9, de Eduardo Copello (Liebre Berta III- Tornado) en 2m36s9 a un promedio de 113,720 km|h.

SEGUNDA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas
1º	6	Di Palma, Luis	Liebre Berta-Tornado	54m30s2	20
2º	9	Copello, Eduardo	Liebre Berta-Tornado	54m59s4	20
3º	1	Perkins, Gastón	Libre III-Tornado ..	56m30s5	20
4º	25	Faraoni, José M.	Liebre III-Tornado ..	56m31s7	20
5º	20	Plano, Héctor	Chevrolet	s|tiempo	19
6º	45	Beguerie, Alberto	Ford	s|tiempo	19
7º	57	Fernandino, Esteban (h.)	Liebre III-F-100	s|tiempo	19
8º	62	Rey, Héctor	Varela-Tornado	s|tiempo	18
9º	48	Mabellini, Félix	Ford	s|tiempo	18
10º	40	Calamante, Mariano	Chevrolet	s|tiempo	18
11º	53	Santolaya, Jorge	Chevrolet	s|tiempo	17

PROMEDIO DEL GANADOR: 108,423 km|h.

RECORD DE VUELTA: para el 9 de Eduardo Copello (Liebre Berta-Tornado) en 2m 34s2 a un promedio de 114,980 km|h.

SUMA DE TIEMPOS

1º	6	Di Palma, Luis	Liebre Berta-Tornado	1h47m38s9	40
2º	9	Copello, Eduardo	Liebre Berta-Tornado	1h48m 7s7	40
3º	25	Faraoni, José M.	Liebre III-Tornado ..	1h52m31s2	40
4º	1	Perkins, Gastón	Liebre III-Tornado .	s|tiempo	39
5º	57	Fernandino, Esteban (h.)	Liebre III-F-100	s|tiempo	38
6º	20	Plano, Héctor	Chevrolet	s|tiempo	38
7º	45	Beguerie, Alberto	Ford	s|tiempo	37
8º	3	Cupeiro, Jorge	Liebre III-Chevrolet .	s|tiempo	37
9º	40	Calamante, Mariano	Chevrolet	s|tiempo	36
10º	48	Mabellini, Félix	Ford	s|tiempo	36
11º	62	Rey, Héctor	Varela-Tornado	s|tiempo	35
12º	52	Feijóo, Marcial	Ford	s|tiempo	34
13º	53	Santolaya, Jorge	Chevrolet	s|tiempo	32
14º	58	Fernández, Juan C.	Chevitú	s|tiempo	32
15º	26	Conejero, Vicente	Chevrolet	s|tiempo	31

PROMEDIO DEL GANADOR: 109,801 km|h.

CAPILLA DEL MONTE TM

DI NEZIO: LA REVA

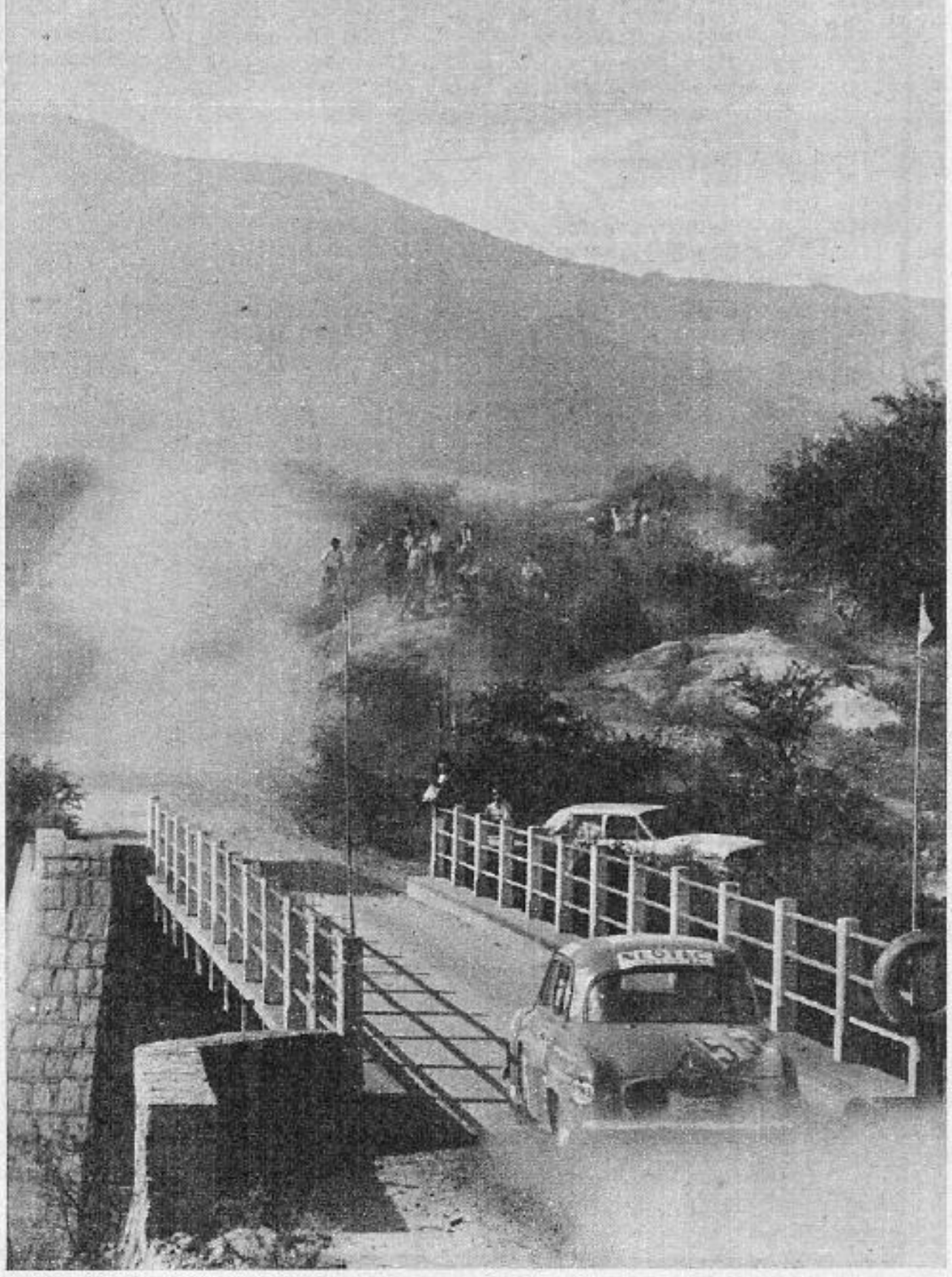
Di Nezio, Apkarian y Ranno. En ese orden se concretó el retorno de Fiat al triunfo en la peleada categoría "B". Castañón -cuarto- fue el primer Peugeot, aunque al principio punteó. En la "A" se vio una carrera bárbara, ganada brillantemente por Angel Monguzzi. Segundo, Alonso

por CARLOS FIGUERAS. Fotos: NILO SILVESTRONE

Angel Di Nezio corrió con una cupé de la Comisión Fiat y obtuvo el triunfo que tanto esperaba tal marca.

Angel Monguzzi y Rubén Alonso mantuvieron una lucha encarnizada en los últimos tramos de la carrera y finalmente ganó el cordobés.

Viajando en la tierra de los demás, el Renault de Angel Monguzzi recupera terreno luego de una salida de camino que arruinó un poco la trompa. Ganó muy bien.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



NCHA DE FIAT

Sin lugar a ninguna duda —aunque algunos no opinen lo mismo— este asunto del grupo Dos se está poniendo muy interesante. Los coches viajan que es cosa de locos, se aprecia mucho mejor quiénes son los que andan y quiénes no (una cosa es llevar 90 HP y otra 140 HP) y la categoría Turismo, que venía un poco de capa caída, el domingo en Capilla volvió a resucitar y a mostrarse como en sus mejores épocas. La carrera del domingo fue un "carrerón" digno de la categoría más espectacular de nuestro país.

Nuevamente las diferencias se achicaron al mínimo y el primer puesto fue disputado durante la mayor parte de la prueba por guarismos inferiores a los treinta segundos. Y lo que es más interesante, un show brindado por un racimo de diez hombres que manejan en serio y disponen de material acorde con sus cualidades. Por eso insistimos en que el domingo pasado resurgió la categoría Turismo y le dio una bofetada a aquellos que consideraban que la habían enterrado "for ever". Pero eso es imposible porque cuando algo brinda tanto como lo hizo el TM en la última década no se lo puede crucificar y lapidar como se hizo en los últimos meses. Haciendo realidad aquel dicho "de donde fuego hubo cenizas quedan", el TM destruyó los esquemas de muchos hace apenas dos días. Todos los que estuvieron en Capilla quedaron contentos y llenos hasta el cansancio de ver manejo.

Si bien el circuito de Capilla ya no es apto para correr en TM porque las suspensiones se destrozan en el piso serruchado, porque es imposible pasar a otro en plena polvareda y porque las velocidades que se están desarrollando ya no son las de años atrás, la carrera dio para todo pese a los abandonos y retrasos. En la clase menor estuvieron todos a excepción de Carlos Monguzzi, que no largó. Por el lado de los AU el eterno defensor del dos tiempos: Rosmaldo "Gringo" Visintini y el avasallador "Transfer" que para variar se retrasó por problemas, esta vez en el sistema eléctrico. En la "B", los tres equipos de siempre: *Billy*, con Castañón, Juchet y Migliore (404); **Coelho** apoyando a O' Connor, Daporta y Dora Bavio, y *la Comisión Fiat* con el Chino Rodríguez · Canedo, Ahumada y Di Nezio (estos dos últimos como pilotos invitados), amén de los particulares con posibilidades, como el Colorado Zunino (motor llevado a 1.600), Apkarian y Ledesma, en tanto las huestes de Peugeot contaban con los esfuerzos privados de Miotti y Parvis que completaban el lote de los que estarían en la conversación durante las 4 vueltas.

Contra lo que se supuso, Canedo no estaba primero por tiempo en la bajada a la tierra

y el Peugeot 504 de Castañón marcaba el ritmo demostrando que nadie lo podría alcanzar en los tramos veloces. Atrás, por tiempo, se ubicaba Canedo a ocho segundos, Juchet tercero seguido con diferencias ínfimas por Ahumada, Zunino, Parvis y Di Nezio. Cuando los coches asomaron por Capilla, después de sortear por primera vez el tramo montañoso después de San Marcos Sierra, el desfile de Peugeot fue impresionante y recién en el sexto lugar en el camino apareció la primera cupé Fiat (Di Nezio) que había recuperado en el sinuoso. Canedo ya había quedado con el diferencial kaputt y Juchet era puntero con un segundo sobre Castañón y tres sobre Di Nezio. A Zunino le llevaba 24s, a Parvis 33s y a Migliore 45s... ¡y si esto no es espectáculo ya no entendemos más nada! La mano venía difícil y muy peleada, y la lucha no decayó nunca hasta el final.

En la chica el asunto no estaba menos pellagudo. El "Negro" Monguzzi adelante con 8s sobre "Transfer" (DKW), 10s sobre Carubia y detrás una fila interminable de Renault con el Deka de Visintini ordenados en el siguiente orden: Parisi, "Epsilón", Alonso, Visintini, Pepe Cano... Después vino el golpe de Moguzzi por el acelerador trabado y la cosa se circunscribió a viivr de cerca la lucha entre Alonso y el cordobés por el primer puesto, mientras el coche de los hermanos Batelli venía "palo y palo" buscando los segundos perdidos. Y esto lo aprovechó el ingeniero Céspedes (Epsilón) que en un momento le llevaba 3s a Rubén Alonso, luego se fue quedando de a poco hasta quedar cuarto a la zaga de Visintini que una vez más demostró que en la montaña no será rey pero sí es príncipe.

Cuando la categoría "B" pasó por San Marcos Sierra por segunda vez Di Nezio ya andaba en punta con Juchet pegadito a él en los relojes. Zunino tercero a 10s y Parvis cuarto. Castañón ya había descolgado un amortiguador, para más tarde cortar la barra Panhard y algunos anclajes, terminando en un heroico cuarto puesto sobre el final y con su 504 que parecía un verdadero flan de esos de los avisos de TV. Migliore también retrasado, y mucho, por culpa del radiador roto. En tanto el piloto invitado de la CCF (Di Nezio) junto con Juchet, Zunino y Parvis disputaban la vanguardia de la categoría. Pero al entrar en el último circuito las cosas cambiaron y Di Nezio se encontró libre de sus agresivos perseguidores. Parvis se retrasó algo, Zunino se quedó sin nafta al romper una manguera del respiradero ante la bronca que corresponde a tales circunstancias por parte del sanjuanino.

Juchet se quedó en el camino y Di Nezio se encontró solo, siendo su más inmediato perseguidor Abby Apkarián, que hasta ese momento se había mantenido a la expectativa, siempre llevando un ritmo veloz y seguro dosificando certeramente el motor de la CCF que ostentaba su cupé. Ya había declinado la puja entre los de la "B" y Di Nezio se perfiló definitivamente como justo ganador por haber hecho bien las cosas, Abby indiscutible segundo y Ranno (motor anexo J) conquistaba un tercero logrado sólo en base a no parar nunca y no arriesgar en la montaña. Castañón se encontraba recompensado con un cuarto lugar por haber seguido pese a no tener suspensión trasera, y detrás Miotti, Arturo Sales, Zunino y Parvis.

La menor encontró a su real ganador en Angel Monguzzi que en la última vuelta le bajó la zapatilla a su Renault-Batelli y volvió a ganar después de un tiempo que no le fue muy favorable. Alonso segundo a menos de un minuto y dejando sentado definitivamente que es de los que andan fuerte. Visintini atrás con el DKW, aunque bastante lejos, y el ingeniero Céspedes satisfecho pese a que en un momento era puntero.

Si hubiese que declarar públicamente cuál de las dos categorías dio más espectáculo habría que pensarlo mucho y no sería justo. Ambas, en lo suyo, entregaron todo su caudal. Caudal técnico y humano. Capilla —en Córdoba tenía que ser— volvió a mostrar todo el brillo de la categoría espectáculo. Ahora, sí, sin temores, se puede decir que esto sigue yéndose para arriba y el que opine lo contrario es un detractor.



Abby Apkarián consiguió un meritorio segundo puesto. Se mantuvo a la expectativa y sin poder alcanzar a Di Nezio terminó muy bien.

AUTOMOVIL CLUB CAPILLA DEL MONTE

6ª EDICION 500 KILOMETROS - 3/5/70

Clasificación Categoría "A"

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	55	Monguzzi, Angel	Renault	3h 0m24s5	4
2º	52	Alonso, Rubén	Renault	3h 1m11s6	4
3º	51	Visintini, Rosmualdo	Auto Unión ..	3h 5m20s9	4
4º	59	"Epsilon"	Renault	3h 5m33s1	4
5º	53	Cano, José	Renault	3h 7m37s5	4
6º	63	Rizutto, Carlos	Renault	3h 8m56s	4
7º	66	"Transfer"	Auto Unión ..	3h10m58s	4
8º	70	Anseldi, Roberto	Renault	2h27m53s	3
9º	57	Carubia, Roberto	Renault	2h29m14s	3

PROMEDIO DEL GANADOR: 88,599 km|h.

RECORD DE VUELTA: para el Nº 55 de Angel Monguzzi en la cuarta vuelta con 44m14s6|10, a un proemdio de 90,316 km|h.

Clasificación Categoría "B"

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	12	Di Nezio, Angel	Fiat 1500	2h43m59s5	4
2º	14	Apkarián, Abby	Fiat 1500	2h53m34s5	4
3º	11	Ranno, Ernesto	Fiat 1500	2h57m48s	4
4º	2	Castañón, Norberto	Peugeot 504 ..	2h58m47s1	4
5º	7	Miotti, Rubén	Peugeot 504 ..	2h59m16s5	4
6º	24	Sales, Arturo	Peugeot 404 ..	2h59m23s5	4
7º	16	Zunino, Ricardo	Fiat 1500	3h 3m11s	4
8º	4	Parvis, David	Peugeot 404 ..	3h 3m11s5	4
9º	5	Ledesma, Joaquín	Fiat 1500	3h 3m46s5	4
10º	32	Onayty, Carlos	Fiat 1500	3h 4m39s	4

PROMEDIO DEL GANADOR: 97,468 km|h.

RECORD DE VUELTA: para el Nº 12 de Angel Di Nezio en la segunda vuelta con 40m31s1|10 a un promedio de 98,622 km|h.

PESCADITOS EN CAPILLA

Ricardo Zunino estrenó un nuevo motor hecho por Balestrini para experimentar en la carrera del domingo en Capilla del Monte. La novedad consistía en la cilindrada, que de los 1.520 cm3 que tenían hasta ahora los motores de la CCF y los de particulares fue llevado a 1.598 cm3, agrandando el diámetro de los cilindros de 78,2 mm a 80 mm. Los resultados fueron positivos considerando que por haberlo terminado a último momento no había sido probado en el banco de pruebas. *"Creo que una vez que lo pongamos bien a punto vamos a ganar unos cuantos HP y por consiguiente km/h. En la próxima carrera vamos a andar mucho mejor. De todos modos estoy satisfecho"*, fueron las palabras de *Balestrini* en el parque cerrado. Por su parte Zunino, que pudo haber terminado segundo, se quedó sin nafta en la última vuelta debido a que la goma de auxilio le cortó una manguera del respiradero y por ahí se fue escapando el vital elemento. Perdió cerca de veinte minutos y pudo seguir. Zunino esta vez no fue piloto del equipo Fiat sino que corrió con su cupé particular acompañado por el inefable Flaco Carreño.

●

Pepe Migliore *decidió correr a último momento y se tuvo que conformar con correr un 404, ya que el 504 estaba en manos de* Osvaldo Juchet *(puntero en un momento hasta que se quedó). En la tercera vuelta rompió el radiador y se quedó a pocos metros del auxilio Fiat. Allí paró y apenas se bajó, mientras se sacaba el casco y su acompañante Caminos se dedicaba a subsanar el problema, Pepe se puso a cantar un tango sin mayores problemas ni signo de preocupación. Al arrancar de vuelta mientras era empujado, la muchachada de Fiat (Galluzzi, Tomé, Balestrini, etcétera) lo despidió al grito de* "Dale, Pepe... Dale Internacional... no te quedés nunca". *Arregló, siguió... y llegó.*

●

Emilio Parisi venía muy bien hasta que la caja de dirección se rompió y el volante quedó girando loco. De paso trajo la noticia del abandono de *Rodríguez Canedo* a causa del diferencial. Mala suerte para ambos. Para el Chino desde hace rato.

●

Objetivamente el circuito de Capilla del Monte no está como para correr TM G2. Mucha tierra en la zona de ripio, que hace imposible que un auto logre pasar a otro. Además el piso está bastante desmejorado. La gente de Capilla trabaja mucho y las cosas las hace bien, pero el trazado no es apto. El índice de abandonos y suspensiones desintegradas así lo demuestra. Ahora nos preguntamos, o mejor dicho la pregunta la dirigimos a la CADAD: la carrera de La Cumbre ¿para cuando? ¿O es que Capilla ofrece más seguridades que La Cumbre? Seguimos esperando respuesta y también la realización de la que siempre fue la carrera más sensacional.

●

Pepe Cano corrió con un casco Bell integral que pertenece a Picho Pascualini. Era una cosa bastante extraña verlo a Pepe con su escafandra dentro del 1093. Como siempre, manejó excepcionalmente bien.

●

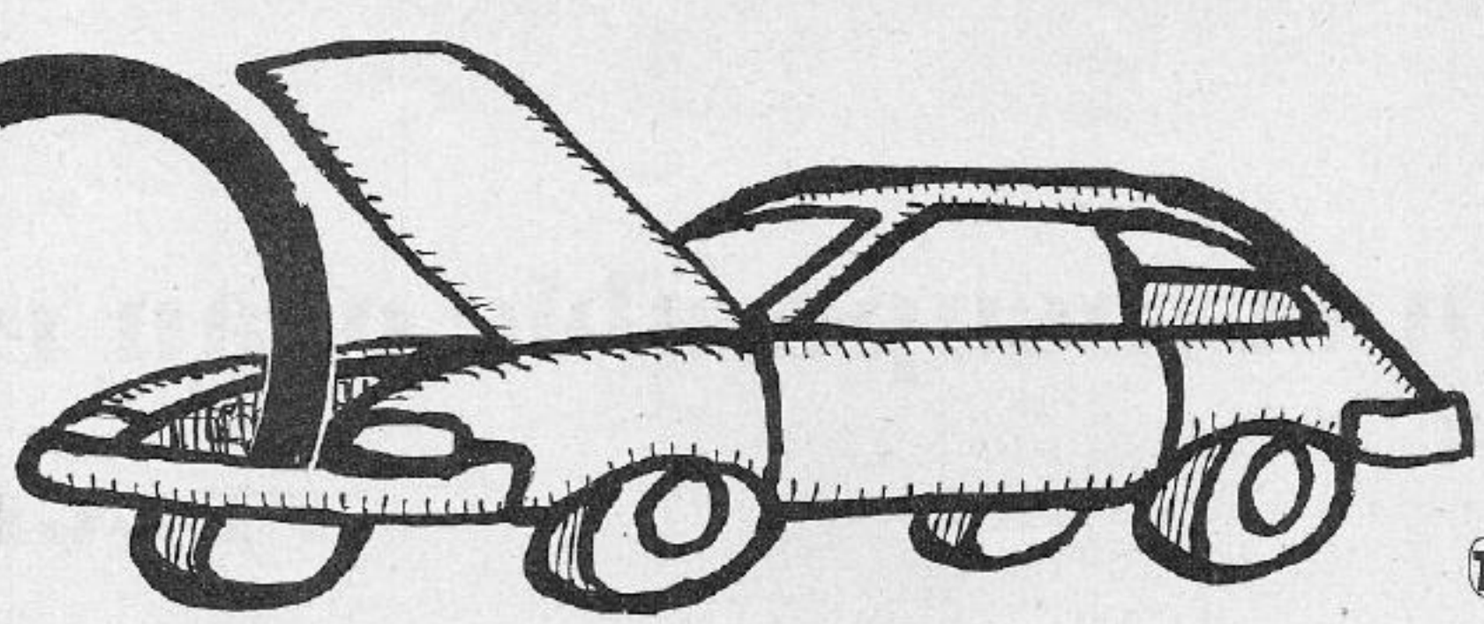
Sensacional fue la última vuelta con la guerra en que se envolvieron Alonso y Monguzzi. *El Negro cordobés apuró con todo y logró robarle la carrera a Alonso que venía con algún problemita en el motor, según dijo en el parque cerrado.* "Perdí tres minutos porque se me trabó el acelerador al mango en una curva y nos fuimos de viaje; por eso le piñé la trompa. De allí en adelante vine a fondo para recuperar y en la última me jugué entero. Todo salió bien y el Renaulcito se portó a las mil maravillas", *contó el Negro golfista en el recinto de Capilla.*

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



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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NOMBRES DEL AUTOMOVILISMO

PIERO DUSIO

por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

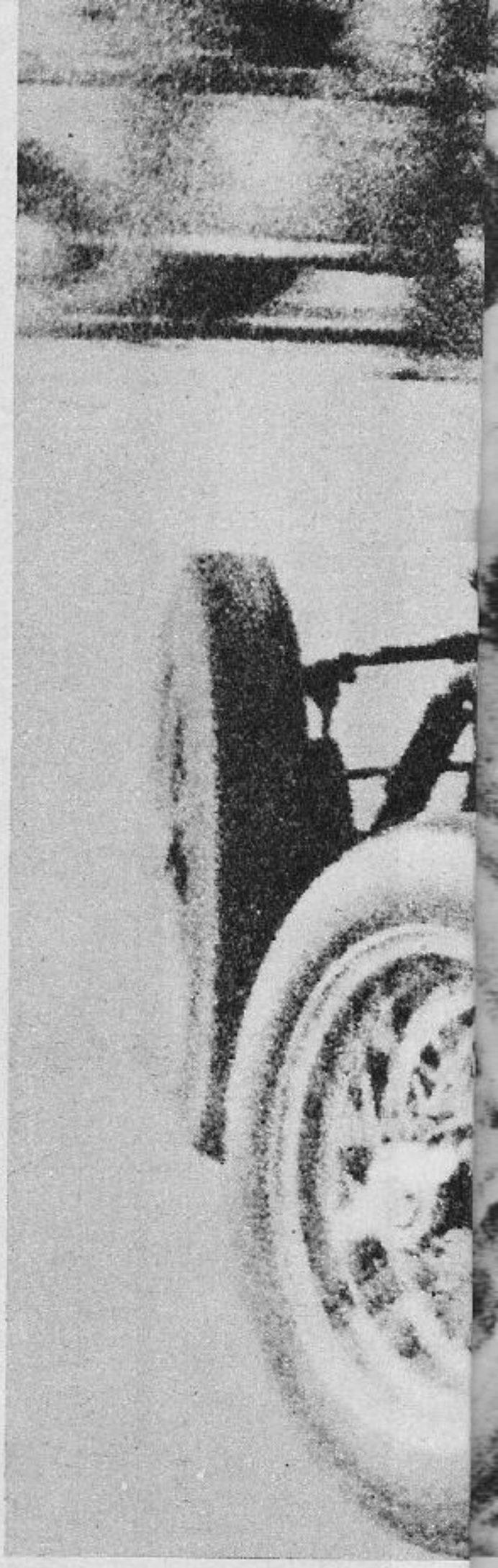
En [illegible] de San Isidro vive Piero Dusio, el creador [illegible] marca Cisitalia. Estuvimos con él mientras jugaba al golf, mientras se ocupaba de los edificios que construye, mientras evocaba los días gloriosos de la marca. Y su trasplante a la Argentina

Piero Dusio es a la marca Cisitalia lo que Enzo Ferrari es a Ferrari, Ferruccio Lamborghini a Lamborghini, Alejandro De Tomaso a De Tomaso o Colin Chapman a Lotus. Piero Dusio fué el creador de la marca Cisitalia y fue el promotor de la mayoría de los modelos que llevaron ese nombre. Una marca que actualmente es identificada con más frecuencia con los

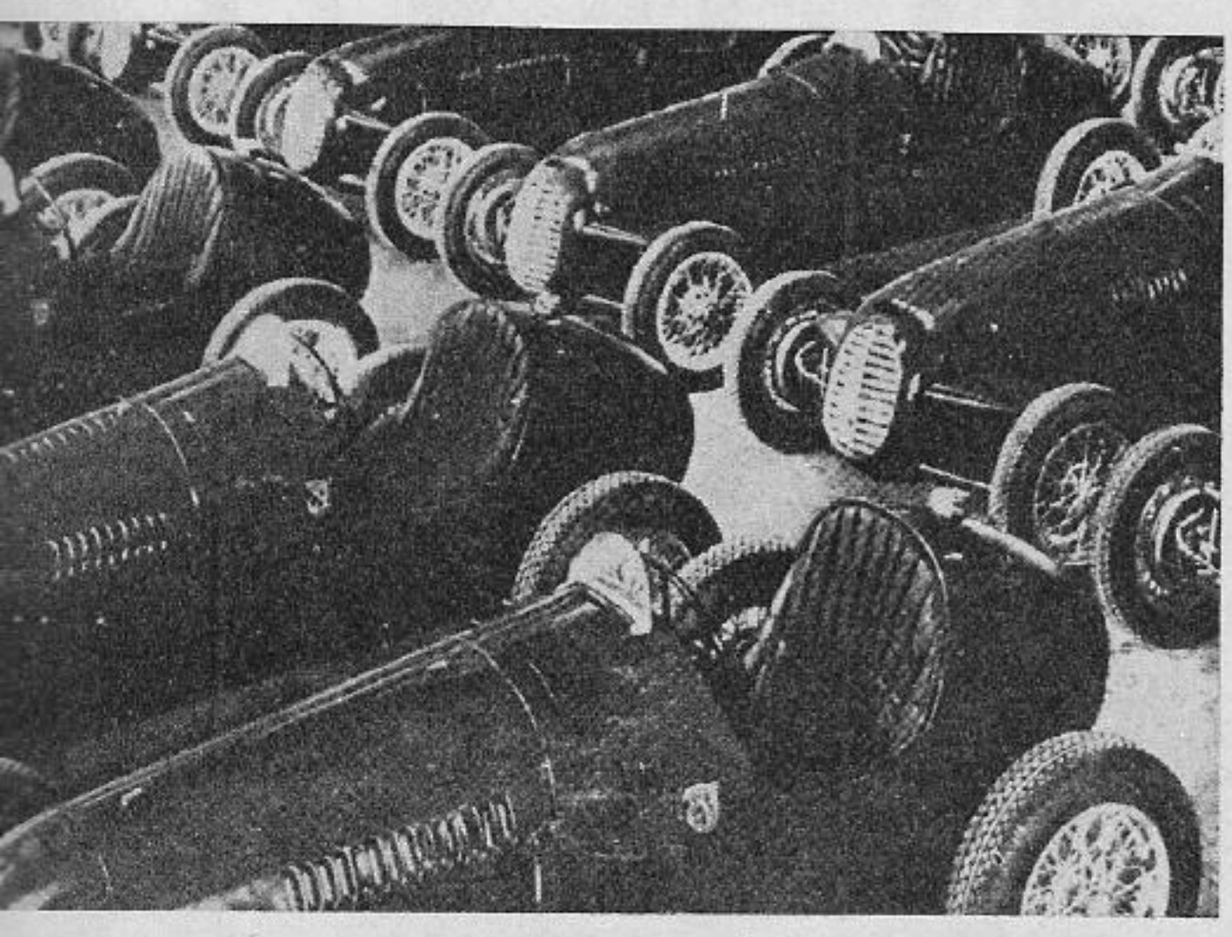
→



Piero Dusio sentado en el monoposto D 46 antes de largar la Copa Brezzi, en 1946.



Bonetto en el camino hacia la victoria en 1948, circuito de Mantua.



Los 50 monopostos esperan en la fábrica de Turín sus concurrentes. La empresa era un éxito.

Abajo, izquierda: La cara da Dusio refleja bien la alegría de su triunfo en la carrera del Parque del Valentino. Había ganado la primera carrera italiana de posguerra.



En muchos casos las Cisitalia pelearon con máquinas de mayor potencia. Aquí Wimille sobre una Alfetta persigue a Shell.



decadentes modelos póstumos y no con aquellos que crearon la magia y leyenda del nombre hacia fines de la década del 40. Todos los que nacimos en los alrededores de la última guerra o antes —los más jóvenes seguramente no— estamos en la certeza de que en ese renacentista proceso que fue desde el final de los tiros hasta el 52/53, Cisitalia era una de las reinas —si no la más importante— del mundo automovilístico deportivo. Esa marca determinó un momento muy importante en la evolución del auto, ya que esta casa fue la creadora del primer Gran Turismo moderno y del concepto que actualmente existe sobre el coche de Gran Turismo. Por eso aquellos impactantes modelos que se importaron a la Argentina nos fascinaban estacionados en cualquier calle porteña. Por eso es justo rendirle un homenaje a su autor y aquí va.

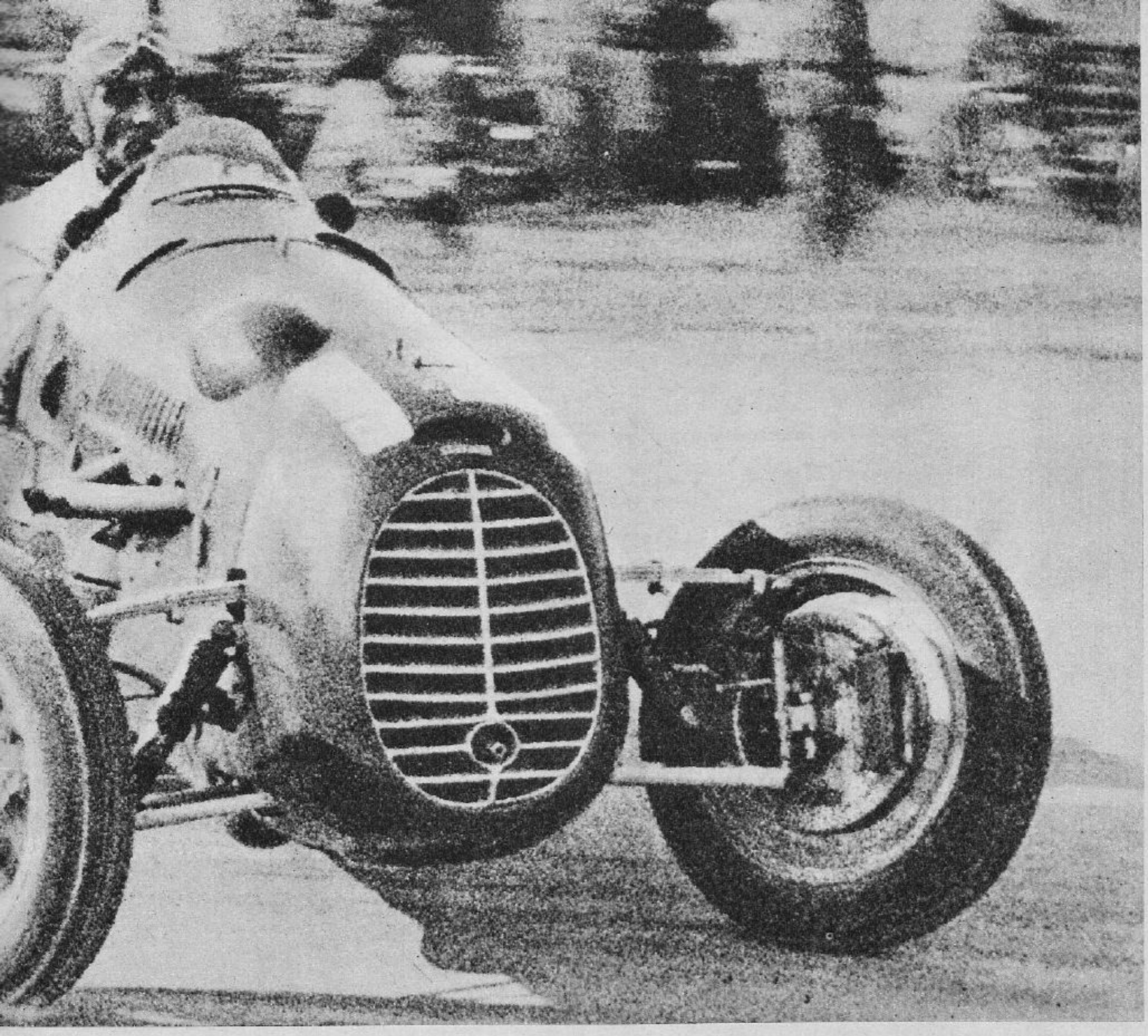
Vamos a hacer nacer nuevamente a los automóviles Cisitalia. Estamos en el año 1944. En Italia, en Turín y dentro del Sporting Club Juventus. Allí están sentados en un gran sofá un grupo de íntimos amigos que charlan apasionadamente: Gianni Agnelli (presidente de la FIAT), Giovanni Nasi, Pininfarina, Dante Giacosa (actualmente ingeniero jefe de diseño de la FIAT y considerado como uno de los mejores diseñadores del mundo, es creador —entre otros— del FIAT 600) y Piero Dusio.

Están hablando, como es casi de rigor, de autos. Entonces Dusio encorva la espalda y tira su cuerpo para adelante, tuerce la cabeza para mirar de frente al grupo de amigos y apoyando el mentón entre sus puños cerrados propone una fantasía: "¿No sería interesante preparar en pequeña serie unos monopostos veloces, livianos, maniobrables y con la misma potencia todos, como para que, en circuitos trabados —por ejemplo aquellos que utilizan calles de pueblos o ciudades— los pilotos puedan demostrar casi exclusivamente las propias condiciones de manejo?"

Para aquellos que tan bien lo conocían a Dusio esta propuesta deportivo-comercial no cayó de sorpresa, ya que la vida de Piero había sido un sucederse de exitosas aventuras que comenzaron al irrumpir la década del '30. Particularmente dotado para los deportes, Dusio fue la estrella del mejor

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NUMBRES DEL AUTOMOVILISMO



equipo de fútbol de Turín en los años veinte. En la cúspide de su carrera futbolística sufrió un fuerte golpe en la rodilla que le impidió seguir corriendo tras la pelota. Pero tuvo la suerte de que los hermanos Mirsan —quienes mantenían el club de fútbol— encontraran para Dusio la representación de una casa textil de capital suizo. En una semana realizó tantas ventas en su representación como anteriormente no se habían realizado en ese lugar en un año. Inmediatamente se lo puso a cargo de las ventas para toda Italia y entonces comienza a correr coches sport y monopostos. Se descubre dotado para el automovilismo y así logra un sexto puesto en el Grand Prix de Italia de 1936 al mando de una Maserati, pero ya en 1933 había resultado campeón de la categoría Debutantes; en 1934 fundó la brillante e inolvidable Scuderia Torino. En 1937 vence en su categoría, la Mille Miglia con un Fiat Topolino, a un promedio de 78,085 km/h. La edición de 1938 de la misma carrera lo vio llegar cuarto absoluto al mando de un Alfa 8 C 2300, ese mismo año vence con el mismo auto en la Trepada del Stelvio. En ese mismo período logró llegar entre los tres primeros puestos en más de catorce carreras. Dusio era considerado entre los pilotos de primera línea como uno de los mejores "amateurs", y allí seguramente ya se gestaba en su interior la idea de ganar las carreras más importantes de Italia con un coche de su propia fabricación. Dusio había ganado su fama de "play-boy" deportivo agresivo y muy trabajador. En 1939 formó un complejo que consistía en su propia compañía textil, un banco, un buen número de hoteles y una compañía de elementos deportivos. A este complejo lo llamó "Cisitalia", por "Compagnie Industrie Sportivo Italia". Dusio tenía grandes planes para este "Consorzio" Cisitalia. Al estallar la guerra estaban produciendo ropas de sport, raquetas de tenis y bicicletas. Las bicicletas Cisitalia llevaban el nombre de "Beltrame". Declarado ya el asunto belicoso, Dusio obtiene un contrato exclusivo para proveer todos los uniformes del ejército italiano y paralelamente, telas a los alemanes. El primer cargamento para éstos consistió en un tren entero cargado hasta el tope. Mientras el tren rodaba buscando la frontera se desmorona la estructura nazi. Dusio busca rápido una solución e intercepta el tren en Verona apropiándose de toda la carga.

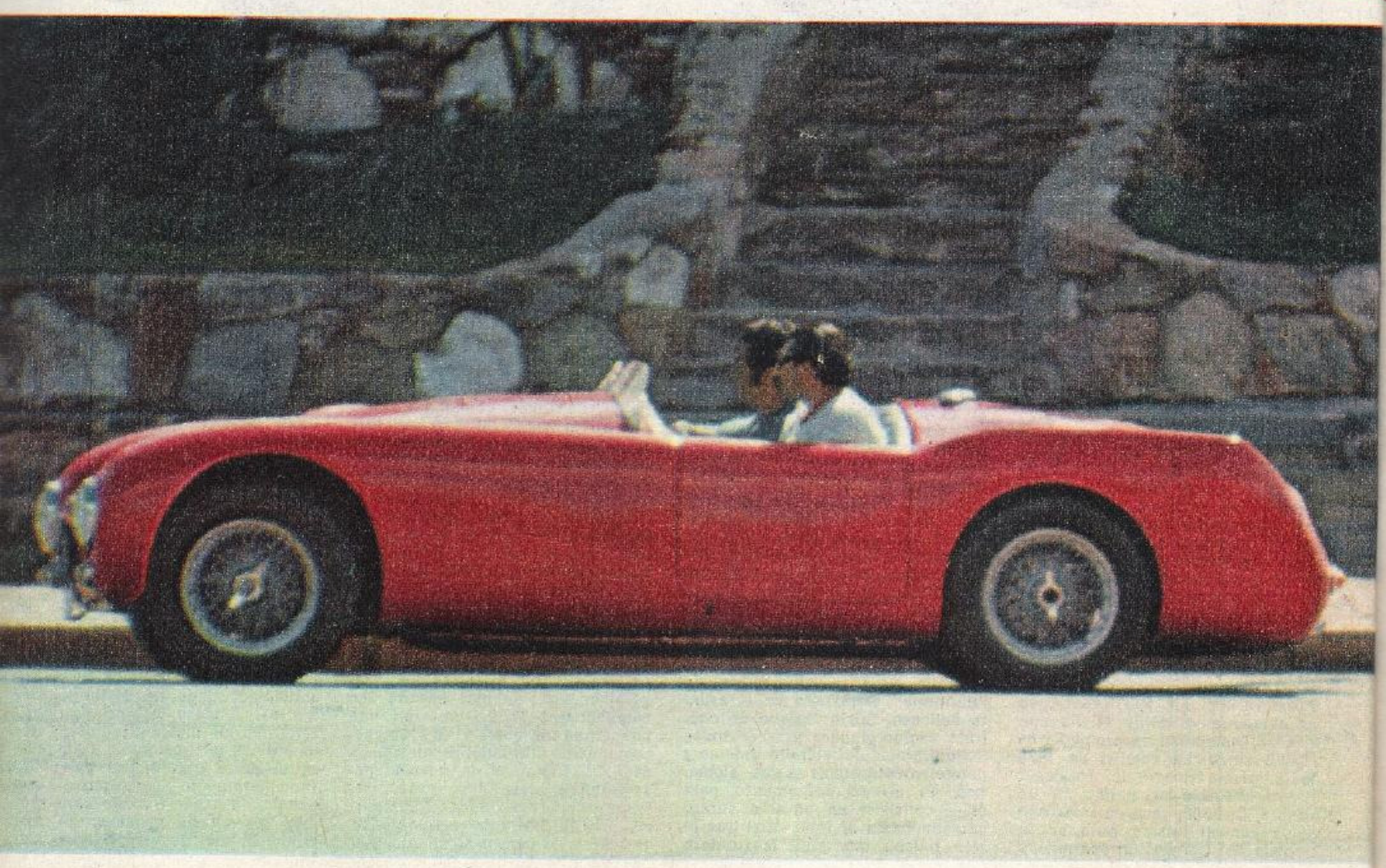
Por eso —por todo eso— aquella noche del 44 el grupo de amigos recibió la venturosa propuesta como algo casi lógico. Por eso al día siguiente sonó el timbre en la "villa" de Dusio cercana a Turín y entró el doctor Ing. Dante Giacosa para conversar ya en concreto sobre el diseño del auto de carrera de posguerra. Con bombas repetidas y diarias, Dusio instaló a Giacosa en su propia casa ya que Giacosa había perdido la suya como resultado de las bombas. Y comenzaron el trabajo sobre la base de un monoposto barato que pudiera comenzar a producirse ni bien estallara la paz. Como la mayoría de las industrias italianas habían quedado destruidas, Giacosa sugirió un cochecito exageradamente simple basado en componentes FIAT. Pensaron que adaptando un motor FIAT 1100 adecuadamente "tratado" a un chasis de FIAT Toppolino, la relación peso-potencia resultaría excelente. Amén de la accesibilidad a las partes mecánicas y la confiabilidad que éstas le darían al cliente. Así mientras Giacosa se abocó al estudio del chasis y las modificaciones al motor, Dusio se ocupa de la parte deportiva y comercial de la futura máquina. Para 1945 ya se patentan en Italia las primeras soluciones mecánicas para el nuevo coche. Después de obtener de FIAT el apoyo para la provisión de las partes más importantes, Dusio consigue que su amigo Pininfarina prepare el prototipo de la carrocería monoposto y una primera serie de cincuenta unidades. Finalmente decide el programa de producción: 50 monopostos fórmula "Junior" y 500 bipostos "Spider" y Cupé. Pero de pronto los proyectos sufren un tremendo cambio con el que la máquina ganó en calidad y exquisitez. Dusio mostraba a Giacosa la fábrica de maquinarias "Cisitalia" cuando el diseñador encontró, archivado, stock importantísimo de tubos de acero cromo-molibdeno de distintos diámetros. Giacosa estaba familiarizado con los diseños tubulares aeronáuticos ya que había trabajado en la parte aeronáutica de FIAT. Inmediatamente comprendió que acudiendo a ese tipo de construcción los chasis ganarían en disminución de peso y rigidez. Así,

→





At the Circuit of Pescara in August of 1948, Taruffi [illegible] on his way to a fourth [illegible] victory in the competition.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



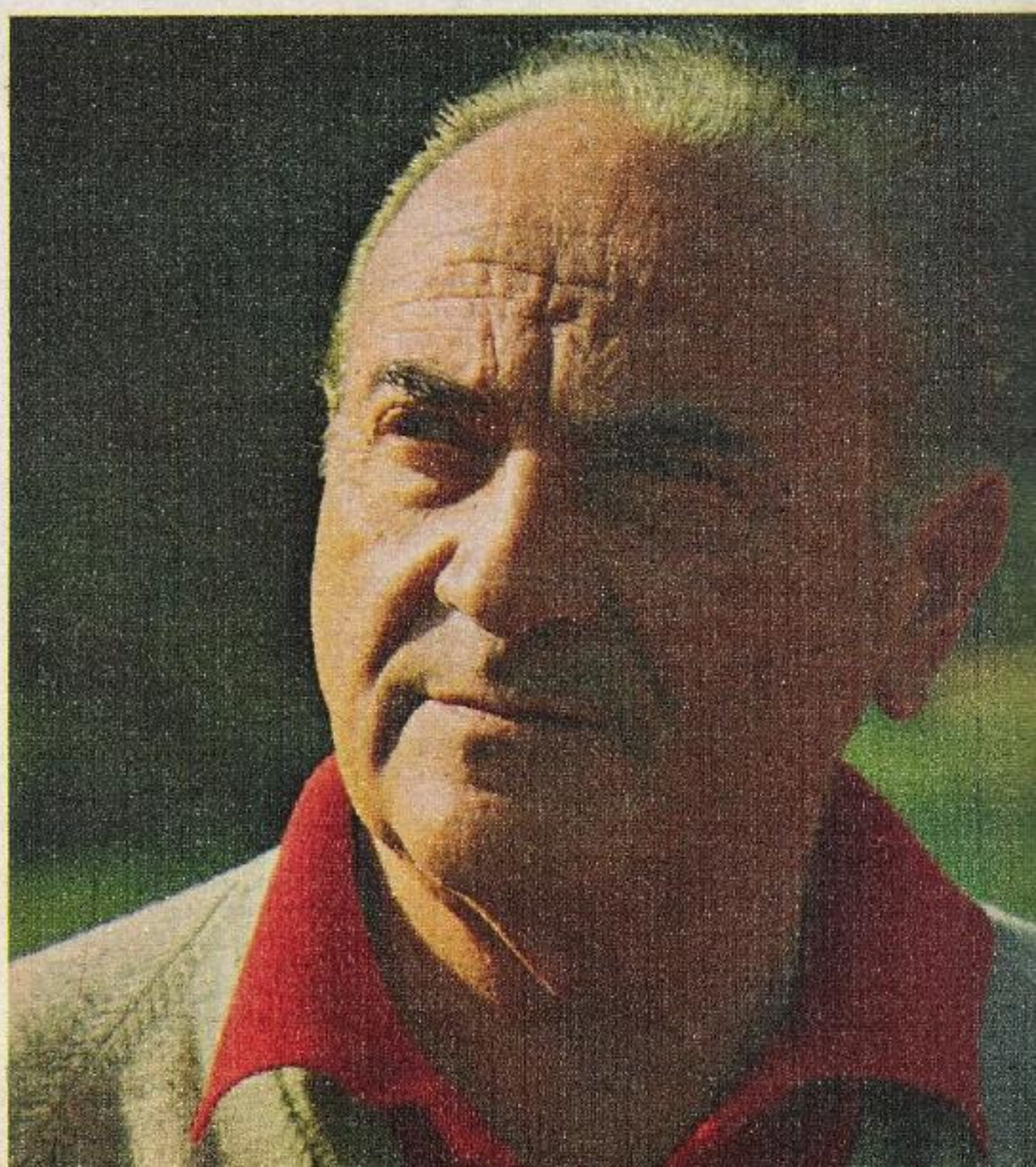
desde el fondo de una fábrica salió el primer automóvil de carreras que utilizó una estructura reticulada tubular. En cuanto al motor la potencia del 1100 se llevó de los 32 HP originales a 72 HP (DIN) a 6.500 rpm. El desarrollo mecánico se efectuó íntegramente en las instalaciones de Cisitalia que para entonces ya contaba con la suficiente maquinaria como para llevar a cabo sus propias modificaciones. El desarrollo del grupo propulsor se complementó en el auto con un eficaz cambio de velocidades semiautomático operado por el mismo pedal de embrague.

A Dusio le tocó llevar al triunfo a su monoposto en la primera carrera en que intervino y que fue la primera realizada después de finalizada la guerra. La habían organizado el Automóvil Club de Italia y el Automóvil Club de Torino intentando reestructurar el renacimiento "con todo" del automovilismo deportivo italiano. Se trataba de dos carreras a disputarse en Turín en el circuito del Parque del Valentino. La primera de ellas —el Gran Premio de Torino— se corrió el 1º de septiembre de 1946 y estaba reservada, sin limitación de peso ni combustible, a máquinas de hasta 1500 cm³ con compresor o de hasta 4.500 cm³ sin compresor. La segunda fue la Copa Brezzi que se disputó el 3 de septiembre. Esta era una competencia para monopostos y sport sin compresor de las clases hasta 1100 cm³ y hasta 1500 cm³. Esta última prueba despertó particular interés porque a las máquinas italianas, preparadas por varias escuderías, y piloteadas por los ídolos populares de aquel entonces, se oponían los SIMCA —el monoposto desarrollado por Gordini— que para entonces dominaban el campo de las pequeñas cilindradas en las carreras importantes fuera de Italia. Para aquella carrera sobre 141,600 km, Dusio iba bien preparado. La fábrica de corso Peschiera 251, bajo la dirección del ingeniero Savonuzzi preparó 10 ejemplares del monoposto de avanzada denominado D. 46. A cargo de la organización técnica, Dusio creó un organismo deportivo estructurado a la perfección denominado Cisitalia Corse. Al mando de éste lo puso a Piero Taruffi.

La carrera fue una cabalgata triunfal para las Cisitalias. Las que terminaron por ocupar los tres primeros lugares. Que hasta la penúltima vuelta eran los cuatro primeros cuando Puma al comando de un Maserati logró infiltrarse detrás de la tercera Cisitalia. El equipo de las D.46 estaba integrado por Piero Taruffi, Raymond Sommer, Tazio Nuvolari, Franco Cortese, Louis Chiron, Clemente Biondetti y Piero Dusio. (¡Casi nada!)

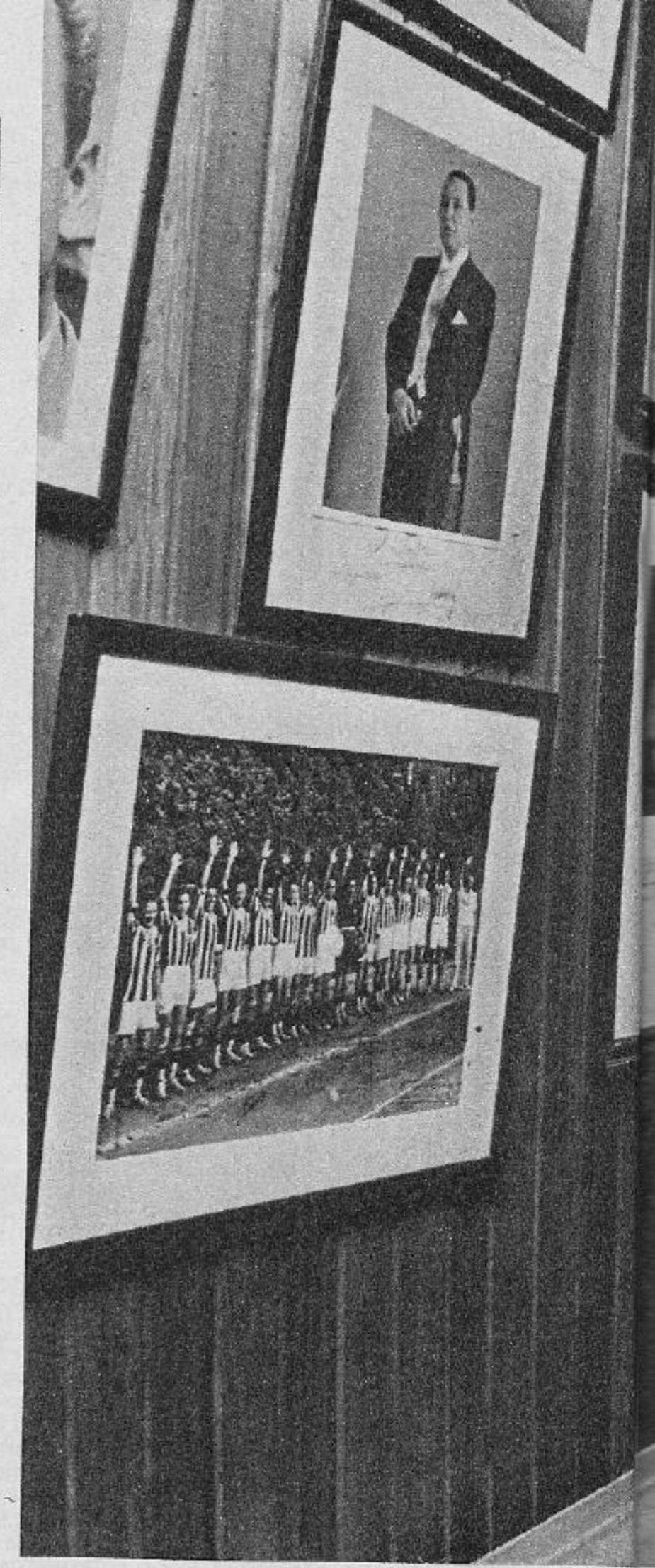
En noviembre de 1946 el commendatore Piero Dusio, director general y copropietario de la casa Cisitalia, decide cnstruir en sus establecimientos un coche Grand Prix y confiar los proyectos a Porsche. El hecho de que él mismo construyera los coches deportivos en su fábrica puede ser considerado como un fenómeno de posguerra. La idea de un coche Grand Prix la tiene luego de producir,





NOMBRES DEL AUTOMOVILISMO





sin la colaboración de Porsche, la Cisitalia 1100, Sport y monoposto, famosísimas por los triunfos obtenidos en toda Europa —y América— no sólo en su categoría sino que en muchos casos triunfaron en las clasificaciones generales contra máquinas mucho más grandes. Entre 1946 y 1949 casi todos los pilotos más notables probaron la pequeña Cisitalia de carrera: Ascari, Taruffi, Von Stuck, Bonetto, Nuvolari, Lurani. Para anécdotas, basta recordar la Mille Miglia de 1947 en la que Nuvolari con la Cisitalia Sport estaba primero en la clasificación general y fue vencido en el último tramo de llanura por Biondetti en un Alfa 2,9 con compresor. Pero Dusio tenía grandes ambiciones, no le bastaba un coche de 1100 cm³, si deseaba conquistar la fama mundial debía disponer de una máquina Grand Prix y asegurarse la colaboración de los mejores proyectistas. La gente de Porsche, finalizada la guerra, estaba pasando momentos difíciles en Austria. ¿Por qué no acudir a estos excelentes técnicos? Además del G. P. Dusio tenía también en mente un coche Sport de 1500 cm³, y los ingenieros de Porsche bien podían diseñarlo. Las primeras tratativas con los dirigentes de la casa alemana se realizaron en Zell am See al principio de diciembre de 1946. Al finalizar las conversaciones la casa Cisitalia ordenó al departamento de diseño de la Porsche un Grand Prix (Porsche typ 360), un coche sport de 1500 cm³ (Porsche typ 370), un pequeño tractor de 11 CV (Porsche typ 323) y una turbina hidráulica (Porsche typ 385). Pero de entre todos ellos, Dusio dio prioridad al proyecto Grand Prix. Mientras tanto, quien se ocupaba del proyecto era Ferry Porsche, su padre; el profesor Porsche estaba en una cárcel de Francia prisionero de guerra. Por intermedio de Louisa —hija de Porsche—, Piero Dusio se puso en contacto con las autoridades francesas —vía Raymond Sommer— y pagando una suma fuerte de dinero logró que Porsche volviera su patria. Esa suma que pagó por la libertad del genial constructor sirvió para que Dusio en particular y Cisitalia en general, gozaran de la mejor disposición de Ferdinand Porsche, y por otra parte esa fuerte suma pagada sirvió para que los proyectos encargados a la casa austríaca se abarataran al descontarse esa cantidad del total presupuestado. Dusio logró al mismo tiempo también la libertad del doctor Piech, yerno de Porsche y ex administrador delegado de la Volkswagen.

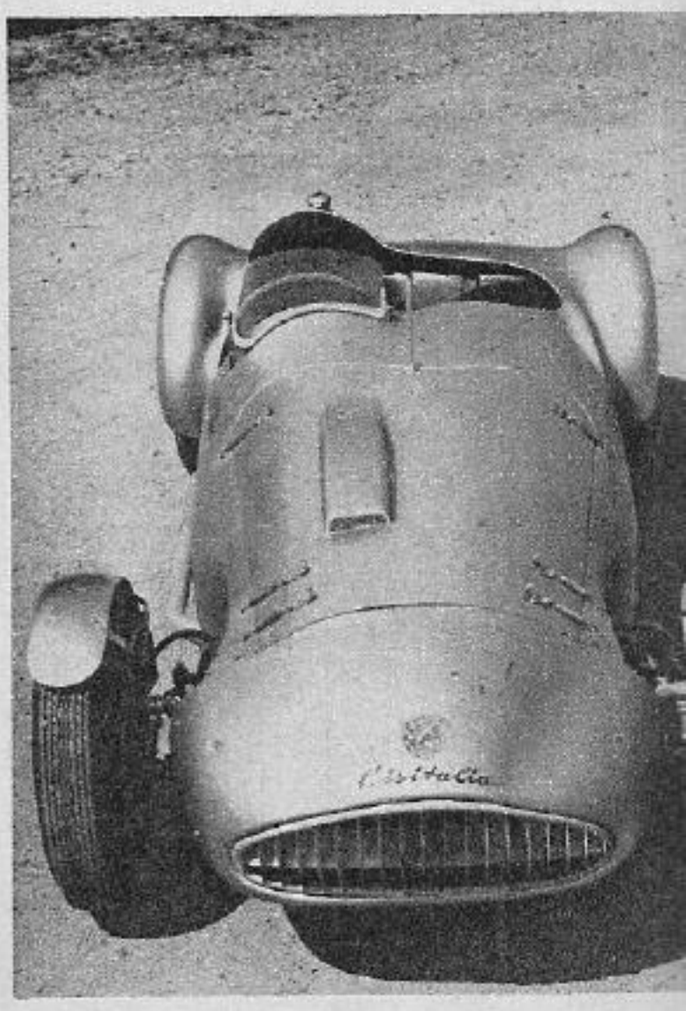
El 15 de noviembre de 1948 Auto Italiana publicó una noticia según la cual los trabajos de construcción de la Cisitalia Grand Prix estaban casi terminados. Pero internamente las alegrías no eran tantas. Dusio pensaba que para tener un verdadero y serio equipo de carreras se necesitaban por lo menos 6 Grand Prix, y al finalizar el verano de 1948 lo oneroso del proyecto total hizo que la casa de Dusio vacilara. Ya para entonces Dusio había comenzado las tratativas con el gobierno argentino. Se daba por seguro, en los medios periodísticos, el inminente tratado ítalo-argentino para la creación de una sociedad por acciones denominada "Autoar" para la construcción de coches de turismo, sport, industriales y tractores. Presidente y director de dicha sociedad era Piero Dusio, quien habría asegurado al gobierno argentino la colaboración técnica del grupo Porsche y de conocidos ingenieros italianos. Con el proyecto "Autoar" se trasfirió a la Argentina el proyecto "Cisitalia Grand Prix". Justo a tiempo, porque en febrero de 1949 Cisitalia entró en dificultades financieras de tal magnitud que sus acreedores —sobre todo los fabricantes de accesorios— obtuvieron del tribunal de Turín un secuestro por 240 millones de libras de deudas. Contemporáneamente los 400 operarios de la casa iniciaron también juicio. De cualquier manera, la dirección de la firma se opuso al secuestro y el trabajo continuó.

En el verano de 1949, el gobierno argentino permitió la importación de las máquinas de Turín a condición de que Dusio se trasfiriese al país con sus ingenieros y sobre todo con el proyecto Cisitalia G. P. completo (los coches y las piezas ya construidas). El 12 de mayo de 1949 llegó a los directivos de Porsche en Gmünd un telegrama de Dusio desde Buenos Aires: "Comunícoles que todos los acuerdos de base se han estipulado con la Presidencia y los ministros competentes".

Las tratativas en la Argentina fueron largas y recién en el otoño

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







de 1950 "Autoar" fue consolidada y para el verano siguiente comenzó la producción. En cuanto al proyecto G. P. se introdujo un monoposto completo y otro casi completo. Este fue considerado como el Grand Prix más fabuloso de todos los tiempos (1500 cm³, 12 cilindros opuestos, tracción en las cuatro ruedas, 450 HP —teóricos— a 10.000 rpm). El coche habría de debutar en Buenos Aires en la primera carrera de la Temporada de 1951. Pero no fue así, cortado el cordón umbilical con Porsche al llegar el coche a Sud América, ni debutó el coche ni se supo nada de él durante 1952. Aunque en ese año se decía que Dusio había ido a visitar a Porsche para intentar ponerle un motor de 2 ó 2,5 litros sin compresor para adaptarlo a la nueva fórmula. En 1953 las pruebas y los rumores continuaban. Clemar Bucci finalmente probaba el coche en la autopista de Ezeiza y establecía el record sudamericano del km lanzado con la puesta a punto del Ing. Juan Rossi, hoy director de FIAT argentina. Parecía que la conclusión del proyecto Cisitalia Grand Prix se estuviera dilatando sin que nadie supiera por qué, pero como si íntimamente cada uno de sus autores y colaboradores fuera consciente de que la muerte de ese monoposto sería la inevitable muerte de toda la magia y leyenda de un nombre. Gianni Roglitti, el gran periodista italiano, escribía entonces: "Todas las historias de cosas no realizadas son tristes, pero ésta es más que una historia triste, es un romance apasionante que habla del fin del coche que debió ser la máquina de carrera más extraordinaria de su tiempo". Finalmente el proyecto se abandonó para que el exquisito monoposto fuera a oxidarse en un tallercito de mala muerte. Ferry Porsche se enteró y en la primavera de 1959 se exportó rumbo a Alemania al Museo Porsche en Zuffenhausen el único Porsche Cisitalia que jamás existió. Y ése fue el epílogo de la triste historia de la última Cisitalia deportiva. La marca se siguió utiilzando, pero lo único que tenía de sus antecesores era eso, porque ya ni siquiera existe la villa de Turín donde un día entre las bombas Piero Dusio soñó con construir un auto de carrera que fuera el mejor.

"Entonces hicimos un arreglo con el gobierno argentino para trasladarnos a este país. Colaboramos en el desarrollo del Rastrojero y los primeros autos verdaderamente argentinos."

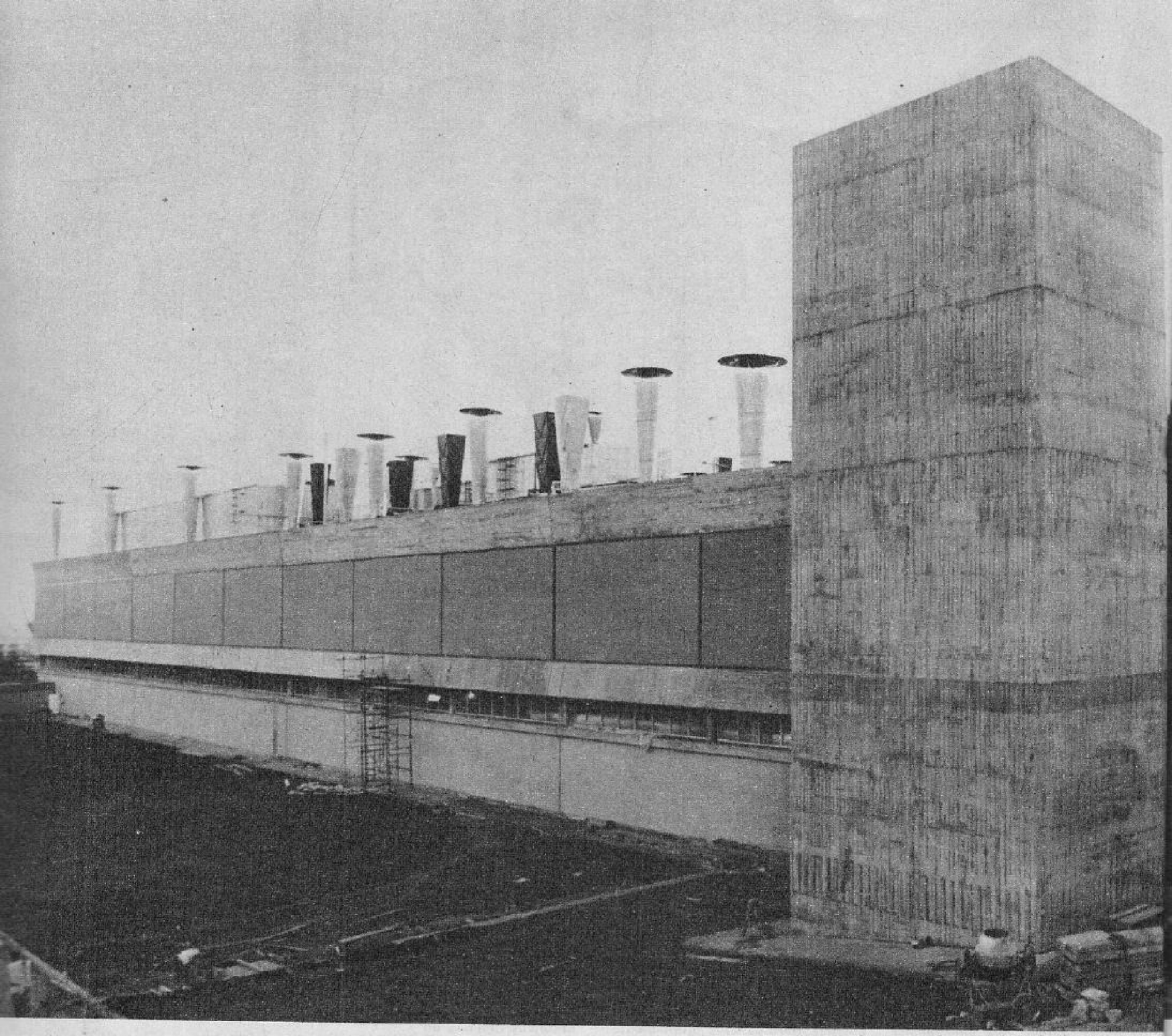
Cisitalia sport de las primeras series, el mismo motor 1100 que los monopostos, estructura tubular y diversidad de piezas FIAT. Excelente diseño para una justa fama.

Era un deportista nato, en la década del '20 fue la estrella del club de fútbol más importante de Turín.

Arriba, izquierda: Louis Chiron, hombre del ex equipo Bugatti de fábrica, sobre su monoposto D-46 integrante del equipo Cisitalia Corse.

Mi amigo Pininfarina dijo que su "opera magna" es la Cisitalia Cupé. Con aquella carrocería se inició el concepto moderno del automóvil de Gran Turismo.





En Colofón, ciudad del Asia Menor, se produjo hace mucho, mucho tiempo, un interesante alumbramiento. No se puede precisar la fecha, dado que el registro civil se inventó bastante después, pero sin temor a equivocarnos, podemos afirmar que Apeles —de él precisamente se trata— vivió en la segunda mitad del siglo IV (a. J. C.). Es el más célebre de todos los pintores de la antigüedad. Alejandro lo nombró pintor imperial. Su cuadro representando a este emperador en actitud de Júpiter tonante fue una de sus mejores obras. Claro que mientras Apeles pintaba a Alejandro con bronca, no tenía la menor idea respecto a la planta de pintura que IKA-Renault inauguraría más de 2.000 años después en Santa Isabel, Córdoba.

Sin menospreciar el trabajo del bueno del señor Apeles, aseguramos que pintar una carrocería es muy, muy difícil. Y más si en lugar de ir a ver como pinta un auto don Gregorio, el del taller de la otra cuadra, nos vamos a IKA, para conocer uno de los procesos más dificultosos y de mayor cuidado a lo largo de toda la línea de producción.

Para que conozcan —por lo menos someramente— el proceso, nada mejor que describirlo metódicamente, y por pasos sucesivos.

MANEJO DE LAS CARROCERIAS

Las carrocerías son llevadas a la planta de pintura por medio de una línea general trasportadora de carros, accionados por una cadena empotrada en el piso, que colecta la producción de las diferentes áreas de armado. En el ingreso a la planta de pintura las carrocerías son trasferidas a un trasportador aéreo, y los carros vacíos —que pueden receptar cualquier modelo— son inmediatamente cargados con carrocerías pintadas para su trasporte a las diferentes áreas de embalaje final.

El trasportador aéreo lleva las unidades a través de diferentes procesos hasta trasferirlo a trineos movidos por líneas de placas y tramos de rodillos motorizados, en los que se completa el circuito. Las trasferencias entre las diversas líneas de placas se realizan automáticamente, por medio de dispositivos giratorios neumáticos.

PROCESO DE PINTURA

El proceso de pintado ha sido estudiado en forma de permitir una absoluta protección contra la corrosión de la chapa, hermeticidad total de las uniones entre partes, y una terminación que cumple con las más rigurosas especificaciones. Una descripción de las operaciones del proceso permitirá apreciar cómo se logran esos objetivos.

En primer lugar, se han tomado una serie de medidas (protección de la chapa en depósito, uso en prensas de aceites especiales no oxidantes y protectores, aplicación de un nuevo sistema de desengrase y decapado para lograr que la carrocería llegue al proceso de pintado sin oxidación alguna.

Luego se realizan las siguientes operaciones:

1) **CARGA.** Las unidades son trasferidas de la línea general trasportadora (de carros) al trasportador aéreo.

2) **PRELIMPIEZA.** Las carrocerías atraviesan una cabina donde son rociadas con detergente líquido, efectuándose posteriormente un fregado manual.

3) **INGRESO A FOSFATIZADO.** La unidad se deja orear antes del fosfatizado.

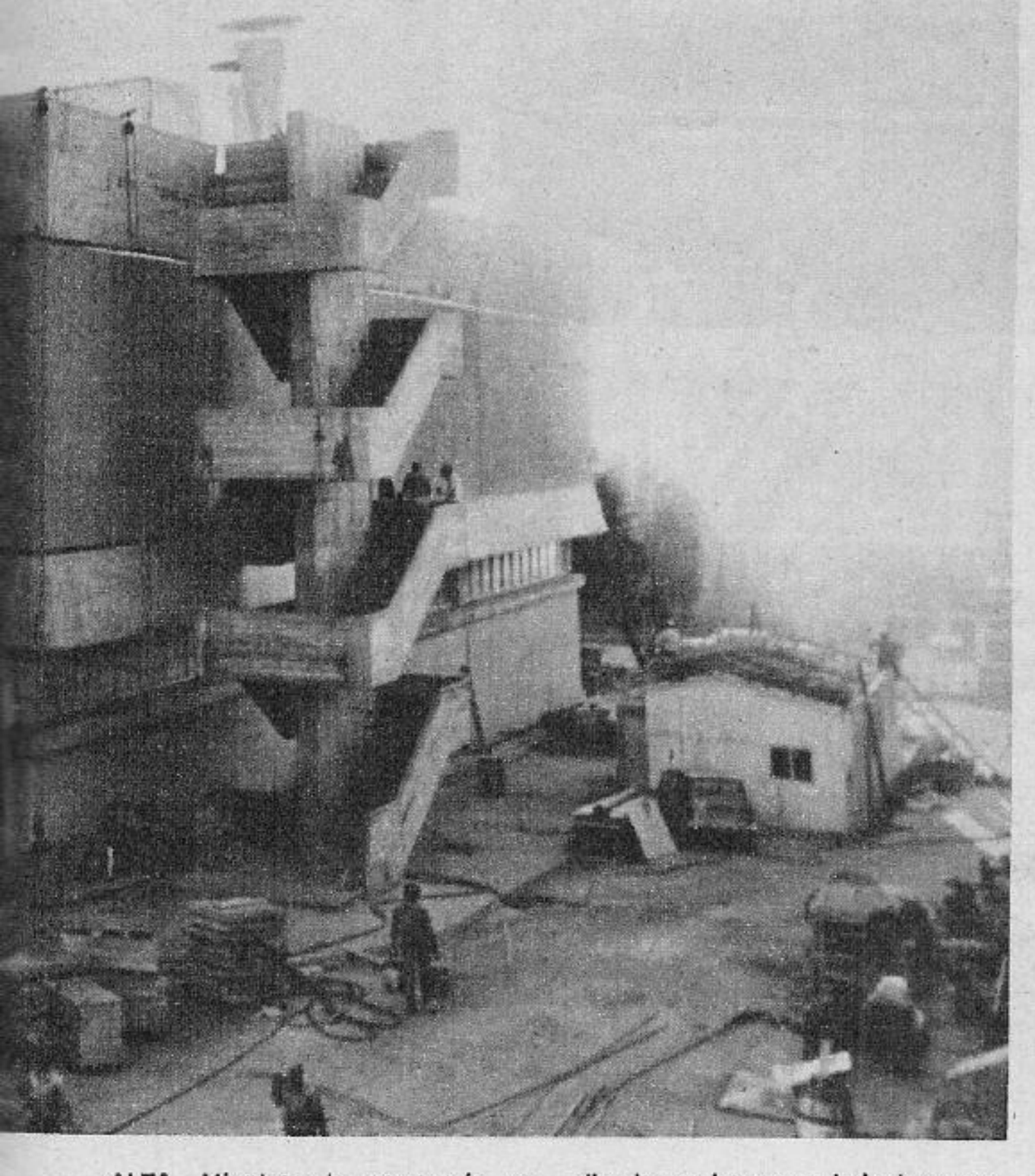
4) **FOSFATIZADO.** Se aplican en caliente por medio de rociadores a presión (sopletes) una serie de baños con soluciones de agentes fosfatizantes a base de fosfato monosódico; enjuague con agua industrial; solución pasivante a base de ácido crómico-fosfórico y enjuague final con agua desmineralizada.

5) **ESCURRIDO.** El trasportador aéreo somete a la carrocería a una serie de balanceos para eliminar todos los excedentes de líquido que hayan quedado contenidos en las concavidades.

6) **SECADO.** La carrocería se seca en un horno de gas con corriente de aire formada.

7) **TRASFERENCIA A PLANTA**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



NO PINTA QUIEN TIENE GANAS...

...sino quien tiene, entre otras cosas, una planta de 14000 m², 5000 m³ por hora de gas natural, 100 m³ por hora de agua industrial, 1700 m³ por hora de aire comprimido, y algunas menudencias similares. ¡KA-Renault, en su nueva planta de pintura, tiene esto y algo más

por EL GRECO

ALTA. Mientras la carrocería se enfría, el trasportador aéreo la eleva a Planta Alta. También es posible derivarla a un trasportador auxiliar, que oficia de pulmón o banco para casos de emergencia.

8) **EVENTUAL LIMPIEZA PREVIA.** Por soplete con aire comprimido de secado y filtrado y por trapeado se eliminan posibles impurezas de sobre la chapa.

9) **IMPRESION POR INMERSION.** Las carrocerías son sumergidas hasta la altura del arranque del techo en una cuba que contiene 55.000 litros de pintura de fondo epoxi con corte de solventes. Esta operación es de fundamental importancia porque permite cubrir todas las superficies, visibles y ocultas, de la chapa, protegiendo en forma total contra la oxidación.

10) **GOTEO.** Completa el drenaje de la pintura excedente de la inmersión.

11) **ROLADO.** Por medio de rolos de goma aplicados manualmente se emparejan y retocan las superficies.

12) **OREO ACELERADO.** Por medio de un horneo a baja temperatura (60° C) se acelera el secado de la impresión.

13) **ENFRIADO.** En el vestíbulo de la cabina de impresión la carrocería se enfría hasta la temperatura normal de trabajo.

14) **IMPRESION POR SOPLETEO.** Se completa la impresión en el interior y exterior del techo y partes exteriores.

15) **OREO.** Se deja asentar la pintura antes de la operación siguiente.

16) **HORNEADO DE IMPRESION.** La pintura de fondo es secada totalmente y adquiere las características necesarias para las operaciones siguientes.

17) **ENFRIADO FORZADO.** Por medio de chorros de aire aplicados por toberas dirigibles a rótula la carrocería es enfriada aceleradamente.

18) **INSPECCION DE IMPRESION.** En una cabina especial, en la que la intensidad y la disposición de la iluminación produce brillos, se inspecciona la impresión y se hacen en cada caso las observaciones que correspondan.

19) **RETOQUES DE CHAPA.** Los eventuales defectos (rayaduras, abolladuras) que pudiera presentar la chàpa, son reparados.

20) **ENMASCARADO P/APLICACION ANTIRRUIDO.** Se aplican máscaras de papel en diferentes partes de la carrocería para evitar que sean salpicadas por el antirruido.

21) **APLICACION ANTIRRUIDO CON SOPLETE.** Se aplica antirruido en caliente en varias partes de la carrocería. El trasportador aéreo tiene en este tramo varios niveles, para mejor operación.

22) **GOTEADO.** Se eliminan los excedentes de antirruido y comienza el oreo y enfriado del material.

23) **LIMPIEZA Y QUITE ENMASCARADO.** Se quitan las máscaras de papel y se limpian las salpicaduras que haya producido el antirruido.

24) **TRASFERENCIA.** Pasa de una línea de trabajo a otra siempre con el trasportador aéreo.

25) **OPERACION LIJADO.**

a) **Mojado.** Se moja por aspersión la carrocería con agua desmineralizada.
b) **Lijado a máquina.** La pintura de fondo es lijada con lijadoras rotativas neumáticas.
c) **Lijado manual.** Se completa y retoca la operación anterior, manualmente, con lija al agua.
d) **Inspección y retoques.** Los resultados de la operación son inspeccionados y se realizan los retoques finales necesarios.

26) **ESCURRIDO Y ABSORCION DE AGUA EN INTERIORES.**

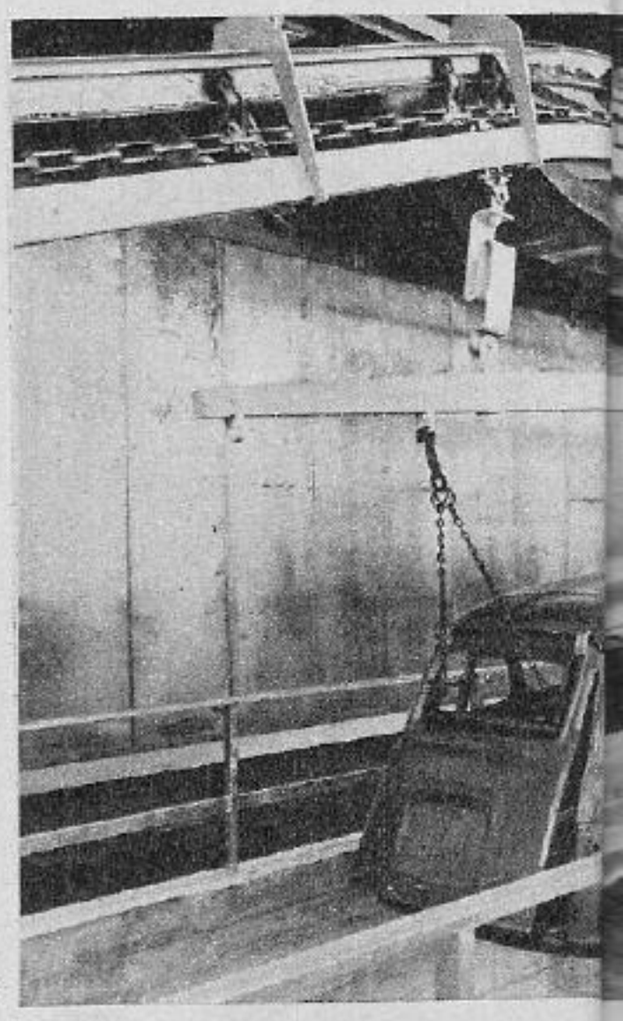
a) **Lavado con agua desmineralizada.** La carrocería se lava para eliminar los restos de polvillo remanentes del lijado.
b) **Escurrido y absorción.** Se elimina el agua que puede haber quedado contenida en las cavidades del interior de la carrocería para facilitar el secado.

27) **SECADO.** En un horno se seca todo resto de agua

→



1



2

1.
Una de las primeras operaciones: primer lavado.

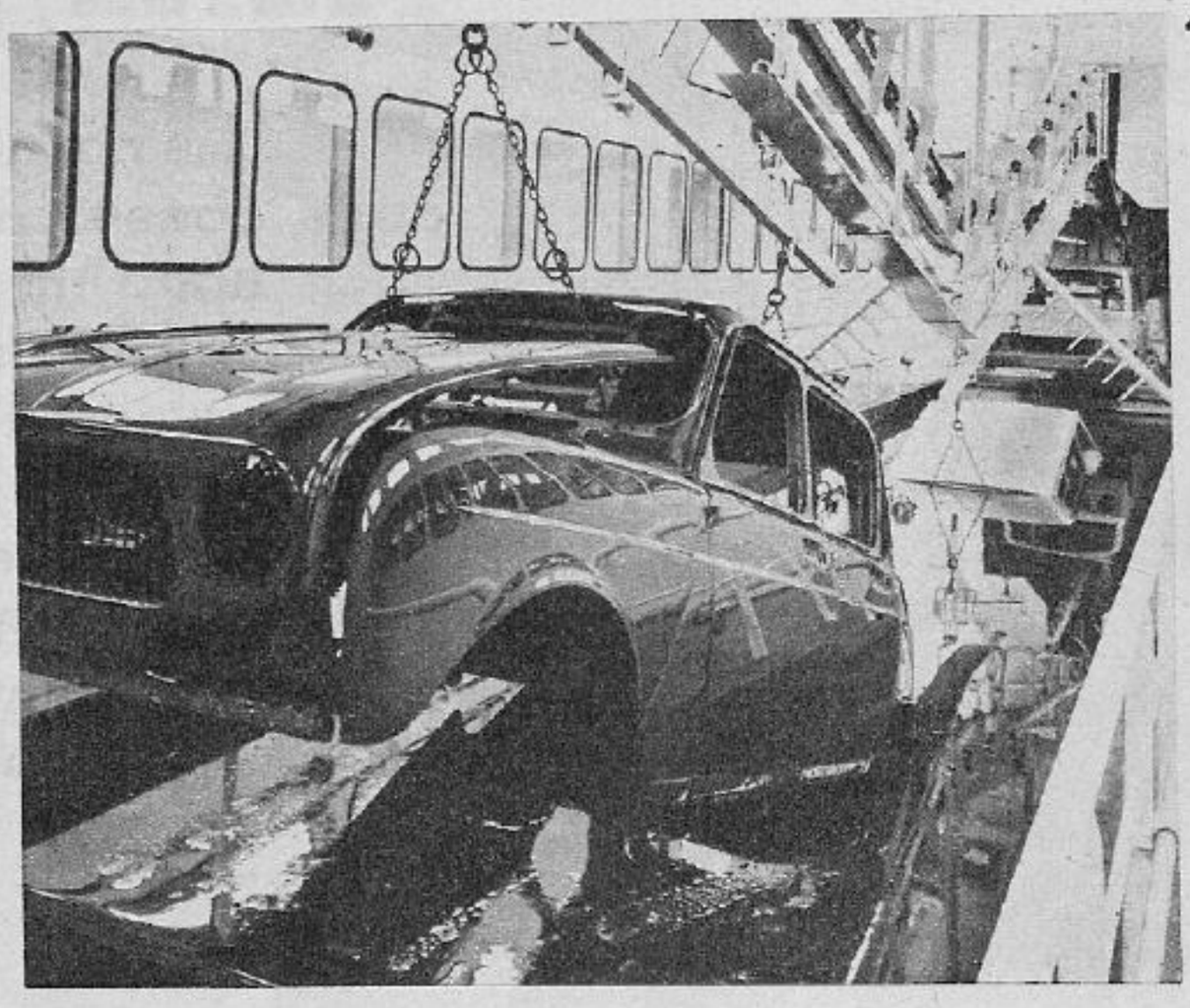
2.
Ingreso a fosfatizado.

3.
Salida de fosfatizado.

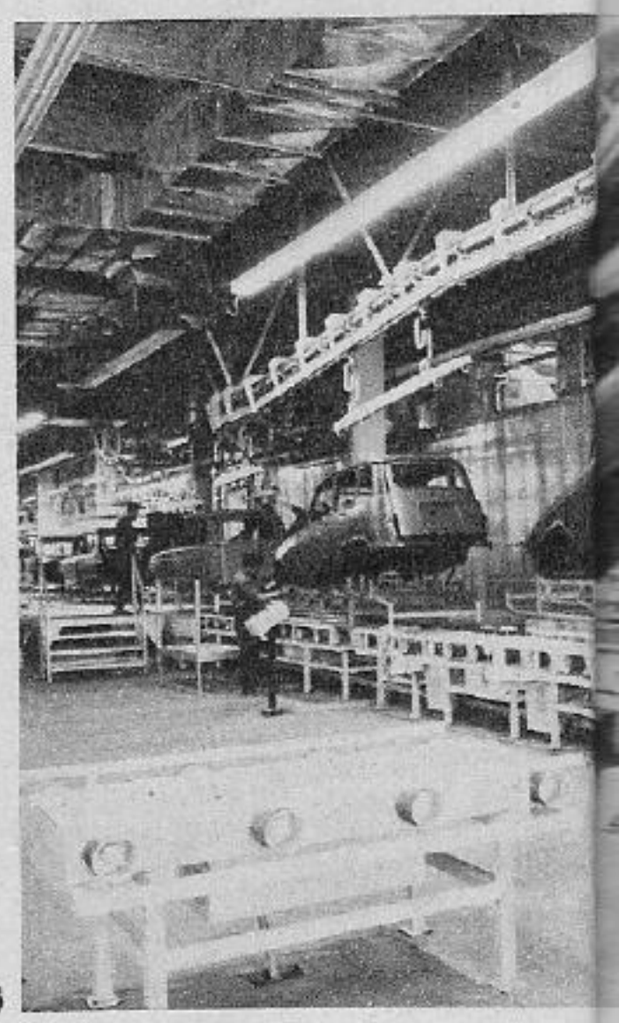
4.
Impresión por inmersión.

5.
Salida del túnel de secado. Observar el descenso de las carrocerías hasta que apoyan totalmente en el trineo.

6.
Túnel lumínico; verificación de imperfecciones.



3



4

5

28) **ENFRIADO.** A la salida del horno de secado, hay un tramo libre para permitir el enfriado de la carrocería.

29) **TRASFERENCIA.** La carrocería pasa del trasportador aéreo a un trineo, que movido por líneas de placas, le hará completar el recorrido.

30) **APLICACION DE PLASTISOL.** Con pistolas especiales se aplica Plastisol en las juntas, para reforzar su sellado.

31) **APLICACION ANTIRRUIDO LAMINADO.** Se colocan planchas de material asfáltico laminado.

32) **RETOQUES IMPRESION VINILICA.** Si es necesario, se retoca la impresión con pintura de fondo vinílica (de secado rápido).

33) **PREGELIFICADO PLASTISOL.** En un horno de baja temperatura se produce un primer secado del Plastisol y eventualmente de la impresión vinílica.

34) **ENFRIADO FORZADO.** Por inyección de aire por toberas móviles a rótula, se enfría la carrocería.

35) **PREPARACION PARA APLICACION COLOR.** Se revisa y se dan los últimos toques a la carrocería, dejándola en perfectas condiciones de recibir el color.

36) **COLOR INTERIOR.** Se aplica a soplete el color en el interior de la carrocería.

37) **LIMPIEZA FINAL.** Si es necesario, se repasa el exterior de la carrocería.

38) **TRASFERENCIA.** El trineo con su carrocería pasa de una a otra línea de placas por medio de una trasferencia automática (dispositivos giratorios neumáticos).

39) **COLOR EXTERIOR.** Se aplica a soplete el color en el exterior de la carrocería.

40) **OREO.** Asentamiento de la pintura previo al horno.

41) **HORNEADO DE COLOR.** Se seca en horno la pintura color y termina lo fundamental del proceso de pintado.

42) **ENFRIADO.** Tramo libre de la línea para permitir el enfriado de la carrocería.

43) **TRASFERENCIA A P.B.** Por medio de un dispositivo neumático giratorio y tramos de rolos motorizados se lleva la carrocería al montacargas que la lleva a planta baja.

44) **INSPECCION.** En un cabina especial, en la que la intensidad y la disposición de la iluminación produce brillos, se inspecciona la pintura y se hacen en cada caso las observaciones que correspondan.

45) **PREPARACION.** Si es necesario hacer algún retoque, se prepara la zona, se enmascara, etc.

46) **RETOQUES E IDENTIFICACION.** En una pequeña cabina, se efectúan los retoques que sean muy pequeños y se colocan elementos de identificación de cada carrocería.

47) **REGISTRO E INDENTIFICACION.** Se lleva un control adm. de las carrocerías que se van produciendo.

48) **TRASFERENCIA.** Un carro de desplazamiento lateral con rollos motorizados hace la trasferencia de la carrocería a las líneas de rolos del banco de carrocerías pintadas, o si la pintura necesita un retoque mayor, hacia la cabina de retoques.

49) **LIMPIEZA.** Se acondiciona la carrocería para el retoque.

50) **RETOQUES DE COLOR.** En una cabina se realizan a soplete los trabajos necesarios.

51) **OREO.** Se asienta la pintura, previo al horneado.

52) **HORNEADO.** Se seca la pintura de los retoques.

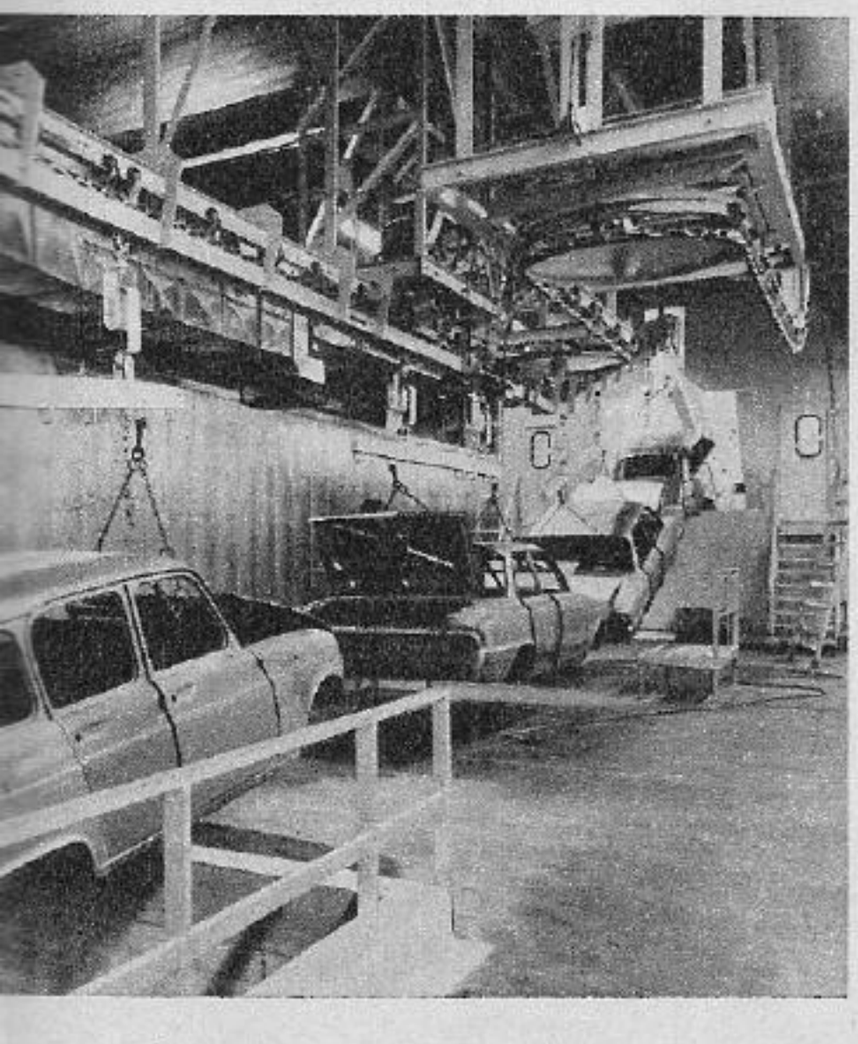
53) **ENFRIADO.** Tramo libre para enfriado de carrocería.

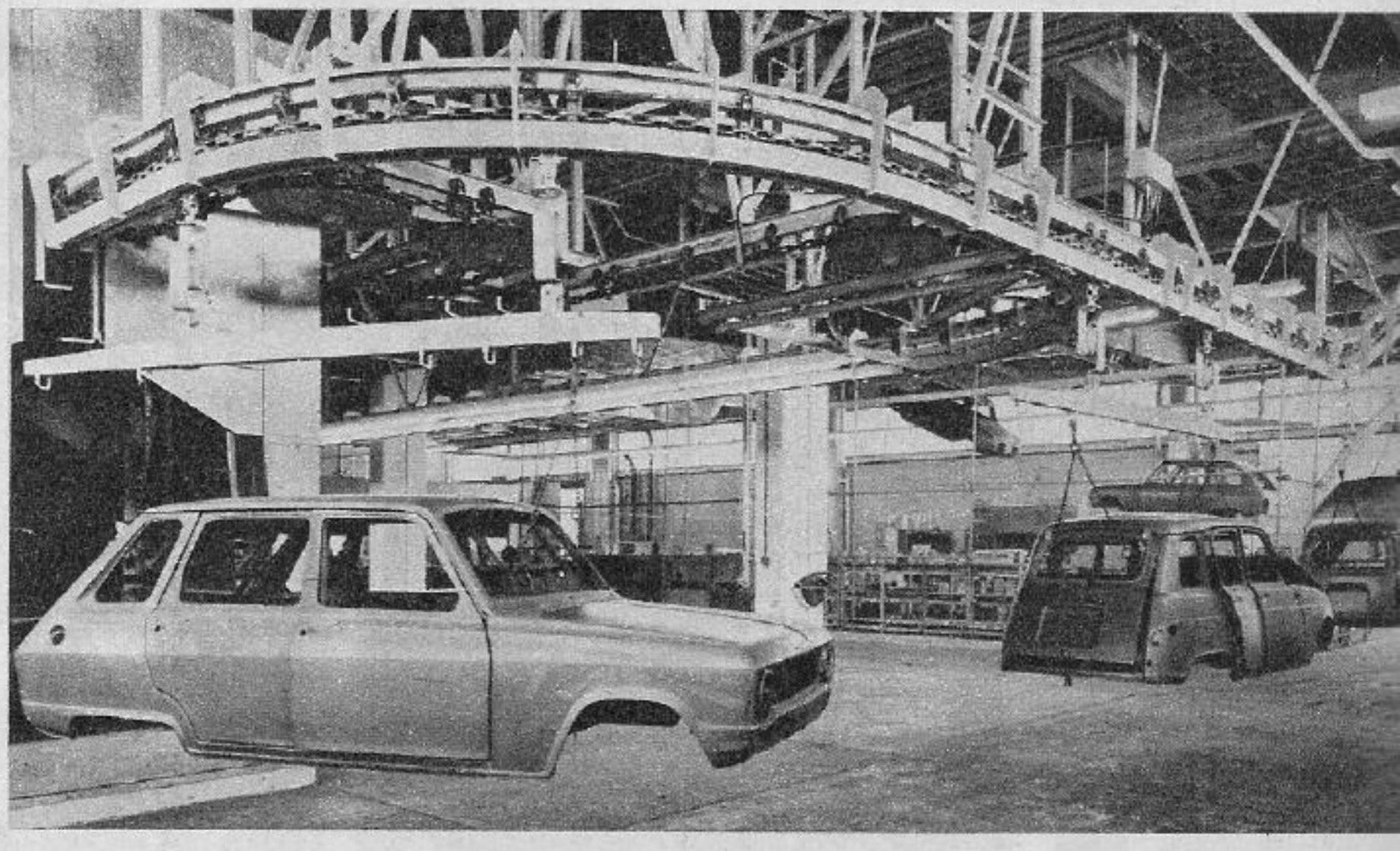
54) **TRASFERENCIA.** Por medio de dispositivos giratorios neumáticos, la carrocería es ingresada nuevamente en la cabina de inspección repitiendo el ciclo.

55) **BANCO DE CARROCERIAS PINTADAS.** En 5 líneas de rolos motorizados, se ubican las carrocerías ya pintadas y clasificadas por modelos.

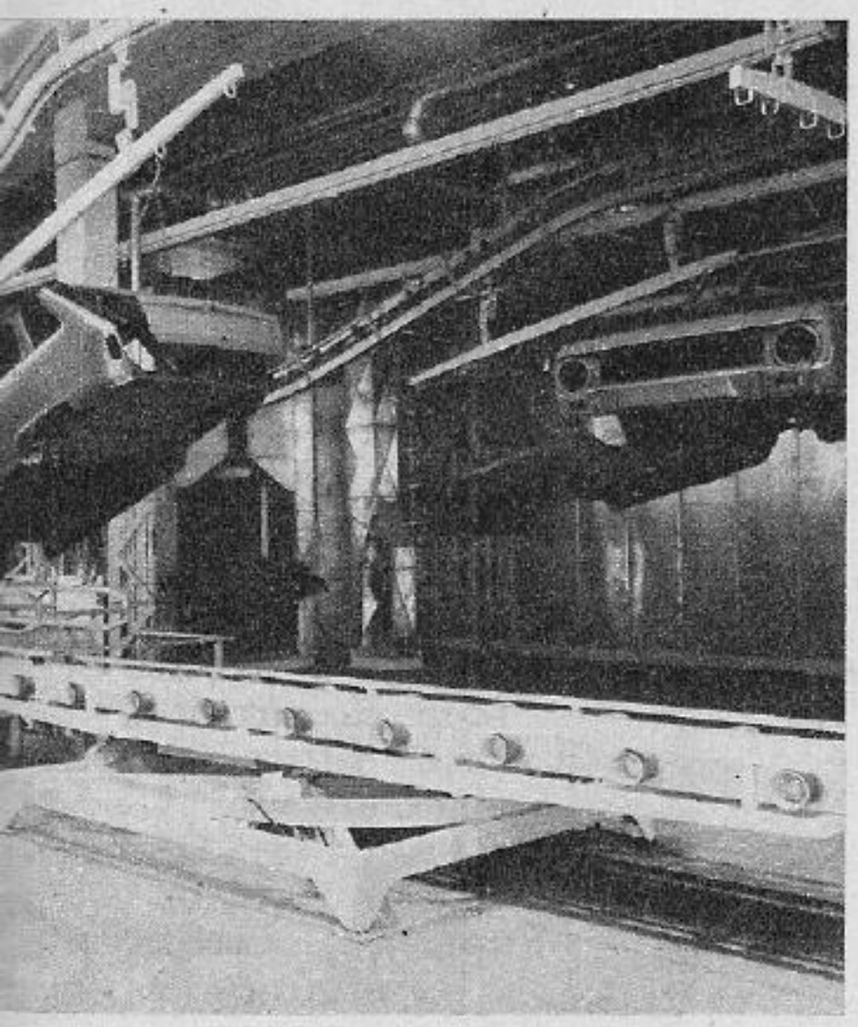
56) **CARGA.** Las carrocerías son cargadas en la línea trasportadora general de carrocerías, en el orden que estipula la programación.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





3





6

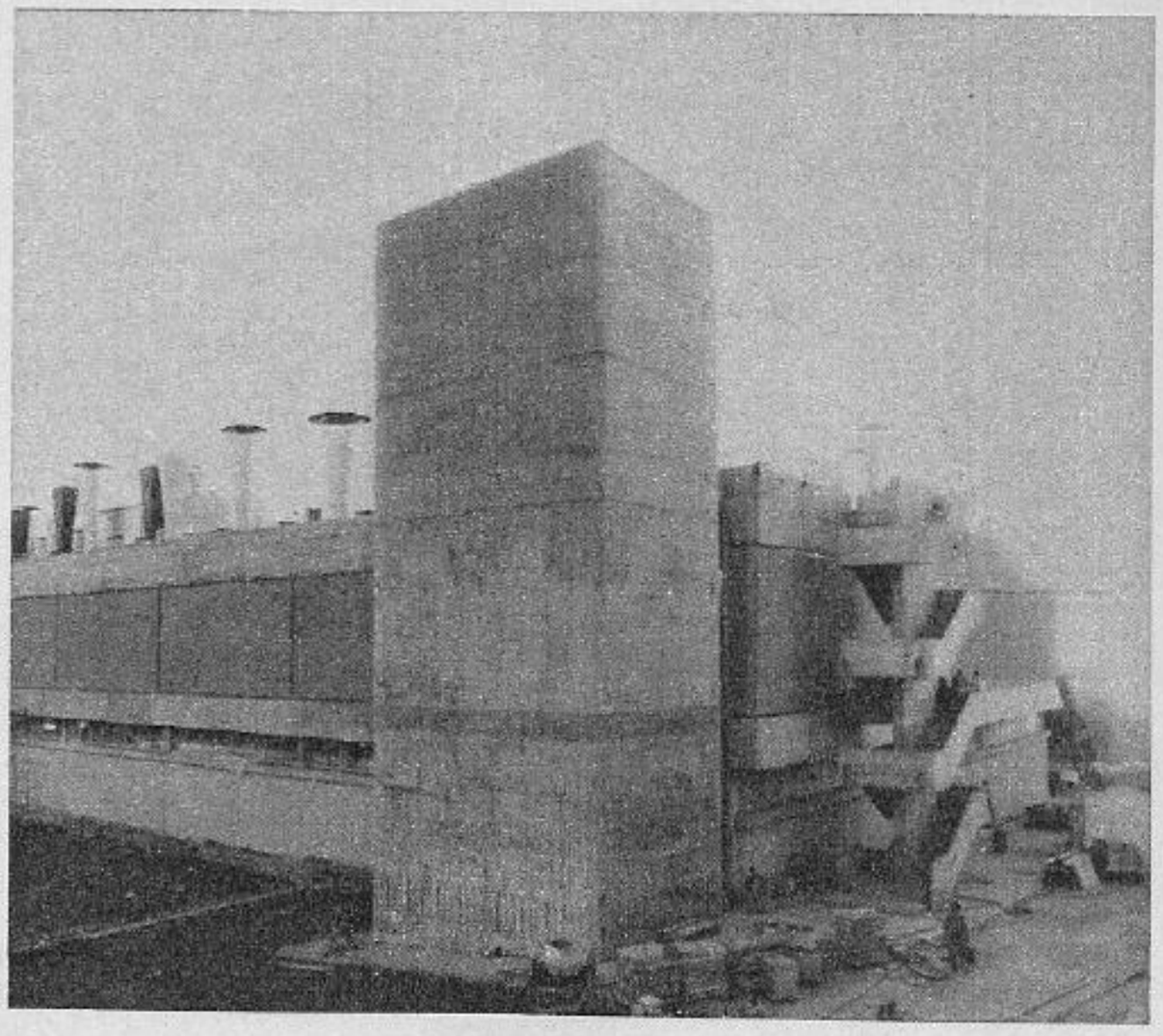
MEDIDAS DE CONTROL Y SEGURIDAD

Las características del proceso de pintado exigen un control riguroso de las condiciones técnicas operativas y un máximo de precauciones contra incendios y contra los factores ambientales que puedan afectar la salubridad del ambiente. Todo ello ha sido tenido en cuenta de forma exhaustiva.

La planta está dotada de un complejo sistema de controles, detectores y medidores cuyos terminales convergen en una cabina de control centralizado, en la que por medio de indicadores, luces, alarmas sonoras, monitores de televisión, etc., se evidencia cualquier anormalidad antes de que se torne peligrosa; desde esta cabina pueden también tomarse medidas preventivas de urgencia, desde el simple apagado de un horno o el encendido de un extractor de aire auxiliar, hasta la detención total de todos los procesos.

También hay sistemas de seguridad que actúan en forma automática: por ejemplo, en la cuba de impresión por inmersión hay dispositivos que constantemente miden el grado de contaminación del aire por el solvente y la temperatura; si se exceden ciertos valores, acciona una sirena para que el personal abandone el área y pone en marcha un extractor auxiliar. Si esos valores siguen aumentando, se abre una válvula de seguridad de apertura rápida y la pintura baja a un tanque cerrado ubicado en planta baja, vaciando la cuba en dos minutos y medio (55.000 lts.). Paralelamente, los detectores de llamas detienen la línea trasportadora, cierran las chimeneas y conductos de extracción para evitar corrientes de aire y pone en funcionamiento el sistema de inyección de anhídrido carbónico (nieve carbónica).

De todo lo precedente, además de las conclusiones técnicas que pudieran haber extraído, entendemos que también se habrán dado cuenta que no pinta quien tiene ganas, sino quien sabe —y puede— pintar. Colorín colorado, este cuento se ha acabado.



MARIE~CL



Ganadora de la Copa Damas, piloto oficial del equipo Henri Greder, esquiadora, amiga de Claudine Trauttman y amante de los autos veloces. Sus circuitos predilectos: los de montaña. Su mejor carrera: el Tour de France. El mejor auto: Opel o Camaro. Esta es Marie-Claude Beaumont, la excelente corredora francesa

La vimos pasar y nos pareció una mujer interesante. Había mucho movimiento en el restaurante de Nürburgring y se perdió entre los muchos que esperaban "pescar" una mesa desocupada. Alguien al lado nuestro la saludó en inglés y por la conversación que mantuvo con un técnico de Porsche nos enteramos que se trataba de **Marie-Claude Beaumont**, campeona francesa de rally y una de las mejores conductoras de la especialidad.

En la madrugada del día siguiente la encontramos con una amiga desayunando. Había ido a probar un nuevo Opel Commodore con sistema de inyección y había pasado dos días en el circuito alemán. Por medio de Karl Ihrig (jefe de prensa de Adam Opel de Russelheim) fuimos presentados y en nuestro modesto inglés conversamos un rato con Marie-Claude.

"Tengo 28 años y hace ocho que me dedico al automovilismo. Nací en Grenoble al pie de Los Pirineos aunque me crié en Gap. Mi padre ya se dedicaba a la práctica del automovilismo... era concesionario de una importante marca

Casco con auriculares, micrófono, guantes y mameluco antillama, anteojos oscuros... Es Marie-Claude Beaumont antes de largar las 24 Horas de Francorchamps.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARIE-CLAUDE BEAUMONT: UNA MUJER PELIGROSA



Rally de Montecarlo 1969. Ganadora de la Copa Damas con el Opel Commodore GS del equipo Henri Greder.

francesa y varias veces corrió el rally de Montecarlo en forma particular. En mi adolescencia los autos me interesaban pero no mucho, prefería el esquí y el patinaje. Una de las diversiones de la familia era el paso de los rallies por la puerta de nuestra finca en Gap. Casi todos los que transitaban por los Pirineos pasaban por Gap y allí empecé a saber ver las cosas. El clima, las noches de camaradería entre pilotos y navegantes... todo eso que es la parte más linda de las carreras me fue acaparando. Así me integré a ún equipo particular oficiando de auxilio o planillera."

En 1960 fue a Inglaterra a perfeccionar su inglés y descubrió las carreras de velocidad pura sobre circuitos. **"Eran diferentes. No se permitían errores, pero el rally tiene sus atractivos... son dos cosas no comparables. Cuando volví a Francia rendí un examen de profesora de esquí y lo aprobé. Al poco tiempo conocí a mi gran amiga Claudine Trauttman que en ese momento era campeona de Francia de rally, el mismo título que yo ostento ahora. Ella buscaba una navegadora y pensé que era una inmejorable posibilidad de introducirme en ese mundo... así fue."**

Poco tiempo después debuta como piloto. Su primera carrera es el rally del Norte y el Nieve y Hielo con un NSU particular de 1.000 cm³. Claudine Trauttman pasa a correr junto a su esposo René y Marie-Claude se integró al equipo del francés Henri Greder con el que corrió durante una temporada completa como navegante.

"En 1965 NSU me ofreció integrar el equipo de fábrica. Era un 1.000 TTS y mi carrera para ellos fue el Criterium de Cevennes, gané la Copa Damas y firmé contrato hasta 1968... pasando a ser piloto Nº 1 del equipo alemán. En ese año me interesó más volver con mi amigo Henri Greder, para el Greder Racing Team con un Opel —a veces con Camaro— en sus distintos modelos... Conmodore o con los Kadett LS Rally. ¿Mi mejr carrera?... el Tour de France del año pasado con un Kadett"

Marie-Claude Beaumont es una verdadera profesional. Fue undécima en el campeonato francés de rallies y primera en la Copa Damas desplazando en el orden mundial a la no menos famosa Pat Moss (hermana de Stirling). **"Esto no es lo más importante de mi vida, pero colma un espacio muy grande... además es divertido".**

Por otro lado los hombres... opinan que su especialidad es la montaña y los circuitos trabados. Allí es donde Marie-Claude gana segundos. Una rubia realmente peligrosa.

ACTUACIONES DE "BEAUMONT"

1965 -	Critérium des Cévennes ...	1º Copa Damas	NSU 1.000 TTS
1966 -	Critérium des Cévennes ...	1º Copa Damas	" " "
	Tour de Corse	1º Copa Damas	" " "
1967 -	Critérium des Cévennes ...	1º Copa Damas	" " "
	24 Horas de Francorchamps	1º Copa Damas	" " "
1968 -	Critérium des Cévennes ...	2º Copa Damas	" " "
	11º en el Campeonato de Francia de Rally		
1969 -	Rally Montecarlo	4º en su clase	Opel Commodore GS
	Rally Nieve y Hielo	4º en su clase	Opel Commodore GS
	Rally Charbonnieres	3º en su clase	Opel Commodore GS
	Rally A.C.O.	1º en su clase	Chevrolet Camaro
	Rally Lloraine	3º en su clase	Opel Kadett Rallye
	Rally Saint Raphael	1º en su clase	Chevrolet Camaro
		1º índice perf.	
	Copa de los Alpes	2º en su clase	Opel Kadett Rallye
	Tour de France	1º en su clase	
		1º en G-1	Chevrolet Camaro
	Tour de Corse	2º en su clase	Opel Kadett Rallye

LA INDUSTRIA AUTOMOVILISTICA EUROPEA AL DIA

hacia la integración de GM en Europa

"Pete" Estes, integrante del grupo de vicepresidentes de General Motors y responsable de la División Ultramar de General Motors, habla para Corsa

por EDOUARD SEIDLER corresponsal de Corsa en Francia

EL HOMBRE: Elliott M. "Pete" Estes (54 años). Está asimilado al grupo de vicepresidentes de General Motors y encargado de la División Ultramar de G.M. Es ingeniero y debutó en 1939 en el departamento de estudios de General Motors, poco tiempo después de su salida de la Universidad.

Ingeniero de motores de Oldsmobile (1946), luego se convierte en ingeniero jefe adjunto de la misma empresa (1954). Sucesivamente fue ingeniero jefe de Pontiac (1956), vicepresidente de G.M. y director general de Pontiac (1961), director general de Chevrolet (1965), vicepresidente responsable de toda la producción automotriz de G.M. (1969) y, finalmente, integrante del grupo de vicepresidentes y responsable de la División Ultramar de General Motors (1970).

LA EMPRESA: General Motors. Primera sociedad y primer constructos mundial (ventas en 1969: 4.439.475 automóviles y 842.089 vehículos pesados en los Estados Unidos. Ventas en 1969 en total —EE.UU. incluido—: 7.160.000 vehículos Sumado lo producido por sus filiales: Opel, Vauxhall, Holden y usinas de montaje y producción en el mundo entero).

.....

Sonriente, jovial, directo, Elliott "Pete" Estes es uno de los más populares entre los grandes "patrones ejecutivos" de Detroit. "A great guy" (un tipo formidable), dicen de él sus amigos y colaboradores inmediatos. Fue discípulo de uno de los más célebres ingenieros de la historia de General Motors: C. F. "Boss" Kettering. Fue ingeniero en jefe de Oldsmobile, luego de Pontiac, y se convierte más tarde en director general de Pontiac, a los 45 años, director general de Chevrolet a los 49; en el mismo año (1965) la división Chevrolet produjo por primera vez más de tres millones de vehículos en un solo ejercicio, confirmando de esa manera su bien ganado prestigio de primera marca mundial.

En febrero del '69 General Motors confía a Pete Estes —con el título de vicepresidente— la responsabilidad del montaje de las producciones en los EE.UU. de automóviles y vehículos pesados.

Un año más tarde, el 2 de marzo último, Peter Estes toma en sus manos la dirección de todas las operaciones de Ultramar de G.M. Por primera vez un ejecutivo con carácter de vicepresidente de la corporación G.M. es encargado directo y único de las fábricas de ultramar, lo que indica la creciente importancia de las filiales GM en otras tierras. Para Pete Estes el nombramiento significa mucho; algo así como aceptar el puesto de delfín de Edward N. Cole en la presidencia de General Motors. Y el aprendizaje lo realiza con un ambiente totalmente desconocido para él, ya que nunca había tomado contacto con otro mercado que el estadounidense y con otro tipo de autos que los que se producen en EE.UU. **"La División Ultramar tenía necesidad de un hombre como él"**, dicen sus amigos y allegados. Algunos agregan: **"Pete toma de esta manera la primera etapa de su aprendizaje de presidenté. De esta manera estará listo para suceder a Cole".**

UNA MARAVILLOSA PASION

Pete Estes tomó el avión hacia Europa sin saber lo que le esperaría. Visitó Opel, el Salón de Ginebra. Volvió "embalado" a EE. UU. El ingeniero-ejecutivo, Estes, frío y calculador, volvió inflamado por el espectáculo de los automóviles técnicamente "sofisticados" que descubrió en Europa.

"Jamás —dijo— había visitado un Salón del Automóvil como el de Ginebra. Es maravilloso. Todo ese amor por el automóvil en sí, la proliferación de autos técnicamente diferentes, la variedad de soluciones adoptadas. Mi idea al ver todo eso fue que para un país como el nuestro sería interesante un auto supersimple, una especie de auto-moto carrozada. Vi el Citroën Mehari, que me pareció responder a la idea nuestra. Exteriormente tiene esas características que buscamos. Estudié el auto, su técnica, todo. Me di cuenta en ese momento que se trataba de un aparatito realmente fino y elaborado, con un chasis y una suspensión de primera calidad. En Ginebra encontré una nueva juventud automovilístico-industrial..."

Sin duda alguna, "Pete" Estes tiene mucho que aprender del auto europeo. Los reconoce excelentes.

"El día llegará —dice en que importaremos a los Estados Unidos nuestros productos europeos, como el Diplomat y el Commodore. El Diplomat competirá directamente con alguno de los autos que producimos en Detroit. Pero si nosotros estamos seguros de que el Diplomat se puede imponer en los EE.UU., ¿por qué no ofrecérselo al público norteamericano?"

Este es uno de esos ejecutivos que no consideran el empirismo como una tara y siempre conservándose fieles a las reglas impuestas por una estructura no se engolosinan con vanos principios.

INTEGRACION EN MARCHA

"General Motors es una pesada maquinaria —admite— pero somos mucho más flexibles de lo que se puede pensar."

Pocos días después de nuestra entrevista, tomaba su avión hacia Europa a hacer contacto aún más estrecho con las filiales GM de Alemania, Inglaterra, Bélgica y francia. Le hicimos notar que GM en Europa, sufre de una descentralización excesiva, que tal vez sea uno de los males del grupo.

"Lo sé —respondió— pero eso lo tenemos en estudio para modificar. Hemos creado un comité técnico en escala europea. Un comité de administración donde serán miembros todos los Directores Generales de nuestras filiales europeas. Estamos trabajando también en la integración de nuestras campañas de publicidad en el continente. Es cierto que marchamos hacia una integración creciente de nuestras operaciones europeas y también hacia una misma estrategia, sobre todo en cuestión precios.

RESPUESTA AL CAPRI

Estes no habla de Ford directamente, pero habla del "número dos" americano pero que se ha convertido poco a poco en el "número uno" en Europa.

"En mi primera visita a Europa, les dije a mis hombres: Yo he sido el sexto constructor norteamericano en Oldsmobile, tercero en Pontiac y primero en Chevrolet. Pero jamás he sido segundo y no me gusta esa posición. Debemos batirnos a nosotros mismos para llegar a ser los primeros."

Y ya tienen algunas ideas bien definidas al respecto. En un primer paso, Opel va a lanzar su 1.450 que se venderá asimismo en los Estados Unidos y que puede ser muy bien la respuesta de GM al Capri de la Ford Alemania. Un tracción delantera está en preparación en la planta de Russelsheim y será la primera novedad a introducir por Opel en el Mercado.

"Además —dice— necesitamos en nuestra gama algún auto pequeño que tenga las siguientes características: 3,50 m, más o menos; 4 plazas, un motor de 950 cm3 y muy liviano en su concepción general. Un auto de este tipo podría tener un mercado mundial, pero nos sería muy útil en países como España e Italia donde las cilindradas pequeñas dominan el mercado."

General Motors siempre tuvo la idea de que para ganar dinero no había nada peor que los autos chicos. Y ahora la política comienza a cambiar, tanto en Europa como en los Estdos Unidos.

UNA REVOLUCION: LA AUTOMATIZACION

"Tienen ustedes razón —responde Pete Estes— los mercados han evolucionado; en los Estados Unidos la existencia de un mercado importante para los autos pequeños es evidente. La situación eco-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



nómica nos lleva poco a poco a eso. Es posible que se constituya en un mercado a largo plazo. Haremos frente a esta situación con nuestro Mini-Chevrolet; la XP.887, que pensamos exportar a Europa (5 a 10.000 unidades por año).

Pero nuestro objetivo primordial es la automatización de nuestras plantas. En algunas de nuestras fábricas de vehículos pesados, el ensamble de camiones está automatizado hasta tal punto que el hombre sólo opera botones.

¿Estas premisas de automatización se harían extensivas también a vuestra planta de montaje de la XP 887?

"Sí, por supuesto, las operaciones de soldadura, por ejemplo, están automatizadas a razón de un 80 %, cuando en la mayoría de nuestras plantas la automatización llega a un 20 %. Pero lo que va a fomentar las competencias en el orden de costos va a ser la evolución de los métodos a nivel de fabricación, la imaginación a nivel de producto, y la política comercial a nivel de mercado."

ATRAVESAR LA CORTINA DE HIERRO

Cuando le comentamos a Estes que la parte norteamericana de la industria automovilística europea corresponde al 28 % de la inversión total. "Solamente" —responde Estes y se sonríe. Quiere ir más lejos y para eso no hesitan en intentar batir ciertas barreras políticas, como han hecho Fiat y Renault y como Ford espera hacerlo.

"El día está cercano —dice— en que el mercado en Europa Oriental sea muchísimo más importante que el de Europa Occidental. No tenemos ninguna intención de quedarnos mirando cómo se dividen el mercado nuestros competidores. Procederemos a estudiar ahora cada uno de los países del este.

Estamos también en tren de conseguir fabricantes de partes, en esos países. Opel, por ejemplo, ya compra ruedas a Yugoslavia.

Detroit reconoce hoy día que su futuro se ubica fuera de los Estados Unidos.

"Se puede pensar —dice Pete Estes— que el mercado norteamericano progresa en un 4 % a través de los próximos años. En Europa, en cambio, la progresión será de un 8 %. Será mucho más fuerte ese aumento en América del Sur.

Cuando uno escucha hablar a este ejecutivo, piensa que poco queda ya de la mística automovilística. El auto desciende de su pedestal y se convierte en un simple útil. ¿Por qué no cambiar ese útil todos los años, o cada dos años?

CONVERTIR AL AUTOMOVIL EN ALGO DESEABLE

"Es nuestra idea para los años 70 —comenta—. Debemos convertir el automóvil en un objeto buscado por sus cualidades estético-técnicas. En los Estados Unidos debemos volver a nuestros primeros pasos. Tendremos que convertir nuestros actuales modelos hacia sus dimensiones primeras. Nuestra tendencia actual es dejar aumentar las medidas de los autos. Cuando hacemos un auto mediano, en un año o dos sus dimensiones aumentan hasta convertirse en un auto grande. El mercado más importante de los Estados Unidos será, a través de los próximos años, justamente el de los automóviles medianos, y que yo considero en el orden los 5 millones de unidades. Y este será el gran boom del decenio, ya que en todo el mundo la tendencia llevará a los grandes constructores a achicar sus automóviles. Las distancias se van a acortar, las diferencias internacionales no van a existir y nosotros vamos a hacer autos para ese nuevo mundo.

COMPROMISO

¿Se puede tomar esta decisión de las fábricas de los EE.UU. como una posibilidad en el descenso de la calidad de sus productos, al aumentar la producción en forma alarmante?

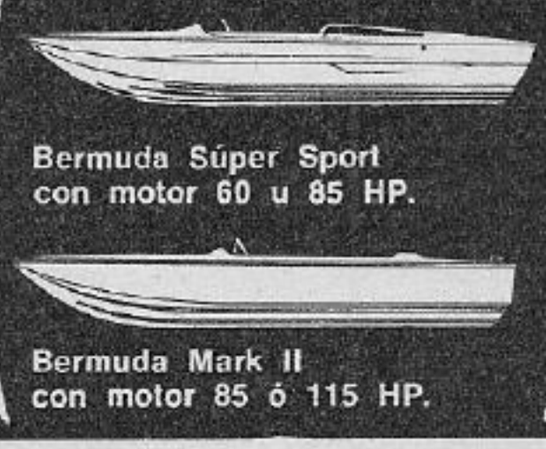
"Por supuesto que cada automóvil es, antes que nada, un serio compromiso, y por supuesto en ese compromiso entran a jugar innumerables factores, tales como las condiciones viales de cada país. El ingeniero que concibe un automóvil se debe confrontar de entrada con la noción del precio. Las especificaciones del auto (peso, dimensiones, potencia) le son dictadas del exterior de su ámbito específico. Desarrolla su proyecto sobre la base de los compromisos contraídos. Si puede economizar 50 dólares en frenos porque las condiciones de la velocidad-límite del auto se lo permiten, o si puede economizar en un nuevo sistema de suspensiones, sin duda alguna que lo hará si este ahorro beneficia la comercialización de su auto. Sin embargo creo que la calidad de terminación de los autos se incrementará debido a que la automatización será cada vez más perfecta.

¿Una conclusión?

"¡Atención a los japoneses! —dijo Estes, al igual que todos nuestros entrevistados de Detroit—. El verdadero peligro viene de esos tipos. Son fuertes, muy fuertes. Progresan en calidad. Todo lo que pueden aprender de nosotros ya lo aprendieron hace tiempo. En lo que a "marketing" se refiere tienen pocos rivales. En los EE. UU. no es precisamente de VW que viene el peligro. Y ahora, vamos a encontrar a los japoneses en todos los mercados del mundo."

Esta es la letanía de Detroit versión 1970, porque en esta década el verdadero desafío viene de Japón y no de los Estados Unidos.

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 • Náutica Centro, Uruguay 776 • Gran Buenos Aires: Nautidelta, Liniers 290 (Tigre) • Náutica Coelho, Av. del Libertador 2173 (San Fernando) • Camping Sur, Av. Hipólito Yriogyen 8039 (Bánfield) • Corletto y Cía., Av. 122 Nº 1400 (La Plata).
Representantes en el Interior

RADEL S.A.

MAYO 1970

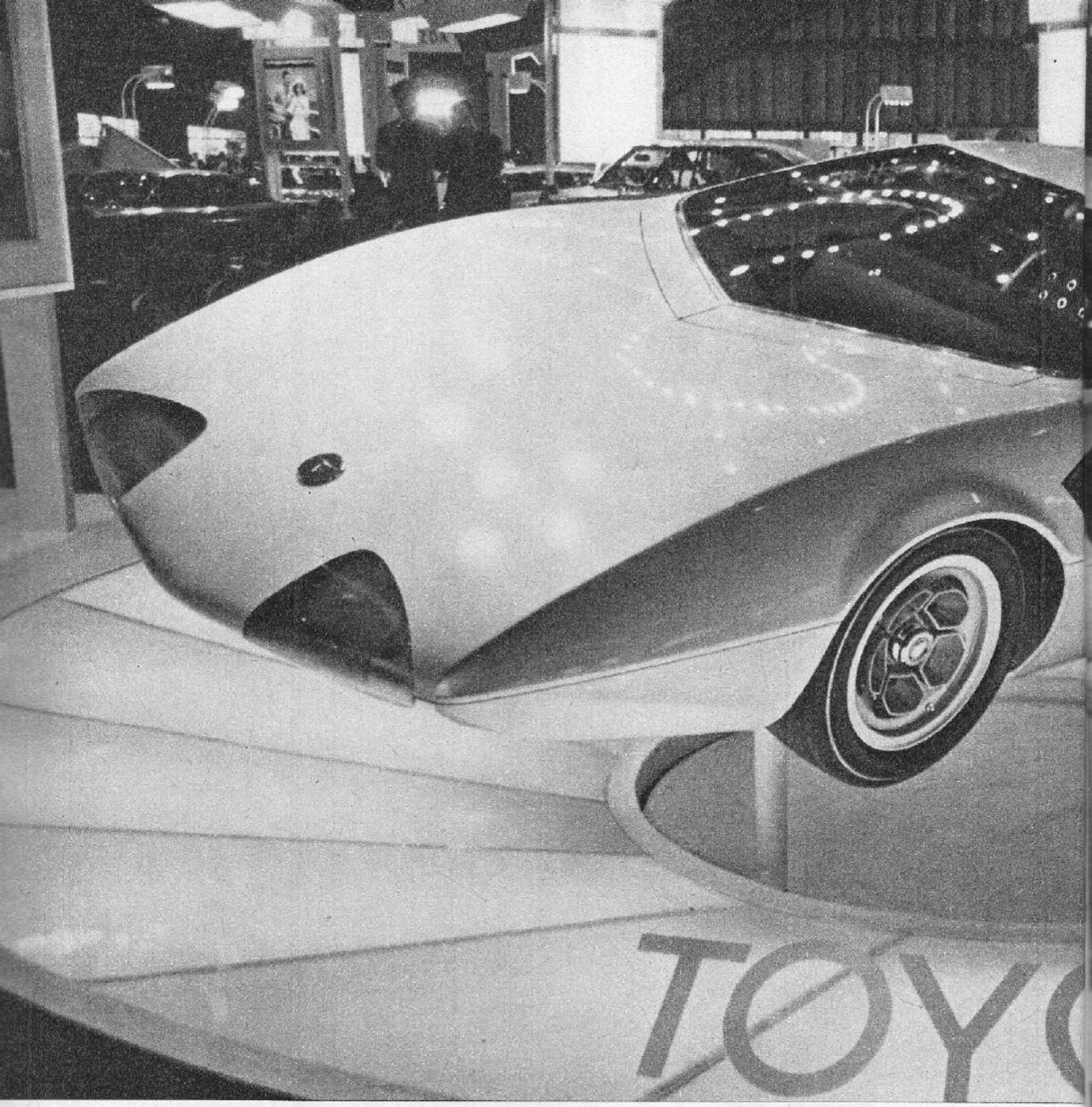
D	L	M	M	J	V	S
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CORSA

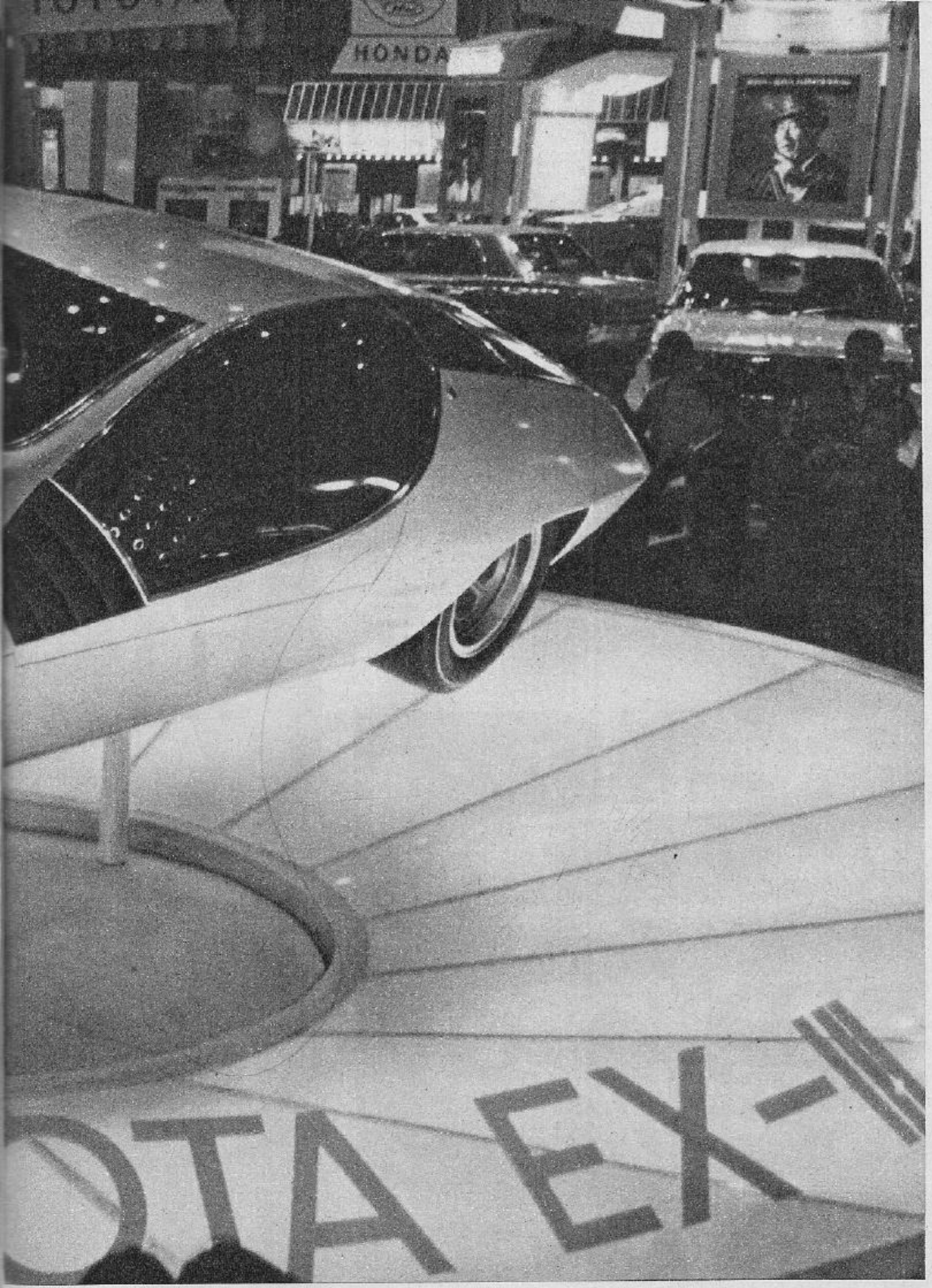
3. Finaliza el G.P. Automovilístico "Pcia. de Santa Cruz" (TAJ y F. Libre).
3. Capilla del Monte (TAJ Cat. "A" y "B").
3. Rally de la A.A.A.S. (TAJ Grupo 2).
3. Targa Florio (GT - S y SP) en Italia, con puntaje para el Mundial de Marcas.
3. Trofeo Hameenlinna (SP hasta 2 lt.) en Finlandia con puntaje por el Trofeo Europeo de Marcas.
8. Largada desde Río de Janeiro del Rally Londres-México.
10. Maggiolo (SP y F-4).
10. Chaco Automoto Club (TAJ).
10. Llegada a Montevideo del Rally Londres-México.
10. Grand Prix de Mónaco (F-1) con puntaje por el Campeonato Mundial de Conductores.
10. Gran Premio de Budapest (Turismo) con puntaje por el Campeonato Europeo.
11. Largada desde Buenos Aires del Rally Londres-México.
17. Vuelta de Salto (TC "A").
17. Concordia (F-1).
17. 1000 Kilómetros de Spa-Francorchamps (GT - S y SP) con puntaje por el Mundial de Marcas.
24. Trofeo de Austria (SP) por el Trofeo Europeo de SP hasta 2 litros.
24. Gran Premio de Brno (Turismo) con puntaje por el Campeonato Europeo.
25. Chrystal Palace (F-2) en Inglaterra.
27. Llegada a México del Rally Londres-México.
31. Las Flores (SP y F-1).
31. 1.000 de Nürburgring (GT - S y SP) con puntaje por el Mundial de Marcas (en Alemania).
31. Finaliza el Rally de Acrópolis por el Campeonato Mundial de Marcas de Rallies.



INDUSTRIA JAPONESA

EL RICKSHAW QUEDO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



...y las flores de cerezo, y los kimonos, y los sumurais... han quedado relegados para dar lugar al proceso industrial más acelerado de nuestro tiempo: la fabricación de automotores en Japón. Hoy es -en volumen total- el segundo productor en el ranking mundial de construcción de vehículos

por CESAR M. SORKIN

ATRAS ...

Hace unos pocos años cualquiera habría manifestado incredulidad si hubiera escuchado que Japón y su industria, en breve tiempo, inundarían los mercados del mundo. Cuando las primeras "Spica" de transistores llegaron a nuestro Buenos Aires, se estaba gestando en el país de "La casa del Té en la Luna de agosto" un rush industrial tremendo; desde ínfimos transistores y triodos, hasta vagones completos de ferrocarril, desde grabadores tamaño "pocket" a camiones de 35 toneladas, desde increíbles juguetes mecánicos hasta aviones de línea...

Hoy Japón es una potencia mundial, a pesar del castigo tremendo sufrido durante la segunda guerra. Una potencia erigida en mérito a la correcta administración de los capitales invertidos (nacionales y extranjeros) y a la increíble capacidad de trabajo de un pueblo que hoy ocupa el tercer lugar en el mundo en cuanto a la extensión de su red vial, y el segundo lugar en la producción mundial de automotores. De un pueblo que viaja en el ferrocarril más veloz del mundo, y que comienza a organizar una feria mundial o una olimpíada cuatro años antes de su inauguración. Con semejante curriculum, a nadie debe sorprender que Japón ocupe hoy el lugar que ocupa en la estadística mundial. Posiblemente el trasplante de técnicas occidentales asi-

→



Otra de las primicias del salón: el Nissan Fairlady Z 432. Obtenible en tres modelos diferentes, esta cupé fastback de limpio dibujo monta el motor modificado del Nissan R-380 (Grupo 4).





Mitsubishi Heavy Industries presenta el Colt Galant, modelo recientemente incorporado a la gama Colt. No sabemos qué calibre es, pero podemos adelantar que a pesar del calibre, existen negociaciones entre Mitsubishi y Chrysler (posible liaison . . .)

...miladas, comprobadas y mejoradas por la capacidad y tesón atávicos del oriental, sean los elementos de la simbiosis que dio como resultado tal "boom" industrial. Un ejemplo concreto, tangible, ante el cual cabe una sola actitud: imitarlo.

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

La industria automotriz japone

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Los modelos presentados en el Salón no entran en los cuadros que acompañan la nota, por ser demasiado recientes. En este caso, el nuevo Honda 1300X cupé, a ser comercializado en 1970.

sa, para ser concretos, es la segunda en el orden mundial, con respecto a su volumen de producción. La cifra correspondiente al anteaño pasado (1968) —4.090.000 unidades— ratifica esa ubicación privilegiada junto a naciones que comenzaron a construir autos hace más de sesenta años. Como toda industria de gran volumen, la industria automotriz se sirve de una serie encadenada de empresas subsidiarias, fenómeno que si bien no tiene nada de novedoso, mantiene constante la necesidad de mano de obra, produce elementos de consumo y favorece en última instancia todo el proceso económico de la nación.

El ritmo acelerado de producción de automotores ha llevado a Japón al lugar que ocupa actualmente entre las principales naciones productoras, precedido únicamente por USA, y bastante lejos del tercer productor (Alemania), ya que los cuatro millones y pico de unidades fabricadas en Oriente supera por un margen de casi un millón a Alemania. De acuerdo con los tipos de autos fabricados, la producción se distribuye de la siguiente manera: el 49 % corresponde a autos de pasajeros; 10 % a autos pequeños del orden de los 360 cm³, que son los que en definitiva "motorizan" en índice ascendente los núcleos urbanos, y el resto del porcentaje se reserva para vehículos utilitarios —fundamentalmente camiones, para los que se cuenta con una infraestructura carretera más que adecuada— y furgones de todo tipo. Pensemos que son cien millones de habitantes, distribuidos en apenas 370.000 kilómetros cuadrados, y que la población de Tokio (once millones) la trasforma en la ciudad más densamente poblada del mundo; partiendo de semejantes pautas, no debería sorprender que en el término de tan pocos años, Japón sea líder de la industria del automotor. No debería sorprender. Pero sorprende...

LAS FABRICAS

Las empresas encargadas de fabricar automotores sin pausa son las siguientes: Toyota Motor Co.;

→

Y éste es el más nuevito de la línea Datsun: el Cedric Special Six. Incluye detalles de lujo, e inclusive columna de dirección telescópica.

Entre otras preocupaciones, en Japón existe la del complicado tránsito urbano. Buscando soluciones a la cuestión, surgieron estos prototipos Toyota, elaborados para transitar en grandes ciudades.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TOYOTA MOTOR CO. LTD.

Marca	Característica	Cilindrada	Vel. máx.
Toyota Century	Sedán 4 puertas	2.981 cm3	160 km/h
Toyota Crown	Sedán 4 puertas	2.253 cm3	155 km/h.
Toyota Crown Custom	Rural	2.253 cm3	155 km/h.
Toyota 2000 GT	Sport, gran turismo	1.988 cm3	220 km/h.
Toyota Corona Mk II	Cupé Hardtop	1.858 cm3	175 km/h
Toyota Corona Mk II	Sedán 4 puertas	1.591 cm3	150 km/h.
Toyota Corona Mk II	Cupé Hardtop	1.591 cm3	150 km/h.
Toyota Corona Mk II	Rural	1.591 cm3	145 km/h.
Toyota Corona	Sedán 4 puertas	1.490 cm3	145 km/h.
Toyota Corolla 1100	Sedán 2 puertas	1.077 cm3	140 km/h.
Toyota Corolla 1100	Cupé Fastback	1.077 cm3	145 km/h.
Toyota Corolla SL	Cupé Fastback	1.077 cm3	160 km/h
Toyota Corolla 1100	Rural	1.077 cm3	130 km/h.
Toyota 1100	Sedán 2 puertas	993 cm3	140 km/h.
Toyota 1100	Rural	993 cm3	135 km/h.

HINO MOTORS LTD.

Contessa	Sedán 4 puertas	1.251 cm3	130 km/h.
Contessa Cupé	Cupé	1.251 cm3	145 km/h.

NISSAN MOTORS CO. LTD.

Nissan President	Sedán 4 puertas	3.988 cm3	185 km/h.
Datsun Súper Six	Sedán 4 puertas	2.262 cm3	160 km/h.
Datsun Personal	Sedán 4 puertas	1.973 cm3	155 km/h.
Datsun Wagon	Rural 4 puertas	1.973 cm3	155 km/h.
Datsun 2000 Van	Rural 4 puertas	1.973 cm3	145 km/h.
Nissan Gloria	Sedán 4 puertas	1.988 cm3	160 km/h.
Datsun 2000 Sports	Sport	1.982 cm3	200 km/h.
Datsun 2200 Diesel	Sedán 4 puertas	2.164 cm3	121 km/h.
Datsun 1800 Deluxe Súper .	Sedán 4 puertas	1.815 cm3	160 km/h.
Datsun 1600 Deluxe	Sedán 4 puertas	1.595 cm3	160 km/h.
Datsun 1600 Súper Sports .	Sedán 4 puertas	1.595 cm3	165 km/h.
Datsun 1300 Deluxe	Sedán 4 puertas	1.296 cm3	145 km/h.
Datsun 1600 Wagon	Rural 4 puertas	1.595 cm3	160 km/h.
Nissan Skyline Deluxe	Sedán 4 puertas	1.483 cm3	160 km/h.
Datsun 1000 Sedán Deluxe .	Sedán 4 puertas	988 cm3	135 km/h.
Datsun 1000 Coupé	Fastback 2 puertas	988 cm3	140 km/h.
Datsun 1000 Van Deluxe ..	Rural 2 puertas	988 cm3	130 km/h.

SUZUKY MOTOR CO.

Suzuki Fronte Deluxe	Mini 2 puertas	356 cm3	110 km/h.
Suzuki Fronte SS	Mini 2 puertas	356 cm3	125 km/h.
Suzuki 360	Mini 2 puertas	359 cm3	75 km/h.

MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES

Debonair	Sedán 4 puertas	1.991 cm3	155 km/h
Colt 1500	Sedán 4 puertas	1.498 cm3	145 km/h
Colt 1200	Sedán 4 puertas	1.189 cm3	140 km/h
Colt 1200 Station Wagon ..	Rural 4 puertas	1.189 cm3	135 km/h.
Colt 1100 Fastback	Sedán 3 puertas	1.088 cm3	140 km/h.
Colt 1100 F	Rural 2 puertas	1.088 cm3	130 km/h.
Mitsubishi Minica	Mini 2 puertas	359 cm3	95 km/h.

ISUZU MOTORS LTD.

Isuzu 117 Coupé	Fastback 2 puertas	1.584 cm3	200 km/h.
Isuzu Florian	Sedán 4 puertas	1.584 cm3	150 km/h.
Isuzu 1600 Florian Tounring	Sedán 4 puertas	1.584 cm3	160 km/h.
Isuzu Bellet 1600 GT	Cupé 2 puertas	1.584 cm3	160 km/h.
Isuzu Bellet 1500 Deluxe .	Sedán 4 puertas	1.471 cm3	150 km/h.

AICHI MACHINE INDUSTRY

Cony Light Van Deluxe ...	Mini 2 puertas	354 cm3	80 km/h.
Cony Wide Van Deluxe ...	Kombi 4 puertas	354 cm3	80 km/h.

HONDA MOTOR CO.

Honda 1300	Sedán 4 puertas	1.298 cm3	175 km/h.
Honda S800	Sport convertible	791 cm3	160 km/h.
Honda N600 Deluxe	Rural 2 puertas	598 cm3	130 km/h.
Honda N400 Deluxe	Rural 2 puertas	401 cm3	120 km/h.
Honda N360	Mini 2 puertas	354 cm3	115 km/h.

TOYO KOGYO CO.

Mazda 1800 Sedán Deluxe .	Sedán 4 puertas	1.796 cm3	165 km/h.
Mazda 1500 Deluxe	Sedán 4 puertas	1.491 cm3	150 km/h.
Mazda 1500 Estate Deluxe .	Rural 4 puertas	1.490 cm3	145 km/h.
Mazda 1200	Sedán 4 puertas	1.169 cm3	145 km/h.
Mazda 1200 Coupé	Cupé 2 puertas	1.169 cm3	150 km/h.
Mazda 1200 Estate Deluxe .	Rural 4 puertas	1.169 cm3	140 km/h.
Mazda R100 Coupé (Wankel)	Cupé 2 puertas	982 cm3	180 km/h.
Mazda 110S (Wankel)	Sport 2 puertas	982 cm3	185 km/h.
Mazda F1000 Coach	Kombi 4 puertas	987 cm3	110 km/h.

DAIHATSU KOGYO CO.

Daihatsu 1000 4	Sedán 4 puertas	958 cm3	130 km/h.
Daihatsu 1000 2	Sedán 2 puertas	958 cm3	130 km/h.
Daihatsu 1000 Station Wagon	Rural 2 puertas	958 cm3	130 km/h.
Daihatsu 360	Mini 2 puertas	350 cm3	100 km/h.
Daihatsu 360 Station Wagon	Mini 2 pueras	356 cm3	85 km/h.
Daihatsu 360 Cab	Kombi 4 puertas	356 cm3	85 km/h.

FUJI HEAVY INDUSTRIES

Subaru FF-1	Sedán 4 puertas	1.088 cm3	145 km/h.
Subaru FF-1	Sedán 2 puertas	1.088 cm3	145 km/h.
Subaru FF-1 Sport	Sedán 2 puertas	1.088 cm3	160 km/h.
Subaru FF-1 Station Wagon	Rural 4 puertas	1.088 cm3	145 km/h.
Subaru 360 Sedán	Sedán 2 puertas	356 cm3	110 km/h.
Subaru 360 Van	Kombi 4 puertas	356 cm3	95 km/h.

Hino Motors; Nissan Motors Co.; Mitsubishi Heavy Industries; Suzuki Motor Co.; Isuzu Motors; Aichi Machine Industry; Honda Motor Co; Toyo Kogyo Co.; Daihatsu Kogyo Co.; Fuji Heavy Industries. Son 11 fábricas, que entregan infinidad de modelos; tantos que se hace necesario un cuadro sinóptico para condensarlos. El cuadro que sigue demuestra que entre 11 fábricas se distribuye la tarea de construir **77 modelos diferentes**, que cubren toda la gama de necesidades y gustos del mercado local. Y conste que nos estamos refiriendo exclusivamente a vehículos de paseo. Porque además las 11 fábricas japonesas se encargan de proveer nada más y nada menos que 140 modelos diferentes de vehículos utilitarios, gama que comprende desde pick-ups pequeñas hasta camiones de 30 toneladas, con equipos entregados por fábrica que contemplan uidades hormigoneras, o equipadas para bomberos, o para transportar tanques de guerra, o bien ómnibus escolares, camiones frigoríficos, etc., etc. Y todavía no nos ponemos a conversar sobre motos...

EXPORTANDO...

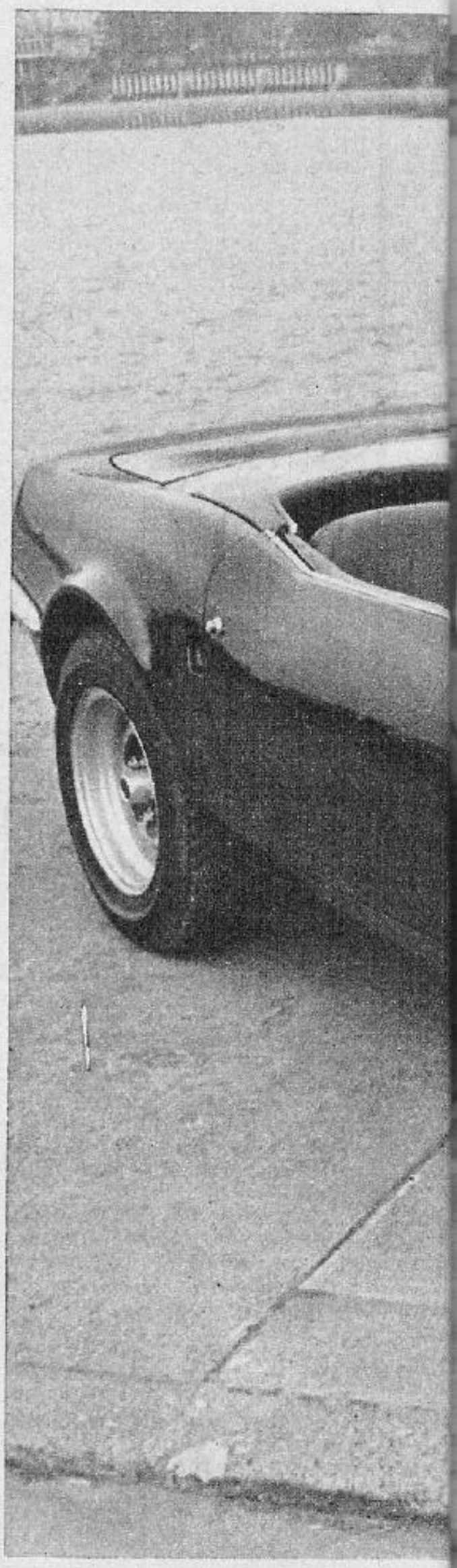
La última estadística (que tenemos) —correspondiente al año 1968— indica el nivel exportado por Japón, registrándose las siguientes cifras: Total exportado, 612.429 unidades. Sobre este total 406.250 fueron automóviles de pasajeros. Exactamente, se exportó el doble de lo exportado en el año 1967 En cuanto a porcentajes y destino de la corriente "migratoria" de autos japoneses, se registran las siguientes pautas: del 69,3 % exportado sobre el total producido, el 33,7 % entró a Estados Unidos; el 22,4 % al Sudeste asiático, y el 13,2 % a Oceanía. Cuando la primaria industria japonesa, allá por el año 1954 comenzó a exportar, el destino de todo el volumen exportable era el Sudeste de Asia. Solamente el incremento de calidad y el nivel técnico abrieron los nuevos mercados que son hoy destinatarios de las unidades niponas. Así, para Japón la industria del automotor ha pasado a ser un fuente importantísima de ingreso de divisas, casi llave de la economía japonesa, con la consiguiente propagación de la creciente y poderosa imagen industrial.

El factor básico que precipitó el boom de exportación fue la adopción del sistema de producción masiva. La estandarización permitió el abaratamiento de costos, la motorización de la población local y el establecimiento definitivo de un margen exportable, cuyo volumen superó los mejores cálculos. Si consideramos que en 1954 Japón daba los primeros pasos en una industria tan complicada y con tanta competencia como lo es la del automóvil, y que a sólo 15 años de esos primeros pasos se ha transformado en el segundo ubicado en el ranking mundial de productores de automotores, no nos queda otra alternativa que afirmar que los japoneses, produciendo autos, son un verdadero fenómeno...



AHI VIENE EL DRAGON





Por EDUARD SEIDLER, corresponsal en Francia.



FOTO 1: Versión spider del nuevo producto ítalo-argentino: el LMX Sirex. Nada revolucionario, pero bien logrado en líneas generales.

Un ítalo-argentino —Miguel Liprandi— fundó en Milán la firma LMX. Con un dragón como emblema, fabrica dos versiones de la marca "Sirex": un spider y una cupé. Sus características relevantes

Gran parte de los fabricantes de autos utilizan animales para identificar sus marcas. Tal inclinación, inocente por cierto, no deja de ser sugestiva. Pero dejemos los malos pensamientos... no seamos víboras gratuitamente... retornemos a la canasta, y hablemos de autos.

Ferrari utiliza como logotipo un caballo; De Tomaso prefiere una pantera, Lamborghini un toro, Abarth un escorpión, Peugeot un león, Jaguar un ídem, Cisitalia un carnero, etc., etc. Luego aparecen las cruzas: Pegaso, un caballo con alas; Rolls una mujer alada. Si bien un caballo con alas no existe, y una mujer con alas tampoco, resulta más razonable incorporar a ambos al reino animal que al reino vegetal, por razones obvias. Para cerrar la evolución regresiva —o involución— un nuevo auto, cuya marca es "LMX", se incorpora a la producción mundial utilizando un dragón como logotipo. Si bien los más escépticos de esta redacción aseguran que —lógicamente— los dragones no existen, un colaborador nuestro —San Jorge— asegura por el contrario que los dragones existen, si no lógicamente, por lo menos mitológicamente. E inclusive jura y perjura haber luchado a brazo partido con uno de ellos, pero no explica el motivo. Cabe aclarar que ganó San Jorge, por decisión dividida del jurado. Volviendo al "LMX", tal nuevo auto

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



FOTO 2: De la misma marca, pero en versión cupé. La misma mecánica que en el modelo abierto.

responde al trabajo del ítalo-argentino Miguel Liprandi. A los 43 años de edad Liprandi es un especialista en fibra de vidrio por razones de trabajo, y un entusiasta de los autos finos por vocación. Comenzó a construir autos hace 18 años, utilizando motores de baja cilindrada (Renault, Panhard, Volks, Ford). Su primer paso grande fue ejecutado al comenzar la década del '60, cuando se dedicó de pleno a la manufactura de carrocerías plásticas para De Tomaso, Abarth e, inclusive, algunos prototipos Ferrari. Actualmente la cuestión viene lo suficientemente bien como para que Liprandi haya comenzado a no depender de otros, trabajando para sí mismo. Establecido en Milán con el nombre comercial "LMX Automobile", con una marca para sus autos: "Sirex", y con un emblema: el dragón rampante.

Los motores utilizados son los Ford alemanes similares a los utilizados en el Ford Capri: V6, árbol de levas central y 2,3 litros de cilindrada. Liprandi cuenta también con la asistencia técnica de Michel May, especialista suizo en turbocompresores que, por otra parte, está asociado a Ferrari, Mercedes y Porsche. El amigo May utiliza un compresor Constantin, que incrementa la potencia del Ford V6 de 126 a 210 HP. Tal turbocompresor es muy similar al utilizado por Mario Andretti en el auto ganador de Indy '69. Aprovechando los gases de escape, se pone en movimiento la turbina del compresor, instalado debajo del carburador. El sistema comienza a trabajar desde que se alcanza las 3.000 rpm hasta un máximo de 6.100 rpm.

El chasis está construido en base a una espina dorsal —tipo De Tomaso Vallelunga— integrado al monocoque, constituido por la carrocería totalmente de fibra de vidrio. El largo total de las dos versiones construidas —Spider y cupé— no llega a los 4 metros: 3,987 m. La suspensión de ambos es similar también: adelante, sistema McPherson, y atrás brazos triangulares, resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos. Frenos de disco en las cuatro ruedas son equipo standard. El motor se ubica adelante, justo debajo del capot y lo suficientemente arriba del piso como para no arrastrar el cárter.

Las performances son bastante aceptables para las características del Sirex: desde partida detenida hasta 400m, 15,3 segundos. Velocidad máxima: 220 kilómetros 433 metros por hora.

Sin características excepcionales, por lo menos en cuanto a estilo se refiere, el Sirex se incorpora al staff de los "pequeña serie". En un medio como el europeo, en el que resulta difícil subsistir en tal especialidad, nacer puede ser auspicioso.

motonáutica

MAS VALE PREV



¿Tiene ya usted su primera lancha?
Pues aprovéchela y evite tener accidentes.
Para ello entérese de cuáles
son las principales causas de los mismos.
El dodecálogo de la seguridad

Hace pocos números dimos algunos consejos sobre la adquisición de la primera lancha. Creemos que dejaríamos incompleto el panorama del "debutante" en motonáutica si no nos refiriéramos, aunque sea brevemente, a la forma más segura de navegar y evitar tener accidentes. Dicen que todo el que anda en auto choca, tarde o temprano. En las lanchas no es así; lo que sí van a tenerse son problemas de motor, casco, elementos, es decir, todo aquello que está sometido a "envejecimiento por el uso", y aun eso puede evitarse con un mantenimiento correcto. Choques no hay por qué tener, ni accidentes "previsibles". Parece raro hablar de accidentes previsibles, pero en el agua lo son en su inmensa mayoría. Excesos de carga, mal gobierno, motor en mal estado, etc., son causas más que suficientes como para permitir prever que habrá dificultades; si no las hay mejor, pero era "previsible" que las hubiera. Y volvemos a lo de siempre: una cosa es tener problemas con un automóvil en Córdoba y Florida (donde se está bien acompañado) y otra cosa es tener problemas con una lancha en el Paraná de las Palmas, algo lejos de la orilla y con la noche que se viene encima.

Ya que los norteamericanos son tan afectos a las estadísticas, basémonos en ellas para ver las principales causas de accidentes. En 1969, la Oficina de Guardacostas efectuó un detenido análisis de 5.427 lanchas que tuvieron accidentes. Solamente en 42 casos la causa del mismo fue el casco, o mejor dicho, atribuible a defección del casco; en 91 casos el responsable fue el motor y en 12 la causa fue rotura de los cables de gobierno. Como paradójico contraste, y dejando de lado y sin computar una serie de casos medio dudosos, se pudo demostrar fehacientemente que en 4.007 casos el accidente se debió exclusivamente a un error de maniobra por parte del conductor.

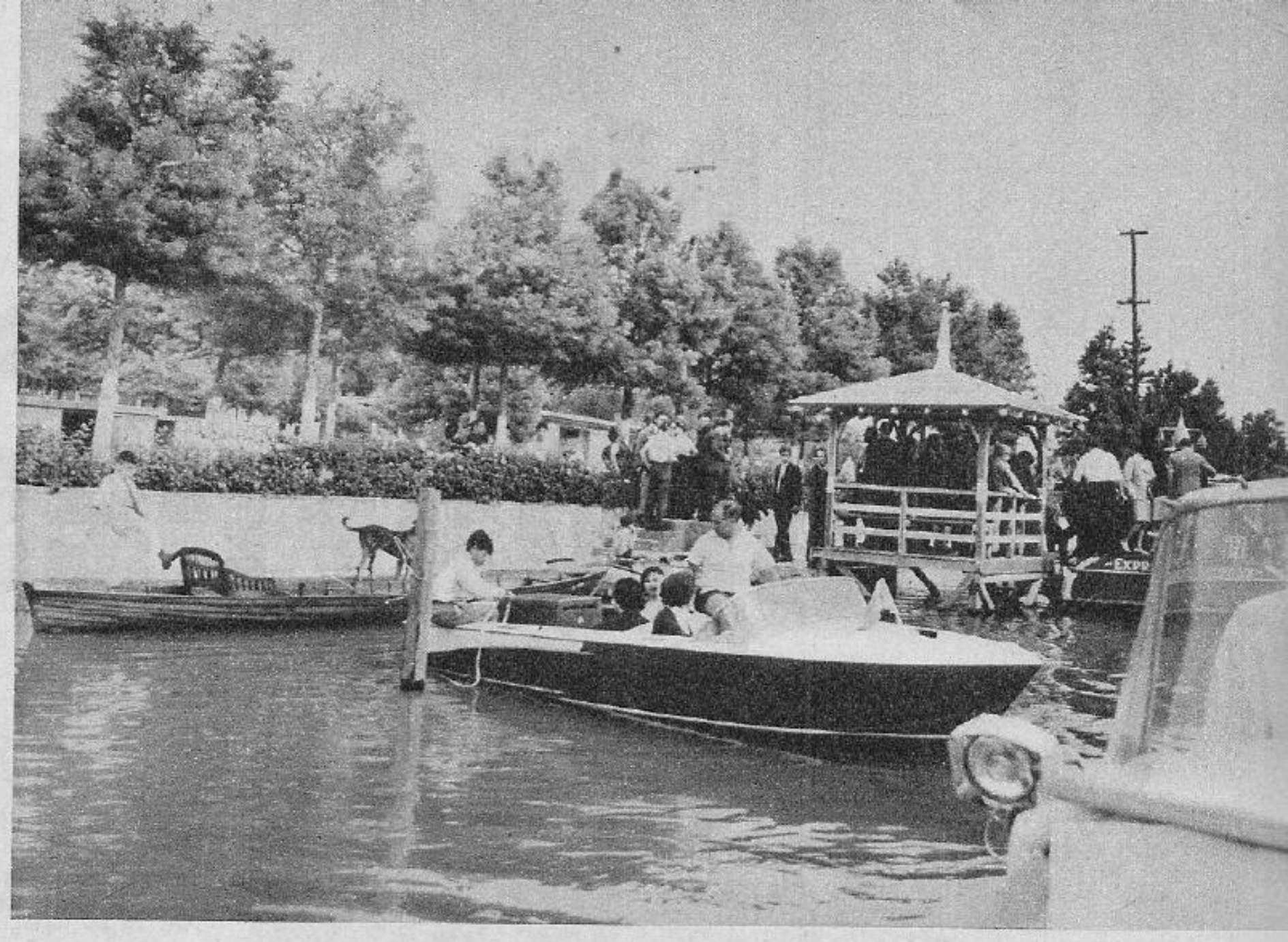
Analizados los accidentes desde otro punto de vista (los debidos a errores de maniobra) se verificó que más del 85 % de los mismos ocurrieron con tiempo bueno, y un 82 % del total en días en que la visibilidad era excelente. Es lógico que en esto influye que se navega mucho más cuando el tiempo es bueno. Reflejo de ello es que la "hora crítica" para los accidentes fue entre las 14 horas y las 16 horas de los días domingos.

La mayoría de las lanchas involucradas en accidentes eran de construcción posterior a 1965. Después de analizar el porcentaje de renovación de las lanchas se llegó a la conclusión que no era esa mayoría debida a que hubiera más lanchas posteriores a 1965 en circulación, sino a que son los motonautas noveles los más propen-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

VENIR

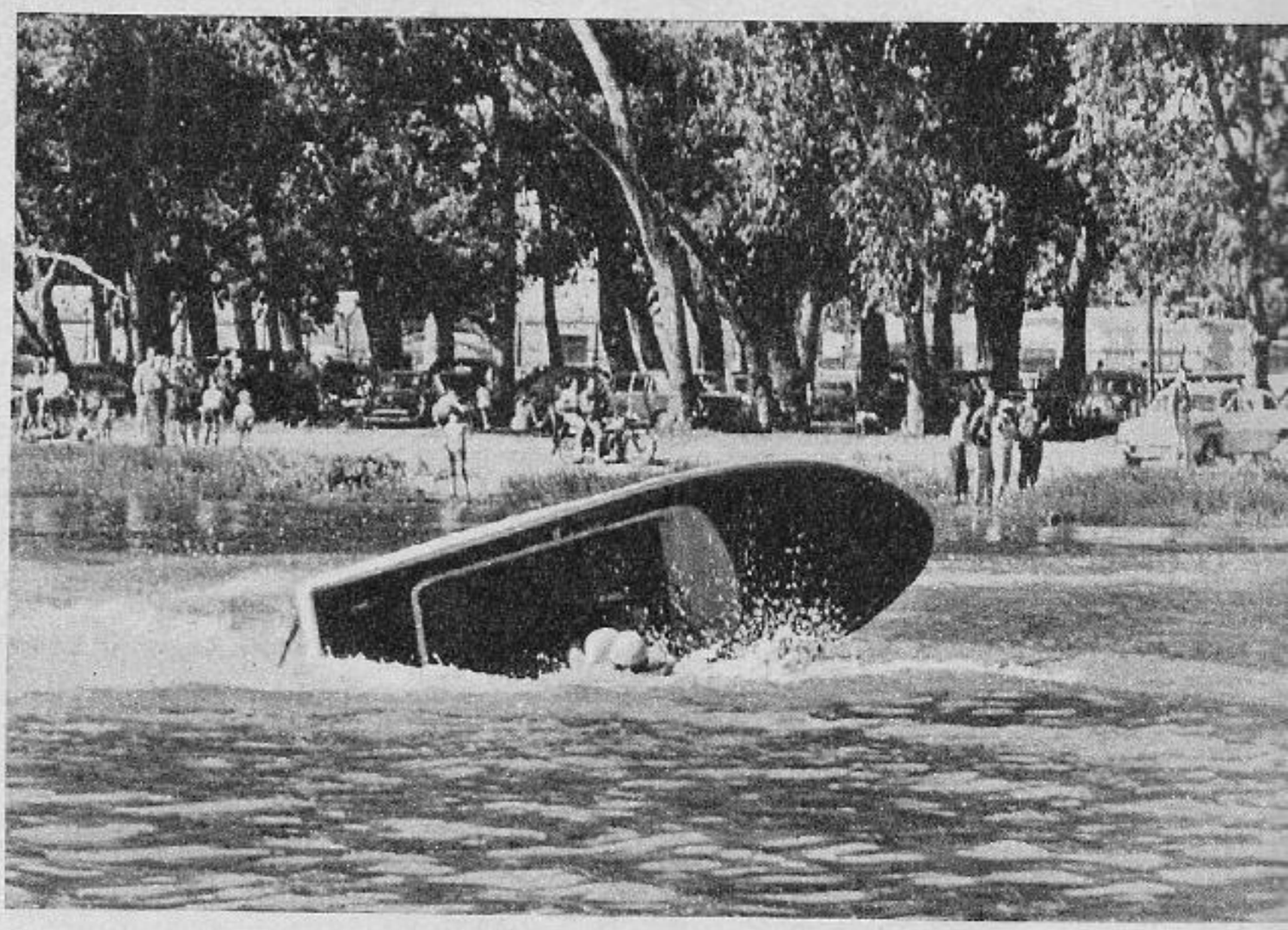




La lancha está por zarpar y hubo tantas cosas en el piso delantero que el conductor debió sentarse en el respaldo. Fácil es deducir que desde esa posición "canchera" no puede gobernarse la embarcación con eficacia

Se está por iniciar el paseo. Previo al mismo hay que disponer las cosas a bordo y la mejor forma de hacerlo es como muestra la fotografía. Una sola persona a bordo a la que se van alcanzando los elementos. Al final el resto del pasaje, cuando todo está estibado correctamente.

¿Vale o no la pena evitar esto? Que ocurra en carrera (como muestra la fotografía) vaya y pase, es un riesgo sabido. Pero si se llevan chicos a bordo arriesgarse a que ocurra es criminal.



sos a sufrir accidentes. Aunque ya se sabe que la sobrecarga es un peligro, la mayoría de los accidentes ocurrió con lanchas con dos personas. Esto en primer lugar significa que se navega mucho más de a dos y segundo que cuando se navega bien acompañado (y hay poco criterio) no falta quien quiera lucirse.

En los casos en que los accidentes fueron choques entre embarcaciones, de acuerdo a las declaraciones, la causa principal fue no ver bien hacia adelante: distracción u obstrucción de la visual por gente amontonada en la cubierta de proa. La segunda causa fue, en lo que a accidentes personales se refiere, fuego o explosiones a bordo. Finalmente, como causa principal de vuelcos de embarcaciones, sobrecarga en primer lugar, luego desconocimiento de la zona en que se navega, ignorancia del pronóstico meteorológico y falta de experiencia de manejo.

Todo lo anterior puede evitarse, y para ello nos permitimos indicar no un decálogo sino un dodecálogo de reglas básicas a cumplir:

1) Conocer las limitaciones de la embarcación que se posee, tanto en lo referente al casco como a la capacidad del motor para aguantar en conjunto los esfuerzos derivados de roscas imprevistas.

2) No sobrecargar la lancha, respetar las capacidades máximas dadas por los astilleros constructores, ser moderado al llevar gente y distribuirla con criterio. Limitar al máximo los movimientos a bordo y que la gente no se ande cambiando de lugar constantemente.

3) Hacerse, antes de salir, un plan determinado de navegación de forma tal de eliminar al mínimo, sobre todo si se navega en grupo, las dudas o diferencias de opinión en mitad del río.

4) Establecer como absolutamente obligatorio el uso de chalecos salvavidas para los niños y los que no saben nadar. Obvio mencionar la necesidad de llevar el resto del equipo de salvamento obligatorio.

5) Mantener una visión libre al frente, navegar sin que la cubierta de proa sea una pared humana, y sobre todo no dejarse guiar por las indicaciones de los que van mirando adelante sino por lo que ve el que navega.

6) Tener un cabal conocimiento de las reglas de navegación, derechos de paso (al cual hay que estar siempre listo a renunciar en beneficio de la seguridad de todos), luces, entradas a puerto, canales, etcétera.

7) Navegar a velocidad moderada. Piénsese que ya ni en las carreras de río se puede correr ligero por la cantidad de lanchas que hay.

8) Averiguar el pronóstico meteorológico y dejar a un lado el "pálpito" si se va o no a levantar la sudestada.

9) Conocer las señales de salvamento y llevar las reglamentarias. Al ayudar a una lancha en peligro, no "pegarse" al lado de la misma sino acercarse lo suficiente como para ayudar pero evitando el roce de los cascos. No acercarse sin saber que el accidente NO se debió a bajo fondo, casco o árbol sumergido, etc., de manera de evitar caer en la misma situación y empeorar todo.

10) Estar prevenido contra el estallido de un incendio a bordo. Ser prudente con los cigarrillos.

11) Mantener casco y motor en buenas condiciones.

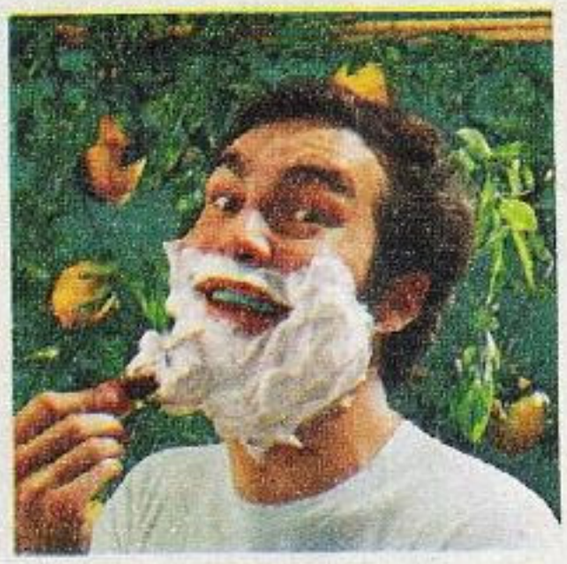
12) No operar jamás una lancha si es está "alegre" o "intoxicado".

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

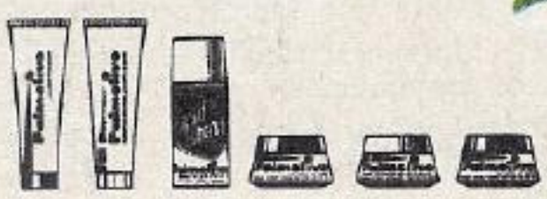


en las zonas más sensibles. Pero cuando pase la mano por su cara después de afeitarse, y cuando huela (hasta dan ganas de comerla!) sabrá que algo distinto llegó para su cara.

Cambie para siempre por Lemon Fresh...

es más loca que una barba!





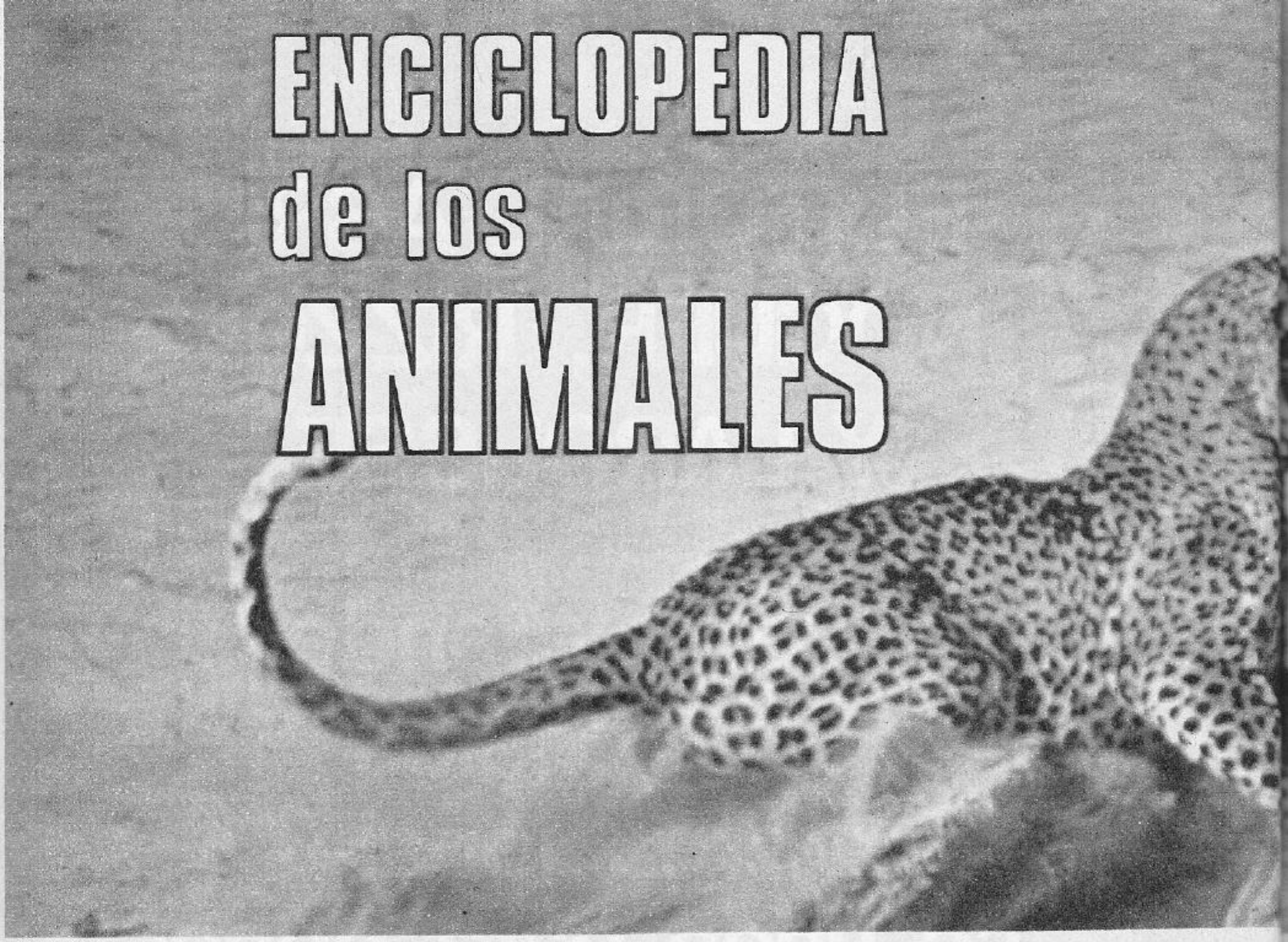
Cremas de afeitar Palmolive. Las afeitadas más suaves del mundo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EDITORIAL ABRIL, NOGUER, RIZZOLI Y LAROUSSE.

Cuatro grandes Editoriales internacionales

se unen para poner en sus manos la más fabulosa enciclopedia del mundo animal jamás concebida hasta el presente.



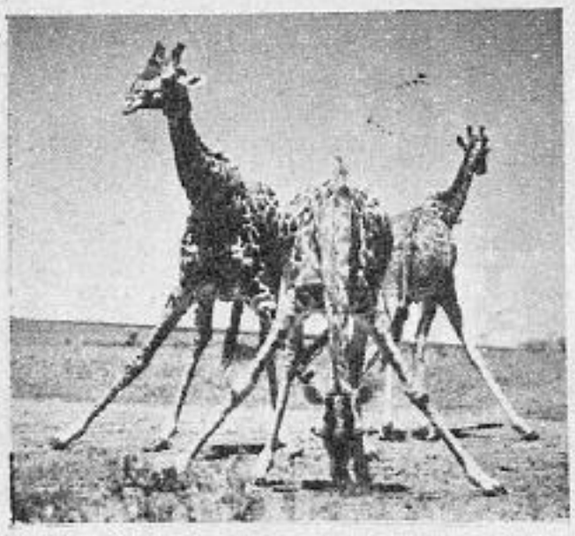
Todos los jueves conozca un universo fascin

La historia extraordinaria del mundo animal, tal como es en realidad y en cada región de la Tierra. Una obra única que ofrece una visión clara, exhaustiva y vital que no dejará de sorprenderlo. Los más eminentes investigadores del mundo, guías, cazadores y fotógrafos especializados hicieron posible la

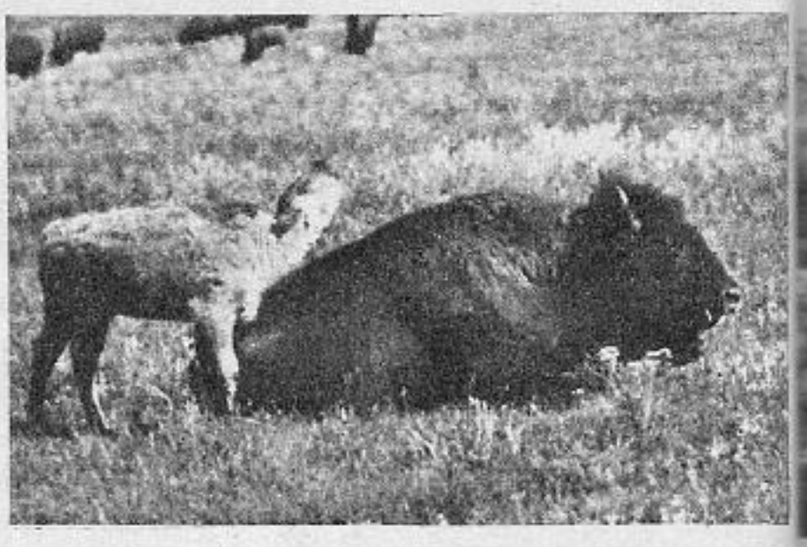
ENCICLOPEDIA DE LOS ANIMALES

La primera gran coproducción internacional de Editorial Abril (Argentina), Noguer (España), Rizolli (Italia) y Larousse (Francia).

Véalos vivir en libertad . . . en el testimonio vibrante, la imagen insólita, el documento rigurosamente científico.







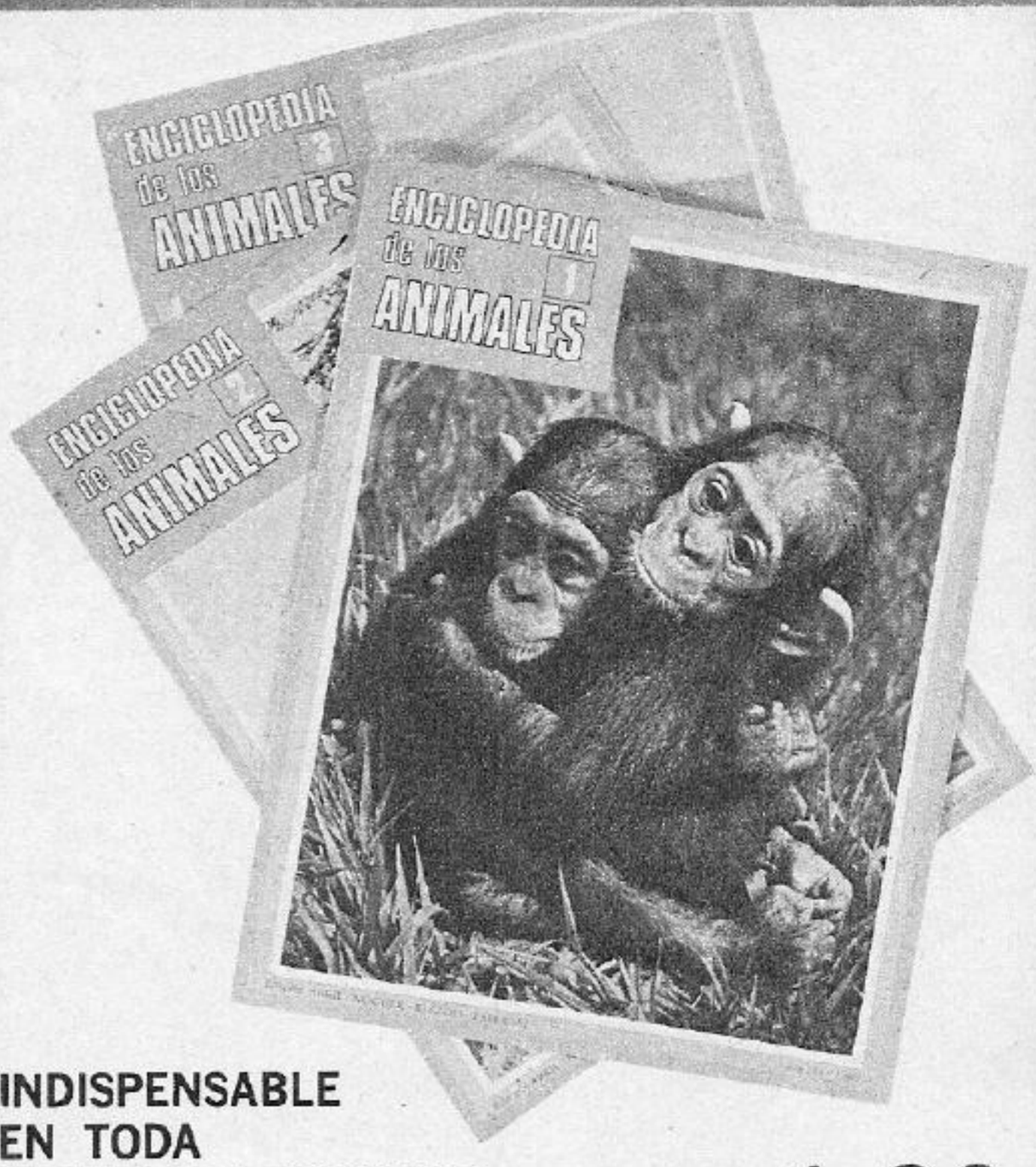
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



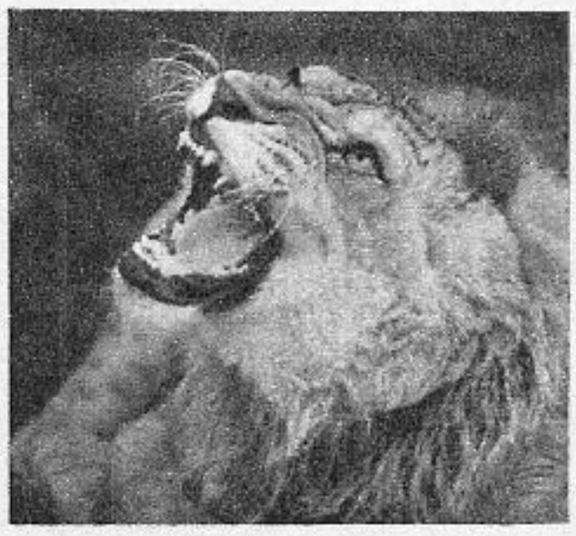
ante

Disfrute de una aventura maravillosa con la obra de colección más perfecta realizada hasta el presente.

Integramente impresa en brillantes colores, en papel ilustración, gran formato y lujosa presentación.







INDISPENSABLE EN TODA BIBLIOTECA FAMILIAR

TODAS LAS SEMANAS UN FASCICULO A $ 1,80

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

faltaba Kent



Para gente que ya lo tiene casi todo.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PARABRISAS CORSA EN

EL INTERIOR

PERIODICO AUTOMOVILISTICO DE LAS PROVINCIAS

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

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

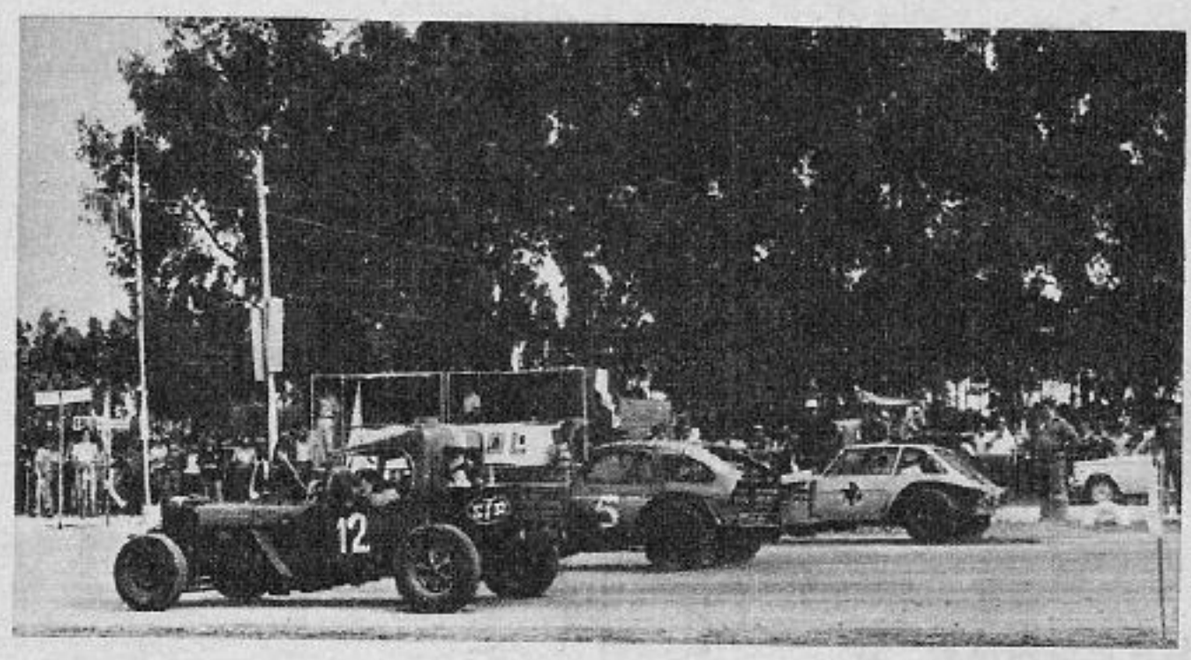
Argentina, 5 de mayo de 1970 **Nº 211** **Unica sección - 2 pági**

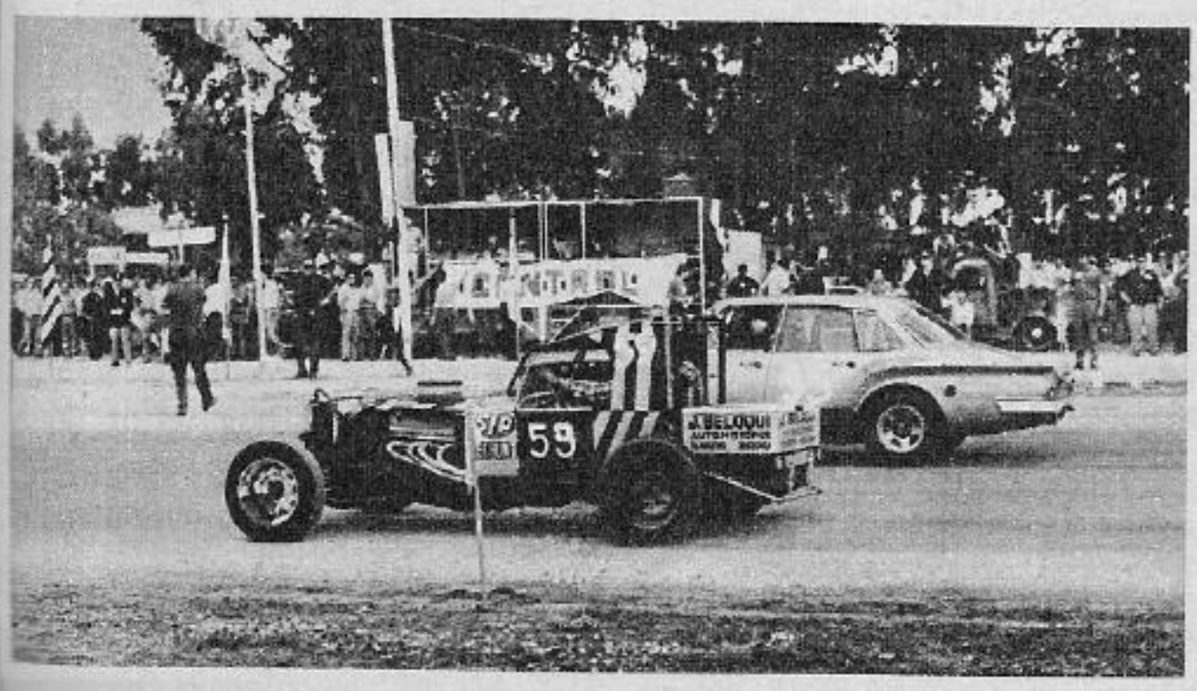
PROVINCIA DE BUENOS AIRES

UN MARPLATENSE EN NECOCHEA

NECOCHEA. — En un extraordinario parque, con añosas arboledas rodeando un circuito compactado y en inmejorables condiciones, se llevó a cabo en la ciudad de Necocrea (la del declive suave) una nueva fecha por el campeonato zonal de Cafeteras organizado por ACOCA.

El escenario fue el parque Zugazua, cuya pista es utilizada por los clubes Rivadavia y Palermo de Necochea para la realización de estos eventos y en esta oportunidad tuvo su prueba de fuego, pues este mismo circuito tuvo severas críticas durante la última carrera disputada en el mes de noviembre del año pasado, a causa de la gran cantidad de tierra que se levantaba por no estar bien compactado, resultando sumamente peligroso para los corredores, y por qué no decirlo, también para el público asistente.





Pero en esta oportunidad los mencionados clubes recibieron los plácemes de todos los corredores y también del público por el trabajo realizado. La pista fue compactada con toscas y mejorada en las curvas, lo que permite un normal andar a las máquinas sin que se levante tierra. Podemos asegurar que está a la altura de los circuitos de Lobería, que es decir lo mejor de la zona.

Veintiuna cafeteras se hicieron presentes por la mañana para efectuar las pruebas de clasificación, además de diez máquinas de Turismo Mar y Sierras (ex Fuerza Libre) y la cantidad, sumada a la calidad de los participantes, hacía preveer una fiesta corsa de real magnitud.

El crédito loberense y puntero del campeonato, Guillermo Raggio, hizo el mejor tiempo con un promedio de 93,130 km/h, seguido de otro representante de la zona de Lobería, Oscar Castellanos, y sucesivamente por Mingo Solís, Sánchez Bouyade, pugnando todos por obtener un puesto de privilegio en las series, y de lo parejo del andar de estas máquinas lo indica el hecho que del 1º al 8º hubo solamente cuatro segundos de diferencia.

A partir de las 14 horas se dio comienzo a las series siendo ganador de la primera, tras un intenso duelo, Guillermo Raggio que aventajó a Solís por solamente 1/5 de segundo, triunfando en la segunda serie el representante de General Pirán Luis Finochio y ubicándose segundo el balcarceño Sánchez Pouyade con la máquina que "supervisa" (así dice él) nada menos que Toto Fangio.

Luego siguieron las pruebas de repechaje y finalmente llegó la de fondo. Al darse la orden de partida dos máquinas se distanciaron del pelotón y juntas llegaron a la primera curva: eran las de Solís y Raggio. Mingo logró meter primero la trompa en la frenada y salió en punta del viraje. Raggio por su parte vio con desesperación que una calurosa biela salía a tomar aire por el costado de su motor indicándole el final para él en la carrera. De esta forma Solís, cómodamente, fue descontando vuelta tras vuelta con una gran ventaja sobre su inmediato perseguidor que en un primer momento fue Carlos González, que condujo una máquina inferior.

Transcurridas las vueltas estipuladas la bandera a cuadros lo encontró a Solís con una ventaja de cinco segundos sobre Sánchez Pouyade, once sobre Oscar Errachu, otro balcarceño, y catorce segundos sobre Luis Finocchio.

El resultado es un digno y merecido premio para un corredor de habilidad que además prepara su máquina, con una excelente conducta deportiva y "que se las conoce todas", pues Mingo Solís fue el acompañante de Pocho Facchini hasta el mismo momento de su desaparición.

El promedio de Solís fue de 85,090 km/h y esta victoria le permite al marplatense encabezar el Campeonato Zonal de Cafeteras.

CAMPEONATO

Pos.	Corredor	Puntos
1º	Solís	21
2º	Raggio	18
3º	Reymonte	12
4º	Finocchio	7
5º	Sánchez Pouyade	6
5º	Morel	6
7º	Errachu	4
8º	Vera	2

También hubo competencias de la categoría Turismo Mar y Sierras, que resultaron algo monótonas dada la escasez de inscriptos. Resultó ganador el volante local E. Gallinotti, a quien escoltó C. Giustossi; tercero se clasificó Roque Detrana.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

NICOLEÑOS en las 12 de Pergamino



PERGAMINO. — El domingo 19 de abril se disputó en esta localidad la primera edición de las 12 Horas Pergaminenses de Turismo con un éxito contundente en todos los aspectos; sea en organización, espectáculo y preparación mecánica.

Salvo la media hora de retraso con que se largó la competencia —estaba prevista para las 7 horas y se hizo a las 7,30—, el resto sucedió como fuera planeado por los organizadores. De ahí nuestra afirmación anterior.

A esta hora, 38 de las 41 inscriptas eran las máquinas que se encontraban en la línea de partida. Recién largada la competencia se vivió un momento de emoción y angustia, puesto que el auto número 34 de Duarte-Sagretti-Geoghegan-Rodríguez volcó a trescientos metros del punto de partida. Golpes para el auto e ileso el piloto.

Se adueñó de la punta el número 3 de Grimaldi-Vitale, que en violenta escapada recorrió el primer giro con más de un minuto de ventaja sobre su perseguidor, el Nº 10. Después de éste pasaron el 17 y el 9, en 3º y 4º lugar.

Luego de la primera hora de carrera las posiciones eran éstas: 1º el Nº 10; 2º, el 17; 3º, el 23, colocándose inmediatamente el 9 y el 15.

En las tres horas de marcha continuaba el 10 de Rossi-Alberti en la primera colocación, escoltándolo el 17 de Declerc-Alfonzo-Caballero, el 19 de Stamponi-Hulten-Gentile. Totalizaba el puntero 19 vueltas. Cabe destacar que el recorrido era de 11 kilómetros.

A todo esto, el que fuera puntero de los dos primeros giros, Grimaldi-Vitale, se había retrasado por desperfectos mecánicos, encontrándose a esta altura en el décimo lugar y con dos vueltas menos que los punteros.

Más de m$n 700.000 recaudó el Auto Moto Club Pergamino en concepto de entradas y algo así como 800.000 (de los viejos todos) por publicidad y otros conceptos.

Carlos Marincovich estuvo presente en la competencia, agregando al finalizar la misma: "¡Qué lindo!...". Expresivo, ¿no?

Clasificación Primera Edición 12 Horas Pergaminenses
Circuito: 11 km

Pos.	Equipo	Marca	Vueltas
1º	Grimaldi-Vitale	Chevrolet 27	75
2º	Decierc-Caballero-Alfonzo	Dodge	74
3º	Morganti-Castro-Fernández ...	Chevrolet	70
4º	Sanz-Cichilliti	Chevrolet 27	69
5º	Muratore-Ramos-Del Osso ...	Overlad 26	67
6º	Juai-Ziehn	Fort T	63

ENTRE RIOS

MOTONAUTICA de la veloz

PARANA. — El domingo 5 de abril, en esa ciudad, al igual que tiempo atrás en Santa Fe, hubo doble jornada de motonáutica. Por la mañana se corrió en la isla y por la tarde en circuito.

Sobre el recorrido isleño se puede decir que resultó bastante extenso y más bien debería haber recibido el nombre de maratón. Paraná-Santa Fe-Villa Urquiza-Paraná fue el recorrido, totalizando unos 90 km, que fueron cubiertos en 51 minutos por el ganador, lo cual da la pauta de lo fuerte que se anduvo. Hay que tener en cuenta también que el Paraná es una cancha enorme y los riachos tienen sus buenas curvitas. Puede decirse, para dar una idea, que anduvieron por el aire, sobre todo las de 100 HP, que volaban propiamente y más de una vez casi, casi el remojón.

Por la tarde, a eso de las 15 horas, comenzó la segunda parte en un circuito triangular bastante amplio demarcado frente a las instalaciones del Rowing.

En la promocional se contó con mucha gente de bastante buen espíritu; el Paraná es un río ancho y el agua corcoveaba bastante por momentos y el ¡siflumm! estaba cerquita. Se anduvo bastante rápido y cayó leña de la dura.

Los estiletes demostraron su estabilidad y velocidad final. En cuanto a si debían o no, ya no hace falta decir nada.

Los fuera de borda grandes anduvieron a punto de decolar con García Girard a la cabeza en cuanto a incursiones aéreas se refiere. Daba gusto verlos.

En cuanto a las mojarras, estos aparatos son indudablemente los más espectaculares, hacen ruido y tiran agua hasta el techo. Lástima que casi no se hace por falta de quórum. Esta manga tenía puntaje para el Campeonato Nacional y los porteños no se hicieron presentes.

En Fuerza Libre, Soriani arrasó como siempre; los demás se sacaron chispas, pero al flaquito ni lo vieron.

RESULTADOS DE LAS JORNADAS MOTONAUTICAS - DIA: 5/4/70
PARANA-SANTA FE-VILLA URQUIZA-PARANA - Sobre 90 km

CATEGORIA J.T.

1º	Mario Chi Ke	Club Náutico Rosario	51m 57s
2º	José García Girad	P. R. C.	53m 26s
3º	Juan C. Rossetti	Club Náutico Rosario	56m 43s

CATEGORIA I.T.

1º	Germán Balbot	Club Motonáutico Argentino	51m
2º	Daldo Carossini	C. A. Estudiantes	53m 25s

CATEGORIA E.T.

1º	Enrique Jornet Rojo	Club Delta Argentino	1h 06m 14s
2º	Raúl García	Rosario Rowing Club	1h 09m 12s
3º	Pablo Mazza	C. A. Estudiantes	1h 18m 16s

CATEGORIA D.T.

1º	Miguel A. Giorgio ..... (sin puntaje)	Club Regatas La Plata	1h 17m 05s

CATEGORIA ANEXO P

1º	Raúl Pereyra	Córdoba	1h 17m 44s
2º	Dionisio Lobato	C. A. E.	1h 18m 15s

CLASIFICACION GENERAL

1º	Germán Barbot	Club Motonáutico Argentino	I.T. 1 (Cinta Azul)
2º	Mario Chi Ke	Club Náutico Rosario	J.T. 8
3º	Daldo Carossini	Club. A. Estudiantes	I.T. 31
4º	José García Girard ..	P. R. C.	J.T. 73
5º	Juan C. Rossetti	Club Náutico Rosario	J.T. 6
6º	Enrique Jornet Rojo .	Club Delta Argentino	E.T. 69
7º	Raúl A. García	Rosario Rowing Club	E.T. 50
8º	Miguel A. Giorgio ...	Club Regatas La Plata	D.T. 7
9º	Raúl Pereyra	Córdoba	Anexo P.
10º	Pablo Mazza	C. A. E.	E.E.
11º	Dionisio Lobato	C. A. E.	Anexo P.

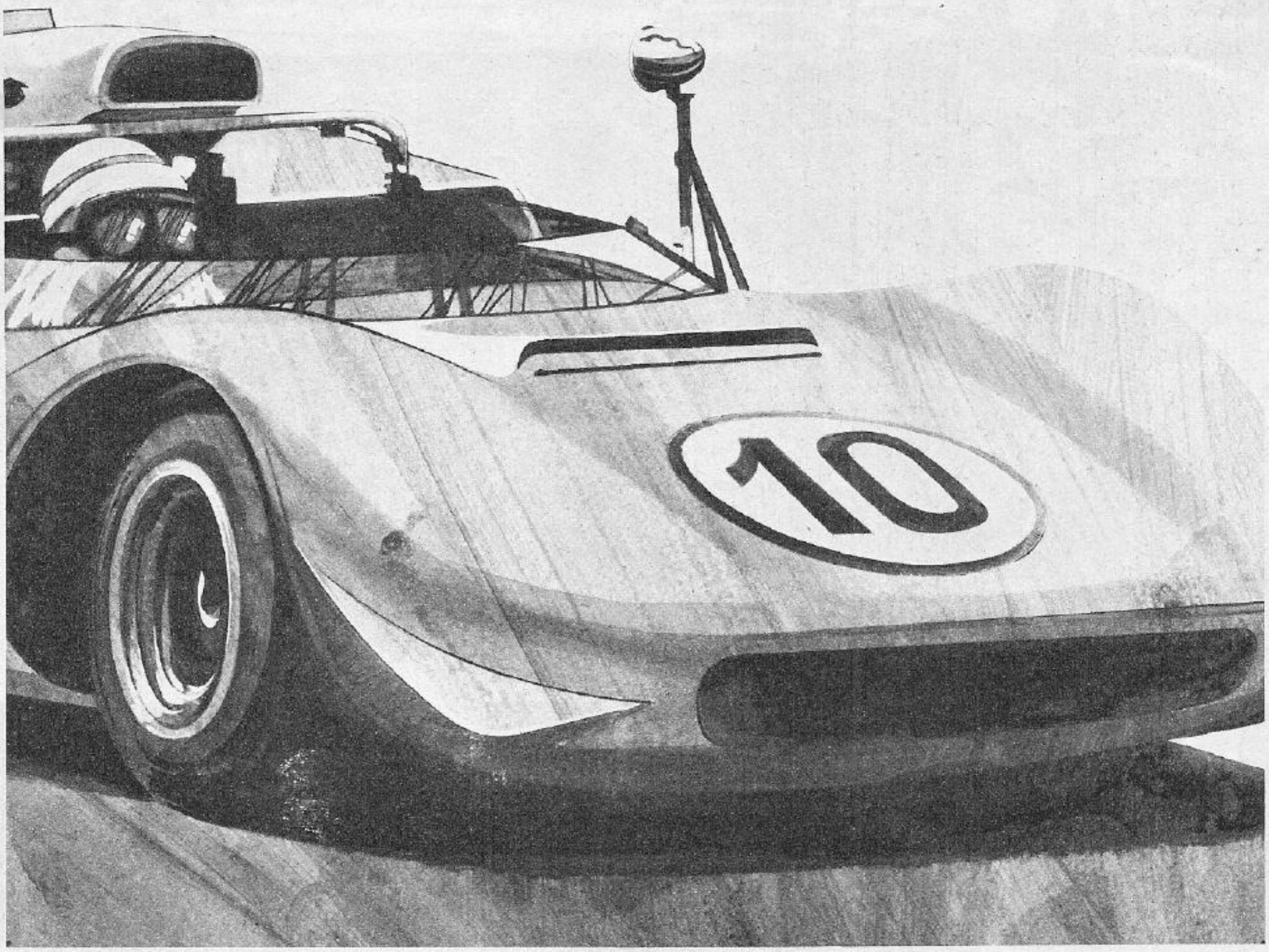
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

VIVA LA CARRERA COCHE A LA VISTA

Ingrese en el circuito más emocionante del mundo tuerca.
Conozca las actividades de los pilotos y de los técnicos.
Infórmese sobre los planes de las marcas y de las escuderías.
LUIS ELIAS SOJIT apreta a fondo el acelerador de COCHE A LA VISTA, para que Ud. comparta la vibrante emoción del automovilismo deportivo.

DOMINGOS
7.00 hs.

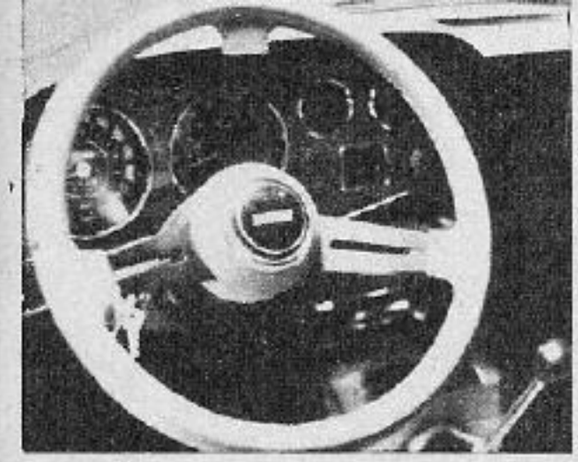
LS10 Radio del Plata
— La Radio de Buenos Aires —



OTRA PRIMICIA MAS...

LA NUEVA CUPE

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Dentro de dos meses estará en la calle el nuevo modelo deportivo de Fiat Concord. Diseño totalmente argentino. Motor 1600 y caja de cinco marchas opcional.



Siguiendo con nuestra vieja costumbre de darles siempre la primicia a nuestros amados lectores, esta vez les presentamos la cupé Fiat 1600, que en el término de un mes y medio aproximadamente estará en venta en las concesionarias.

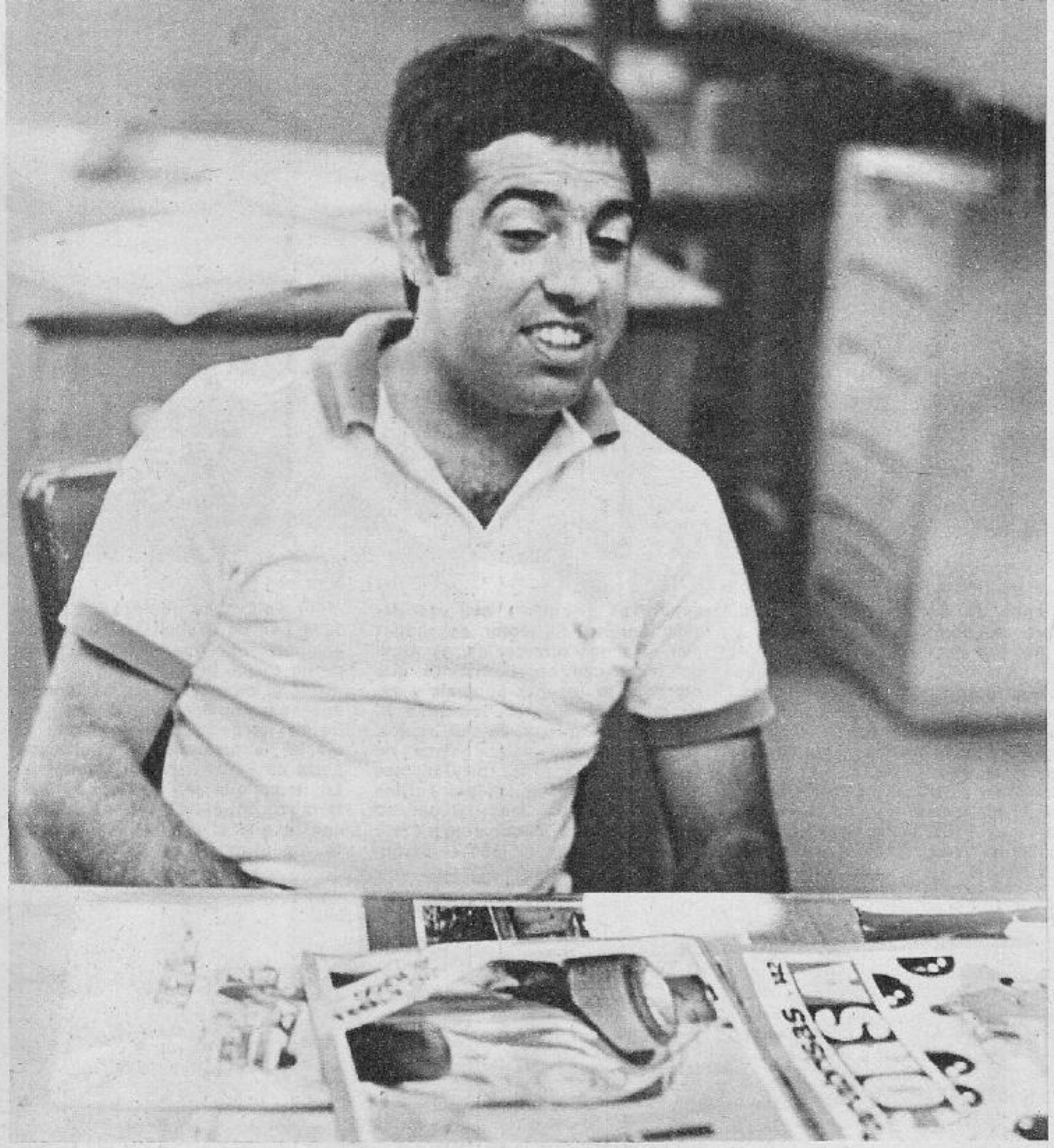
Hace tiempo que se viene hablando del nuevo "fierro" de Fiat, pero poco se sabía y mucho se rumoreaba. Ahora hay una base firme e incluso estamos en condiciones de adelantarles el precio, que oscilará entre 1.700.000 y 1.800.000 de los viejos.

¿Cómo es? Pues va aquí una breve descripción del novel aparato. Básicamente la mecánica es la misma que la del 1600, igual que las suspensiones y otros elementos. Por ejemplo, el puente trasero y la caja de velocidades es la misma, dando —como siempre— la opción de poner una caja de cinco marchas. Las llantas son más deportivas y anchas que las del 1600 berlina. El motor es similar con sólo dos diferencias: 1) árbol de levas con cruce distinto que otorga al motor más potencia y gana unas 500 rpm en velocidad final gracias a sus 95 HP reales. La performance estará cerca de los 170 km/h y las prestaciones serán superiores a las del berlina por las razones dadas y por su mejor penetración aerodinámica; y 2) se ha dejado de lado el carburador Solex que equipaba la línea 1600 por un Weber de 34 mm de garganta, que aparentemente ofrece un mejor llenado.

Por el momento esto es todo lo que podemos anticiparles, pues todo se hace en silencio hasta el día de la presentación oficial por parte de Fiat y sus concesionarios. Lo único que les queda es admirarla o criticarla. ¡Ahhh!... que conste que el diseño es totalmente argentino.



FIAT ARGENTINA





CALDAREL

EN BUENOS AIRES

Benedicto Caldarella se hizo una escapada a la Argentina. Regresó por asuntos personales pero inmediatamente se reintegrará a Europa, donde volverá al cockpit del Brabham BT 30/2

"... cuando me senté arriba del auto me sentía como sobre una moto, cuando empecé a correr estaba tan cómodo como si eso hubiese sido lo único que había estado haciendo durante toda mi vida..." Benedicto Hugo "Chiche" Caldarella comentaba con estas palabras sus primeras conclusiones sobre su debut en la F-2 internacional. Volvió para "arreglar asuntos personales, te aseguro, son cosas personales las que me hicieron viajar, cosas personales y nada más..." y en pocos días volverá a Europa a continuar usando el BT 30/2 del ACA. No corrió en Nürburgring por culpa de este viaje que le impidió estar presente en los entrenamientos para la carrera.

La carrera de Barcelona le deparó una serie de vivencias inolvidables para Caldarella, su primer contacto con pelotones en carrera, el incendio, el abandono, es decir lo sucedido, en su primera carrera internacional. "Lo que pude comprobar es el respeto que existe en la categoría de un rival a otro, nadie hace ni quiere hacer macanas, si vas adelante respetan tu posición, no te meten el auto a lo matón, esperan el lugar ideal para pasarte y hasta te piden disculpas o te agradecen levantando la mano cuando es necesario; mirá, tuve ocasión de pasarlo a Fittipaldi y de andar a la par con Peter Gaydon y te aseguro que no tuve ningún problema con ninguno de los dos, cuando pude pasarlos se hicieron a un lado y chau, a otra cosa..."

"Eso de que se dan como en la guerra es un mito que no tengo ni la menor idea de dónde salió. No se tocan porque saben que si lo hacen van a parar a los tomates, cada uno sigue su camino sin molestar a los demás..." Evidentemente Reutemann y Caldarella acabaron con muchas incógnitas a nivel internacional.

Según Caldarello les falta un poco de trabajo en los autos: "regulamos únicamente los amortiguadores y las suspensiones; en el

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Caldarella por breves días en Buenos Aires. Su vuelta —contra lo que podría creerse— sólo obedec a razones particulares y rápidamente volvió a Europa.

Junto a Caldarella también regresó el comodoro Baca. Cumplió su función de arreglar todos los problemitas internos y dejó todo 0 km. Volver a empezar y olvidar las discusiones, entredichos y errores.

LA

resto se respetan las medidas que nos dio Brabham, están bastante bien en ese sentido, andan a la par de los demás... solamente en algunos motores hay diferencias, Bell tiene uno muy potente.. ya mandamos los primeros motores a Cosworth, dentro de un mes estarán de vuelta, mientras tanto usaremos los cuatro que nos quedan 0 km..."

Volvió Chiche. Los problemas ya pasaron y dentro de muy poco tiempo estará luchando nuevamente en Europa. Eso es lo que importa que las cosas funciones a mil por hora porque necesitamos un nuevo Fangio. Y un nuevo Froilán González.

J. P. B.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7935

sugerencias PARABRISAS CORSA

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

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

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)

INFALTABLES EN EL VIAJE CAMPING, HOGAR...
EQUIPO CAMPING
ECO
CALENTADOR: c/garrafa de 2 y 3 kgs. de gas. FAROL: a gas con o sin barral para garrafa.
PARRILLA PLEGABLE: extensible, galvanizada e inoxidable.
Medidas: cerrada 35 x 45 cm.
extendida 35 x 90 cm.
Producto ECO
Fabrica: Ameghino 557, V. Martelli
Tel. 740-3662
ZONAS DISPONIBLES EN TODO EL PAIS

PARA SU FIAT 600!...
AUTO RADIO BLAQVOZ
ES UN PRODUCTO MOTORVOX
FABRICA: HUMBERTO 1º 2126
LANUS OESTE - T. E. 241-3012
VENTAS: VIEYTES 1437 - T. E. 21-2932 - CAP. FED.

CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES CON PIEZAS ESTAMPADAS
EMACA M. R.
CALIDAD QUE SE ESTAMPA
PANELES PUERTA DELANTERAS DI TELLA
PANEL LATERAL DERECHA E IZQUIERDA
CUBRE PIEDRAS
PANELES DE PUERTAS DERECHA E IZQUIERDA
PANELES PUERTAS TRASERAS DI TELLA
PANEL DE PUERTAS TRASERAS
ZOCALOS DI TELLA
CUBRE PIEDRAS DELANTERO DI TELLA
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



ARGENTINOS EN BRASIL

EL PUNTAPIE INICIAL

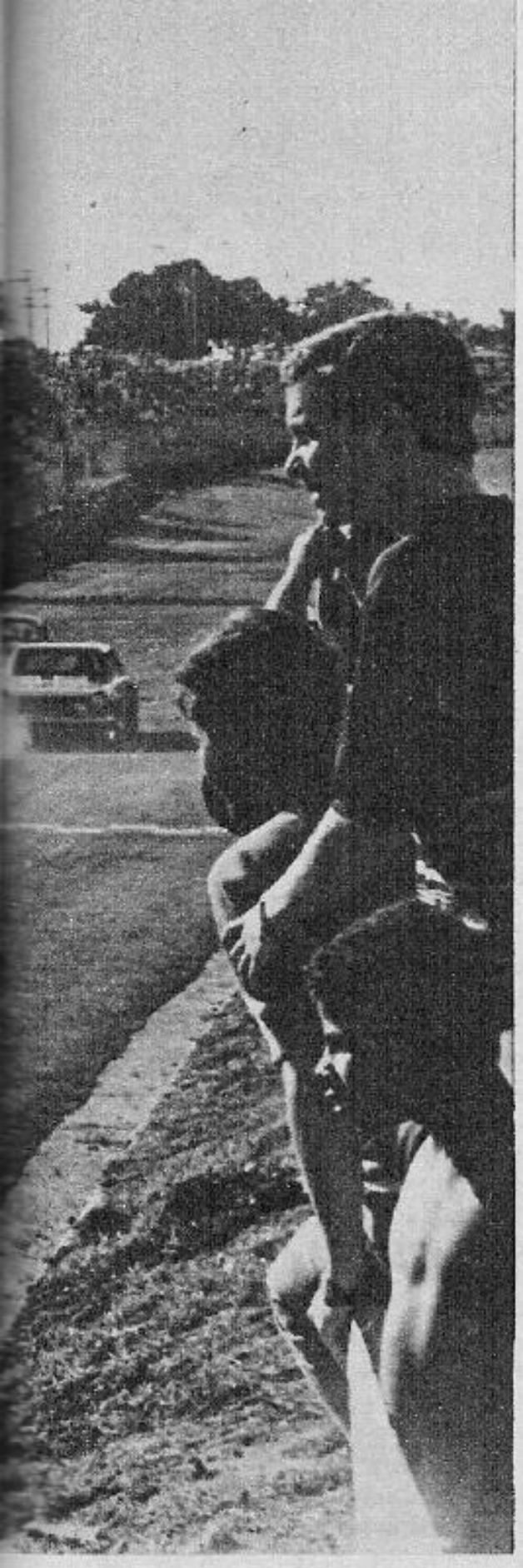
En el renovado circuito de Interlagos se corrió la primera fecha del campeonato sudamericano de automovilismo. Neta superioridad brasileña. Un grupo de coches y pilotos argentinos compitieron obteniendo discretas colocaciones

por JORGE AUGE BACQUE

Las recordadas tenidas entre brasileños, uruguayos y argentinos en aquellos legendarios campeonatos triangulares de Mecánica Nacional fueron evocadas por más de uno, mientras los autos de Turismo grupo 2 y de Turismo Brasileño giraban en el renovado y maravilloso circuito de Interlagos. Claro que esta vez los autos argentinos (Torino, Fiat y Peugeot) no estuvieron en igualdad de condiciones con sus similares brasileños y uruguayos, primero por la escasez de conocimientos que sus pilotos tenían del circuito (muy difícil, con 15 curvas, mitad a la derecha y mitad a la izquierda) y segundo por los escasos medios técnicos que se dispusieron (falta de relaciones de diferencial y cajas adecuadas). Sin embargo, pese a que los autos argentinos no correspondieron a la expectativa con que se los esperaba, lograron algo que hace mucho tiempo que los brasileños estaban tratando de volver a organizar: los triangulares, esta vez para autos de Turismo Grupo 2.

La semilla está echada y una reunión entre representantes del Automóvil Club de San Pablo, corredores y dirigentes argentinos establecerá en estos días

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Tito Galluzzi sentado frente al volante de la cupé. Sáenz y Coco Rodríguez entre otros esperan la' largada de competencia.

Largada de las 200 Millas de Interlagos. El Alfa GTA Nº 25 ganador de la clase hasta 1.600 cm3. El Fiat argentino nada pudo hacer contra él.



Otra de la largada. Obsérvese el Torino de Pagliere-Billeres) y la Cupé Fiat de Galluzzi-Sáenz. Los argentinos no las tuvieron todas precisamente...



las bases para que, juntamente con Uruguay, se comience a trabajar en este proyecto. Aunque los autos argentinos no hayan sido brillantes, aunque sus performances no hayan correspondido a lo que se esperaba de ellos, por lo menos se constituyeron en la primera embajada que pisaba tierra brasileña con ideas concretas y realizables mil por mil.

LA CARRERA EN SI

El viernes 1º de mayo se corrieron dos series para Grupo 2 y Turismo Brasileño (corrieron juntos pero con clasificaciones y premios separados) en cada una de las cuales, debían conducir uno de los pilotos inscriptos oficialmente. Los grandes monstruos llamados Alfa Romeo 1600 y 2000 cm³, BMW 2002 y Opala parecían inalcanzables en las condiciones que presentaban los argentinos con relaciones de diferencial muy largas y gomas muy anchas. Sin embargo, en la primera serie, el Torino de Edreira Weber se ubicó quinto precedido por los Alfa, la BMW. Saenz Galluzzi, en una brillante actuación, se ubicó sexto.

El otro Torino y el 404 no sumaron puntos para la final. El dominio del Alfa en esta batería fue terminante y el BMW no lo pudo alcanzar en toda la carrera. La conducción de José R. Catapani (Alfa) fue espléndida y la de Maluf (BMW) fue opaca. La segunda serie fue más feliz para Sáenz-Galluzzi que se ubicaron cuartos en la general y en su categoría.

El Torino de Edreira-Weber clasificóse en quinto lugar en la general y segundo en la categoría más de dos litros, detrás del BMW 2002.

El Peugeot de Gagliardi-alanti: rompieron motor y en el taller de Wilson Fittipaldi (frente al circuito) trabajaron toda la tarde y parte de la noche para colocar un motor standar que prestó Coelho. Por otra parte, el 404 de Mayorga-López no pudo correr porque reventó el motor en momentos en que estaban estableciendo el segundo mejor tiempo de la clasificación general. Mucha bronca, pero ganas de intentar algo en septiembre para la segunda carrera.

LAS DOSCIENTAS MILLAS

Catorce se alinearon para correr el domingo la carrera final sobre doscientas millas. Cuando se bajó la bandera, los Alfa GTA se cortaron adelante como si estuvieran corriendo una corsa de diez vueltas, "se van a romper" auguraban algunos brasileños. Pero no se rompieron. El Opala-Chevrolet 3.8 de Pedro Victor de la Mara (socio de Fittipaldi en la escudería Bardhal) se rompió en la sexta vuelta dejando a pie a su coequipier Anisio Campos. El Torino de Edreira comenzó a ubicarse bien mientras el Pagliere-Billeres no podía hacer más de lo que estaba haciendo. Opala, Alfa BMW, delante de los toros. Se oía venir los autos, y la desproporción de la multiplica del "toro" en relación a la de los cucos era impresionante. Los argentinos corrían contra la desesperación de no poder demostrar las cualidades de ese auto que tanto conocían en Brasil y que tanto miedo provocó al anunciarse su venida. La cupé de Galluzzi-Sáenz con 6.500 vueltas en la mano no podía despegarse de un Ford Corcel que lo tenía loco. Poco a poco lo logró y en la mitad de la carrera una cubierta se reventó y el auto pegó contra el guarda rail, perdió más de diez vueltas, reparó y salió nuevamente a la pista pero la suspensión no quiso aguantar sentida por el golpazo y Sáenz pasó en los boxes antes de que la cosa pasara a mayores. Sin embargo, la cantidad de vueltas cumplidas por el Fiat le permitió clasificarse quinto en la clase de hasta 1.600 cm³ y salvar los gastos de la carrera.

En cuanto a los dos Torino 380 W lograron clasificar tercero y cuarto a la cola de un Alfa GTA llevada a 2.000 cm³ y un BMW 2002. También salvaron los gastos.

El Alfa que ganó de punta a punta la carrera, fue conducido por Catapani, un ex kartista que hizo su tercera carrera en autos serios y con polenta. Demostró una admirable adaptación al auto y un estilo duro pero estilizado. Su coequiper Piero es un auténtico Gancia Gancia. Tenía hasta hace poco una gran parte de las acciones de la fábrica de vermouth Gancia de Italia, pero la vendió, se instaló en Brasil y se hizo importador de Alfa Romeo. Un gran piloto, cerebral y metódico, muy bueno en les curvas que exigen manejo. De la participación argentina quedó mucho, aunque los resultados prácticos no hayan sido del todo buenos. Se sembró, que es lo principal.

UNA SEMANA TRANQUILA



Un número de autos superior al previsto llegó a Lisboa y ahora el compás de espera se encuentra sobre el Atlántico, por donde circulan los autos —en barco desde ya— hacia Río para reanudar la competencia el próximo viernes.

El "filtro" europeo no fue tan decisivo como muchos pensaban y ahora son las rutas sudamericanas las que se convierten en el gran escollo para los 71 autos que siguen en carrera. La deserción será bastante mayor ahora porque los autos están más cansados y los que tienen posibilidades de reparar todo son únicamente los equipos oficiales fuertes. Para ellos el asunto es llegar a cada fin de tramo y allí volver a armar un auto de nuevo. Cambiar suspensiones enteras, componentes importantes del motor o partes de la carrocería es una simple cuestión de minutos. Para los particulares no, y como de los 71 autos sobrevivientes muchos son particulares, es bastante lógico que en Sudamérica aumente en forma notoria la cantidad de abandonos a medida que pasen los kilómetros.

De cualquier manera esos candidatos propicios a la deserción no afectan a los primeros puestos, ya que allí sólo vemos a los representantes de los tres grandes equipos que corren el rally: el equipo Ford con sus Escort, el equipo Citroën con los DS y el equipo de la British Leyland con sus Triumph de dos litros y medio. Estas tres marcas ocupan los doce primeros puestos, sin llegar el último de esos doce equipos profesionales a los 60 minutos de penalización. A partir de allí comienza la lista de los demás, donde se mezclan profesionales de equipos fuertes retrasados con pilotos de autos más débiles. Entre ellos están también todos los autos argentinos que, salvo en el caso del vuelco Perkins-Greene, no sufrieron problemas importantes. Se vieron afectados, sí, por la falta de velocidad y potencia con respecto a autos más "de carrera" y por la inexperiencia lógica de todos en comparación con verdaderos profesionales del rally que viven haciendo eso. La muestra más perfecta de ello es la diferencia establecida entre

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Rumbo a Río, los autos descansan ahora en las bodegas del barco mientras los pilotos se toman un descanso para dedicarse a sus actividades particulares. Todos los argentinos están en Buenos Aires organizando la próxima partida desde Río de Janeiro. También la clasificación completa del rally hasta Lisboa

Ogier-Laurent a bordo del otro Peugeot SAFRAR con respecto a sus coequipers argentinos. No andan más fuerte o más rápido en los tramos especiales pero prácticamente no cometen errores.

El mismo día de la llegada a Lisboa Jackie Greene y Gastón Perkins se embarcaron hacia Buenos Aires y poco después los siguieron los demás. La semana pasada ya estaban todos aquí y las tripulaciones de los autos nos resumieron sus opiniones, parte de las cuales habían sido adelantadas por Gastón Perkins la semana pasada.

Instalado nuevamente en su agencia de Acassuso a pesar de un ligero ataque de hígado, Jackie Greene rememoró rápidamente lo sucedido en Europa desde que salieron hasta que llegaron a Lisboa.

—**"Mirá, nosotros anduvimos muy bien; en general no cometimos errores a pesar de no tener mucha información. Al principio íbamos junto a los franceses, pero luego nos despegamos y no tuvimos problemas. Nunca nos equivocamos de camino o cosa parecida."**

"...¿Lo peor? Yugoslavia, sin duda. El camino era tan desastroso que ni siquiera íbamos por la huella sino montándonos a los costados. Mucha piedra grande también. Allí observamos que le erramos en los amortiguadores, porque deberíamos haber colocado otros más duros atrás."

—¿Por qué manejó Gastón en todos los primes?

—**"Yo preferí que manejase siempre él en los tramos especiales, básicamente porque Gastón maneja mejor que yo, de manera que eso era lo más beneficioso. Como sé que maneja mejor que yo, me sentiría incómodo si voy manejando y pienso que Gastón está 'aguantando' mis errores. Es una simple cuestión de tolerancia."**

—¿Podías dormir mientras Gastón manejaba o viceversa?

—**"Muy poco. Dormitaba en los tramos que recorríamos por las autostradas, pero en cuanto entrábamos en un camino más o menos sinuoso se hace imposible. Pienso que el problema va a ser mayor en Sudamérica, donde no hay tramos de ruta cómodos como para descansar en el asiento del acompañante. Llegamos bastante cansados al final del rally, pero nunca tuvimos necesidad de tomar pastillas contra el sueño."**

"...el problema es que nos falta un poco de velocidad. Si nosotros tuviéramos autos más veloces, como son los Escort o los Citroen, que andan fuertísimo, podríamos andar más rápido en los tramos de "travelling" y llegar con un poco de tiempo libre a las neutralizaciones y poder descansar tranquilamente. En los primes no hay problemas con la velocidad que tenemos porque nunca sufrimos recargos importantes."

Todavía con un poco de sueño en la cara, Migliore también se acercó a la "alegre redacción" para charlar un poco más del rally. Y de esta manera, con más opiniones que se agregan a las de los otros argentinos que "volvieron del frío" —opiniones a veces encontradas— nosotros, y ustedes, caros lectores, tendrán un panorama bastante amplio de lo que sucede y de cómo es este tremendo endurance.

"Pepe" dixit:

"La característica esencial del rally es la constante lucha contra el cansancio y especialmente contra el sueño. Tené en cuenta que, largados de Londres, hay 71 horas hasta Sofía sin descanso. Cuando llegamos a la capital de Bulgaria vimos por primera vez una cama, pero atenti; una cama para seis, por lo cual, para evitar las murmuraciones, cinco dormimos en el suelo. Te aseguro que me pareció el piso más blando del mundo. Bueno, dormimos tres horas y vuelta a la ruta. La otra parada para dormir fue Milán y después Lisboa a la llegada. Nada más."

"El planteo de la carrera favoreció hasta ahora a los más veloces. En América veremos qué pasa. Por de pronto yo estoy totalmente de acuerdo con el tipo de preparación que tiene nuestra máquina. Lamento solamente que no se le colocaran los amortiguadores más duros que usamos nosotros acá, pero en Río se va a salvar ese detalle. El público y las fábricas le dieron mucha importancia al rally. En la ruta hay tanta gente como en un Gran Premio, pero asombra comprobar la poca repercusión que tiene la carrera por parte de la prensa europea, aunque allá uno sabe que al automovilismo no se le da tanto luga como acá."

"La organización es bárbara", se entusiasma Pepe: **"Por todos lados gente indicando el camino que en general estaba bastante bien indicado."** La parte lírica de Pepe asoma cuando nos confía: **"En realidad me quedo con las carreras nuestras. A mí me gusta correr pero también hacer sociales con los amigos al término de cada etapa y en los días de descanso. Acá no pasa nada de eso. Incluso no te ves durante la carrera con nadie, ni sabés cómo andan tus coequipers, ni tus amigos y ni siquiera cómo andás vos mismo. Y ya que hablamos de amigos, en los pocos momentos que podés alternar con gente, tuve ocasión de tratar a gente muy buena, entre ellos a los italianos Mondini y Contini, que abandonaron con Porsche, y a los franceses —también lamentablemente se quedaron con su Porsche— Taylor y Celerier. Los demás participantes se mostraron muy abiertos y amistosos, salvo algunos que representan oficialmente a las fábricas. Otros tipos sensacionales con los que nos hemos hecho amigos, son los 'galiegos' del número 62, Valls y compañía."**

"Considero que nuestros autos están entre los mejores para enfrentar el tramo americano. Además todos vienen bastante 'heridos' y golpeados. Y los auxilios no creo que puedan hacer el mismo despliegue que hicieron en Europa." Cuando le preguntamos acerca de si era útil para esta carrera una experiencia previa en rally, Migliore dice: **"Acá los navegantes sirven únicamente para interpretar los mapas, tarea por otra parte fundamental. Sin embargo los muchachos de Commander —muy buena gente— tienen más o menos las mismas posibilidades que nosotros. Entre paréntesis, te diré que ellos nos salvaron cuando nos 'tiraron' un palier."**

"No me parece que este tipo de rally sea factible en la Argentina. Pero ojalá fuera así, para poder colocar en plaza muchos 'Twin-master'" (odómetros de precisión que vende Pepe).

¿Y los caminos, qué tal?

"En general buenos. Pero los malos te hacen olvidar de los buenos y hasta de cómo te llamás. En el segundo prime de Yugoslavia el camino estaba -descriptible y además había niebla. Como si esto fuera poco ahí pinchamos una goma y no teníamos la manija del crique. Perdimos en ese tramo más de una hora. Otros caminos difíciles fueron los de Portugal, donde tuvo el accidente. Y en algunos pueblos las calles eran tan estrechas que apenas pasaba el Peugeot."

"Estamos bien ubicados y con sólo dos horas de recargo. Pero te reitero que lo difícil empieza ahora. Los tramos de velocidad pura duran en América hasta nueve horas, pero la robustez de los Peugeot será un punto a favor, y además contaremos con el apoyo de mucha gente y la ventaja que significa correr como locales y conociendo el idioma."

"La cosa pinta lindo."

Asimismo, mientras se cuenta lo pasado se prepara ya el plan de acción inmediato. El miércoles pasado hubo una reunión en SAFRAR en la cual se encontraron Le Guezec, Zampini, los pilotos, ingenieros y directivos de fábrica para decidir el ordenamiento en la parte sudamericana.

Le Guezec ya se fue en avión hacia Ecuador y Panamá para recorrer allí los dos últimos primes. Zampini, en cambio, junto a Fiche Roldán Bonadeo —habitual organizador de los auxilios en las carreras de Anexo J— se irá a Río de Janeiro con dos autos y camionetas de auxilio para distribuirse en la ruta sudamericana. Por otro lado ni bien lleguen los autos a Río los tienen que llevar a una concesionaria para cambiar los amortiguadores traseros y en el caso del auto de Perkins para cambiarle las dos puertas del costado izquierdo, el parabrisas y reparar los abollones generales, además de colocar otra vez todos los instrumentos robados en Portugal.

Los pilotos, finalmente, parten hacia Río el próximo miércoles o jueves. Los autos están en buen estado y la confianza aumenta en terreno local. Esperémoslos el próximo 11 de mayo en Buenos Aires.

→

LONDRES - MEXICO

TRAMO EUROPEO DEL RALLY LONDRES-MEXICO (Londres-Lisboa)

CLASIFICACION PROVISIONAL

Pos.	Nº	Pilotos	Marca	País Concurr.	Recargo
1º	83	Trautmann-Hanrioud .	Citroën	Francia	00.05
2º	18	Mikola-Palm	Escort	G Bretaña	00.07
3º	101	Verrier-Murac	Citroën	Francia	00.09
4º	103	Makinen-Stapelaere .	Escort	G. Bretaña	00.21
5º	100	Vanson-Turcat	Citroën	Francia	00.31
6º	88	Culchet-Syer	Triumph	G. Bretaña	00.32
7º	12	Neyret-Terramorsi ..	Citroën	Francia	00.35
8º	98	Hopkirk-Nash	Triumph	G. Bretaña	00.39
9º	46	Aaltonen-Liddon	Escort	G. Bretaña	00.44
10º	26	Greaves-Fall	Escort	G. Bretaña	00.45
11º	43	Cowan-Coyle	Triumph	G Bretaña	00.55
12º	14	Zasada-Wachowski ..	Escort	Polonia	00.56
13º	17	Brown-Bamford	Hillman	G. Bretaña	01.04
14º	47	Coltelloni-Marang ...	Citroën	Francia	01.06
15º	38	Katz-Kling	Mercedes	Alemania	01.07
16º	65	Clark-Poole	Escort	G. Bretaña	01.09
17º	*76*	*Ogier-Laurent*	*Peugeot*	*Argentina*	*01.09*
18º	15	Chanon-Lee	Lot.-Cort.	G Bretaña	01.31
19º	2	Hunter-Ridgard	Porsche	G. Bretaña	01.32
20º	3	Jopp-Kahn-Cave	Morris	G. Bretaña	01.34
21º	25	Treutmann-Ogier	Citroën	Francia	01.36
22º	4	Badham-Lylle	Hillman	G. Bretaña	01.41
23º	54	Redgrave-Frreborough -Cooper	Morris	G. Bretaña	01.47
24º	74	Smith-Watson-Derolland	Austin	G. Bretaña	01.51
25º	*63*	*"Larry"-Migliore*	*Peugeot*	*Argentina*	*02.07*
26º	9	Harwood-Pierson-Barrow	Lot.-Cort.	G. Bretaña	02.09
27º	91	Denton-Wrigth-Crellin	Morris	G. Bretaña	02.09
28º	63	Rees-James-Grant ..	Hillman	G. Bretaña	02.16
29º	67	Moorat-Shaw	Peugeot	G. Bretaña	02.22
30º	96	Kingsley-Evans-Scarlett	Austin	G. Bretaña	02.22
31º	21	Astafiev - Safanov - Broudza	Moskvitch	Rusia	02.26
32º	104	Graham-Morish-Price.	Cortina	G. Bretaña	02.34
33º	71	Holm-Boubnov-Guirdauskas	Moskvitch	Rusia	02.41
34º	84	Liftshits-Schavelev ..	Moskvitch	Rusia	02.50
35º	6	Hemsley-Hraston ...	Peugeot	G. Bretaña	02.53
36º	20	Ozane-Burrell	Austin	G. Bretaña	02.53
37º	32	Tubman-Welinski-McAuley	Austin	G. Bretaña	02.55
38º	73	Robertson-Grant-Pett .	Morris	G. Bretaña	03.07
39º	70	Thompson - Prince - Kent	Austin	G. Bretaña	03.09
40º	51	Jennings-Taylor	Saab	G. Bretaña	03.09
41º	90	Bass-Waring	B.M.W.	G. Bretaña	03.12
42º	28	Potapchik-Bazhenov-Lesovich	Moskvitch	Rusia	03.13
43º	29	Hubner-Burgoa-Crespo-Benedeck	Mercedes	Bolivia	03.14
44º	*78*	*Esteguy-Iper-Esteguy.*	Peugeot	*Argentina*	*03.17*
45º	*33*	*Zicavo-Rodriguez-Verna*	*Peugeot*	*Argentina*	*03.22*
46º	72	Preston-Bayley	*Peugeot*	G. Bretaña	03.25
47º	40	Tenishev-Kisly-Shiroyenkov	Moskvitch	Rusia	03.29
48º	34	Penfold-McInally-Jones	Morris	G. Bretaña	03.38
49º	8	Minto-Rhodes	Peugeot	G. Bretaña	03.47
50º	77	Leenders-Chullamondholl	Toyota	Tailandia	03.56
51º	19	Pérez-Hinojosa-Arroyo	Volkswag.	México	04.31
52º	45	Harris-Butler	Escort	G. Bretaña	04.37
53º	55	Mitchell-Simcox	Morris	G. Bretaña	05.08
54º	*42*	*Araujo-Batley*	*Volvo*	*Argentina*	*05.29*
55º	79	Janssen-van der Wouden	Datsun	Holanda	05.35
56º	36	Kube-Ranft	B.M.W.	Perú	06.33
57º	75	Wilson-Walker	Mercedes	G. Bretaña	06.35
58º	68	Walker-Turner	Cortina	G. Bretaña	06.49
59º	87	Currell-Currell-Bryan.	Peugeot	G. Bretaña	07.31
60º	62	Del Valls-Errington-Ochoa		España	08.40
61º	44	Chuchua - Thawley - Castaños	Gladiator	U.S.A.	08.52
62º	11	Donner-Donner	Capri	G. Bretaña	09.24
63º	52	Richards - Bengry - Skeffington	R. Royce	G. Bretaña	09.51
64º	66	*Perkins-Forrest Greene*	*Peugeot*	*Argentina*	*12.16*
65º	41	Rugge Price - Morley -Beaver	Morris	G. Bretaña	12.19
66º	5	Vukoja-Milivojevic ..	Peugeot	Yugoslavia	12.45
67º	105	East-Chesson	Escort	G. Bretaña	15,12
68º	39	Lloyd - Englefield - Baker	Triumph	G. Bretaña	16.23
69º	92	Green-Murray-Cardno	Triumph	G. Bretaña	16.51
70º	94	Soames - Thwaite - Crigton	Cortina	G. Bretaña	21.48
70º	107	Talbot Guiñazú-Polak -Iriarte	R. Royce	Argentina	21.48
71º	13	Martin-Martin-Martin .	R. Royce	G. Bretaña	26.51

ABANDONOS: Nº 1, Buchanan-Fidler-Benson (Triumph, G. Bretaña); Nº 7 Coburn-Garrat-Graigner (Vauxhall, G. Bretaña); Nº 10 Woodley-Locke-Aaler (Vauxhall, G. Bretaña); Nº 16, Wilson-Ritchie (Wilson Elva, Gran Bretaña); Nº 22, de Jong-Tuerlix (Alfa Romeo, Holanda); Nº 23, Mead-Percy-King (Zodiac, G. Bretaña); Nº 24, Benz-Walter (Porsche-Alemania); Nº 27, Mondini-Bottaro (Porsche, Italia); Nº .. Potaptchik-Bazhenov-Lesovich (Moskvitch, Rusia); Nº 30, Marriot-Dill (Trident, G. Bretaña); Nº 31, Hill-Coote-Donnelly (NSU, G. Bretaña); Nº 35, Sánchez Noya-Fabre Lestrade (NN, México); Nº 48 Skeels-Alsopo (G. Bretaña, Lotus Cortina); Nº 49, Taylor-Birley-Ireland (Mercedes-Gran Bretaña); Nº 50, Caulcutt-Constant-Hodgson (Volkswagen Beach, G. Bretaña); Nº 53, Youngh-Whiteman (Ford Cortina, G. Bretaña); Nº 56, Taylor-Celerier (Porsche, Francia); Nº 57, Gauvin-Mitsumoto-Akitani (Florian, Japón); Nº 58, Koneko-Anderson (Volvo, Gran Bretaña); Nº 59, Willcocks-Handley (Austin, G. Bretaña); Nº 60, Easter-Wiks-Woods (Land Rover, G. Bretaña); Nº 61, Rath-Heinecke (Austin, Tailandia); Nº 64, Mondini-Contini (Porsche, Italia); Nº 69, Peacock-Skitteral (Capri, G. Bretaña); Nº 80, Sherguer-Sherguer (Fiat, Kuwait); Nº 81, Tyrrell-Moore (Hillman, Antigua); Nº 82, Avila-Avila (NN, México); Nº 85, Hudson-Malkin (Escort, G. Bretaña); Nº 86, Roberts-Hazlering-Jones (Mustang, G. Bretaña); Nº 89, Keefe-Conroy (Austin, G. Bretaña); Nº 95, Evans-Cresdes-Bainbridge (Morris, G. Bretaña); Nº 97, Haskell-Paull-Larson (Peugeot, G. Bretaña); Nº 99, Brasington-Craslaw (Cortina, G. Bretaña); Nº 102, Pointier-Lamoral (Simca, Francia); Nº ..., Lamas-Roroeda-Perze *(México)*





Emil Ipar y Jean Pierre Esteguy analizan un tramo corrido con sensatez.

EL

Y ya terminada la parte europea del rally, sigue regresando gente al pago. A la totalidad del equipo de SAFRAR se agregan los integrantes del equipo particular Commander, Jean-Pierre Esteguy y Emil Dower Ipar. Como es natural estuvieron en CORSA. Acá está lo conversado:

CORSA. —¿Qué tal?

Esteguy. —Bien, gracias.

Ipar. —Bien, gracias.

CORSA —¡Ah! (a esta altura se produce la inevitable entrada al tema del rally): ¿Qué les pareció la primera parte del rally y qué es lo que se puede demostrar en una carrera de este tipo?

Esteguy. —A nosotros, particularmente, nos entusiasmó. Es una carrera obviamente muy dura en la que se demuestra, principalmente, la resistencia mecánica de los autos y la física de los pilotos. El planteo —al menos en Europa— fue más veloz de lo que nosotros imaginábamos.

CORSA. —A propósito: contando con la experiencia recogida hasta ahora ¿hubieran hecho las cosas igual?

Ipar. —No; nos hubiera gustado tener un poco más de velocidad. Los rallistas profesionales de primera línea que participan, tomaron el Londres-México como si fuera una carrera que va a durar 500 Km, y los coches están preparados como para eso. Eso nos asombró pues pensamos que se saldría a cuidar.

CORSA. —Refiriéndonos específicamente a la carrera de ustedes ¿se cumplió el plan previsto?

Esteguy. —Pese a los imprevistos, sí. Nuestra clasificación es un poco peor de lo que esperábamos (44º) pero tanto nuestro coche como el de Zicavo-Verna-Alcides Rodríguez, están absolutamente enteros. Nuestro plan preveía que viajáramos constantemente juntos, cosa que no se pudo lograr en la práctica. Una de las causas de esto último fue el cambio, a último momento, de un tramito —que había sido relevado prolijamente por Alcides— que hizo tomar a los muchachos del Nº 33 por camino equivocado y donde perdieron un tiempo precioso. Generalmente cuando nosotros salíamos de un control o neutralización, ellos recién llegaban y apenas teníamos tiempo de darles un abrazo y cambiar algunas palabras.

CORSA. —¿Hubo intercambio de apoyo logístico entre ambos equipos argentinos?

Esteguy. —Por supuesto. Le Gue-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



EQUIPO COMMANDER

zec, antes de salir, me dio una lista de todos los concesionarios Peugeot de Europa, que estaban avisados de las horas en que pasarían los coches y alertados de que tuvieran gente y taller disponibles para atender eventuales arreglos. Nosotros, pese a que ellos nos habían ofrecido repuestos en la ruta en caso de necesitarla (me refiero a la gente de SAFRAR) no tuvimos oportunidad de acudir a ellos. En una oportunidad nuestra pick-up de auxilio les proporcionó un palier a Larry-Migliore.

CORSA. —¿Es verdad que ustedes pasaron por donde estaba Perkins, después de haber sufrido el accidente, y no pararon?

Ipar. —Lamentablemente, es cierto. Lo que sucedió fue lo siguiente: el lugar es un faldeo en bajada en Portugal. Era de noche y al llegar a una curva el coche se desacomodó y dobló todo cruzado. Vimos entonces a un tipo que nos hacía señas, pero no le dimos importancia. Cuando había trascurrido un rato, nos preguntamos qué haría una persona sola parada ahí a esa hora y sola. Entonces a Enrique se le ocurrió que tenía una gorra igual a la de Gastón y que era alto y flaco y nos dimos cuenta que habíamos metido la pata pero ya era tarde para volver. En Lisboa nos confirmaron que era Gastón.

CORSA. —¿Tuvieron muchos inconvenientes de orden mecánico?

Esteguy. —Algunas pinchaduras, un inconveniente con el acelerador que solucionamos con un complicado dispositivo de piolines, y frenos que fueron arreglados por un concesionario que nos esperaba en la ruta, antes de comenzar el "prime" de San Remo. En cuanto paramos en el puesto de auxilio se abalanzaron sobre el coche unos ocho hombres y en un santiamén solucionaron la deficiencia. Por otra parte la pickup de García Rebón fue siempre una garantía. Casi podría decirse que corrían a nuestra par. Queremos hacer público nuestro reconocimiento a Grezzi y Raschia, los mecánicos de auxilio. Se portaron magníficamente.

CORSA. —¿Repercusión por parte del público?

Ipar. —Más de lo que esperábamos. Incluso, de noche, la gente se quedaba horas en la ruta para ver el paso de los coches. En Francia, cuando se enteraban que éramos argentinos, nos gritaban ¡olé! Las policías de los distintos países cooperaron mucho y en las zonas urbanizadas, cuando respetábamos los topes de velocidad máxima. los mismos agentes nos hacían señas de que apuráramos. La excepción fue Yugoslavia, donde nos hicieron una multa por exceso de velocidad: 50 dinares que tuvimos que cambiar por dólares en el puesto caminero y al precio que ellos quisieron. A Zicavo todavía lo deben estar buscando.

CORSA. —¿A Araujo lo vieron? ¿Qué tal anda?

Esteguy. —A Araujo lo conocimos en Londres. Es un tipo macanudo con una melena por los hombros. Estuvimos en su departamento que es una locura de refinamiento y buen gusto. Lo curioso es que cuando le preguntamos a qué se dedicaba, nos contestó: inversionista. En la carrera anda bastante bien pese a que corre en forma particular con su Volvo.

CORSA. —¿Cuál va a ser el plan de carrera para el equipo Commander en el tramo americano?

Esteguy. —A Lisboa llegamos con los autos enteros y separados por cinco minutos de penalización, más o menos lo que habíamos previsto. Claro que nos salió bien de pura casualidad. Los autos, como dije, están enteros. De Río de Janeiro a Buenos Aires, nos limitaremos a tratar de conservar los puestos y avanzar por los eventuales abandonos. Es decir, lisa y llanamente, a "pescar". Después de Buenos Aires —si llegamos— será otra cosa porque correremos en carácter de locales. Quien esté bien ubicado en Lima, tiene grandes posibilidades de arrimar bien al final, y eso trataremos de hacer.

CORSA. —¿Alguna anécdota graciosa?

Ipar. —Bueno, como graciosa, graciosa ésta, aunque para uno de los protagonistas no lo fue mucho. Resulta que en San Remo, a la llegada del "prime" ya estábamos todos muy "palmados". Enrique venía manejando despacito pues nos dirigíamos al control, y al dar vuelta una esquina, se llevó por delante la mesa del control con planillas y todo. Un susto y nada más. Llegando a Portugal y también a la salida de un control que iniciaba un tramo de velocidad, paramos, y cuando se nos da la señal de salida, el coche no sale porque tenía puesto el freno de mano. Jean-Pierre lo quiere destrabar y no puede. Resulta que se había puesto el cinturón de seguridad, que además de asegurarlo a él impedía que se moviera la palanca. En fin, cosas del cansancio.

en rosario
Lopez Puccio S.R.L.
Parabrisas CORSA

AUTORADIOS ESTEREOS
• aire acondicionado y
• calefacción para automoviles
Pte. Roca 1686
T.E. 27553
ROSARIO
AUTO RADIO Maica

PEUGEOT
SU SERVICE
ALEMFRAN S.R.L.
MAIPU 2339 T.E. 80855 ROSARIO

EXTINGUIDORES
PARA AUTOMOVILES
"BOTAFOGO"
INFLADOR Y EXTINGUIDOR
HNOS. FERRETTI
AV. PELLEGRINI 1218 TE 62825

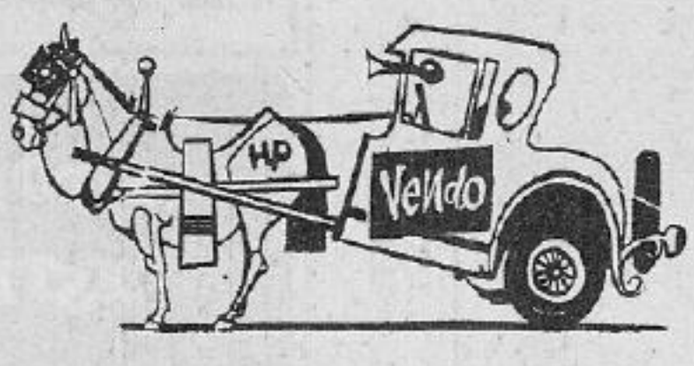
DISEÑOS EXCLUSIVOS
RUEDAS DEPORTIVAS
FABRICANTES
INDARA S.R.L.
SAN MARTIN 2646
ROSARIO TE. 811166 80025
•LLANTAS DISTINTOS ANCHOS•CROMADO EXTRA-GARANTIDO•

repuestos y accesorios
MILTON JORGE BARBAGALLO
N-S-U CITROEN
DKW HEINKEL
FIAT ISETTA
ISARD DE CARLO
RENAULT
PEUGEOT
Av. Alberdi 270
Rosario T.E. 39-4522
envios al interior contrarreembolso

DESDE LA LUNA A
ZUBON
GALVEZ y ENTRE RIOS
Tel. 814734
EN 1 HORA CAMBIA SU
CAÑO DE ESCAPE

NUEVA FIRMA
NUEVO SURTIDO
NUEVOS PRECIOS
AUTOGOL S.R.L.
para su
AUTO UNION D.K.W.
toda la línea
repuestos y accesorios
legítimos e importados
ELECTRICIDAD-CHAPERIA
Pedidos Contrarreembolso al interior
3 de FEBRERO 1563 T. 45364
ROSARIO

AVISOS corsificados



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

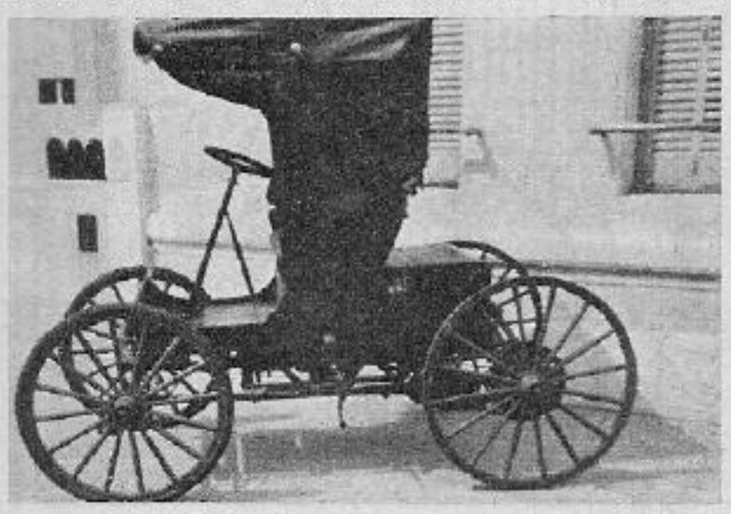
Extendemos el alcance de este servicio de corsificados al ambiente náutico, es decir, para lanchas, motores y demás chucherías pasadas por agua.

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

Los lectores del interior podrán enviar su aviso por correo a PARABRISAS CORSA 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.

JORGE CUPEIRO vende su Liebre III, con o sin motor Chevrolet. Facilidades, sin anticipo, a convenir. Tratar personalmente en María Asunta esq. Parravicini, San Martín.

AUTO ANTIGUO VENDO - MAC INTYRE AÑO 1894. Sr. Roberto Parodi - Honduras



5499 esq. Humboldt, Capital. 84-1510 ó 771-4723.

(N. de la R.) ¿Otro candidato a la exportación?

SU MOTOR A O KM. con conjuntos armados para Peugeot, Citroen y Renault. Precios de oferta. También "cascos de competición". Viamonte 1604, Capital, tel. 40-9253.

FORMULA 4, vendo en excelente estado, chasis Crespi V con motor BMW, preparación Kisling. Sexto puesto en el "Torneo Apertura" YPF. Listo para seguir corriendo. Llamar a Sr. Peralta, tel. 48-8207 y 47-1002.

PEUGEOT 404, de competición. Listo para correr, vende Alberto Gómez, Ugarteche 3270.

MINI-COOPER nacionalizado, todo nuevo. Vendo o permuto. Tratar: en Ugarte 1721, Dto. B, Olivos, o llamar a: 797-5206 ó 31-3573, Sr. Moreau.

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

JAULA PROTECTORA y tanque de nafta de Torino (ex equipo oficial) Ika-Renault, Santiago de las Carreras 38, Capital.

BARCO GRUMETE, vendo. Velas de dacrón nuevas (0 Km. sin estrenar), completas. Además tiene un juego auxiliar de "velas de algodón". Motor fuera de borda "BRITISH ANSANI" 5 HP. Rolling reef de acero inoxidable. TODO AL REPELO. Tratar: tel. 83-0223, Sr. Dolan.

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 re-



forzados aplicados. TEORICO Y PRACTICO. 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.

CUPE FORD 40 CON MOTOR F-100, impecable, reformada al detalle, llantas anchas cromadas, caja Lincoln especial TC. Cuen-

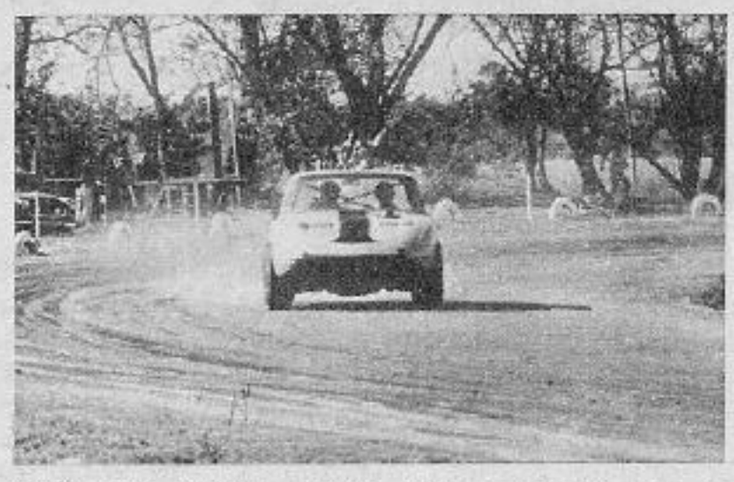


ta vueltas, tablero completo, tanque de nafta especial, alternador y radiador especial. **¡Espectacular!** Sr. Nardelli, Directorio 6043/47, Capital.

CAPOT DEPORTIVO PARA FIAT 600, con tomas de aire laterales, diseño exclusivo, producción limitada y fabricación sobre pedido. Venta y colocación LEIVA 4247, Capital.

VENDO CUPE FIAT 1500 AJ clasificada 3ª en el Torneo Apertura corrido por C. Najurieta. Dos motores nuevos, 2 diferenciales, 14 cubiertas nuevas, 10 llantas, 2 paliers, 3 juegos de suspensión. Llamar a teléfono 241-8196, Udaondo 1282, Lanús Oeste.

JOSE MARIA D'AGNILLO vende Torino TC Fórmula "A", recién construido, sin uso,



todo en regla. Listo para largar en la primera carrera. Llamar a 624-1930. Oportunidad.

FIAT 1500 de competición ANEXO "J" equipado con caja de 5ª, diferencial de multicarga con isotorque, 5 gomas Cinturatto, mecánica Bellestrini, listo para largar. Vendo urgente o permuto por coche particular, diferencia a convenir. Av. Mitre 2060, MUNRO (Bs. As.), tel 740-6220.

VOLVO-444 año 1958, motor 1680 cm³, caja 4ª todo original. Impecable con certificado de Aduana en regla. Contado, líquido 6.500 pesos Ley 18.188, o con facilidades. Tratar: San Luis 3369, teléfono 46-5362 y 46-5366.

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.

VARELA-R con mecánica Renault Gordini, cupé, 2 puertas, 4 asientos. Totalmente hecho a mano; tapizado simil cuero, instrumental SIAP, volante deportivo, etc.



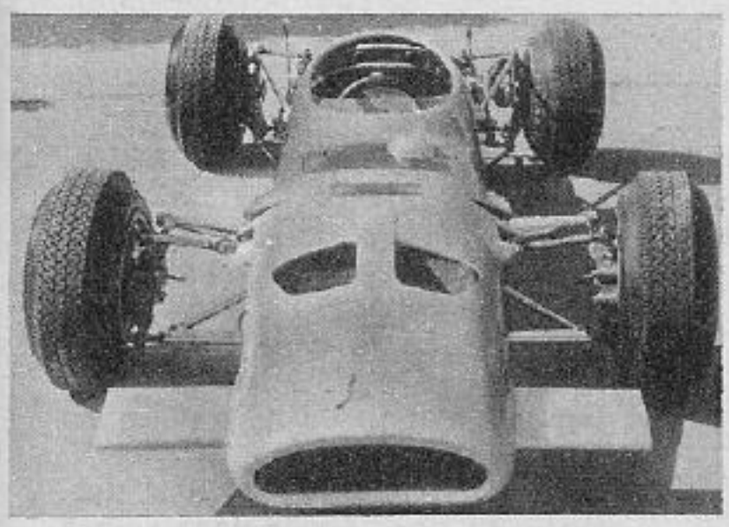
Mecánica 0 km y totalmente standard. Modificó a partir de un modelo nuevo o usado, en serie limitada. Luis MG Varela, calle 40 Nº 324, LA PLATA, tel. 32657.

PARA USO PARTICULAR compro vehículo económico y de baja cilindrada, tipo De Carlo, Citroën, Heinkel, llamar al tel. 208-7301, preguntar por Edgardo.

MOTO NORTON 48, con sidecar, moderno, impecable. Tratar: en Dr. Rivera 3338, Capital.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FORMULA DOS; vendo o permuto sensacional monocasco, construido en Alclad (dural). Estructura a cajón cerrado, portamazas de MG, suspensión tipo Lotus, barra antirrolido interna, bajo peso no suspendido, llantas de MG CRESPI (Turdera),



gomas Firestone Indy, perfil bajo de 9 y 11 pulgadas. Motor Peugeot, preparación Kissling, caja Hewland de cinco marchas. Precio total, 2.000.000 de pesos moneda nacional (20.000 Ley 18.188) o cupé Torino o similar. Canje a convenir. Tratar: Oscar Leo, Francia 3337, tel. 740-7976.

FIAT 600 D, año 1963, muy buen estado, radio, oportunidad. Uriburu 591, 1er piso, Adrogué.

VENDO O PERMUTO por auto particular: Fórmula 4, chasis Crespi, motor BMW (ex Lorenzani); contado $ 300.000 m/n (3.000 $ Ley 18.188), saldo a convenir. Acepto cualquier tipo de propuesta. Auto nuevo listo para largar. Falucho 2652, Mar del Plata, tel. 3-6447, Sr. Ríos.

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.

CUPE DE CARLO 700. ¡UNICA!, sin golpes, no ha corrido nunca, completa en accesorios. Elija la financiación que prefiera. Vende: Meriggi F-4, Chacabuco 367, Florida, Prov. de Buenos Aires.

PEUGEOT 404/69 de COMPETICION, preparado por Roberto Díaz, 3er. puesto en las 25 horas, con Menéndez Behety; con serie de repuestos. Tratar: ISABEL LA CATOLICA 1238, Capital, tel. 28-2409.

PICK-UP CHEVROLET / 70, 0 km, vendo URGENTE por viaje, $ 15.000 Ley 18.188, CONTADO. Tratar: Sr. Salvador, teléfono 27-6183.

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.

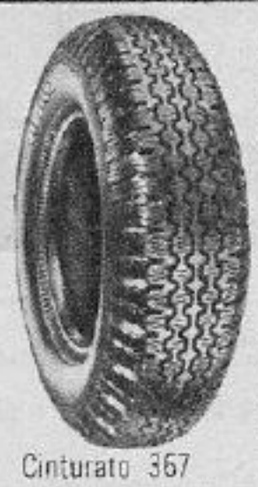
Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias **PARABRISAS CORSA**

SONORIDAD EN AUTO-RADIO Y CAR-STEREO



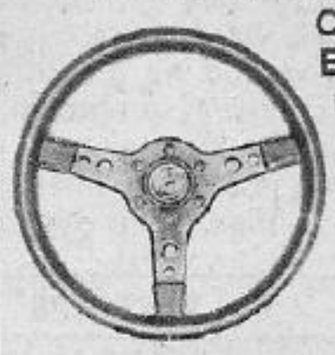
LA TOUR,
le ofrece la marca de su preferencia **NIPPON, KENIA, INTERELECTRIC, STERVOX y Radios, BENDIX, PHILIPS, AUTOVOX, MOTOROLA, SONDERS. TRANSYCA.**
J. P. Melo 2193 (casi esq. Azcuénaga) **T. E. 85-0678, Capital**
Donde Ud. comprará calidad, sumada a una colocación y service garantizado.



Cinturato 367

CUBIERTAS DEPORTIVAS
TODA LA LINEA para **ALTA VELOCIDAD**
A los mejores precios de plaza
SARACHO
DIRECTORIO 5512

VOLANTES STANDARDS Y DEPORTIVOS
Nacionales e Importados
COLOCACION EN EL ACTO
Reparación, Nacarados y Plastificados.



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



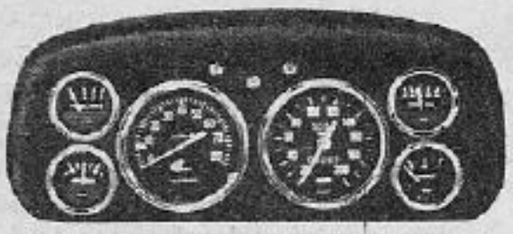
LA CASA DEL VOLANTE
Warnes 1308/10, Tel. 58-9694, Buenos Aires

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

ACCESORIOS DEPORTIVOS en GENERAL



Tableros especiales para **FORD FALCON**



Tableros especiales para **PEUGEOT**

ESUSEN ARGENTINA S.A.C.e.I.
Paraná 734, Capital, Tel. 44-9178
Sábados abierto hasta las 12.30 hs.

Para su automotor compre Ud. lo mejor
3H PROBADA GARANTIA DE UN PRODUCTO DE CALIDAD IMPULSORES DE ARRANQUE

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 Ami.	$ 94.—	" 9.400.-
VALIANT	$ 96.—	" 9.600.-

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

FIAT



- IMPORTADORES DIRECTOS Y FABRICANTES
- VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE
- ENVIOS AL INTERIOR

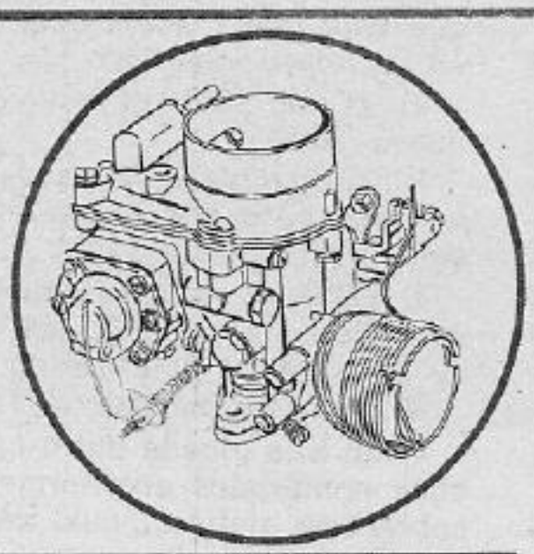
FRANCESCHINI HNOS. IND. y COM.
EXPOSICION Y VENTAS: **RIVADAVIA 8643, ESQ. GOYA 14,**
T. E. 69-5502 y 69-6738, CAPITAL FEDERAL.
FABRICA: **BOULEVARD DE LOS ITALIANOS 221,**
VILLA DOMINICO, AVELLANEDA.

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

PEUGEOT 404



EL CARBURADOR DE REPOSICION LO FABRICA:
CARCION

Parabrisas CORSA

correo

TEMAS DE TEEME

de Sebastián Rodríguez, El Chocón.

Señores: aunque les parezca raro, aquí en El Chocón hay muchísima gente a quienes le interesan los fierros y por consiguiente se solaza semanalmente con las páginas de CORSA. Si no es mucha molestia para ustedes, quisiera que con la ayuda de vuestro archivo —lo supongo completísimo— me evacuaran (con perdón de la palabra) las siguientes consultas:

1) ¿Cuántas clases (por cilindrada) intervinieron en el Gran Premio de Turismo de 1962?, ¿cuáles fueron?

R) El gran premio de 1962 fue el que más divisiones por cilindrada tuvo en el historial de esta prueba. Fueron siete. "A", hasta 700 cm3; "B", de 701 a 850 cm3; "C", de 851 a 1150 cm3.; "D", de 1151 a 1300 cm3; "E", de 1301 a 1600 cm3; "F", de 1601 a 2000 cm3, y "G", 2000 cm3 y más.

2) ¿Quiénes fueron las ganadores en cada clase?

R) En la "A" Remigio Caldara (Isard); en la "B", Ramiro Balcarcel (Panhard PL 16); "C", Ernesto W. Quincke (D.K.W.); "D", Ricardo Sauze (Alfa Romeo Giulietta); "E", José Migliore (Peugeot 403); "F", Boris Garafulic (Volvo 122 S); "G", Ewy Rosqvist (Mercedes Benz 220 SE).

3) En dicho GP, ¿cuántos coches ganadores eran importados y cuántos pilotos eran extranjeros?

R) Coches importados que ganaron su categoría: el Panhard, el DKW, el Alfa, el Volvo y el Mercedes. Pilotos extranjeros que triunfaron: Balcarcel y Quincke (uruguayos), Garafulic (chileno) y Ewy Rosqvist (sueca).

4) ¿Cómo se clasificaron en la primera etapa del G.P. de Turismo 1966 de la clase "A" Rogelio Scaramella y Gabriel Font? Siempre referido al GP de 1962, y ¿cuál fue la clasificación final de ambos?

R) Al término de la primera etapa Scaramella (De Carlo cupé) se ubicaba segundo y Gabriel Font (N.S.U.) noveno, sobre setenta y seis coches clasificados. Scaramella fue el ganador final de su clase y Font abandonó en la tercera etapa cuando se había colocado cuarto en la general.

5) Gracias.

R) Nuaideké.

MISTER CRASH

de Julio César Moba, San Fernando del Valle de Catamarca.

Señores de CORSA: Con mucho agrado sigo a vuestra revista desde tiempo atrás y gracias a la misma fui conociendo la carrera deportiva de muchos ídolos de hoy y de otros que no llegaron a serlo por diferentes motivos.

Como ingeniero mecánico y amante de los fierros, sufro cuando un volante maltrata a la máquina que conduce. Este es el caso de muchos de nuestros volantes que llegaron al estrellato, de una forma que yo considero deshonesta, pues es inconcebible que haya pilotos con mayor número de accidentes que carreras largadas (casos Cocho López, Paquito Mayorga, etc.), la labor de conductores, en el más real sentido de la palabra, Emiliozzi o el inolvidable Juan Gálvez, que conocían cabalmente las máquinas que conducían.

Me animo a pensar que los culpables de esta situación son, en gran parte, las revistas especializadas que adulan en sumo a estos señores cuando aciertan ganar una carrera y no los censuran en los múltiples accidentes que protagonizan. Les sugiero entonces, que al igual que el concurso de "Mr. Pinta" que ustedes efectuaran el año pasado, organizaran otro que se podría llamar Mr. Rompecoches o Mr. Crash, incluyendo desde ya en los primeros puestos a los pilotos mencionados, que podrían ser escoltados por Andrea Vianini, Luis Di Palma y Nasif Estéfano.

Agradeciendo vuestra atención, los saludo atentamente.

R) Igualmente.

FASOS Y MAS FASOS

de Luis Mariano Patalano, Villa Dominico.

Señores: Ahí van varias preguntitas. Felicito y pido contestación a ellas.

1) ¿Cuándo saldrá a la venta el nuevo motor Tornado de siete bancadas?

R) No hay ningún indicio de que este motor salga a la venta en un futuro inmediato.

2) ¿Cuál será el precio del nuevo Torino?

R) Cincuenta mil pesos viejos más caro que el actual modelo.

3) ¿Qué coche desarrolla mayor velocidad?, ¿el Dodge, Chevy SS, Falcon 70 o Torino 380?

R) Por enésima vez: el Torino.

4) En una picada entre los coches nombrados anteriormente y sobre cien metros, ¿cuál sería el ganador?

R) Lo ignoramos. Habría que hacer la prueba.

5) ¿Qué coche argentino está a nivel internacional?

R) De coches, no sabemos cuál puede ser. En cuanto a cigarrillos, la agencia de publicidad correspondiente asegura que a los Jockey Clubs le cabe ese honor.

6) El Unión, ¿qué tal es? *(N. de la R.: sic.)*

R) (Y dale con los cigarrilos...) Bueno en realidad hace mucho tiempo que no lo probamos. Era un cigarrillo uruguayo, tipo Virginia de rico aroma y no muy suave. Se fumó bastante en Bs. As. a fines de la década del '50.

FIAT 128

de Alberto R. Abad, Capital

Señores: En el número 209 de CORSA aparecen detalles sobre el coche Fiat 128 próximo a aparecer a la venta en la Argentina. Como según he leído en las ediciones del 5 y 12 de Marzo han aparecido también informaciones sobre dicho automóvil, quisiera que me enviaran esas dos ediciones. El pago de las mismas lo efectuaré a vuelta de correo mediante cheque.

R) Lo lamentamos Dr. Abad, pero la única manera de que usted se pueda juntar con los ejemplares que necesita es dirigiéndose personalmente a Ryela, Paraguay 340 donde se venden números atrasados. En una oportunidad nos prometieron mandarnos el cheque a vuelta de correo y resultó que cuando fuimos a la vuelta del Correo no había ningún cheque ni cosa que se le pareciera.

MAS VELOZ, MAS BAJO...

Sres. Wendichansky y Castaño, Córdoba.

Estimadísimos redactores de la sensacional Revista Corsa. Espero que esta nota sea publicada para que nos aclaren algunas dudas.

1) ¿Cuál es el auto más veloz y el más bajo de SP?

R) El más veloz —hasta el momento— es el Trueno Sprint ("Chelco") de la Comisión de Concesionarios GM y que maneja García Veiga. El más bajo, probablemente, debe ser el Huayra Spider de Pronello. Todo depende de gomas, relaciones, circuitos, etc.

2) ¿Cuál es el tramo más difícil de la Londres-México?

R) Bueno, como difícil-difícil todo el trayecto es bastante serio. Pero donde van a tener que hamacarse los muchachos va a ser acá, en Sudamérica, y más exactamente en los tramos de Brasil, Argentina y Bolivia.

3) ¿Creen que los autos argentinos (SAFRAR y Commander) van a llegar a México?

R) ¡Por supuesto que sí! ¿Usted cree que no?

4) ¿Cuál es la próxima carrera de Turismo Carretera "A"?

R) Perdónenos, pero no tenemos la bola de cristal. Hoy día las carreras de TC "A" parecerían condenadas a no salir nunca más del cascarón.

5) ¿Cuál es la velocidad máxima de los siguientes autos: Torino 380 W, Chevy SS y Falcon XP?

R) Torino 380 W: 198 km/h (nuestro Test); Chevy SS: 175 km/h, y el Falcon XP: 170 km/h (no hicimos test).

BERGANTIN

de Carlos Di Leo, Témperley.

Les escribo para aclarar unas dudas...

1) ¿El Bergantín seis cilindros llevaba el mismo motor del Carabela?

R) Efectivamente. Era el 6L-226 de válvulas laterales.

2) ¿Qué diferencias existen entre este motor y el del Torino?

R) Salvo en el número de cilindros, en lo demás son absolutamente diferentes. El 6L-226 tiene válvulas laterales y árbol Idem. El Torino tiene válvulas y árbol de levas a la cabeza.

3) En un reglamento que ustedes publicaron en el número 193 sobre la categoría TC F.A se dice que la cilindrada máxima permitida es 3.000 cm^8; sin embargo, en una lista de autos que pueden participar en esta categoría mencionan al Fairlane V8 y tengo entendido que tiene más de tres litros. ¿Se trata de un error u omitieron algún punto en la publicación de la nota?

R) Esa lista, dada a conocer por la CADAD, incluía a los autos de producción nacional debidamente homologados para correr en TC fórmulas A o B. La "A" tiene un tope de tres litros, pero la "B" llega hasta cuatro litros. Ahora bien, el motor V8 tiene casi cinco litros, pero debe reducirse en su cilindrada para estar de acuerdo con la fórmula "B". En caso de querer utilizar un Fairlane en TC "A" habría que optar por al variante seis cilindros de ese modelo reduciendo previamente la cilindrada del motor a tres litros.

4) En esa misma lista al nombrar al Bergantín pusieron "v-4". ¿Se trata de un error o es la designación de un modelo?

R) Si decía "v-4" se trata de un error. El Bergantín sólo se presentó con cuatro cilindros o seis cilindros, pero siempre en línea. Esperamos haber aclarado sus espantosas dudas.

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 Nº965.704 | IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Ya es hora de un Smuggler...



Dice Carlos Pairetti: Por qué tomo OLD Smuggler ? Es muy simple, porque es el whisky que más me gusta de todos.

INDUSTRIA ARGENTINA



Un Shelton?
Lo estaba esperando, gracias.





Valoran los hallazgos felices.
Saben que una cinta y un papel sofisticado
aumentan el placer de una compra.
Conocen dónde descubrir el Burdeos
de la cosecha justa...
Fuman Shelton.
Shelton: tabaco de gran "bouquet"
Aroma y sabor de feliz sabiduria.

Shelton, para entendidos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com