m$n 80 $ 0,80

Nº 215

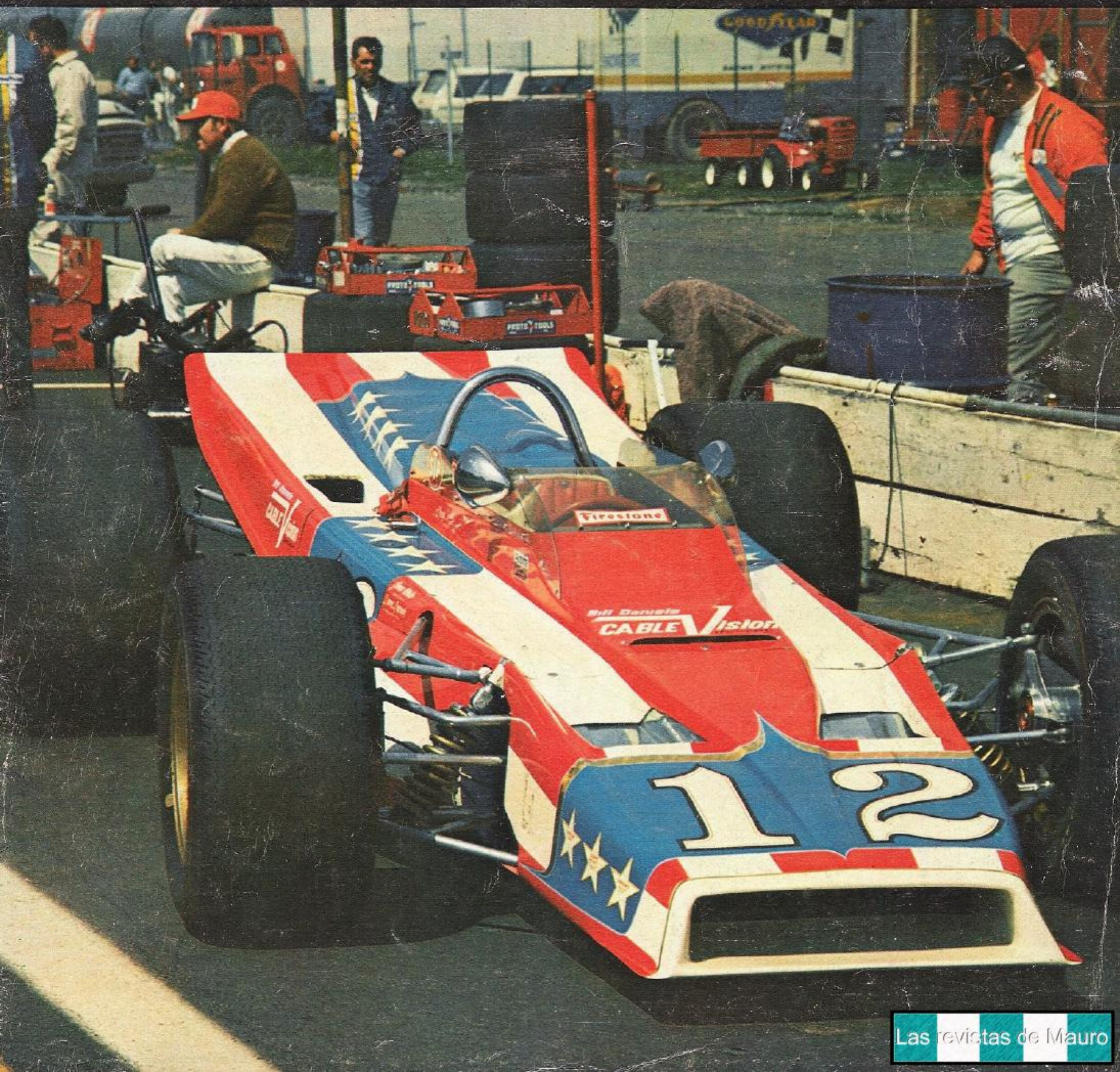
Parabrisas

CORSA

el 2 al 8 de junio de 1970

EL BERTA LR EN NÜRBURGRING

INDIANAPOLIS: LAS 500 MILLAS



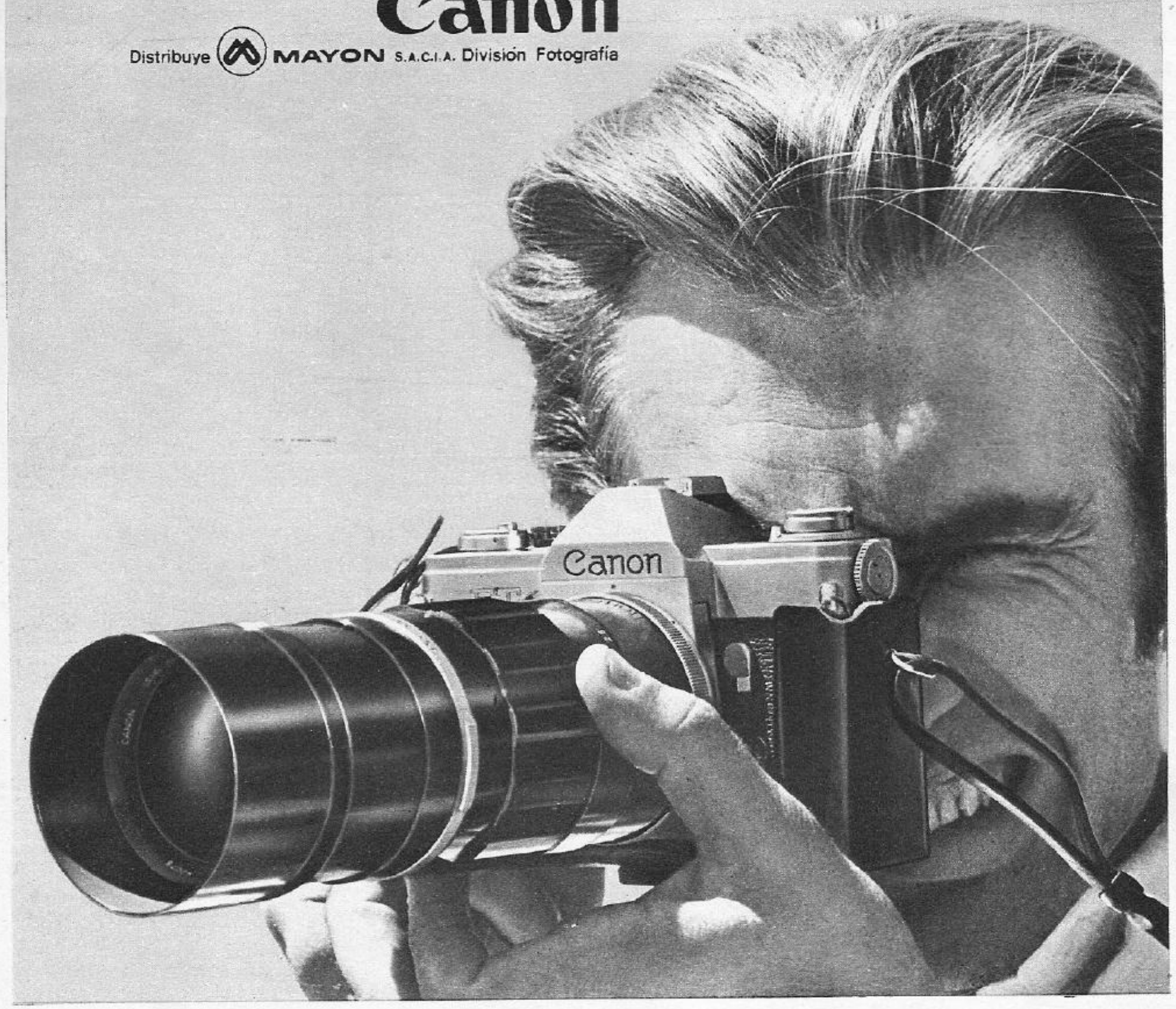
Las revistas de Mauro

Reutemann se llevo una compañera muy fiel

El Lole no pudo con su genio y para no aburrirse en Europa, se fue muy bien acompañado...
(Hay fotos fuera de serie que atestiguan sus correrías con una CANON FT. la compañera fiel).

Canon

Distribuye MAYON S.A.C.I.A. División Fotografía



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 215 del 2 al 8 de junio de 1970

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

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

SECRETARIO GENERAL EJECUTIVO
Adolfo A. I. Baisi

GERENTE EDITORIAL
Raúl H. Burzaco

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

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

SECRETARIA
Vilma E. Rueda

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

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

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

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

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

FOTOGRAFIA
Carlos Agustim, Alfredo Albornoz y Mariolino Castellazzo.

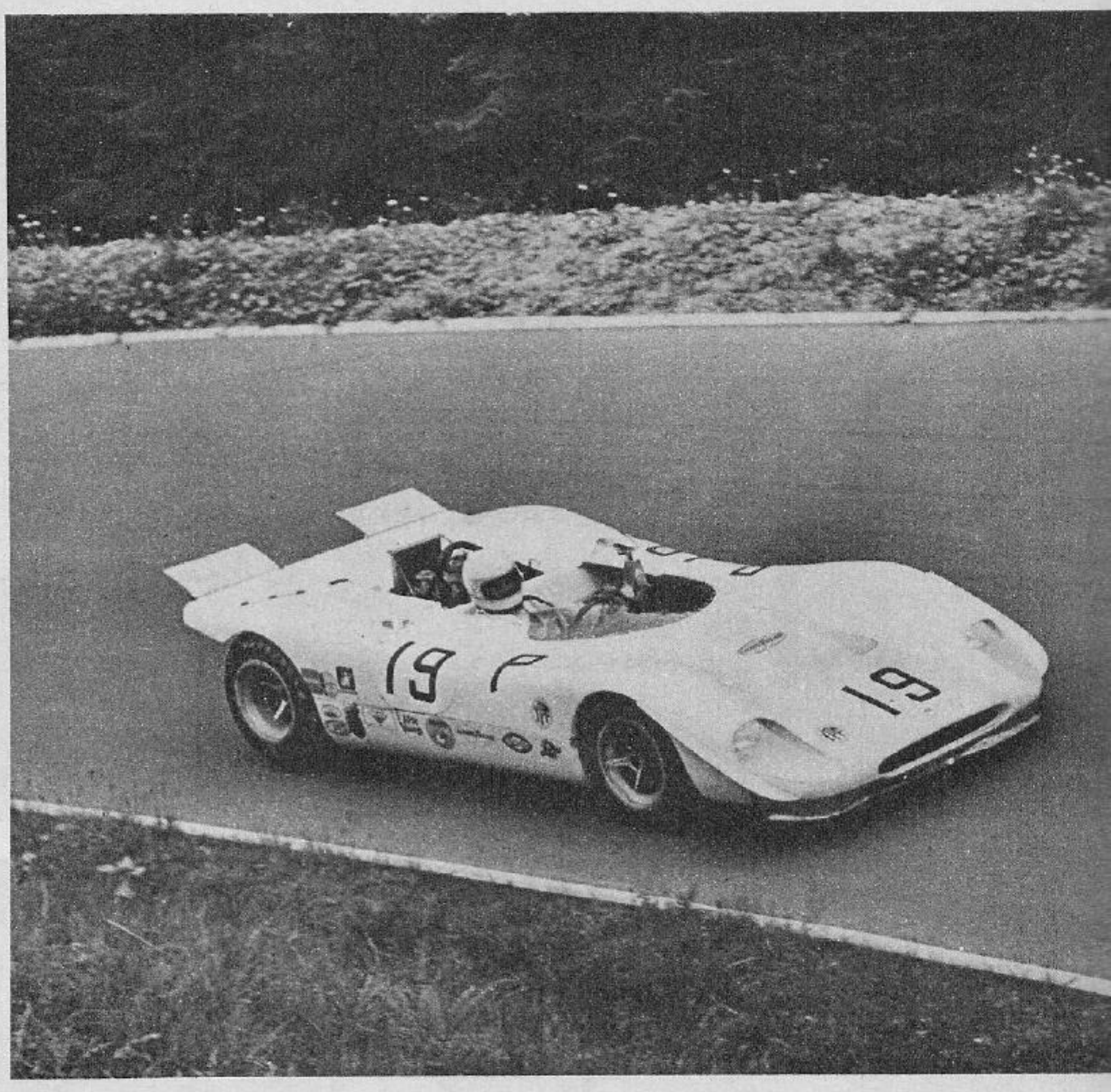
DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director de Publicidad: Alberto Pazos.
Promotores: Juan Carlos Hiquis, Juan Carlos Morel, Laura Benvenuto
Tráfico: Mabel Sánchez

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 prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intel. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed. Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interio y Exterior, Ryela SAICIF y A. Paraguay 440, Capital Federal. Tel. 32-6010/29

EDITORIAL

EL VALOR DEL TIEMPO



Los posibilidades eran muy claras y definidas. Correr con un solo auto en una sola carrera es una jugada riesgosa, porque se puede andar muy bien si nada se interpone o se puede frustrar todo el intento antes de largar si un inconveniente imprevisto así lo determina.

El Berta LR pisó el ilustre piso de Nürburgring una semana y media antes de la carrera y en esos pocos días Berta y su equipo solucionaron varios problemas para poder largar una carrera que terminó en seguida. Que era una posibilidad tan lógica como la de finalizar la carrera.

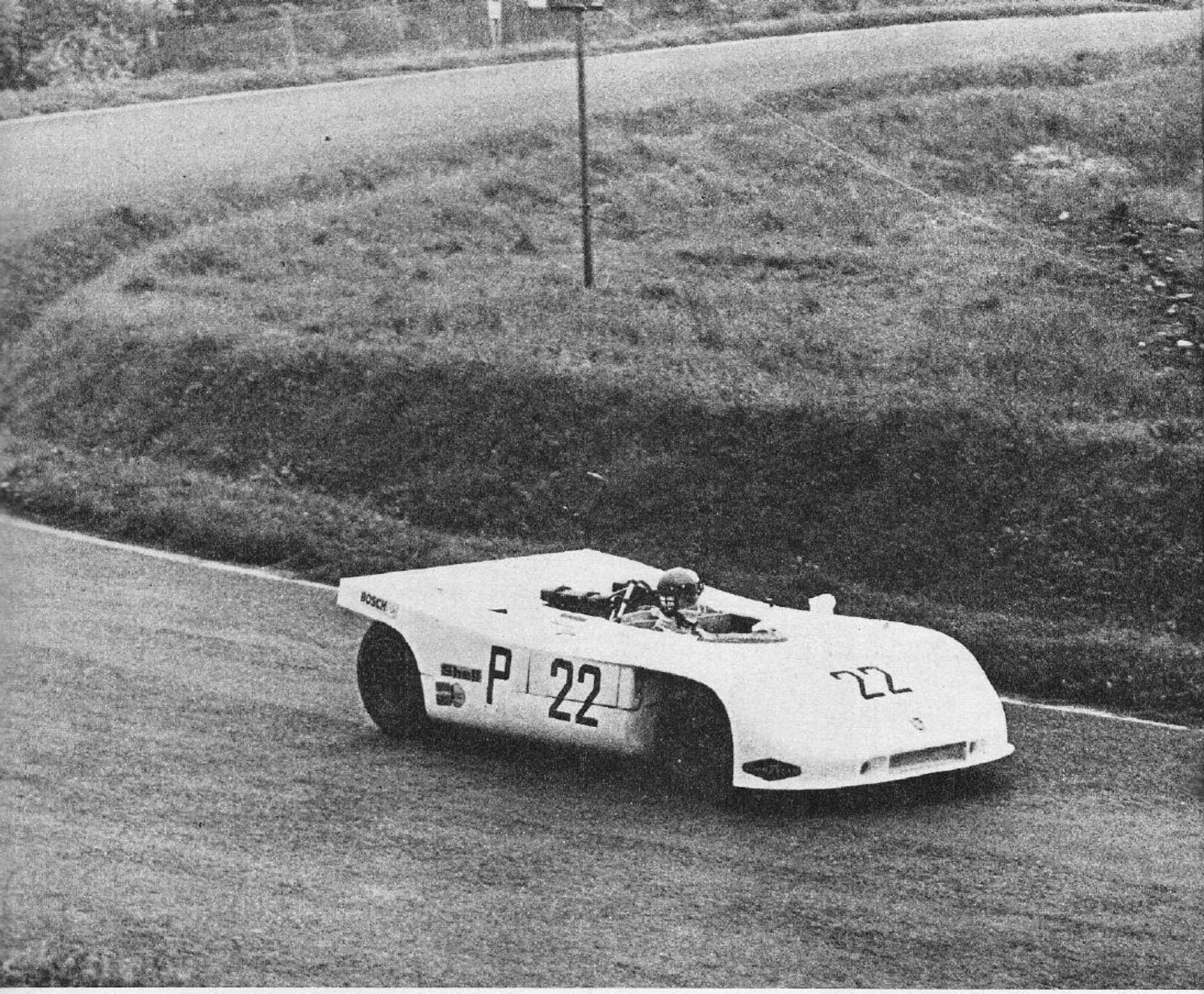
Pero pensemos simplemente en que Porsche comenzó a experimentar en Nürburgring hace más de un mes con el modelo que el domingo ganó en Nürburgring y que se presentó con muchos coches para evitar cualquier imprevisto. El resultado también es —por lo tanto— previsible.

El esfuerzo de Berta fue valioso aunque sufrió un defecto que por mil compromisos fue inevitable: falta de tiempo. Hay tanto que probar, tanto que decidir y también tanto que aprender que sólo un genio podría conseguir en una semana lo que esta gente fabrica durante el año en Europa. En tan pocos días Berta hizo bastante más de lo que allí se hace comúnmente en ese tiempo. Eso es lo más importante de todo y nos permite suponer con optimismo que sólo basta dedicar el tiempo necesario para conseguir logros que no están nada lejanos para la calidad de un auto como el Berta LR.

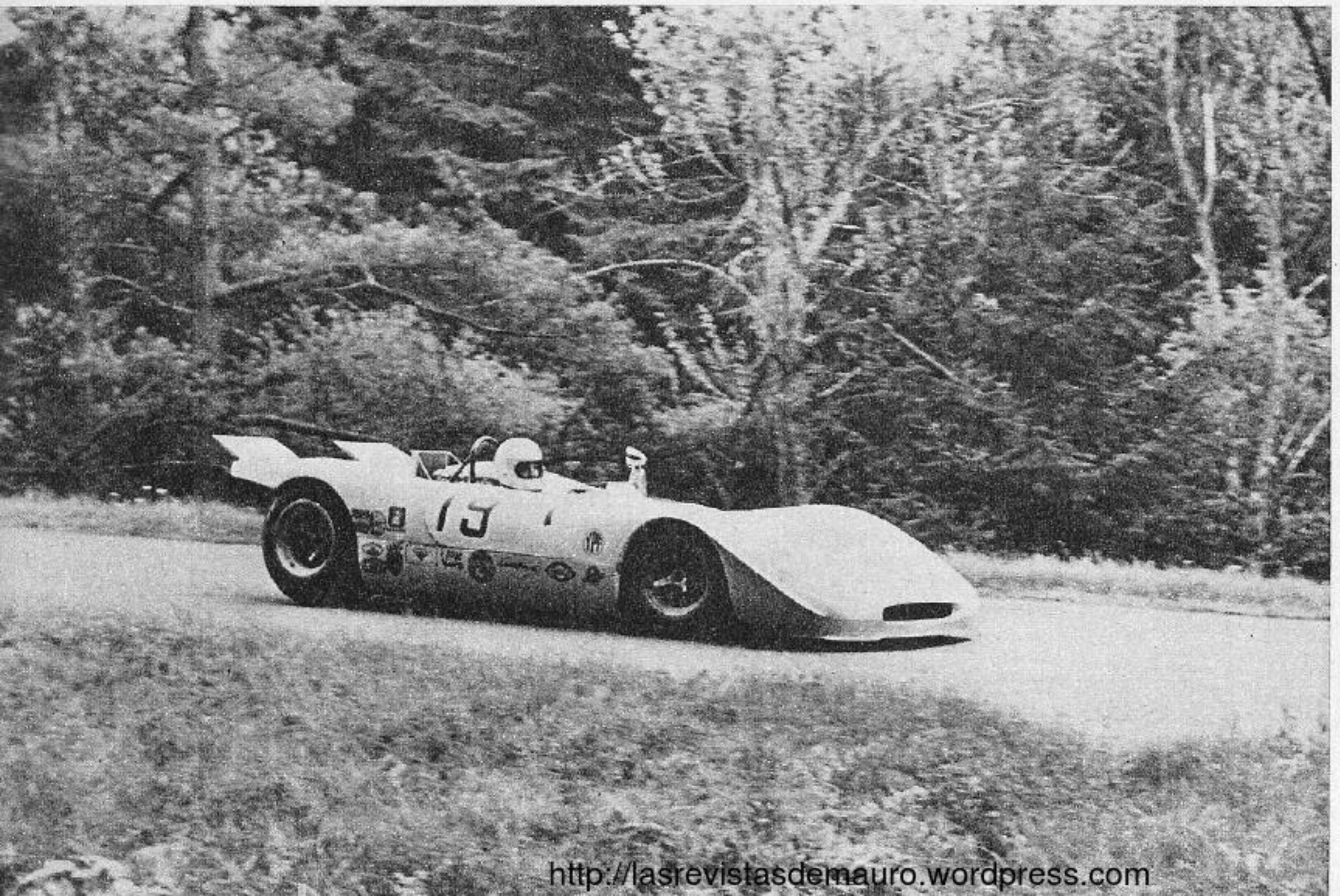
Tiene que haber una segunda oportunidad.

TIEMPO Y LUGAR

7/6/70	TC "A" en Venado Tuerto.
7/6/70	G2 clases A y B en San Francisco (Córdoba).
7/6/70	G.P. de Bélgica F-1.



¿Es lindo o es feo? El concepto puede ser muy discutido sobre el nuevo Porsche 908 pero su efectividad es increible. Elford —aquí al volante— guió el coche ganador en pareja con Kurt Ahrens.



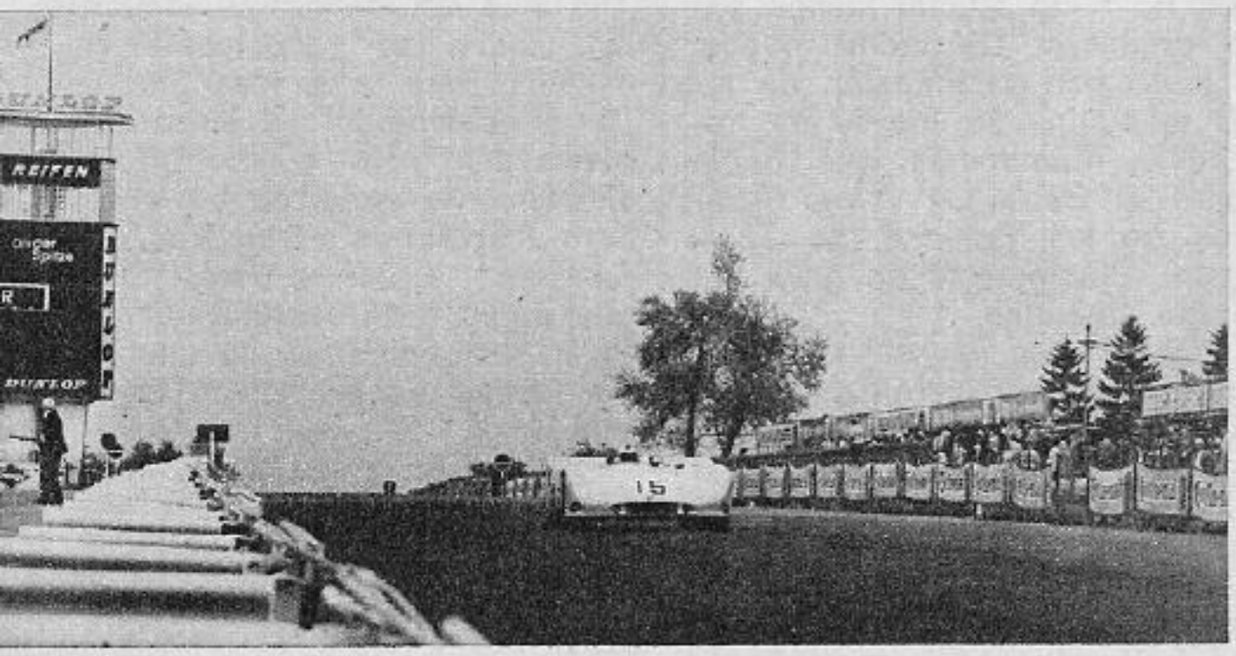
Dick Attwood arrugando el pavimento de la recta principal sobre el Porsche que salió segundo.

El Berta LR llamó la atención en Nürburgring y lamentablemente abandonó bastante pronto. Luis Di Palma llegó a conocer muy bien el circuito. Entre paréntesis: observar el detalle de la modificación en la parte inferior de la trompa que la asemeja notablemente a la del 908.

Nino Vacarella —junto a John Surtees— clasificaron la mejor Ferrari. Cinco litros, muchos brios, pero menos que los Porsche.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







1.000 Km. DE NÜRRBUGRING

PORSCHE ES IMPRESIONANTE

Dominio aplastante de los Porsche que marcaron tiempos asombrosos, superaron el record del circuito de los F.1 y no tuvieron obstáculos durante la carrera. Elford - Ahrens primeros y Herrmann - Attwood segundos. El Berta LR abandonó por rotura de una manguera pero el esfuerzo fue singularmente valioso. Detalle cronológico de toda la semana y de toda la actividad del equipo argentino

por GUILLERMO MARTIRE (directamente desde NURBURGRING)
fotos: ANDRES MEYER y GUILLERMO MARTIRE

Los 1.000 Kilómetros de Nürburgring fueron en realidad 125 kilómetros (para nosotros). Porque esa distancia fue la que recorrió el prototipo Berta LR guiado por las manos de Luis Rubén Di Palma.

Las esperanzas argentinas se quedaron detenidas a un costado del camino en el circuito alemán, en un tornante entre Bergwerk y Kesselchen. Pero entendámoslo bien: sólo detenidas, no destruidas; porque lo que a primera vista pudiera parecer fracaso no fue tal, sino una experiencia altamente positiva.

Oreste Berta, al aceptar la invitación del Allegemeiner Deutchser Automobil Club para intervenir con su prototipo en los 1.000 Kilómetros de Nürburgring se echó sobre los hombros una tremenda responsabilidad. Responsabilidad ante su propia personalidad como técnico-constructor y para una enorme legión de aficionados que depositó sus esperanzas de ver a un auto argentino conducido por pilotos argentinos competir con lo mejor del mundo, con los monstruos sagrados en su propia salsa.

Nürburgring es el circuito más difícil del mundo tanto para autos como para hombres y además posee la poco simpática particularidad de ser un circuito en el cual la importancia de la "puesta a punto" es más vital para el rendimiento del auto; y justamente "puesta a punto" es equivalente a trabajo "full-time", a tiempo al por mayor invertido en pruebas y más pruebas.

Por desgracia ésa no era la situación en que el equipo Berta podía colocarse. Se vino al circuito de los montes Eiffel con muy poco tiempo para poner a punto el chasis para el trazado, no obstante lo cual el auto de Alta Gracia pudo demostrar mientras anduvo en carrera sus condiciones que impresionaron muy favorablemente a todos los que lo vieron andar, que fueron muchos.

Esto fue mérito de la sapiencia de Berta y del trabajo del equipo. Pese al abandono —que por otra parte fue debido a causas fortuitas— podemos decir que el Berta LR funciona y el mismo Oreste se lamenta de no poder permanecer en Europa para competir con su auto y demostrar lo que el mismo es capaz de dar.

De los pilotos Luis Di Palma y Carlos Marincovich nada po-

→

demos decir que agregue datos fundamentales para sus excelentes fojas de servicio. Ambos andan mucho y tienen el aplomo necesario como para poder alternar en estas lides internacionales. Estamos convencidos de que si hubiera habido más tiempo el resultado hubiera sido otro. No obstante, la experiencia hecha vale y mucho.

LOS DIAS PREVIOS

Martes 26: A las 11 de la mañana salió Di Palma con el Berta LR después que le fueran hechas las modíficas durante la noche y parte de la mañana. Estas consistieron básicamente en el cambio de los cuatro amortiguadores. A los nuevos se les pusieron topes de goma en los vástagos algo más arriba para disminuir el golpe en las fondeadas de la suspensión en los saltos. En la primera vuelta que dio Di Palma, se vio sin embargo que la suspensión hacía tope muy pronto y que el auto rebotaba mucho. Por eso Berta le cortó a cada goma de cada amortiguador una rodaja para hacer más cortos los topes. Di Palma dio otras vueltas más y se vio que si bien el motor alcanzaba a levantar más rpm, había un petardeo constante arriba ocasionado en una falla en una bomba —el auto tiene dos— eléctrica de mando de combustible.

Berta le "mangó" a los del equipo Porsche una bomba para probar y los alemanes se la prestaron sin chistar. Cuando se probó la bomba prestada por los alemanes, ésta tiraba tanto que le infló el tanque de combustible hasta casi hacerlo reventar por falta de adecuado venteo para tanta presión. Siguió probando Di Palma pero no pasó nada. Tiempos todos muy discretos, originados por la tremenda falta de tenida en los rectilíneos desparejos que hacen que el coche, cuando cae de un salto, vaya de borde en borde del circuito, tanto es así que los pilotos deben agarrarse firmemente del volante para no ir a parar a los yuyos... Berta mismo nos dijo que en esos tramos donde los Porsche 908 y 917 viajan a 300 km/hora, ellos no pueden pasar de 180 y eso es precisamente lo que más les tira el chico al medio. Problema similar de tenida tuvo la Ferrari del equipo Filipinetti conducida por Parkes, y sus tiempos, si bien mejoraron algo en la mañana del martes, jamás estuvieron a la altura de los de Porsche. En el circuito dijeron que la escuadra oficial alemana anduvo en 7m 47s con Siffert manejando el mismo 908 que ganara en la Targa Florio. Por la tarde, el equipo argentino cambió resortes de suspensión delantera por otros más duros, pero no pudieron probar pues el circuito no estaba habilitado.

Miércoles 27: El circuito no estuvo habilitado para los inscriptos de los 1.000 Kilómetros; entonces Berta aprovechó para trabajar fuerte en el coche para tratar de ir solucionando los problemas que lo aquejaban.

Quitaron las tapas cubreválvulas e inspeccionaron los árboles de leva (made in Alta Gracia) para comprobar el desgaste. Con gran satisfacción, Oreste encontró las levas tan nuevitas como cuando salieron de la rectificadora. Se procedió al desarme parcial de la caja de velocidades para cambiar relaciones; la 4ª pasó a ser 5ª y se modificaron las relaciones de 2ª y 3ª.

Cuando se levantó de la cama en la pensión Wirtz, en la mañana del miércoles, Berta nos dijo un tanto preocupado: **"Dejé enchufada la computadora toda la noche, pero no me tiró ninguna solución para el problema de tenida; no obstante sigo creyendo que la solución debe estar en poner llantas más angostas que las de 17" que tenemos atrás".**

Hacia el mediodía se habló a Londres para tratar de conseguir en Lolla otras llantas de 14" y de 10" respectivamente para colocar atrás y adelante. Para tal misión se acudió a Von der Becke, quien se encargó de establecer los contactos necesarios.

El mago de la chapa, San Feilú —uno de los tres gauchísimos mecánicos del team Berta— le fabricó en aluminio un miriñaque postizo al Berta LR para tratar de aumentar así la adherencia del tren delantero y el tacho de descarga de lubricante de la caja de cambios. Verlo manipulear, darle forma y soldar el aluminio es un verdadero placer y estamos convencidos de que es mago en serio.

Para estar seguro de que no había cosas fuera de lugar, Berta hizo una verificación exhaustiva de todas las alineaciones posibles del coche y un chequeo completo. Siguiendo la tónica del ambiente, Berta se puso en contacto con la gente de los amortiguadores Bilstein (quienes parece ser tienen la verdad en amortiguadores para Nürburgring) y les encargó cuatro especiales —sin hidroneumáticos —. Teniendo en cuenta que el Berta está ubicado, en cuanto a peso se refiere, entre el livianísimo Porsche 908 y el Alfa 33-3 dio las instrucciones necesarias para que los amortiguadores tuvieran una dureza y características intermedias a los que usan los antedichos autos.

Jueves 28: Siguiendo la temática del trabajo incentivado, el team Berta le sigió dando duro al coche cambiando amotriguadores y colocándole también un amortiguador de dirección "steering damper" similar al que usan los fórmula Vee, también especialmente construido por Bilstein. Di Palma —fiel enamorado del ring— le siguió dando tupido al trazado a bordo del sufrido Audi. CORSA fue a vordo en una de esas vueltas y pudo comprobar "in situ" e "in molto allegro vivace" que Luisito se conoce el circuito tanto o mejor que el mismo dueño de Nürburgring, es decir el Sr **Nürburg.**

Viernes 29: Día de comienzo oficial de las prácticas clasificatorias. Por la mañana tempranitos, cuando a gatas la puntita del sol comenzaba a asomar, el equipo en pleno se puso en movimiento hacia los garajes del circuito. Luego de un chequeo rápido y después de haber cambiado la batería que se había dañado en días anteriores, por otra nueva que le facilitó el equipo Autodelta.

Luego se le adicionaron dos pequeños timones de deriva de aluminio y por la noche llegó de Londres Tony Rudlin, quien fue contactado por Patricio Peralta Ramos, y trajo consigo las llantas de 14" y de 10" que irían a solucionar finalmente los problemas de "tenuta di strada".

Sábado 30, 11 horas: El auto otra vez en la pista y ahora calzado con llantas más chicas y nuevas gomas Good Year para lluvia con banda de rodamiento menor porque lloviznaba. Di Palma hizo un par de vueltas sobre lo húmedo mejorando bastante los tiempos de días anteriores. Evidentemente la puesta a punto comenzaba a dar resultados positivos y Berta estaba con sus teorías en la precisa.

Como el plazo para la clasificación expiraba a las 13 horas, no hubo mucho tiempo para prácticas. De todos modos, y para gran satisfacción de todo el equipo en pleno, las tremendas diferencias que había entre el Berta LR y los registros de los Porsche, se acortaron notablemente en favor del coche argentino.

Debido a la llovizna los tiempos en general fueron discretos. Giunti-Merzario con una Ferrari 512 oficial en pista semihúmeda hicieron 8m01s estableciendo el mejor tiempo de su escudería. Los de Porsche se dedicaron solamente a probar la tenida que les proporcionaban unos neumáticos para lluvia.

Salió a la pista Jeckie Ickx y dio un par de vueltas al cabo de las cuales decidió que no iba a correr el domingo porque sus muñecas quemadas en el Gran Premio de España en pleno proceso de recuperación le dificultaban el "impegnativo" manejo de la pesada 512 S. Por esa razón y por haber quedado Big John Surtees a pie luego del accidente de Schetty, el equipo **oficialista** de Maranello quedó así constituido: Nº 55, Surtees-Vaccarella, y Nº 57, Giunti-Merzario. Casi al finalizar la sesión clasificatoria —eran pasadas las 12— se produjo el temible accidente de Hans Laine del que damos cuenta aparte.

En la revisación pudimos comprobar que los alemanes también tienen su corazoncito: todos los Porsche pasaron bajo la mirada de los revisores como un tiro, sin problemas. Cuando le tocó el turno a Ferrari aquí sí que los germanos se pusieron espesos. Que mirada para aquí, que inspección para aquello.

Finalmente la mesa examinadora llamó al alumno Berta LR-Cosworth y lo empezó a desnudar. Los de la Comisión Técnica —muy gentilmente— encontraron que el reborde inferior del miriñaque era muy filoso pidiéndole que le colocara un burlete. También encontraron que los amortiguadores delanteros tocaban los brazos inferiores de la suspensión y otras minucias. Pero al final, como en una novela rosa, tuvo un final feliz y for fin le dieron el visto bueno. Entre pitos y flautas ya se había hecho el mediodía cuando el auto salió a la pista. Di Palma lo puso en marcha y ¡¡oh sorpresa!! los mecánicos comprobaron que se había roto el diafragma de la bomba inyectora, arreglaron y Luisito Di Palma dio un par de vueltas. Las gomas delanteras tocaban en los saltos los guardabarros y le produjeron sendos bucos al plástico de la carrocería.

Los Porsche asombraron en las prácticas: Siffert con el 908 ñato hizo 7m43s3, seguido por Rodríguez que estableció 7m44s2 y Elford con 7m48s2. El mejor tiempo de Ferrari fue hceho por Surtees (7m51s1) y el solitario Alfa 33.3, en manos de Sommelen, clavó el cronómetro en 8m00s3. Para tener idea precisa de lo asombroso del andar del nuevo 908 ñato (y de Siffert), simplemente acotemos que el record absoluto de Nürburgring estaba en manos de Jacky Ickx, que en F1 hizo 7m43s8, es decir a cinco décimas de diferencia. Ahora es del amigo Seppi Siffert.

Durante la sesión de la tarde Peter Schetty (Ferrari 512 oficial) tuvo un accidente impresionante en Kesselchen (km 5) causado por el efecto de acquaplaning sobre lo mojado del pavimento. Allí el camino hace una especie de olla donde se junta mucha agua. La Ferrari patinó y se perdió entre los yuyos circundantes destrozándose de una manera increíble. Pero lo increíble es que Schetty se salvó sin salir lesionado; solamente un golpe justo donde le terminaba la espalda. Por la noche el equipo de Berta trabajó duro en el garaje número 30 para mejorar el persistente problema de tenida del coche. Se le dió mayor

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

avance de perno al tren delantero, se subió la caja de dirección mediante suplementos, se acortó la cremallera y consecuentemente se alargaron las bielas de acoplamiento de la dirección y se quitaron los spoilers traseros.

Ya por la noche, y en medio de tremendas indecisiones por parte de los organizadores de la prueba, fijaron el orden de largada basándose en un criterio extrañísimo que nadie logró comprender bien. Al Berta LR se le computó su mejor tiempo de 8m 39s con lo cual Di Palma quedó en el puesto 13 largando en séptima fila.

LA CARRERA

El sonido y la furia en su máxima expresión. 88 coches alineados de dos en dos tras un "pace car" Mercedes Benz convertible.

Los dos coches anaranjados del equipo oficialoficial Porsche Gulf (piloteados respectivamente por Rodríguez y Siffert) picaron en punta como rayos. Excelente largada hizo Di Palma quien se colocó muy bien aventajando a varios coches. Antes de llegar al km 9 (Kallanhard) se había cortado en la punta Rodríguez, seguido de la Ferrari 512 de Ignacio Giunti, los Porsche 908 de Ahrens y Siffert, la Ferrari ofical de Surtees, el Alfa 33.3 de Stommelen y la Ferrari del team Filipinetti de Mike Parkes. El primer giro fue descontado por el puntero en 8m 22 s a una media de 163,8 km/hora.

El Berta LR hizo su primera pasada por los boxes en el 14º lugar. En la segunda vuelta guiaba siempre el tropel Rodríguez pero ya estaba segundo Siffert quien había desplazado a Giunti. Cuarto se colocaba Surtees y quinto Ahren que precedía a Stommelen. En la segunda pasada por el mismo lugar el puntero le había sacado 19 segundos al segundo.

Frente al Karoussel, cuando se cumplía la segunda vuelta, se produce el primer golpe de escena: se queda la Ferrari de Giunti por rotura del tanque de combustible.

Cumplida la tercera vuelta, el Berta de Di Palma había avanzado un puesto situándose 13º y a un minuto 37 segundos con respecto al puntero. El coche argentino estaba girando muy cómodo sin problemas de tenida ahora en los rectilíneos, en el tiempo de 8m35s es decir mejorando lo hecho en la clasificación.

Después de la quinta vuelta el dominio de Porsche se acentuó y se empezó a notar el avance del Alfa Romeo de Stommelen que se colocaba quinto. En el trascurso de esa vuelta, cuando todos los argentinos presentes esperábamos el paso del Berta LR que indicaría su entrada en el sexto circuito, comienza la tardanza y el suspenso. Varios minutos de tensión hasta que la metálica voz de los altoparlantes anunció primero en alemán y luego en inglés que Di Palma estaba detenido antes del Karoussel con averías mecánicas. Más tarde nos enteramos por boca del mismo Oreste, que el coche sufrió la probable rotura de un caño de agua que le hizo hervir la pava, lanzando raudales de vapor. Di Palma paró entonces para prevenir una catástrofe motorística.

En la mismo vuelta el coche Nº 75 de L'Amie tuvo un fuoripista con su correspondiente piña, sin consecuencias personales. En la 8ª, se detuvo Surtees con fallas en la dirección. Rápidamente actuaron los mecánicos del box Ferrari comandados por Forghieri para solucionar el defecto y hecho esto salió nuevamente el coche con Vaccarella al volante.

Al cumplirse la hora y media de carrera pararon casi simultáneamente en los boxes los tres 908 punteros (Siffert-Rodríguez-Ahrens) para efectuar cambios de pilotos. El cambio de Rodríguez por Leo Kinnunen no fue muy feliz para la salud del Porsche número 21, ya que en el Karoussel una salida hacia el paisaje lo detuvo del todo.

Después de esta contingencia, la vanguardia quedó integrada por Redmand Elford con tres segundos de diferencia entre sí y a 4'52" del tercero, que era el Porsche de la escudería Salzburg KG de Hans Herman.

Hacia el mediodía, el solitario Alfa 33.3 conducido por Piers Courage, abandonó por rotura de amortiguadores traseros y en la vuelta 22 uno de los Porsche punteros, el 20 de Redman, al detenerse para cambiar de piloto —subiría Siffert— no pudo poner en marcha el motor por rotura de arranque. Salió igual pero no volvió a pasar abandonando por probable rotura de caja.

El promedio de la carrera fue cayendo por la falta de lucha: 168,400 para el puntero en la vuelta 22, contra los 170 que detentaba el líder en el décimo giro. Ya la carrera no mostraba a los espectadores alternativas de mayor interés porque los dos Porsche Salzburg punteros corrían dentro de las cinco vueltas finales con una vuelta de ventaja sobre su más inmediato rival, la Ferrari de Vaccarella-Surtees y más de circuito y medio sobre la 512 de Parkes-Muller.

Las últimas vueltas de la carrera fueron descontadas por Ahrens-Elford sin apremios con media vuelta de ventaja sobre sus compañeros Hermann-Atwood decretando su triunfo en los 1.000 kilómetros de Nürburgring y un nuevo campeonato para Porsche.



Desde los mil km. de Nürburgring, CORSA observa, medita y analiza en Europa por medio de su mismísimo director, don Guillermito Márfre.

1.000 KILOMETROS DE NÜRBURGRING

Pos.	Nº	Pilotos	Marca	Tiempo	Vts.
1º	22	Ahrens-Elford	Porsche 908|3 ...	6h 5m21s	44
2º	15	Hermann-Atwood	Porsche 908|3 ...	6h10m34s	44
3º	55	Surtees-Vacarella	Ferrari 512	6h10m36s	43
4º	58	Muller-Parkes	Ferrari 512	6h 5m35s	42
5º	1	Larrousse-Marko	Porsche 908	6h 9m31s	42
6º	2	Lins-Kauhsen	Porsche 908	6h13m27s	42
7º	11	Von Wendt-Koch	Porsche 908	6h 6m56s	41
8º	4	Greger-Leuse	Porsche 908	6h 9m42s	40
9º	17	Basche-Werlich	Porsche 908	5h34m49s	38
10º	10	Fiachhaber-Schmidt	Porsche Spider ...	5h14m38s	38
11º	60	Forrester-De Cadenet	Ford GT 40	5h44m16s	35

PROMEDIO DEL GANADOR: 165 km|h.

RECORD DE VUELTA: Para Pedro Rodríguez en la tercera en 7m50s4 a un promedio de 174,801 km|h.



HANS LAINE

Llegó una ambulancia a los boxes. Un funcionario de la ADAC metió la cabeza en el interior de la Kombi blanca y salió con una palidez de enfermo exclamando: **"Es Laine y está muerto".** En ese momento se rompió el silencio sepulcral y la noticia corrió por los boxes. Hubo algunos suspiros de alivio entre los jefes de equipo; los periodistas se preguntaban "¿cómo". Pero lo más impresionante fue la reacción de la mujer de Laine que estaba allí presente...

El accidente, según testigos presenciales, fue causado por una levantada de la trompa que apuntó hacia el cielo al pasar un lomo de burro a 280 km/h. El auto —un Porsche 908 alquilado a Pauli Toivonen— cayó de cola y allí comenzó a dar tumbos de trompa y de cola desintegrándose y estallando en llamas. El piloto murió instantáneamente. Tenía 25 años.

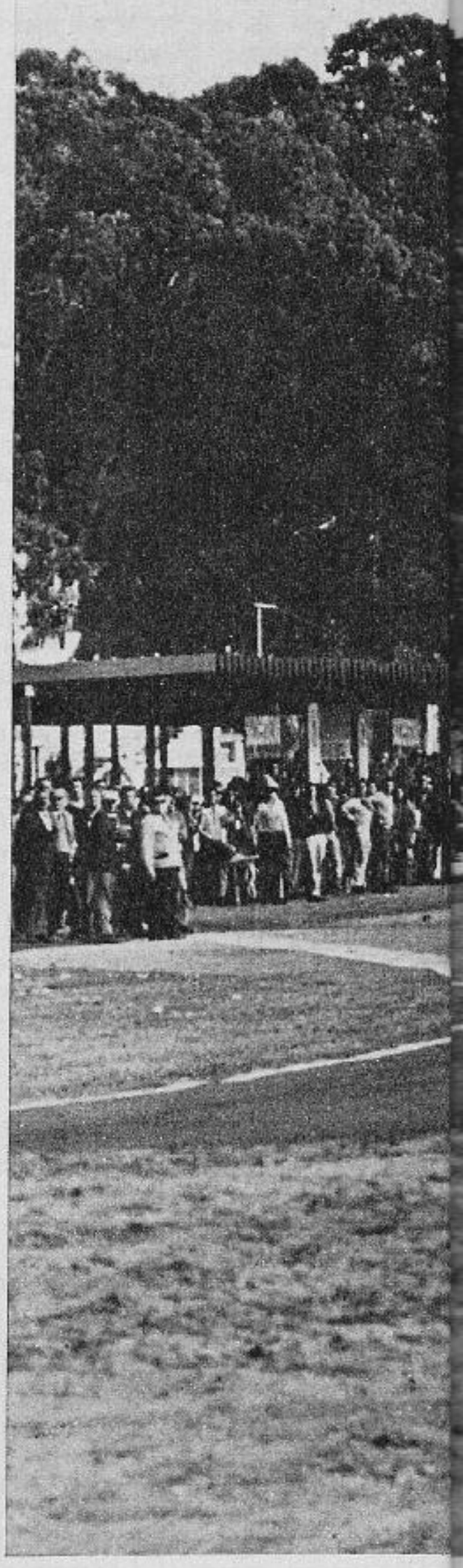
Durante nuestra Temporada Internacional estuvo al mando de un 908 junto con su inseparable Gijs Van Lennep. Los caracterizó el manejo vehemente; fueron figuras de las dos carreras y eran promesas del automovilismo internacional. Siempre junto a Van Lennep, Laine compitió el resto de este año con un Porsche 917 donde obtuvieron varias buenas clasificaciones detrás de los Porsche oficiales.

LOS FLORES SP

LO BUENO CONOCIDO...

...que lo mejor por conocer. Sobre un auto probado, que no se rompe nunca, García Veiga suma una cuenta más a su rosario de triunfos en una carrera que todo el mundo adjudicaba a Vianini. Ganó García Veiga, sin opacar la labor de Andrea Vianini

por: CARLOS F. FIGUERAS Fotos de: CARLITOS AGUSTIN y ALFREDITO ALBORNOZ



Abajo, centro: Andrea Vianini en punta. García Veiga pegado a sus espaldas. Un duelo entre dos que saben lo que hacen. Para el primero, pudo ser. Para el "Nene", fue.

Abajo, derecha: Siempre en el marcador y con posibilidades. Jorge Cupeiro ganó su serie y fue segundo en el momento de los cómputos. Auto y piloto de punta.

Abajo, izquierda: Andrea Vianini antes de largar la final. Diez vueltas en punta hasta que la temperatura lo obligó a detenerse. Una mala jugada. ¿La próxima?

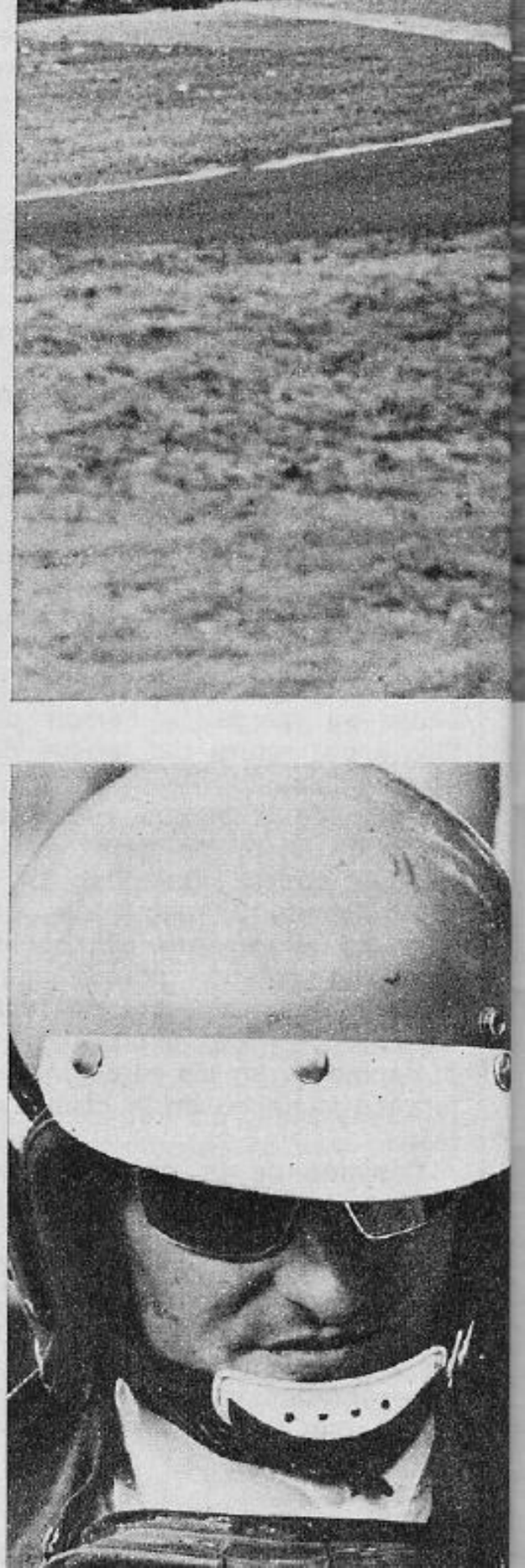
"P*ara vos, ¿quién gana hoy?"* le preguntó alguien a su amigo pocos minutos antes de largar. El otro lo miró y arriesgó: *"Me parece que hoy puede ganar Urruti... ¿sabés cómo anduvo ayer?... ¡Una barbaridad! Eso sí, juego a mano del Huayra si es por un sandwich de chorizo, porque si el asunto es más serio voy a lo seguro y te canto a García Veiga por muerte."* Los dos espectadores se fueron caminando por la zona de boxes una vez jugado el sandwich. Y ese hecho del domingo, acontecido instantes antes que se bajara la bandera de largada, simplifica la imagen que brinda el conjunto piloto-auto con más posibilidades en Sport Prototipo: *García Veiga y el Chelco I.*

Sin embargo, el domingo pasado en Las Flores las cosas no fueron ni tan claras ni tan contundentes. Andrea Vianini se interpuso en la hegemonía del auto de la CDC y hasta pasadas las dos terceras partes de la carrera mantuvo un triunfo que ya parecía seguro. Con una amalgama ideal entre Andrea como hombre virtuoso ciento por ciento, con todas las cualidades como para pelear la punta hasta la última vuelta y sin cometer errores, más un auto puesto a punto en materia de suspensión y un motor (obra de Moisello) que empujaba como diez aplanadoras juntas. Así logró, al cabo de cinco vueltas de la serie inicial, una ventaja casi inadmisible de 25 segundos. Con esa ventaja y un motor netamente superior al de García Veiga se supuso que la carrera no estaría peleada de no retrasarse el Cheeta de Andrea. Nadie niega que GV salió a especular en la serie inicial para ver qué pasaba; pero aunque se hubiese propuesto no perderle el paso al ganador de la batería sus esfuerzos hubiesen sido infructuosos. En la segunda serie, Andrea, en parte por la ventaja acumulada al cabo de las primeras veinte vueltas (30 minutos) que le ofrecían un panorama claro y alentador, y por otro lado porque la temperatura de agua se había ido para arriba, dejó que el "Nene" se aduañara de la segunda serie quedándose con un resto de 18 segundos para la final. Una diferencia teóricamente idescontable si todo marchaba bien a bordo del auto líder en los tiempos.

La última serie que definía las posiciones entregaba a los no muchos espectadores que se reunieron en Las Flores, la posibilidad de un duelo como para vivirlo con el cronómetro en la mano. Vianini tomó la vanguardia y la peleó hasta que pudo. En la décima vuelta otra vez la temperatura al mango, una parada en los boxes y la carrera perdida cuando marchaba primero en la serie y en la suma de los tiempos. Automáticamente García Veiga quedó como cómodo puntero, con los puntos y los $$$ asegurados y seguido por el "Gallego" Cupeiro que de haber encarado las cosas de otra forma en la segunda serie —durante unas tres o cuatro vueltas mermó el tren de marcha— podría haber llegado a discutir la final con el Chelco.

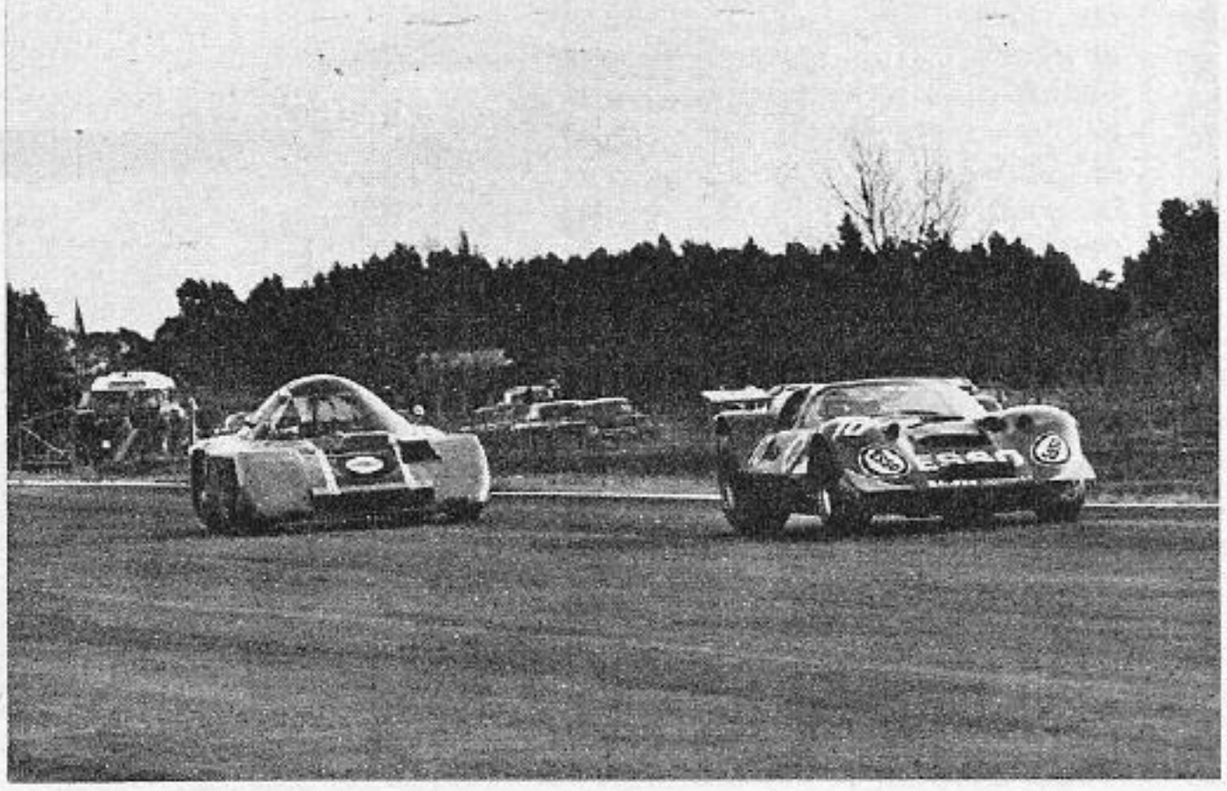
A excepción de la primera serie las restantes cuarenta vueltas fueron bastante entretenidas. El autódromo tiene un trazado que exige al máximo motores y conducción y fue precisamente allí donde se vieron los mejores rendimientos humanos que por lógica coincidencia son los de siempre, pero esta vez con un agregado llamado Esteban Fernandino, que sin llegar a deslumbrar hizo todo muy bien, siempre igual y con tiempos muy parejos.

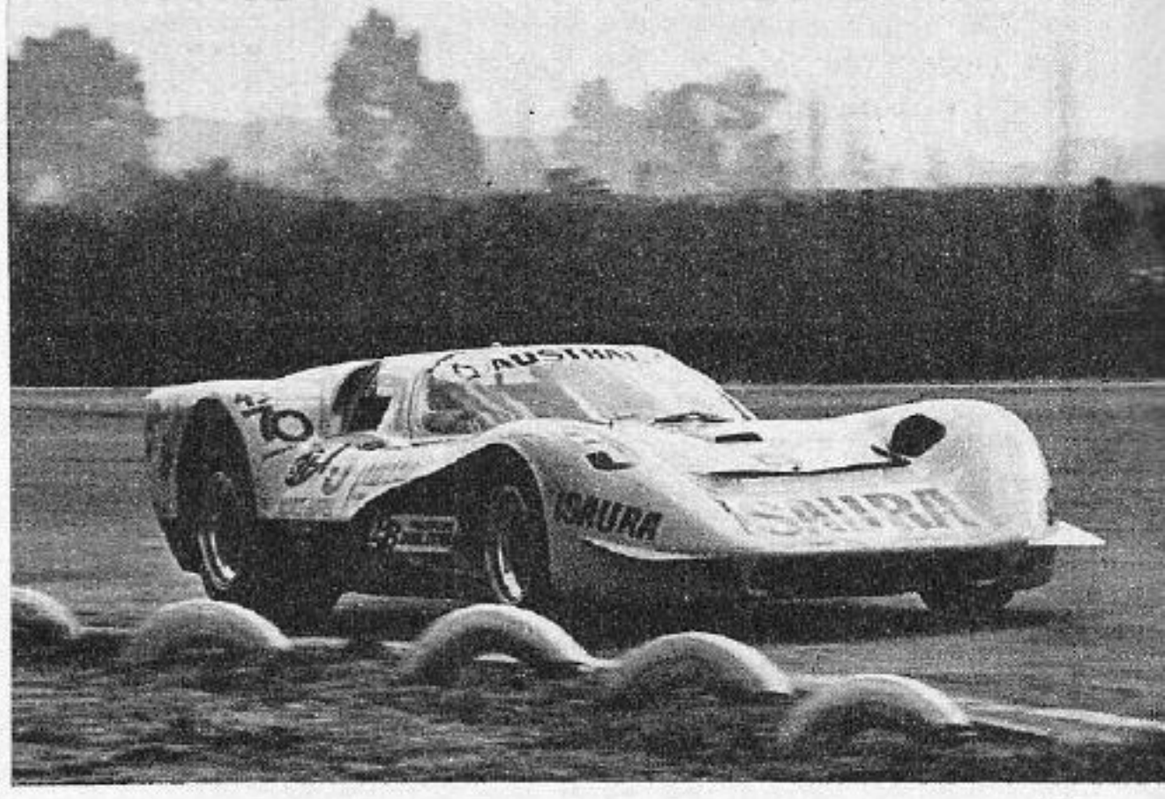
Federico Urruti, que el sábado había marcado el mejor tiempo en clasifica pero que no fue computado porque los organizadores pedían un mínimo de diez vueltas, no pudo entreverarse. Las cuatro vueltas del sábado anteriores a la piña por bloqueada de rueda, le alcanzaron para elaborar un interesante tiempo



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


ISAURA
ISAURA




AUSTIN
ISAURA

de 1m09s3 lo que indica que los motores de Ford van mejorando paulatinamente y que Federico poco a poco le encuentra las mañas al Huayra para regocijo de Pronello. Pero cuando llegó el momento de la verdad, nuevamente un particular (Gradassi) le salvó los papeles a la gente del óvalo, simplemente porque no paró nunca y giró con ritmo constante y sonante.

Por el lado de la CDC además del triunfo inobjetable —nunca caben dudas de las condiciones de GV y el Chelco— se llevaron un cuarto puesto de manos de Marito García con el nuevo Chelco II, mucho más fluido de líneas, más bajo y, aparentemente, gozando de las mismas virtudes que su predecesor. Hizo las cosas bien y supo administrar la potencia algo inferior al del auto de GV.

Los Trueno de Steven adolecieron de fallas y salvo el cuarto puesto de Ruesch en la serie inicial el saldo fue totalmente negativo. La segunda serie los vio a los "Cachos" (Ruesch y Fangio, este último invitado por Steven a correr el Trueno) conversando amablemente en los boxes a partir de la primera vuelta con los embragues hechos trizas.

Contra lo que suele acontecer, Las Flores demostró una sorprendente robustez mecánica por parte de los motores pese al trámite sumamente veloz de la prueba debido al dibujo de la pista. Esta vez los autos no se rompieron y de los doce que largaron la primera batería ocho recibieron el banderazo final. Y eso es muy importante porque habla en favor de la categoría y principalmente de la gente que está detrás de cada auto. Copello, pese a estar muy inspirado, no pudo encontrar eco de su obsoleto auto. Un motor que pide a gritos más HP y un chasis que no da más.

Con este tercer triunfo, si GV gana los 500 Kms a disputarse a fines de este mes en el autódromo, el campeonato perderá todo valor porque virtualmente el "Nene" será su dueño indiscutido. Por su parte, Andrea cada vez está más cerca y junto con Cupeiro se muestran ahora como los más temibles adversarios del Chelco de la CDC. En Las Flores el panorama se aclaró un poco y nadie podrá hablar de injusticias. García Veiga supo ganar, aunque con susto.

PRIMERA SERIE: ¡ANDREA!

Salió Cupeiro a indicar el camino pero en seguida lo alcanzó Vianini y cuando pasaron por el control había 4s 8/10 en favor de Andrea. Desde ese momento y a razón de cinco segundos por vuelta hasta cumplir la quinta, el puntero fue tomando distancias primero de Cupeiro y más tarde de Copello, que con esfuerzos encomiables trataba de estar a tiro con 40 HP menos que los punteros, dejando sentado que con el motor Tornado no se puede aspirar al triunfo a esta altura de la temporada. A partir de la sexta vuelta Vianini bajó el tren de marcha y se conformó con descontar apenas unas chirolitas por vuelta. Copello se retrasaba por culpa del embrague, Urruti se detenía con un tensor suelto que hacía intenible al Huayra y Vidal entraba en boxes y dejaba de dar espectáculos lamentables en la pista. Así, al cumplirse el 15º giro el orden era el siguiente: Vianini - García Veiga - Cupeiro - Ruesch - García - Gradassi - Copello - Fernandino y Nasif. Llegó la vuelta 20 y los puestos de vanguardia se mantuvieron.

SEGUNDA SERIE: GARCIA VEIGA

Otra vez el Gallego STP Cupeiro se adelantó a todos con eficiencia de buen largador hasta que poco más allá de la primera curva lo alcanzaron Vianini y García Veiga, cumpliendo así la primera vuelta, mientras Ruesch y Cacho Fangio paraban definitivamente en los boxes. En la segunda, GV marcaba el paso con Andrea detrás y con tranquilidad, pese a que la temperatura de agua seguía ascendiendo. En la quinta Marito García y Gradassi se mandaron la auténtica chupada y así rebasaron a Cupeiro, que venía medio mareado a causa de su casco integral. "Le puse la visera contra sol y no podía respirar muy bien... no sé bien qué me pasó, pero venía como borracho", explicó al final Cupeiro. Gradassi subió un puesto más y el Gallego recuperó algo de lo perdido. García Veiga ganó la serie. Vianini segundo y con 18 segundos de luz sobre GV en la suma, Cupeiro tercero en ambas (serie y total de tiempos) y cuarto Pirín Gradassi que clama por unos HP más para estar más en el ruido.

TERCERA SERIE: CUPEIRO

Y esta vez fue Vianini el que salió adelante y no largó la punta hasta la séptima vuelta en que se la arrebató García Veiga. En la octava volvió a tomarla, hasta que en la décima Vianini hizo extrañas señas, GV y Cupeiro la pasaron y el Cheeta paró en los boxes otra vez con la temperatura a fondo. Urruti, cuarto cuando lo pasó Nasif y quinto Gradassi seguido por Marito García y Fernandino.

Ya todo estaba dicho. García Veiga en la suma de tiempos con Cupeiro ganador de la serie final y escolta en la general. Gradassi tercero en compensación a su perseverancia y Marito García con el nuevo y agradable Chelco 2.

FLORECITAS

Bastante caldeados los ánimos entre Pronello y Pascualini. Picho le ofreció el auto a Federico Urruti para que éste lo corriera el domingo ya que el suyo había sufrido las consecuencias de la piña del sábado. Además el cordobés había estado en cama toda la semana pasada y no se encontraba en óptimas condiciones como para correr en Las Flores. Por otro lado parece que Pronello le ofreció el auto a Federico sin previa consulta a Pascualini y como el asunto se remonta a lo lejos la desvinculación de Carlitos Pascualini del equipo Pronello-Ford sería inminente. Alguien nos dijo muy al oído y con tono de seguridad: "Esta semana se decide todo. Pascualini se va a desvincular de Pronello. Desde hace tiempo las cosas no andan bien". Habrá que esperar, mientras tanto Pascualini se quedó de a pie el domingo.

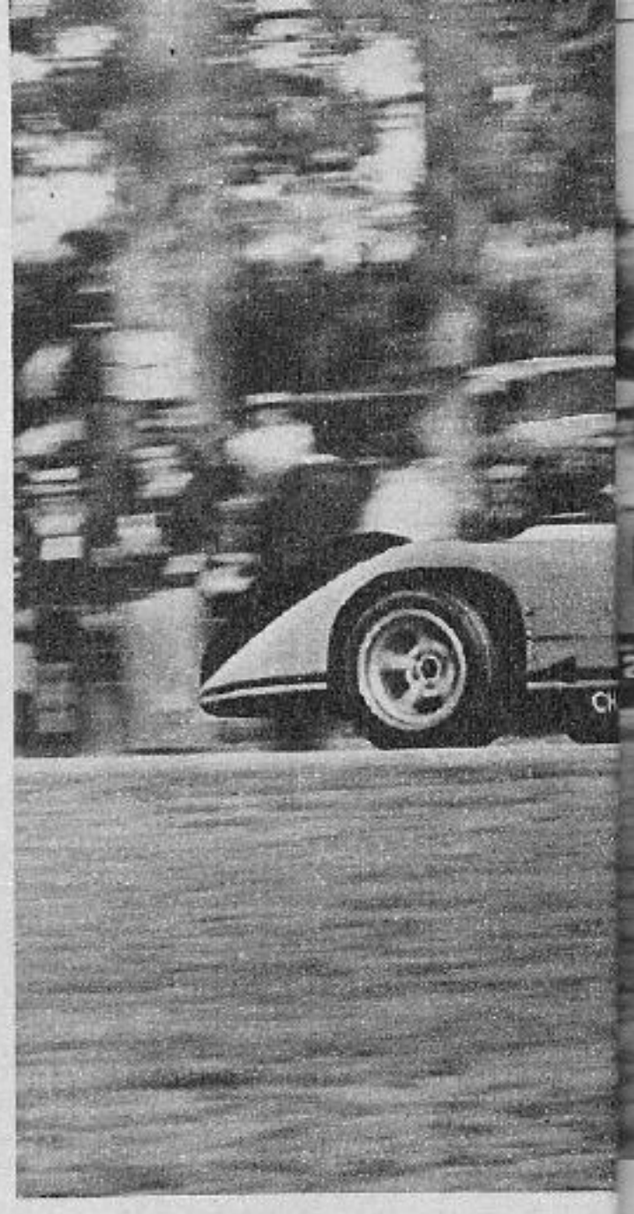
Cacho Fangio: "Es sensacional como dobla el auto. Pero creo que la primera era demasiado larga y resulta que en las largadas de cada serie había que hacer patinar mucho el embrague y eso lo resiente. Por eso se debe haber roto tanto en mi auto como en el de Carlitos Ruesch". Cacho Fangio está esperando que Cupeiro le preste el motor que le ofreció para colocarlo en su Sport-Prototipo made in Formisano.

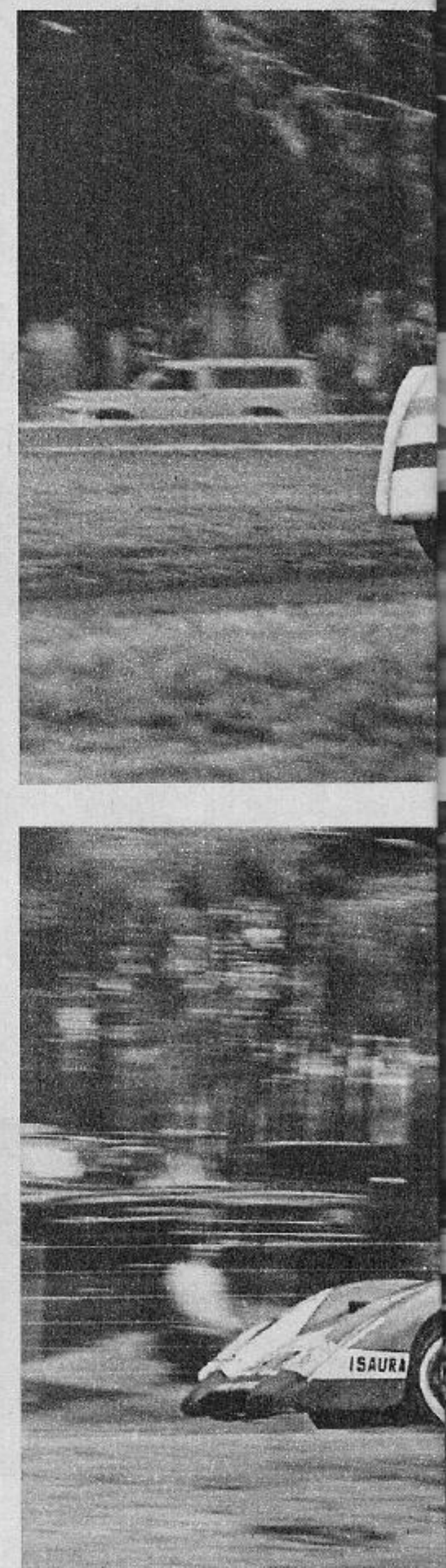
Sobre la hora se terminó de armar el diferencial que debía ser montado sobre el Huayra de Urruti. Como siempre, las cosas a última hora. Señores de Ford: ¿La organización, para cuándo?

Vianini: "Viste... ya me falta menos. Cada día abandono más cerca de la llegada. Un día de estos llego... a lo mejor gano y todo". No falta mucho.

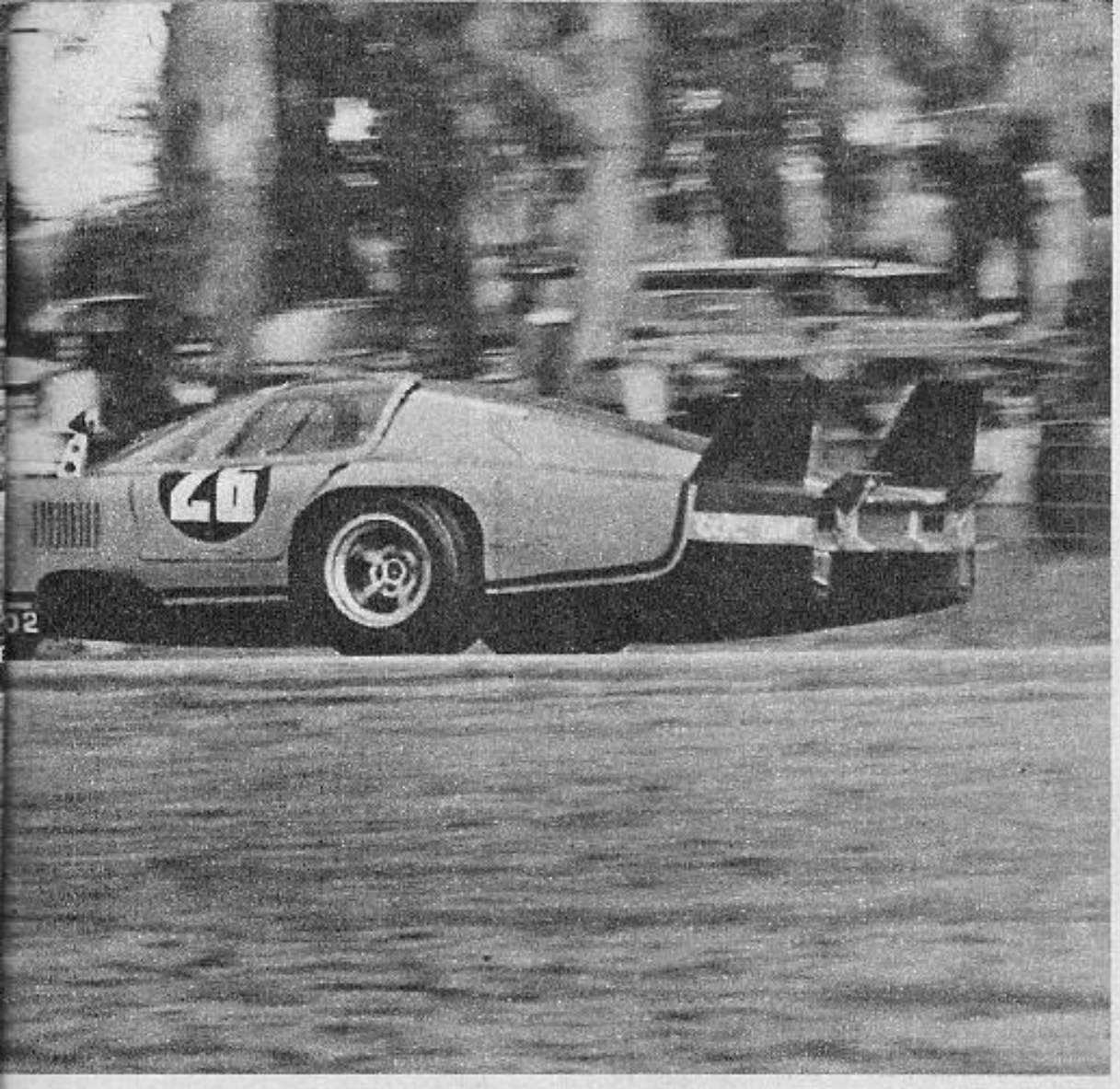
Fernandino: "Allá sí que se corre a cara de perro... cuando le metés la trompa a alguien se hacen los que no te ven. El auto es bárbaro y hoy le pude tomar el gustito al SP. Además me gusta como se corre... a cara de perro". Correctísima actuación del Chango.

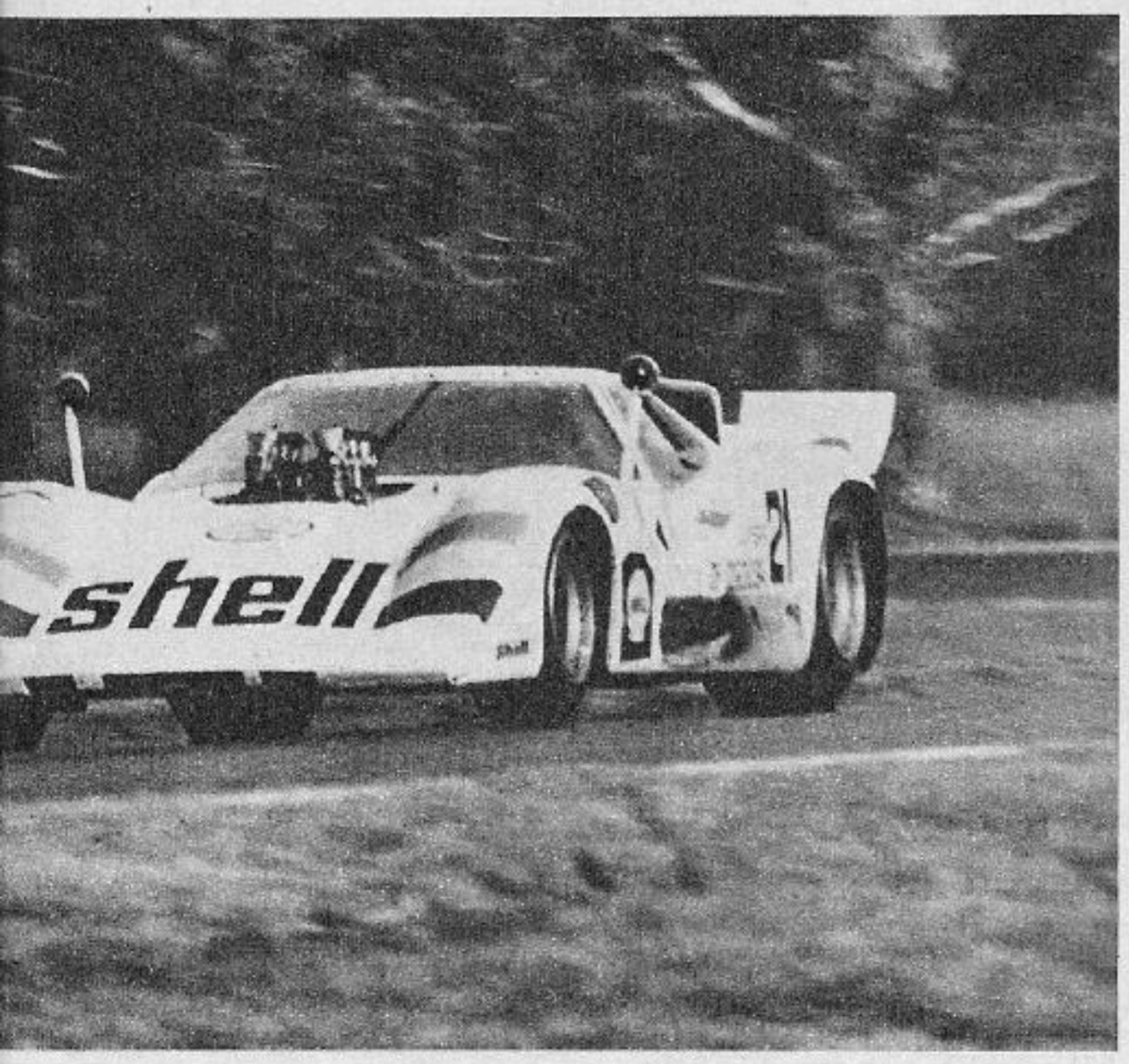
Muy bien por la organización de YFAC. Mal por la ubicación del público sobre la curva siguiente a la recta principal. Del lado de afuera y muy cerca de la pista. Si dos autos se tocaban, no queremos imaginar las consecuencias. ¿Y la CADAD? ¿Y la Comisión de Seguridad? ¡Ahhh... I eso sí, pero en La Cumbre no se puede correr.

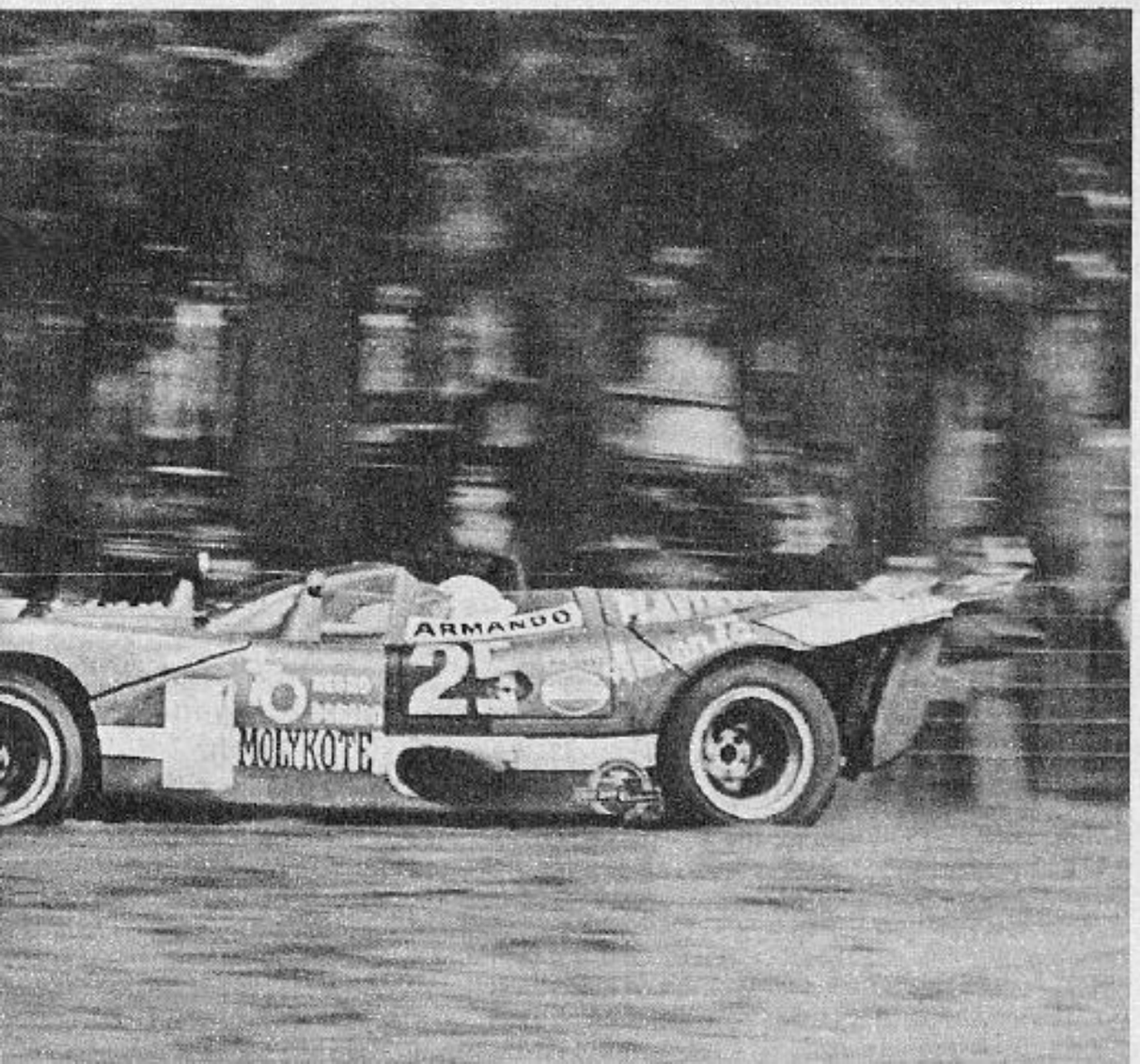




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







CAMPEONATO NACIONAL DE SPORT PROTOTIPO

Pos.	Piloto	Pts.	5º	Héctor L. Gradassi	2,50
1º	Néstor García Veiga	11,50	6º	L. Di Palma y Nasif Estefano	2
2º	Eduardo Copello	7	8º	Carlos Marincovich	1
3º	Jorge Cupeiro	6,50	9º	F. Urruti, E. Aranzana y M. García	0,50
4º	Carlos Ruesch	5			

Arriba: El nuevo Chelco 2 debutó en Las Flores. Marito García al volante y haciendo todo muy bien. Agradable perfil del nuevo aparato de la CDC.

Centro: El mejor Ford clasificado fue el de Pirín Gradassi. Tercero al final. Faltan HP y algunos detalles para "estar". Las cosas mejoran.

Abajo: Otro de los "nuevos" que anduvo fuerte y parejo. Siempre igual, pisando las cuerdas, poniendo los cambios justo. Esteban Fernandino (h) con auto de Marincovich. Sexto.

CLASIFICACION SPORT PROTOTIPO

Autódromo Las Flores - Circuito de 3.694 metros

3 Series de 20 vueltas por suma de tiempos

PREMIO ANIVERSARIO REVOLUCION DE MAYO

1ª SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	10	Andrea Vianini	Baufer-Chevrolet ..	24m03s9	20
2º	7	Néstor García Veiga	Chelco I-Chevrolet .	24m32s5	20
3º	3	Jorge Cupeiro	Baufer-Chevrolet ..	24m35s5	20
4º	4	Carlos Ruesch	Trueno-Chevrolet ..	24m37s8	20
5º	26	Mauricio García	Chelco II-Chevrolet.	24m38s2	20
6º	21	Héctor L. Gradassi	Martos-Ford	24m38s8	20
7º	25	Esteban Fernandino	Ford-misano	24m51s4	20
8º	1	Eduardo Copello	Numa-Tornado	24m54s7	20
9º	17	Nasif Estéfano	Romero-Ford	20m10s7	16
10º	11	"Carlos Vidal"	Vidal-Dodge	18m34s2	12

Promedio del ganador: 183,508 kph.
Record de vuelta: Para el Nº 10 de Andrea Vianini en la 2a vuelta von 1m10s3 a un promedio de 189,166 kph.

2ª SERIE

1º	7	Néstor García Veiga	Chelco I-Chevrolet .	23m37s4	20
2º	10	Andrea Vianini	Baufer-Chevrolet ..	23m44s1	20
3º	3	Jorge Cupeiro	Baufer-Chevrolet ..	24m16s	20
4º	21	Héctor L. Gradassi	Martos-Ford	24m26s1	20
5º	26	Mauricio García	Chelco II-Chevrolet.	24m27s9	20
6º	25	Esteban Fernandino	Ford-misano	23m38s4	19
7º	17	Nasif Estéfano	Romero-Ford	23m47s9	19
8º	1	Eduardo Copello	Numa-Tornado	23m56s8	15

Promedio del ganador: 187,503 kph.
Record de vuelta: Para el Nº 7 de Néstor García Veiga en la 4a. vuelta con 1m08s7 a un promedio de 193,571 kph.

3ª SERIE

1º	3	Jorge Cupeiro	Baufer-Chevrolet ..	23m57s1	20
2º	7	Néstor García Veiga	Chelco II-Chevrolet.	24m04s5	20
3º	17	Nasif Estéfano	Romero-Ford	24m25s6	20
4º	14	Federico Urruti	Pronello-Ford	24m36s	20
5º	21	Héctor L. Gradassi	Martos-Ford	24m46s1	19
6º	26	Mauricio García	Chelco II-Chevrolet.	24m59s6	19
7º	25	Esteban Fernandino	Ford-misano	24m47s4	17
8º	10	Andrea Vianini	Baufer-Chevrolet ..	25m03s5	17
9º	1	Eduardo Copello	Numa-Tornado	19m25s3	13

Promedio del ganador: 185,072 kph.
Record de vuelta: Para el Nº 7 de Néstor García Veiga en la 7a. vuelta con 1m09s5 a un promedio de 191,343 kph.

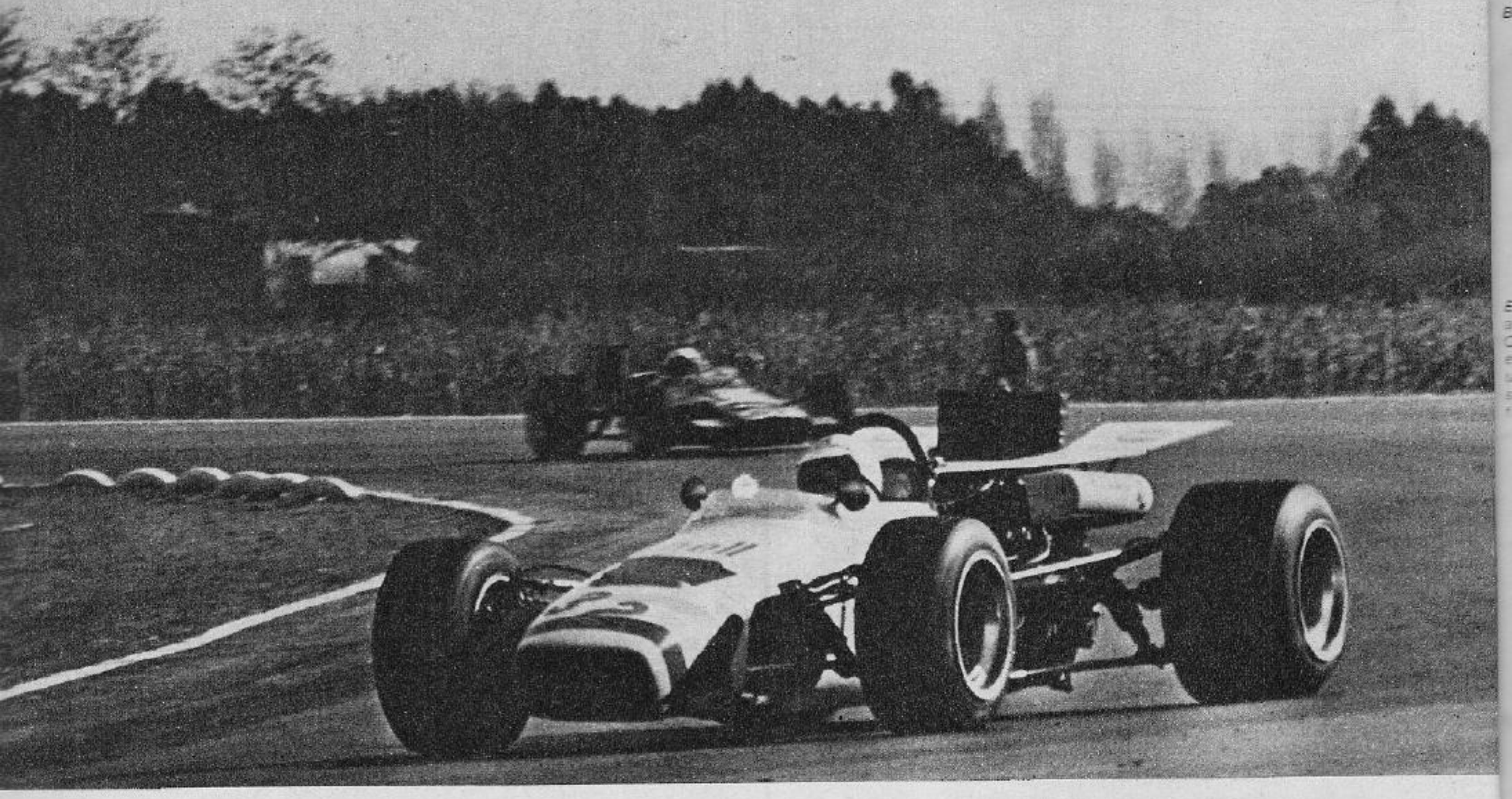
FINAL POR SUMA DE TIEMPOS

1º	7	Néstor García Veiga	Chelco I-Chevrolet .	1h12m14s4	60
2º	3	Jorge Cupeiro	Baufer-Chevrolet ..	1h12m46s5	60
3º	21	Héctor L. Gradassi	Martos-Ford	1h13m51s	59
4º	26	Mauricio García	Chelco II-Chevrolet.	1h14m05s7	59
5º	10	Andrea Vianini	Baufer-Chevrolet ..	1h12m51s5	57
6º	25	Esteban Fernandino	Ford-misano	1h13m17s2	56
7º	17	Nasif Estéfano	Romero Ford	1h08m24s2	55
8º	1	Eduardo Copello	Numa-Tornado	1h08m16s8	48

Promedio del ganador: 184,086 kph.

...por favor, no pisen Las Flores...

BERTOLINI PISO LAS



Dentro de un parque de F-1 que cada vez aparece más debilitado, Bertolini supo aprovechar las cirscunstancias para erigirse en ganador al finalizar las cuentitas. Triunfo para El Tornado, por lo menos en parte del programa

De Las Flores, solamente las espinas para Fórmula 1. Porque si hay una categoría en especial de nuestro automovilismo que necesita una inyección revitalizante, esa categoría es F-1. Y más que una inyección revitalizante, necesita una jeringa monstruosa repleta de un cultivo que admita en su composición algunas carreras más, premios más altos, más autos, más apoyo de las empresas, más primeras figuras... Y ahora, señores... ¿quién se anima a preparar semejante compuesto?...

Una nota recientemente publicada en CORSA aclara el panorama en cuanto a la situación verdaderamente lamentable por la que pasa actualmente la categoría mayor de nuestros monopostos. Volver sobre el tema sería redundar sin beneficio mayor. Para cada uno de los déficit que sufre la categoría, hay una explicación concreta. O sea que si sabe por qué pasan las cosas que pasan, la pregunta siguiente que paradójicamente contesta el primer interrogante es: ¿si se conocen las causas, qué se espera para buscar soluciones, o por lo menos paliativos?

Refiriéndonos concretamente a la carrera de Las Flores, no se apartó para nada del "libreto" habitual. Dos series a 15 vueltas que arrojarían un ganador por suma de tiempos. En la primera serie largaron ocho autos (aclaramos que se llegó a esa cifra en mérito a la inclusión de dos F-2) y, ¡oh sorpresa!, terminaron los ocho autos, aunque solamente cuatro con la totalidad de vueltas cumplidas. En la segunda serie, siete autos en la largada, los mismos siete terminando la carrera, los mismos dos F-2 haciendo número, y nuevamente los cuatro primeros con la totalidad de vueltas cumplidas. Observando el planteo superficialmente, parecería que la situación no es tan desastrosa, pero bastará leer en las clasificaciones cuáles fueron las diferencias en tiempo entre los primeros y los últimos, para pensar que la esperanza final consiste en repetir las recetas medievales y hallar, eventualmente, la piedra filosofal que trasforme el barro en oro.

El nivel conductivo salva en parte la situación. Reconozcamos entonces que todo el mérito de una carrera actual de F-1 está en la capacidad de los pocos pilotos que se presentan en las largadas. Con premios bajos, poca publicidad (en síntesis, imposibilidad económica **para todo**), bastante es lo que se logra. Y no quiere decir que sea bueno. Quiere decir, expresamente, **bastante**...

PRIMERA SERIE

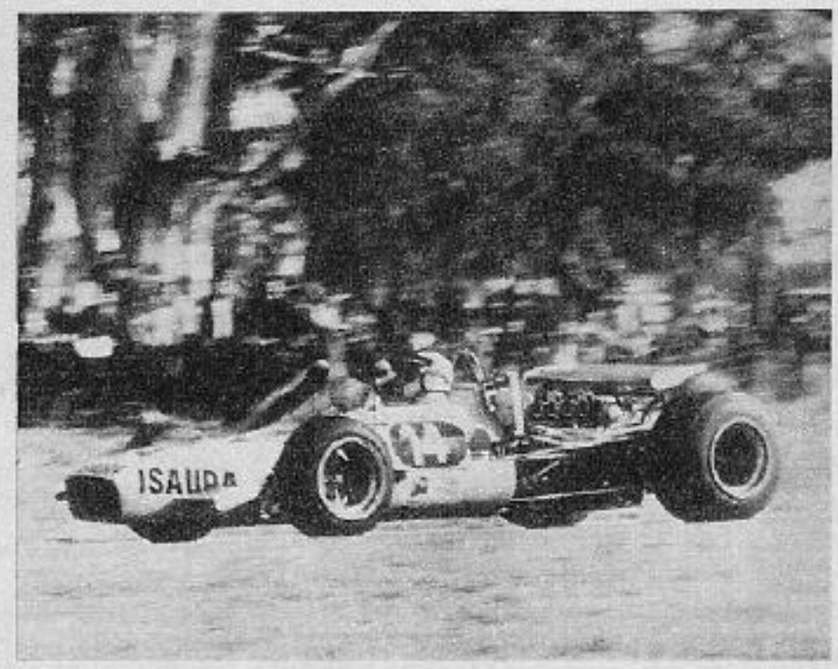
Monguzzi, Ternengo, Bordeu, Bertolini, Cuvertino, Pla, Requejo, Favre, Bessia (F-2), Sotro y Sáenz (F-2) se clasificaron en ese orden el sábado para largar el domingo. Descontemos a Requejo, que el sábado siguió de largo a causa de la "panne" de una rótula y terminó sobre las vías del tren (a 70 m de la pista) y descontemos a Ternengo, que en las vueltas de precalentamiento del domingo sacó a pasear una biela, y además a Orlando Sotro, que se esfumó en el éter, y tendremos a los ocho participantes de la primera serie. Que se largó posteriormente al desfile de autobombas y a los sones de la banda de Pignataro. La primera vuelta trajo como puntero a Cuvertino, seguido por Monguzzi, Bertolini, Bordeu, Pla, Favre, Bessia y Sáenz. El trámite no se alteró hasta la 3ª, en la que se mantenía invariable el puntero, pero con Pla segundo, Bordeu tercero y Monguzzi cuar-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

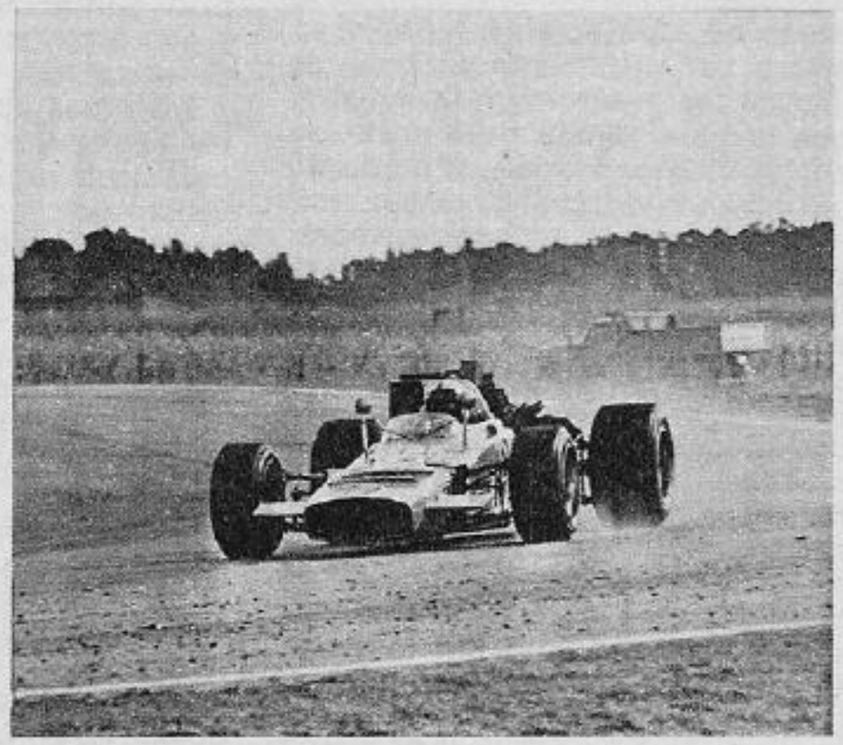
Fotos de: CARLOS AGUSTIN y ALFREDO ALBORNOZ

FLORES

No se puede decir que sea el auto más lindo de la categoría, pero sí se puede decir que Bordeu supo qué hacer con él. También ganador de una serie, y segundo por suma de tiempos.



Emilio Bertolini aprendió a ganar. Correr con inteligencia es la clave para ganar una serie, salir segundo en otra y ser finalmente el mejor



Si el filtro de aire del último carburador no se hubiera tapado provocando la pinchadura de los dos pistones correspondientes, Omar Cuvertino habría ganado la primera serie cómodamente. Lástima . . .

CAMPEONATO NACIONAL DE F-1

Pos.	Piloto	Puntos			
1º	Bertolini, Emilio	18	6º	Almeida, Omar	3
2º	Cuvertino, Omar Mura	17	6º	Monguzzi, Angel	3
3º	Bordeu, Juan Manuel	12	6º	Ternengo, Jorge	3
4º	Favre, Daniel	8	9º	Sofro, Orlando	2
5º	Requejo, Ramón	4	9º	Sáenz, Roberto	2
			11º	Plá, Víctor H.	1

PREMIO ANIVERSARIO REVOLUCION DE MAYO

Autódromo GRAL. SAN MARTIN (3.694 metros) - LAS FLORES

31/5/70

F-1 CLASIFICACION 1ª SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	32	Bertolini, Emilio	Bravi-Tornado	18m30s1	15
2º	10	Cuvertino, Omar M.	Avante-Dodge	18m57s6	15
3º	14	Bordeu, Juan Manuel	Pianetto-Dodge	19m 7s1	15
4º	11	Favre, Daniel	Cenci-Chevrolet	19m40s7	15
5º	63	Sáenz, Roberto	Rafaela-Fiat	18m47s8	12
6º	21	Monguzzi, Angel	Trueno-Chevrolet	19m40s4	12
7º	78	Bessia, Osvaldo ("Klear")	Rafaela-Fiat	15m58s3	11
8º	2	Pla, Víctor Hugo	Bravi-Chevrolet	19m14s9	10

PROMEDIO DEL GANADOR: 179,621 km|h.
RECORD DE VUELTA: Para Emilio Bertolini, en la 11ª vuelta, en 1m 11s., a 187,301 km|h.

2ª SERIE

1º	14	Bordeu, Juan Manuel ...	Pianetto-Dodge	18m31s9	15
2º	32	Bertolini, Emilio	Bravi-Tornado	18m40s	15
3º	11	Favre, Daniel	Cenci-Chevrolet	19m22s8	15
4º	21	Monguzzi, Angel	Trueno-Chevrolet	19m40s2	15
5º	63	Sáenz, Robero	Rafaela-Fiat	19m47s5	13
6º	2	Pla, Víctor Hugo	Bravi-Chevrolet	9m39s1	5
7º	78	Bessia, Osvaldo ("Klear")	Rafaela-Fiat	2m52s8	2

PROMEDIO DEL GANADOR: 179,401 km|h.
RECORD DE VUELTA: Para Emilio Bertolini, en la 13ª vuelta, en 11m11s8, a 185,214 km|h.

CLASIFICACION POR SUMA DE TIEMPOS

1º	32	Bertolini, Emilio	Bravi-Tornado	37m10s1	30
2º	14	Bordeu, Juan Manuel	Pianetto-Dodge	37m29s5	30
3º	11	Favre, Daniel	Cenci-Chevrole	39m 3s5	30
4º	21	Monguzzi, Angel	Trueno-Chevrolet	39m20s6	27
5º	63	Sáenz, Roberto	Rafaela-Fiat	38m34s8	25

PROMEDIO DEL GANADOR: 178,893 km|h.

ABANDONARON: Víctor H. Pla, en la 20ª; Osvaldo Bessia, en la 14ª vta.; Omar Cuvertino, en la 15ª vta. No cumplieron los 2|3 para clasificarse: Víctor H. Pla y Osvaldo Bessia.

to, muy cortados con respecto al resto. Bertolini había quedado quinto, pero prestar atención, ya que su ascensión sería pareja a lo largo de la serie, y favorecido por ciertas circunstancias sería el ganador definitivo. Porque Cuvertino punteó durante 11 de las 15 vueltas, pero en la última llegó con el impulso, ya que tenía dos pistones pinchados. En el interin, Monguzzi, que se mantuvo 2º hasta la 8ª vuelta, pasó haciendo señas. Se había ido a largar con la dirección en perfectas condiciones, y ésta se endureció al punto de hacer imposible mantener derecho el auto ni en las rectas. Pla, que estaba segundo en la tercera vuelta, en la décima tenía unas cuantas perdidas a causa de la rotura de la correa de la bomba de agua. Con Pla y Monguzzi que habían perdido vueltas, y Cuvertino en condiciones para nada ideales, no resultó difícil a Bertolini —sin quitar brillo a su andar parejo— ascender al primer puesto en la décima vuelta, que no perdería hasta el final de la serie. En definitiva, primero Bertolini y luego Cuvertino, Bordeu (que sin destacarse cumplió con su trabajo), Favre, Sáenz (con tres vueltas menos), Bessia (con cuatro ídem) y Pla (con cinco ídem de ídem).

SEGUNDA SERIE

Con Cuvertino definitivamente fuera de programa, siete pilotos iniciaron la segunda parte del programa de F-1. En virtud de la clasífica anterior, correspondió la cuerda a Bertolini, quien no abandonaría la posición "privilegiada" hasta la sexta vuelta. La segunda serie fue toda igual: en las tres primeras vueltas, Bertolini, Favre y Pla. De la cuarta a la sexta, Bertolini, Bordeu y Favre. De la séptima a la decimotercera, Bordeu, Bertolini y Monguzzi. En las dos últimas, Bordeu, Bertolini y Favre. Hablar de los F-2 se impone solamente en la medida que contribuyeron a aumentar la cantidad de autos presentes. La deserción de algunos y el retrato considerable de otros contribuyó en beneficio de Bessia y Sáenz.

En síntesis: poco para ver y menos para distinguir.

F4: LAVENNA-BAND VOLVIERON A TRIUNFAR EN CHILE

El argentino Juan Carlos Lavenna, en pareja con el chileno Armando Band, repitieron su éxito de la semana pasada. Se adjudicaron la tercera y última competencia del Torneo Chileno de Fórmula Cuatro. El ganador del torneo (por la suma de puntos de las tres carreras disputadas) fue el chileno Miljenko Karlezzi (1º, 3º y 4º en las tres carreras respectivamente) que compitió con el Crespi-Fiat, ex Avale, actualmente propiedad de Martínez.

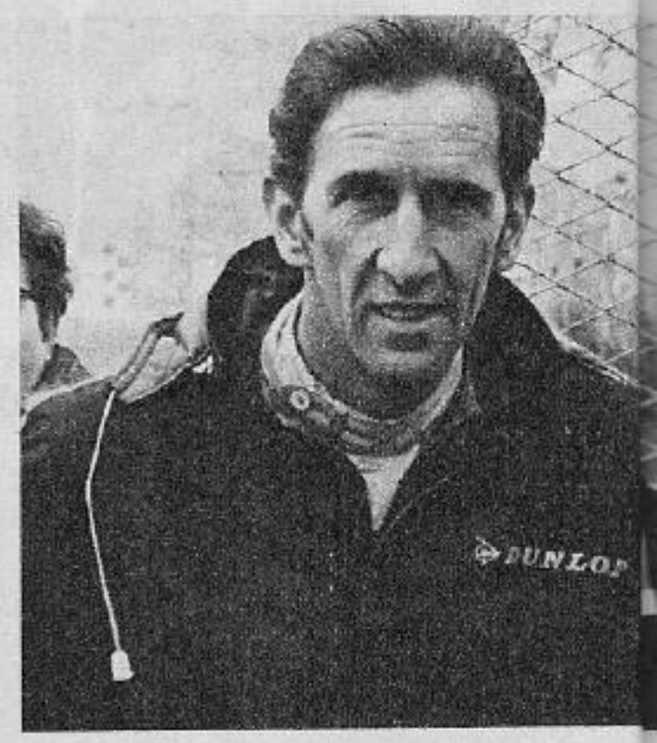
Segundo resultó otro chileno: Felipe Covarrubias con auto también de construcción chilena, el CopWor-Fiat; tercero resultó Raúl Expósito con el Crespi-Renault de "Juan Cruz" (que debió viajar a Buenos Aires sin poder competir en la última carrera) con motor armado por Rodolfo Debenest (a) El Vasquito o Fito. Cuarto finalizó Miljenko Karlezzi, quien se adjudicó al fin el torneo, y quinto Eduardo Pirulo Tuero, en pareja con el chileno Prieto.

CLASIFICACION
Dos series por suma de tiempos

Pos.	Pilotos	Marca	Tiempo	Vts
1º	Lavenna-Band (C)	Crespi T5-Renault	36m17s	40
2º	Covarrubias, Felipe (C)	CopWort-Fiat	37m 0s	40
3º	Expósito, Raúl	Crespi T7-Renault	37m13s	40
4º	Karlezzi, Miljenko (C)	Crespi T5-Fiat	36m25s	39
5º	Tuero-Prieto (C)	Crespi T7-Renault	36m44s	39
6º	Luzzi, José Luis	Crespi T5-Fiat	36m19s	37
7º	Salatino-Ibarra (C)	Salatino-Fiat	36m44s	37
8º	Andreeta-Cortés (C)	Crespi T3-BMW	36m52s	37

RALLY LONDRES-MEXICO

¡TERMINÓ...POR FIN!



En Fortín, Estado de Veracruz, México, finalizó el Rally Londres - México, la carrera de automóviles más larga de los últimos tiempos. Hannun Mikkola y Gunnar Palm con un Ford Escort le ganaron a todo tipo de caminos. De cómo los argentinos fueron respetados y admirados.

Por JORGE ANGE BACQUE (enviado especial)



Abollado, cansado pero orgulloso. El Peugeot 404 de Perkins-Greene fue el final el único auto argentino que llegó a México y ése es el gran mérito.

Este Ford Escort fue el primero en llegar al control final de Veracruz en México. Gran triunfo del equipo inglés.

Arriba, derecha: La pareja argentina Perkins- Greene. Aparecían con menos posibilidades que nadie en Europa (cuando volcaron en Portugal) y llegaron a México.



Cuando a las 20.35 del 26 de mayo de 1970, el Ford Escort tripulado por el finlandés Rauno Aaltonen y el inglés Henry Liddon atravesaron por fin la línea de llegada en la ciudad de Fortín en el estado de Veracruz, México, luego de haber recorrido 16.000 millas a través de todo tipo de terreno, se marcó definitivamente el final de una de las aventuras más audaces que hombre alguno haya encarado en los últimos tiempos a bordo de un vehículo de cuatro ruedas.

Esta tremenda y casi grosera carrera, inventada por la agencia de publicidd del Daily Mirror —"diaruco" inglés con casi 5.000.000 de ejemplares diarios de venta neta— justificó a través de la unión de dos grandes estadios de fútbol la creación de un nuevo y enorme banco de pruebas para que fábricas de autos, de numáticos, de aceites, de repuestos, de gofio y lupines y hasta productores de lana y alimentos probaran la resistencia y la bondad de sus productos. Porque evidentemente esta aventura que hoy acaba de terminar en una ciudad de México de 3.000 habitantes no se concretó para que particulares o audaces del volante la ganaran sino para que los grandes emporios industriales concretaran miles y miles de centímetros de publicidad en todos los diarios y revistas del mundo entero y millones de metros de película en la TV y el cine mundial.

Los equipos oficiales más importantes (Citroën, Ford Escort y British Leyland) así lo demostraron, no sólo con los resultados de la clasificación general sino con la admiración que todo el mundo experimentó ante los despliegues casi insolentes de equipos, talleres rodantes y estaciones de servicio portátiles.

Claro que a esta carrera se la podía tomar desde dos puntos de vista: 1) Ganar y para ello ser dueño de un arsenal de TODO y disponer cada 100 km. de un auxilio completo o bien, 2) Llegar con un pequeño bagaje de recursos bien utilizados, administrados y contabilizados teniendo alguna oportunidad de ganar si la gran maquinaria montada por los que iban a ganar fallaba. Los Ford Escort, Citroën e Hillman montaron la primera opción a través de su despliegue monstruo. Sólo uno de esos nombres ganó: Ford Escort. Pero no hay ninguna duda que cualquiera de las tres marcas lo hubiera podido hacer a igualdad de recursos como poseían.

En el segundo de los casos, se distribuyeron los autitos rusos -Moskvitch que eligieron el llegar utilizando para ello un mínimo de recursos (tres rurales Moskvitch bien pertrechadas y nada más) y y que llevaron tres autos al arribo de la carrera.

Estas dos ideas, indiscutiblemente, esgrimen una tesis particular para cada una de ellas pero que constituyen a la vez las dos verdades irrefutables de esta carrera.

Pues que teniendo todas las condiciones para convertirse en miembros de la primera posibilidad y teniendo como meta oficial la segunda, cumplieron "a gatas" la segunda con un auto que tuvo mil problemas de todo tipo, menos de mecánica, y que se encontró por momentos desvalido de atención y de planificación real y concreta a través de un organigrama de carreras eficaz.

Sin embargo no es del todo criticable esta "errata" 1970. Porque hay que tener en cuenta que SAFRAR incursionó por vez primera en ralles como para llegar a pretender el triunfo. Un equipo que planificó todo-todo en cuatro meses (desde la idea hasta el embarque de los autos) logró entregar un vehículo en la llegada y eso es algo, aunque para nosotros —furibundos hinchas— no sea suficiente.

El Equipo Commander en cambio, se alistó en la segunda batería ideológica. Llegar fue su meta y si no lo lograron era porque eso estaba dentro de los cálculos de un equipo particular-chico.

Pero si los resultados no fueron sorprendentes para lo que mentes corsas y sentimentales hubieran soñado, el hecho de que estos dos equipos hayan al menos largado una carrera semejante y uno de los autos de uno de los teams haya llegado es un aliciente como para pregonar: ¡Bueno, pero al menos corrimos y aprendimos a golpes. El próximo rally vamos a estar mejor! Y es cierto, porque por ser la primera vez no podemos pedirles más.

En sí la actuación de autos y equipos argentinos no constituyó la revelación del rally pero paseó autos y pilotos por medio mundo, hicieron amigos y se granjearon el respeto de sus rivales, no por ganar ni por llegar, sino simplemen-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



te y como dijo Hannu Mikkola... ¡Por correr, tan sólo!

VASITOS DE TEQUILA

Los pilotos rusos fueron sin duda alguna quienes se consagraron en la llegada como **LOS** simpáticos. Sin dar muestras de cansancio alguno, bajaron de sus Moskvitch y se pusieron a cantar, bailar y tocar la guitarra en la puerta del Hotel López Galindo mientras hacían tiempo a que llegara el próximo auto del rally. Pasaron más de treinta minutos y los rusos hacían la delicia de todos los allí presentes. Cuando llegó el auto que faltaba se terminó todo y a tomar vodka al bar se fueron marchando.

Las chicas que corrieron con el Austin Maxi Nº 74 llegaron a Fortín embutidas dentro de unos "palazzo" floreados que eran una cosa de locos; además bajaron totalmente maquilladas y sin una tierrita en el cuerpo. En cambio sus colegas de sexo del Morris 1800 Nº 91 llegaron desgreñadas y con tierra negra en las orejas. Los mexicanos notaron la diferencia y se lo hicieron saber a las desprolijas. Bien por la salubridad y por la estética y por las buenas costumbres.

Cuando llegó el BMW de los bolivianos Bendek-Hubner-Burgoa las muestras de afecto fueron enormes y rebasaron las líneas naturales por donde entraban los autos. Jorge Burgoa, diplomático, funcionario del estado boliviano y —aunque suene raro— ferviente lector de CORSA en su país, se nos acercó y mantuvimos una buena hora de charla sudamericana: **"Estamos muy contentos de haber llegado, pero lo que más quisiera hacer conocer es la extraordinaria camaradría que vivimos junto a los miembros de los dos equipos Peugeot argentinos, el Commander y el SAFRAR, porque nos sentíamos muy unidos en todos lados. Tengo que agradecerle a los muchachos del 504 de Commander, Zicavo y compañía, los cuales se detuvieron durante más de media hora en el "prime" de las Pampas argentinas cuando ya nosotros estábamos desahuciados. Nos ayudaron a reparar el BMW pese a que nosotros les rogábamos que siguieran en carrera**. Luego de la charla seguimos tomando cerveza Tres Equis con el equipo Gastón-Jackie, los bolivianos y los de Peugeot. En nombre de los dos equipos, muchas gracias Burgoa.

Presencias en Fortín: Guillermo Billy y su inseparable Pintos, grandes amigos y compañeros de espera hasta que Gastón y Jackie atravesaron la meta en Fortín. En México mientras tanto, Le Guezec, Boullot-Tolle, y el Dr. Varela esperaban la llegada simbóica.

Ivonne Perkins y Susan Forest Greene recibieron a sus respectivos "maridos - maratonistas" luego de un viaje agotador para ambas partes.

Los autos del equipo oficial Ford Escort llegaron juntitos a Fortín: Mikkola, Makinen, Jimmy Greaves y Sazada hicieron trencito toda la última etapa siguiendo al ganador Mikkola.

Cuando CORSA estaba a pocos kilómetros de Fortín y aún cuando faltaba más de una hora para que abrieran el control de llegada, pasó el Ford Escort de Rauno Aaltonen y Henry Liddon. La sorpresa fue bastante grande ya que nadie se imaginó que se iban a adelantar tanto los autos. Tanto fue el adelanto que el control, que esperaba al primer auto a las 21.30 y al último a las 6 del otro día, cerró el mismo a las 24 con la llegada del Datsun tripulado por los ingleses.

En el Estadio Azteca y mientras esperábamos que llegaran los autos de la caravana, recibimos un apretón de manos de nuestro corresponsal en Francia, Edouard Seidler que estaba de paso para Indianápolis. Por él supimos que el amigo Pairetti no había clasificado en Indy.

Salvo dos o tres autos, los que llegaron a Fortín estaban enteros de carrocería y no reflejaban el agobiador trajín soportado. Después nos aclararon: la mayoría de los autos habían sido hechos a nuevo pocas horas antes de llegar a la Meta. De todas maneras, y aunque por fuera estaban cero Km, a algunos de ellos se los vio, durante la caravana entre Fortín y el Estado Azteca, andar de costado como caballo de desfile. Los motores también sonaban regular. Lo más común: golpes de válvulas, pistoneo y ruidito a bielita. El Moskvitch de Holm-Bouvnov-Guirdouskas no tenía embrague y de la llegada al parque cerrado lo tuvieron que empujar hasta que arrancara y pudiera hacer los 100 metros del trayecto.

Durante la caravana entre Fortín y México DF (unos 400 km) los autos debían pasar por cinco "casetas de cuota" o sea donde se paga el peaje para poder circular. Los autos de carrera entraban libres de pago pero los auxilios, autos de prensa, coches oficiales, etc.... sufrieron el rigor del pago. No faltó —por supuesto— aquellos que aprovecharon la ocasión y sin tener nada que ver se mandaban por entre medio de las casetas a 18.000 por hora y dejando a los policías haciendo molinete.

Hubo algunos autos que no aguantaron el tramo de caravana e hicieron grandes altos en el camino con serios problemas. El Nº 15 de los ingleses Channon y Cooper fu uno de ellos. Se quedaron en la zona de montañas a unos 200 km. de México y recién pudieron alcanzar a la caravana en su llegada al Estadio. Un Escort —no clasificado pero en la caravana— tuvo problemas y estuvo como una hora detenido. Sin embargo llegaron todos.

Reiterando lo que habían dicho en Londres y que **"corrían porque lo único que les interesaba era ver la Copa del Mundo y de paso conocer el mundo"**; los tres tripulantes del Rolls Royce 52, aguardaron en la entrada de la Ciudad de México la llegada de la carrera, acodados en su ampuloso pero aún roñoso Rolls pero ya frescos y afeitaditos. **"Nuestra idea era llegar a México en carrera para ver la Copa; en realidad la carrera no nos interesaba mucho** —dijeron— **pero como hicimos tantos y tan buenos amigos en el tiempo que estuvimos en carrera no pudimos aguantar y los vinimos a saludar y a alentar".**

El cansancio fue el estado predominante de quienes llegaron a Fortín. Algunos no lo demostraron "ex-profeso"; otros a ojos vistas apenas mantenían su humanidad en pie pero el colmo fue el navegante del Austin Maxi conducido por Thomas. Apenas se detuvo el auto frente al Hotel López Galindo, se bajó, se abrió paso entre la gente y como un sonámbulo comenzó a caminar hacia quién sabe dónde. Cuando sus compañeros se dieron cuenta el pobre hombre estaba bien lejos de la llegada. Lo tuvieron que ir a buscar porque tenía la hoja de ruta y todos los papeles encima.

Grande fue la decepción de Gastón cuando llegó a Fortín. Se metieron en el cuarto que don Guillermo Billy y Pintos habían reservado para ellos y cuando Gastón se relamía con la posibilidad de una buena y larga afeitada, se llevó la desagradable sorpresa de que el enchufe del baño —como en todo el resto de los cuartos de México— era para afeitadoras de 110 voltios y la suya era para 220 voltios. Se tuvo que resignar a la tradicional hojita y espuma.

Jimmy Greaves (Ford Escort) que además de correr rallies es un excepcional jugador de fútbol inglés, entregó durante la ceremonia de llegada en el Estadio Azteca un cuadrado de césped del Estadio de Wembley al Capitán del equipo nacional de México, Gustavo Peña, quien debe llevarlo al campo de entrenamientos de su equipo y colocarlo en él como una ofrenda del Campeón Mundial de Fútbol 1966.

Pese a lo que se pensó, el rally Londres-México no tuvo casi ninguna trascendencia en México. Poca gente en la llegada, mutismo de radios y TV y ningún contacto oficial (salvo el césped) con la Copa Jules Rimet. La ANA (Asociación Nacional Automovilística) y el CAF (Club Automovilístico Francés) tuvieron a su cargo la organización. Como en casi todo el rally la información brilló por su ausencia y la organización también. Nuestro país al parecer fue la excepción visto el buen trabajo del ACA.

DAILY MIRROR WORLD CUP RALLY

CLASIFICACION GENERAL
WEMBLEY (INGLATERRA) - MEXICO D.F. (MEXICO)
16.000 MILLAS

Pos.	*Pilotos*	*Marca*	*Penaliz.*
1º	Mikkola-Palm	Ford Escort GT	9h 7m
2º	Culchet-Sier	Triumph	10h 25m
3º	Aaltonen-Liddon	Ford Escort GT	10h 46m
4º	Hopkirk-Nash	Triumph	12h 26m
5º	Makinen-Staepelaere	Ford Escort GT	14h 31m
6º	Greaves-Fall	Ford Escort GT	19h 31m
7º	Vanson-Turcat	Citroën DS21	22h 3m
8º	Sazada-Wachonsky	Ford Escort GT	23h 59m
9º	Readgrave-Cooper-Freeborough	Morris 1800	24h 42m
10º	Ms. Smith-Watson-Derolland	Austin Maxi	30h 35m
11º	Tubman-Welinski-McAulley	Austin 1800	32h 36m
12º	Potapachik-Bazhenov-Lesovski	Moskvitch 412	34h 6m
13º	Bendek-Hubner-Burgoa	BMW 200 2TI	35h 14m
14º	Channon-Cooper	Ford Lotus Cortina	36h 43m
15º	Rees-Thomas-James	Hillman Hunter	37h 50m
16º	Katz-Kling-Pfuhl	Mercedes Benz 280 SE	38h 5m
17º	Holm-Boubnov-Guirdauskas	Moskvitch 412	38h 53m
18º	Mrs. Denton-Wright-Crellin	Morris 1800	39h 16m
19º	Perkins-Greene	Peugeot 404	40h 46m
20º	Henishev-Kislyh-Shirochenkov	Moskvitch 412	41h 5m
21º	Kingsley-Evans-Scarlett	Austin Maxi	— —
22º	Janssen-Dik	Datsun	— —

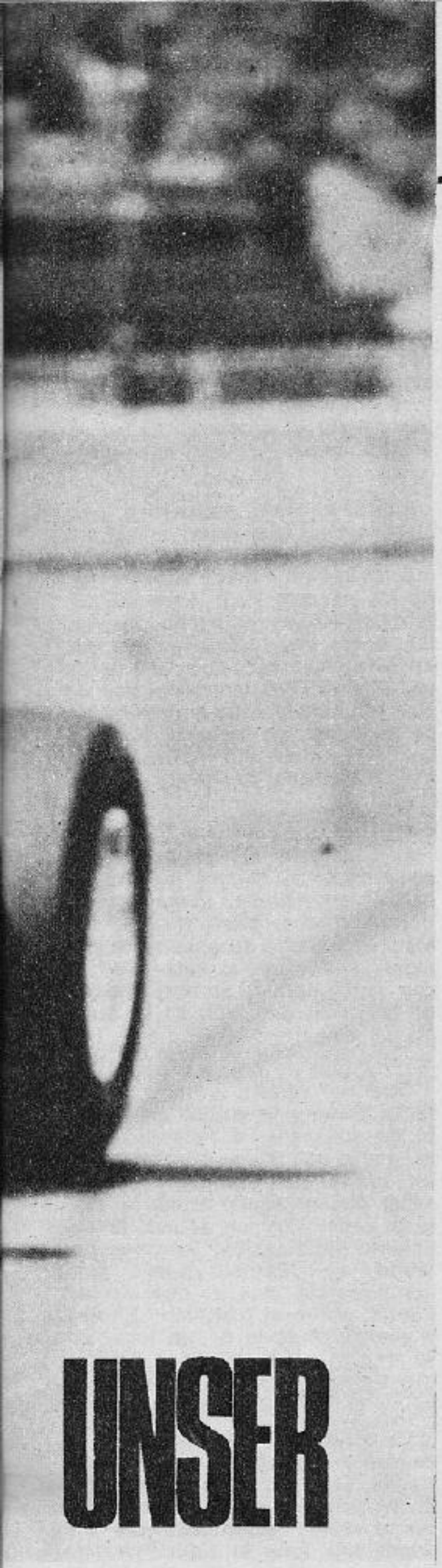
LA TERRIBLE FAMILIA

Al Unser -celoso de su hermano Bobby que ganó en 1968- dominó de punta a punta las 500 millas ganando en forma escandalosa la versión 1970 aunque no se superó el récord de Andretti por culpa de un accidente. Segurido fue la revelación norteamericana de los últimos años, Mark Donohue, y tercero, el gran piloto norteamericano de hace mucho tiempo: Dan Gurney

por JUAN A. ABRAHAM (directamente desde Indianápolis)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

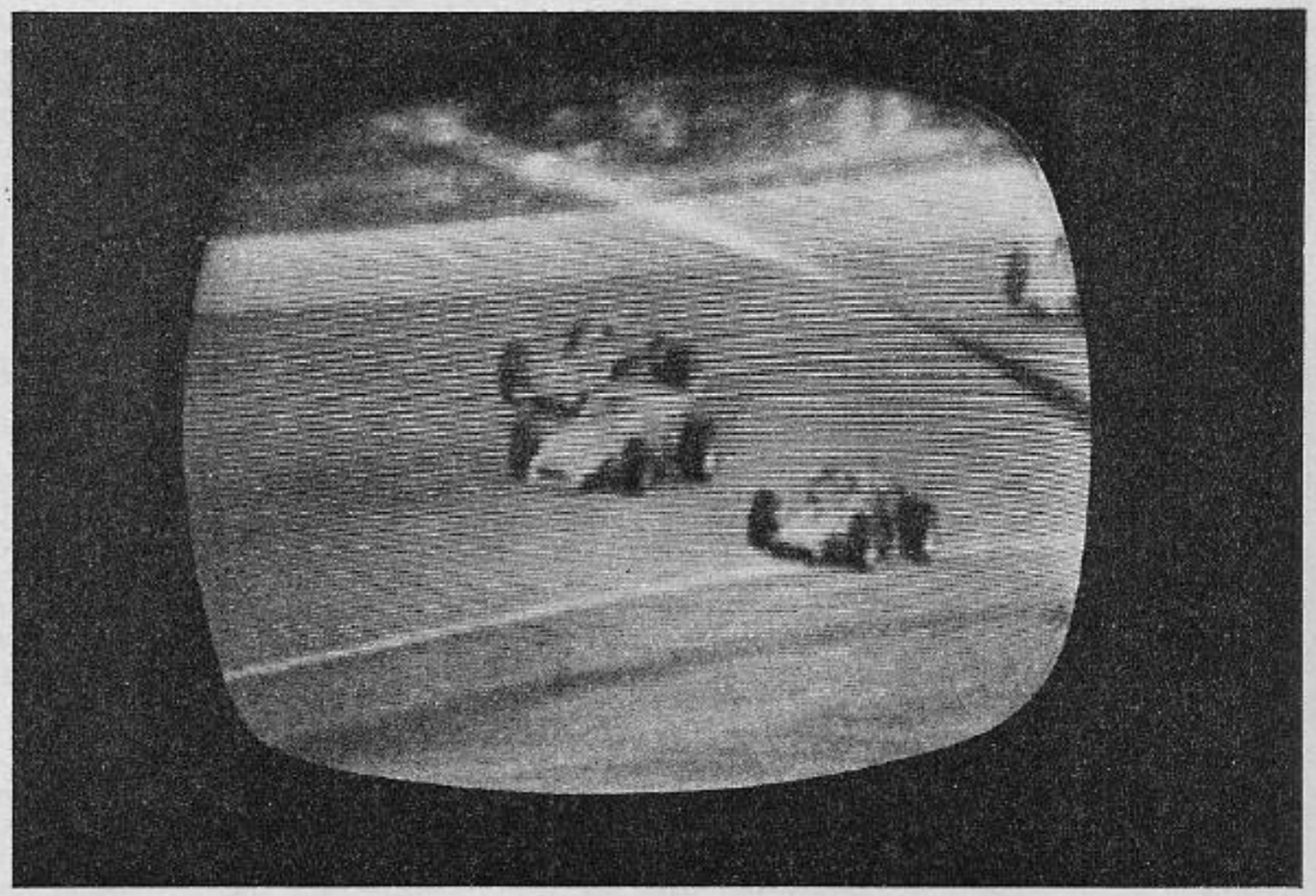
500 MILLAS DE INDIANAPOLIS



UNSER

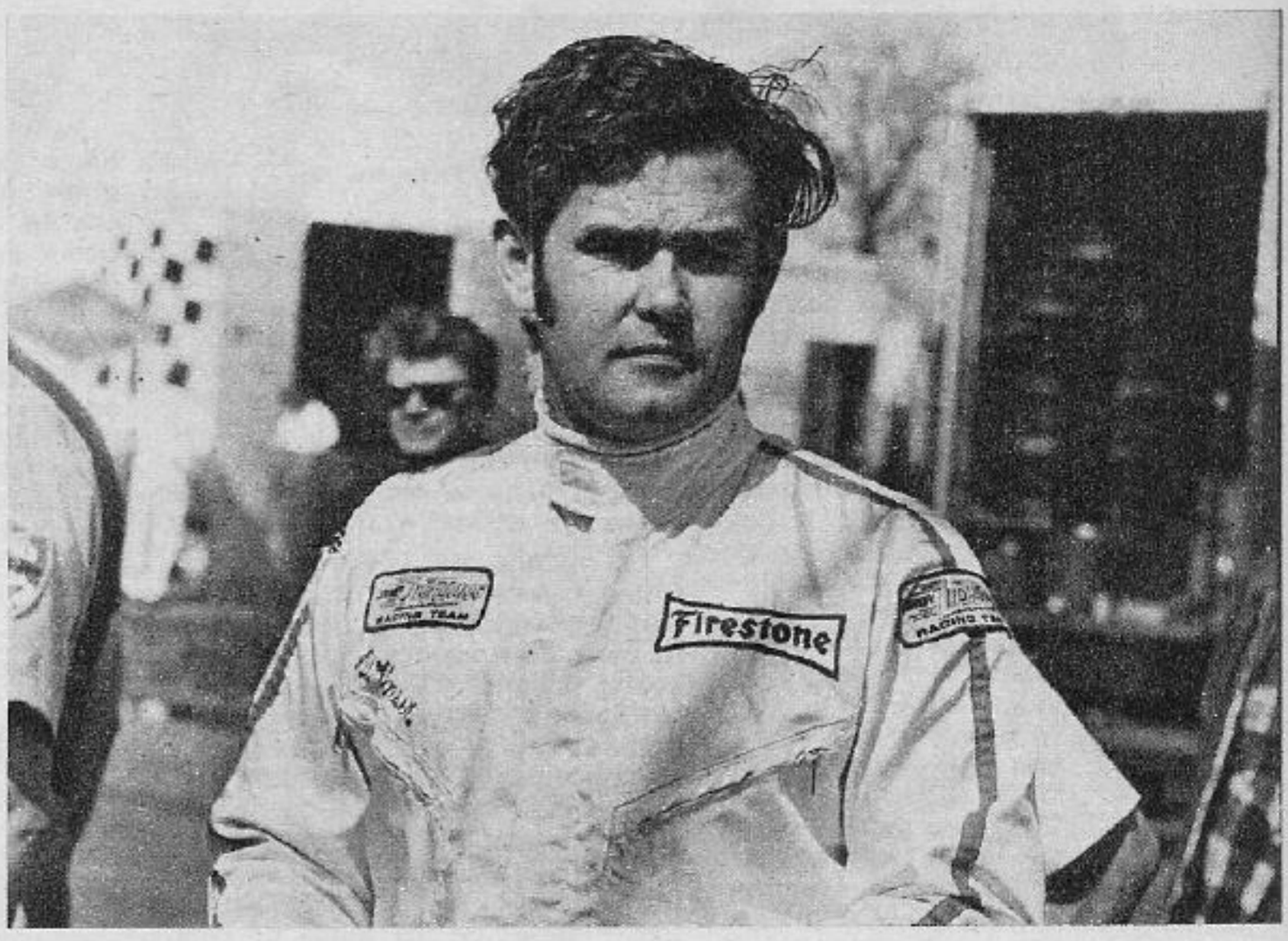
Momento máximo del año en Indianápolis. Largada de las 500 millas. Johnny Rutherford ganó el primer lugar en el pique pero antes de dar la primera vuelta ya Al Unser se ubicó en la punta.

Al Unser mató desde el principio al fin —salvo las detenciones para reabastecimiento— con un coche que funcionó a la perfección.
Dice que no tiene problemas.



Este gordito simpático resulta ser Al Unser —hermano de Bobby— y por lo tanto en su chequera se agrupa ahora la bonita suma de noventa millones de pesos viejos por haber ganado las 500 millas.

La carrera se transmitió por TV vía satélite y de esa manera por primera vez hemos visto una carrera completa trasmitida desde otro lado del mundo. La imagen fue notablemente nítida y en la foto vemos el momeno de la largada cuando Ruherford pica al lado de Unser dejando atrás al veterano Foyt.



Ganó el mejor". Una frase quizás demasiado usada y no siempre de acuerdo con la realidad, que sin embargo esta vez comprendió en la simpleza de sus tres palabras el poderío mecánico humano que cerró la larga tarde del sábado con el triunfo más anhelado del año para Al Unser, que inscribió por primera vez su nombre en la lista de héroes supremos de Indy y no por casualidad.

Sus condiciones no son un descubrimiento de estos días sino una bien desarrollada acumulación de virtudes que han encontrado el clímax justamente ahora.

El fierro que lo transportó con tanta suficiencia repitió para los Turbo Ford el últimamente habitual sentido de superioridad que pone a su merced a los Offy cuando las papas queman y tras ese esquema el apoyo de Georges Bignotti y la energía y la viveza de Parnelli Jones dieron toques fundamentales a la combinación ganadora. Primero la inminente tormenta que por suerte sólo se materializó en escasa lluvia y luego el espectacular accidente de Jim Malloy que fue a abrazar la pared con su Turbo Offy cuando el grupo recién se estaba acomodando tras el pace car. Postergaron la aparición de la luz verde pero por fin los trescientos mil espectadores pudieron desatar ese impresionante clamor que conmueve a Indy en la largada. Y allí fue cuando apareció Johnny Rutherford imponiendo su audacia sobre el pelotón en el primer giro, cruzándose hacia la cuerda y obligando a Unser a frenar con A. J. Foyt a sus espaldas.

Sólo medio circuito recorrido para que el patrón del día moviera hacia el frente y el azulado Lola de allí en adelante dirigió con muy pocas interrupcciones la orquesta.

Rutherford sorprendió durante un muy buen rato con una holgada segunda colocación que no perdía de vista al puntero, sólo cuatro segundos delante y más aún llamó la atención el impulsivo Art Pollar, pisándole los talones. Lo de Pollard duró poco, terminó cuando su Offy pasó a mejor vida en la vuelta número 27 y otros dos minutos de luz amarilla el grupo sobreviviente pisó nuevamente con la súbita aparición de Bobby Unser en el tercer lugar haciendo andar al límite a su veterano Eagle. El grupo de persecución fue delineando las chances de Foyt, McCluskey, Gurney y Donohue en puestos próximos. Pero la atención de las tribunas estaba radicada en el vigoroso avance de Lloyd Ruby quien llegando a la tercera colocación tras un sprint que vino desde el lejano vigésimo quinto puesto.

Pero si hay alguien que lleva bien ganado el título de Mr. Mala Suerte ése es Ruby, el sábado respondió a tan poco gratificante apodo cuando su vistoso autobandera quemó sus más fundadas esperanzas. Fue un respiro para Parnelli y Compañía ver cómo desaparecía el más temido contrincante de Al Unser.

Pero al mismo tiempo fue el momento de empezar a temer seriamente por Foyt cuya imperativa ambición de conquistar la cuarta victoria parecía bastante firme al comenzar a producirse los primeros pits stop. Allí cada uno tuvo su turno de puntero. Con la situación normalizada luego de esas primeras obligadas incursiones por los boxes, Al Unser retornó a la vanguardia y al ritmo vertiginoso con el que fue señalando su desplazamiento. Obligó al resto a exigir a fondo con consecuencias funestas para más de uno.

Cumplidas siete vueltas, sólo siete máquinas corrían con el mismo número de vueltas que el puntero, con Joe Leonard coequiper de Al Unser fuera de combate tras haber sido tercero. Una falla en el magneto obligó al abandono cuando el auto se quedó antes de alcanzar los pits. Allí crecieron las

→



La revelación norteamericana —Mark Donohue— consiguió un valioso segundo puesto que lo eleva aún más en el alto nivel que ya ocupaba. Seguido de Jos Leonard se dirige hacia la largada.

posibilidades de Donohue con su metódico andar, parejo y sin errores siguiendo un plan de carrera casi perfecto.

Cubierta la mitad de la carrera Unser tenía 35 segundos de ventaja sobre Foyt. Ganados en gran parte por un error gratuito del Tejano que intentó reabastecer al mismo tiempo que Al y Bobby Unser entrando velozmente tras ellos encontrándose con muy poco espacio para maniobrar hacia su puesto por lo cual tuvo que volver al circuito y entrar más tarde a cumplir con su segunda parada.

El promedio a todo esto llegaba a las 161,671 millas, record que hablaba claro del caminar de Unser. Cuando entró a cumplir su tercer obligatorio reabastecimiento el entusiasmo de sus mcánicos llegó al máximo luego de comprobar la buena salud de la máquina.

Al Unser al completar el abastecimiento logró diez segundos adicionales de ventaja sobre Foyt: éste necesitó 34 segundos para regresar al óvalo mientras que Unser lo hizo en 24.

El promedio del líder seguía siendo récord cuando sobrevino el múltiple accidente que dejó a varios con arrugas múltiples en sus autos y obligó a otros, desesperados esfuerzos para evitar el desastre en cadena. Al Unser por ejemplo dominó su auto con tiempo y logró pasar con pocos contratiempos sobre el derramado aceite y combustible que inundó esa parte de la tercera curva, pero Foyt por ejemplo perdió allí toda su chance, tuvo que hacer un rebaje demasiado violento al encontrarse ante el lío y liquidó el embrague.

Cuando por fin se despejó el circuito y la luz verde dio paso a la normalidad Unser ya podía considerarse ganador sin apuro y Foyt marchaba lastimosamente despacio en segunda velocidad. Perdiendo posiciones y Bobby Unser lo acompañaba en similar penuria con su máquina pidiendo la toalla antes del último round.

La historia de 1970 estaba escrita y no necesitó pisar demasiado enérgicamente para recibir la de a cuadros con clara ventaja sobre Donohue. Dan Gurney hizo lo que pudo en su debut con Offenhauser y el tercer lugar puede ser considerado excelente para una innovación como la que lo ha llevado a reemplazar el stock block de sus mejores clasificaciones en Indy por el Turbo Offy. Con el fuerte andar de los autos de este año en stock block no podría haber hecho gran cosa.

A Donnie Allison y Jim McElreath les tocó defender el honor de los Coyotes ante el retraso de Papá Foyt, y allí atrás con un inexpresivo sexto puesto, terminaron las aspiraciones de Granatelli cuando ni un superdotado como Mario Andretti pudo sobreponerse a las nanas del flamante McNamara. Al auto todavía le falta experimentación. Otro tanto puede decirse del nuevo producto presentado por Jack Brabham, que iba bien colocado hasta el momento del accidente múltiple, pero que de cualquier manera no alcanzó ni en sus mejores momentos a demostrar que estaba en igualdad de fuerzas con los mejores.

Desilusionaron los McLaren. Tras promisorios ensayos durante todo el mes de mayo, se esperaba que las máquinas anaranjadas pelearan por la vanguardia, pero no fue así, y al cabo de las 500 Millas Carl Williams arrimó noveno y Revson out con un pistón agujereado.

Unser que al sumarse en el historial a la victoria de su hermano Bobby integra el único par de fratellos ganadores en Indy, punteó 191 de las 200 vueltas, y si no batió al final el record fue porque el accidente que envolvió a McClueskey, Bucknaum, Brabham y Sessions obligó a observar la luz amarilla de precaución durante 17m 45s. El promedio final del ganador fue de 155.749 millas por hora, mientras que Andretti había marcado el año pasdo 156.867.

ANECDOTARIO INDIANO

Al Unser cosechó doscientos cincuenta mil dólares por sus tres horitas de trabajo, pero aparte su patrón (y socio de Parnelli Jones) Mel Miletich, le había prometido antes de largar que si ganaba le regalaría un Continental como el de Parnelli que vale unos diez mil dólares. Como si esto fuera poco su patrocinador lo incentiva con treinta mil dólares extras por llevar el Johnny Lightning al triunfo, por lo que suponemos que a estas horas Al y familia deben estar contando billetes de todos los colores, y especialmente verdes.

Pairetti no podía ocultar su rabia al ver que Jim McElreath lograba clasificarse quinto con el Coyote que a último momento le había armado A. J. Foyt: "Pensar que ese auto lo podría haber corrido yo si las cosas se hubieran hecho con un poco más de habilidad" comentó Pairetti refiriéndose a la oportunidad que dejaron pasar los responsables del operativo Indy, cuando no contrataron esa máquina para el argentino al ver que su Shrike no caminaba.

Roger McCluskey era uno de los candidatos al triunfo, pero la rotura de la trasmisión trasera de su coche lo dejó fuera de carrera. Volvió a ponerse el casco un rato más tarde reemplazando a Mel Kenyon pero su suerte no fue mucho mejor, ya que fue uno de los que peor parte llevaron en el accidente múltiple de la vuelta ciento setenta y dos. El único de ese choque que fue al hospital, Bucknum, salió dado de alta enseguida al comprobarse que no tenía lesiones de importancia.

Antes de la largada encontramos a Graham Hill. Sus piernas evidencian claros rastros de las fracturas, y su andar sigue siendo dificultoso, pese a que ya ha vuelto a correr. Tras saludarlo, lo primero que nos preguntó fue cómo andaba de salud Juan M. Fangio. En Indy todo el mundo andaba preocupado por Fangio al enterarse de su reciente ataque.

Quizá el dato estadístico más significativo que dejan en el aspecto técnico estas "500" —además de la abrumadora superioridad de los motores Ford sobre los Offenhauser— es el hecho que los dos autos clasificados en los dos primeros lugares, tienen chasis de los Lola ex-FWD, ahora hechos de tracción simple ante la prohibición de usar tracción integral. No deja de ser un indirecto motivo de orgullo para Eric Broadley.

Sólo catorce de los autos que comenzaron la carrera lograron finalizar en marcha. Largaron sólo treinta y dos, pues el 33º Jim Malloy, destrozó su auto en la primera vuelta tras el auto piloto y con luz amarilla, al desprenderle un brazo de dirección de su auto.

Otra de Pairetti y muy importante. Pese a la euforia del triunfo de su coche, a Parnelli Jones le quedó un tiempo para hacer un aparte con Carlitos y hacerle saber que el año próximo le gustaría conversar con él con la suficiente anticipación. En otras palabras, que Parnelli quedó bien impresionado con lo que vio de Pairetti sobre el maltrecho Shirike y posiblemente le dé un lugar en su equipo para el 1971.

La rotura del diferencial fue la causante del abandono de Lloyd Rugby. El fuego se vio surgir bajo su motor como resultado de la alta temperatura desarrollada por los engranajes ante la súbita pérdida del lubricante.

500 MILLAS DE INDIANAPOLIS

Pos.	Piloto	Marca	Vueltas
1º	Unser, Al	Cort-Ford	200
2º	Donohue, Mark	Lola-Ford	200
3º	Gurney, Dan	Eagle-Ofenhauser	200
4º	Allison, Donnie	Coyote-Ford	200
5º	McElreath, Jim	Coyote-Ford	200
6º	Andretti, Mario	McNamara-Ford	199
7º	Grant, Jerry	Eagle-Offenhauser	198
8º	Muther, Rick	Brabham-Offenhauser	197
9º	Williams, Carl	McLaren-Offenhauser	197
10º	Foyt, Anthony	Coyote-Ford	197
11º	Unser, Bobby	Eagle-Ford	192
12º	Sessions, Sam	Eagle-Ford	189
13º	Brabham, Jack	Brabham-Offenhauser	175
14º	Simon, Dick	Vollstedt-Ford	169
15º	Rucknum, Ronnie	Cecil-Ford	160
16º	Kenyon, Mel	Coyote-Offenhauser	160
17º	McCluskey, Roger	Scorpion-Ford	160
18º	Dollenbach, William	Eagle-Offenhauser	143
19º	Yarbrough, Lee	Eeagle-Ford	107

PROMEDIO DEL GANADOR: 249,190 km|h.

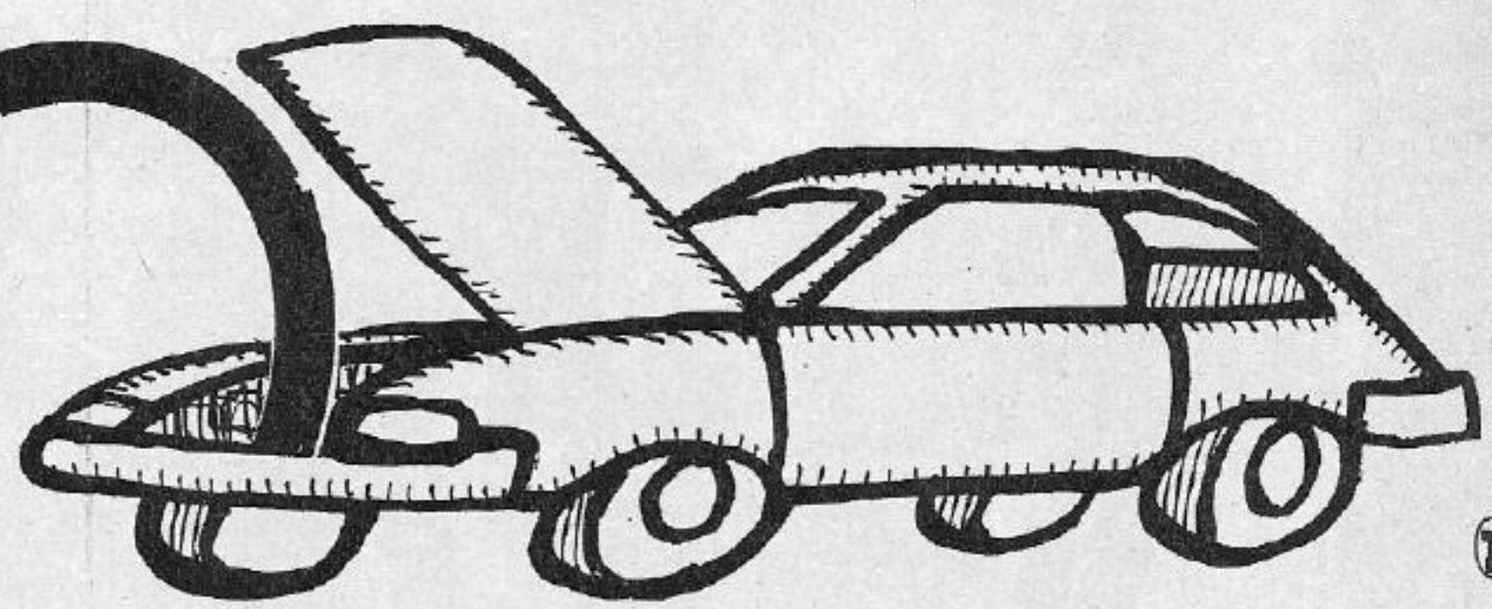
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

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





1



2

PARA APRENDER FUEGO EN UN BOX

fotos exclusivas de FRANCO LINI

Un lindo ejemplo para nuestro automovilismo. La Ferrari 512 de Ignazio Giunti se detuvo a reaprovisionarse y cambiar de piloto, cuando un furtivo incendio se desató bajo la máquina. Por alguna pérdida de combustible que se derramó sobre el piso, el fuego se repartió por la parte inferior del auto.

Decíamos que era un lindo ejemplo para nuestras fuerzas de seguridad en el automovilismo que observando las fotografías que acompañan esta nota pueden darse cuenta con la rapidez con que se trabajó ante la emergencia. Nada de rociar el fuego con agua, como se hizo en el caso Urruti, donde la nafta con el agua se derrama más y el fuego no se apaga.

En este caso el incendio fue en el box; en el caso Urruti no fue así porque al "Fede" se le imaginó bien el desastre que podría armarse en los pits si paraba con semejante novedad: casi seguro que no había matafuegos y sí muchos comedidos para meter la pata. Prefirió tirar un trechito más, hasta la entrada al curvón, a darle el trabajito a los bomberos que estaban ahí. Lo demás es historia sabida... Por eso decíamos que es un buen ejemplo. Con matafuegos, muchos y buenos matafuegos, es la cuestión... observemos las fotografías.

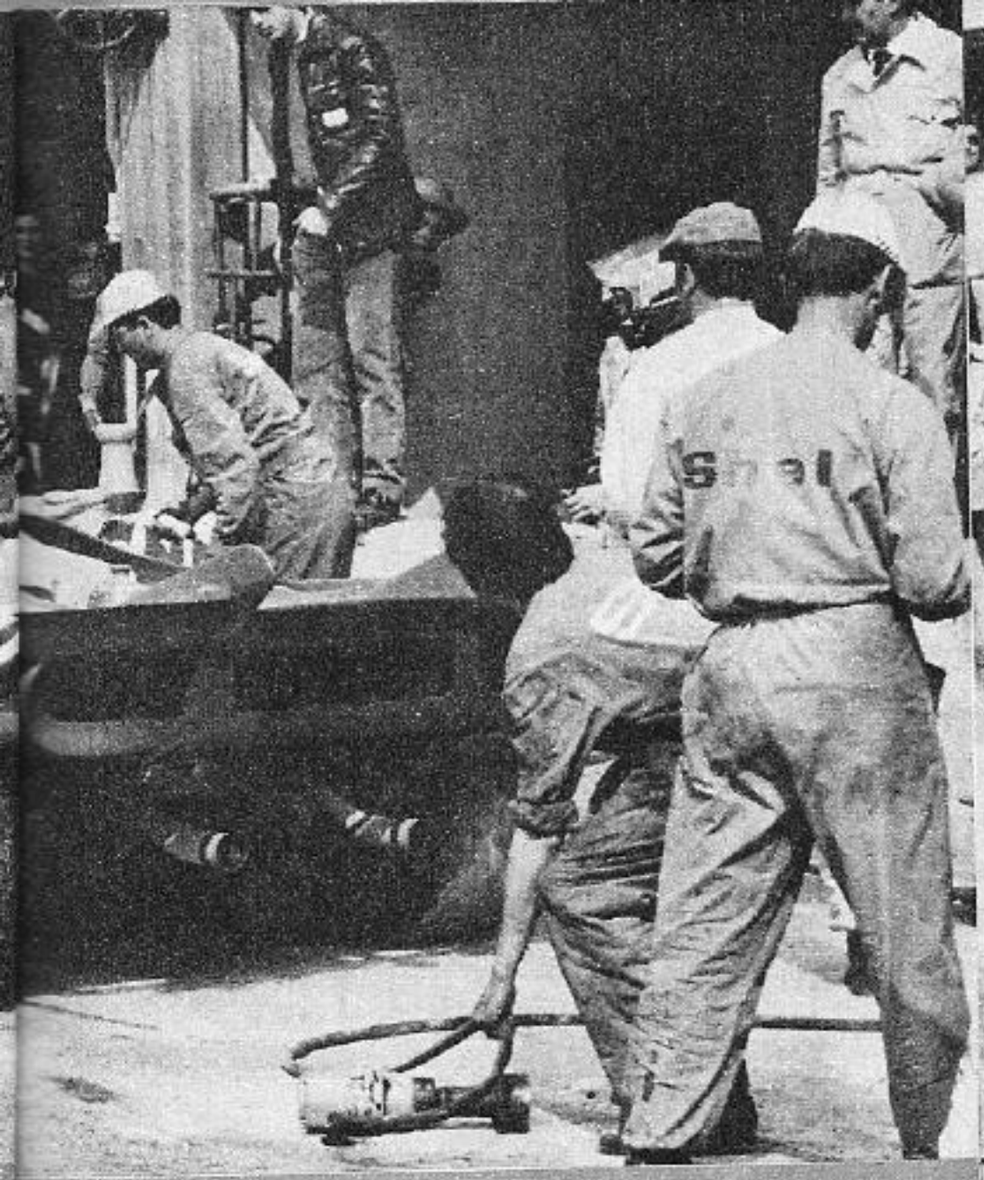
6

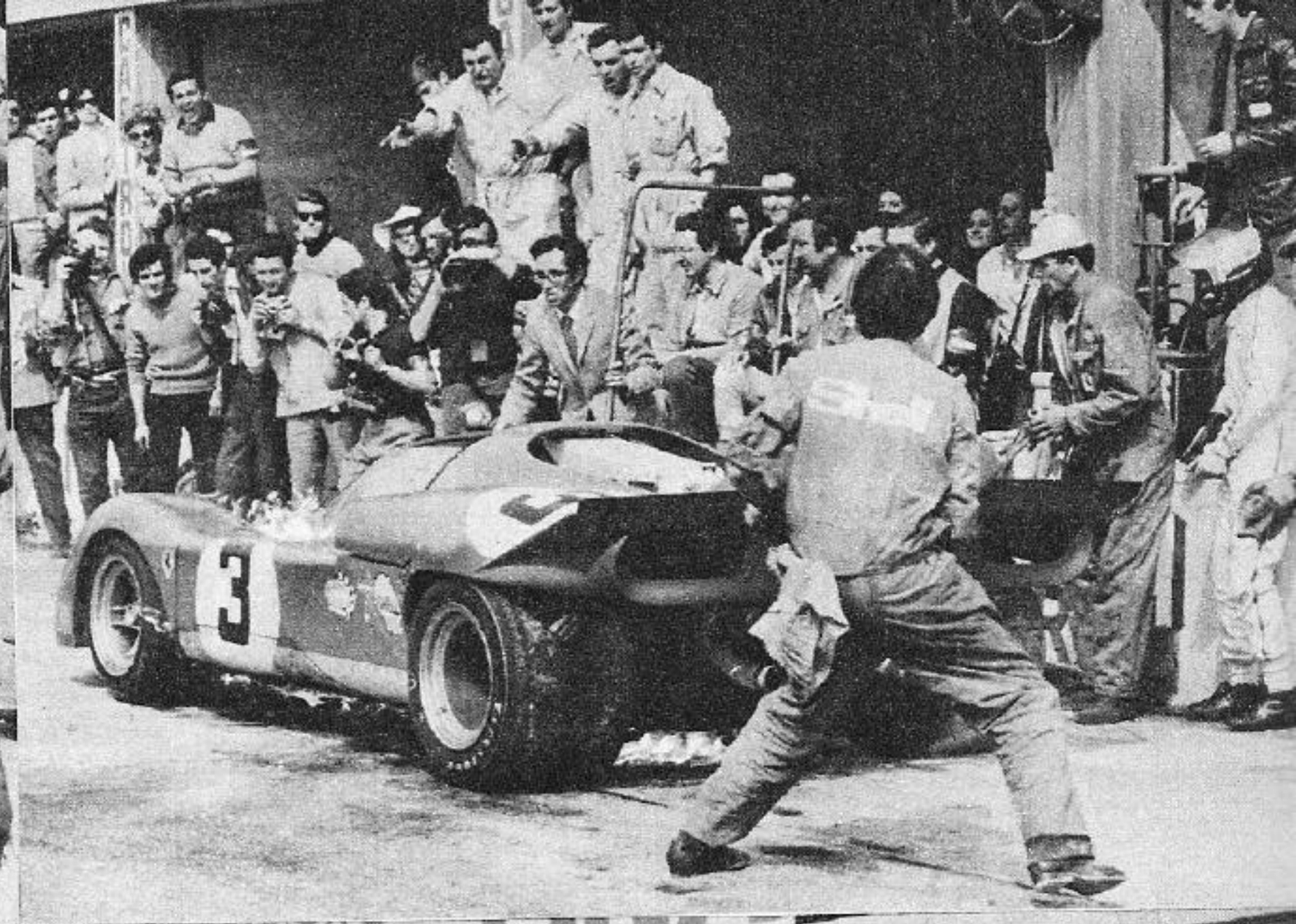
7





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





3

1 Se detiene en el box la Ferrari 512, número 3, de Ignazio Giunti Es el momento clave de los 1.000 km de Monza. Ignazio Giunti desciende de la máquina, Vaccarella espera preparado, pero el que subirá será Amon, más veloz.

2 Comienza el reaprovisionamiento de combustible; Forghieri con el cricket, palanca en la mano, se acerca al auto para cambiar neumáticos.

3 Ante la mirada atónita de algunos comienza el fuego...

4 ...Los matafuegos comienzan a funcionar...

5 ...evidentemente es la manera más efectiva de apagar este tipo de incendio; con gas es la cuestión. Vemos a bomberos y a integrantes del box apagando el fuego.

6 Se aplaca casi totalmente el fuego, Forghieri le avisa a uno de los bomberos que detenga la maniobra, preocupado evidentemente por la integridad del auto, que deberá seguir la carrera.

7 Amon ya está arriba del auto. Han trascurrido sólo 100 segundos, pero el Porsche de Rodriguez-Kinnunen ya les es inalcanzable.







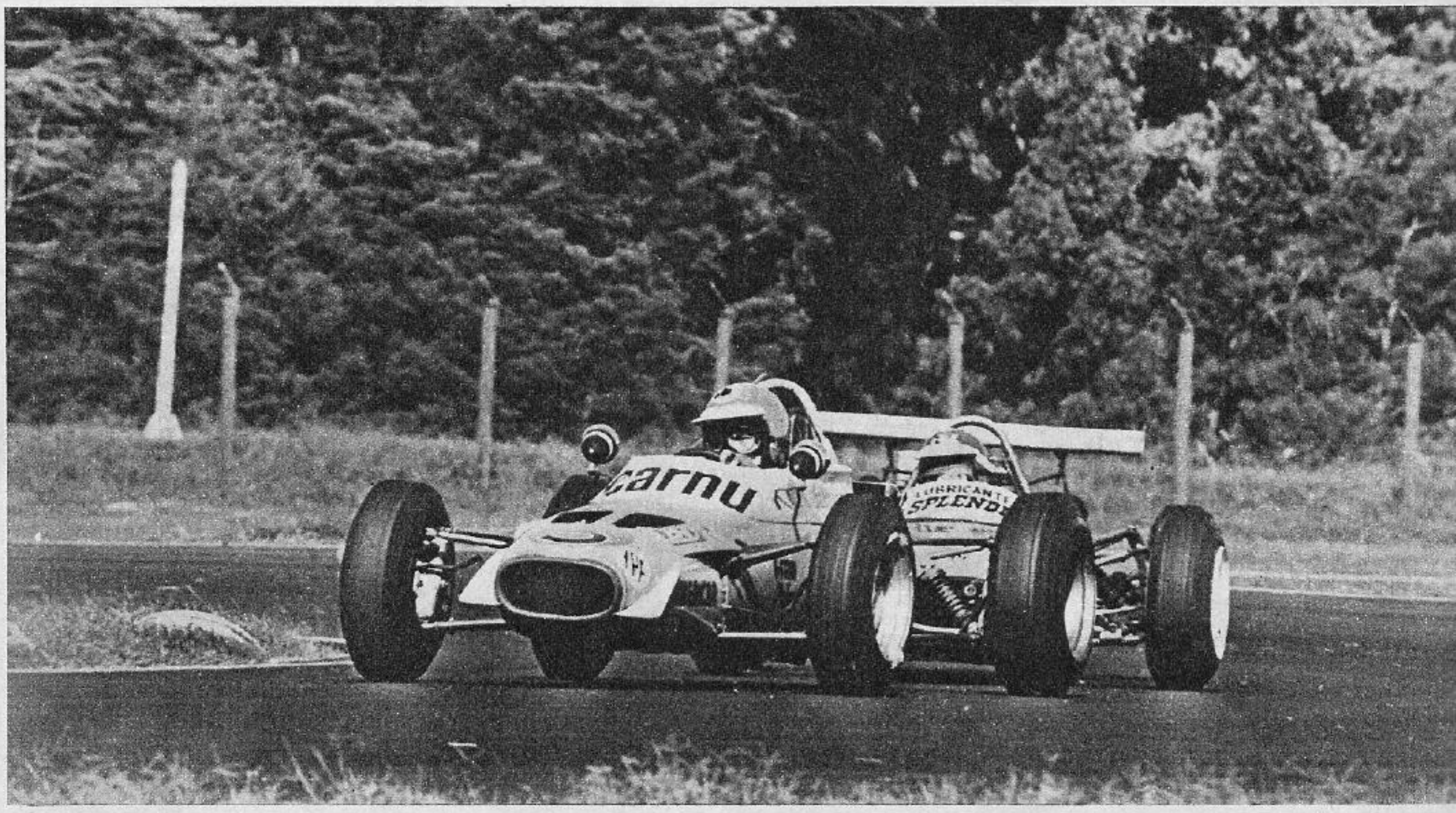
F.4 LOS NUEV

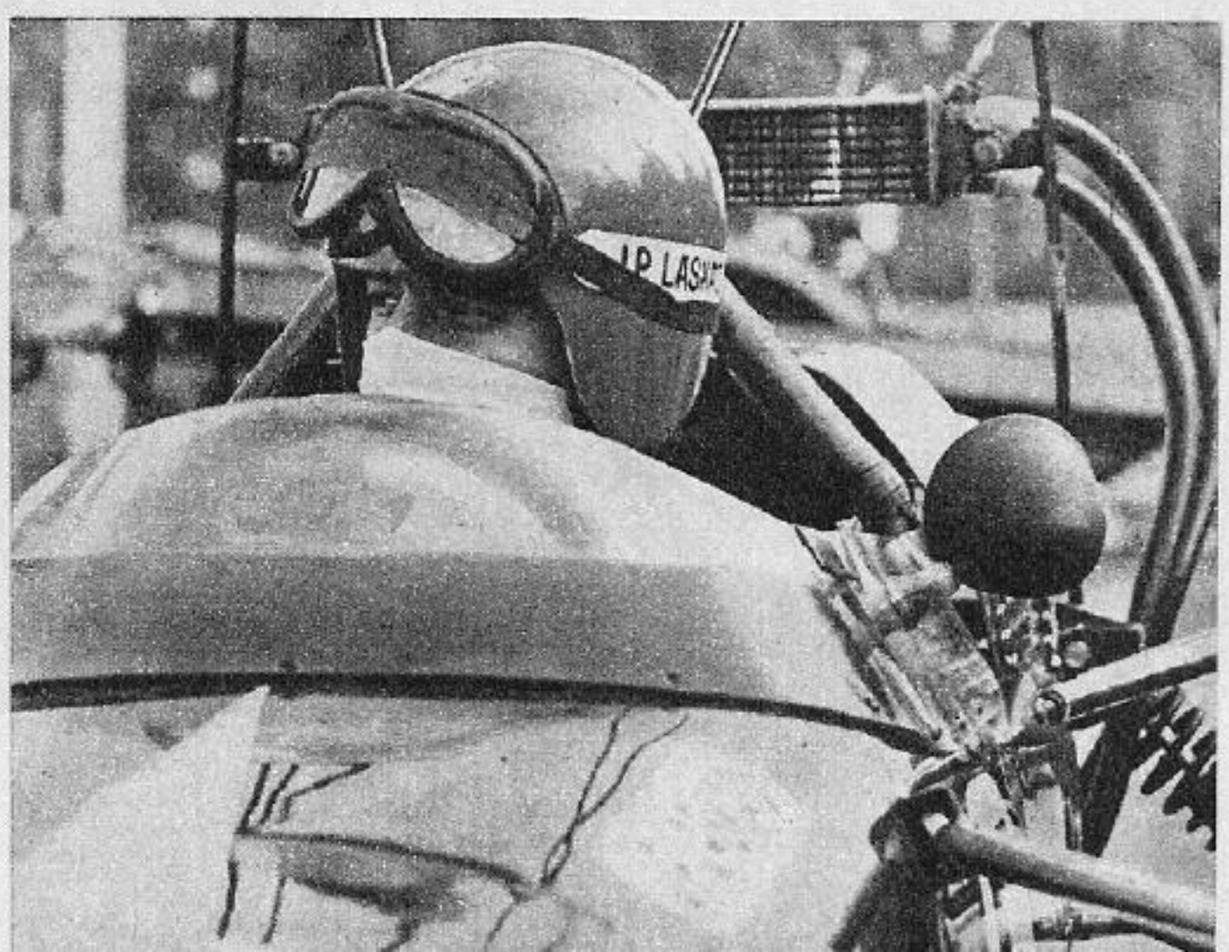


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

OS VALORES

Aquí están, se los presentamos. Los casi desconocidos pilotos de F4. Los que siempre están en el pelotón de punta; algunos han triunfado por lo menos una vez, otros ni siquiera eso pero impregnan su curriculum con infinidad de segundos y terceros puestos, records de vueltas y resultados positivos en las pruebas de clasificación. Edad promedio: 27 años. Muchas ganas de correr, más de aprender. Téngalos en cuenta, serán figuras dentro de muy poco tiempo. Y no solamente de F4.





JUAN PEDRO LASKAC:

24 años, soltero, mecánico

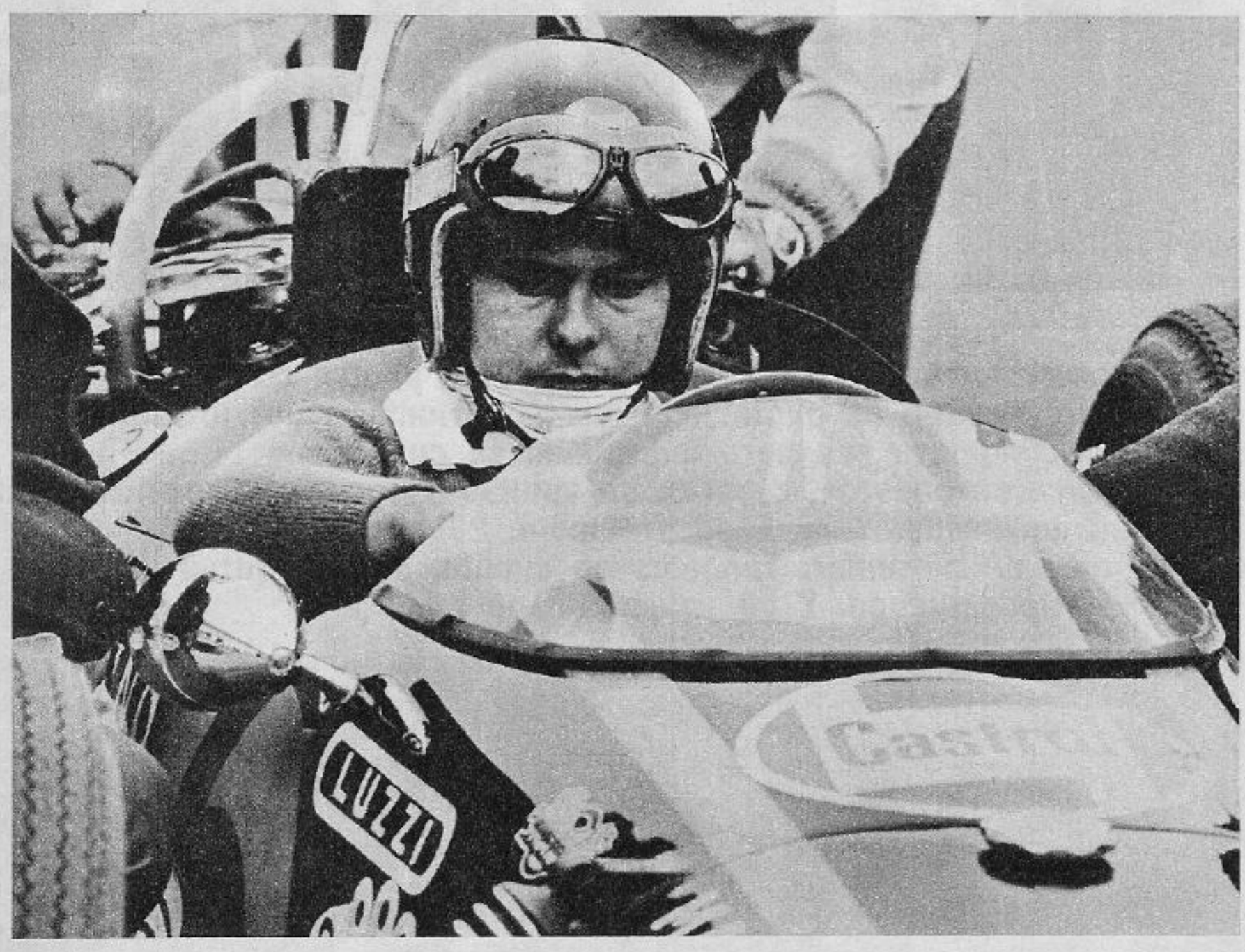
Comenzó corriendo en motonetas. Más o menos cuando CORSA nacía Juan Pedro Laskac, junto con el "Negro" Iglesias corrían y ganaban carreras de larga duración en motoneta frente a rivales como el desaparecido **Pachacho** Arnáiz. Y siempre con preparación de Jorge Meriggi.

Después vino la conscripción, juntó unos pesos y se compró una Bultaco que pensaba estrenar cuando los **teniencitos** dejaran de gritarle. Pero antes su amigo y en parte socio, Jorge Meriggi, le ofreció el cockpit de un Crespi Tulia 3-NSU que fuera de Jorge Lago. "Ipso pucho" vendió la Bultaco y se dedicó a correr lo más seguido posible en los entonces llamados minijuniors. Lo demás ya es historia conocida, siempre ganando pruebas de clasificación o por lo menos marcando el récord de vuelta en muchas carreras, por lo general demostrando ser el piloto más veloz en determinados momentos.

Al amigo Laskac también se le dio por poner un boliche y lo puso no más. Con la esperanza de que le diese como para poder comprarse un auto de carreras, cuando tenía menos de 20 años puso una confitería bailable en Mar de Ajó. **"me fue bien, pero no daba para comprarme un auto".**

→

CARLOS HUGO ANDRETTA: 25 años, soltero, mecánico



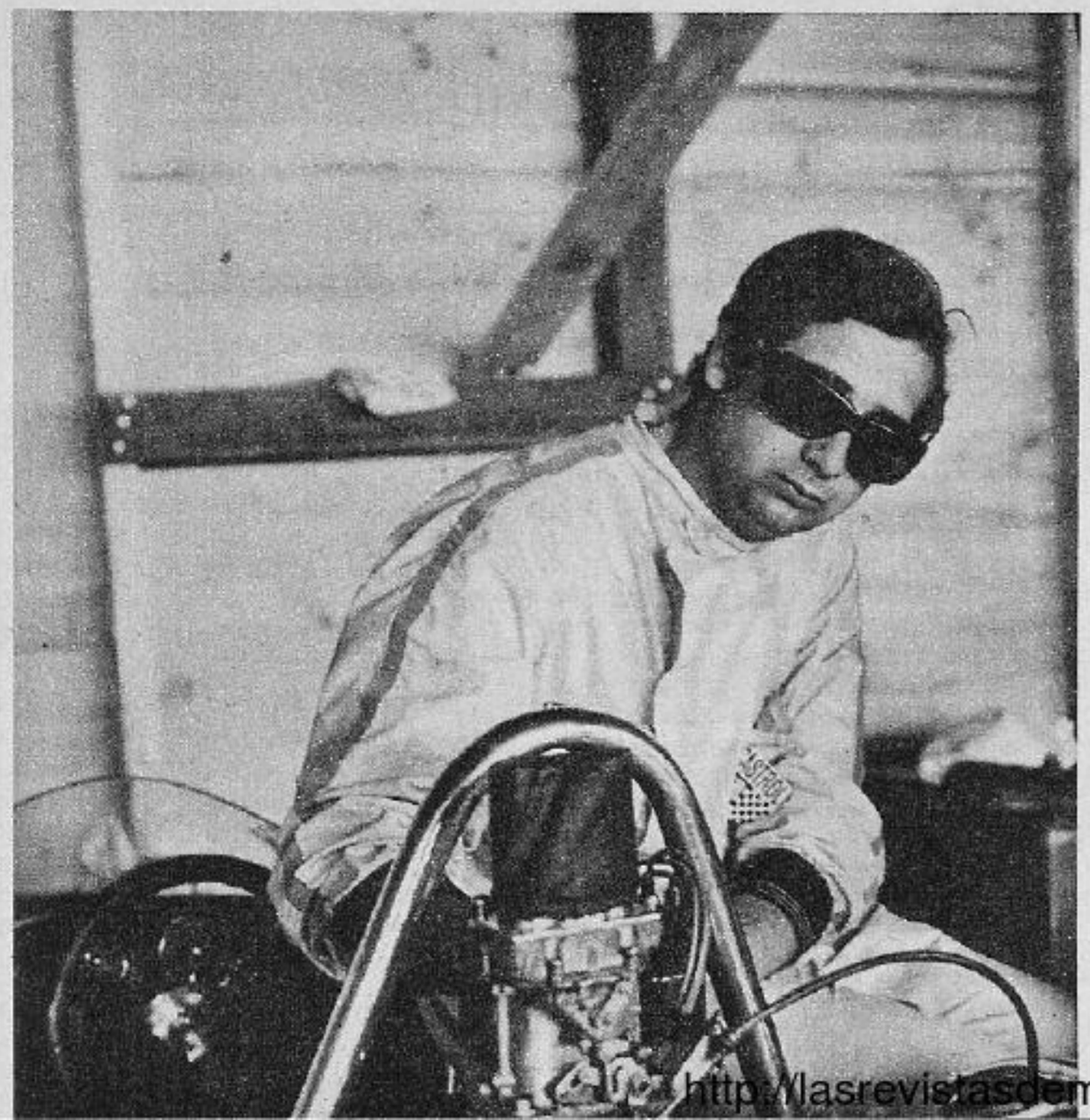
Es ni más ni menos que el Luis Di Palma de la F4. Espectacular ciento por ciento, como si corriese solamente para las tribunas, que dicho sea de paso por lo general siempre están vacías. Amplio dominio del auto, plena conciencia de lo que hace, profundo conocedor del fierro que conduce (preparado por él mismo) siempre fue postergado por un BMW que se rompía todos los días por un lugar distinto; prolongó su período con este motivo para ganarle a los Renault, cosa que no pudo ser. Significativamente la primera vez que se subió a un auto con un motor de esa marca... ganó. Junto con Carlos Ragno es de los pilotos que poco más tienen que hacer en F4. Se está estancando deportivamente porque la categoría ya no puede enseñarle nada, Andretta es una gran figura que merece ser tenida en cuenta para cosas mayores, no dudamos de su capacidad para conducir un F2 y muy bien; tiene muchas ganas de seguir aprendiendo, no está en estrella ni mucho menos y es un excelentísimo piloto.

Hace casi cinco años que compite en F4. Alguna vez corrió en moto con una Tehuelche y fue acompañante de Fenoglio en un BMW. A partir de estos momentos usará un Renault preparado por Antelo montado sobre un chasis Huarte.

OSVALDO JORGE AVALE: 25 años, soltero, agricultor y comerciante de artículos rurales

Hace varios años que compite en F4. Es uno de esos pilotos que se caracterizan por llegar muy seguido y bien clasificado (por lo general del tercer al quinto puesto). Usó hasta fines del año pasado un Crespi Tulia 5 con mecánica Fiat casi casi standard. Este año estrenó un Mero, chasis construido por Medina y Romero en Bahía Blanca que es el colmo de la prolijidad, cosa que siempre caracterizó a los autos del "Pato" Avale. La mecánica actual es Renault by Meriggi, lo que conforma un terceto ganador a corto plazo.

Cuando puede salir a cazar, sale a cazar, se escapa al campo suyo o de un amigo por los alrededores de Bahía Blanca (de donde es oriundo) y se olvida de los problemas. Es amigo de todo el mundo en el ambiente de la categoría y se caracteriza por ser uno de esos personajes con los cuales se está a gusto antes y después de cada carrera.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



RICARDO PABLO BELLONI: 27 años, soltero (pero por poco tiempo), ingeniero aeronáutico

Se compró un Crespi Tulia 6, fue a lo de Meriggi e hizo preparar un motor Renault con toda la mostaza y debutó en Concordia. Todo esto sucedió el año pasado. De ahí en adelante se hizo notar por sus cualidades como piloto muy veloz y candidato en potencia a un triunfo inmediato.

Se recibió de ingeniero aeronáutico en USA en 1968, al poco tiempo comenzó a trabajar en planeamiento de productos en Ford Argentina. Dejó y se dedica a administrar campos (¿¿¿???); tiene brevet de piloto y de vez en cuando se manda unas horitas de vuelo como para despuntar el vicio y mantener en vigencia la licencia de piloto aéreo. También gasta parte de su tiempo con el volovelismo, uno de los deportes casi mecánicos más puros que existen.

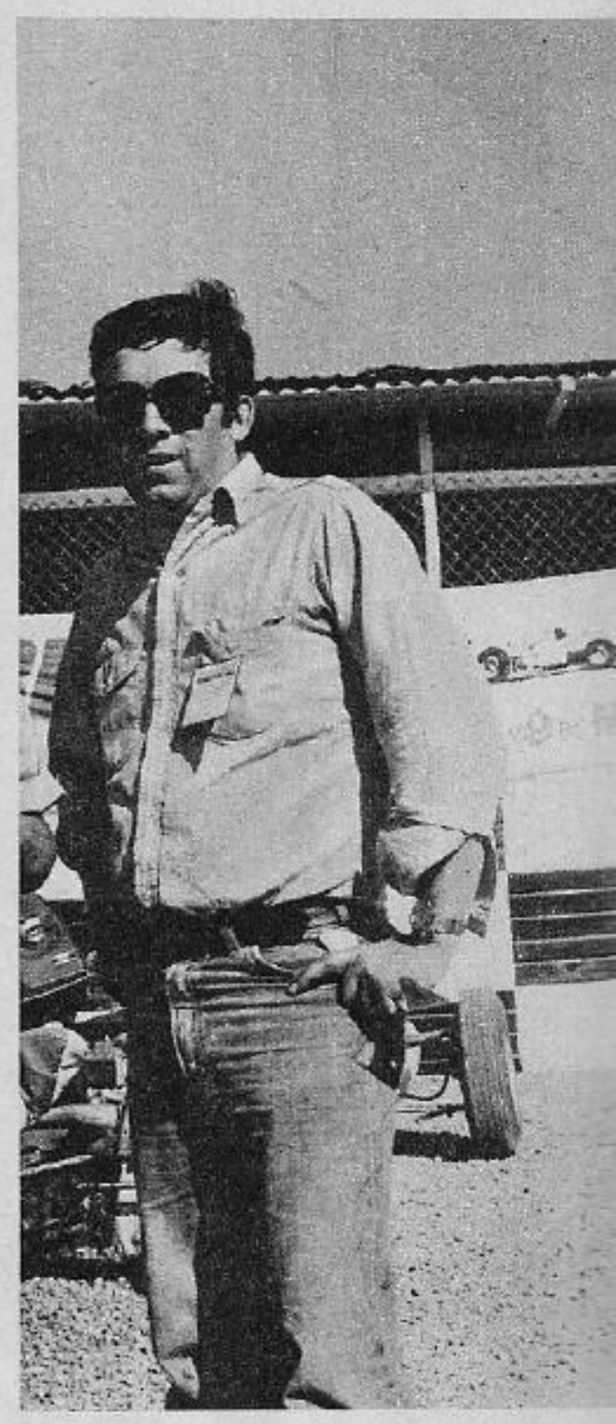
Por supuesto, continúa corriendo con mecánica de competir en F2 **"aunque no creo que resulte tan divertida como lo es la F4, le faltan autos para que haya lucha".**

JUAN CARLOS LAVENA:

"con una sola A, che", 32 años, casado, un hijo

Fue el piloto argentino que tuvo la mejor actuación el año pasado en Chile. Ganó la primera carrera y resultó segundo en la siguiente. Se dedica a fabricar radios para automóviles que le respaldan el auto de carrera, un departamento en Mar del Plata (**"cuando me puedo hacer una escapada voy"**) y una quinta de fin de semana en Florencio Varela, donde se dedica parsimoniosamente a cortar el pasto.

Actualmente usa un chasis Crespi Tulia 5, ex Expósito, con mecánica Renault desarrollada por Alberto Pérez. Es un hombre de punta, capacitado para ganar en cualquier momento; en Paraná el año pasado estuvo a punto de ganarle la carrera a Chiche Andretta pero fundió el motor a pocos metros de la línea de llegada; en ese mismo día los Renault se derritieron como manteca ya que por problemas de cárter, especialmente en los virajes peraltados, el nivel de aceite descendía y la bomba no chupaba. Y entonces ruquetaaaaaa...



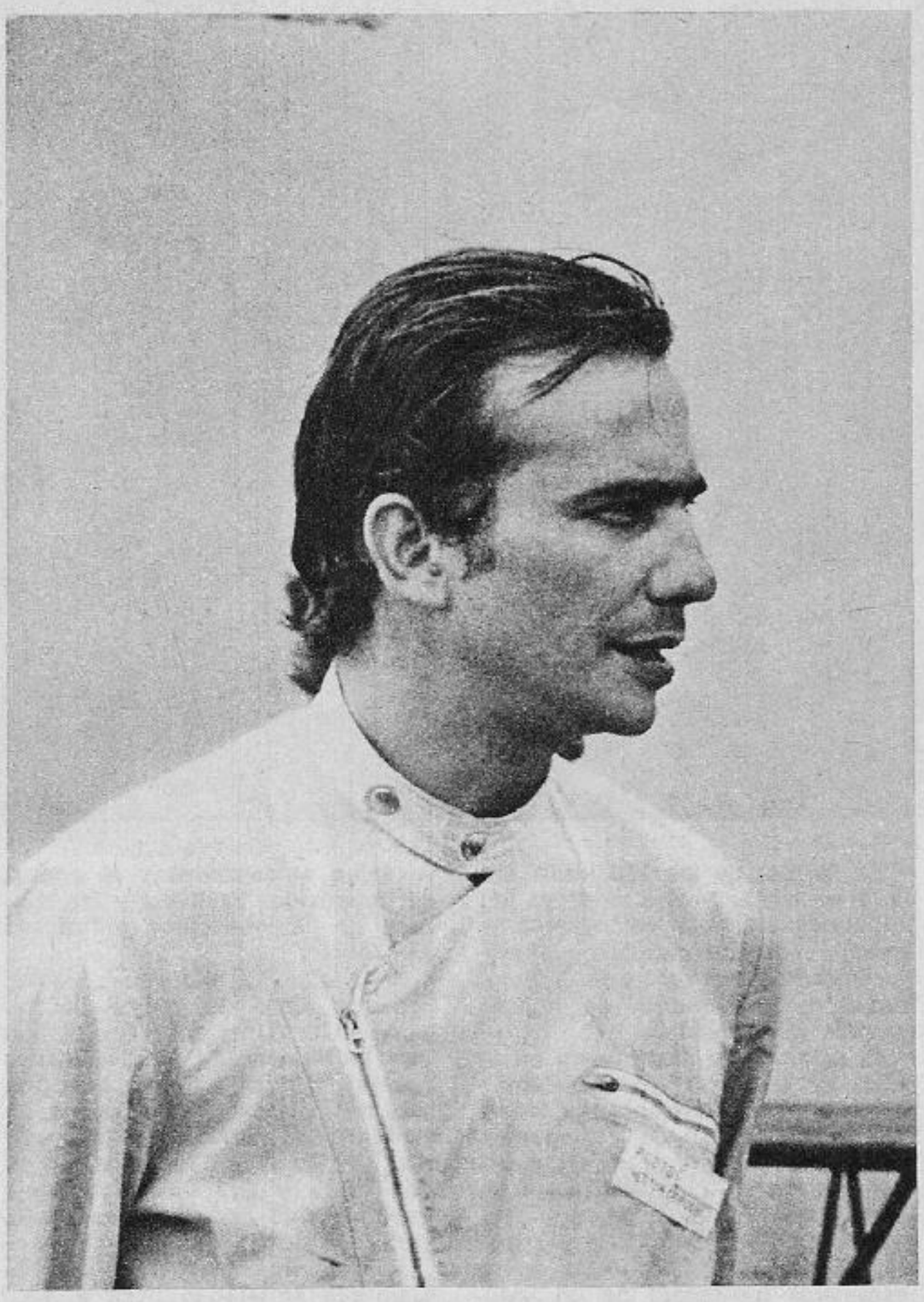
EDUARDO SALATINO:

27 años, casado, mecánico y constructor

Es el único fiatista de la actualidad o por lo menos el que compite con más asiduidad y efectividad. Hace tres años que compite en la categoría, comenzó antes que su hermano Juan Carlos con las cuatro ruedas; su primer contacto con los fierros veloces fue —dable de esperar conociendo el apellido— con las motocicletas. Debutó con una Triumph a los 18 años, también montó la legendaria Norton Manx e incluso con una Jap fue subcampeón de Speedway en Ferrocarril Oeste.

Además de piloto es constructor. Construyó cuatro chasis para F4; prepara él mismo el motor de su Fiat. **"Creo haber hecho casi nada de lo que me propuse con el automovilismo, me siento relegado automovilísticamente... por el momento seguiré con F4, económicamente es lo único que me resulta accesible... la categoría que realmente me interesa es F1, aunque profesionalmente, SP es la única."**

Es un piloto veloz, agresivo, si los HP se lo permiten suele estar en los primeros lugares pero padece los interminables problemas del piloto-preparador-constructor-concurrente: abandonos por nimiedades.



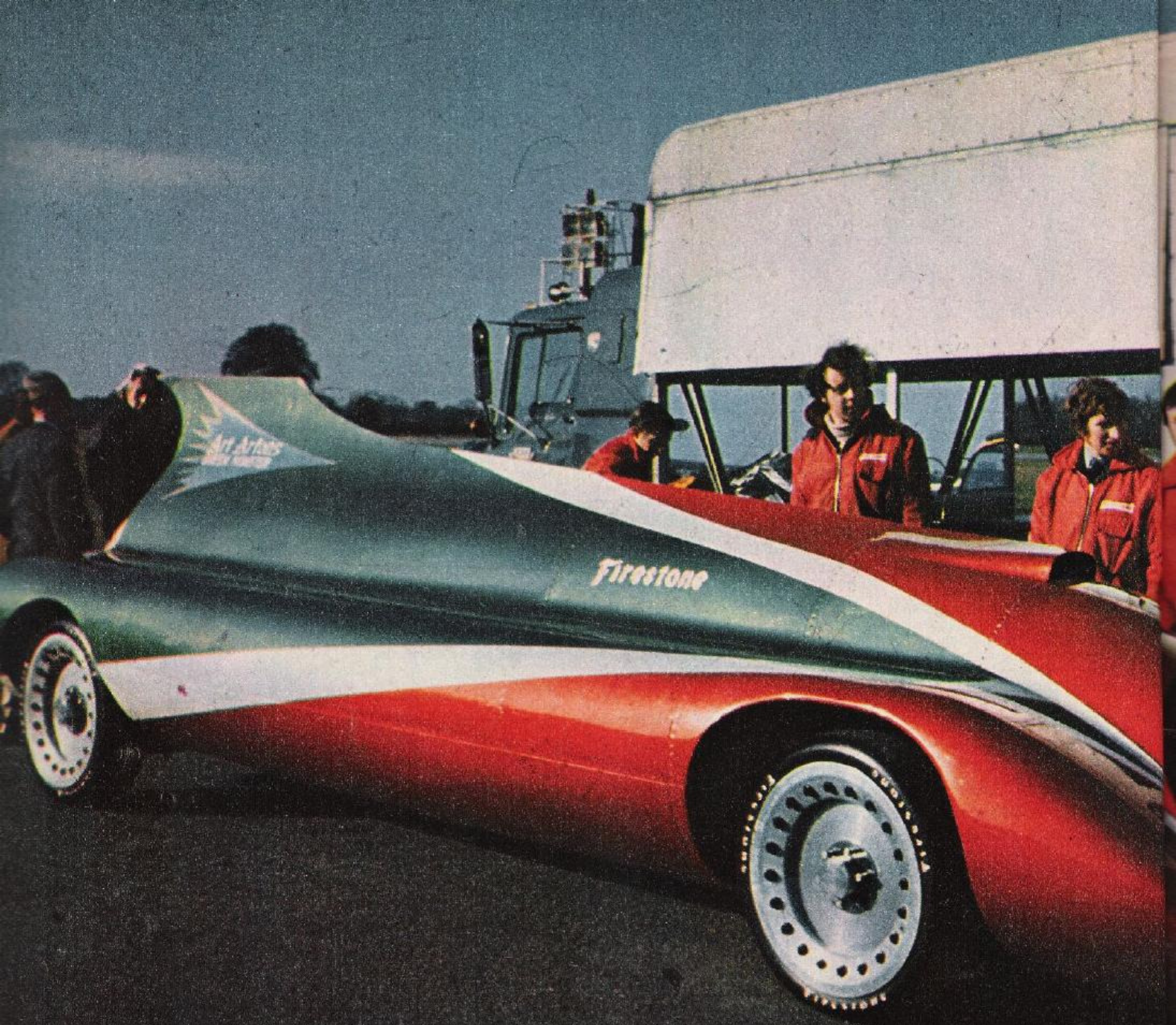
HECTOR JOSE DE ROSSI:

31 años, casado, dos hijos, Jefe de Ventas de usados de Viel Temperley

Integra el equipo de Ceras Johnson, el más organizado de la categoría, el team tiene incluso el asesoramiento del increíble Oscar Alfredo Gálvez (compañero de trabajo de De Rossi). En menos de un año De Rossi pasó a ser un piloto de punta en F4 gracias a concienzudos trabajos en el chasis, motores armados como se debe, en fin, esos factores que por no ser desestimados arrojan un índice de efectividad realmente asombroso.

Alguna vez fue estudiante de ingeniería industrial, dejó en quinto año; delira por poder pescar de vez en cuando y se pasa muchas horas en el taller que tiene el equipo en Chorroarín y Donato Alvarez, donde José "Nene" Adamo prepara los motores. Comparte el equipo con Jaime Lavallol y probablemente el año que viene si las cosas siguen como hasta este momento, asciendan todos (el equipo) a una categoría mayor, podría ser F2.

Es un piloto muy fino, excelente cajista al que jamás se lo ve sacando en demasía la cola de su Crespi Tulia 6 o rematando una mala maniobra con un trompo.



La superación entre los hombres fue una de las premisas de nuestra civilización desde tiempos inmemoriales. Cuando la máquina nació, los hombres comenzaron a utilizarla para superarse unos a otros. En 1898 el francés Chasseloup Laubat con un Jeantaud estableció la primera marca oficial de velocidad clavando 63,150 km por hora en Acheres, Francia. Durante el año siguiente, Jenatzy con su "Jamais Contente" y Chasseloup Laubat con su "Jeantaud" intentaron cuatro veces aumentar el record de 63,150 km/h, llegando Chasseloup Laubat a establecer 93,74 km/h a fines de ese año.

La barrera de los 100 km/h era la gran meta. Varios audaces de principios de siglo comenzaron a trabajar sobre extrañísimos chasis y estrambóticos motores, conjurando el lanzamiento de nuevos records de velocidad.

El primero en abrir fuego en el siglo XX fue precisamente Camile Jenatzy, quien estableció 105,92 km/h, erigiéndose de esa manera en el primer hombre sobre la tierra que había circulado a semejante y —¡¡oh los tiempos!!— enloquecida velocidad. Cada vez que uno de estos héroes de la época establecía un record de tal naturaleza, las "buenas costumbres" se veían amenazadas y la prensa del mundo los asediaba y los acusaba de **"enloquecidos y furiosos dementes".**

El diario "Le Nouvelle Siècle" comentó luego del record de Augier con un Mors en Francia: **"Estos lanzamientos de proyectiles guiados por el hombre son propios de irresponsables suicidas. La tranquilidad de los franceses vale más que un record de velocidad en una playa y que una lamentable exhibición de poderío fuera de lugar".**

Pero la locura de principios de siglo fue superando poco a poco los prejuicios de la prensa, del público y de las autoridades y el mismísimo Henry Ford, en 1903, se lanzó en el rectilíneo estableciendo un promedio de 147,04 para la milla lanzada, marcando un nuevo primado americano, ya que todavía no existía comparación oficial entre estos tiempos y los logrados en Europa.

El millonario norteamericano Vanderbilt le salió al encuentro a Henry Ford y le bajó el tiempo estableciendo con un Mercedes alemán una media horaria de 148,54 km/h. ¡Ya se estaba poniendo difícil bajar los records! Apenas un kilómetro y monedas se interpusieron entre Ford y Vanderbilt en

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



LOS DUEÑOS DEL VERTIGO

Desde 1898, en que Chasseloup-Laubat con un Jeantaud clavó 63,15 km/h, hasta 1968, en que Craig Bredlove estableció 966,961 km/h, los hombres han buscado su superación. La próxima meta: Mach 1

por JORGE A. AUGE BACQUE

sus dos intentos separados por estrictos doce meses.

En 1904 Rigolly puso otro kilómetro de distancia con respecto a Vanderbilt con un Gordon-Brille, y en diciembre de ese mismo año el francés De Caters con un Mercedes atraviesa por primera vez la barrera de los 150 km/h. en las playas de Dieppe.

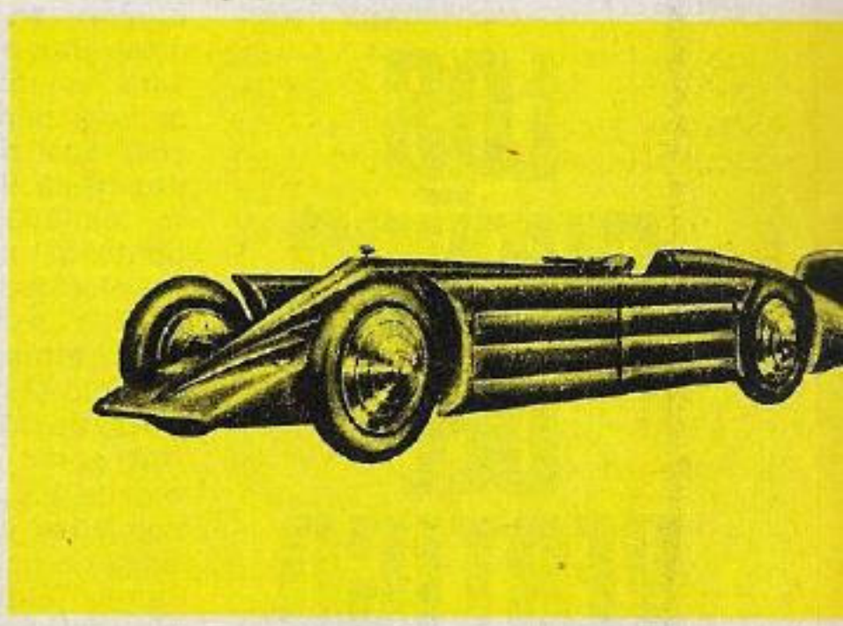
Ahora la meta es otra, mucho más allá, mucho más lejana que aquella legendaria de los 100 km por hora. ¡Los 200 km/h en automóvil!

Ya la prensa de Europa y Norteamérica no combate más los records... ahora los apoyan y los incitan. ¡Records!, piden los titulares en los Estados Unidos, y la euforia de la preguerra junto con los últimos coletazos de la "Belle Epoque" sacuden a los recordmen del mundo entero.

En 1911 se terminan los records con el que llevó a cabo el americano Bob Burman en Inglaterra. Luego la guerra suspendió obligatoriamente las pruebas, las carreras de autos y toda actividad mecánica que no fuera bélica. De 1912 a 1919 las acciones de guerra y de reconstrucción del mundo ocupan las playas y los autódromos de alta velocidad.

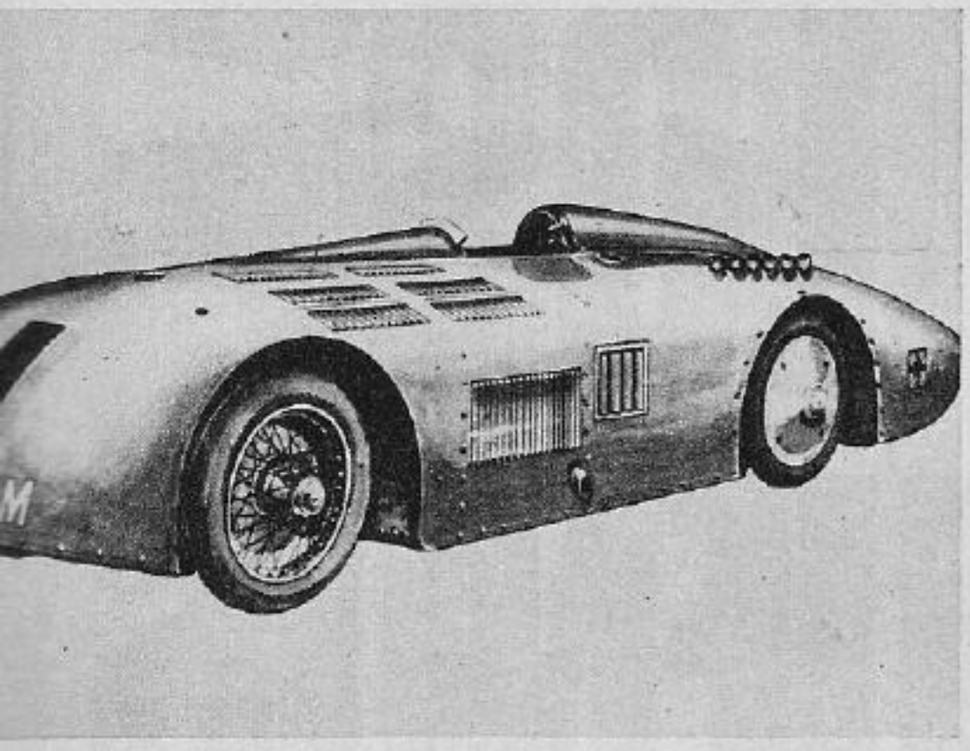
Tras la guerra, un yanqui fue el

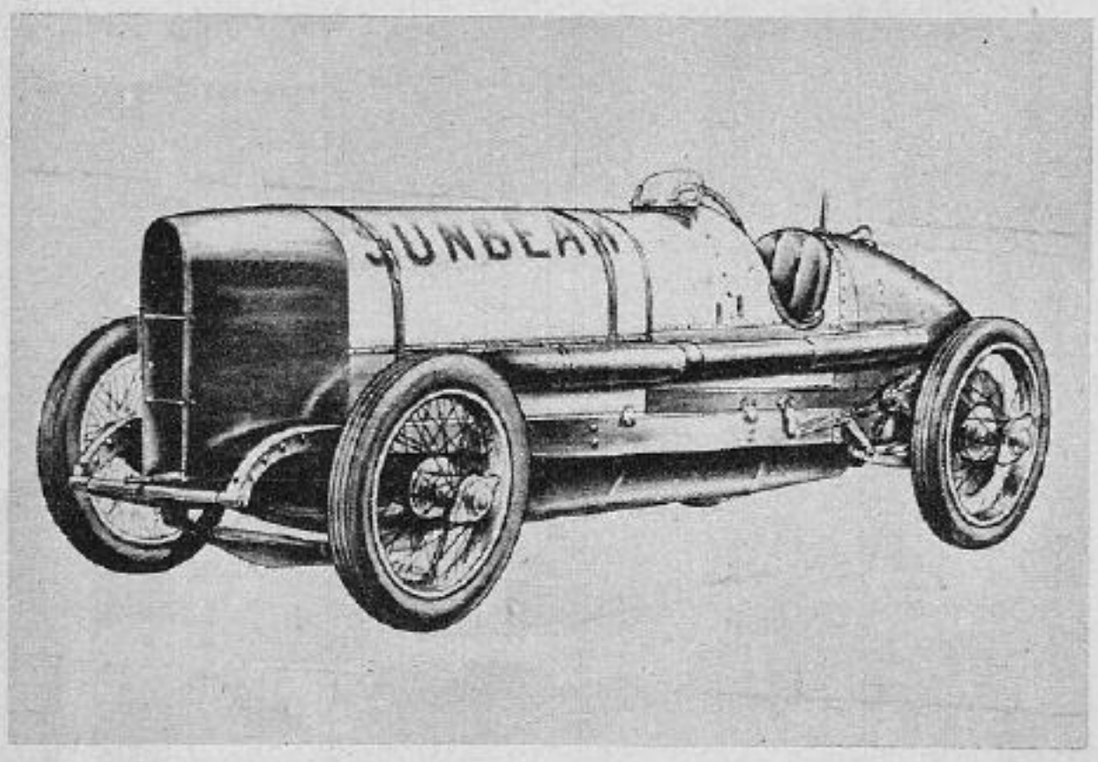
El Green Monster de Art Arfons, actualmente el coche más veloz del mundo.



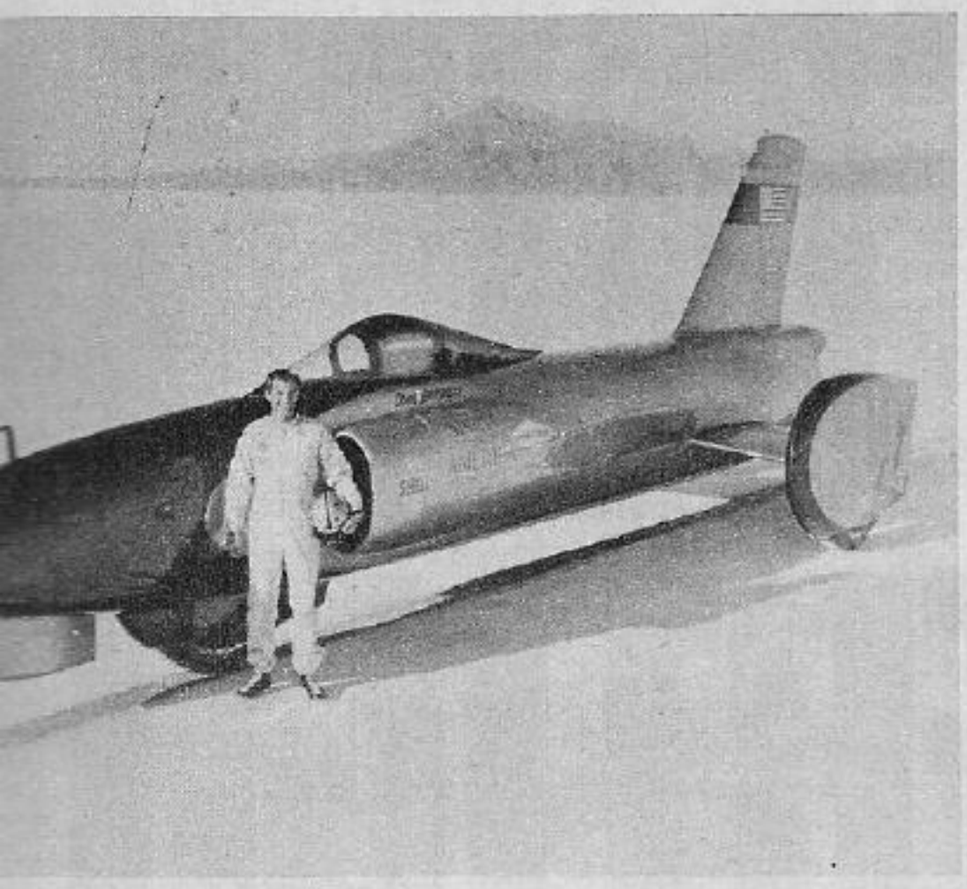
1922: El inglés Guimes estableció con un Sunbeam el record de velocidad en ese año: 215,2 km/h. Dos años después el inglés Thomas estableció 230 km/h.

→





H. O. D. Seagrave fue el primer hombre que pasó los 300 km/h. en automóvil. Para ello, en el 27, utilizó un Sunbeam carenado. Un detalle interesante: las ruedas delanteras con rayos y las traseras carenadas.

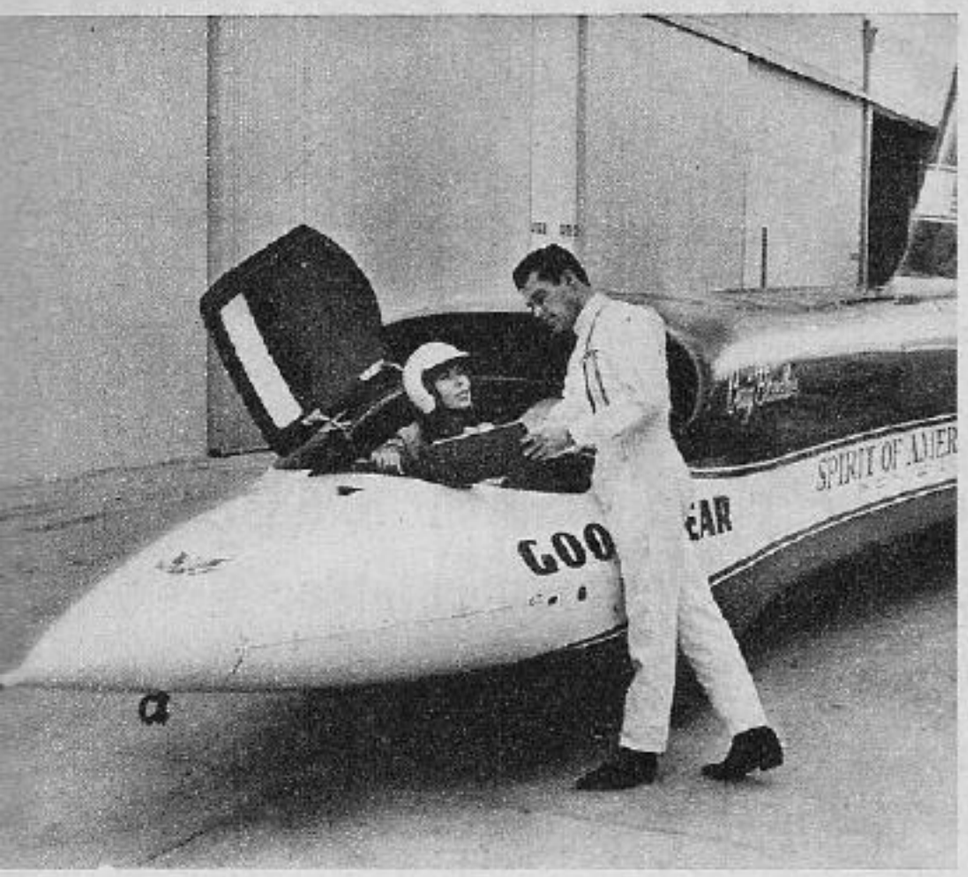


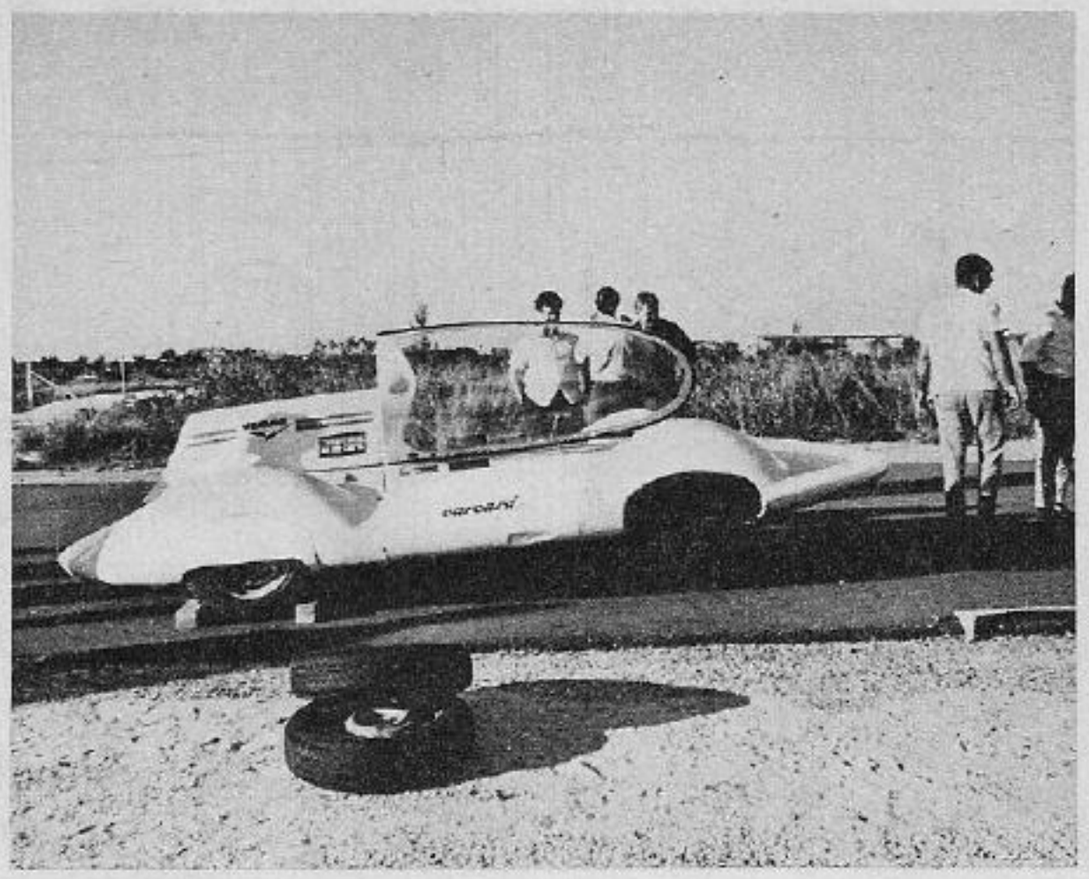


El segundo record mundial de 1964: Tom Green a bordo de Wingfoot Express. Llegó a 664,9 km/h. en las salinas de Boneville.

Seagrave se puso insistente con este asunto de los records y no se quedó contento con pasar los 300 km/h. y quiso pasar los 400. Llegó a 372.

El Spirit of America de Craig Breedlove que clavó 966,961 km/h.. para el kilómetro lanzado en 1965. El record fue para la categoría de vehículos con motor a reacción.



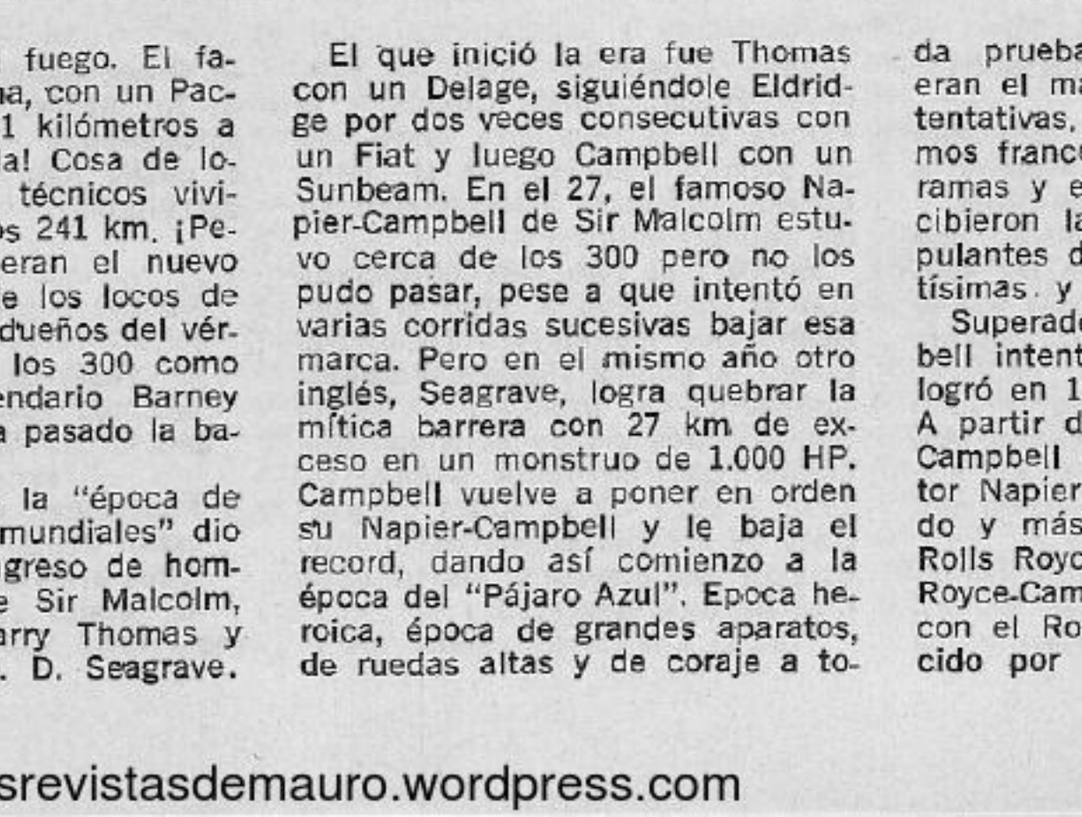


El legendario "Pájaro Azul" de Donald Campbell con el cual batió un record en las playas del Lago Eyre, en Australia del Sur.

La gran piña del "Green Moster" en Salt Lake, Iba a nada menos que 580 millas. Arfons, su conductor salió ileso.

Craig Breedlove enseña a su mujer los comandos del Sonic I. Promedió con él 966,961 km/h.

Un intento sudamericano: El Carcará, un auto brasileño construido en base a un chasis Junior. El motor era un Auto Union.



Exhibición del "Blue Bird" en el autódromo de Aintree en Inglaterra.

LOS DUEÑOS DEL VERTIGO

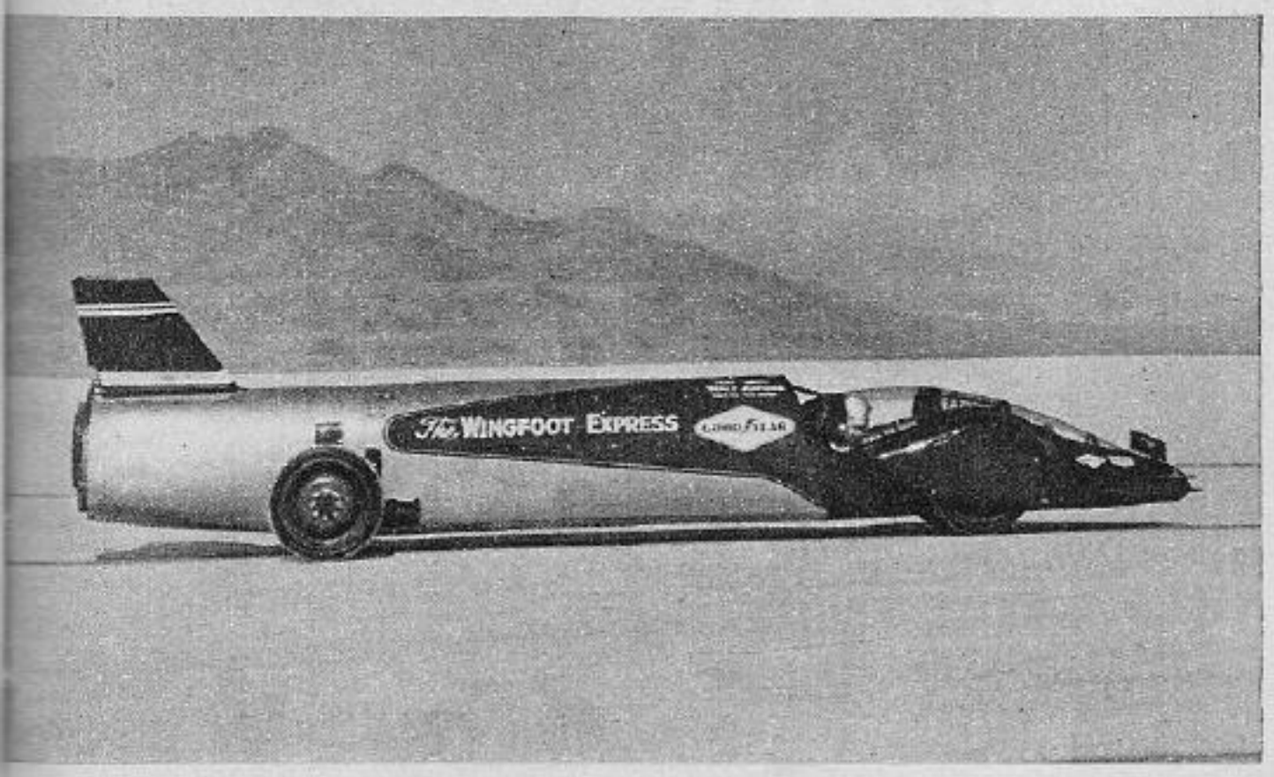
primero en abrir el fuego. El famoso Ralph De Palma, con un Packard, estableció ¡241 kilómetros a la hora para la milla! Cosa de locos. Los progresos técnicos vividos hasta llegar a los 241 km. ¡Pero los 300 km/h. eran el nuevo punto de reunión de los locos de la velocidad, de los dueños del vértigo! Y se llegó a los 300 como años atrás el legendario Barney Oldfield (1910) había pasado la barrera de los 200.

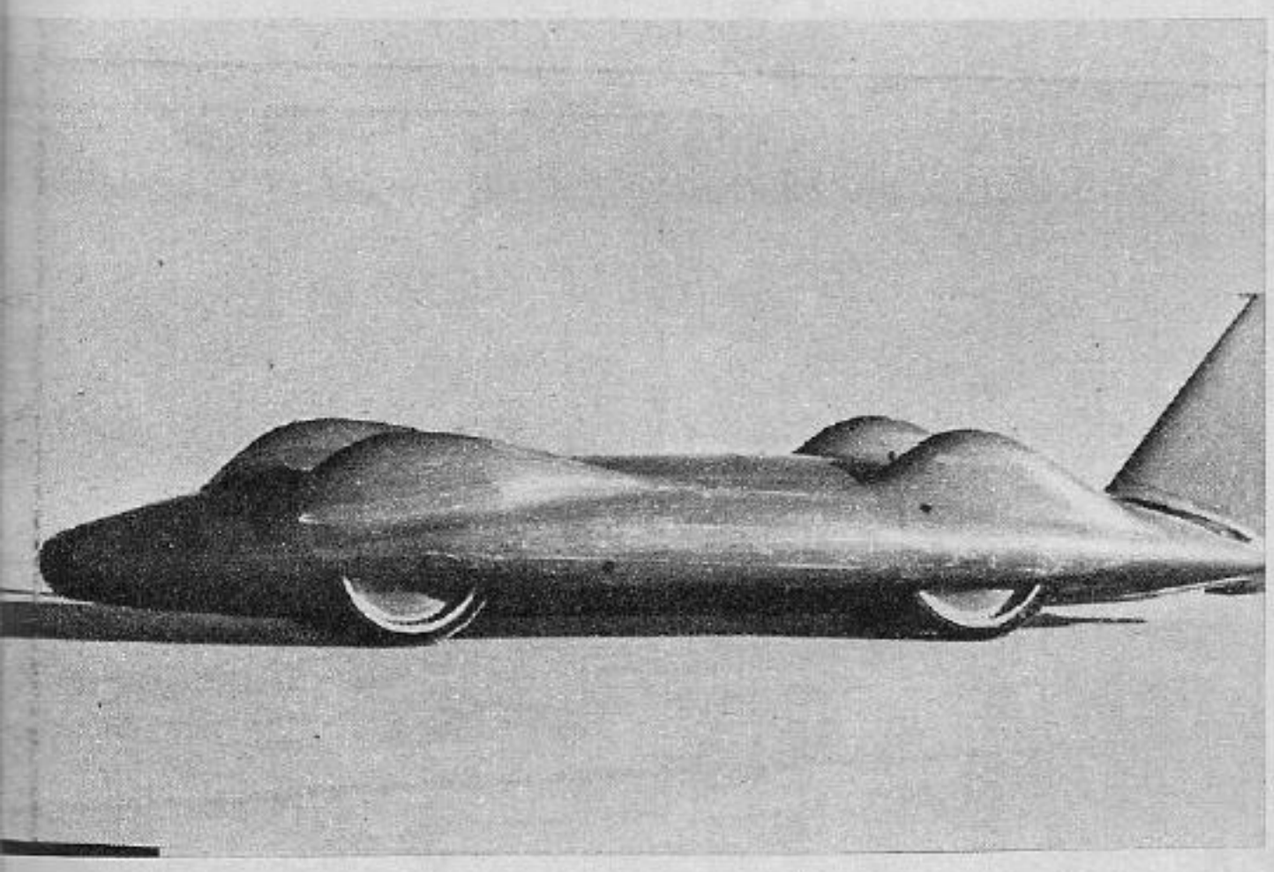
A partir de 1924 la "época de oro de los records mundiales" dio comienzo con el ingreso de hombres de la talla de Sir Malcolm, James Eldridge, Parry Thomas y el infatigable H. O. D. Seagrave.

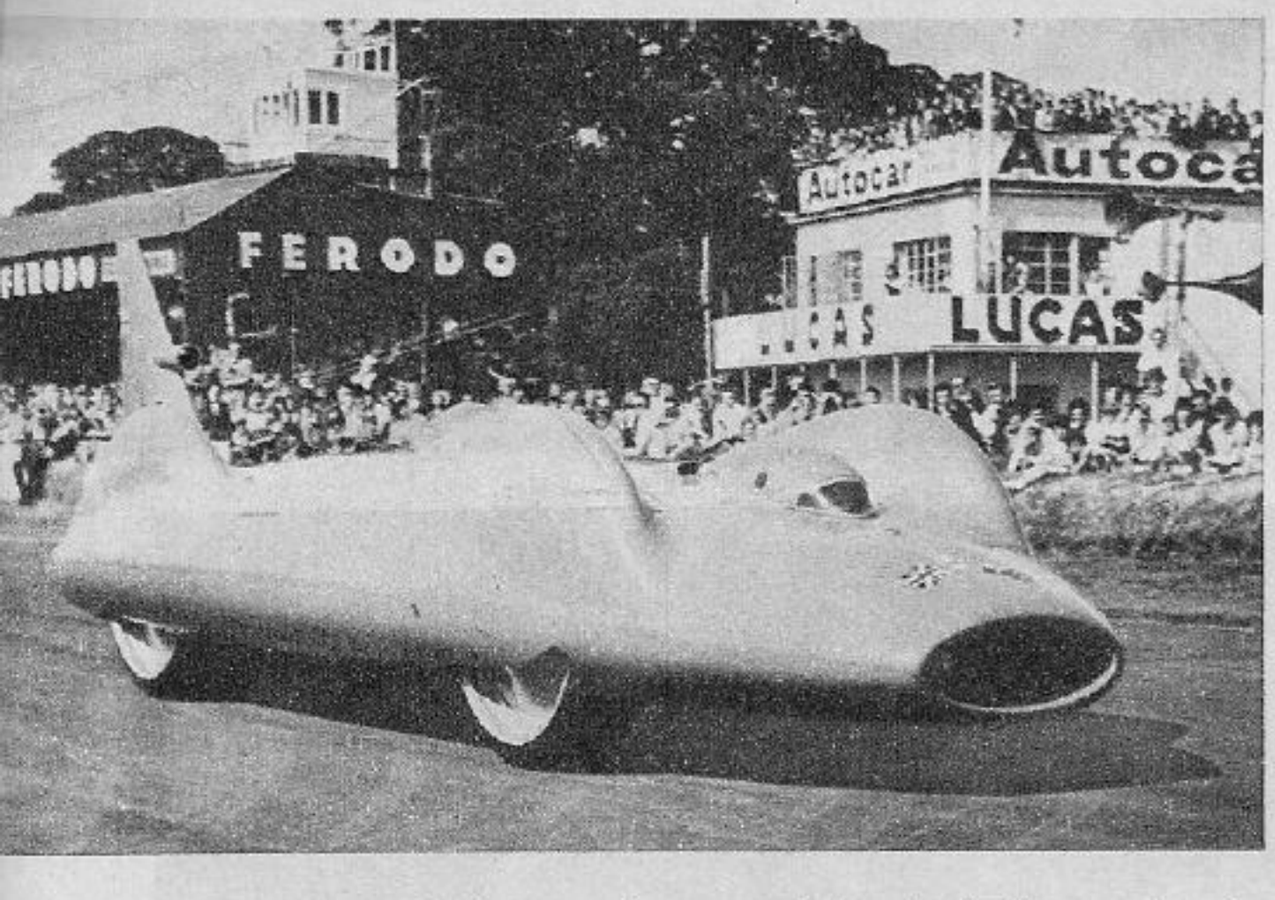
El que inició la era fue Thomas con un Delage, siguiéndole Eldridge por dos veces consecutivas con un Fiat y luego Campbell con un Sunbeam. En el 27, el famoso Napier-Campbell de Sir Malcolm estuvo cerca de los 300 pero no los pudo pasar, pese a que intentó en varias corridas sucesivas bajar esa marca. Pero en el mismo año otro inglés, Seagrave, logra quebrar la mítica barrera con 27 km de exceso en un monstruo de 1.000 HP. Campbell vuelve a poner en orden su Napier-Campbell y le baja el record, dando así comienzo a la época del "Pájaro Azul". Epoca heroica, época de grandes aparatos, de ruedas altas y de coraje a toda prueba. Las playas inglesas eran el marco propicio para estas tentativas. También los autódromos franceses de Monthléry y Miramas y el italiano de Monza recibieron la visita de audaces tripulantes de saetas con ruedas altísimas y carlingas comprimidas.

Superados los 300 km/h, Campbell intentó llegar a los 400 y lo logró en 1932 con su "Blue Bird". A partir de ese año, Sir Malcolm Campbell decidió cambiar su motor Napier por otro más distinguido y más potente a la vez: un Rolls Royce. Primero con su Rolls Royce-Campbell (33-34-35) y luego con el Rolls Royce-Eyston, conducido por R. Eyston, los ingleses

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







RECORDS PARA VEHICULOS CON MOTOR DE PISTON

Año	Piloto	Coche	Velocidad	Distancia
1898	Chasseloup Laubat .	Jeantaud	63,15	1 km
1899	Jenatzy	Jenatzy	66,65	1 km
1899	Chasseloup Laubat .	Jeantaud	70,31	1 km
1899	Jenatzy	Jenatzy	79,53	1 km
1899	Chasseloup Laubat .	Jeantaud	93,74	1 km
1899	Jenatzy	Jenatzy	105,92	1 km
1902	Serpollet	Serpollet	120,70	1 km
1902	Vanderbilt	Mors	122,31	1 km
1902	Augieres	Mors	124,12	1 km
1903	Duray	Gobron-Brillé ...	135,52	1 km
1903	Henry Ford	Ford	147,04	1 milla
1904	Vanderbilt	Mercedes	148,54	1 milla
1904	Rigolly	Gobron-Brillé ...	149,58	1 km
1904	De Caters	Mercedes	156,52	1 km
1904	Rigolly	Gobron-Brillé ...	159,58	1 km
1904	Barras	Darracq	168,22	1 km
1905	Hemery	Darracq	176,46	1 km
1905	Bowden	Mercedes	176,62	1 milla
1906	Marriot	Stanley	195,30	1 milla
1910	Oldfield	Benz	211,97	1 milla
1911	Burman	Benz	228,08	1 milla
1919	Ralph De Palma ...	Packard	241,18	1 milla
1920	Milton	Duesemberg	251,06	1 milla
1922	Guiness	Sunbeam	207,87	1 milla
1924	Thomas	Leyland-Thomas .	208,22	1 milla
1924	Thomas	Delage	230,61	1 km
1924	Eldridge	Fiat	234,80	1 milla
1924	Eldridge	Fiat	234,80	1 milla
1924	Campbell	Sunbeam	237,53	1 milla
1925	Campbell	Sunbeam	242,78	1 milla
1926	Seagrave	Sunbeam	245,14	1 milla
1926	Thomas	Higman	272,34	1 milla
1926	Thomas	Higman	275,19	1 milla
1927	Campbell	Napïer-Campbell .	281,43	1 milla
1927	Seagrave	Sunbeam	327,96	1 km
1928	Campbell	Napier-Campbell .	332,74	1 km
1928	Keech	White-Triplez ...	334,01	1 milla
1929	Seagrave	Irving-Special ...	372,46	1 km
1931	Campbell	Napier-Campbell .	396,03	1 km
1932	Campbell	Napier-Campbell .	408,70	1 milla
1933	Campbell	R. Royce-Campbell	438,47	1 km
1935	Campbell	R. Royce-Campbell	445,49	1 km
1935	Campbell	R. Royce-Campbell	484,61	1 km
1937	Eyston	R. Royce-Eyston .	502,42	1 km
1938	Eyston	R. Royce-Eyston .	556,104	1 km
1938	John Cobb	Railton Special ..	563,685	1 km
1939	Eyston	R. Royce-Eyston .	575,325	1 km
1939	John Cobb	Railton	593,595	1 milla
1947	John Cobb	Railton	634,375	1 milla
1968	Bob y Bill Summers	Goldenrod	658,600	1 milla

RECORDS PARA VEHICULOS CON PROPULSION A TURBINA

1964	Donald Campbell ..	Bluebird	634,900	1 km
1964	Donald Campbell ..	Bluebird	648,800	1 milla
1965	Art Arfons	Green Monster ..	927,800	1 km

RECORDS PARA VEHICULOS CON PROPULSION A REACCION

1968	Craig Bredlove	Sonic I	966,961	1 km
1968	Craig Bredlove	Sonic I	966,575	1 milla
1965	Craig Bredlove	Spïrit of America	676,204	5 km
1965	Craig Bredlove	Spïrit of America	669,21	5 millas
1965	Craig Bredlove	Spïrit of America	582,87	10 km

llegaron a superar la barrera de los 500 km/h para dos pasadas en el kilómetro lanzado.

Pero si Malcolm Campbell parecía ser el dueño de la velocidad, en la Tierra había otros constructores-pilotos que hacía tiempo venían desarrollando autos y motores para records. El legendario John Cobb apareció en 1938 con su Raylton-Special y arrasó con la marca anterior de Eyston. Pero Eyston no podía quedarse atrás y en el mismo año logró marcar un nuevo promedio para la milla. Cobb, en 1939 y luego de la guerra, en el 47, arañó los 600 km y luego los pasó con holgura.

Del 47 al 64 las pistas estuvieron mudas. La turbina y el motor a reacción superaban en la teoría a los motores de pistón y poco a poco los recordmen se abocaron a la tarea de desarrollar ese tipo de propulsión y de convertir a los records en tierra en una sucesión constante de pruebas y tentativas tendientes, ahora sí, a llegar al límite que nunca el hombre hubiera pensado allá en los comienzos: **los 1.000 km por hora.**

Donald Campbell, sucesor de Sir Malcolm, luego de una serie de fracasos y accidentes, tuvo éxito en Australia con su Bluebird con propulsión de turbina superando el record de Cobb en sólo 400 metros por hora. En el mismo año Donald Campbell volvió a intentar batir su propio record y lo logró, llegando a clavar 648,800 km/h para la milla lanzada.

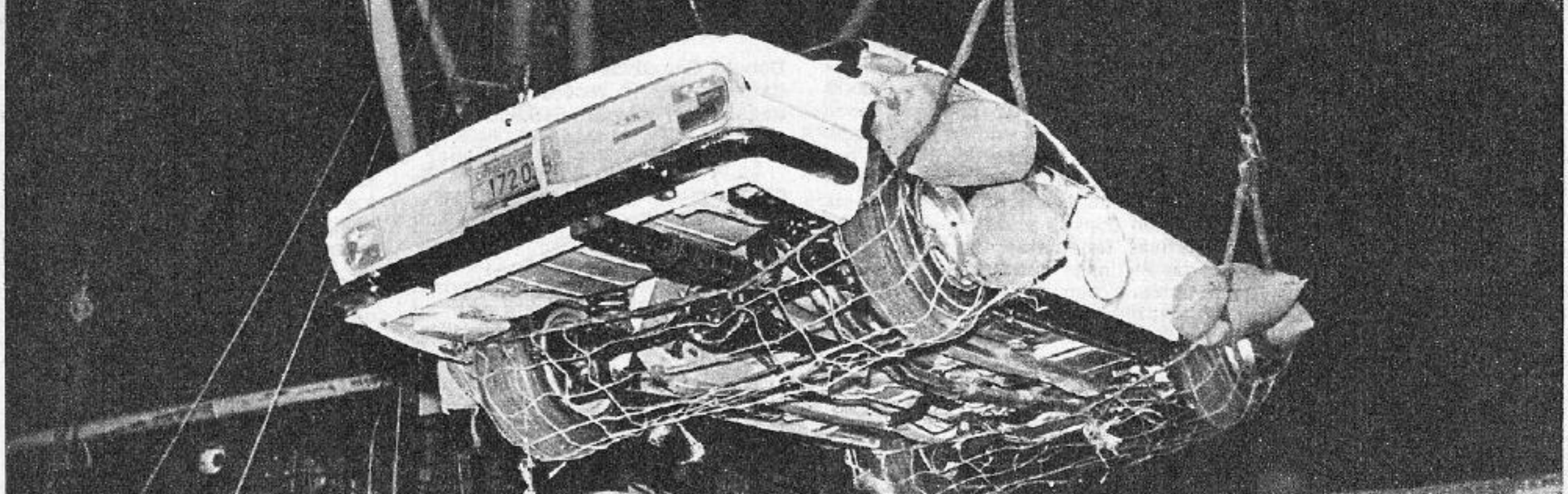
El 68 marcó un aquelarre de records con la aparición de un competidor en la clase de propulsión de pistón que superó el record de 1947 en manos de Cobb. Los nuevos recordmen fueron los hermanos Bob y Bill Summers con su Goldenrod con dos Chrysler "Hemi" con una corrida cada uno.

En lo que respecta a vehículos propulsados por turbina, Art Arfons con su Green Monster anduvo cerca de los 1.000 km...: puso 927 a la hora en los cronómetros de Salt Lake.

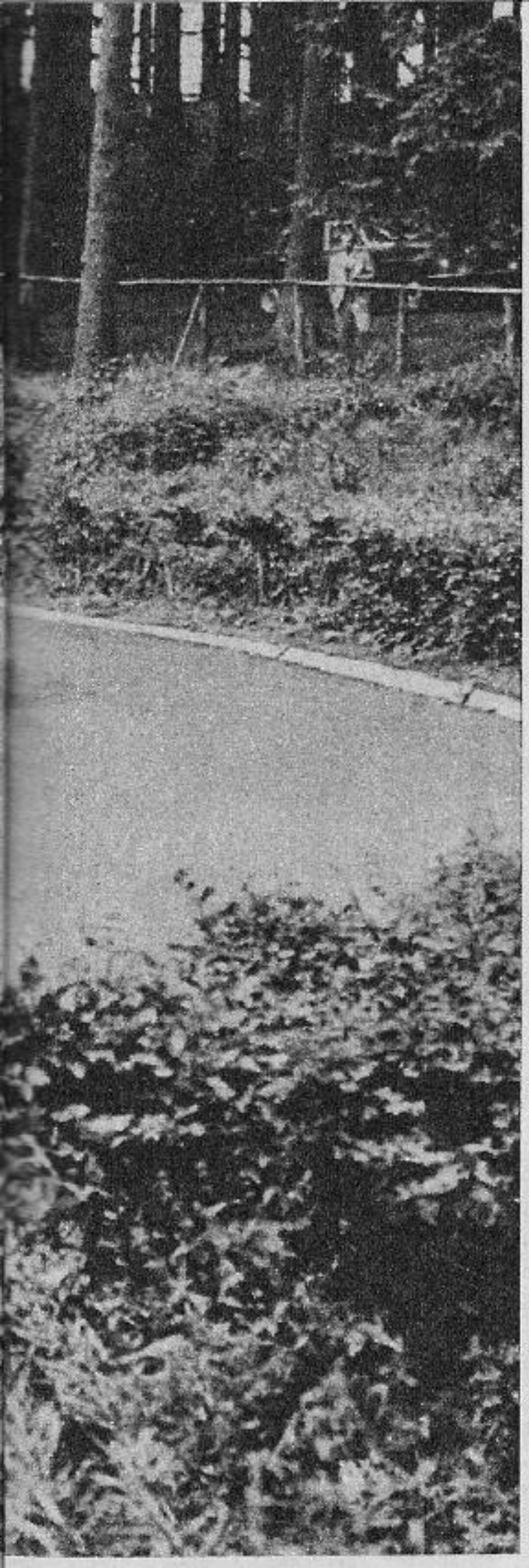
Craig Bredlove con su Spirit of America "Sonic I" estableció 966,961 km/h y luego con el mismo aparato logró, primero 966,575 km/h y luego 676,204 km/h para los 5 km. Para los 5 millas clavó 669,21 km/h y para los 10 km lanzados estableció un promedio de 582,87 km/h.

Y, por ahora los records del mundo se han acabado. Craig Bredlove es hoy día el hombre más veloz del mundo con su marca de 966,961 km/h. Su nueva meta es la barrera del sonido. Los 1.000 km/h están cercanos. ¿Cuánto tiempo pasará antes de que alguien llegue a esa velocidad?

MISION ARGENTINA: VOLVE


1729

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



A casi un año del hecho que conmovió al país, Misión Argentina se mantiene casi inactiva y no estará presente en la Maratón de Nürburgring. La falta de continuidad de siempre nos relega nuevamente y nos quedamos sin posibilidad de compararnos con los mejores de Europa. ¿Por qué?

por CARLOS F. FIGUERAS

Hace poco menos de un año el país vivía las primeras emociones de la gran aventura que dos meses más tarde daría comienzo en Alemania. Tres Torino 380 W eran embarcados rumbo a Hamburgo para participar en las 84 Horas de Nürburgring, una carrera de endurance con un reglamento maquiavélico y caprichoso que no conocíamos a fondo y que más tarde sería la causa de nuestro retraso y, lo que es más aún, la razón por la que precisamente perdimos una carrera que era nuestra.

Mucho se habló, poco se dijo de cierto acerca de la Misión Argentina y mucho se calló en beneficio de quién sabe quién. Pero sin duda no es menos verdad que la performance de nuestros autos fue mucho más interesante de lo que todos esperaban. Sin embargo la mentalidad exitista —un mal que venimos arrastrando desde hace años— hizo que el cuarto puesto se trasformara en un triunfo absoluto, porque ésa fue la imagen que la publicidad trató de inculcar y finalmente logró. A un año del hecho la calle comenta de vez en cuando —aunque nada sepa de automovilismo— el "triunfo" de los Torino en Nürburgring y se olvidan inconscientemente de que la realidad fue un justo y honroso cuarto puesto detrás de un Lancia, un BMW y un Triumph.

Sin embargo el saldo fue positivo, la imagen dejada en Europa óptima, nos hicimos conocer por medio de un auto netamente argentino, dejamos bien sentadas las posibilidades de nuestra industria automotriz y gozamos con el asombro de los intocables del Viejo Mundo. Pese a los problemas suscitados entre pilotos, dirigentes, etcétera, el terreno había quedado preparado para una nueva intentona y esta vez con muchas más posibilidades debido a las experiencias acumuladas. La forma de encarar las cosas tendría que cambiar y no habría que olvidarse de llevar un piloto-mecánico como punto uno, revisar y rever la preparación mecánica mecánica para lograr más HP y km/h sin descuidar robustez, una organización de boxes acorde a la de los equipos experimentados y como dijimos en su oportunidad olvidarse del cronómetro y los tiempos para dedicarse de lleno a lograr un tren de marcha regular sin exigir los elementos mecánicos. Limando las asperezas, trabajando con mentalidad ganadora, logrando el aclimatamiento necesario y tomando conciencia de equipo sin desmerecer a los rivales. Con todos estos adelantos y mejoras logrados en base a la experiencia asimilada el año pasado, la Misión Argentina podía volver a Nürburgring con muchas esperanzas de ganar y dar una estocada a fondo.

Pero hace un mes se supo en forma definitiva que este año no habría MA. ¿Por qué? Por las razones de siempre, porque a los argentinos siempre nos faltó perseverancia, continuidad y nos dormimos sobre los imaginarios laureles. Por eso este año no estaremos en el circuito alemán, donde esta vez sí podríamos salir a competir en una casi total paridad con los equipos oficiales. Todo lo positivo y lo negativo —que siempre sirve de algo— no se aprovechará y la semilla plantada en los montes Eiffel ha de germinar sin que nadie se digne cosecharla para que llegue a ser algo útil.

Misión Argentina —que al fin y al cabo es una empresa que funciona como tal— no estará en las "86" (dos más que el año pasado) del mes de agosto y tampoco financiará la salida al exterior de ningún deportista, equipo o lo que fuere, que es pa-

R A EMPEZAR



Los Torino embarcándose hacia Hamburgo. De allí a Nürburgring. La esperanza argentina estaba en marcha. El prestigio se salvó.

Ultimos preparativos. Juan Manuel habla con Ruata y su hijo Cochi. Berta observa los trabajos en los Torinos de mecánica Leeper. La combinación ideal para las "84".

MISION ARGENTINA:

ra lo que había sido fundada, para promover y hacer conocer a nuestro país en el exterior por medio del deporte. Misión Argentina estará por este año cruzada de brazos y posiblemente en 1971 se digne volver a Nürburgring o a Francorchamps cuando todos nuestros rivales gocen de un año más de experiencia y lleguen a la exquisitez de los pequeños detalles mientras nosotros deberemos comenzar nuevamente a escalar peldaño tras peldaño cuidando de no resbalar y caer.

Razones lógicas y valederas no existen. Algunas se rumorearon pero ninguna tuvo la suficiente fuerza como para justificar la no participación. Que va el equipo Porsche (según trascendió) con cinco autos oficiales... podría ser, pero eso no significa nada. Pues yendo a lo justo, sería más honroso entrar sextos detrás de los Porsche 911 —ahora con motor de 2.200 cm³— que haber clasificado cuartos detrás de autos de menor cilindrada y performance; pero, eso sí, posiblemente sería menos promocional. Para ello hay que saber si vamos a confrontarnos y compararnos con los que andan o vamos simplemente a pescar una buena posición para luego crear slogans y "despistar" al público mostrándole una imagen irreal.

Cuantos más Porsche, BMW, Lancia, Mazda y Datsun vayan, mejor para nosotros; ganaremos en la comparación y tendremos un saldo real de cuánto andan nuestros Torino y hasta qué punto podemos ganarles a los "cucos" europeos. ¿Por qué entonces esperar un motor V-8 del que hay poco y nada aún, para volver a salir? ¿Por qué no medirnos con ellos con lo que tenemos? Si las cosas funcionaran bien no sería imposible ganar, eso quedó demostrado, y creemos que vale la pena intentarlo. En cambio preferimos continuar con los laureles marchitos sobre nuestros hombros y seguir hablando de lo que pasó y pudo ser, en lugar de "hacer", que por supuesto acarrea riesgos lógicos.

Cuando Misión Argentina logró el cuarto puesto en Nürburgring el país tomó conciencia del poderío de nuestra industria automotriz y de lo que somos capaces de lograr sobre la base de nuestra capacidad. En seguida se pensó y se habló de ir a las 24 Horas de Francorchamps y la idea tomó vuelo hasta que murió en el olvido. Spa no es la carrera ideal para nuestros autos, lo dijimos en su momento; es otra cosa. No se puede especular como en las "84" porque todo el mundo sale al mango y el circuito da como para que los autos desarrollen sus velocidades topes en las rectas que en casos como los de Porsche, Camaro, Mercedes-Benz superan los 240 km/h. sin mayores inconvenientes. Allí nuestras posibilidades de hacer un buen papel se desvanecían, pero en Nürburgring no. Después de los tres días y medio de carrera sabíamos un montón de cosas que una semana antes ignorábamos y que nos servirían para una futura confrontación. ¿Por qué no la aprovechamos? Simplemente porque es nuestra costumbre... hacer las cosas a medias.

Este año no habrá Misión, pero como nos sucede generalmente, seguiremos pensando que somos los mejores del mundo. 1970 será un año perdido. ¿O no?



Los "cucos" de Europa en la categoría Turismo. Los Porsche 911. Para algunos europeos un SP disfrazado de auto de Turismo. Un excelente auto. Este año estarán con cinco unidades oficiales.



JMF, imprescindible en cualquier misión de este tipo. Sin él todo se complica. En 1971 estará presente.



"¿Y esto qué es?" "¿Está hecho en la Argentina?" "¿Fangio es el dueño de IKA en Buenos Aires?" Y mil preguntas más. Una imagen positiva que dejamos en Europa. Este año no se repetirá. Lamentablemente.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





DOS OPINIONES

CARLOS LOBBOSCO (IKA-Renault Competición): "Hay poco por decir. No hay nada decidido, y tampoco estamos inactivos, como he leído por ahí... Por el momento todo está en suspenso. Hay una cantidad de actores que influyen para que no estemos en Nürburgring este año. Tiempo, hombres, el nuevo Torino, Berta, que está muy apretado en tiempo, y otros más... Por el momento Misión Argentina piensa en la Temporada Internacional, aunque no estoy en condiciones de adelantar qué haremos. Lo importante es que Misión Argentina y su gente están en vigencia, y en los 1.000 Km de Nürburgring colaboraremos con Oreste y el Berta LR".

RODOLFO RUATA (secretario de Misión Argentina): "Fui el último en resignarme a no ir a Nürburgring. Quería y pensaba que era positivo volver a competir allí, pero Fangio y otros me hicieron ver que no convenía. Este año la carrera es mucho más importante, ya que año tras año las fábricas se vuelcan con más intensidad a esa carrera. La industria europea evoluciona día a día y nosotros tendríamos que ir con el mismo auto del año pasado. Para mí había que ir igual, ya que clasificarnos detrás de los Porsche oficiales sería una gran actuación, pero habría que ver si la opinión pública piensa de la misma forma... y creo que no. La gente espera que el Torino gane después de haber entrado cuarto el año pasado... sobre todo con la publicidad que giró alrededor de esa carrera. En fin... en 1971 estaremos seguro, eso estoy en condiciones de afirmarlo, pero con algo nuevo y con mayores posibilidades"

CORSA



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



JUNIO 1970

D	L	M	M	J	V	S
						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				

COMPETENCIAS NACIONALES

7: Vta. de La Pampa (TC Fórmula "A")
7: San Francisco Automóvil Club (Anexo "J" Cat. "A" y "B") - Córdoba
7: San Isidro Automóvil Club (Fórmula 1 y 2) - Autódromo Municipal
14: Club de Volantes Entrerrianos (SP y F-4) - Autódromo de Paraná
21: Asociación Cordobesa de Volantes (TC Fórmula "A") - Los Cóndores (Córdoba)
21: Auto Club Salta (Anexo "J") - Circuito local
28: Avellaneda Automóvil Club (SP y F-1) - Autódromo Municipal
28: Auto Club Concordia (Anexo "J") - Autódromo de Concordia

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

7: Gran Premio de Bélgica (Fórmula 1) - Spa Francorchamps, Bélgica
13/14: 24 Horas de Le Mans (SP, GT, T) - Francia
20/21: Gran Premio de Holanda (Fórmula 1) - Zandvoort, Holanda
21: Mont Ventoux - Campeonato Europeo de la Montaña - Francia
28: Gran Premio de Reims (Fórmula 2) - Francia. EQUIPO A.C.A.





LA GUERRA DEL AUTOMOVIL

POR QUE CUESTA LO QUE CUESTA EL AUTOMOVIL ARGENTINO

En un informe detallado se analizan los factores que distorsionan los precios en el mercado de ventas automotor

por ARTURO PELLET LASTRA

RELACION ENTRE EL PRECIO Y EL PRECIO EN PAIS DE ORIGEN DEL VEHICULO ARGENTINO (MEDIA PONDERADA)

Vehículo	Unidades	Facturado argentino en dólares	Facturado en país de origen en dólares	Precio unitario argentino (dólares)	Precio unitario país de origen (dólares)	Relación: Precio argentino / Precio país origen
Automóvil	138.142	565.448.571	255.304.960	4.093,0	1.848,1	2,22
Camión	30.596	177.845.705	96.225.091			
TOTAL(1)	168.738					

(1) No se han considerado los vehículos de producción nacional para los cuales fué imposible encontrar su equivalente en país de origen.

Seguramente más de una vez usted, como muchos, se ha preguntado: ¿Por qué un automóvil argentino vale 100 ó 150 % más que un modelo de la misma marca fabricado en Francia, Italia o Estados Unidos? Y también se ha preguntado o contestado en forma de pregunta: ¿Por qué están tan distorsionados, inflados, los precios de los automóviles que hacemos aquí?

La respuesta en 229 páginas, con muchas cifras y gráficos, nos la ha proporcionado (¡al fin!) el informe económico que ADEFA acaba de editar sobre "Los factores que distorsionan la formación de los precios en la industria automotriz argentina". Debemos confesarlo: En este importante aspecto y durante más de diez años, los periodistas nos manejábamos con cifras aproximadas, tentativas, que sólo a medias nos permitían explicar los costos de fábrica y comercialización del automóvil.

Sabíamos que los precios estaban distorsionados, pero la reticencia en entregar informes oficiales y privados, hacían imposible un examen en profundidad de los factores que originaban esa distorsión.

ADEFA reconoce esta situación al explicar que el estudio se realizó "con datos que en muchos casos, hasta el presente, eran prácticamente imposibles de obtener". Veamos entonces, por qué si un automóvil de marca originariamente europea cuesta en puerta de fábrica argentina 4.000 dólares, ese mismo modelo se vende por la mitad de precio (2.000 dólares aproximadamente), en París o Roma.

LOS FACTORES QUE COMPONEN EL PRECIO DE VENTA DEL AUTOMOVIL

Antes de entrar de lleno a describir los factores que distorsionan los precios de venta en nuestro mercado, conviene que ustedes lean con asombro, acerca de los factores que integran el costo de un cero kilómetro, que el informe define como "valor tipo ideal del automotor argentino". Este valor tipo está integrado por el costo de fabricación más los gastos de comercialización, a los que se ha agregado un porcentaje de utilidad del 6 %.

Estos factores del costo, los podemos resumir en seis grandes rubros:

1) MATERIAL DIRECTO NACIONAL (partes terminadas y materias primas)	39,48 %
2) MATERIAL DIRECTO IMPORTADO (partes terminadas y materias primas)	8,46 %
3) MANO DE OBRA DIRECTA	6,59 %
4) GASTOS GENERALES DE FABRICA	11,47 %
5) GASTOS DE ADMINISTRACION	2,31 %
6) GASTOS DE COMERCIALIZACION	25,69 %
y UTILIDAD	6 %
TOTAL	100 %

LOS FACTORES DE DISTORSION

Los expuestos son los factores que integran el precio de venta de cada coche nacional que se vende en plaza en cifras porcentuales promedio, y son publicados por primera vez en la historia de nuestra industria, debido al oportuno y profundizado estudio de ADEFA.

Ahora bien, si es importante conocer estos factores, lo es más aún el indagar en busca del interrogante anotado al comenzar esta nota. ¿Por qué nos cuestan 100 % más (promedio) los modelos nacionales respecto de los europeos y americanos? Para ello el informe hace un estudio comparativo de cada uno de los rubros del costo de nuestros coches con relación al costd (precio de venta) que tiene un modelo tipo internacional. De este estudio comparativo surgen, claritos como el agua, los factores de distorsión, que hacen que nuestros coches sean más caros.

Siempre se había explicado que si un coche americano valía la mitad o menos de la mitad que uno hecho "en casa", era en gran medida debido a que la superproducción seriada yanqui permitía abaratar costos.

De acuerdo al informe esta creencia es cierta hasta por ahí nomás. En efecto, el monto total de los costos fijos de una empresa (capital, sus instalaciones, sus edificios) no varía en el corto plazo AUNQUE VARIEN LOS VOLUMENES DE PRODUCCION. Esta tesis la completa más adelante el informe, expresando: "La práctica nos dice que, teniendo en cuenta el estado actual de la tecnología que concurre a la fabricación del automóvil, hay un límite a las reducciones de costo POR INCREMENTO DEL VOLUMEN, o sea que existe un VO-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





LUMEN OPTIMO DE PRODUCCION en nuestra industria".

Esta revelación nos parece extraordinaria, ya que aclara un viejo mito: Si bien es cierto que a mayor producción, menor costo, hay un límite para esa reducción de los costos, más allá del cual no funciona la ecuación mayor producción-menor costo.

Para nuestro país este volumen límite se estima, para unidades terminadas y listas para rodar en 500.000/600.000. Hasta este número tope, cuanto más se fabrique más barato va a resultar el precio final.

Pero el informe aclara que "el mayor costo de los automóviles fabricados en los países en desarrollo, respecto del costo internacional, no es sólo en función de nacionalización (partes nacionales) alcanzado en cada país.

Teniendo en cuenta esta apreciación y lo explicado más arriba sobre el "volumen óptimo de producción", se deduce que en la medida en que aumentemos la producción (hasta el límite indicado) y vendamos un coche con 100 % de partes nacionales, se crearán algunas de las más necesarias condiciones para abaratar costos.

Pero esto no es todo. Hay muchos factores más que distorsionan los precios, como veremos en seguida.

EL PRECIO PROMEDIO DEL AUTOMOVIL ARGENTINO

Pero para entender mejor estos factores de distorsión, conviene dedicar tres párrafos para explicar cuál es ese precio promedio del automóvil tipo argentino. El estudio que comentamos lo ubica **en 4.093 dólares para un automóvil de peso promedio de 973 kilogramos.**

En el cuadro I que ustedes tienen ante su vista, podemos ver que el coche extranjero del mismo peso, modelo y marca que el nacional, vale 1.848 dólares en el país de origen de la marca, lo que hace **2,22 veces más caro al nuestro respecto del producido en Francia o Italia,** por ejemplo. No es raro por eso que como lo hemos comprobado recientemente un argentino necesite trabajar 6.310 horas hombre para comprarse un Fiat 1500, mientras que en Italia, le bastan 3.000 horas hombre al ciudadano itálico para comprar el mismo modelo ni es raro tampoco que caminando hace unos meses por el Madison Avenue, en New York, observáramos en la vidriera de una "drive-sell" un modelo Ford, que acá vale 2 millones de pesos viejos, en venta por apenas 700.000 pesos.

LOS OTROS FACTORES DE DISTORSION

Entre los llamados factores exógenos de los precios de venta del automóvil argentino ocupan un lugar destacado los gravámenes de importación y gastos aduaneros que paga el material importado. La incidencia de los mismos en el costo final de nuestros coches comienza en el momento en que los materiales son descargados en el puerto hasta la salida a plaza.

En suma (tomando como base el año 1967) cada dólar cuesta por causa del régimen aduanero 1,75 valor promedio (para materia prima) y 1,56 para las partes importadas, valores estos que distorsionan el precio del automóvil en un 6,39 por ciento.

Para superar esta incidencia impositiva se proponía (en la fecha de la redacción del informe 1969): 1) Proceder a la sistematización aduanera a fin de agilizar las tramitaciones y despachos que facilitan la introducción de las mercaderías. En este aspecto, algo se ha hecho en los últimos meses. Prueba de ello: la resolución 3878/69 de la Dirección de Aduanas.

2) Las tarifas aduaneras deben ser reexaminadas, teniendo en cuenta medidas que otros países industrialmente más avanzados han adoptado, con el fin de reducir al mínimo razonable el impacto aduanero-portuario en el costo final.

3) Disminuir en forma gradual y progresiva los derechos de importación vigentes, cuando esos derechos reconozcan una causa fiscal y no de protección industrial.

b) IMPUESTOS: En materia de impuestos (a las ventas, a los réditos, a las actividades lucrativas, etc.) el informe expresa que "haciendo comparación a nivel internacional, no cabrían distorsiones". No obstante —agrega— es de destacar que de reducirse la incidencia del impuesto interno sobre las cubiertas de un 40 % a un 10 %, se produciría una disminución del 1,01 % en el precio del automóvil argentino ideal. Ulteriores reducciones podrían lograrse si también fuesen suprimidos o reducidos otros impuestos (que el informe enumera en detalle, por lo que nos ocuparemos en futuras notas).

c) PRECIO DE LAS MATERIAS PRIMAS NACIONALES: Según el informe, otro factor exógeno que ejerce una notable influencia en la distorsión de los precios, es el que resulta de la diferencia de los valores de adquisición de algunas materias primas de origen nacional, comparado con los precios internacionales vigentes para ese tipo de adquisiciones en los países industriales más avanzados (Alemania, Estados Unidos, Francia e Italia). Esta distorsión puede estimarse en 6,69 %.

Es interesante aclarar al respecto, tal como lo señala el informe, que los costos de las materias primas en otros países en vías de desarrollo (Australia, Brasil y México) están razonablemente ubicados más cerca de los vigentes en los países industrialmente más avanzados, que de los que rigen en nuestra plaza.

d) ORDENAMIENTO MONETARIO: El informe señala como otro factor de distorsión el relacionado con los costos financieros. Se ha estimado que las tasas de interés vigentes en el curso del año 1967 (que apenas han variado) distorsionaban el costo de venta del automóvil en un 2,79 %.

Como en el caso anterior, este porcentaje nace de la comparación del costo promedio de obtención del dinero bancario y extrabancario (tasas, sellados y otros gastos) en la Argentina con el que rige normalmente en países que gozan de estabilidad monetaria.

e) SEGUROS: En materia de seguros, la eliminación de los factores de distorsión se estima que representaría, dentro del total del costo final, alrededor de un 0,04 % (o sea prácticamente nada).

En resumen, el efecto de distorsión originado por los llamados factores exógenos, o sea externos, a la industria automotriz, puede graficarse así:

Factor	Porcentaje s/costo
1) Régimen aduanero .	6,39 %
2) Materias primas ...	6,69 %
3) Costos financieros .	2,79 %
4) Seguros	0,04 %
5) Impuestos	1,01 %

LOS FACTORES DE DISTORSION PROPIOS DE LA INDUSTRIA

Hasta aquí hemos visto los factores de distorsión que tienen su origen en los sectores de la economía nacional y el Fisco, externas al sector automotriz. Veamos ahora las causas de distorsión en el precio de venta, que reconocen su origen en la propia estructura de la industria del automóvil.

Se observa en primer lugar que la distorsión producida por los mayores costos fijos y semi-fijos de nuestra industria automotriz, respecto de los costos similares de los países altamente desarrollados incide en los precios de venta, también comparativos de uno y otros mercados, en un porcentaje de distorsión del 25,53 %.

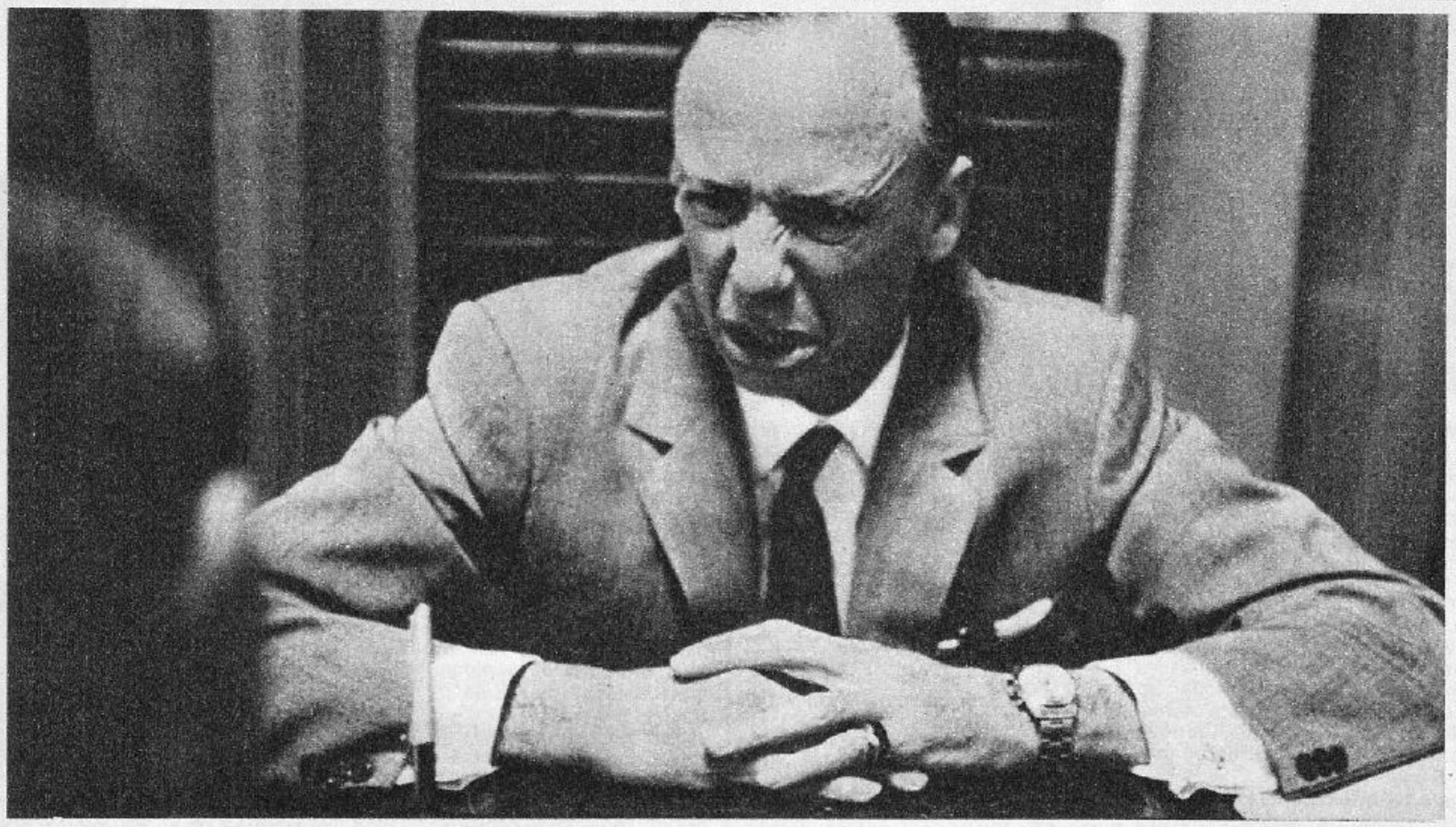
El informe buscando una salida a esta grave distorsión, explica que un importante factor que puede contribuir a disminuir diferencias de precios en la industria de partes es la normalización o standarización de autocomponentes.

b) CAPACIDAD OCIOSA: (o sea mayores costos por una no plena utilización de las maquinarias e instalaciones de las empresas). La distorsión con que este factor incide en los precios de venta automotor, es del 1,03 %, por efecto de la capacidad ociosa existente en la industria terminal y en 1,40 % por la que existe en la industria proveedora de partes. La suma de ambas determina un porcentaje de 2,43 % de distorsión sobre los precios de venta.

Las cifras son contundentes: los costos de producción y comercialización de nuestra industria automotriz son mayores que los actuales costos en Estados Unidos, Francia y otros países industrialmente avanzados. Asimismo la comparación en cada rubro de los costos de nuestros automóviles con los vigentes en el mercado internacional indican una grave distorsión provocada por los factores que hemos mencionado.

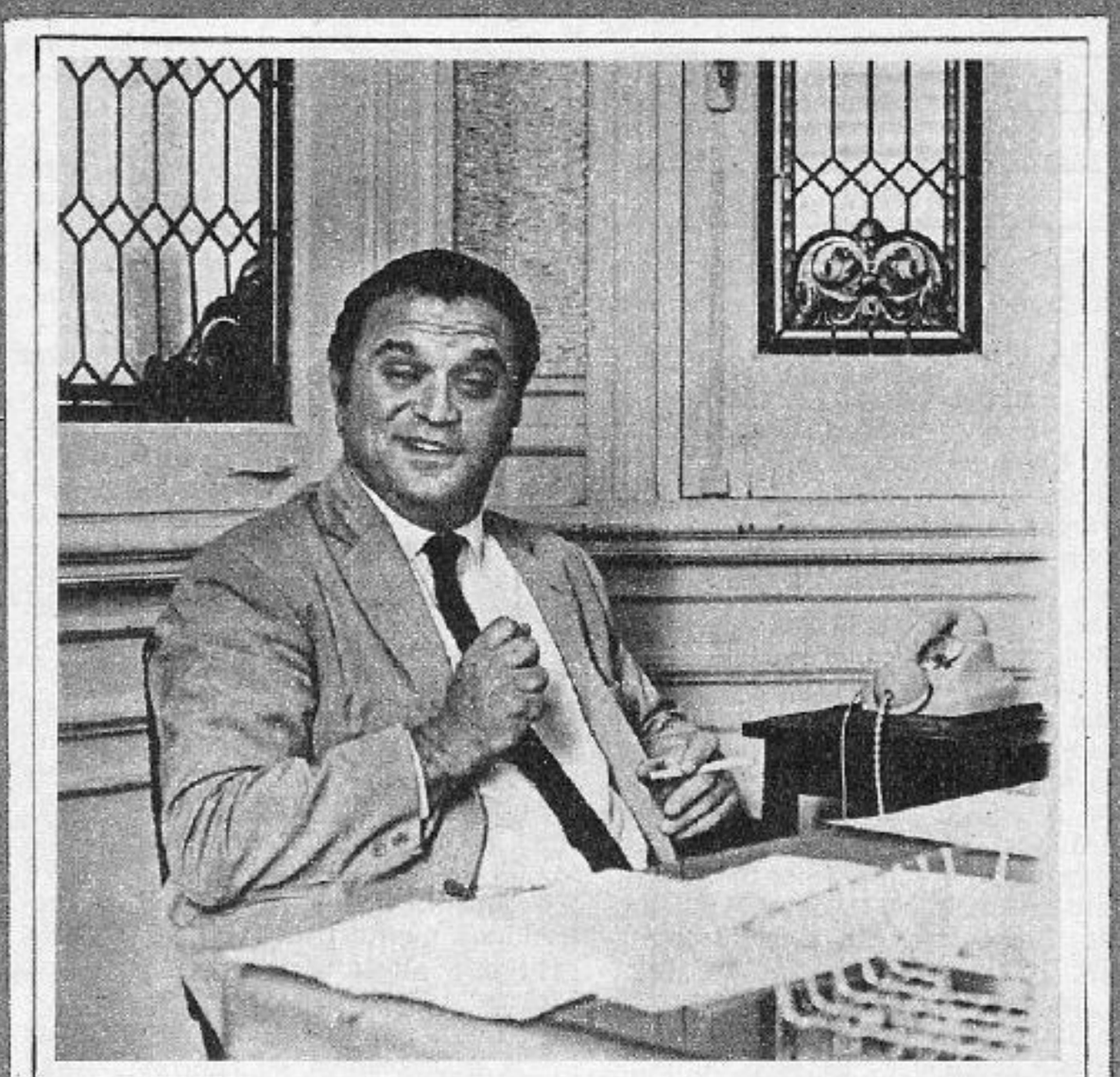
La única solución para aproximarnos competitivamente a los precios de venta de EE. UU., Francia, etc., es obvia: Eliminar la distorsión, que no significa simplemente reducir impuestos y gravámenes aduaneros (que son muchos y, a veces, superpuestos). A la luz del serio estudio realizado urge una readecuación de nuestra estructura industrial, que aumentando la producción y eliminando el porcentaje de partes extranjeras, así como la capacidad ociosa, abarate los costos de fábrica. Esta es al menos nuestra opinión. Claro está que para que la industria produzca masivamente y a bajos costos hay que promoverla, eliminando impuestos innecesarios.

Sólo así podremos comprar un automóvil argentino a un precio similar al que se acostumbra a pagar en el mercado internacional por coches americanos o europeos.



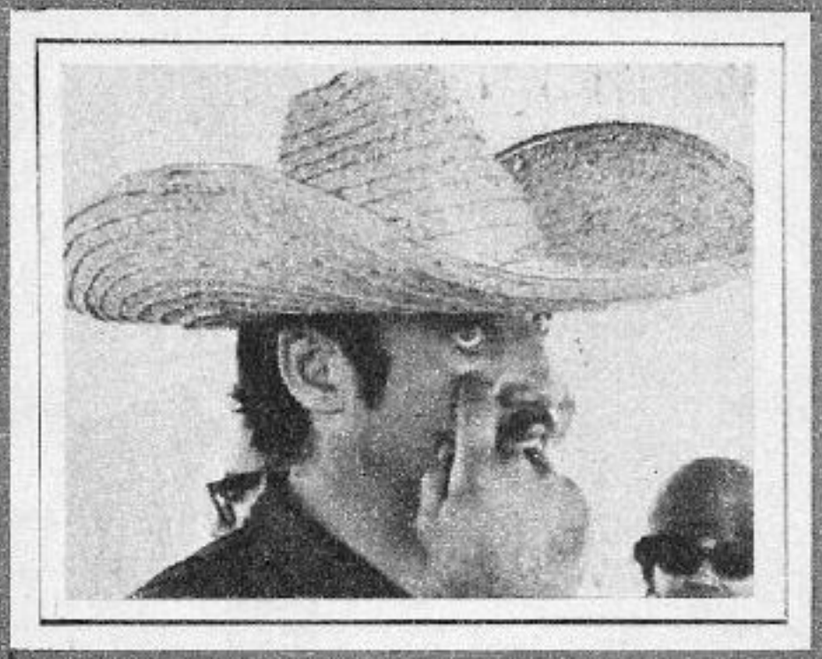
CUANDO SOBRAN LA

Las dudas de CORSA esta vez las contestan las imágenes y no como de costumbre los fraseos de los interesados. Ojalá éste sea el primer paso para terminar el bla - bla de nuestro automovilismo

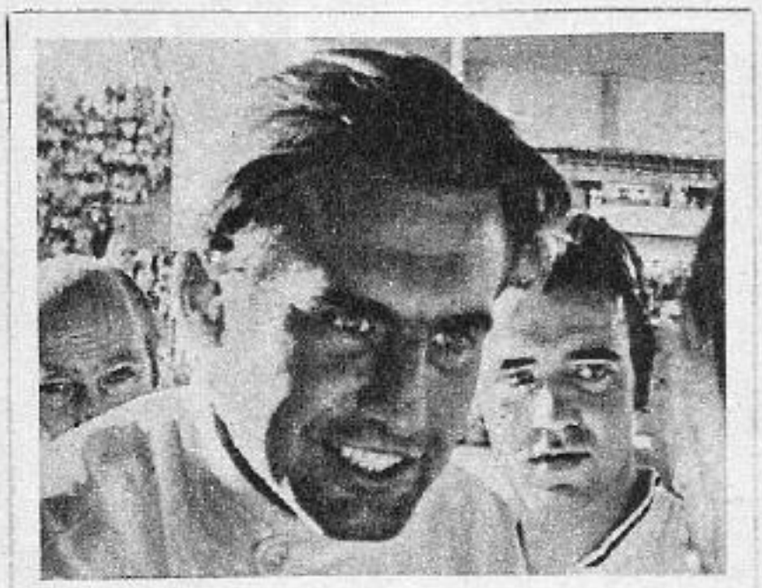


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CORSA: ¡Vamos a ver! ¿En qué ojo decís que tenés esa basurita? Contesta: Carlitos Ruesch.

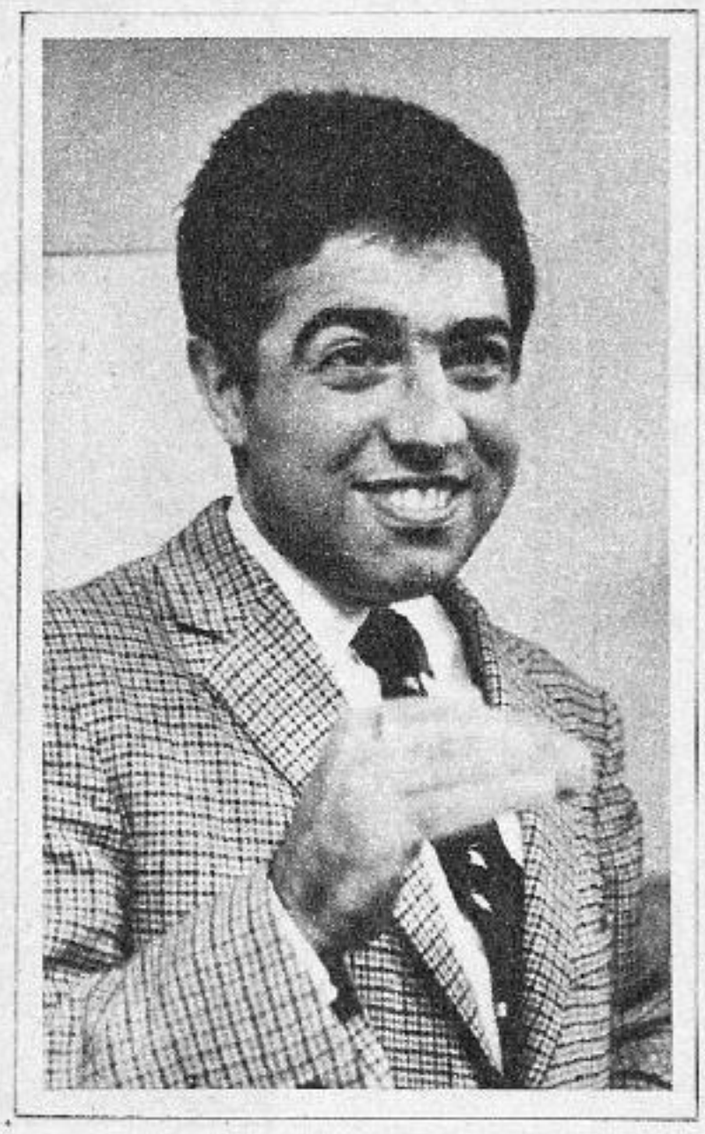


CORSA: ¿Qué hay de cierto en el rumor que dice que volvería al automovilismo activo a bordo de un Chevrolet TC F. "A"? Contesta: Oscar Gálvez.



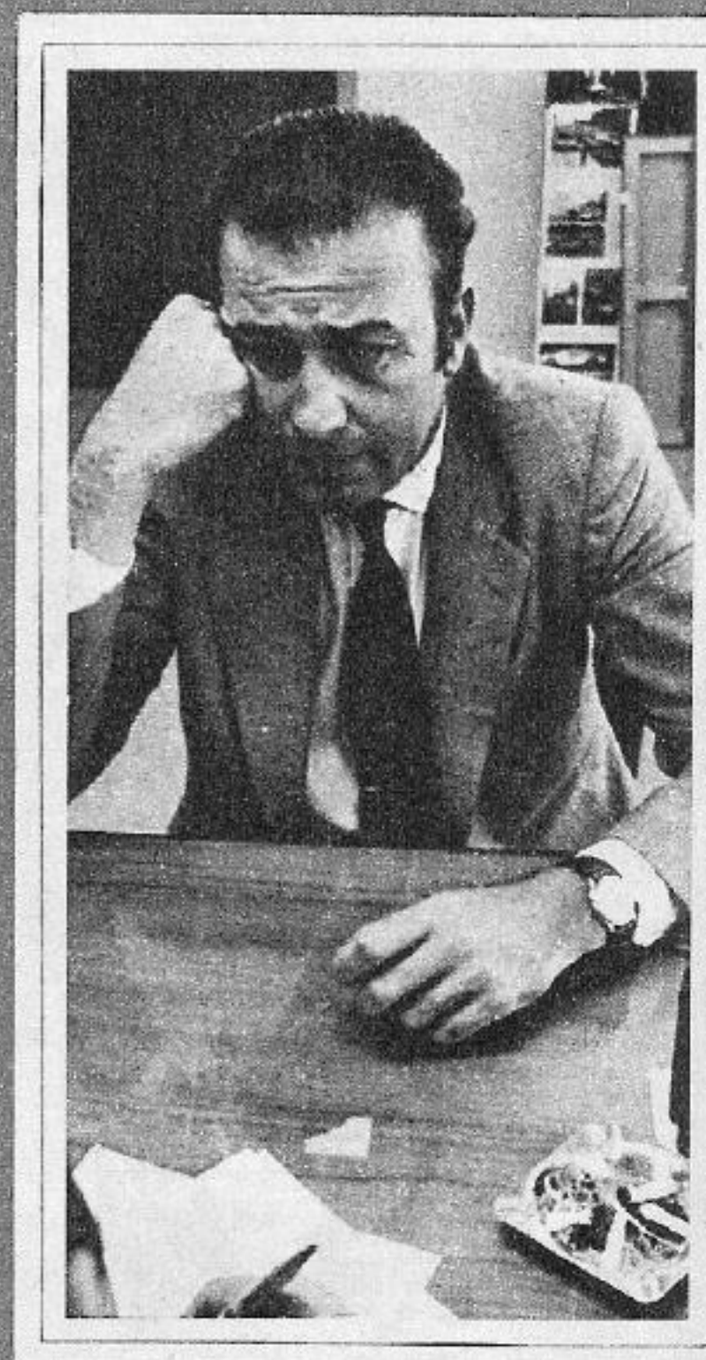
CORSA: ¿Por qué dicen en Europa que sos un piloto "loquito"? ¿Tienen razón? Contesta: Carlos Reutemann.

S PALABRAS

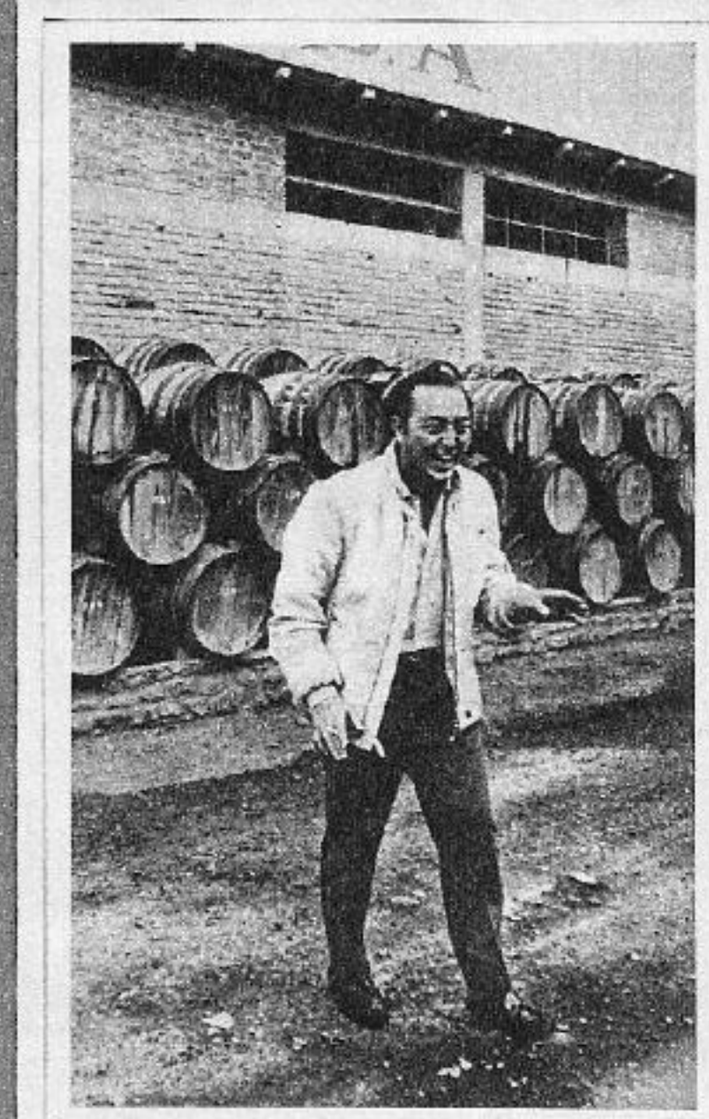


CORSA: ¿Quién te parece que puede ser el ganador del próximo Campeonato Mr. Pinta? Contesta: Carlos Schiaffino (ex secretario de la ACTC).

CORSA: ¿Quién es más alto, vos o Staffa? En caso que vos seas el ganador, ¿por dónde te llega tu D. T.? Contesta: Benedicto Caldarella.

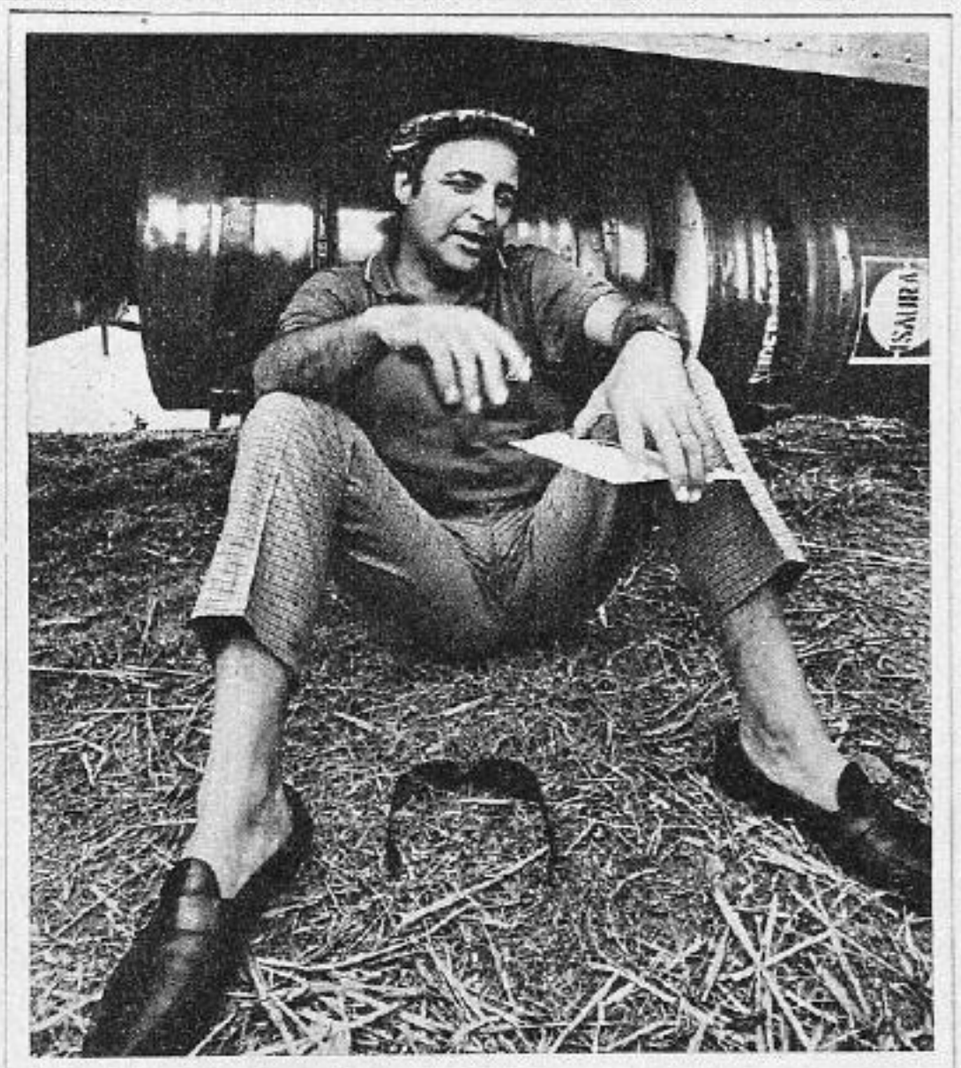


CORSA: ¿Así que contento con el Londres-México? Contesta: Alberto Rodríguez Larreta (Larry).

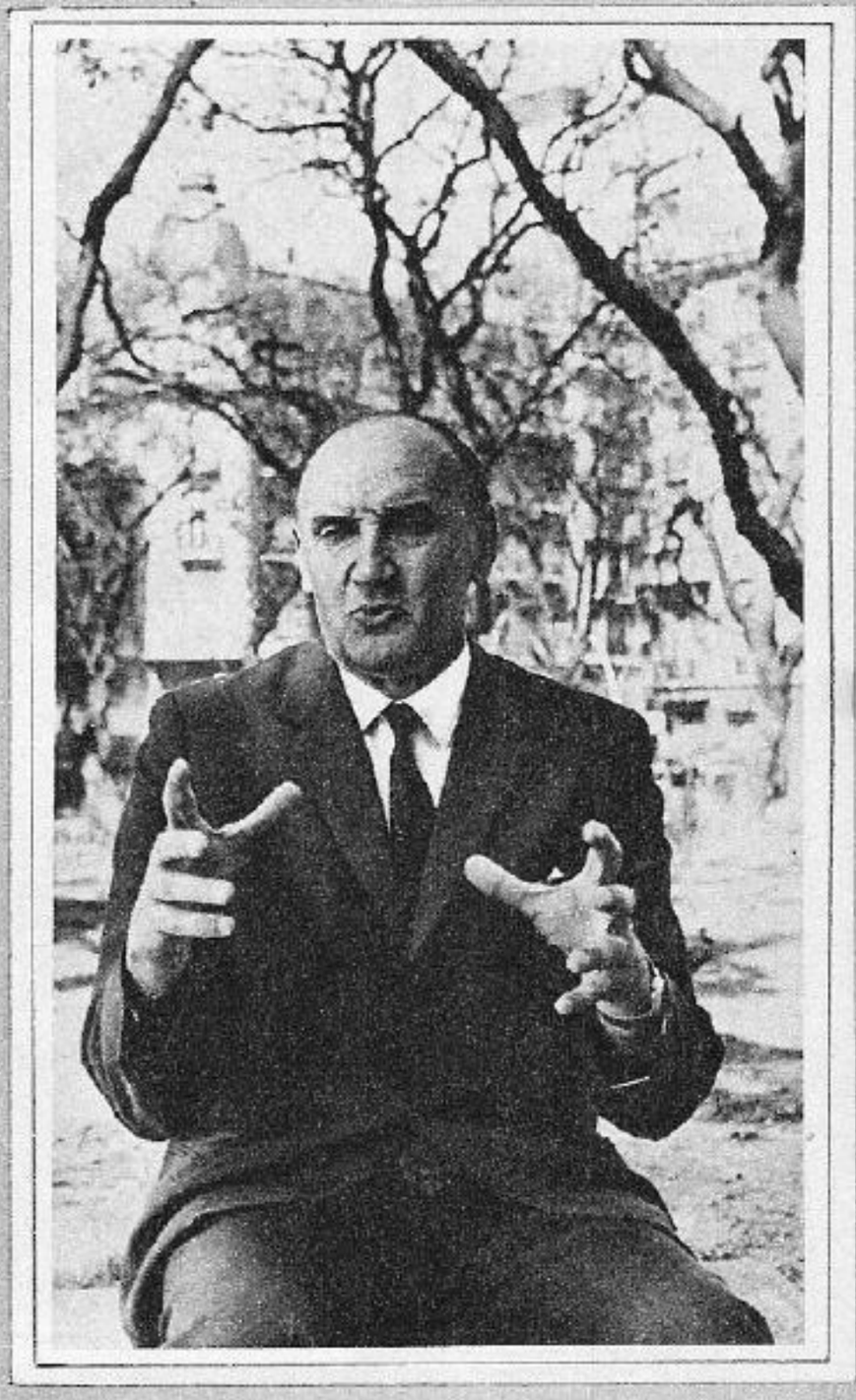


CORSA: ¿Es verdad que el vino bebido con templanza alegra los corazones y eleva el espíritu? Contesta: Eduardo Rodríguez Canedo.

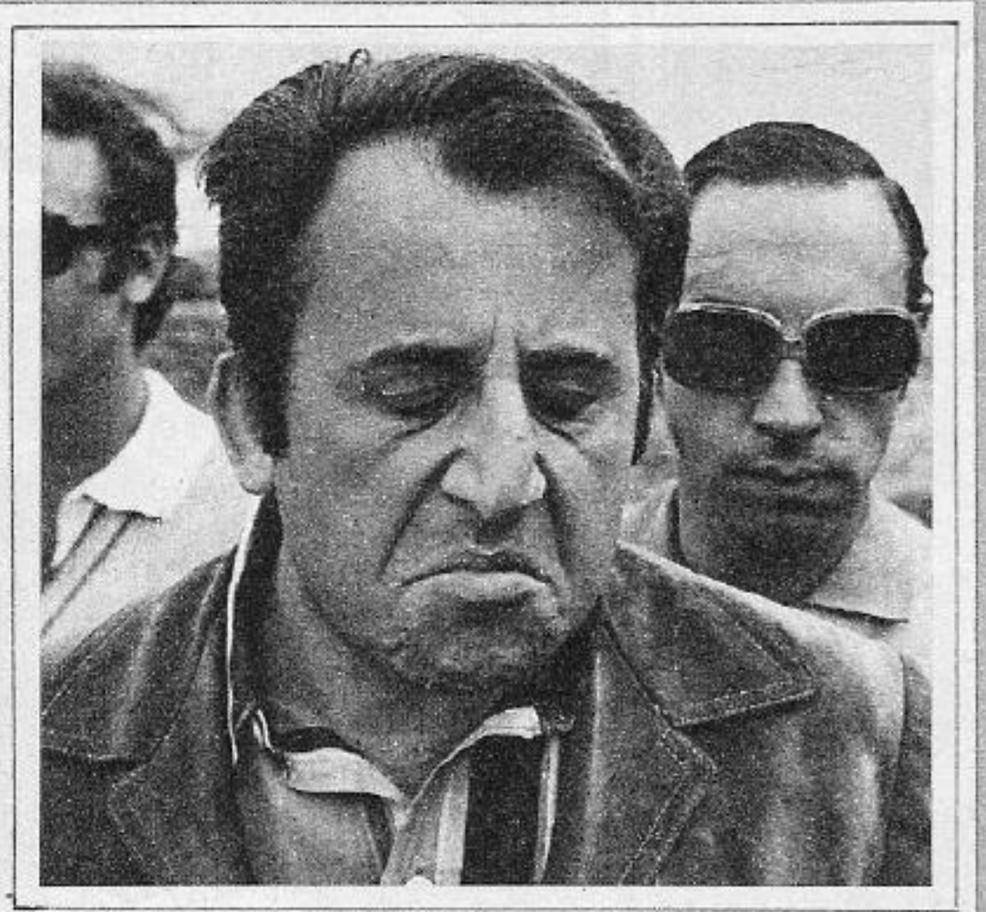
CUANDO SOBRAN LAS PALABRAS



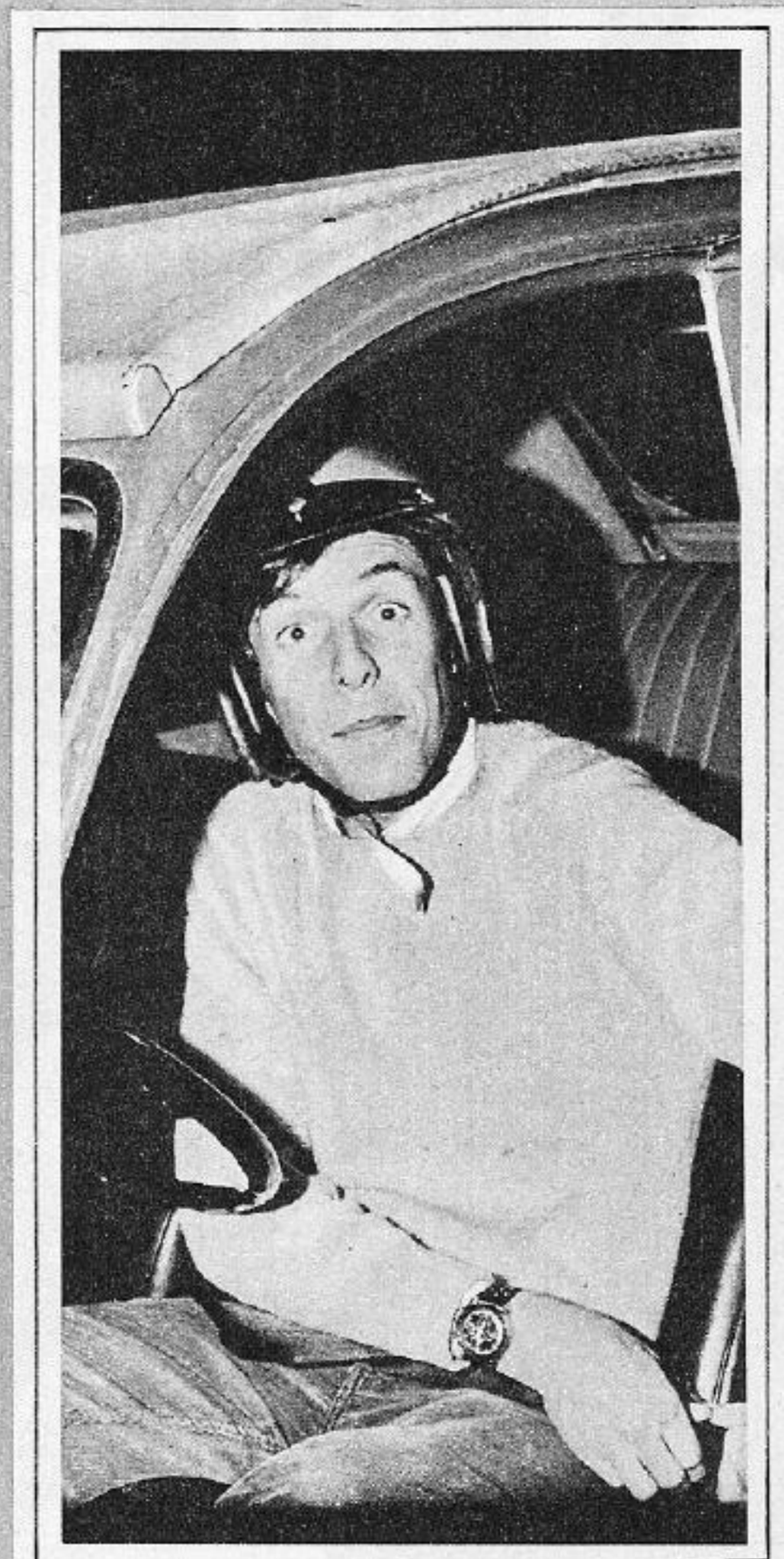
CORSA: ¿Qué haría usted con esa gente que acostumbra rayar los gálibos con las panzas de los coches de carrera?
Contesta: Alesio R. Chessel (presidente de la CADAD)



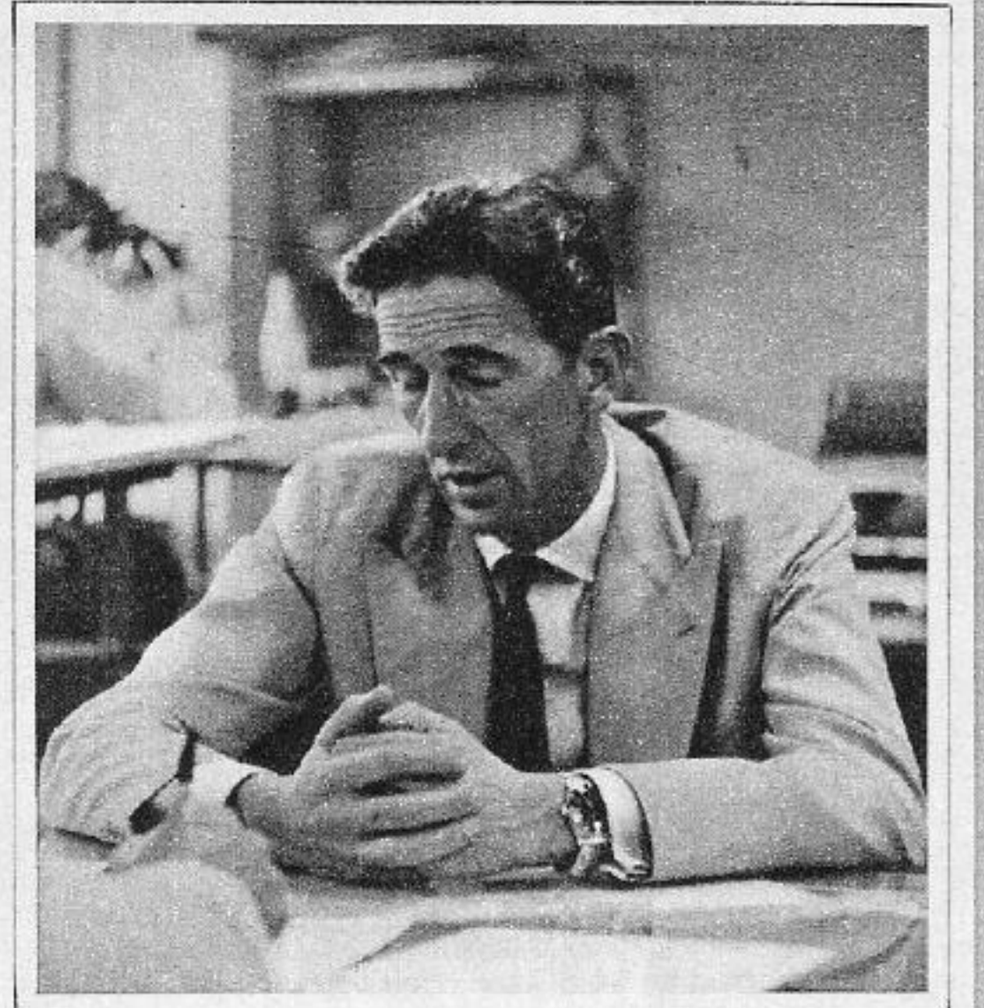
CORSA: Debe ser dura la vida del corredor profesional ¿no?
Contesta: Carlos Pairetti.



CORSA: ¿Pero no te enteraste que la carrera terminó hace siete horas?
Contesta: Germán Sopeña (periodista y ahora "corredor").



CORSA: ¿Habrá en la Tierra y galaxias cercanas, mejores calzoncillos y camisetas que los que vos fabricás?
Contesta: Abby Apkarian (corredor de TM y conspicuo industrial).

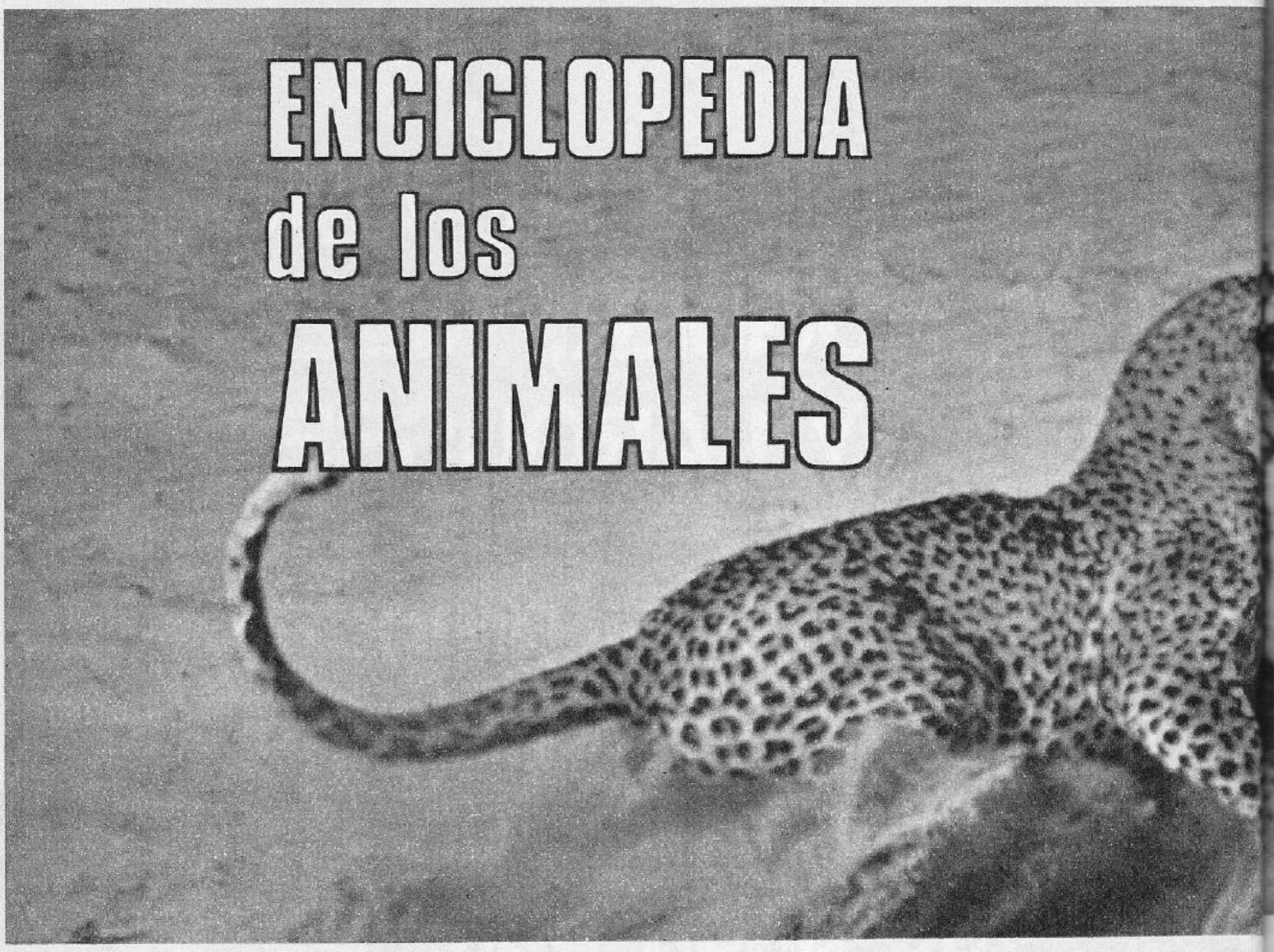


CORSA: ¿Qué hace el navegante en los largos tramos del Rally Copa del Mundo?
Contesta: Gastón Perkins.

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.



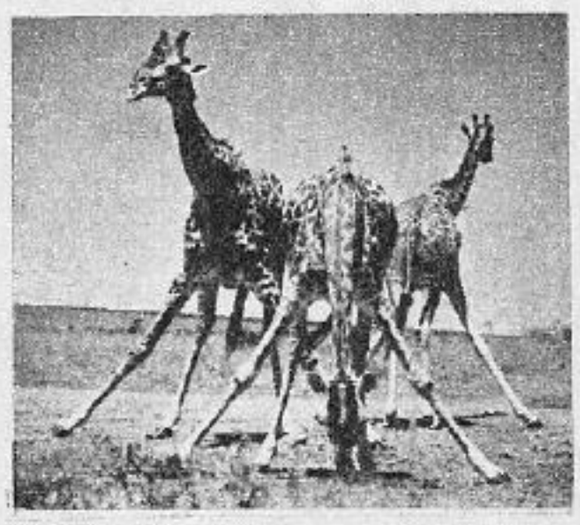
Todos los jueves conozca un universo fascin

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

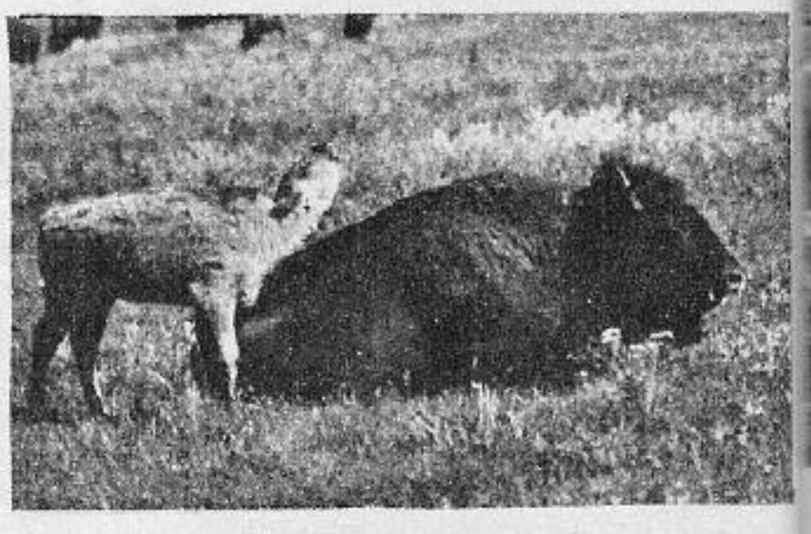
ENCICLOPEDIA DE LOS ANIMALES

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

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







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



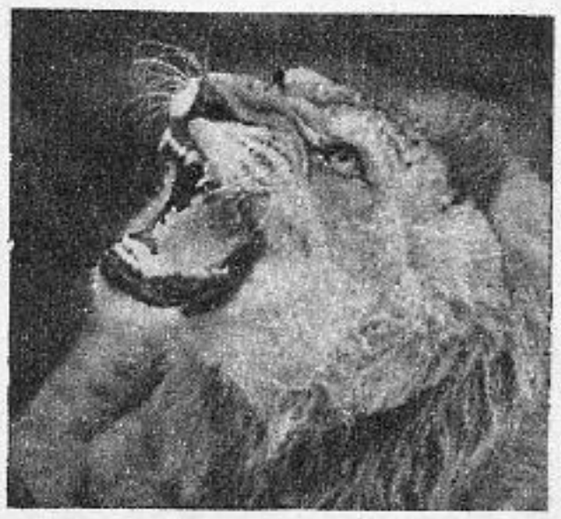
ante

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.







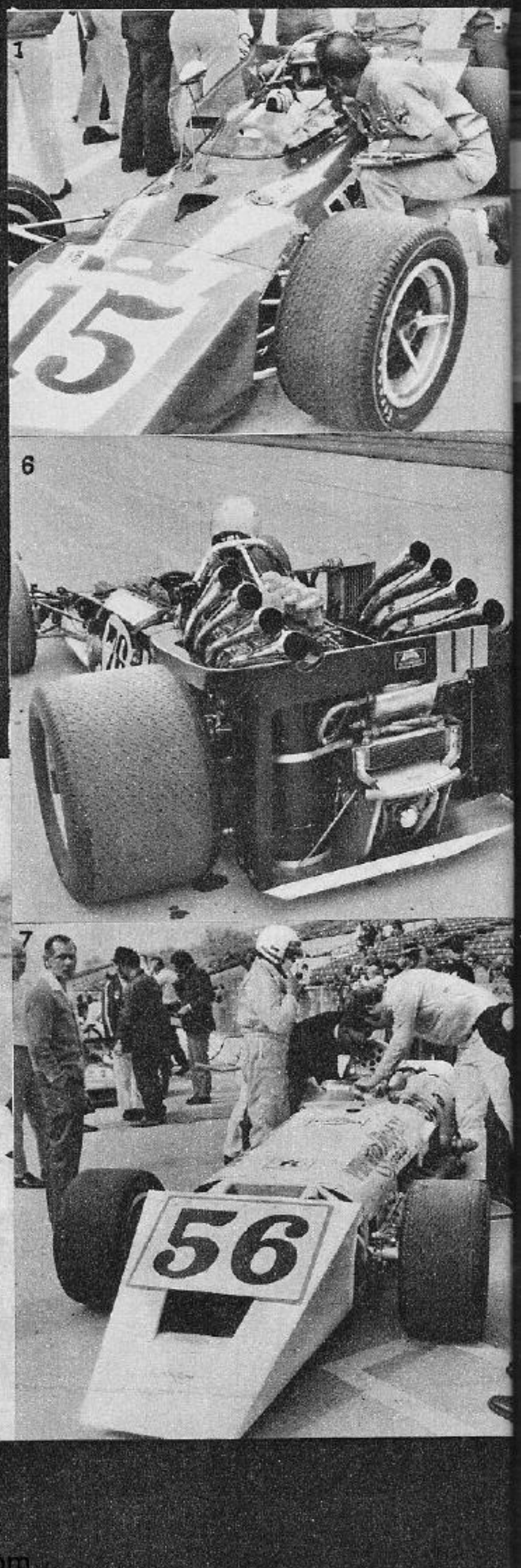
INDISPENSABLE EN TODA BIBLIOTECA FAMILIAR

TODAS LAS SEMANAS UN FASCICULO A $ 1,80

ESPECTACULAR INDIANAPOLIS

EL COLOR

Las 500 millas de Indianápolis siempre fue una carrera aparte. Al atractivo de las velocidades escalofriantes se unen el colorido sin par que impera en el óvalo de Indiana, los inventos extraños que se ven en algunos autos, los mamelucos de los pilotos y mecánicos, las leyendas y calcomanías, todo lo que pueda ser diferente y pintoresco para llamar aún más la atención de las casi 400 mil personas que estuvieron en Indy el 30 de mayo. Mucho color, mucha potencia, mucha velocidad todo mucho, todo exagerado y autos de una calidad de construcción extraordinaria. Decididamente Indianápolis es diferente y las fotos brindan una imagen de lo que allí se vio



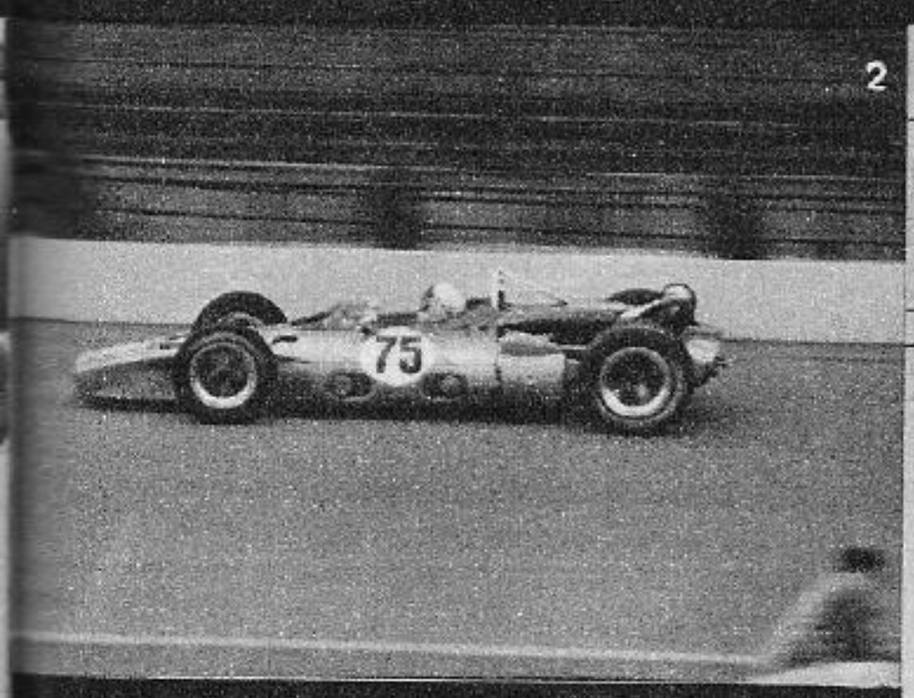
6



5

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Y LA FURIA



2 Chris Amon en uno de los prolijísimos McLaren oficiales, con que el amigo Brucie encara la invasión al mercado de monopostos del USAC La máquina es muy atractiva, funciona muy bien y está impulsada por un Turbo Offy.

3 De izquierda a derecha, algunos de los más populares pilotos americanos: Al Unser, el texano Lloyd Ruby, Mario Andretti, Bobby Unser, A. J. Foyt, el impetuoso Wally Dallenbach, Gordie Johncock, Peter Revson y Johnny Rutherford.

1 Arriba, izquierda: Joe Leonard forma junto a Al Unser uno de los equipos más contundentes y veloces de 1970 en el USAC, en los Colt del dúo Parnelli Jones-Vel Miletich, inscriptos como "Johnny Lightning Specials". (¿Juancito Rejucilo? ...)

6 El que se fue a Indy desde su Australia natal fue Kevin Bartlett, con intenciones de dar un concierto de órgano, pero entusiasmado le puso ruedas y se largó a correr.

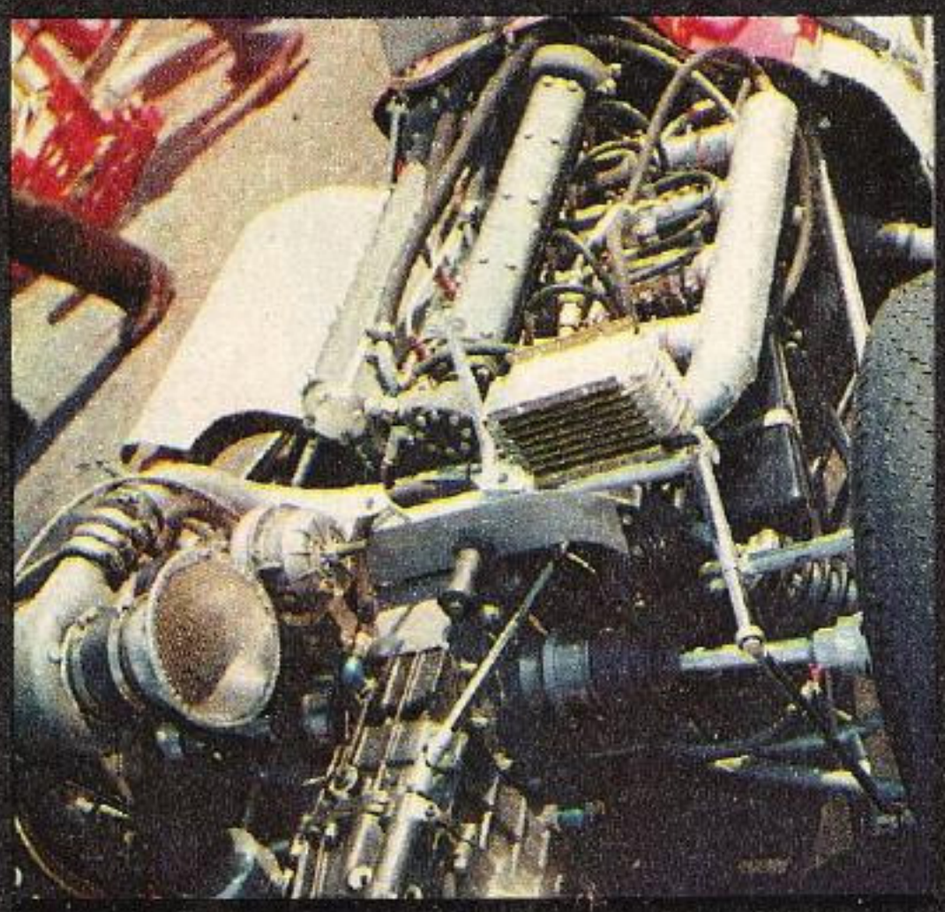
4 Art Pollard ha salido de abajo del ala de Andy Granatelli para abrirse paso por sus propios medios. Aquí con su prolijo Gerhardt-Offy.

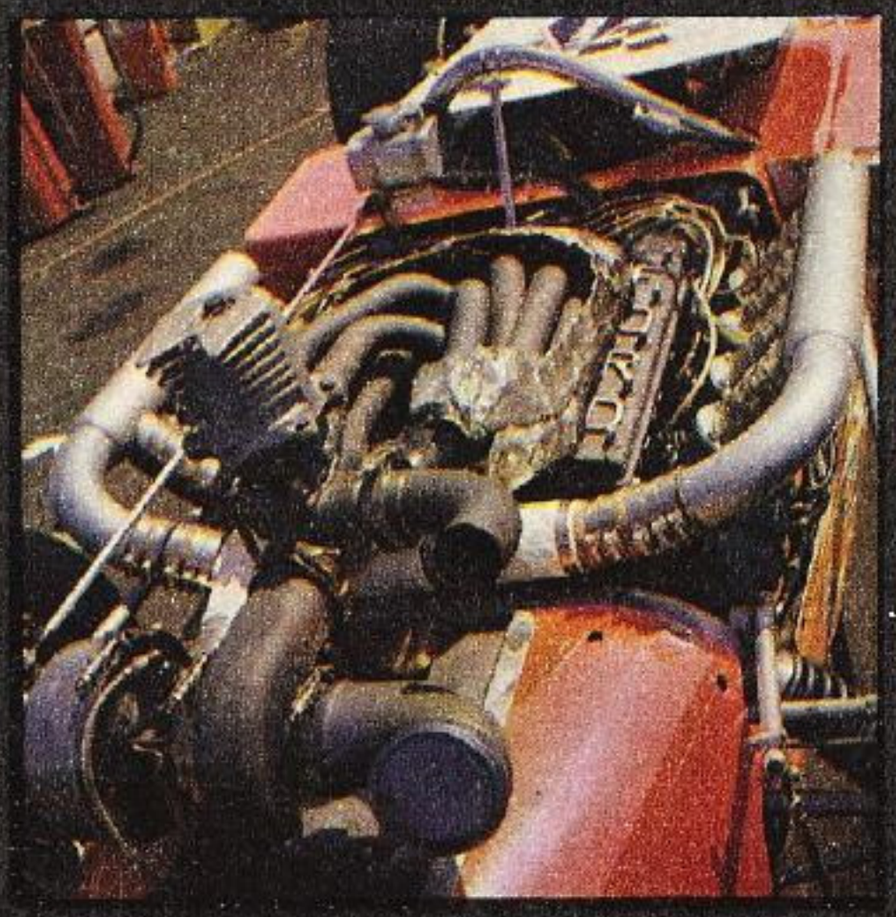
5 Abajo, izquierda: El novicio Larry Cannon no parece haber convencido a muchos con sus cualidades conductivas. Su auto se llama "Need a Sponsor Special".

7 Jim Hurtubise nunca podrá convencerse; la época del roadster ya pasó y su Mallard es un injerto desactualizado. Favorito sentimental del público luego de "resucitar" de un accidente terrible, "Herk" trata de clasificar todos los años. Aquí con el casco de Gary Bettenhausen.



EL COLOR Y LA FURIA





Este es el motor más veloz del momento, el Ford de 2.600 cm3 con turbocompresor a la salida del escape. Los prepara y distribuye desde este año el quíntuple campeón nacional A. J. Foyt.

Arriba izquierda: El Offenhauser con turbocompresor no le va en zaga al Ford y todo depende de la preparación final de cada equipo para ver cuál de los dos es más potente. El Offy se caracteriza por ser más noble y llegador.

Arriba derecha: Lloyd Ruby ganó las últimas 200 Millas de Trenton con esta cuña de patrióticos colores que le construyó Dave Laycock. Luego de haber perdido las 500 varias veces, a último momento es siempre uno de los favoritos del público.

A. J. Foyt en su flamante Coyote que fue nuevamente inscripto como "Sheraton-Thompson Spl.", como todos los años desde 1963. Su compañero de equipo, Donnie Allison, vino de las filas de los stock-cars.

Al Unser, con este llamativo Colt-Turbo Ford, es uno de los hombres más veloces en Indianápolis y en los distintos circuitos del Campeonato Nacional. El auto fue patrocinado por el popular Parnelli Jones.

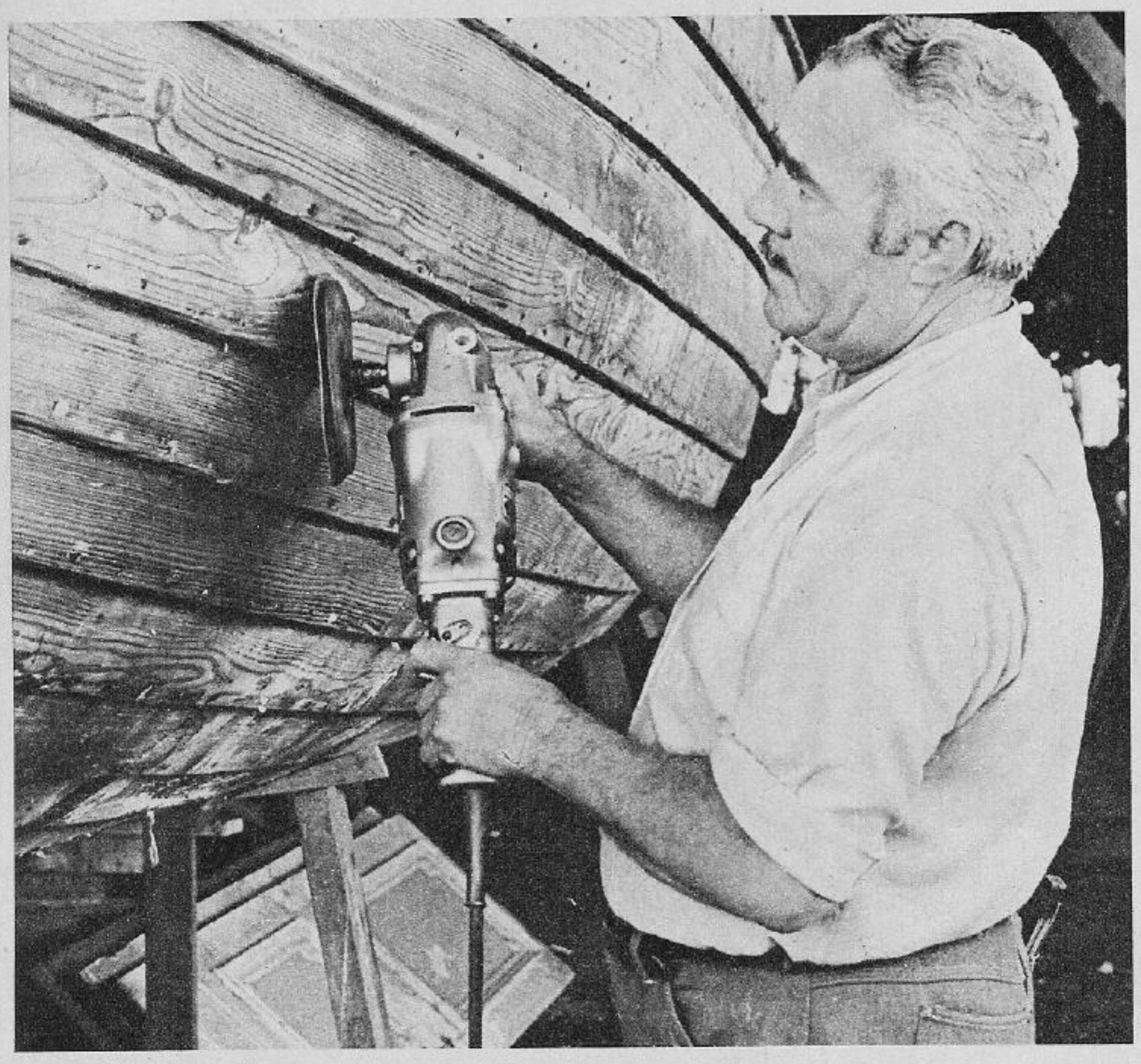
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


12
LIGHTNING
STP
Firestone
Ford
2

LANCHAS DE ACERO

¿Puede el acero desalojar al plástico como elemento de construcción de lanchas? Los nuevos aceros plantean la duda por sus cualidades de peso, resistencia y costo. Posibilidad de fabricaciones en serie mediante estampado

por el ing. naval NICOLAS GELORMINI



En un principio fue la madera. Construcciones unitarias, embarcaciones "personalizadas" pero que no permiten un ritmo de producción acorde con la demanda. Los costos han ido aumentando, la madera no se consigue fácilmente. Había que buscar un elemento de producción masiva.

Parece evidente que la navegación de tipo deportivo sea tan antigua como la navegación comercial. Sin embargo, no es así y a pesar de haber sido el siglo pasado el siglo de las grandes travesías marítimas, hay muy pocas referencias en cuanto al desarrollo de la navegación deportiva. No solamente por su precio estaba reservada a clases pudientes, sino que por la falta de seguridad a bordo era una empresa que no resultaba tentadora para todos.

Se consideraba siempre al mar como accesible sólo para hombres de coraje y expertos marinos, que "arriesgaban" su vida en cada salida que efectuaban. Quizá era justificado el modo de pensar. Al desaparecer el velero como elemento comercial por la aparición de la propulsión mecánica, ésta permitía aventurarse al mar a gente que ignorando las complejas maniobras vélicas, era capaz de dar arranque a un motor y manejar un volante.

Era lógico que se aplicaran a las embarcaciones menores los mismos materiales que a los grandes barcos y por eso se utilizó la madera. Era el material naval por excelencia, sobre todo por su flotabilidad. Pero los esfuerzos mayores debidos a las mayores velocidades, la necesidad de fabricación masiva, etc., hicieron que el acero desalojase a la madera en la construcción militar y comercial. El acero, "a pesar de ser más pesado que el agua", daba inmensas posibilidades pero no llegó a "meterse" del todo en el ambiente deportivo. Su uso se ciñó a cruceros grandes, donde el desplazamiento era tal que permitía compensar el exceso de peso del casco. En la actualidad el plástico, con sus resinas poliester, con la facilidad de la producción en serie, se impone en la fabricación de lanchas y cruceros. Pero el acero no ha dicho su última palabra y parece decidido a conquistar un lugar de privilegio.

LOS NUEVOS ACEROS

La principal característica de estos aceros reside en sus extraordinarias cualidades mecánicas, notablemente superiores a las de sus antecesores, que permiten el empleo de chapas y perfiles de espesor muy inferior a los usados normalmente. Por otra parte, en otra época, uno de los principales inconvenientes del acero era su mayor costo inicial respecto del de la madera, cosa que ahora ya no es tan cierta. El vuelco hacia las construcciones de plástico modernas no es sino una demostración de la necesidad de buscar materiales distintos de la madera. El patrimonio forestal, que ha nutrido por siglos a las construcciones navales, va disminuyendo y se llegará a una situación en que, o se deberá usar una madera no apropiada o se usará madera sin el lógico estacionamiento. Ninguna de las dos soluciones sirve.

En los últimos veinte años el desarrollo de la navegación deportiva no ha hecho sino agravar la situación. Al mismo tiempo, la industria siderúrgica efectuó grandes progresos y empezaba a pro-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ducir perfiles y chapas cuyo costo ya no era muy distinto del de la madera. Por otra parte, el avance tecnológico en la manufactura de los productos de acero ponía al alcance de cualquier pequeño taller los sistemas de soldadura eléctrica que hace algunos años eran "tabú" para la mayoría. (Como dato interesante acotemos que fue durante la última guerra cuando la soldadura eléctrica se desarrolló en forma extraordinaria. La fabricación de cruceros militares en poco tiempo obligó a la adopción de nuevos métodos de fabricación y soldadura. Esta última fue usada casi exclusivamente en forma "eléctrica" quedando la oxiacetilénica relegada a un segundo plano.) Hoy es fácil trabajar las chapas de acero: pueden ser curvadas, plegadas, estampadas, embutidas, etc. Para cada necesidad hay un procedimiento tecnológico adaptado a cada tipo de acero que permite una correcta ejecución del trabajo.

Numerosos constructores del norte europeo y de Norteamérica, convencidos de la validez de los argumentos mencionados, han comenzado a construir en acero. Por alguna causa que no conocemos los países sobre el Mediterráneo no se han plegado a dicha teoría. Quizá la razón sea el convencimiento que el acero es muy sensible a la corrosión marina —más de temer en el Mediterráneo que en otros lugares— debido a la elevada concentración de sales minerales y la mayor temperatura de las aguas. Sin embargo, un importante astillero italiano ha realizado en los últimos diez años más de setenta construcciones en acero, con esloras que van desde los 9 hasta los 30 metros.

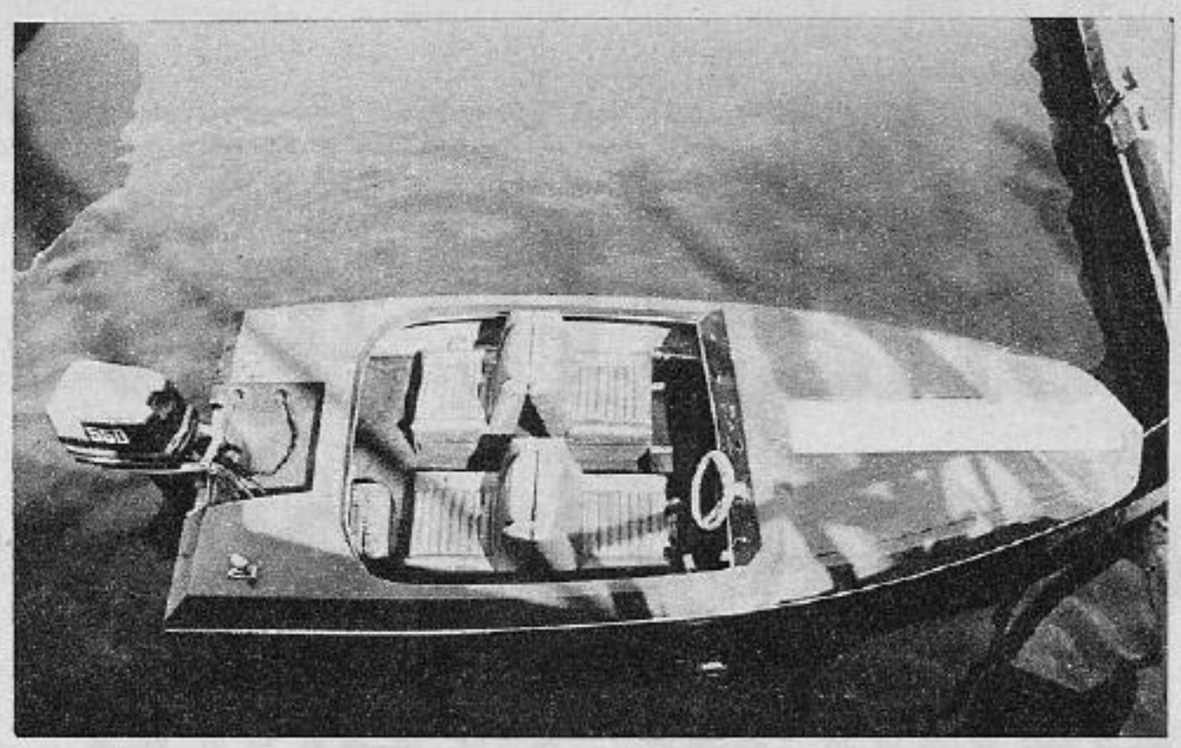
Inicialmente los técnicos del astillero se dedicaron a la búsqueda de barnices y pinturas capaces de "aislar" completamente el acero del contacto con el agua. Las pruebas fueron tan exigentes como la de sumergir un trozo de acero tratado con pintura, durante siete años, sin ningún mantenimiento extraordinario. Los resultados fueron excelentes. Debe hacerse notar que el revestimiento protector debe colocarse tanto del lado exterior como del interior del casco, lo que protege al casco del agua en que navega y de la humedad y aire salino de la atmósfera, que provoca inevitablemente condensación sobre las chapas.

Otro factor que antes era problema es la necesidad de una mano de obra "calificada". Hoy día la mano de obra especializada, soldadores eléctricos, es común, y la aplicación de la pintura protectora sólo exige cuidado y vigilancia.

CONCLUSIONES. - La experiencia ya ha confirmado la posibilidad de la ejecución de embarcaciones deportivas de acero con las siguientes características:



Cada guardería es hoy día un himno al plástico. Los materiales moldeados son especiales para producciones en serie. Plazos de entrega menores, precios bajos y excelente terminación fueron factores determinantes del apogeo actual de la fibra de vidrio.



Una novedad la constituyó el aluminio: la Alumita 444, fabricada en el Chaco, fue la aparición o mejor dicho la reaparición de los metales en la construcción de embarcaciones pequeñas. Se iniciaba una etapa nueva que amenazaba al reinado del plástico.

1) **Duración:** eliminada la corrosión, puede considerarse ilimitada.

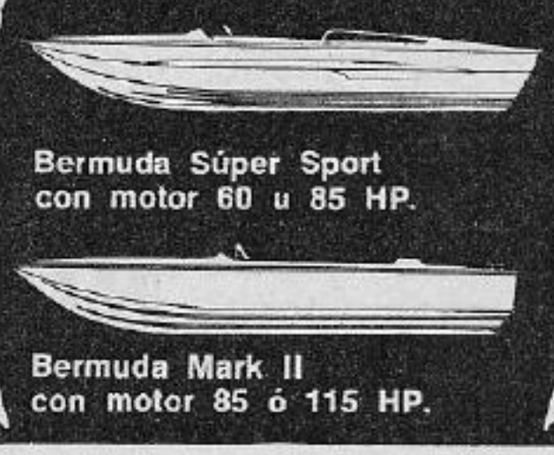
2) **Mantenimiento:** periódica repasada de la pintura por razones estéticas.

3) **Seguridad:** es sabido que la seguridad de una lancha no deriva solamente de la solidez de su construcción, sino también de su diseño, de su capacidad de maniobra, potencia del motor, etc. Pero la solidez del casco reviste características de singular importancia para aguas "sucias", donde la presencia de obstáculos sumergidos es común. La colisión es un riesgo no del todo improbable y allí el acero se revela como un material noble, uniendo a su resistencia cualidades de plasticidad, es decir, absorbiendo mediante pequeñas deformaciones los esfuerzos resultantes de impactos, sin llegar a la rotura. Desde el punto de vista de la seguridad es evidente que el acero permite fácilmente la construcción de dobles fondos, con la consiguiente reserva de flotabilidad. Obvio es mencionar la construcción de compartimientos estancos.

4) **Reparaciones:** en las épocas actuales se consigue reparar una chapa de acero en cualquier lado, los equipos portátiles de soldadura han eliminado la engorrosa necesidad de trasladar la embarcación a un taller para reparaciones menores.

Mucho podría hablarse de la economía de costo y mantenimiento. No tenemos datos ciertos. Lo que sí es cierto es que día a día se modifican las teorías de las líneas, que se cambian los perfiles de carena, que se elevan las velocidades y que se sale cada vez más mar afuera. Los motores marinos hoy disponibles son verdaderas joyas, tendientes a rendir más y más potencia. La experiencia e intuición de los diseñadores ha de llegar a carenas distintas, y el acero puede permitir realizar en forma individual o colectiva todas las experiencias necesarias. Los nuevos aceros por sus virtudes de poco peso, alta resistencia mecánica y a la corrosión, facilidad de reparaciones, etc., pueden invadir con posibilidades de éxito el campo de las embarcaciones menores. Y para los que duden de una fabricación en serie barata les avisamos que hay un astillero italiano que ya ha iniciado los estudios para producir lanchas de acero mediante el procedimiento de estampado.

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.



Tratado con el nuevo proceso de pintura, de protección por inmersión.

RELATOR

Renault 4S: toda una alegre novedad... desde el frente.

Una flamante sonrisa: la parrilla integra los faros, estilizando y definiendo las líneas del capot. Al sentarse al volante notará el amplio confort interior y la cómoda disposición del tablero. Y ahora... ponga en marcha la nueva potencia: 40 HP; un motor sólido con el más moderno criterio: 4 cilindros, 5 bancadas y válvulas a la cabeza. Al entrar la primera, sienta la eficacia del nuevo sistema de embrague y la precisión de la nueva caja de cuatro velocidades totalmente **sin-cro-ni-za-das** (sí, la primera también), una Patente Exclusiva Renault.

Y a toda marcha siguen las novedades: dirección más directa y maniobrable, una nueva suspensión reforzada, independiente en las cuatro ruedas, que alisa cualquier camino, y la seguridad que otorga su mayor capacidad de frenado. Estas son algunas de las condiciones que brindan a RENAULT 4S su notable agilidad en el tránsito. Visite ya a su Concesionario para comprobar por sí mismo todas estas alegres novedades que trae RENAULT 4S, desde el frente y... a fondo!



Precio con equipo A: $ 9.980.-(m$n 998.000.-)

RENAULT 4S es un producto

IKA RENAULT

LA CLASE INTERNACIONAL

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

Argentina, 2 de junio de 1970 — **Nº 215** — **Unica sección - 2 págs. y ¼**

La Regional 11 Despierta

La Regional 11 de C.A.D.A.D. tiene su sede en La Pampa, pero el centro de la actividad automovilística está, sin dudas, en Río Negro y Neuquén. La Vuelta de la Manzana, organizada por la Asociación de Volantes de Gral. Roca, y la Vuelta de Allen, llevada ahora a su autódromo por el Allen Auto Moto Club, son las dos muestras principales de un entusiasmo por los fierros que en el resto del año se desgranaba en algunas competencias aisladas, sin orden lógico y sin control. Las gestiones de los clubes que realmente están trabajando por el automovilismo no obtenían el fruto debido, y mientras en diversas provincias los campeonatos zonales acaparaban el interés de los aficionados, en la zona del Comahue no existían. Pero pudo más el empuje de quienes quieren trabajar, y se creó un sub-comité ejecutivo de la Regional 11. Este sub-comité tiene su sede en la ciudad de Gral. Roca, y se reunirá en forma rotativa en las ciudades de las que proceden sus miembros. Es presidente el señor Rodolfo Ducás, del Allen Auto Moto Club; secretario, Norberto Pereyra, de la Asociación de Volantes de General Roca; tesorero, Alberto Grzona, del Neuquén Auto Moto Club, y vocal, Leonardo Nardini, del Automóvil Club Reginense. De esta manera, la dirección de la actividad se efectúa allí donde la actividad se realiza, pudiendo estar los clubes en permanente y positivo contacto con las autoridades de la Regional Bariloche, Allen, Gral. Roca, Neuquén, Villa Regina, Gral. Enrique Godoy, San Antonio Oeste, Choele Choel, Luis Beltrán y Lamarque verán competencias de distintas categorías dentro del programa de campeonatos zonales que está preparando el sub-comité ejecutivo.

RIO NEGRO

Ruido Junto al lago

BARILOCHE. — Una nueva jornada automovilística organizó el Bariloche Auto Club en el circuito Costanera, de 2.325 metros de extensión. Pleno sol y una temperatura agradable dieron marco a las competencias, que contaron con una asistencia de público menor que en ocasiones anteriores. La organización fue muy buena, notándose que la gente del BAC ha ido recogiendo experiencia de las realizaciones anteriores. Las tres clases clásicas del Anexo "J" (hasta 1150, hasta 2000 y más de 2000 cc) corrieron tres series de 10 vueltas cada una, con clasificación final por suma de tiempos. Las dos clases menores no depararon gran emoción en lo que hace al primer puesto. En ambos casos los vencedores lo fueron de las tres series, sin que en ningún momento vieran comprometida su chance.



Walter Wagner pudo, por fin, ganar en este circuito, en el que Napoleón Beveragi lo venció en repetidas oportunidades. Esta vez "Polón" no pudo estar presente por un pequeño accidente que le afectó el ojo izquierdo. Su coche, con algunas reformas luego de la Vuelta de la Manzana, lo corrió su preparador, Alberto Barberis. Carlos Grimau, con su Peugeot 404 con tapa 504, uno de los clasificados en la Vuelta, no tuvo problemas en su clase. Los locales Moroder y Botto lucharon por la tercera posición. La clase más interesante fue la mayor, donde Simari y Tonón sedieron con todo a lo largo de 30 vueltas. Ganó con justicia Simari, mientras Tonón tuvo la satisfacción de vencer en la última serie.

CLASIFICACION
BARILOCHE AUTO CLUB

Circuito Costanera - 2.325 metros

Clase "A" - Hasta 1.150 cc.

1º	Walter Wagner	Renault 1093 .	50m 25s 3	30	vtas.
2º	Alberto Barberis	Renault 1093 .	50m 57s 2	30	"
3º	Jorge Andino	Fiat 600	54m 05s	27	"(
4º	Ramón Meza	Fiat 600	s/t.	27	"
5º	Aníbal Eggers	Fiat 600	s/t.	20	"

Clase "B" - Hasta 2.000 cc.

1º	Carlos Grimau	Peugeot 404 .	48m 09s 5	30	vtas.
2º	Carlos Labadie	Fiat 1600	48m 55s 9	30	"
3º	Gunther Moroder ...	Fiat 1500 cupé	49m 56s 1	30	"
4º	Manuel Botto	Fiat 1500 cupé	50m 20s 8	30	"

PROMEDIO: 86,820 km/h.

RECORD DE VUELTA: Carlos Grimau: 1m 33s en la 2da. de la tercera serie.

ENTRE RIOS

Cafetera y Motos en Chajarí

CHAJARI. En el Parque Autódromo en construcción con que cuenta la Municipalidad de esta ciudad, y organizado por el Club Motociclista Chajari, se llevó a cabo un extraordinario festival "corsa". El mismo consistió en dos extraordinarias competencias motociclísticas y una prueba reservada para Cafeteras zonales.

Para dichas pruebas se contó con la concurrencia de pilotos de otras localidades como Resistencia, Santa Fe, Concepción del Uruguay, Concordia, Villaguay y Paraná. Además de los valores locales que una vez más se destacaron mostrando su extraordinaria garra sobre todo sobre las dos ruedas.

En motociclismo en la categoría hasta 125 cm³ Libre se impuso el corredor local Oscar Maschio al comando de una Zanella RK. Segundo se clasificó el piloto de Concordia Héctor Mondolo y tercero Octavio Avancini, también local.

En la competencia reservada para motocicletas de Fuerza Libre también logró el triunfo Oscar Maschio con una Zanella RK. Roberto López, de San Salvador, ocupó la segunda colocación y tercero fue Ruben Sirtori, de Chajari.

En Cafeteras el piloto de Concordia José Calza fue quien primero cruzó la línea de sentencia con su Chevrolet. Escolta de éste fue el local Florencio Domeneghini y tercero Pedro Typek.

Gran cantidad de público coronó los esfuerzos de la gente del Club organizador, que si bien dejó escapar algunos detalles mostró la mejor de las voluntades por hacer las cosas bien.

Clase "C" - Más de 2.000 cc.

1º	Mario Simari	Torino 380 W	45m 40s 3	30	vtas.
2º	José Mario Tonón ..	Torino 380 W	46m 11s 6	30	"
3º	Angel Estéfano	Ford Falcon .	46m 43s	30	"
4º	Eduardo Julian	Chevrolet ...	s/t.	14	"

PROMEDIO: 91,518 km/h.

RECORD DE VUELTA: José Mario Tonón: 1m 28s 1/10 en la 5ª de la segunda serie.

SANTA FE

Otra del Zonal, una Bolita Pillina

RAFAELA. — *Tuvo lugar en el óvalo santafecino otra prueba con puntaje para el campeonato zonal de Turismo Grupo 2. Como es costumbre se disputaron pruebas para las tres categorías tradicionales: "A", hasta 1150; "B", de 1151 a 2000, y "C", de 2000 cm³ en adelante.*

La categoría "A" tuvo como principal animador al "gordo" Grossi, que con su bolita viajera les pegó un lindo susto a todos. Para comenzar, en las pruebas de clasificación sorprendió a todos con un tiempo realmente fenomenal. Después en su serie logró arrebatarle el primer puesto nada menos que a "Pepe" Cano con su Renault mecánica Berta. Pero ahí no termina todo sino que también se coló con los de la categoría "B" y hete aquí que largando en última fila al llegar a la primera curva ya había conseguido sobrepasar a media docena de "grandes" que miraban atónitos y no entendían nada.

Pero aquí tampoco termina todo ya que, como era de esperar, las denuncias llovieron sobre el pequeñín, que a la postre resultó contener un motor llevado a 900 cm³ con árbol de levas Abarth 1000. Como indica la más elemental lógica fue descalificado. De cualquier forma este antecedente da mucho que pensar y temer a los partidarios del rombo.

La clase "B" fue disputada por Guimard y Menditto hasta que los frenos del primero decidieron claudicar dejándole el campo libre a don Antonio que no tuvo problemas en arribar primero.

En la "C", Gotte repitió con su excelente máquina by Berta. Veloz y seguro, además de astuto, el hombre de Bovril cada carrera pule más su estilo de conducción.

Para finalizar una mención aparte merece la policía de Rafaela. Desgraciadamente sigue empleando métodos que no son los más acertados para tratar a la gente. Poco le costaría cumplir su deber con amabilidad.

CORDOBA

Importante Espectáculo en VILLA MARIA

VILLA MARIA. — Con gran éxito se llevó a cabo la segunda prueba de una serie de seis programadas por el club Florentino Ameghino. La misma tuvo lugar en el circuito denominado "El Zapato", así denominado por ostentar la forma singularmente parecida a tal elemento. Fueron de la partida nada menos que 83 participantes y la recaudación ascendió a la sumá de 518.000 patacones viejos. El éxito obtenido, sin duda alguna, respondió al esfuerzo y perfecta organización que puso de manifiesto la institución responsable del evento.

Se disputaron cuatro series que fueron ganadas, respectivamente por: Oscar Grandis, Juan Carlos Rossi, Oscar Ceballos y Argentino Proserpio. Luego de realizarse el repechaje que otorgó derecho a otros tres participantes a pasar a la final, veintitrés pilotos largaron en violenta y emocionante confrontación sobre máquinas de 100 cm³ semi-preparadas. Gran victoria a los postres de Juan Carlos Rossi, quien puso todo lo necesario para alzarse con el triunfo: coraje, talento y medio mecánico eficaz. Segundo se clasificó Eduardo Llabres, de la ciudad de Río IV. Tercero, Nimer Bigoglio, de Cañada de Gómez. Cuarto, César Pérez, de Villa María. Quinto, Oscar Grandis, de Cañada de Gómez, y sexto, Jorge Alba, de Villa María. Cabe destacar que el único que completó el recorrido de treinta vueltas estipulado fue el ganador de la prueba.

El programa incluyó una prueba intermedia para motos de 200 cm³ de preparación libre que reunió a nueve participantes. Ganador resultó Juan Talei.



CLASIFICACION

CATEGORIA A

1º	23	Luis Grossi	20 vtas.	23m 14s *
2º	4	José Cano	20 "	23m 22s 2
3º	2	Osvaldo Niemitz	20 "	23m 41s
4º	7	Tranfer	20 "	23m 54s 5
5º	1	Roberto Ansaldi	20 "	23m 58s 3

* Descalificado el 23.
Promedio: 138,701 km/h.

CATEGORIA B

1º	100	Antonio Menditto	25 vtas.	28m 43s 2
2º	105	Edgard Guimard	25 "	29m 05s 1
3º	4	José Cano	25 "	29m 10s 8
4º	106	Erik Stieffel	25 "	29m 17s 4
5º	110	Carlos Lustig	25 "	29m 58s

Promedio: 140,345 km/h.

CATEGORIA C

1º	261	Julio Gotte	25 vtas.	25m 23s 5
2º	201	Edison Valsagna	25 "	25m 24s 3
3º	275	Osvaldo Niemitz	24 "	26m 08s 3
4º	105	Edgard Guimard	23 "	26m 26s 5
5º	172	Emilio Marroquin	22 "	26m 09s 7

Promedio: 158,741 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BUENOS AIRES

Mucho ruido y pocas nueces

MOTOS EN LAS FLORES. En un ambiente de acentuado folklorismo en cuanto a organización y enmarcado por las cuadreras hípicas que se disputaban a pocos metros, se realizó la jornada de motociclismo en el autódromo General San Martín, de Las Flores, el pasado 10 de mayo.

Seis categorías compitieron, en cuatro carreras, por el campeonato nacional, con la fiscalización de la Federación Argentina de Motociclismo y el auspicio del Moto Club Argentino.

El prometido carácter internacional de las pruebas se vio sólo en los reglamentos, ya que ningún piloto extranjero se hizo presente.

Las maquinitas de 50 cc., Standard y Abierta, largaron juntas a las 14.30. Alfredo Ubieta dominó la situación con solvencia y cubrió el tramo antes que nadie.

Las clases de 100 cc. y 125 cc. corrieron en un mismo pelotón por decisión de último momento. Pero como las primeras debían recorrer sólo 6 vueltas (sin bajada de bandera) y las mayorcitas el doble, vinieron las confusiones, las protestas y el posterior acuerdo. En definitiva, los dos Médicci acapararon el marcador de la de 100 cc. y en la otra Hugo Vignetti hizo caminar muy parejo a su rauda Bultaco. Sólo al principio tuvo alguna contra en Raúl Ubieta.

Pero el duelo realmente se dio en la carrera siguiente (175 cc.), cuando Vignetti-Ubieta se jugaron sin tregua y sin cuartel. Hasta la novena vuelta Vignetti no se podía despegar más de dos o tres metros, pero algunos rezagados hicieron poner luz entre los dos, dando tranquilidad al puntero, que ganó bien.

En la última, a "moto y media" (Sidecars 500 cc.), se vio de todo, en cuanto a calidad. Las primeras tres vueltas los muchachos se dedicaron, aparte de hacer las piruetas habituales, a pasear juntos, para recién después despegarse los que tenían que ganar. Los Pomesano eran número puesto, pero el legendario Amleto tuvo problemas en su Norton y perdió una vuelta. Su hijo Alberto ganó sin apremios, escoltado por Marcos Rodríguez (h.). Cuando don Pedro Vaccario bajó la de a cuadros estaba tercero Jorge Ferro con la inscripción Parabrisas CORSA) y cuartos los hermanos Lepiane, montados en la moto mejor presentada.

Como el día estuvo bueno, desde el punto de vista meteorológico, el público respondió en una medida mayor de la que se esperaba.

Al atardecer, en la sede del Club Social Las Flores, se entregaron los trofeos y los 213.000 m$n., repartidos entre los mejores.

10/5/70 - "1er. GRAN PREMIO CIUDAD DE LAS FLORES" (Motociclismo) - Autódromo General San Martín (3.694 m)

CLASIFICACIONES FINALES

Clase 50 cc. Standard. A 6 vueltas - 22,164 km

1º	77	O. Rivero	Demm	15'29"8	6 v.
2º	252	V. Marín	Demm		6 v.
3º	405	J. Milán	Demm		6 v.

PROMEDIO: 85,796 km/h.

Clase 50 cc. Abierta: F. I. A 6 vueltas - 22,164 km.

1º	73	A. Ubieta	Itom	14'26"2	6 v.
2º	56	L. Szalay	Suzuki		6 v.
3º	52	S. Ghinassi	Demm		6 v.

PROMEDIO: 92,111 km/h.

Clase 100 cc. Abierta: F.I. A 6 vtas. - 22,164 km:

1º	41	R. Médicci	R.F. Special	11'35"3	6 v.
2º	53	J. Médicci	R.F. Special		6 v.
3º	46	R. Ramírez	R.F. Special		6 v.

PROMEDIO: 116,238 km/h.

Clase 125 cc. Abierta: F.I. A 12 vtas: - 44,328 km:

1º	80	H. Vignetti	Bultaco ...	20'27"8	12 v.
2º	143	J. Contreras ...	Zanella RK		12 v.
3º	38	A. Farifias	Bultaco		11 v.

PROMEDIO: 129,972 km/h.

Clase 175 cc: Abierta: F.I. A 12 vtas: - 44,328 km.

1º	80	H. Vignetti	Bultaco ...	19'16"8	12 v.
2º	28	R. O. Ubieta ..	Zanella RK	19'20"	12 v.
3º	143	J. Contreras ...	Zanella RK	19'44"3	11 v.

PROMEDIO: 137,941 km/h.

Clase 500 cc: Sidecars. F.I. A 8 vtas. 29,552 km:

1º	1	Pomesano - Paulero .	Norton .	16'36"	8 v.
2º	3	Rodríguez (h)-"Grillo"	Triumph .	16'41"9	8 v.
3º	5	Ferro - Chialvo	Norton .	17'05"8	8 v.

PROMEDIO: 107,015 km/h.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7939

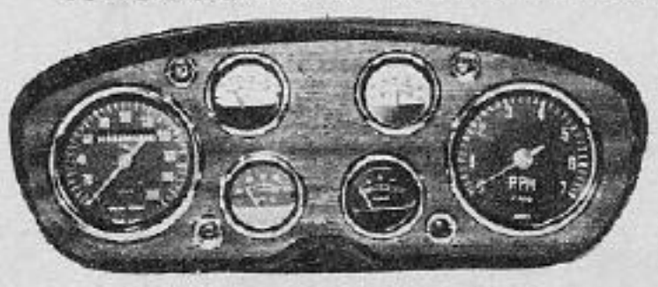
sugerencias **PARABRISAS CORSA**

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

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

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

ACCESORIOS DEPORTIVOS en GENERAL



Tableros especiales para
FORD FALCON

DISTRIBUIDOR OFICIAL DE INSTRUMENTAL
BRD

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

ATENCION AGENCIEROS Y CONCESIONARIAS...
Publicítese colocando en sus unidades PLACAS GRABADAS, con el nombre de su empresa
AUTOMOTORES Gori
CONSULTE A: 82-8519
También confeccionamos en madera y metales, ceniceros, displays, llaveros, etc.

CREEMOS QUE PUEDE NECESITAR ALGUNOS REPUESTOS. CONSULTENOS...



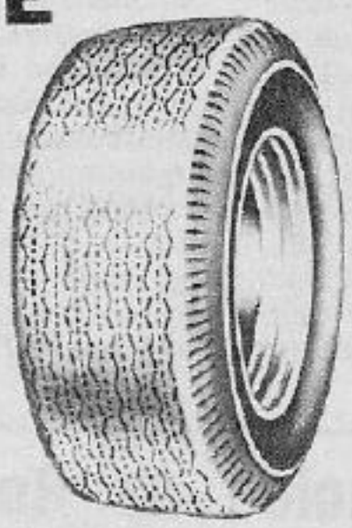
EN REPUESTOS Y CARROCERIAS, LINEA COMPLETA
FIATODO
SARMIENTO 3899
T. E. 87-1852/1992
Buenos Aires
UNICA DIRECCION
NO TENEMOS SUCURSALES.
ESTACIONAMIENTO PROPIO.



VENTAS POR MAYOR Y MENOR

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

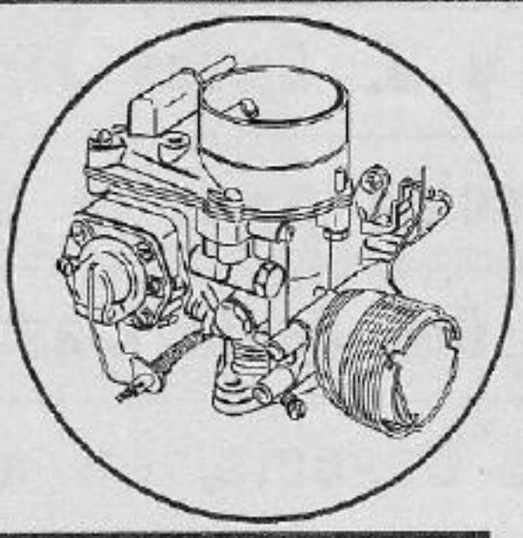


SOLUCIONE LOS PROBLEMAS de su
CAJA AUTOMATICA



DIRECCIONES HIDRAULICAS
HERRAMIENTAS e INSTRUMENTAL DE PRUEBA IMPORTADOS
VENTA DE REPUESTOS
CAJAS DE RECAMBIO
DE MARCO Hnos. SRL.
24 de NOVIEMBRE 561 - Cap.
Tel. 97-4410/7488

PEUGEOT 404



EL CARBURADOR DE REPOSICION LO FABRICA:
CARCION



ECO

CALENTADOR CON 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 35x45 cm., extendida 35x90 cm.

Productos ECO
Fábrica: Ameghino 557 V. Martelli
Tel. 740-3662.
ZONAS DISPONIBLES EN TODO EL PAIS

FINN DE SELECCION

Yachting

Con la designación de Roberto Haas, Adrián Obarrio y J. Carlos Firpo se definió la selección para la disputa de la Copa de Oro de la Clase Finn a correrse en Cascais, en agosto

Por J. PEDRO SIEDMANN fotos: MARIOLINO CASTELLAZZO

Por "finn" los cultores del chaleco de toalla tienen sus representantes para la próxima Finn Gold Cup (Campeonato Mundial) que se realizará entre los días 14 al 22 de agosto en Cascais, Portugal.

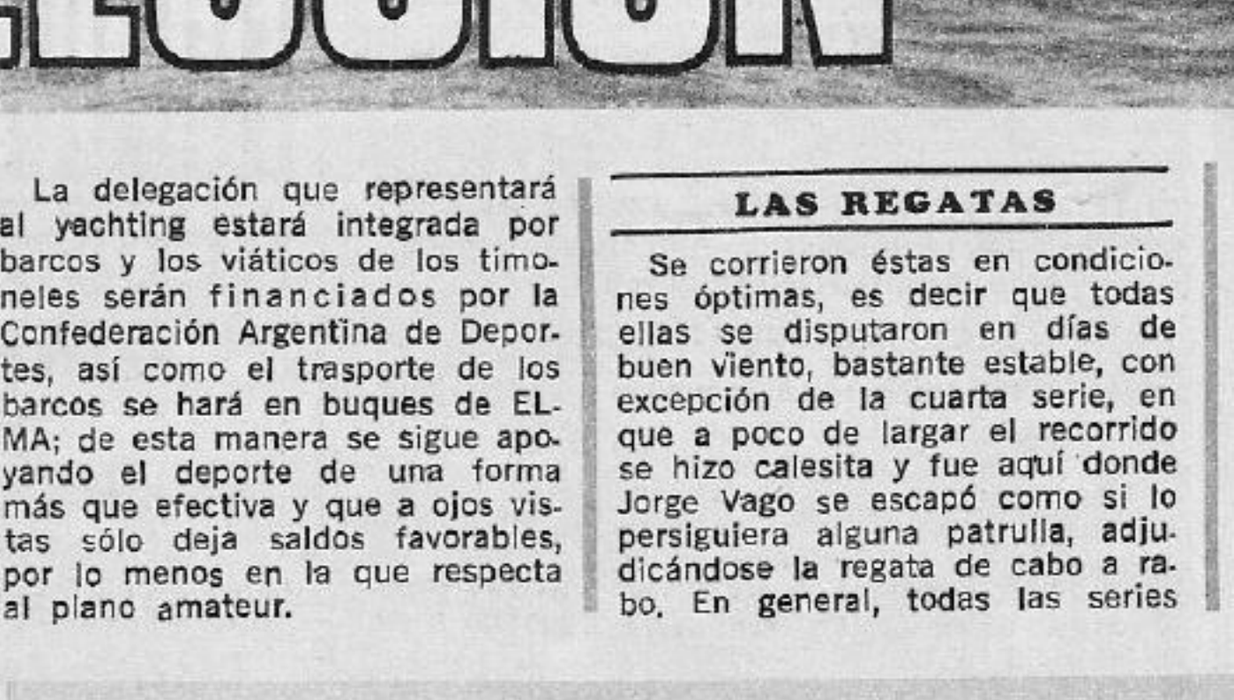
La selección se debió realizar de una manera muy singular, dada la necesidad de utilizar regatas sueltas del fixture oficial. Estas regatas fueron: premio Selección (CNSI); la copa Yatch Club Argentino (YCA); y la copa Cautere (YCA), reservándose la copa Hortensio Aguirre (YCA) para el caso de que se suspendiera cualquiera de las series, cosa que no sucedió.

El torneo fue organizado, por lo tanto, en combinación con el Club Náutico San Isidro y el Yatch Club Argentino, corriéndose frente a Anchorena un total de seis regatas con descarte de una; en ellas intervinieron 23 timoneles, lo que demuestra la importancia que tiene la clase Finn en nuestro medio.

La delegación que representará al yachting estará integrada por barcos y los viáticos de los timoneles serán financiados por la Confederación Argentina de Deportes, así como el trasporte de los barcos se hará en buques de ELMA; de esta manera se sigue apoyando el deporte de una forma más que efectiva y que a ojos vistas sólo deja saldos favorables, por lo menos en la que respecta al plano amateur.

LAS REGATAS

Se corrieron éstas en condiciones óptimas, es decir que todas ellas se disputaron en días de buen viento, bastante estable, con excepción de la cuarta serie, en que a poco de largar el recorrido se hizo calesita y fue aquí donde Jorge Vago se escapó como si lo persiguiera alguna patrulla, adjudicándose la regata de cabo a rabo. En general, todas las series



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Los resultados de las regatas fueron:

1ª Regata - 1/5/70 - Viento NO de 10 km, río creciendo

1º	Roberto Haas	Skiff
2º	Pedro Ferrero	S. N.
3º	Alberto Obarrio	Yogui
4º	Adrián Obarrio	Gaviotín
5º	Jorge Sanjurjo	Condalino

2ª Regata - 2/5/70 - Viento NO de 25 km, río creciendo

1º	Adrián Obarrio	Gaviotín
2º	Alberto ebarrio	Yogui
3º	Jorge Sanjurjo	Condalino
4º	Carlos Firpo	Fanático
5º	César Carabelli	Jailaife

3ª Regata - 3/5/70 - Vinto SE de 15 km, río creciendo

1º	Roberto Haas	Skiff
2º	Adrián Obarrio	Gaviotín
3º	J. Carlos Firpo	Fanático
4º	Carlos Mendonca	Chantacuatro
5º	Wilson Pereyra	Escándalo

4ª Regata - 9/5/70 - Viento E de 10 km, río creciendo

1º	Jorge D. Vago	Remojón
2º	Roberto Haas	Skiff
3º	Carlos Alurralde	She
4º	Jorge Sanjurjo	Condalino
5º	Wilson Pereyra	Escándalo

5ª Regata - 10/5/70 - Viento S de 15 km, río bajando

1º	Roberto Haas	Skiff
2º	Carlos Firpo	Fanático
3º	César Carabelli	Jailaife
4º	Alberto Obarrio	Yogui
5º	Mario Isola	Flagelo

6ª Regata - 16/5/70 - Viento NE de 10 km, río creciendo

1º	Adrián Obarrio	Gaviotín
2º	Roberto Haas	Skiff
3º	Wilson Pereyra	Escándalo
4º	Carlos Firpo	Fanático
5º	Jorge Sanjurjo	Condalino

CLASIFICACION FINAL

1º	Roberto Haas	Skiff	6	puntos
2º	Adrián Obarrio	Gaviotín	25	„
3º	Carlos Firpo	Fanático	34,7	„
4º	Alberto Obarrio	Yogui	42,7	„
5º	Jorge Sanjurjo	Condalino	47,7	„
6º	Wilson Pereyra	Escándalo	54,4	„
7º	Pedro Ferrero	S. N.	58,7	„
8º	Carlos Mendonca	Chantacuatro	59	„
9º	César Carabelli	Jailaife	70,7	„

RESULTADOS DE OTRAS REGATAS

El Yacht Club Olivos hizo correr la selección para el próximo Campeonato Sudamericano de la Clase Pengüin reservada a los integrantes de la flota 150. Los seis mejores clasificados podrán representar a la mencionada flota en Brasilia, pero falta seleccionar aún a las tripulaciones que contarán con el apoyo financiero de la Confederación Argentina de Deportes; para ello se disputará una nueva selección entre los representantes de cada flota del país.

En el torneo, en que se suspendieron más regatas que lo deseable, debido al excesivo o al nulo viento, los resultados fueron:

1º	Martín Costa	Lantia	79	puntos
2º	Héctor Serena	Adiós III	75,3	„
3º	Pablo Gianelli	Kakata	75,1	„
4º	Adalberto Ujvary	Cambalache	66,1	„
5º	Jorge Heller	Charrúa	65,1	„
6º	Eduardo Homps	Babiequín	56	„

Por su parte, el Club Universitario de Buenos Aires puso en juego la copa Felipe A. Justo en una regata Núñez-San Juan-Núñez para barcos que miden en la CCA, Handicap Convencional y clase Grumete, con los siguientes resultados:

CCA - Serie "B"

1º	Alfredo Segers	Trinidad II	12h 06m 16s
2º	Juan C. Rodríguez	Nora	13h 38m 41s

CCA - Serie "C"

1º	Alberto Rizzo	Edurne	15h 38m 10s
2º	Lorenzo Kingland	Bleizzard	15h 44m 24s

CCA - Serie "D"

1º	Carlos Caraminola	Bora	15h 53m 27s
2º	Arístides Chiesa	Fauno II	16h 09m 00s

Handicap Convencional

1º	Gabriel Kowalowsky	Aniara	s|t.
2º	Horacio Tetamanti	Trinidad	„

Clase Grumete

1º	Jorge Jáuregui	Arlequín	s|t.
2º	Pedro Iglesias	Nunky	„

También el Círculo de Pilotos de Yates largó una regata a San Juan con los siguientes resultados:

CCA Serie B:	V. Thompson ...	Vatelú	s|t.
Río de la Plata:	J. Mura	Cisne	„

Apenas largada la serie, algunos de los participantes en busca de la boya de barlovento...

A la derecha, Roberto Haas, cabal ganador de la selección, a la izquierda Adrián Obarrio, quien resultó segundo.

Jorge Vago al timón de su Remojón, sin lugar a dudas el Finn es un barco muy distinto de todos los demás, obsérvese la posición del timonel, curvatura del palo y otras menudencias.

fueron bastante peleadas, en especial entre los diez primeros, que en todo momento estaban en condiciones de puntear; sin embargo, quien siempre se destacó fue Roberto Haas, que se alzó con tres triunfos y dos segundos puestos, sin lugar a dudas se adjudicó la selección a lo campeón. Recordemos que hace escaso mes Haas también se adjudicó el derecho a representar al país en el mundial de la clase Soling, como tripulante de Horacio Campi; parece que el '70 le fue propicio al alemán y esperemos que le vaya tan bien en el extranjero como aquí en casa.

Quien, sin correr mal, no anduvo como nos tiene acostumbrados fue Alberto Obarrio, que con la "excusa" de la Vela Chata de North se tuvo que conformar con el cuarto puesto, aunque parece que se está desquitando de lo lindo en la clase 505, donde tripulando a su hermano Adrián no quiere salir de ganador.

Las comisiones de protesta y salvamento tuvieron muy poco trabajo, ya que hubo escasas protestas y ninguna tumbadita o cosa por el estilo. Sólo nos queda desearle la mayor de las suertes a los felices merecedores a la oportunidad de correr afuera, esperando que los vientos les sean propicios.



2

desde que comienza el rodaje...

UD. Y SU MOTOR...
¡YA FORMAN EQUIPO!

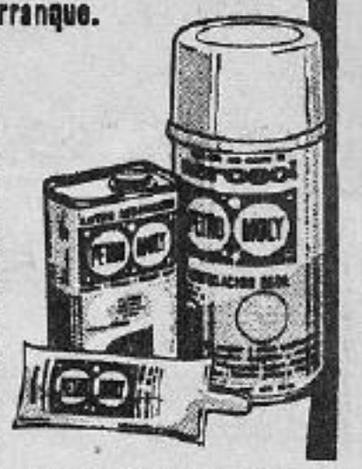
Y tanto que, muchas veces, Ud. y su motor... ¡son una misma cosa! Convenga, entonces, que ESE MOTOR, parte fundamental de su actividad, necesita el mejor de los cuidados.

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

PETROMOLY asegura mejor funcionamiento, más rendimiento, fácil arranque.

PETRO MOLY ®

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



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

ASI VEO EUROPA

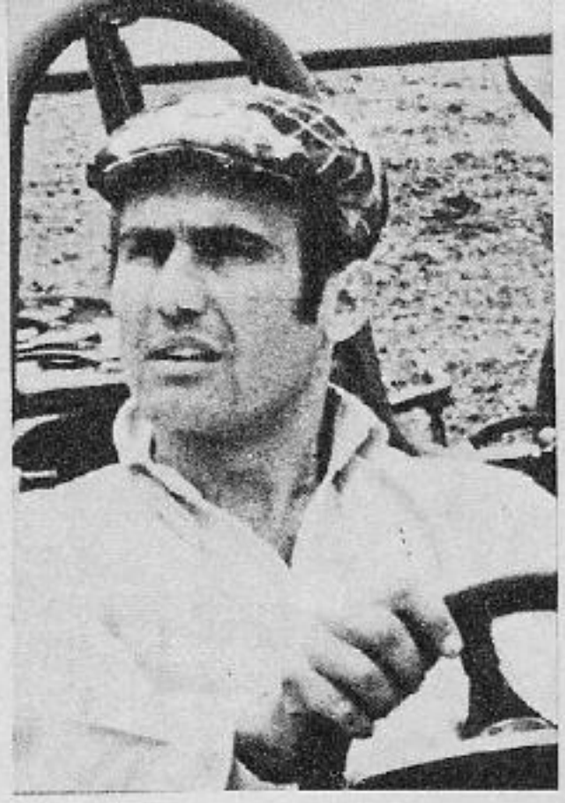
LA TRISTEZA DE ABAN

Pocas veces me sentí tan triste como en Crystal Palace cuando tuve que abandonar la carrera donde venía tan bien. Ahora me siento mucho más cómodo y más cercano a la punta y por eso hubiera podido conseguir un buen resultado final

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por CARLOS REUTEMANN

DONAR



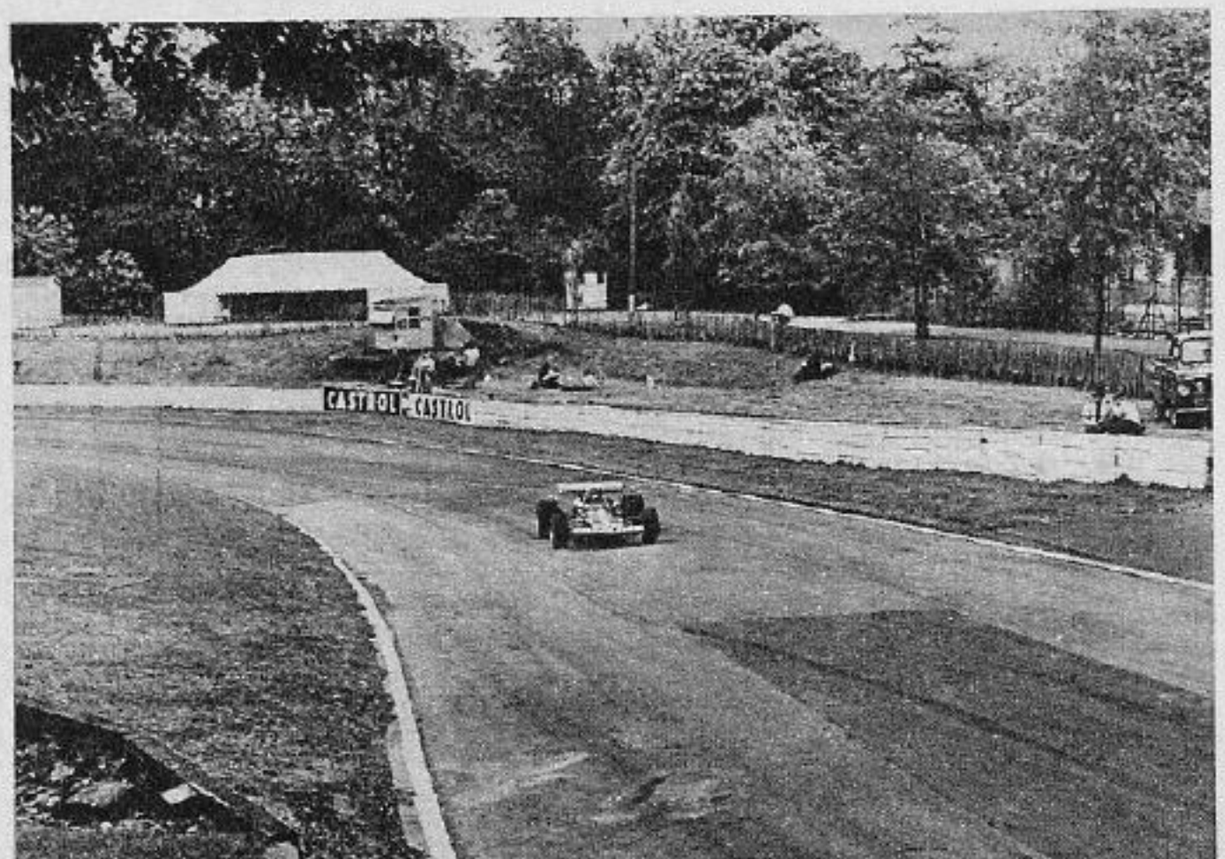
El piso tiene algunos desniveles y en esta curva el auto siempre levantaba la rueda delantera. Pero una vez toqué el cordón y quedaron las dos en el aire, como se ve en la foto.



Anduve varias vueltas delante de Stewart en los entrenamientos y pude observarlo de cerca. Indudablemente el campeón maneja con una prolijidad que no posee Rindt.

Rindt, en cambio, es más brusco pero picó en punta y Stewart no lo podía pasar —tapado en parte por Regazzoni— y probablemente no lo hubiera alcanzado a no ser por la falla en el motor del Lotus.

El dibujo del circuito de Crystal Palace me gustó mucho. Tiene un ritmo muy agradable. Pero hay muchas piedritas sueltas que molestan bastante. De todas maneras le faltan cosas para ser completo.



Se corrió como todos saben la cuarta corsa de F-2 y se llevó a cabo en Crystal Palace, pleno corazón de Londres, más o menos lo que vendría a ser la distancia del centro de Bs. As. a Plaza Once y como si en el centro de ésta instaláramos un circuito rodeado de césped y edificios altos a los cuales evidentemente le deben molestar mucho los ruidos de los 230 y pico HP que salen disparando por los escapes de nuestros "tutús".

Nuestro equipo se completó esta semana con la llegada de Caldarella, el Sr. Comellas y el hermano de Pilotto; el segundo para desempeñar una función administrativa que es muy importante y Pilotto chico para ayudar a Pilotto grande y a Quaglia, en los trabajos, los que en las vísperas de las carreras aumentan bastante por el continuo cambiar y modificar cosas por el mejoramiento de los coches.

El "training" para esta carrera fue bastante corto por la razón que expreso arriba de los ruidos molestos, así que recién el día sábado comenzaron las primeras pruebas no con todos los inscriptos, ya que varios iban a correr en Zolder y llegaron el domingo por la mañana para clasificar.

El sábado anduvimos durante todo el tiempo de entrenamiento y tratando de marcar buenos tiempos, cosa que al final conseguimos. Visto desde el cockpit las primeras impresiones fueron muy lindas, aunque ya es sabido que es una pista muy pequeña y angosta rodeada de durmientes puestos en la tierra que resguardan al público que ve la carrera casi sobre la misma cinta asfáltica. El dibujo en sí tiene un ritmo lindísimo por el vaivén de las curvas y el peralte de la penúltima curva antes de llegar a los boxes; en fin, aunque corto y un poco chico para la F-2, a mí me gusta mucho. Durante el training andaba casi en el mismo tiempo de Jackie Stewart y en un momento dado se dio la casualidad muy linda de encontrarnos juntos y tirar un poco, permitiéndome ver su forma de manejo que es de lo más prolija y correcta y parece lógico que sea el campeón.

Las instalaciones de Crystal Palace no llegan a ser completas y lo más molesto de todo es el piso que está formado por todo tipo de piedritas muy finas que se meten por todas las partes posibles del coche y sobre todo en el lugar que separa la pinza de freno de la llanta cuya luz es muy escasa y que trae sus inconvenientes porque allí se meten las piedritas, cosa que además a veces se complica debido a que rozan los contrapesos interiores provocando el consiguiente desbalanceo.

El día domingo nos fuimos a Crystal Palace y de paso estábamos cerca de los coches y los dejamos al pelo; al de Caldarella se le puso un motor nuevo 0 km, ante fallas que había encontrado en su andar del día anterior. Fue por demás llamativo que todo el mundo paraba cerca de nuestro camión y todos de una u otra manera se las ingeniaban para tratar de entablar algún tipo de conversación. Fue un domingo muy agradable y matizado por un brillante sol que pocas veces tuvimos oportunidad de ver.

El lunes muy temprano (6 hs.) partieron Staffa y los mecánicos rumbo a la pista y posteriormente lo hicimos nosotros para hacer la clasificación. Cuando llegamos nos enteramos de que los tiempos logrados en el training el sábado eran válidos, cosa muy beneficiosa por cierto. Quedaron de esta manera formadas las series y a mí me tocó largar en primera fila. Entre Stewart y Cevert, con Pescarolo y Hill a mis espaldas.

Fue una serie muy peleada al principio y el objetivo mío fue buscar la ubicación para la final que era a 50 vueltas, desde ya tratando de conservar el auto entero.

Luego me corrí a la curva anterior a los boxes para observar el andar de la segunda serie que le dio la victoria a Jochen Rindt, entrando atrás Regazzoni y luego De Adamich. En esta serie me interesó lógicamente el desempeño de Chiche que venía luchando con Bell hasta que se quedó.

Creo que este tipo de carreras juntando clasificación y final tiene sus pro y sus contra y es más perjudicial para el corredor por el largo tiempo que permanece caminando de un lado para otro hasta la competencia final, cosa que se produce unas ocho horas después de haberse levantado, produciendo su lógico cansancio.

Luego de la segunda serie hubo un largo paréntesis hasta la tarde, en el cual los mecánicos trabajaron muchísimo en los dos coches.

En dicho intervalo se presentaron en nuestro lugar dos "capos" de la fábrica Brabham y nos contestaron todas las preguntas que les formulamos con respecto a la puesta a punto de los automóviles para esta carrera que es muy difícil.

Y se largó la final. Los primeros metros son difíciles, tratando todo el mundo de adelantarse, pero es muy dificultoso por lo estrecho y se forma la consiguiente fila india. Por supuesto que el buque se lo tomó Jochen ante la desesperación de Stewart que no lo podía pasar a Regazzoni mientras el austríaco escapaba. Yo luchaba con Adamich y Hill por el puesto y en una de ésas Cevert armó un buen despatarramo por una rueda que se fue de su lugar. Cuando estaba colocado sexto y buscaba cómo pasarlo a Hill, sentí un corte de motor; instantáneamente miré la presión de nafta y ésta oscilaba de un lado a otro pero se compuso hasta la otra vuelta en la cual se aceleró la falla y con todo el dolor de mi alma me dispuse a parar en los boxes.

Inmediatamente Pilotto se tiró abajo y comprobó que se había perforado una manguera de nafta privando de este vital elemento al Cosworth. Luego, a bajar del auto y empezar a mirar el final que siempre es lo más lindo, sobre todo para el que gana.

Sinceramente, fue una de las carreras que más me dolió abandonar de todas las que llevo corridas. Esto, por muchas razones, de las cuales una de las más rescatables hubiese sido ese probable duelo con Graham Hill y que lógicamente me hubiese dejado un saldo positivo.

De cualquier manera se progresa día a día y cada vez la distancia que nos separa de la punta se acorta paulatinamente. En este lapso que queda vamos a llevar los coches a Brabham para darles una buena revisada y tenerlos bien listos para todas las carreras próximas, aunque este fin de semana me voy a correr hasta Nürburgring para hacer fuerza por el Berta-LR.

EL RALLY DE L

Mil kilómetros para más de mil participantes, lo que deparó el rally de Fiat. Al final muchas caras conocidas entre los primeros y un ganador: Jorge Cupeiro

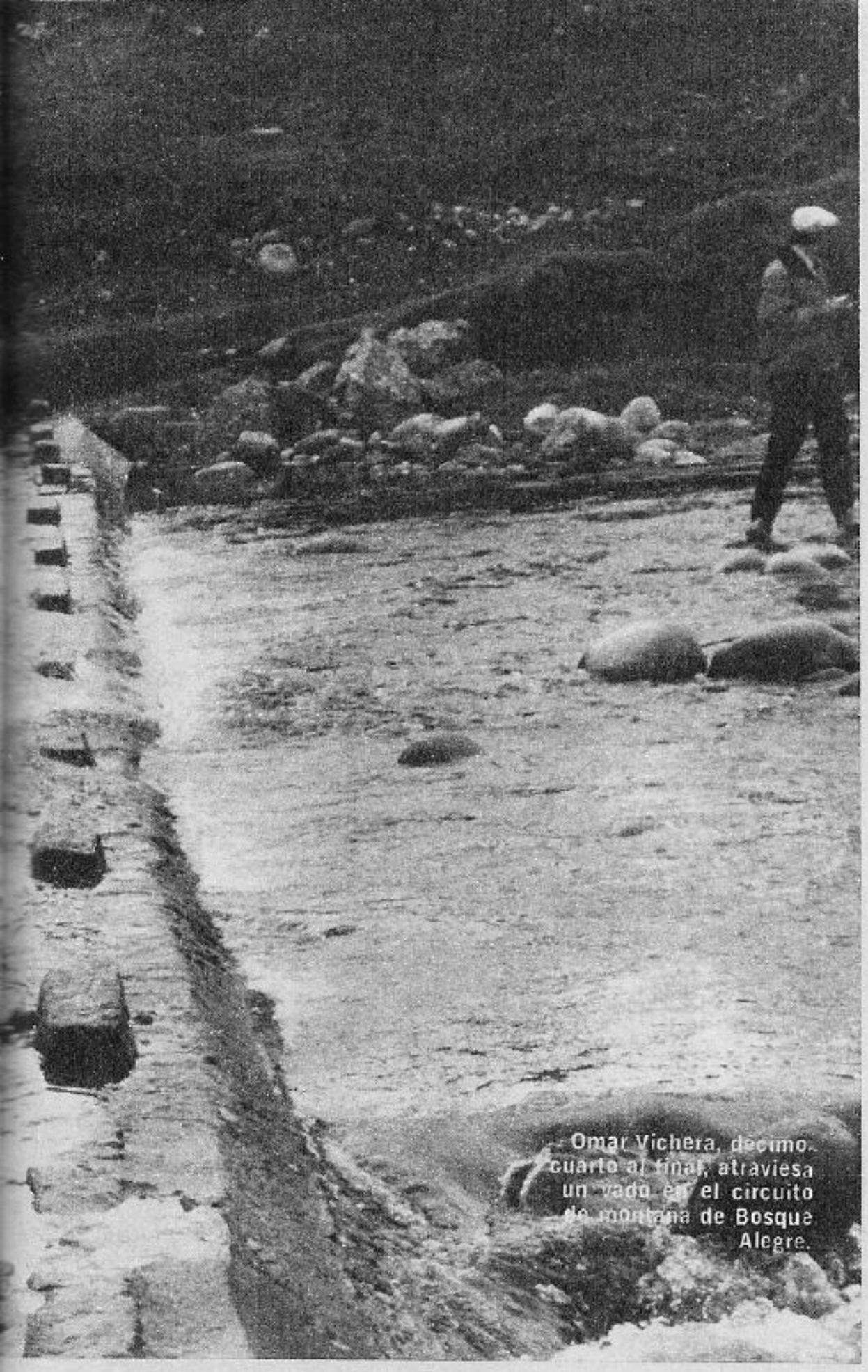
por CARLOS NEIRA
fotos: CARLOS FORNAGUERO

Como ya adelantamos en nuestro número anterior, el Rally Los Mil Kilómetros de Fiat fue un éxito total. Nunca en nuestro país una competencia había logrado reunir la cantidad de participantes que se reunió en el fin de semana del 25 de mayo. Y debemos confesar que nos equivocamos al pensar —antes de la largada— que debido precisamente a la enormidad de inscriptos, el asunto podría degenerar en un caos total. Ya la ordenada salida de la cabecera de Buenos Aires, con nada menos que setecientos ochenta autos, nos dio la pauta de que la mano venía bastante bien barajada. Y efectivamente esa pauta correspondió a todo el rally, donde nada se dejó librado al azar por parte de organizadores y patrocinadores.

Otro acierto lo constituyó la elección, no ya de las cabeceras, sino de los recorridos de cada una de ellas en los tramos de concentración. Dado que en esta oportunidad estos recorridos conformaban en sí la parte más importante de la competencia (veremos luego que no fue la definitoria) debían equipararse los kilometrajes y las dificultades de cada uno de ellos, para que ninguno de los contingentes se sintiera damnificado.

Y también en esto la gente del CAR y de Fiat la pegó rotundamente ayudado en gran parte por el cielo que guardó para momento más oportuno nevadas, lluvias y demás desgracias climáticas. Veamos: el ganador de la cabecera "A" (Neuquén) fue Floreal Ferreras con 6 puntos en contra; el de la "B" (San Juan) Agorio-Lastra con 7 puntos; el de la "C" (Salta) Buscaglia-Buscaglia se cargó con 6; el mejor de la "D" (Corrientes) fue Frasson-Povolo y la cabecera "E" (Buenos Aires) fue empatada por Mora-Mora y Buceri-Pavicica con 4 unidades. Como se desprende de estos resultados la equidad lograda fue total.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Omar Vichera, decimocuarto al final, atraviesa un vado en el circuito de montaña de Bosque Alegre.

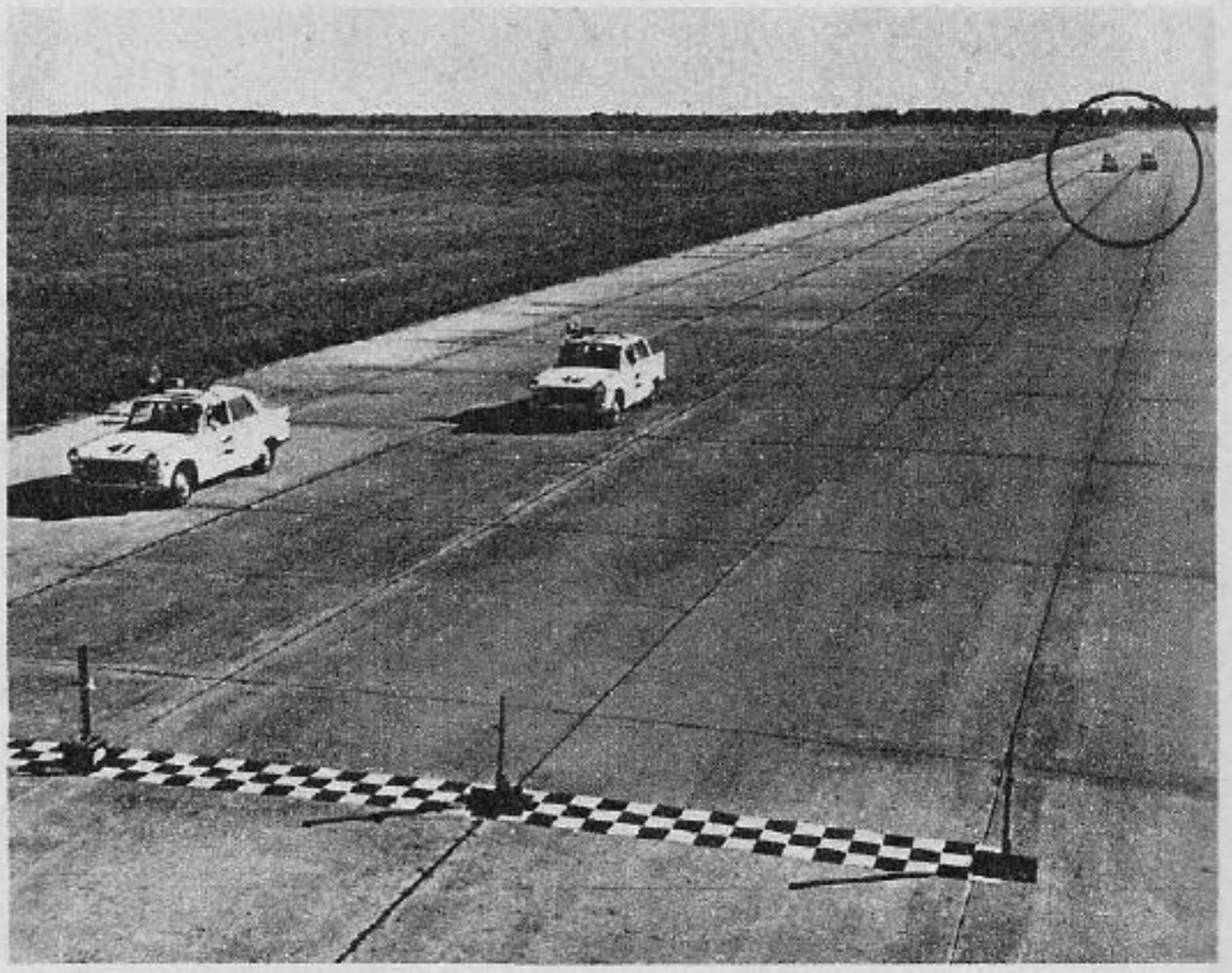
...OS MIL

Los recorridos estaban compuestos en todos los casos por una marcha de rally, una zona de control de odómetros, un promedio impuesto sobre camino pavimentado y de velocidad moderada para que fuera perfectamente cumplible y donde el navegante podía lucirse con sus cálculos, y varios tramos de promedios mínimos, generalmente en zonas montañosas o de piso desmejorado, para diversión de los pilotos y trabajo para los chapistas, especialmente de aquellos especializados en vuelcos.

En la cabecera de Buenos Aires lo lindo comenzó pasando Río Cuarto cuando en Holmberg se abandonaba el pavimento para seguir por caminos de tierra por Achiras, La Punilla, Va. Larca, Merlo, Villa Las Rosas, ya en asfalto y hasta Mina Clavero, para atravesar luego la exigente Pampa de Achala, pasar por Copina y llegar a Icho Cruz, término de la etapa: Impresionante cantidad de vuelcos (menos uno, todos sin consecuencias para sus tripulantes) y roturas de parabrisas para los menos previsores. Salvo la topografía no podemos hablar en esta cabecera de ningún obstáculo en particular Para los que venían de Neuquén las dificultades comenzaron, y terminaron, con el tramo que va desde Barda del Medio a Chacharramendi pasando por Cnia. 25 de Mayo, donde los guadales dificultaron el avance de los pequeñines. A los de San Juan les tocó bailar con los túneles de Taninga (en trepada) y luego con Los Gigantes Ahí se vieron también unos cuantos montañazos y vuelcos. Para los que largaron de Salta el tramo más feo fue en las inmediaciones de la Salinas Grandes entre Totorales y Quilino y los de Corrientes fueron los únicos que sufrieron las consecuencias de la lluvia, que aunque no fue copiosa desmejoró algo los caminos en las cercanías de Perugorría. →

En pruebas realizadas:

Champion Turbo-Action fue la bujía que rindió 10% más de kilómetros por litro.



Los cuatro coches han consumido la misma cantidad de nafta, pero los de atrás, señalados con un círculo usan bujías standard, mientras que los de adelante están equipados con Champion Turbo-Action.

PRUEBAS EFECTUADAS POR INGENIEROS DE CHAMPION Y CERTIFICADAS POR EL UNITED STATES AUTO CLUB.

Pruebas oficiales, certificadas por el United States Auto Club, compararon las performances de bujías Champion Turbo-Action y bujías Champion sin este nuevo diseño en 16 marcas diferentes de coches americanos y europeos.
Los coches equipados con Champion Turbo-Action dieron más kilómetros por litro.
Otra buena razón de peso para que usted también cambie hoy por Champion Turbo-Action.



CHAMPION

CAMBIE SUS BUJIAS CADA 16.000 KM.

EL RALLY DE LOS MIL

El manejo de Cupeiro decidió el rally; anduvo tan bien que despertó sospechas, pero su motor estaba completamente standard.

Leonardo Viña bajando con cierto apuro a la altura de Copina.

D'Apice-Frecha se colocaron octavos. El hombre de Flores cambió esta vez el 1500 por su hermanito menor

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El domingo a mediodía —es decir al día siguiente— se dio la lista de los cien mejores clasificados en la prueba de ruta, que ganaban de esa manera el derecho a seguir en competencia en el circuito Oscar Cabalén primero y al día siguiente en un circuito de montaña, ambas pruebas de velocidad pura

En el Cabalén se corrieron cinco series que modificaron sustancialmente el marcador de la general, pues Cupeiro por ejemplo merced a un extraordinario trabajo en su serie escaló desde el 81º puesto hasta situarse entre los veinte primeros. Y en la prueba de montaña corrida el lunes, Cupeiro volvería a demostrar su manejo ganando impecablemente y remontando el puntaje que tenía en su contra para erigirse en el ganador absoluto de la competencia sobre un calificado lote de rallistas y pilotos con antecedentes que ubicáronse en los ocho puestos subsiguientes. La carrera no resultó así la lotería que muchos pensaban que podría ser. En cierto modo —como sucede generalmente en rally— se dio la lógica.

Apenas terminado el rally, ya se hablaba de volver a repetir la experiencia, tal como sucedió luego de las "24 Horas de Citroën". Y no podemos dejar de vincular una y otra prueba pues las dos tienden a un mismo fin aparte de promocionar a los vehículos de una fábrica: a la participación masiva en la faz deportiva de los usuarios de la marca. Si este primer intento tuvo 1.118 anotados, no queremos ni pensar lo que puede ser una segunda edición a la que se le podrían agregar coches de la misma marca pero de cilindrada mayor. Para esa oportunidad, creemos que sería conveniente limitar la participación de corredores "profesionales" así como también la de allegados a la fábrica En cambio nos parece lógico que participen activos rallistas que son los que con su entusiasmo —nunca remunerado— mantienen la actividad de esta disciplina del deporte durante todo el año. La experiencia fue válida y el éxito total. El futuro dirá si se repite

BOLITAS EN CORDOBA

A algunos de los consagrados les fue bastante bien como en los casos de Cupeiro y Cacho Matías A otros en cambio, no. Andrea Viani no se clasificó; al acompañante de Canedo se le quemaron los papeles cuando en un control de odómetros omitió leer lo que marcaba el suyo; Mario Vessuri perdió toda chance cuando eligió navegante: tal puesto fue ocupado por el catastrófico Carlos Figueras.

Visto en las inmediaciones de Mina Clavero. El 333 y el 326 venían "tirando" juntos apilando coches. El primero de ellos sin parabrisas. Su rival lo hizo parar y le ofreció el protector de plástico para que lo usaran en lugar del elemento roto Fue aceptado y ambos siguieron tirando juntos.

La cabecera de Buenos Aires se caracterizó por las roturas de parabrisas. Las pilas de cristales des-

→

ESPACIO DE PUBLICIDAD

LAS EXTRAORDINARIAS POSIBILIDADES DE LA MEMORIA

Estaba yo muy ajeno de imaginar, al llegar a casa de mi amigo Borg, que iba a presenciar un espectáculo verdaderamente extraordinario.

Me había llamado a París para hablar a los franceses de los poetas y novelistas de nuestro país, y la noche de mi llegada, después del champagne, la conversación cayó, naturalmente, en el trabajo tan enorme que nos impone a nosotros, conferenciantes, la necesidad de saber, palabra por palabra, el texto exacto de nuestros discursos.

Entonces me dijo Borg, que probablemente iba a asombrarme; yo que le había conocido con la memoria más lamentable cuando juntos cursábamos Derecho, en París.

Se retiró al extremo del comedor y me rogó que escribiese cien números de tres cifras, los que quisiera, pronunciándolos, al mismo tiempo, en voz alta. Cuando hube llenado de arriba abajo el margen de un periódico que estaba en la mesa, Borg me repitió de memoria esos cien números en el mismo orden en que yo los había escrito, y luego en el orden inverso. Después me dijo que le interrogase acerca de la posición respectiva de cada uno de dichos números: le pregunté cuál era el 24º, el 72º, el 38º, y respondió a todos sin vacilación, sin esfuerzo, instantáneamente, como si los números que yo había escrito en el papel estuviesen escritos también en su cerebro.

Quedé pasmado ante proeza tan fantástica y en vano busqué el artificio que le había permitido realizarla. Entonces mi amigo me dijo:

"Lo que acabas de ver y que te parece tan extraordinario es, en realidad, muy sencillo: todo el mundo posee la memoria suficiente para hacer otro tanto, pero pocas son las personas que saben aprovechar esta maravillosa facultad."

Me indicó después el medio de llevar a cabo tal proeza y la realicé inmediatamente, sin dificultad, sin error, como mañana la realizará usted mismo.

Pero no me limité a esas experiencias divertidas y apliqué a mis ocupaciones diarias los principios que me habían sido enseñados. Pude así recordar con increíble facilidad mis lecturas, las conferencias que oía y las que debía dar, el nombre de las personas que encontraba, sus señas y otras mil cosas que me son de gran utilidad. Finalmente comprobé, al cabo de poco tiempo, que no sólo mi memoria había progresado, sino que había adquirido una fuerza de reflexión más poderosa, una razón más exacta, lo que no debe extrañar, puesto que la agudeza de nuestra inteligencia depende sobre todo del número y de la importancia de nuestros recuerdos.

Si desea usted obtener los mismos resultados y adquirir ese poder mental que es el medio más seguro para acertar en la vida, ruegue al señor H. B. Borg que le envíe su interesante obra en español "Las leyes eternas del éxito". La distribuye generosamente, sin pedir ni un centavo, a toda persona que quiera mejorar su memoria. He aquí su dirección:

H. B. Borg, c/o. Aubanel Publishers, 14 Highfield Road, Rathgar, Dublín, Irlanda.

Escríbale en seguida, antes de que se le agote la obra.

L. CONWAY

EL RALLY DE LOS MIL

hechos se contaban por decenas a la altura de Merlo (San Luis)

En el Oscar Cabalén estábamos viendo una de las series que era punteada por un coche azul a quien seguía uno colorado. Y tercero venía uno blanquito. Después de unas vueltas éste amenazaba a los punteros y alguien a nuestro lado comentaba: "Mirá el blanquito, mirá el blanquito" y cada vez con más énfasis hasta que tuvo que cambiar de cantinela pues el blanquito se nos venía encima: había entrado demasiado fuerte y volcaba a nuestro lado "¡Guarda con el blanquito!..."

El despliegue de los organizadores fue sensacional. En el Hotel El Torreón, cuartel general del CAR había montada una estación de radio para recibir los tiempos de los controles y además una máquina Xerox para suplir al clásico mimeógrafo. Bien

El premio a la mejor pareja de damas fue declarado desierto por no haberse clasificado entre los cien finalistas una pareja de esas características. El coche de premio pasó entonces al cuarto clasificado Matías-Pita El de mejor pareja de un hombre y una mujer lo lograron Angela Cardaci-Julio Di Nápoli que largaron de Bs. As. con el E 646 y terminaron 40º en la general En cuanto al premio a la mejor pareja de periodistas, se hizo acreedor a él el D 029 de los colegas paraguayos de ABC Color de Asunción del Paraguay, Oscar Ortúzar y Pedro Aldabe.



CLASIFICACION EXTRAOFICIAL

Pos	Nº	Cabecera	Piloto-Navegante	Ptos.
1º	E 011	Bs. Aires	Bautista-Cupeiro	58
2º	D 066	Corrientes	Durán-Brandalise ...	64
3º	E 146	Bs. Aires	Carballo-Bustos	68
4º	D 129	Corrientes	Matías-Pita	70
5º	B 057	San Juan	H. Ruesch-Blanda ...	73
6º	E 422	Bs Aires	Bergamasco-Romieu .	96
7º	E 484	Bs. Aires	Moras-Moras	114
8º	E 771	Bs. Aires	D'Apice-Frechas	129
9º	E 003	Bs Aires	Javas-N. N.	133
10º	D 130	Corrientes	Frasson-Povolo	135
10º	E 008	Bs. Aires	Ismail-N. N.	135

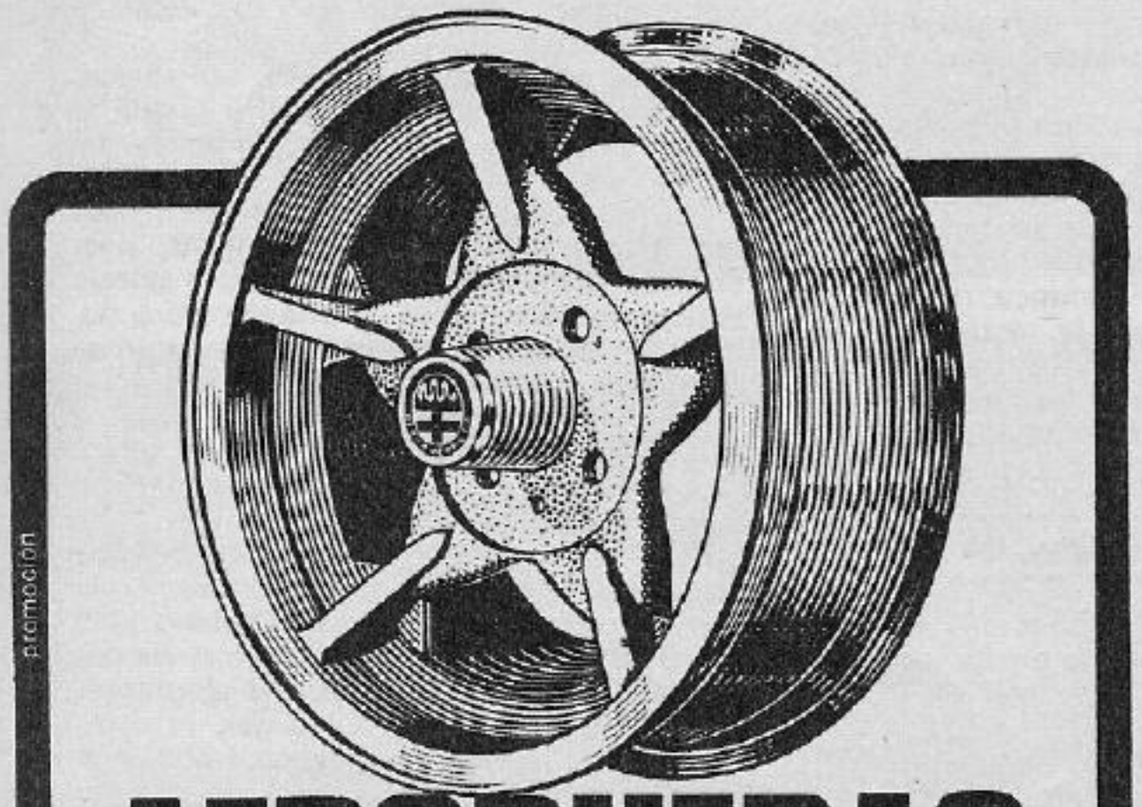


Gustavo "Sonrisa" Durán acompañado por Brandalise llegaron en segundo lugar habiendo largado en Corrientes.

En el Cabalén un trío se negocia la quinta curva. Fue la que produjo más emoción: dos vuelcos y muchos "cruzados"

Pampa de Achala y Alfredo Carballo-Bustos que volvieron a Caballito con dos Fiat 600. Uno de "carrera" y otro de premio.





promocion

AERORUEDAS
S.A.

RUEDAS DEPORTIVAS
DE ALEACION LIVIANA MAGNESIO TITANIO
para calle y competición

LA IRROMPIBLE
TODA MARCA Y MEDIDA

EXP. Y VENTAS
DORREGO 58
TEL. 54-7062

CONCEPCION ARENAL 4847
TEL. 54-1089

FABRICA Y VENTAS
BUENOS AIRES 770
V. PROGRESO - S. MARTIN
TEL. 755-3242

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Parabrisas CORSA correo

KARTS Y "CARETAS"

de Norberto Schvartz, Capital.

Estimados míos: ruégoles tengan a bien leer esta carta, porque es la tercera que les envío y no desearía que tuviese como destino el canasto de los papeles arrugados. Los felicito por la revista y ahí van las preguntitas.

1) ¿Qué diferencias hay entre las categorías "Junior" y "K" de karting?

R) Ambas clases de la FAK tienen como límite en la cilindrada 100 cm³, pero en la "K" se permite más de un carburador y usar como carburante alcoholes, cosa que en "Junior" está limitado a la nafta y aceite con un solo carburador. Por lo que atañe a los pilotos, la clase "Junior" es promocional para pilotos "no graduados", que deben dejarla cuando han ganado un determinado número de carreras. En resumidas cuentas, una es una especie de "fuerza limitada" para pilotos nuevos, y la otra una "fórmula libre" para kartistas de mayor experiencia.

2) ¿Cuáles son los requisitos necesarios (además de tener un kart) para participar en estas categorías?

R) Ser mayor de 21 años o contar con autorización paterna si se es mayor de 18 pero menor de 21, licencia médica expedida por la Dirección Municipal del Deporte (edificio del ACA) y la licencia de piloto de la FAK.

3) En el número 169 de CORSA se presenta al kart "Careta"; ¿cuál es la dirección de sus fabricantes?

R) Estos son: Damiani y Urien, y el domicilio es en Albarellos 2240, Martínez, provincia de Buenos Aires, T.E. 792-6351.

4) ¿En qué lugar puedo obtener información sobre los karts, su mantenimiento, costo, precio de repuestos, etc.?

R) En la FAK, Avda. Mosconi 3670, local 11, los martes después de las 21,30 horas.

¡GRACIAS A LOS VIEJOS!

de Rolando Medina, La Plata.

Estimados señores: les agradecería me contestaran, en la medida de vuestras posibilidades, las siguientes preguntas:

1) ¿Qué coches y camionetas fabrica Industria Automotriz Santa Fe S.A. y cuáles Deca I.C.S.A.?

R) Industria Automotriz Santa Fe era hasta el año pasado el fabricante de la línea de automóviles y utilitarios livianos Auto Union (DKW). La fábrica cerró y sus instalaciones fueron adquiridas por el grupo Fiat. En cuanto a Deca I.C.S.A., no fabrica ningún tipo de automóvil ni vehículo liviano. En cambio, sí hace tractores, motores estacionarios, camiones y chasis para ómnibus bajo licencia de Magirus Deutz.

2) ¿Cuál es el coche argentino (de cualquier cilindrada) más apto para correr en rally?

R) La suya es la típica pregunta ambigua que no admite una contestación concreta. Habría que ver qué tipo de rally se pretende correr. Si se refiere a los rallies que se corren en la Argentina (por ejemplo, el Lagos del Sur o el Primavera), casi todos los coches son aptos ciento por ciento, pues los reglamentos que se utilizan en lo atinente a la preparación de los vehículos son lo suficientemente amplios como para subsanar o mejorar pequeñas desventajas que pudiera tener una determinada marca con respecto a otra.

3) La firma americana que fabrica el camión F.W.D., ¿produjo además algún automóvil?

R) No.

4) ¿Cuántos camiones F.W.D. entraron en la Argentina en el año 1967?

R) No tenemos ese dato.

DIFERENCIAS Y DIFERENCIALES

de José Soaje y Gabriel Qüesta Villa Allende, Córdoba.

Muy estimados corsarios: les tiramos con la presente para que nos extirpen del cerebro unas dudas malignas que impiden nuestro normal ejercicio mental.

1) ¿Dónde podemos conseguir un par de carburadores para Mercedes Benz 170 D? No nos digan que en Disneylandia porque ya nos contestaron que no tenían.

R) En Ulam Bator Choto (capital de la Mongolia Exterior) hay un viejito artesano llamado Ernest Schmidel que se dedica a fabricar este tipo de carburadores para los Mercedes diesel. Lamentablemente, para poder utilizarlos tiene que modificar algunas cositas de su motor para convertirlo en naftero, pero mucha gente que ha recurrido al viejo Schmidel ha vuelto conforme con la "modifica". Pruebe.

2) ¿Qué diferencias hay entre los —valga la redundancia— diferenciales de los Fiat 1500 Berlina, Cupé, Familiar y Multicarga, y el del Fiat 1600?

R) Todos son iguales, salvo el de la Fiat Multicarga. Los primeros tienen una relación de 10:41, mientras que el del utilitario tiene 9:40.

3) ¿Para qué sirve —básicamente— un diferencial isotorque?

R) Para impedir que cuando una de las ruedas tractoras pierde adherencia (ya sea porque patina o queda momentáneamente en el aire) la otra se quede sin tracción, como sucede en los mecanismos diferenciales convencionales.

4) ¿Qué diferencia hay entre un Hot Rod y un Hot Dog?

R) El hot-rod tiene las cuatro ruedas calientes (seguramente por las aceleraciones a que es sometido, mientras que el hot-dog lo único que tiene caliente son las salchichas (seguramente debido a que han sido hervidas previamente).

¿2 VUELCOS?
¡1 VUELCO!

de Raúl Arroyo, San Miguel de Tucumán.

Señor Correo: apenas recibida la edición 213 de vuestra revista, leí en lo referente al rally Londres-México, y no sin gran asombro, que el coche Triumph 2.5 Nº 43 de los británicos Cowan, Coyle y el peruano Ulderico Ossio había volcado antes de terminar el "prime" San José de Jáchal-La Viña (Salta). Pero más adelante, y en un epígrafe de la misma nota, se dice que habían volcado en Bolivia, lo que es muy improbable, dado que los traumatismos, escalpes y fracturas de los tripulantes antedichos habrían impedido que siguieran en carrera. ¿No habrán querido referirse al vuelco sufrido en Bolivia por los rusos Astafiev, Safonov y Broundza? Quisiera que me aclararan esta cuestión.

R) Si su deseo ha sido revolver un poco con el cuchillo en la herida, quédese contento, pues lo ha logrado. Nos sentimos como el chiquillo sorprendido en una mentirilla. Solamente que aquí se ha tratado de un lamentable error. El culpable ya ha sido embadurnado con brea y adornado con plumas de gallinas y caranchos.

¿HINCHA DE CITROEN?

de Pedro Flores, General Belgrano, provincia de Buenos Aires.

Señores: tengo el agrado de escribirles para unirme así a las generales congratulaciones hacia vuestra publicación y de paso remitirme a preguntarles lo siguiente:

1) ¿Para la fabricación de qué vehículo es la planta que instalará Citroën Argentina con los dólares invertidos por su central europea?

R) No sabemos de qué nos está hablando.

2) ¿Por qué motivo dicha fábrica especifica que la velocidad máxima del 2 CV es de 90 km/h siendo que todos superan los 95 km/h?

R) De puros modestos que son. Y no sólo superan los 95 km/h sino también los 105. Lo decimos por experiencia propia (24 Horas de Citroën).

3) Ustedes se movilizan en vehículos de dicha marca. ¿Por qué motivo?

R) ¿Quién le dijo que nos movilizamos en vehículos de dicha marca? Los únicos que tienen Citroën acá son Fresco y Gelormini. Mártire y González gastan Peugeot; Figueras, Albornoz y Neira, Fiat 600; Sopeña, Cisitalia "Mille Miglia"; Alvarez Ojea, Chevrolet Súper; el Barba Sánchez Ortega alterna la Bugatti Brescia y el Amilcar; "Panci" Augé Bacqué usa el Essex que se sacó en una rifa; el "Nono" Pérez Balbi transita con su Fiat 1500; Marolino Castellazzo prefiere la moto: BMW 500 cm³, tipo de vehículo que también es usado por Willy Mártire cuando las condiciones climáticas lo permiten, pues entonces guarda el Peugeot y saca a relucir su Honda 250. Los demás usan medios de trasporte más democráticos, tales como subtes, colectivos y taxis. Como ve, sólo dos Citroën.

4) ¿Cuándo se realizó un rally "chacarero" que pasó por Ranchos, Gral. Belgrano y Chascomús, y que fue ganado por un Citroën 2 CV en la categoría hasta 1.150 cm³?

R) En noviembre de 1969. Además, fue el único en llegar, pues el barro detuvo a todos sus rivales.

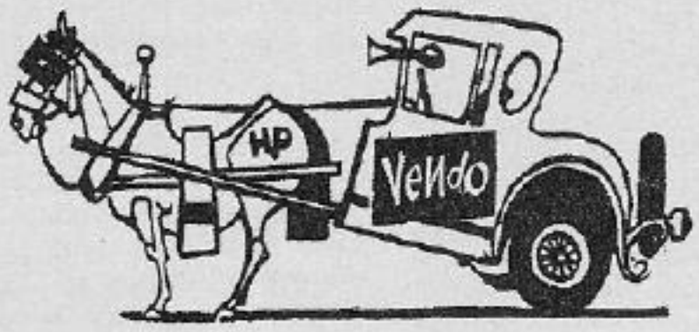
5) ¿Qué posibilidades tendría un 3 CV en un Gran Premio de Turismo?

R) De ganar, ninguna posibilidad. De llegar, aunque sea entre los últimos, muchas, pues está comprobado que la falta de velocidad con respecto a un 1093, por ejemplo, está suplida por una mayor robustez mecánica.

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

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

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.

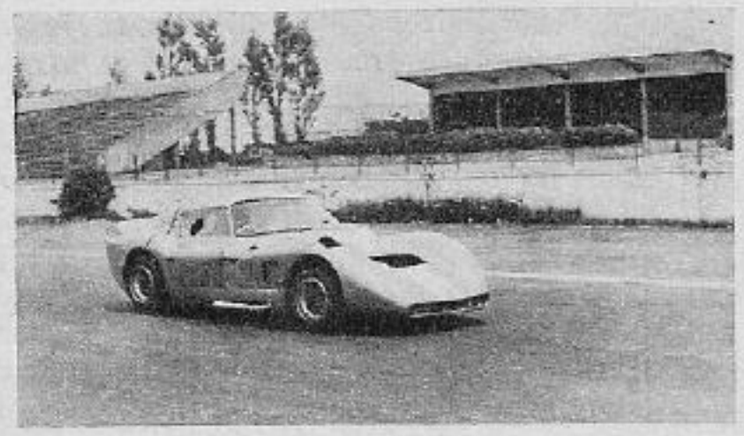
ALBERTO GOMEZ vende Peugeot 404 para TC Fórmula "A" o Anexo "J" Grupo 2. Ver en Ugarteche 3270 (8 a 12 horas y de 14 a 18 horas).

FORD FALCON 0 Km cupé, motor F-100, caja ZF, 4 frenos a disco. Solamente faltan radiadores e interior. REGALO en pesos 9.000 Ley 18.188. Gonzalo Barceló, tel. 90-9664 y 99-2167, de 8 a 12 y 14 a 16 horas. SOLAMENTE HAY UNA!!

COLECCIONES completas PARABRISAS CORSA y AUTOMUNDO. Flamantes. Tel. 658-2793.

CARBURADOR 32 mm. ¡Gran oportunidad! Con base especial listo para colocar en Fiat 600, brindando gran pique y un andar excelente en alta. Tratar: Cucha-Cucha 2592, después de las 19 horas.

CARMELO GALBATO vende su Sport-Prototipo "Baufer" idéntico (gemelo) al de



A. Vianini. Sin motor. Tratar en Baufer, Washington 2581, Capital Federal.

RENAULT 1093, realizado sobre casco Renault 850 nuevo, año 1968, 2.800 Km reales. Frenos a disco 4 ruedas. Todos los elementos provistos por fábrica. Cubiertas nuevas Cinturato. Listo y completo para correr. Se aceptan permutas, inclusive por más valor. TRATAR: ARENAS S.R.L., concesionario IKA-Renault, calles 29 y 18, Mercedes, Prov. de Buenos Aires. tel. 2322.

VENDO 4 ruedas 0 Km de magnesio New York "ruedas para Torino". Tel. 795-8034.

CRESPI - RENAULT - FORMULA-4 TULIA-7. Modelo 1970. Listo para largar. No corrió. Tel. 48-2417 y 48-1004. Preguntar por Carlos Margossian de 8 a 12 horas, $ 10.000 Ley 18.188.

FIAT 1500 CUPE. Preparación "Anexo J" de Galuzzi, lista para largar. INTERMEDIARIOS ABSTENERSE. Tratar: teléfono 30-1856 y 34-5259 de 11 a 18 horas.

VENDO NSU 61, chapa nueva, llantas patonas, tapizado negro, jaula antivuelco, instrumental completo y varias cosas más. Avda. San Martín 95, Ramos Mejía. Teléfono 658-0824.

KARTS, vendemos por disolución de equipo. Chasis completos. Dart-Chaparral pesos 80.000 m/n; Kart-Fox $ 60.000 m/n; Dart-Abone $ 40.000 m/n. Motores: Mc. Culloch Mc.20, etc. Llamar a tel. 28-1147.

MULTIPLES DE ADMISION con carburadores Holley de doble boca. Para Chevrolet



230 y 250 de 36/36 mm. Para Chevrolet 250 y línea Chevy supercarburadores de 40/40 mm. También para línea Dodge/ Valiant y Ford Falcon de 187" y 221". Potencia y performance sin modificar ni tocar el motor. Excelente marcha en baja. NESTOR PENIN (no Héctor como se publicó reiteradamente en CORSA), Hipólito Yrigoyen 199, San Martín, Prov. de Buenos Aires.

MANUALES DE AUTOS, camiones, motonetas y guías de turismo y mapas de países extranjeros VENDO. Tratar: Mario Vagani, Cangallo 3045, Dep. 13, Capital, tel. 28-3416.

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

EL IMPACTO DEL AÑO 1970. A los señores propietarios de Fiat 600, 1500, Familiar y Pick-Up, Pick-Up Ford F-100 y 350 (1969/70). En breve más modelos. PROTEX-PLAST: brinda a Ud. la solución del problema del cuidado y lavado de los 4 guardabarros de su coche. Fabricamos y colocamos en el día la protección que cubre totalmente el guardabarro, en poliester reforzado con fibra de vidrio. Tratar: Pedernera 3222/24, Remedios de Escalada (E), tel. 247-4605. Pedir hora.

APRENDA A DISEÑAR Y CONSTRUIR AUTOMOVILES DEPORTIVOS Y DE COMPETICION. Stylauto, curso integral de diseño y construcción de automóviles, le ofrece la oportunidad de hacerlo. En fascícu-



los semanales enviados a domicilio se desarrollarán los siguientes temas: aerodinamia, resistencia al avance, coeficiente de forma, problemas de sustentación, estabilidad direccional. Diseño y construcción de bastidores tubulares y monocasco. Geometría de suspensiones. Construcción de matrices y carrocerías de plástico reforzado. Moldeo de parabrisas, etc. Los cursos son desarrollados por los ingenieros: JUAN CARLOS GENTILE y JOSE MANUEL ARRIETA. Escriba solicitando informes a: **STYLAUTO,** Casilla de Correo 303 - LA PLATA - Prov. de Bs. As.

CAPOT DEPORTIVO para Fiat 600, con tomas laterales, diseño **exclusivo**, produc-



ción limitada y fabricación sobre pedido. Venta y colocación, Leiva 4247, Capital Federal.

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DKW 1963 SEDAN 1000S totalmente alemán, perfecto estado. Tapizado nuevo. Radio, calefacción, cuatro cubiertas nuevas, batería nueva. Rueda libre. Muy bien de chapa y pintura. 71.000 km reales. Con garantía escrita. PRECIO TOTAL 500.000 pesos m/n (ley 18.188 5.000 pesos). Tratar: Sr. ALBERTO COBAS DUPUY, Francisco Beiró 5137, Dto. 1, Capital Federal.

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

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

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



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

PICK-UP FORD F-100, 1960, con cúpula en perfecto estado, radio RCA, servo-fre-



no, cubiertas nuevas, tablero adicional, 87.000 km reales, única mano. FRENCH 884, Banfield.

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

LLANTAS CROMADAS

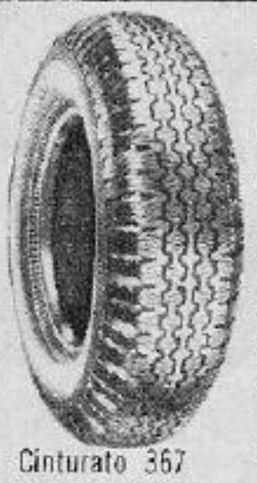


UNICAS CON
GARANTIA ESCRITA
POR 12 MESES
Llantas para Pick-Up Ford - Chevrolet y Jeep.
VICAR S.C.A.
Av. Juan de Garay 2356 - T. E. 26-5347

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



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.



CUBIERTAS DEPORTIVAS
TODA LA LINEA para ALTA VELOCIDAD
A los mejores precios de plaza
SARACHO
DIRECTORIO 5512
Cinturato 367



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

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

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

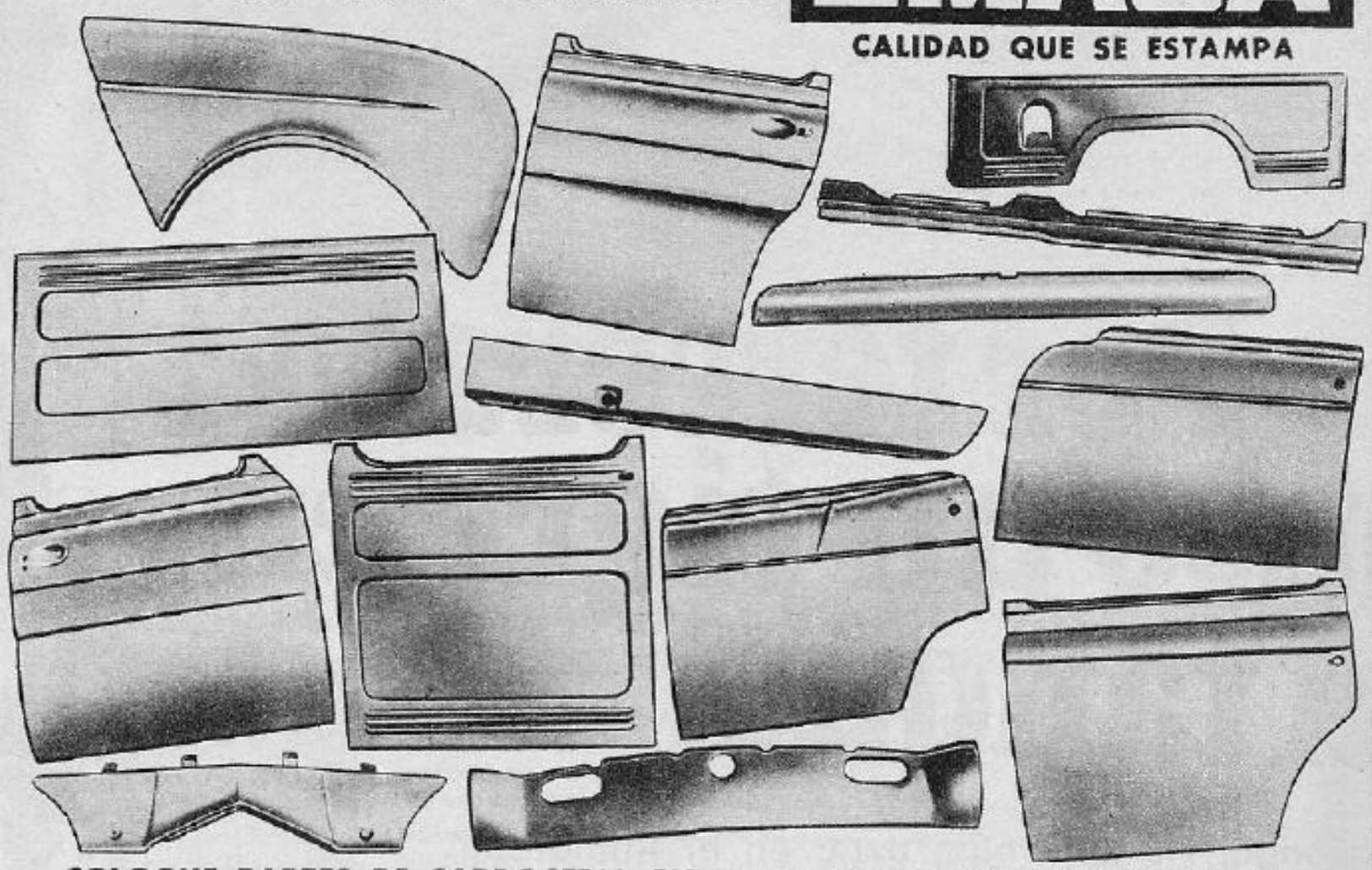


CITROEN ...	$ 79,50.	M$N 7.950.-
FIAT 600	$ 69,50	" 6.950.-
RENAULT ...	$ 85.—	" 8.500.-
DI TELLA ...	$ 89,50.	" 8.950.-
FALCON	$ 97,50.	" 9.750.-
RAMBLER Ent.	$ 94.—	" 9.400.-
VALIANT	$ 96.—	" 9.600.-

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

CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES CON PIEZAS ESTAMPADAS

M. R. EMACA
CALIDAD QUE SE ESTAMPA



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

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

El domingo, la Asociación Protectora de Animales Africanos se enojó con García Veiga.



Por tercera vez, puso un tigre en su tanque.

El domingo, García Veiga ganó en el Autódromo de Las Flores. Lo mismo pasó el 1/3 en el Autódromo de Buenos Aires y el 22/3 en Comodoro Rivadavia. Como usted puede ver por los resultados, es ventajoso poner un tigre en su tanque. Porque da pique extra, potencia extra y rendimiento extra. Use Nafta Esso Extra con Vitane y ponga un tigre en su tanque.

Así, como N. García Veiga, usted también será un ganador

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



YA SOY MECANICO DIPLOMADO

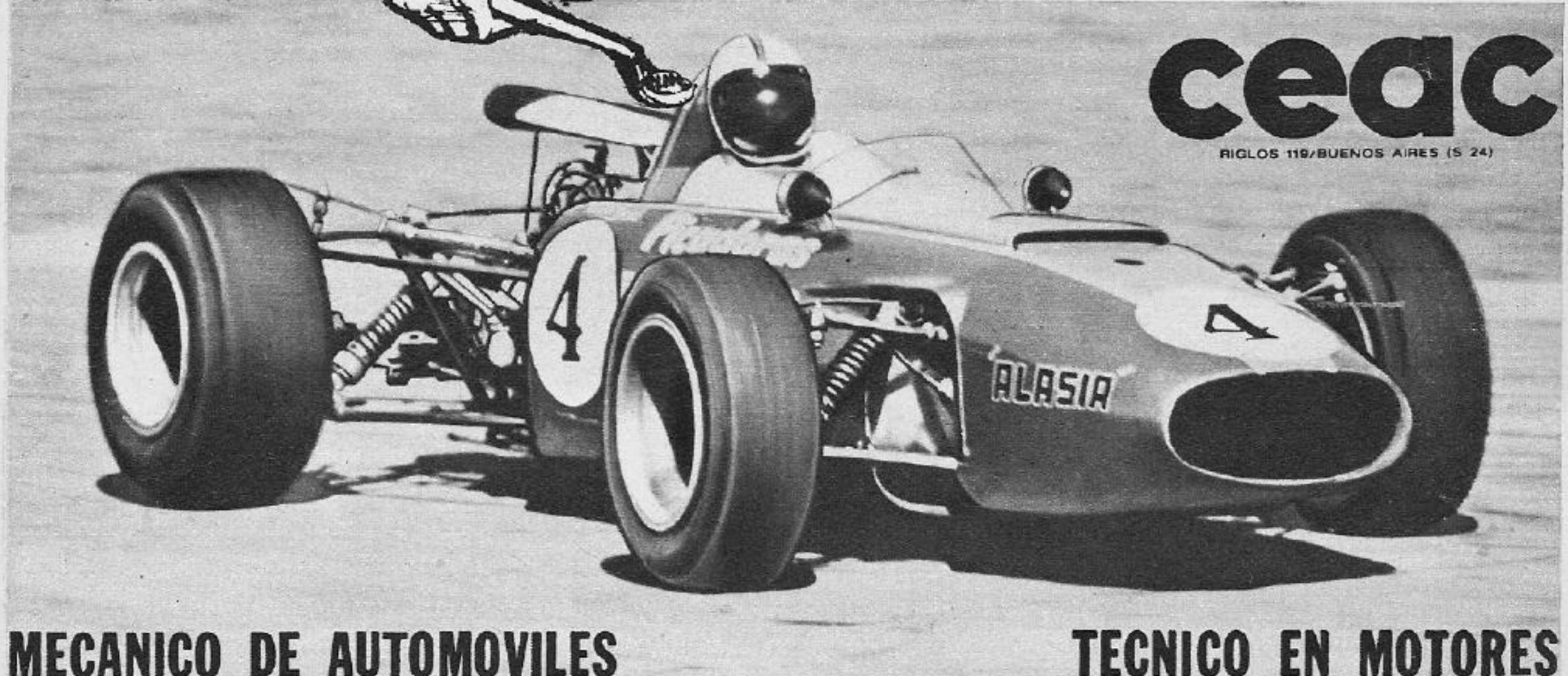


No importa la marca del coche o el tipo de motor. Los conozco bien. Puedo localizar las averías y repararlas. Antes sólo poseía la práctica del oficio. Me faltaba la técnica. Un día decidí estudiar un Curso por Correo, con todas las garantías, aprovechando los ratos libres. Ahora poseo los conocimientos técnicos que la práctica no me había dado.

Usted también poseerá un

TITULO TECNICO

estudiando alguno de estos acreditados Cursos que le ofrece



ceac

RIGLOS 119/BUENOS AIRES (S 24)

MECANICO DE AUTOMOVILES
ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL
TECNICO EN MOTORES
MECANICO DE MOTORES DIESEL

ESTOS SON TODOS NUESTROS CURSOS

- Delineante Mecánico - Delineante en Construcción Delineante General
- Instalador Electricista - Montador Electricista - Maestro Electricista - Técnico Electricista
- Técnico en Motores - Mecánico de Automóviles - Mecánico Diesel - Electricidad del Automóvil
- Técnico Mecánico - Maestro Tornero - Maestro Fresador - Técnico en Soldadura - Maestro Soldador - Encargado Mecánico - Maestro Ajustador
- Decoración General - Decoración del Hogar
- Dibujo General
- Técnico en Construcción - Maestro Albañil

SOLICITENOS FOLLETOS EXPLICATIVOS EN COLORES, SIN NINGUN COMPROMISO PARA UD.

GRATIS

UNA SIMPLE ESTAMPILLA DE CORREO y este cupón puede ser el principio de una vida mejor para Ud. y para los suyos. Mándelo HOY MISMO, pues a nada se compromete:

Me interesan folletos de los Cursos de: _____ *MOT35*

NOMBRE _____

DIRECCION _____

LOCALIDAD _____

RIGLOS 119/DPTO. 39L /BUENOS AIRES (S24)

No es obligatorio enviar este cupón. Puede escribir mencionando la revista y fecha o número.

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com