Las revistas de Mauro

Nº 40 - ENERO 24 DE 1967 - APARECE LOS MARTES - $ 40.-

Parabrisas

CORSA

MUCHO SOBRE LA TEMPORADA



EL BRABHAM DE VIANINI (pág. 16)

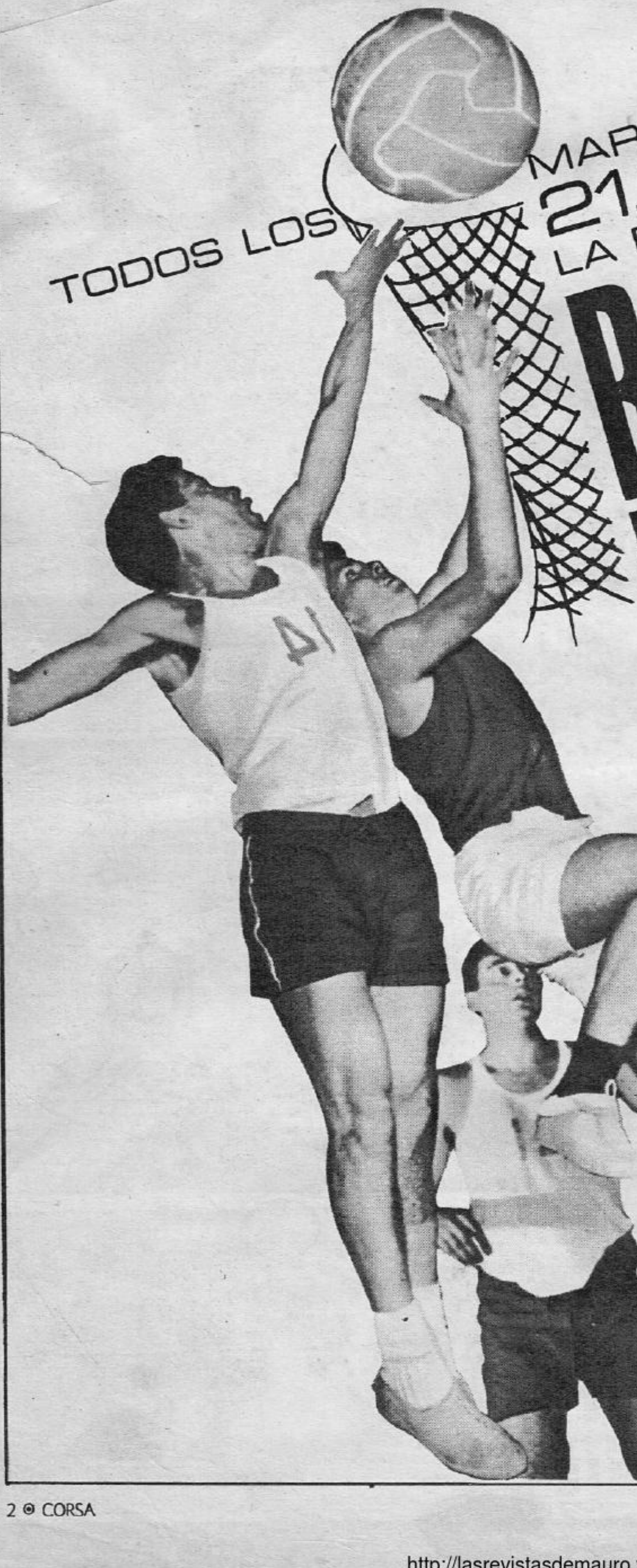
CAMPBELL: EL ULTIMO INTENTO (pág. 20)

DOMINIO FRANCES, BELTOISE AL FRENTE (pág. 7)



TODOS LOS MARTES
21.30
LA EMOCION DE

BASQUET POR TV



Conducción:
IGNACIO DE SOROA
Relatos y comentarios:
ADOLFO SAN MARTIN y
EDUARDO ALPERIN
Dirección:
GUILLERMO FRANCO

canal 7 y su red de repetidoras argentinas

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

grupo de revistas

EDITORIAL ABRIL

Parabrisas

Director: RONALD HANSEN
Secretario de Redacción: CARLOS E. CERQUEIRA

Edición semanal **CORSA**

Jefe de Redacción: HORACIO SPERATTI
Redactor Principal: CARLOS M. THIERY
Redacción: HECTOR GRANATO, PEDRO ANIBAL REVOREDO, GERMAN SOPEÑA, ENRIQUE S. SANCHEZ ORTEGA, JUAN CARLOS GOMEZ, CARLOS FIGUERAS, SERGIO CORNEJO, ENRIQUE T. MEINCKE, JULIO PEREZ BALBI.
Corresponsales: GIANNI ROGLIATTI (Europa), HANS TANNER (Philadelphia), CESAR RAMOS (Chicago), PEDRO HANDLER (Uruguay), ALBERTO COSCARELLI (Rosario), LUIS RUESJAS (Tucumán).
Servicios del exterior: ASSOCIATED PRESS y E. F. E.

Edición mensual **Parabrisas**

Secretarios Técnicos: EMILIO R. DEL VALLE (n.) y GUILLERMO MARTIRE.
Turismo: NORBERTO ALVAREZ OJEA, OSCAR A. FERNANDEZ.
Asesores: Dr. ARTURO PELLET LASTRA (Legales), Ing. LAZARO MUSIH (Economía), ROBERTO D. SCOTTO (Cotizaciones), Arq. FERNANDO ALVARADO (Tránsito y Urbanismo).
Colaboradores: SANTIAGO TERENZIANI, MIGUEL CORTAZAR, JULIO CESAR GALLO, CHRISTIAN VON ZEHMEN, SIULNAS, SANTIAGO ARCOS.
Servicios del exterior: PARIS-MATCH, QUATRO RODAS.

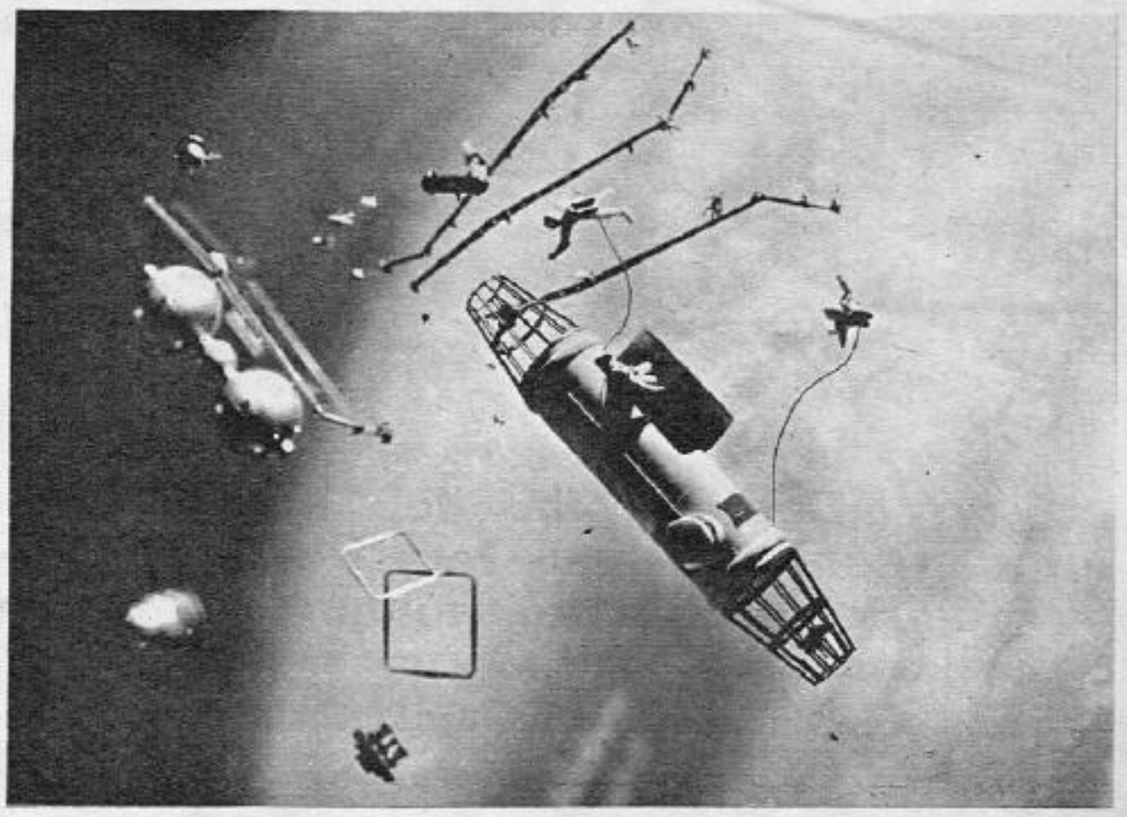
Departamento Comercial
Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO
Promotores: RODOLFO H. SABATINI, MARIO MAROTTA, JUAN CARLOS HIQUIS.
Tráfico: NESTOR SORRENTINO.

Arte y Gráfica
Director: STEFAN STROCEN
Coordinador: LUIS SOLER CAMINO
Jefe Talleres: ROBERTO LEONE
Jefe Diagramación: ROBERTO MERGOSA
Diagramadores: REMO DE MARTINO, EDUARDO C. GONZALEZ.

Departamento Fotográfico
Jefe: FRANCISCO VERA
Reporteros Gráficos: CARLOS ARCURI, PABLO ALONSO, BERNARDO ACUÑA, OSCAR BURRIEL, OSVALDO DUBINI, JORGE DIAZ, EDUARDO FRIAS, JUAN MESTICHELLI, ISIDORO RUBINI, JORGE RUBINI.

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A, Avenida L. N. Alem 884, Buenos Aires, Rep. Argentina. Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción o uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogido a la protección de las convenciones internacionales y Panamericanas sobre derechos de autor. Impreso en la Argentina. Registro de la propiedad intelectual Nº 819.657. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. REDACCION: L. N. Alem 884, Buenos Aires. Tel. 31-1431. Días de cierre: Roca 4410, Florida. Tel. 740-2587/0160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, París 17º. En Italia: via San Damiano 2, Milán. 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: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L. Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A, Piedras 113, Capital Federal. Tel. 30-8022.





Toda la Redacción de Corsa, sorprendida planeando en cualquier galaxia al entrar en contacto con los coches venidos de Europa.

Al promediar la semana pasada ya estaban en el Autódromo casi todos los coches de Fórmula Tres que nos venían de Europa, y salvo uno o dos pilotitos como por ejemplo Beltoise que estaba abandonando el Rally de Montecarlo con su Djet Matra Bonnet, todos los demás ya pisaban también las tierras del Plata. Bien, así fue como a pesar de todos los inconvenientes que a propósito hubieran salido tan bien, el miércoles comenzaron los entrenamientos para la carrera del domingo. Para algunos pilotos argentinos, ese era el primer día que ponían los pies encima de un coche de Fórmula Internacional y no hubo mayores sorpresas. El menor tiempo fue para Andrea Vianini, y a un par de segundos más pegó la vuelta el francés Jaussaud con Matra, tiempo empleado: má o meno 1m 40s, ¡ahhhhh el Matra, el Matra! Otra vez volvimos a ver los gloriosos colores franceses en un circuito sudamericano. El resurgimiento a la vista del automovilismo deportivo de un país que fuera rey indiscutido de los circuitos y las carreteras. Era la época de las grandes marcas: Bugatti, Voisin, Delage, el Hispano Suiza que se fabricó también en Francia, Amilcar como el mío, etc., etc. y muchos etcéteras más. Fue la época en que surgió el primer Campeón del Mundo de automovilismo, Robert Benoist, el francesísimo piloto oficial de la casa Delage y Bugatti, personaje de mil anécdotas gloriosas, románticas y trágicas, como la póstuma cuando fue detenido por tercera vez consecutiva luego de las dos consiguientes fugas de entre las manos de estos buenos muchachos nazis que ocupaban su país.

Anécdotas que se encadenaron una tras otro en boca de los *atorras* de esta bendita Redacción que en un gesto de irresponsabilidad total abandonaron a la buena de Dios su trabajo específico y se pasaron la semana delirando en el Autódromo. El Matra nos dio eso y mucho más; nos dio goce estético y mecánico hasta el relajo, y más cuentos de Benoist. Era famoso por sus reflejos ultra rápidos, una vez en Montlhèry se le soltó el capot a 180 km/h y salió disparado para atrás con la fuerza y la velocidad que es de esperar, pero las décimas que el pedazo de aluminio tardó en recorrer la distancia que lo separaba del puesto de piloto fueron suficientes para que Benoist agachara la cabeza. Otra más ya que estamos en pleno delirio, en una oportunidad estaba corriendo una trepada de montaña contra el reloj. Ataca demasiado rápido la última curva a escasos cien metros de la línea de llegada. El coche sale de la curva completamente cruzado, se le va la cola y hace el trompo. Ahora bien, para cualquier melón la reacción lógica hubiera sido enderezar el coche y ponerlo en el sentido del circuito y perder horas en la maniobra. El genial francés, en cambio, sin perder un segundo, enganchó directamente la marcha atrás y recorrió los últimos metros en esta forma.

NACIONALES:

Pasando a otra cosa, tenemos aquí alguna fechita para un calendario, que aunque el "receso estival" le haya quitado y tenga cada vez menos esencia de tal, es necesario informarles que en Ferro la cosa está media fiera. Parece que las autoridades dijeron no a las instalaciones que no eran algo tan tan, ni tampoco estaban tal mal como para ser tan malos con ellos. De cualquier forma, las carreras seguirán a la misma hora y el mismo día de siempre: sábados a las nueve de la noche, con Speedway y Midgets a granel para un campeonato que está por la mitad.

En Mar del Plata, la segunda competencia para una Temporada Argentina de Fórmula Tres. Recomendamos la presencia corpórea al circuito, seis o siete horas antes de la carrera, munidos de un sandwich de milanesa y una bañista en bikini, que aunque no tenga mucho que ver es bueno para reserva por si la carrera se pone aburrida. La largada será el domingo 29 a la tarde y los entrenamientos el miércoles, jueves y viernes a las seis de la matina. Las clasificaciones: el sábado a la tarde.

EXTRANJERAS:

En Nueva Zelandia una fecha más para el Campeonato Tasmania. Esta vez es la cuarta y la carrera es el Gran Premio de Teretonga, última carrera a desarrollarse en Nueva Zelandia. Después, luego de un breve descanso, los corredores, los coches, los planilleros, los puntos, las botellas de Cola-Loca infaltables en todas las fotos, se irán con la música a Australia para correr cuatro carreras más. Esta última en Nueva Zelandia se corre el 28.

Ya que estamos en "extranjeras", un mensaje en clave para nuestro corresponsal en Montevideo, Pedro Handler: "Che, Pedro, alrededor del 15 de febrero me voy para allá con Carmona. Chau. Stop". El problema de comunicarse con este hombre en Uruguay es poder comunicarse; ustedes sabrán comprender.

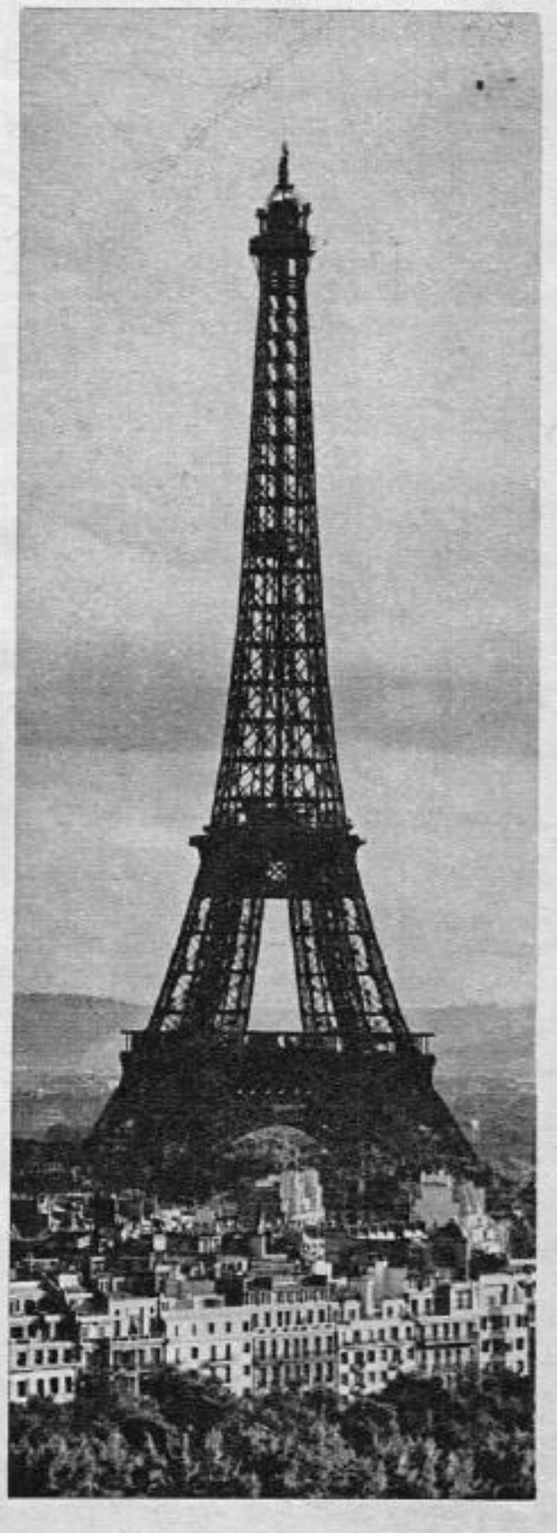
De aquellas tierras acaba de llegar Speratti, con una crónica inventada de de lo que leyó en los diarios sobre la carrera de El Pinar y redactada en la playa de Cararsco. Leela, amigo, y comprenderás.

En otra página encontrarán una nota sobre el malogrado Donald Campbell, la primera pérdida del año, tan sentida por quienes lo hemos seguido desde el año 1959 cuando recuperaba para su apellido el récord mundial de velocidad sobre el agua, en el mismo lago donde acaba de perder la vida.

Todo lo demás, o casi todo está dedicado a la Fórmula que nos visita, ¡y con todo derecho!

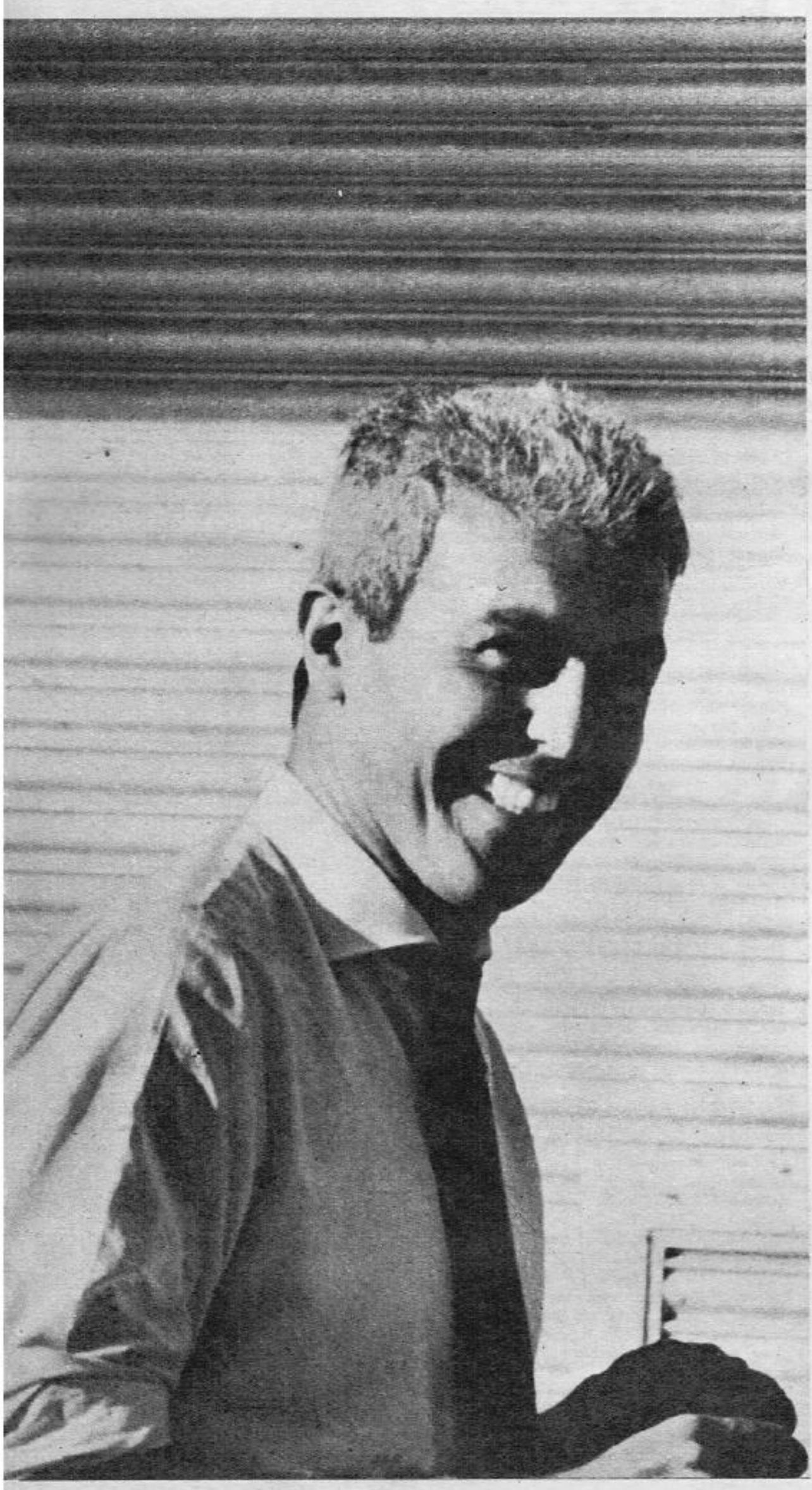
Por eso Andrea Vianini es nuestro hombre en la pista, patrocinado por Agipgas y CORSA. Tres hurras por él.

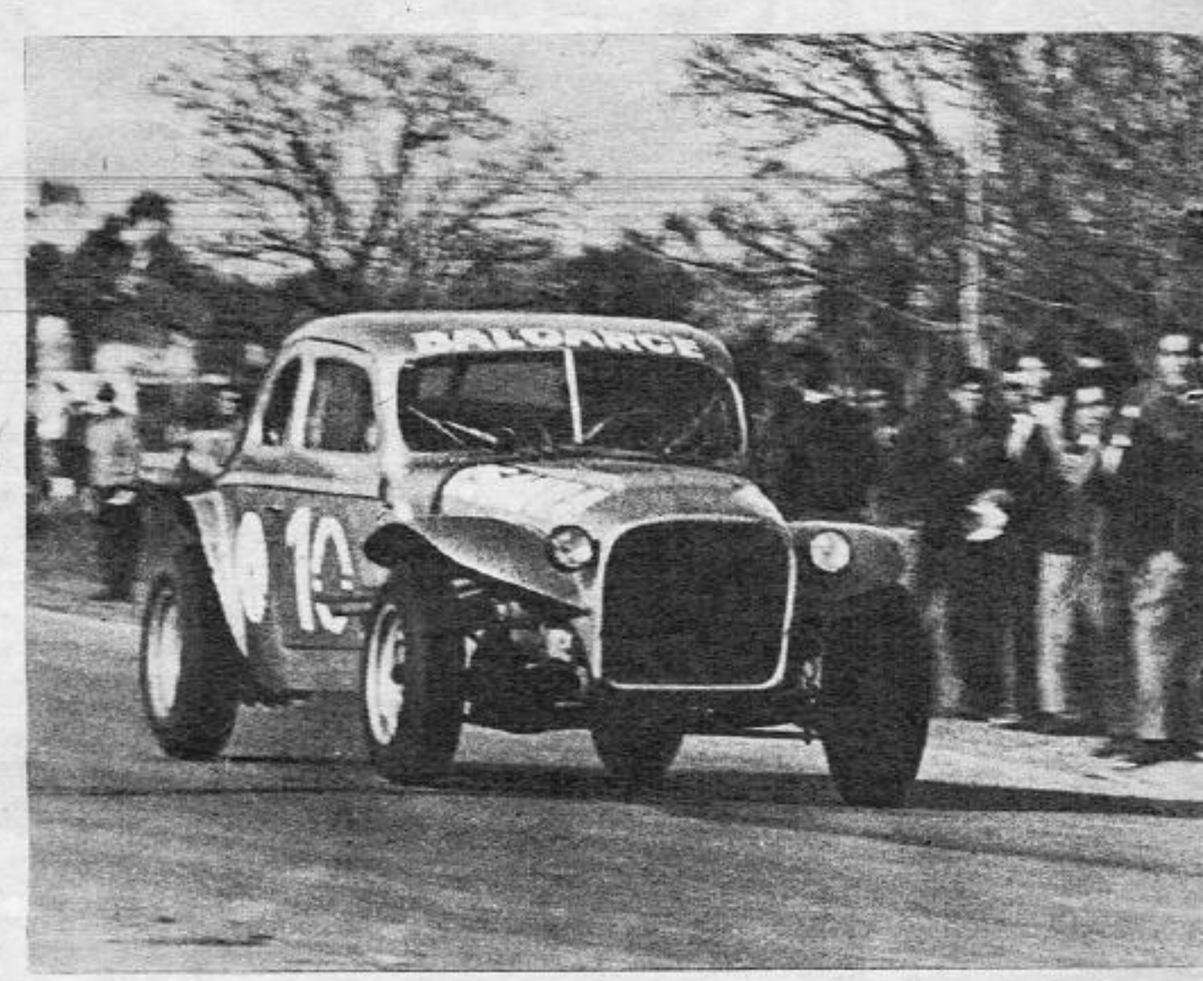
Desde Francia con amour: el Matra.



SALTO A LA

Dos estrellas del Turismo Carretera se agregaron a la lista de pilotos argentinos que intervendrán en la temporada. Eduardo Casá y Carlos Marincovich dan el gran salto, aunque por caminos diferentes. La tribuna, agradecida





La idea que nació en una rueda de amigos, se materializará frente a varias multitudes de simpatizantes. Casá sonríe: fórmula 3 a la vista.

"¿Si no empiezo ahora, cuándo empiezo?" Casá descubrió de pronto el encanto de manejar automóviles monoplaza.



El gran salto: CASA

Nadie se muere anteayer. Qué especial interés tuvo Eduardo Casá a principios de 1966, para señalar el olímpico desinterés que le provocaban los automóviles de Fórmula y tan solo diez meses después aumenta de un solo golpe su irremisible popularidad alquilando el Brabham de Vicente Sergio para correr en la Temporada. Mucha gente quería ese auto: todo Arrecifes para Di Palma, algún uruguayo afortunado, varios particulares desairados por el ACA... Cualquiera podía lograrlo, pero nadie podía imaginar normalmente que la carrera sería ganada por un alegre piloto de TC que una vez se durmió en una terraza mientras se corría nada menos que el Grand Prix de Montecarlo. Eduardo Casá sigue consiguiendo todo lo que se propone, con el lógico mérito que ello implica.

Esta fugaz y meteórica conquista del Brabham tiene todo el sabor de ser un esfuerzo por ganar una apuesta. Pero aunque fuera así y aunque Eduardo Casá todavía no haya tomado conciencia de lo importante que es para un piloto de cualquier categoría tener la oportunidad de manejar un Brabham, la compra o el alquiler o el arriendo o lo que sea, se produce en un momento estratégicamente especial.

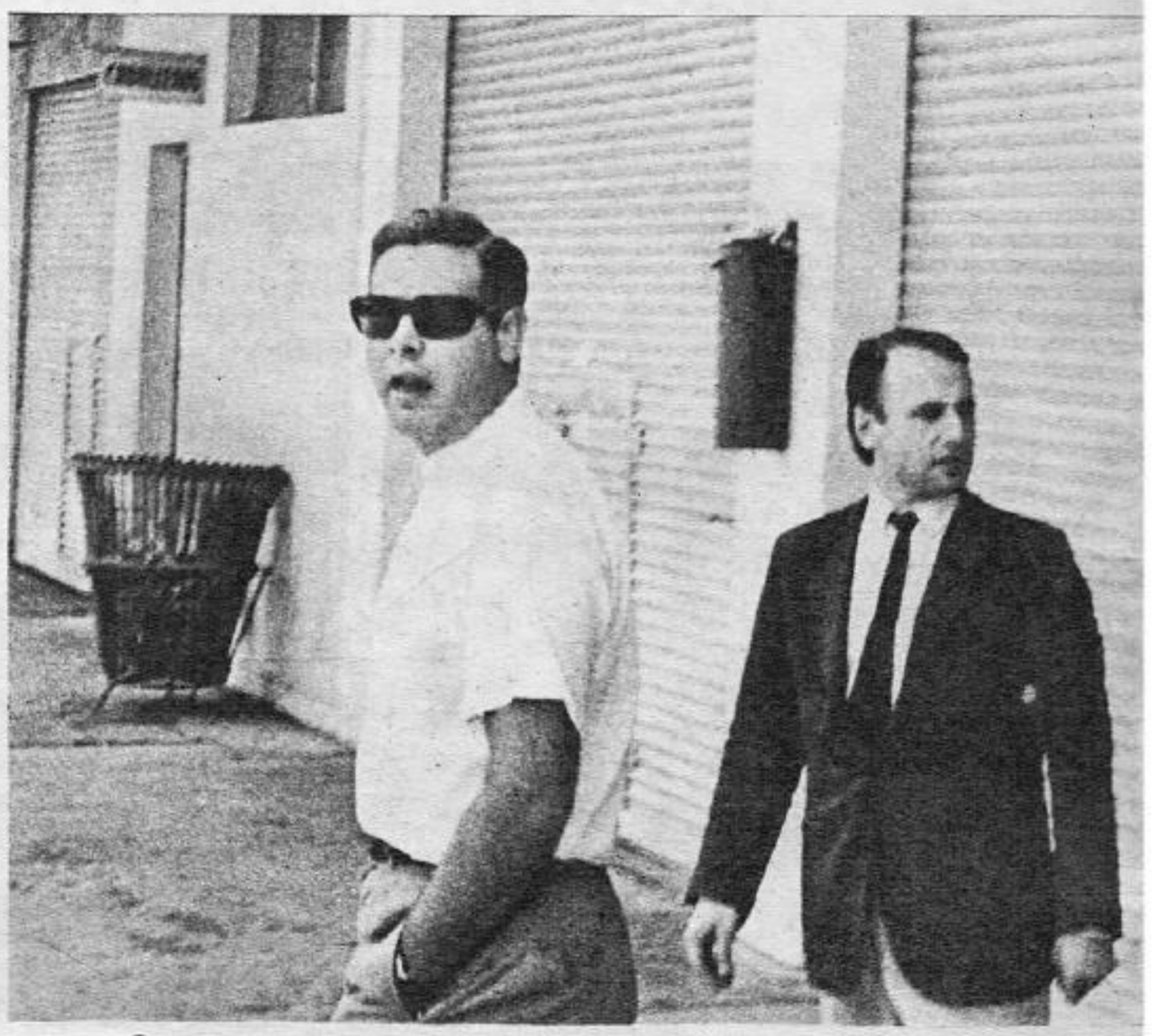
1) Si Eduardo Casá prefirió divertirse en un cockpit en lugar de divertirse en el pasto del Autódromo, pues eligió una fecha clave en su vida de automo-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EXQUISITEZ



Para Casá es el gran salto: del sólido y pesado TC a un sensible, liviano y delicado Brabham Fórmula Tres. Puede ser una simple aventura, pero la experiencia ganada servirá para manejar mejor aún el TC. Casá hizo méritos y progresos a lo largo del año como para que el salto sea posible y la diversión segura. También representa un cambio de actitud mental.



La extracción arrecifeña de Carlos Marincovich es una especie de garantía para su actuación en fórmula 3. Tiene 23 años, mejor todavía . . .

vilista, porque el contacto con la conducción noble le va a suceder al subcampeón de TC justamente cuando está terminando de madurar un proceso que lo convirtió de veloz playboy en conductor serio, seguro, agresivo, veloz y preciso. Es posible que a Casá no le interese darle continuidad a esta hermosa aventura, pero de cualquier manera una temporadita vibrando sobre el Brabham sinificará mejores y más rápidos progresos sobre el Tractor, que según información de un prestigioso colega, NO SE VENDE. (No quiero decir que el colega es Pérez Loizeau, porque es un muchacho muy modesto.).

2) Si Casá consiguió el Brabham para ganar una apuesta o para representar dignamente a los muchachos del bar, no tiene importancia. Lo interesante es que va a correr en Fórmula Tres con tan pocos antecedentes como Pairetti el año pasado y que como Pairetti puede dar un campanazo resonante. Por otra parte, si bien es conocidísima su afición a divertirse y simplemente divertirse, nadie le puede negar que tiene seriedad casi profesional desde que larga hasta que llega y que por lo tanto tiene muchas probabilidades de hacer una Temporada útil y provechosa, así reparta la utilidad y el provecho entre divertirse y aprender.

3) Excepto un fugaz entrenamiento de Menditeguy en 1964, Casá será el primer representante genuino de Ford que intenta la Fórmula Tres. Por un lado van a aumentar las recaudaciones ya que mucha gente no querrá perderse la oportunidad de presenciar su lucha con Bordeu, Cupeiro o Pairetti, aunque en la pista no se plantee en los mismos términos drásticos que impone la rivalidad de las marcas durante el calendario de TC. Pero tesoreros aparte, todos los fordistas que el año pasado aplaudieron a Casá vestido de civil en el Autódromo porque "no tenían a quien aplaudir en la pista", este año lo ayudarán comprometiéndolo a ser coherente con su título de subcampeón. Sucede que la tribuna muchas veces no entiende que diferencia hay entre una cupé de dos ejes rígidos y un moderno monoplaza de F. 3 porque la tribuna ve las cosas con más cariño que criterio técnico, pero si Casá sin conocer prácticamente la montaña de pronto cruza el Pan de Azúcar rueda a rueda con Menditeguy, muestra que tenía adormecido un impresionante poder de adaptación que le asegura, por lo menos, una actuación aceptable en el resto de la Temporada.

Casá le llama "acuerdo de caballeros" al alquiler del Brabham aunque su idea de esta nueva etapa sea mucho más definida: "Tengo 30 años. Ahora o nunca. Si no me *largo* en esta Temporada ¿cuándo?". El auto no escapará del color plateado que popularizó la cupé de Turismo Carretera y alrededor del piloto, como compartiendo algo que parece un irrealidad, ululará la pequeña muchedumbre de amigos que siempre lo acompaña: Rosso, Alzaga, Teófilo Bordeu, Travers, Estrada y el infaltable Manolo Rodríguez.

"A otros les van a exigir más que a mí. Yo voy simplemente a ver qué pasa". —Eduardo Casá tiene una opinión muy humilde de su importancia en esta Temporada. Pero en el fondo de su corazoncito es un ganador vocacional.

La oportunidad: MARINCOVICH

Para un arrecifeño no hay nada mejor que otro arrecifeño. Una semana antes de iniciarse la Temporada, José Froilán González afirmó a CORSA que si tuviese que incluir algún otro piloto en cualquiera de los equipos argentinos, tendrían su prioridad Di Palma y Marincovich. Uno y otro, como el exsubcampeón mundial, nacieron en la misma Arrecifes de los Hortal, y de los Pérez, paradisíaco lugar donde el ingeniero Sierra concurrió a la escuela primaria, colegio mixto.

Casá les ganó de mano a todos los que intentaron arrendar el Brabham de Vicente Sergio para Di Palma, después que el piloto haya golpeado infructuosamente las puertas del ACA tratando de obtener un automóvil para la Temporada. Pero Marincovich . . . ¡Ah! Marincovich es otra historia. El equipo de nuestros colegas competidores le cedió un Brabham, para completar la lista de pilotos argentinos y quizá para darle la razón a Froilán, quien por su parte no dudó en confiarle el Chevy cuando llegó la oportunidad, oportunidad que Marincovich no desaprovechó, igualando el tiempo de Cupeiro en el mismo circuito y con el mismo vehículo.

El miércoles pasado Marincovich se subió por primera vez a un monoposto. "Esto es una pluma en relación a lo que estoy acostumbrado a manejar. Tengo que aprender todo de nuevo" —dijo apenas terminó su primer entrenamiento, pero se apresuró a aclarar que "bastaron seis vueltas para llegar a sentirme cómodo. Creo que ya sé como hay que hacer para manejar este tipo de autos . . ."

Previamente, también Carlos Marincovich había paseado sus 23 años por los alrededores del ACA como argumento irrebatible. Prometieron tenerlo en cuenta y casi seguramente figuró en la larga lista de pilotos posibles, pero jamás volvió a tener noticias. "Ya había perdido las esperanzas de correr en esta Temporada, cuando me comunicaron de pronto que integraría el equipo Automundo. Es mucho más de lo que me imaginaba. Antes me conformaba con poder correr aunque sea una sola carrera y ahora resulta que voy a correr las cuatro. Espero tener unos gramos de suerte para hacer un buen papel, con eso me doy por satisfecho."

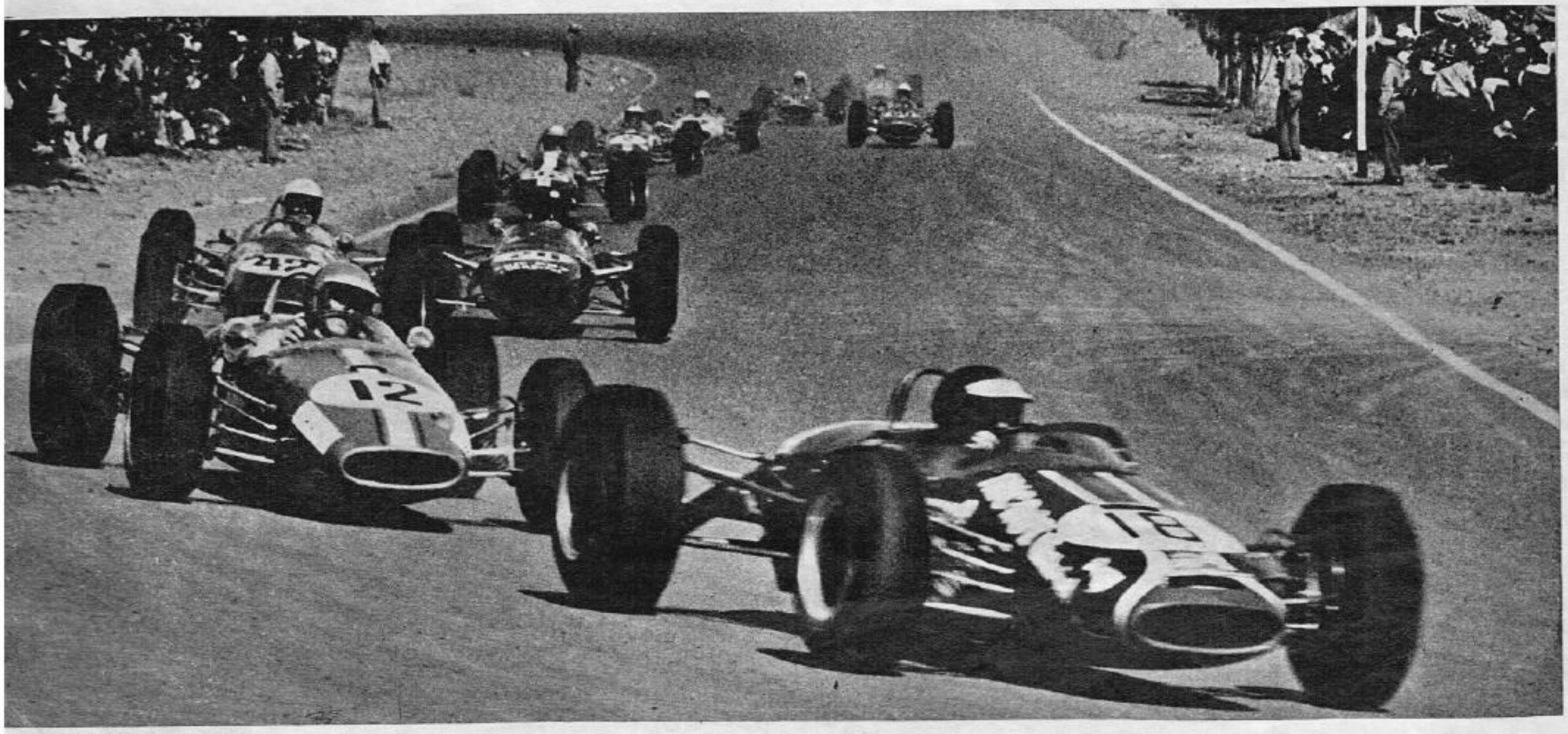
Gente joven es inversión segura. Marincovich, junto a Jorge Kissling, son los dos pilotos argentinos que pueden aprovechar más que nadie esta Temporada. Incluso, prescindiendo de los resultados. "Sandokán II" lo sabe: "Los europeos nos llevan la inapreciable ventaja de pasarse el año entero encima de los autos de carrera, mientras que nosotros apenas alcanzamos a hacer las presentaciones con cada uno de nuestros coches".

Probablemente Carlitos Marincovich no siga teniendo tan buen apetito como de costumbre, por lo que los Fórmula Tres exigen cierta estilización que el TC perdona de muy buen grado, pero no deja de tener el corazón tan contento como siempre: "Quizá algún argentino pueda ganar alguna carrera, a pesar de todo . . ."

Ojalá.

¡SIGA...!

LA TEMPORADA INTERNACIONAL DE AUTOMOVILISMO FORMULA 3



por RADIO LIBERTAD

Y LAS ONDAS CORTAS DE RADIO SPLENDID, EN 31 Y 49 M.

29 enero MAR DEL PLATA
5 febrero CORDOBA
12 febrero AUTODROMO MUNICIPAL Bs. As.

SEA USTED EL PRIMERO, EN LA INFORMACION QUE SEGUNDO A SEGUNDO, LE HARA LLEGAR EL EQUIPO DE

"EMOCION EN LAS RUTAS"

TITO REBAGLIATI - OSCAR CAÑETE BLASCO - EDUARDO PÉREZ TRIGÁS - JOSÉ ANTONIO CALABRESE - JORGE ALIAGA - LUIS GARCÍA DEL SOTO - ROBERTO BÓ - ANSELMO LAMARQUE - ERNESTO VIETTA - JULIO CAZÓN y DARÍO RINALDI.

RADIO **libertad**

Primera
en toda manifestación
deportiva

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Jean Pierre Beltoise es caso aparte. Maneja distinto a todos, no es fino, pero es eficaz, dobla fuerte y conoce el auto muy bien. Obsérvese la actitud de las suspensiones en pleno rolido. ¿Quién podrá ganarle al Matra?

HIT DEL DOMINGO: LA MARSELLESA

Los cuatro pilotos franceses ocuparon los cuatro primeros puestos, encabezados por Beltoise. Los Matra dominaron el Autódromo. Cupeiro, Vianini y Bordeu produjeron los mejores resultados entre los pilotos locales

por CARLOS MARCELO THIERY
fotos de CARLOS ARCURI y JORGE DIAZ

Eric Offenstadt, aspecto de adolescente, capacidad de verdadero campeón. Unico "rebelde" que rompió el monopolio de los Matra.



En el Autódromo empezaron a darse los buenos días en todos los idiomas a mitad de la semana pasada, cuando la Fórmula Tres nos trajo junto a sus ruidos, sus autos y sus perfumes (cada categoría huele distinto) la consabida galería de alegres personajes. Melenas, bigotes, barbas, sesodse 'soonjemeuu soupeuuse ue sepepunjue casi temenines cadetes cronometristas, mecánicos huraños que gruñen cansadamente, poses de campeón, ropa insólita, cubiertas anchas y el mensaje de Chapman y Broadley, que es lo más importante.

Tan definido e indeleble es el carácter de las embajadas europeas que nos visitan año tras año, que este nuevo reencuentro con la moderna Babel de todos los eneros hace parecer que no pasó sino una semana desde la temporada anterior. Las troupes de Fórmula Tres recuerdan perfectamente a esos amigos nuestros que crearon un toque de timbre especial para que desde adentro de nuestra casa sepamos quién entra en ella con toda naturalidad y como si fuera de la familia. Desgraciadamente, no tener un piloto argentino con reales posibilidades de ganar una carrera, impide en cierto modo que el público trate de compenetrarse con entusiasmo de estas expresiones del automovilismo noble. Pero cada temporada, cada enero, cada visita europea, deja en la Argentina valiosos elementos que tarde o temprano harán nacer una generación de pilotos capaz de competir mano a mano con los conductores extranjeros.

Está bien, aquí hay excelente material humano. Pero ninguno de nuestros pilotos está cerca de poder llegar a un país extraño y bajar el récord de un circuito unas horas después de abandonar el avión, como hizo Jota Pé Beltoise el sábado. Es increíble que un tipo así corra todavía en Fórmula Tres. Entre él y la calidad aeronáutica del Matra reverdecerán seguramente los laureles franceses de pre-guerra. Vale la pena insistir: si en la Argentina hay un futuro campeón mundial, ese hombre tiene menos de 25 años y lo más probable es que sea hoy un anónimo chico de 17 ó 18.

No es extraño que Beltoise haya ganado con comodidad aristocrática la primera serie del domingo. En los cálculos de cualquier observador figuraba la escapada de los Matra y especialmente del veloz francés. Muchos conjeturan que el original sistema de escape de los Matra (los cuatro tubos individuales salen directamente al caño de escape) les da ciertas ventajas en la obtención de potencia →

que prácticamente asegura la victoria al equipo azul, pero recorriendo detenidamente el automóvil se puede establecer que si efectivamente son mejores que ningún otro es por la suma de pequeños detalles de exquisitez, donde inclusive el piloto es un detalle más. Beltoise es quizá el único fuera de serie que llegó a la Argentina con esta camada. Por eso dos excelentes conductores como Offenstadt y Rollison montados en automóviles último modelo, no llegan a inquietarlo. Durante la serie, uno y otro no se despegaron, excepto para pasarse un par de veces, pero aún tirando juntos no pusieron impedir que Beltoise les descontara un segundo por vuelta hasta que resolvió aminorar la marcha. Jürg Dubler fue cuarto: va bien sentado, es muy fuerte para doblar. Jorge Cupeiro impresionó una vez más como el piloto argentino mejor montado y más dispuesto a aceptar las imposiciones conductivas de los Fórmula Tres. Hizo un trompo en la tercera vuelta durante un insospechado exceso de entusiasmo y perdió la rueda de Dubler sin poder reconquistarla. Cuando terminó la carrera fue muy claro: "Esto es una cuestión de ritmo. Si se pierde la cadencia ya no se puede ir más a buscar la punta". A pesar de haber salido de la pista, Cupeiro giró regularmente en 1 minuto 41 segundos y sin taquicardias. Facetti colocó sexto al modesto Tecno-Cosworth, pero con sus irregularidades de siempre. Tiene momentos de verdadera inspiración y lagunas navegables. Carlos Marincovich se dio el gusto de aguantar a "Geky" Russo y su Lotus 41 durante las 20 vueltas, controlándolos por el espejo retrovisor. El joven arrecifeño manejaba una unidad que tiene unas 100 vueltas declaradas en el circuito 2 y que por lo tanto poco a poco va siendo víctima del desgaste. Todo esto prueba que "Geky" no es ningún genio, aún habiendo llegado a correr en Fórmula Uno y de haber sido campeón italiano de Fórmula Junior en 1963, pero como quiera que sea es un muchacho acostumbrado a correr semanalmente y con esa referencia se realza la performance del debutante Marincovich. Giovanni Alberti fue intrascendente, uno de los que doblan con prolijidad porque doblan despacio. Servoz-Gavin, con otro de los Matra había largado retrasado y estaban dadas todas las condiciones para que su ataque la condujera hasta el segundo puesto, detrás de Beltoise, pero un pícaro trompo en la vuelta 14 lo alejó de todas las posibilidades. Jorge Kissling y "Tiger" se hicieron una carrerita aparte. El auto del argentino (BWA) dio la sensación de andar cada vez menos, pero salió a flote en el partidito. Moser dió seis vueltas, se dijo que había roto un botador. Stuart, cuatro, con treinta y nueve de fiebre a la sombra. Y Giancarlo Baghetti, el León Módena, ganador en Fórmula Uno, cumplió tan sólo un circuito sin mostrar nada de lo que queríamos ver en un piloto que corrió en el equipo oficial Ferrari.

Segunda serie: El Matra de Jaussaud jugueteó con el cronómetro. Jaussaud (parece el apellido de un Mosquetero de Dumas) monologó alegremente con el Matra y aún así la tranquilidad le alcanzó para marcar el récord de vuelta con 1 min 39 seg 8/10. Pairetti y Bordeu habían picado furiosamente al frente enardeciendo por unanimidad a las tribunas, pero en vuelta y media fueron deglutidos despiadadamente por Cardwell y Regazzoni mientras Andrea Vianini (piloto Agipgas-CORSA, inventores de la revista a garrafa) salía muy fuerte de las últimas posiciones buscando un lógico tercer lugar. Pairetti paró en la quinta vuelta. Poco antes un trompo iniciado nunca se sabrá por quién, produjo un desbande general en la horquillita que dejó fuera de carrera a Carlos Martín, el argentino que se tomó más en serio su trabajo de integrante de equipo oficial. Regazzoni, Vianini y Bordeu hicieron un interesante trencito durante algunas vueltas, pero la fuerza colosal de Andrea pudo más, a pesar de que una molesta emanación de lubricante le dificultaba la visual, especialmente en las zonas de frenaje. Jaussaud ganó cómodo, escoltado por Cardwell. Tercero Vianini (hombre Agipgas-CORSA, inventores de la garrafa en rotograbado). Cuarto Bordeu. Lambert ubicó quinto al único Cooper de la lista, seguido por Copello, Maglione y Regazzoni. Nasif siguió sin llegar a entenderse con el Lotus 41 y perdió cuatro vueltas. Ese auto tiene fama de difícil, pero la unidad de Estéfano nunca dobló bien. Que cubiertas, que geometría de suspensión, que estabilizadores, la cuestión es que los mecánicos y los técnicos del ACA no pudieron ponerlo razonablemente a punto, y el tucumano terminó con las manos llagadas el intento de hacerlo funcionar. Pero, en cambio, logró romperlo.

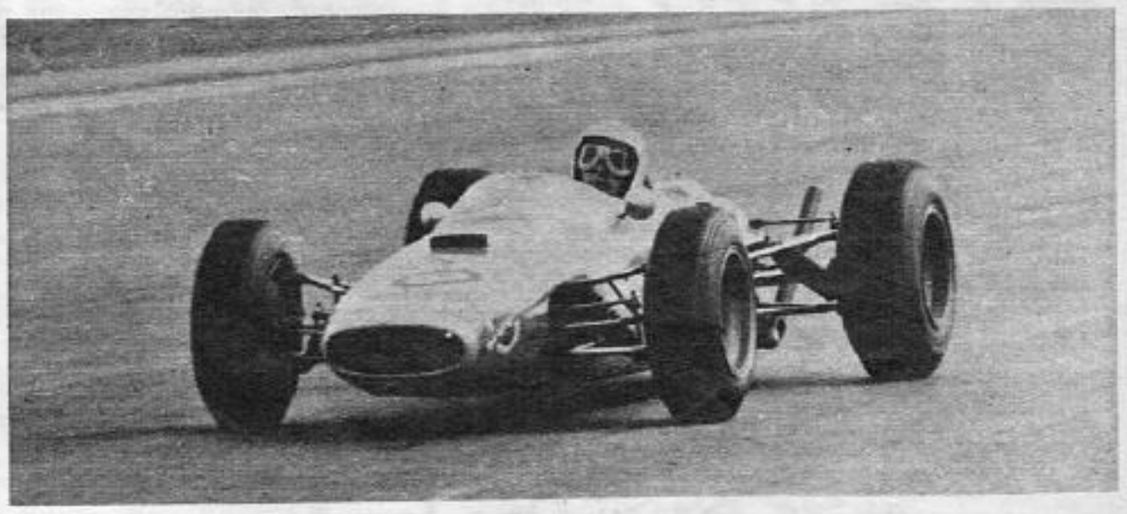
La final, un largo bostezo con Beltoise en punta. Si hay algo digno de ser destacado en estas 35 vueltas es el esfuerzo de Jassaud por atrapar el segundo puesto de Offenstadt y la



Eduardo Copello, de actuación intrascendente al principio, se fue afirmando a medida que transcurría la carrera. Cuando ya estaba cómodo y manejando fuerte, un desperfecto mecánico lo obligó a desertar.



Carlos Marincovich tuvo una actuación por demás meritoria en su debut en monopostos. Se fue adaptando de a poco a su máquina, no hizo ninguna maniobra fuera de lugar y su actuación resaltó por su regularidad. Saldo positivo en la primera jornada.



Johnny Servoz-Gavin esconde su cabellera beatnik debajo del casco. En serie y final luchó desde atrás y batió el record de pasar autos.

Cupeiro anduvo muy bien. Se sentó muy confiado desde el vamos y esta vez no necesitó justificarse con la mentada adaptación. En el mixto era uno de los más veloces.

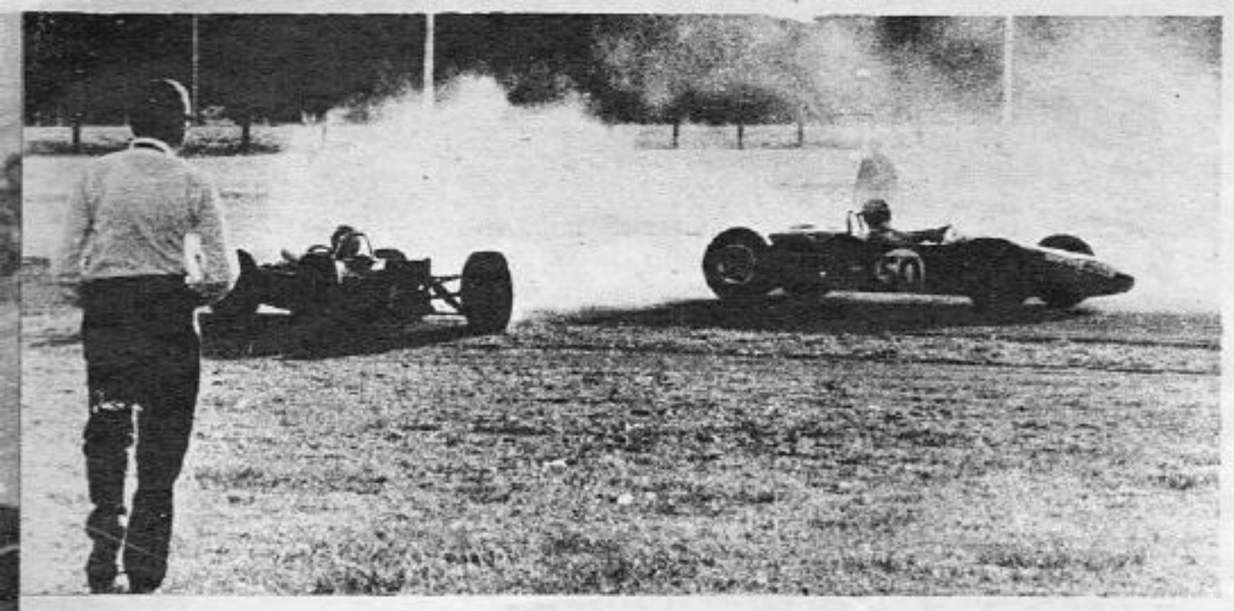




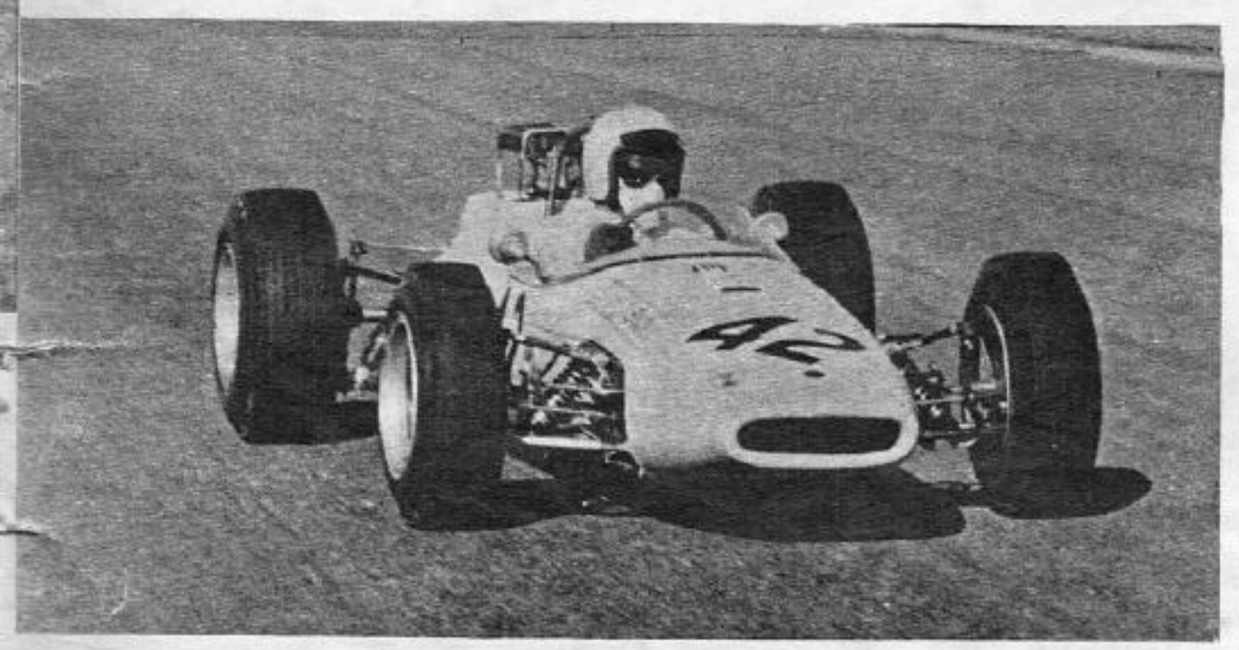
Alguno que otro mirando con prismáticos, todos sin falta con el pañuelo en la cabeza o la visera de cartón demostrando que el entusiasmo popular volvió al Autódromo con la Temporada de Fórmula Tres.

Bordeau y Pairetti disponían de una relación muy corta en primera. Por eso picaban mucho. En la largada esquivaban a todos y pasaron al frente. Pero naturalmente después no era lo mismo y perdían posiciones. Bordeau se dió el lujo de puntear en su serie.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Giancarlo Baghetti hace un trompo: Manfred Mohr lo elude y sigue su camino. Baghetti abandonó enseguida, Mohr anduvo parejo con una conducción efectivo y cuidada.





Allan Rollison es la primera vez que viene a nuestro país. Mostró de entrada su clase conductiva y un absoluto dominio de su máquina. Gran figura en la carrera que inauguró la Temporada Internacional.

Jorge Kissling tuvo que bailar con la más fea. El compionísimo de los minijuniors tuvo que conformarse con correr el "muletto" del equipo argentino. Si bien no podía aspirar a nada con ese auto, la verdad es que esperábamos más de Kissling.

Cardwell tiene el auto menos pesado, 403 kg. Su Lotus-Holbay resultó el más veloz de los ingleses. Anda fuerte y parejo. Demostró un manejo mucho más pulido que el año anterior. Detrás otro bueno: Rollison.



lucha de Servoz-Gavin por llegar al cuarto lugar después de haber largado en una posición ingrata a causa de su clasificación en la serie. De los Matra, nada que agregar. De Offenstadt que demostró que el Lotus 35 se puede manejar perfectamente siempre que la puesta a punto sea tan exquisita y tan mágica como el mismo diseño del automóvil. Cardwell fue quinto, seguido por Alan Rollison, quizá uno de los mejores pilotos de esta temporada. Dubler y Mohr regularizaron su marcha en los alrededores del minuto y cuarenta y cuatro segundos por vueita, para conseguir finalmente el séptimo y octavo puestos. Bordeu fue el argentino mejor clasificado, tomando el noveno lugar a casi un minuto y medio del puntero. Estéfano, en el puesto siguiente con el Brabham del mal-tratado Martín, fue el último en completar las 35 vueltas. Cupeiro se retrasó en un trompo, pero el De Sanctis había perdido 800 rev/min: "Cuando ponía la cuarta parecía que alguien me agarraba de la cola por la falta de fuerza", dijo refiriéndose al estado mecánico poco brillante de su auto, que en general, es el de todas las unidades del equipo del ACA. Marincovich llegó en tres cilindros, con una vuelta menos y una experiencia más. Pairetti abandonó después de un par de trompos feroces, pero habiéndole regalado a la tribuna una largada espectacular que sus simpatizantes no olvidarán. Copello sucumbió al cortársele un bulón de la cruceta izquierda y Andrea Vianini paró definitivamente al fallar el embrague.

Para todos los sensibles a lo francés, la Marsellesa que sonó en honor a Matra y a Beltoise, a Jaussaud, a Offenstadt y a Servoz-Gavin, fue un himno de triunfo, querido y casi propio. Allons, enfants de la patrie. Le jour de gloire est arrivé. Francia volvió a las pistas.

PATIO DE BOXES

Como es reglamentario, antes de largarse las pruebas del domingo se procedió al pesaje de los autos que estuvo a cargo del ingeniero Rafael Sierra de la CDA. Aquí están las cifras: 34, Cardwell y 38, Offenstadt: 403 kg; 58, Bordeu: 405; 60, Marincovich: 406; 32, Jaussaud: 407; 30, Servoz-Gavin, 40; Stuart; 28 Beltoise y 36, "Geki": 410. El resto oscilaba entre los 410 y los 425 kg, siendo los más pesados los autos de Nasif Estéfano (430), Martín (433) y Moser (440). Debemos destacar que algunos de estos autos tenían algo de combustible en sus tanques.

No nos explicamos cómo un piloto de la categoría de Giancarlo Baghetti, que inclusive ganó un Gran Premio de Francia de F. 1 al comando de una Ferrari del equipo oficial, vino a correr en nuestra temporada con un elemento mecánico tan fuera de época como el Lotus 32 y una máquina que en general no rinde lo necesario. En fin, cosas de Baghetti y la Escudería "Madunina".

El alemán Manfred Mohr estaba desesperado buscando un engranaje de primera que era especial para este circuito y su Brabham-Cosworth. Luego de mucho revolver, entre él y su esposa recordaron que lo había vendido a otro corredor en la última carrera que se disputó en Europa. Como es lógico maldijo (en alemán).

Incomprensión en las correspondientes oficinas del ACA, en la pista funcionarios burocráticos que no entienden ni quieren entender; guarangüería, prepotencia de gente que se pasa el año escuchando gritos y espera la oportunidad de ponerse un brazalete para tener derecho a gritar. De pronto alguien que parece seguir creyendo en el ser humano, alguien que enseña educación practicándola y que cumple con idoneidad su trabajo de comisario de pista. Se llame Rosso, ex corredor, ahora miembro activo de al CDA, de la ACTC, de la AAV. No es el único, afortunadamente; también don Mauricio Gallo está siempre dispuesto a solucionar problemas y no a crearlos.

El De Sanctis Nº 4 de Jorge Cupeiro tiene su historial y bastante importante por cierto. Esa máquina fue la que durante toda la temporada de Fórmula Tres del año pasado, corrió y llevó al triunfo el inglés Jonnathan Williams, que este año no pudo visitarnos.

A la simpática y "redondísima" inglesita Natalie Goodwin las cosas no le fueron muy bien. Hablando claramente, debemos decir que conduciendo no es nada excepcional ni algo parecido. Para que tengan una idea de su andar, Natalie perdía con respecto al puntero (Beltoise) alrededor de 8 segundos por vuelta. Realmente una cifra considerable.

Eduardo Copello no anda en las buenas. Cuando en la final había comenzado a sentirse cómodo sobre el monopasto, la cruceta del lado izquierdo dijo basta. Esperamos que se le dé un día de estos.

Jorge Cupeiro es uno de los argentinos que mejor nos impresionó. En la serie anduvo con tranquilidad y cuidando el auto, pero al llegar la final y por consiguiente el momento de apretar el fierro, su De Sanctis comenzó a rendir 800 vueltas menos y no pudo pasar del régimen de las 8.700/8.800 rev/min. Quizás con esas vueltitas que le faltaron hubiese estado un poco más cerca.

Cuando finalizó la carrera una de las cosas que nos movilizó fue el interés por averiguar a qué cantidad de vueltas estaban clavadas las agujas testigo. Casi todas estaban entre las 9.800 y 10.200, salvo la de la máquina del inglés Alan Rollinson que marcaba 10.400 rev/min... y las que borraron antes de que llegáramos nosotros.

Tanto en los boxes como en el sector denominado garaje había gente conocida y desconocida, menos periodistas, pues no se nos facilitó mayormente cumplir con nuestra labor en forma normal. Lo que sería interesante es que la gente del ACA nos explicara la presencia en ese recinto

"sagrado" de algunas damas con tarjetas de "Mecánico" y la de pilotos de TC como Alzaga, Casá, Teófilo Bordeu, Travers y otros. Ojalá encontremos respuesta a eso y a las benditas credenciales que nos permiten circular, "EXCEPTO SECTOR GARAJE".

Carlos Pairetti también anduvo con inconvenientes. Primero tuvo un duelo algo recio con Carlo Facetti y luego su motor se negó a andar en cuatro cilindros; Pairetti se debió conformar con los tres que le quedaron.

Charles Crichton Stuart no cumplió con las pruebas de clasificación, pero el domingo largó la competencia. No sabíamos las causas de su desaparición desde el día jueves. Luego nos enteramos que había estado engripado y guardando cama, pues por un momento pensamos que se había escapado con algún ejemplar del bello sexo, ya que Stuart también es de la Peña "La Idea Fija".

El piloto más frío, indiferente y hasta casi pedante que nos visita es Chris Lambert que corre para el Partnership con un Cooper-Holbay. Es evidente que no se parece a su padre John Charles Lambert que se paseó con un inmenso sombrero mejicano por todas las dependencias del Autódromo, desparramando simpatía y hasta jovialidad hablando un castellano muy británico.

Para variar, a Bordeu también le faltaron algunas vueltas, de esas que se pierden y nadie sabe por qué. De cualquier modo fue el mejor argentino clasificado y su conducción aunque no fue brillante fue segura y correcta.

Andrea Vianini largó la final pero sin posibilidades porque se habían pegado los aros durante la serie. De todas maneras anduvo entre el pelotón de avanzada hasta que debió abandonar ante la posibilidad de romper alguna pieza vital del motor. Habrá que esperar hasta el próximo domingo en Mar del Plata para verlo a Andrea.

De Europa llegaron, con la embajada automovilística, cuatro franceses. Beltoise, Offenstadt, Jaussaud y Servoz-Gavin. Brillante el primero, chiquito físicamente el segundo, serio, afable y responsable el tercero, con melena beatnik y la broma en el ojo el cuarto. Estos cuatro personajes diferentes pero de similar eficiencia se llevaron los cuatro primeros puestos en la final del Autódromo. De todos ellos, tres con máquinas francesas que también pisotearon a gusto en las series. La Marsellesa sonó contenta el domingo.

Una grata sorpresa es Alan Rollinson que no vino el año pasado, pero que en todo momento demostró perfecta adecuación a la pista y al auto. El sábado, además, tuvo que conseguir su quinto mejor tiempo bastante engripado.

Esto de las indisposiciones parece que fue bastante común entre los extranjeros, quienes sufrieron los bruscos cambios de tiempo que han soportado en apenas una semana. Frío en Europa, terrible calor al llegar aquí y luego una refrescada. En cambio Cardwell estaba contento y satisfecho porque dice que en Inglaterra en esta época el frío ya es demasiado y que como ya había venido a la Argentina y le había gustado y hacía calor, decidió volver en esta temporada.

La verdad es que Natalie Goodwin no anda mucho que digamos, pero al menos en la perilla de la palanca de cambios tiene un diagrama correspondiente a una caja de cinco marchas, cosa que, lógicamente no es cierta ya que por reglamento sólo se puede disponer de cuatro relaciones de caja en Fórmula Tres.

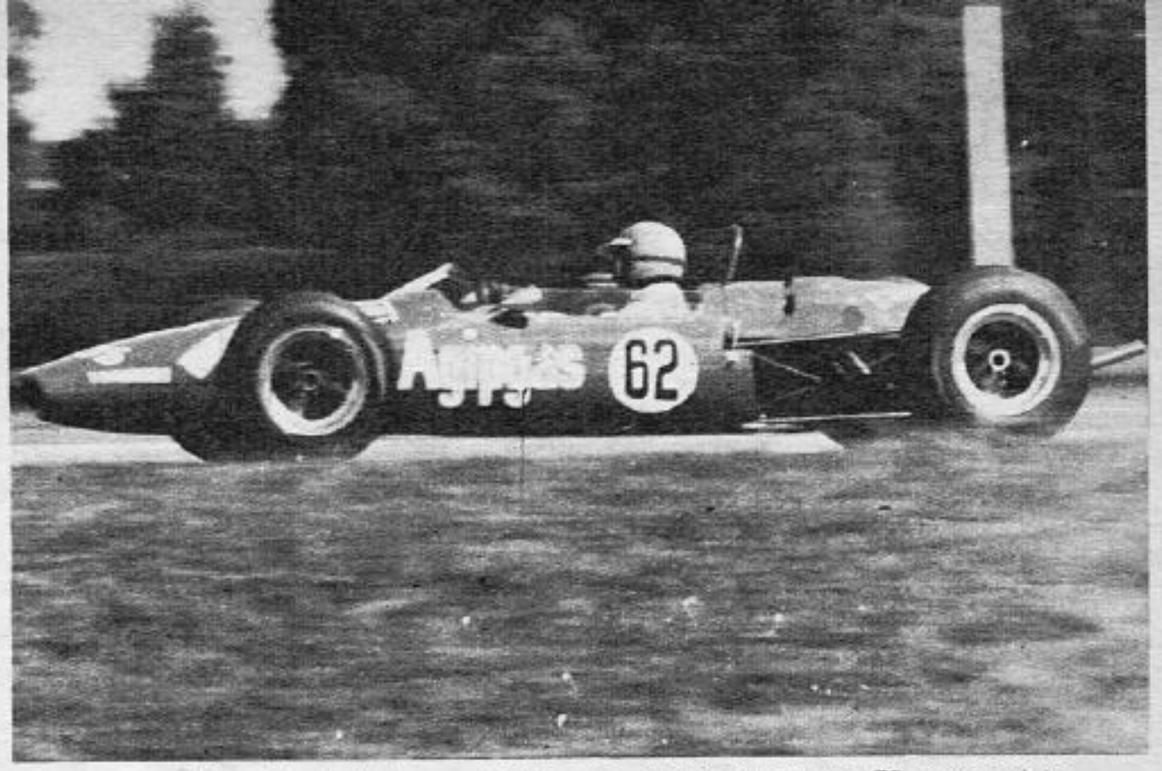
Mucha gente en todos los sectores de las tribunas confirmó el impacto popular de la Temporada Internacional. Hubo ovaciones para Bordeu, Cupeiro, Pairetti, Nasif. Sobre todo cuando Pairetti y Bordeu picaron en punta en la largada de la segunda serie. Y en las tribunas que dan sobre la curva de los boxes había una verdadera y bulliciosa barra de amigos de Jorge Kissling con carteles del piloto y de Zanella, la marca que él hizo ganadora perpetua, como últimamente a su mini-Crespi en F. 4.

Entre las gomas Firestone Indy, la banda que amenazaba los hechos en la presentación oficial y el Falcon convertible cuatro puertas que salió a dar una vuelta como guía, el ambiente parecía identificarse con Indianápolis. Por suerte los autos son otra cosa.

Para un piloto es muy importante no pasar desapercibido. Estar en un equipo y no figurar significa casi perder definitivamente su futuro. Por ello gente nueva, como Marincovich, Kissling y Martín deben correr o si no seguramente nunca más serán nombrados para estar en un equipo. Este problema se planteó días antes de correrse la prueba cuando se había planeado que solo cuatro autos del ACA corrieran en el Autódromo. Kissling o Martín quedarían indefectiblemente afuera del equipo. Los otros tres pilotos ya se habían asegurado su puesto. Afortunadamente, hubo autos para todos.

Cuando el equipo ya está formado y cada uno tiene su auto, en estos casos en el que al piloto se le da **la oportunidad de su vida** el que rompe el auto debe quedarse a pie. Eso de reemplazar a uno y poner a otro lo puede hacer Jim Clark con Mike Spence pero no acá. El domingo Nasif Estéfano cumplió su segundo día tratando de romper el Cosworth o que se "despertara". Es verdad, su motor no tiraba nada. Pero él le dio con todo. Lo pasó de vuelta muchas veces en las tres velocidades inferiores. El domingo le dio con todo y voló un pistón. Las protestas que se hacían escuchar antes tenían razón; terminó sucediendo algo previsible. Nasif se quedó a pie al finalizar la serie. Le ofrecieron el auto de Martín y Estéfano dijo que sí. Esto no debería pasar en un equipo. No se pueden malograr hombres. La seriedad con que Martín enfrentó esta posibilidad, no merecía el desaire.

Como dato ilustrativo es interesante: Las máquinas de Lambert, Estéfano, Copello, Pairetti, Rosadela Facetti, Regazzoni, Baghetti, Alberti, "Tiger", Facetti, Cupeiro, Marincovich, Kissling, Dubler, Beltoise y Servoz-Gavin estaban equipadas con neumáticos Dunlop Racing. Las de Cardwell, Natalie Goodwin, Maglione, Mohr, Jaussaud, "Geki" Russo y Offenstadt con Firestone Super Sport Indy. Por su parte Stuart, Rollinson y Vianini optaron por utilizar las Good Year.



Andrea Vianini, el único argentino que se sienta en un F3 como si lo hubiera hecho toda su vida. Muy buena actuación y problemas mecánicos.

GRAN PREMIO INTERNACIONAL CIUDAD DE BUENOS AIRES

AUTODROMO MUNICIPAL DE BUENOS AIRES - CIRCUITO No. 2: 3.912,36m

CLASIFICACION

PRIMERA SERIE:

Pos.	Nº	Conductor	Nación	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	28	Beltoise, Jean Pierre	Francia	Matra-Cosworth	33m36s1	20
2º	38	Offenstadt, Eric	Francia	Lotus-Holbay	33m41s8	20
3º	42	Rollison, Alan W.	G. Bretaña	Brabham-Holbay	33m42s2	20
4º	48	Dubler, Jürg	Suiza	Brabham-Cosworth	34m02s7	20
5º	4	Cupeiro, Jorge	Argentina	De Sanctis-Cosworth	34m06s4	20
6º	22	Facetti, Carlo	Italia	Tecno-Cosworth	34m16s9	20
7º	60	Marincovich, Carlos	Argentina	Brabham-Cosworth	34m25s8	20
8º	36	Russo, Giacomo 'Geky'	Italia	Lotus-Holbay	34m26s	20
9º	18	Alberti, Giovanni	Italia	De Sanctis-Cosworth	34m31s6	20
10º	30	Servoz-Gavin, Georges	Francia	Matra-Cosworth	34m54s7	20
11º	10	Kissling, Jorge	Argentina	BWA	33m41s4	19
12º	20	"Tiger"	Italia	De Sanctis-Cosworth	33m42s6	19
13º	52	Moser, Silvio	Suiza	Brabham-Cosworth	15m55s5	6
14º	40	Stuart, Charles	G. Bretaña	Brabham-Cosworth	7m08s9	4
15º	14	Baghetti, Giancarlo	Italia	Lotus-Cosworth	2m03s9	1

Promedio del ganador: 139,727 km/h.
Record de vuelta: el 28, Jean Pierre Beltoise y el 42, Alan Rollison: **1m39s5** en la 16ª, a un promedio de 141,552 km/h.

SEGUNDA SERIE:

1º	32	Jaussaud, Jean Pierre	Francia	Matra-Cosworth	33m44s6	20
2º	34	Cardwell, John	G. Bretaña	Lotus-Holbay	33m49s7	20
3º	62	Vianini, Andrea	Argentina	Brabham-Cosworth	34m11s3	20
4º	58	Bordeu, Juan Manuel	Argentina	Brabham-Cosworth	34m14s8	20
5º	46	Lambert, John Charles	G. Bretaña	Cooper-Holbay	34m24s9	20
6º	6	Copello, Eduardo	Argentina	Brabham-Cosworth	34m55s4	20
7º	16	Maglione, Antonio	Italia	De Sanctis-Cosworth	33m45s8	19
8º	26	Facetti, Rosadela	Italia	Tecno-Cosworth	34m18s3	19
9º	54	Regazzoni Gianclaudio	Suiza	Tecno-Cosworth	31m33s7	17
10º	2	Estéfano, Nasif	Argentina	Brabham-Cosworth	27m50s2	16
11º	44	Goodwin, Natalie	G. Bretaña	Brabham-Cosworth	29m26s5	16
12º	50	Mohr, Manfred	Alemania	Brabham-Cosworth	25m43s3	15
13º	56	Pairetti, Carlos A.	Argentina	Brabham-Cosworth	9m32s	5
14º	8	Martín, Carlos José	Argentina	Brabham-Cosworth	1m55s2	2

Promedio del ganador: 139,174 km/h.
Record de vuelta: 32, Jean Pierre Jaussaud en la 4ª; 1m39s8 a un promedio de 141,127 kilómetros por hora.

FINAL: 136 kilómetros.

1º	28	Beltoise, Jean Pierre	Francia	Matra-Cosworth	58m28s6	35
2º	38	Offenstadt, Eric	Francia	Lotus-Holbay	58m29s5	35
3º	32	Jaussaud, J. Pierre	Francia	Matra-Cosworth	58m53s6	35
4º	30	Servoz-Gavin, Georges	Francia	Matra-Cosworth	58m56s8	35
5º	34	Cardwell, John	G. Bretaña	Lotus-Holbay	58m58s5	35
6º	42	Rollison, Alan W.	G. Bretaña	Brabham-Holbay	59m	35
7º	48	Dubler, Jürg	Suiza	Brabham-Cosworth	59m27s6	35
8º	50	Mohr, Manfred	Alemania	Brabham-Cosworth	59m41s4	35
9º	58	Bordeu, Juan Manuel	Argentina	Brabham-Cosworth	59m50s7	35
10º	8	Estéfano, Nasif	Argentina	Brabham-Cosworth	1h01s3	35
11º	22	Facetti, Carlo	Italia	Tecno-Cosworth	58m28s9	34
12º	18	Alberti, Giovanni	Italia	De Sanctis-Cosworth	58m37s9	34
13º	4	Cupeiro, Jorge	Argentina	De Sanctis-Cosworth	58m49s2	34
14º	36	Russo, Giacomo 'Geky'	Italia	Lotus-Holbay	58m54s3	34
15º	60	Marincovich, Carlos	Argentina	Brabham-Cosworth	58m55s2	34
16º	54	Regazzoni, Gianclaudio	Suiza	Tecno-Cosworth	58m56s5	34
17º	16	Maglione, Antonio	Italia	De Sanctis-Cosworth	59m05s5	34
18º	56	Pairetti, Carlos A.	Argentina	Brabham-Cosworth	59m24s2	34
19º	20	"Tiger"	Italia	De Sanctis-Cosworth	59m06s3	33
20º	26	Facetti, Rosadela	Italia	Tecno-Cosworth	1h17s8	33
21º	10	Kissling, Jorge	Argentina	BWA		
22º	44	Goodwin, Natalie	G. Bretaña	Brabham-Cosworth		

Promedio del ganador: 140,563 km/h.
ABANDONARON: 6, Eduardo Copello; 14, Giancarlo Baghetti; 40, Charles Crichton Stuart; 46, John Charles Lambert; 52, Silvio Moser y 62, Andrea Vianini.
NOTA: La CDA no suministró el récord de vuelta ni el tiempo de los competidores Kissling y Goodwin.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LAS PRIMERAS IMPRESIONES



Entusiasmo, calidad conductiva, buenos automóviles, curiosidades y ansiedades en los dos primeros días de prácticas

MIERCOLES 18

Desde las 9 de la mañana estaban en el Autódromo, los pilotos argentinos y algunos extranjeros a la espera de poder salir a la pista. Ya el día anterios los mecánicos se habían ocupado de dejar los autos en condiciones y las máquinas estaban listas para comenzar a girar. De los pilotos locales no faltaba ninguno, estaban absolutamente todos, pero además se encontraban los integrantes del equipo italiano "Madunina" o sea Alberti, Maglione, Faceti, su hermana Rosadela, y estaban ausentes "Tiger" y Baghetti. De los ingleses estaban presentes Cardwell, Rollinson, Lambert y otros. Todo dispuesto para salir a la pista alrededor de las 11 de la mañana, pero los encargados de marcar las curvas con los carteles no habían finalizado su labor y a último momento se dispuso que recién a las 3 de la tarde podrían comenzar a practicar. Muchos protestaron, pero se arregló todo en forma muy pacífica, y la mayoría de los muchachos se retiraron a almorzar en el restaurante del Autódromo.

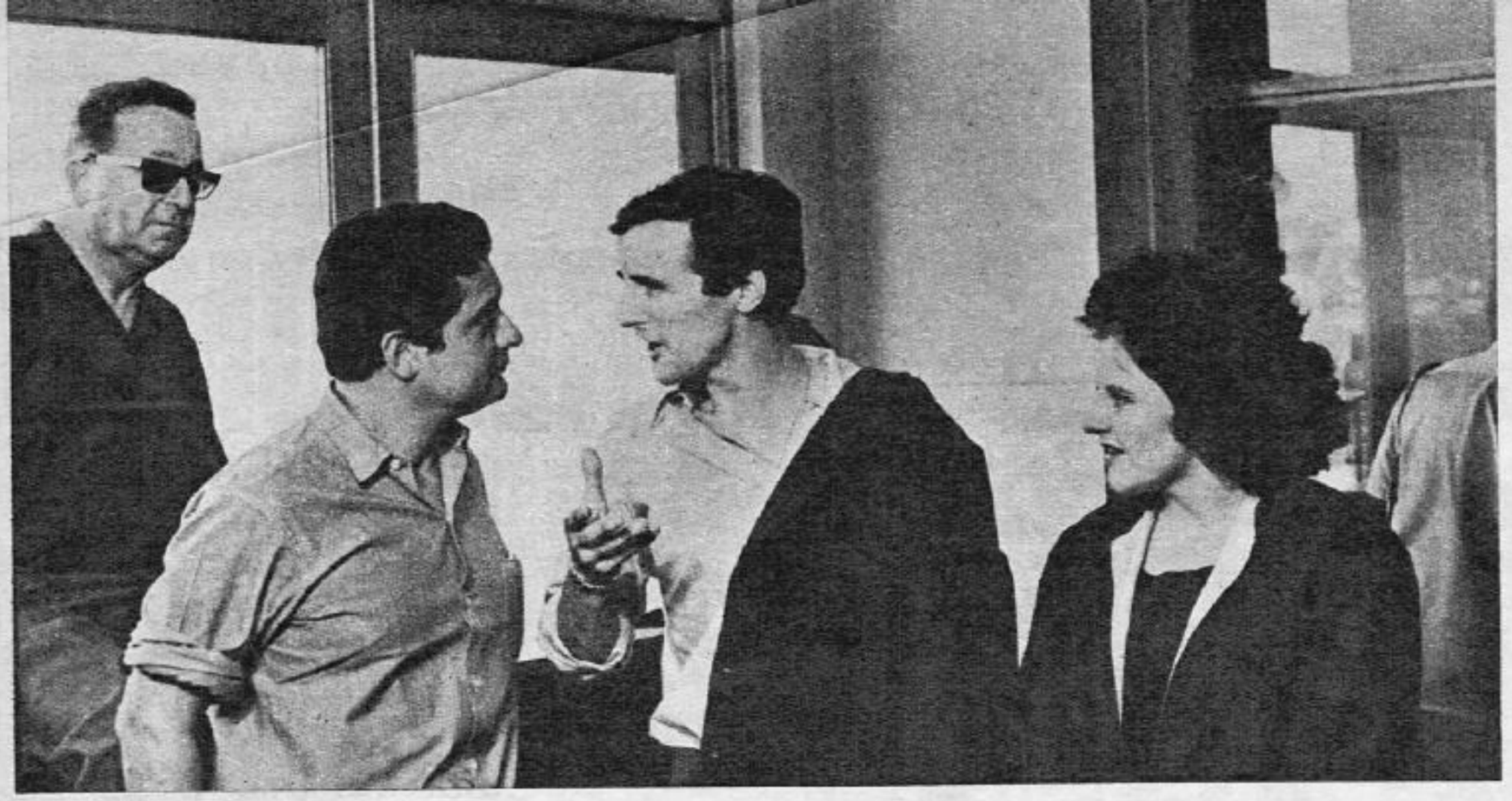
Exactamente a las 15, Andrea Vianini salió a la pista y fue el primero en hacerlo. Pocos minutos después Cardwell salió con su Lotus 41 del Ron Harris Racing Division girando muy fuerte y en forma pareja. Vianini lo hacía tranquilamente ya que tenía que asentar el motor de su máquina que es flamante, marcando tiempos elocuentes (2min 6s 3 y 2min 4s 4). Cardwell, por su parte, registraba buenos tiempos desde su primera pasada comenzando con un tiempo de 1m 53s, hasta llegar a establecer 1m 41s 8, marca elogiable teniendo en cuenta que hablamos de entrenamientos. Más avanzada la tarde se abrió la puerta de entrada a la pista y apareció la máquina vedette de la Temporada al comando del piloto francés Jean Pierre Jaussaud y su Matra MS5-Cosworth, que logró el mejor tiempo del día con 1m 41s 6. Andrea Vianini mientras tanto apretaba un poco más el acelerador de su Brabham y marcaba 1m 44s 2. El El piloto inglés Rollinson perteneciente al Lythgoe-Goodwin Racing clavaba un tiempo de 1m 43s 2 y el argentino Estéfano con el BWA de entrenamiento 1m43s. Ya a esta altura de las prácticas Vianini se había detenido en su box para cambiar un neumático que pinchó en la recta principal, Moser había roto el árbol de levas y por consiguiente varias piezas del motor y Cardwel ya había entrado en el garaje luego de su excelente tiempo. Otra máquina que había sufrido la rotura de un balancín, era el Cooper-Holbay de Chris Lambert. También anduvieron Pairetti, Bordeu, Stuart, Marincovich y otros. Respecto a la conducción de los extranjeros se pudo observar un nivel general alto, pero lógicamente algunos hombres se destacaron más que otros. Cardwell, por ejemplo, demostró ser un piloto muy agresivo y de



Eric Offenstadt y su esposa, que no tiene ningún parentesco con Geraldine Chaplin, bajando del avión que los trajo a Buenos Aires.

Esta es la hermana de Carlo Facetti. Rosadela Facetti no nos demostró mucho durante los entrenamientos, pero no deja de ser interesante tener una mujer arriba de un Fórmula Tres.

→

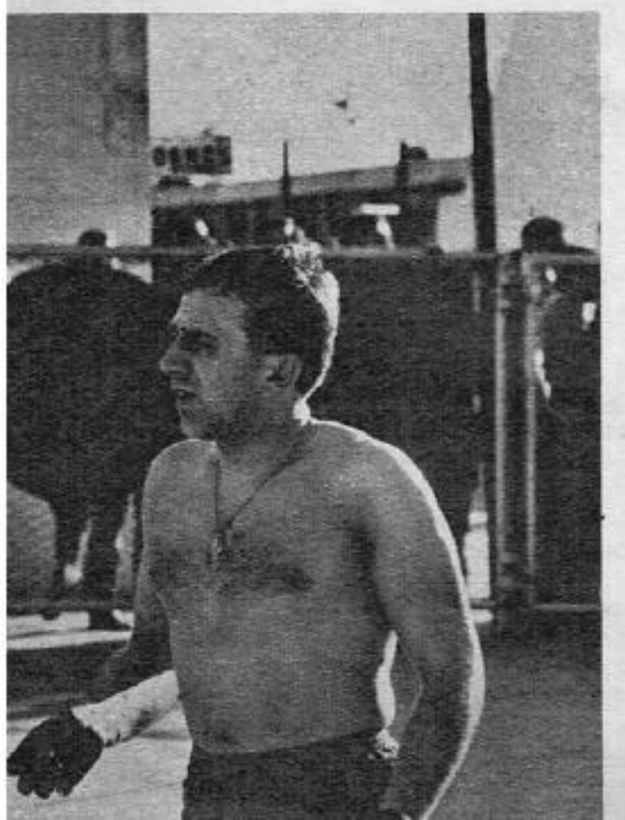


Juan Manuel Bordeu conversa animadamente con los dos integrantes del LinthGoe-Goodwin Racing Division: Charles Ch. Stuart y Natalie Goodwin en el hall del Aeropuerto de Ezeiza.

Un hombre con conocimientos, real simpatía y responsabilidad. Jean Pierre Jaussaud y su Matra demostraron lo que pueden llegar a hacer. No se probaron a fondo y sin embargo establecieron tiempos excelentes. Faltaban todavía Beltoise y Servoz-Gavin.



Silvio Moser, como siempre, en shorts de baño. Nunca tuvimos oportunidad de verlo vestido. Es algo que le contagiaron los ingleses, seguramente que acostumbran..a usar la misma vestimenta. Fue el primero que rompió un motor. Es candidato para cualquier carrera de las que integran la Temporada.



conducción bastante exquisita, al igual que el francés Jaussaud. Stuart no nos mostró nada nuevo con respecto al año anterior, en cambio Lambert es un piloto sumamente joven y con cara de "estudioso" y fue el que más nos llamó la atención en las prácticas. En términos generales los que no conocían el Autódromo quedaron encantados y sólo se quejaron que en algunas partes el pavimento está algo serruchado y hace trepidar mucho las máquinas. Como ocurre siempre durante los entrenamientos muchos curiosos van con sus cronómetros y uno de ellos tomó un tiempo que, como es de imaginar, es extraoficialísimo y muy difícilmente exacto, pues le tomó a Vianini 1m 40s clavados, muy difícil pero no imposible, ya que tanto Andrea como su máquina están capacitados para brindar esa marca. Pasadas las 18 se cerró la pista y los pilotos enfundaron cascos, subieron a sus respectivos Ford Falcon cedidos por Ford Motor Argentina y se retiraron a sus respectivos hoteles.

LOS TIEMPOS TOMADOS POR CORSA

JEAN PIERRE JAUSSAUD (Matra MS5-Cosworth) 1m 41s 6, JOHN CARDWELL (Lotus 41-Holbay) 1m 41s 8, NASIF ESTEFANO (BWA-Cosworth) 1m 43s, ALAN ROLLINSON (Brabham-Holbay) 1m 43s 2, CARLOS A. PAIRETTI y JUAN MANUEL BORDEU (Brabham-Cosworth) 1m 44s, CHARLES Ch. STUART (Brabham-Cosworth) 1m 44s 2, ANDREA VIANINI (Brabham-Cosworth) 1m 44s 8, ERIC OFFENSTADT (Lotus 35-Holbay) 1m 44s 9, SILVIO MOSER (Brabham-Cosworth) 1m 45s, CHRIS LAMBERT (Cooper-Holbay) 1m 45s 9, CARLOS MARINCOVICH (Brabham-Cosworth) 1m 47s,EDUARDO COPELLO (BWA-Cosworth) 1m 47s 3, JORGE KISSLING (BWA) 1m 48s 1, JORGE CUPEIRO (BWA) 1m 48s 8, JURG DUBLER (Brabham-Cosworth) 1m 50s, MANFRED MOHR (Brabham-Cosworth) 1m 51s 8, CARLO FACETTI (Tecno-Cosworth) 1m 53s 9, "TIGER" (De Sanctis-Cosworth) 1m 59s y NATALIE GOODWIN (Brabham-Cosworth) 2m 5s 5.

JUEVES 19

Ya a las 11 de la mañana salieron a la pista los primeros autos. Aunque hubo menos movimiento que el día anterior en los boxes de los extranjeros, los pilotos argentinos comenzaron a practicar desde el vamos. Los primeros en salir fueron Nasif Estéfano y el italiano "Geki" Russo con su Lotus 41 similar al de Cardwell y también integrante del Ron Harris Racing Team. Nuevamente los cronómetros "fantasmas", comenzaron a dar tiempos que no creemos hayan existido. A Estéfano le tomaron en una vuelta 1m 40s 3, tiempo muy por debajo de lo normal y que sería el récord absoluto del circuito en F. 3. No dudamos de la capacidad de Nasif ni de la de su Lotus 41, pero nos parece un tiempo exorbitante para un día de entrenamiento; si podemos creer en 1m 41s y algunas monedas especialmente cuando en el resto de las vueltas no anduvo por abajo de 1m 43s. Copello giró en 1m 46s pero tuvo problemas con el BWA porque saltaba la cuarta y quedaba en punto muerto. El italiano Alberti probó su De Sanctis y no anduvo nunca en el límite marcando 1m 55s casi todas las vueltas, en tanto Carlos Marincovich clavaba 1m 43s. A las 12 del mediodía se cerraron las puertas y los coches quedaron en sus respectivos "pits" mientras sus pilotos y mecánicos se reabastecían de alimentos en el carísimo restaurante. Como hasta las tres de la tarde no se podía volver a la pista, los muchachos y nosotros también nos regocijamos observando la filmación de un aviso para TV y cine de cierta marca de cigarrillos. Hermosas jovencitas que hubiesen hechos los deleites de los integrantes de la Peña La Idea Fija.

A las 3 de la tarde recomenzaron las prácticas y salieron Rollinson, Natalie Goodwin, Jean Pierre Jaussaud, Alberti, Mohr, "Tiger", Dubler, Lambert y algunos pocos más. La lluvia suspendió momentáneamente los giros de los pilotos y a eso de las 16.30 volvieron a la pista entrando también, Pairetti, Bordeu y Copello.

Nuevamente un Matra estableció el mejor tiempo superando el del día anterior marcado por el mismo. Jaussaud dejó las agujas en 1m 40s 8. Rollinson volvió a brillar con un excelente manejo y fue el segundo mejor tiempo del día. A las 18 volvieron a cerrarse las puertas tras la última máquina y los F. 3 se despidieron hasta el día siguiente.

LOS TIEMPOS TOMADOS POR CORSA Y LA CDA.

JEAN PIERRE JAUSSAUD (Matra MS5-Cosworth) 1m40s8, ALAN ROLLINSON (Brabham-Holbay) 1m 41s 4, MANFRED MOHR (Brabham-Cosworth) 1m 43s 8, CHRIS LAMBERT (Cooper-Holbay) 1m 44s 2, GIOVANE ALBERTI (De Sanctis-Cosworth) 1m 47s 5, CARLOS A. PAIRETTI (Brabham-Cosworth) 1m 47s 9, "TIGER" (De Sanctis-Cosworth) 1m 49s 7, JORGE KISSLING (BWA) 1m 53s 8, JURG DUBLER (Brabham-Cosworth) 1m 56s 2, NATALIE GOODWIN (Brabham-Cosworth) 1m 56s 8, ROSADELA-FACETTI (Tecno-Cosworth) 1m 59s 3 y JUAN MANUEL BORDEU (Brabham-Cosworth) 1m 59s 9.

Algunos de estos tiempos, como por ejemplo los de Kissiling, Rosadela Facetti, Pairetti y Bordeu, fueron tomados mientras llovía en forma intermitente, lo que significa que no pueden ser tomados mayormente en cuenta. El promedio de Jean Pierre Jaussaud fue de 139,727 km/h.

PATIO DE BOXES

Aparentemente los alemanes como Mohr tienen muy pocos prejuicios. Lo demuestra la manera acaramelada en que se encontraba con su esposa dentro de su "pit". Las pilas de Dunlop Racing sirvieron a modo de mullido sofá, para permitirle a Mohr y su esposa una mayor libertad de movimientos. ¡Menos mal que Margaride ya no....!

Conversando con el padre de Chris Lambert, acerca de los autos ingleses y especialmente la categoría Turismo en Gran Bretaña, nos decía de la extraordinaria versatibilidad de los Ford Lotus Cortina y los Morris Cooper S. Cuando llegamos a este punto nos dijo que los Morris andan en los 165 km/h. Cuando le dijimos que aquí estaban en los 170 aproximadamente, casi no lo cree. Por supuesto nos referíamos a los 1.275 cm^3. Respecto a los mejores pilotos de F. 1 fue rotundo. Primero: Jim Clark, luego Jackie Stewart, John Surtees, Graham Hill y Jochen Rindt. Los pilotos con más futuro: Stewart I Rindt. Esta es la opinión de un hombre que está en el automovilismo y que es uno de los más simpáticos embajadores que nos envió Gran Bretaña.

Eduardo Casá estuvo en el Autódromo el miércoles y no sabía si iba a poder correr el domingo. Primero porque el barco recién llegaba el viernes y luego porque hubo una serie de problemas con el ACA.

El Partnership Racing Team integrado por Mohr, Dubler y Lambert es dirigido por la esposa de Duubier de nombre Marianne. Muy simpática, atenta y responsable de la labor que debe cumplir.

A propósito de sandías. Los ingleses Cardwell, Rollinson, Lambert y otros se pasaron todos estos días en el Autódromo digiriendo cantidades increíbles de sandías y melones. Hubo que avisarles que tuvieran cuidado.

Giancarlo Baghetti, el conocido ex-piloto de Ferrari, está aquí para correr durante la temporada con un Lotus, pero sorpresivamente se enfermó y guarda cama en la casa de Vianini. Esperemos que se recupere prontamente, porque es una de las grandes figuras de este año.

Natalie Goodwin es una mujer simpatiquísima. Bastante gordita, de cara colorada, se pasa todo el día limpiando su auto y retocando con pintura las partes lastimadas. No permitió que se le colocaran calcomanías ni cosa parecida en sus autos que son anaranjados con su trompa negra. Integra el equipo con Stuart.

Una de las tantas cosas que debiéramos aprender de los extranjeros, es la prolijidad y el respeto por lo que es público. Nunca habíamos visto en el Autódromo, los cestos de papeles tan llenos y nunca tampoco tan pocos papeles en el suelo. Todos los extranjeros sin excepción depositaban las latas de aceite vacías, o las cáscaras de las sandías o melones en los inmensos cestos que hay en el sector garajes. Felicitaciones.

Los Matra no se mostraron mucho durante los entrenamientos. Beltoise tenía que llegar a último momento y Servo-Gavin estaba corriendo el Rally de Montecarlo. El único piloto del equipo que estaba en Buenos Aires hasta el jueves era Jaussaud que dio muy pocas vueltas aunque en ambas oportunidades estableció los mejores tiempos.

La mujer de Offenstadt es lo más parecido a Geraldine Chaplin que conocimos hasta el momento: bajita, delgada, sumamente fina y simpática. Durante las pruebas del miércoles tomó sol en minifalda sentada en la butaca del Lotus de su esposo Eric.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Victor Paullier, con el sol de frente, dobla mirando las cubiertas enterradas; lo mejor de la conducción oriental. El sábado, ganador en El Pinar; el domingo, la Copa de Oro de golf en Punta del Este.

SEIS HORAS DE TRIUNFO

Los hermanos Paullier dominaron de punta a rabo la ya tradicional carrera uruguaya. Hubo gran ausentismo de argentinos, pero la categoría menor quedó de este lado del Plata. Calor de hogar, poca lucha y pocos abandonos.

Texto y fotos: HORACIO SPERATTI



Boschi y Requejo hicieron una carrera regular, sin pérdidas de tiempo. Sin errores, terminaron en segundo lugar. Detrás el De Carlo de "Perry Mason" tercero y último en la categoría menor.

EL PINAR: LO MEJOR DEL CONTINENTE. Así anunciaba con evidente escaso conocimiento del tema, un periódico uruguayo la próxima realización de la décima edición de las Seis Horas Shell en el Autódromo Víctor Borrat Fabini, comúnmente conocido por "El Pinar". Dejando totalmente de lado el Grand Prix de México o la cercana Temporada Argentina de F. 3 —por dar solo dos ejemplos de trascendencia **mundial**— las tradicionales Seis Horas de la Rodelú que habían sido suspendidas en diciembre por falta de inscriptos, prometían un grueso contingente de participantes provenientes de la Reparg. En la reunión de prensa de la Asociación Uruguaya de Volantes (AUVO) se anunció, por ejemplo y con la aclaración de "no confirmados" a Gradassi, Visintini, Pascualini, Marcar, Riera, Concaro, Bonamici, Tannure, Pesce, Peña, Namur y García. Quizá hubiese sido mejor anunciarlos como "no informados" ya que ni ellos mismos se enteraron. Pero si estaban confirmadas las anotaciones de Galluzzi/Pedelaborde (Fiat-Sergi), "Los Corsas" (404), Ballbé (Austin-Cooper S 1300), D'Apice/Mayorga (Fiat-Sergi), Brucen/Luchetti (Volvo 122 S), Najurieta (Fiat-Sergi), Gonzalo Araujo (Fiat 1500), Di Berardino/Literas (Renault 1093) y otros uruguayos que a la hora de la verdad no estuvieron sobre la línea de partida. De todos ellos, el caso más singular fue el del equipo Sergi cuyos motores y patentes no se correspondían con los originales de fábrica y por ello fueron impedidos de cruzar la frontera.

Pero entre los 23 presentes, había por cierto presencias interesantes. Ante todo la inexplicable presencia del equipo oficial Peugeot, con automóviles y pilotos totalmente inadecuados a un circuito trabado como este; entre los últimos cabe mencionar a Santamarina y a "Larry" cuyas cualidades de pisteros compensaron el excesivo subviraje y los problemas de suspensiones de los 404 oficiales. Solo Boyadjian —junto a Mario Vessuri— estuvo para defender los laureles repetidamente ganados por los Fiat argentinos. Entre los esperados Renault solo estuvieron los de Antelo/Salmún Feijoo y Cassaroli/Nicholson, y el solitario De Carlo de "Perry Mason". Entre los "internacionales", se presentaron los Cooper 1300 de Boschi y Dubourg hijo, acompañados respectivamente por Ramón Requejo y Víctor Risatti.

Este repaso sobre la línea de largada permite apreciar rápidamente que prácticamente no estaba presente ninguno de los autos "fuertes" del Turismo argentino. Para oponerse a estos estaban el flamante Morris-Cooper 1300 de Víctor y Rafael Paullier, los R-8 Gordini de Uría/González y "Chimbote" ex "Dany" ex Danilo Constanzi, ahora radicado en La Rodelú, un Mustang, algún Giulia, un par de Saab, más Renault 1093. Agréguese al cóctel un Simca brasileño y una pequeña horda de Volkswagen locales y brasileños. Para evitar repetición de problemas, se resolvió —apenas unos días antes de la largada— ubicar a todos los anotados en solo dos Clases: hasta mil y más de mil centímetros cúbicos de cilindrada, decisión acertada en un circuito corto y trabado como este que compensa muy bien las diferencias de cilindrada.

Rodelú: extraño miembro perdido de las Provincias Unidas que se conserva tan igual a la Argentina, como la Argentina misma. Allá se maneja mal —los automóviles veloces y ágiles por la calle, son invariablemente argentinos— pero se derrocha amabilidad y podemos sentirnos como en casa y los porteños en particular, mejor que en casa. Allá las calles exhiben al fierrero el espectáculo único en el mundo de una vidriera viva con uno o dos ejemplares de los modelos de automóviles más extraños de todas las épocas, desde la chatita Bugatti Type 23 o Amílcar Gran Sport hasta el último Itamarati o los flamantes Torino de la caravana Ika que recorre las playas y desfiló en El Pinar antes de la largada de la carrera.

Es sábado a la tarde y vamos hacia el este en el francesísimo "11 legére" de nuestro representante en Montevideo y a las puertas de El Pinar el primer problema: las credenciales no son personales, pero al enterarse el gerente de la AUVO que dos de ellas serán utilizadas por personas de sexo femenino, se niega a entregarlas. Este insólito planteo que alguna vez hemos enfrentado con algún club porteño, nos resulta especialmente insólito en Uruguay. Las →



Santamarina condujo en pareja con Green el mejor de los Peugeot del equipo oficial y fue, posiblemente, el mejor conductor argentino.

Un Renault argentino ganó la categoría menor, conducido por Osvaldo Antelo y el kartista Abel Salmún Feijoo.



Los Peugeot "Gran Premio" estaban completamente inadecuados al circuito y "Larry" se encarga de demostrarlo en la curva sud donde mantiene una correcta subdirección.



Así anduvieron gran parte de la competencia los dos flamantes Renault R-8 Gordini completamente standard (180 km/h de máxima), una verdadera bomba.



discusiones se suceden mientras doscientos metros más adentro se baja la bandera de la largada tipo Le Mans y los automóviles rugen a lo largo de las primeras 15 vueltas. Finalmente logramos nuestras credenciales y de allí en más, nuestras mujeres no vuelven a tener problemas con autoridades, ni controles de puertas, ni con policías que pese a que como en cualquier carrera nuestra, desconocen totalmente su función en una pista, se comportan en todos los casos con extrema amabilidad y educación. Sí, no vuelven a tener problemas como no los tienen el centenar de mujeres jóvenes que decoran boxes, terrazas y curvas, con curvas.

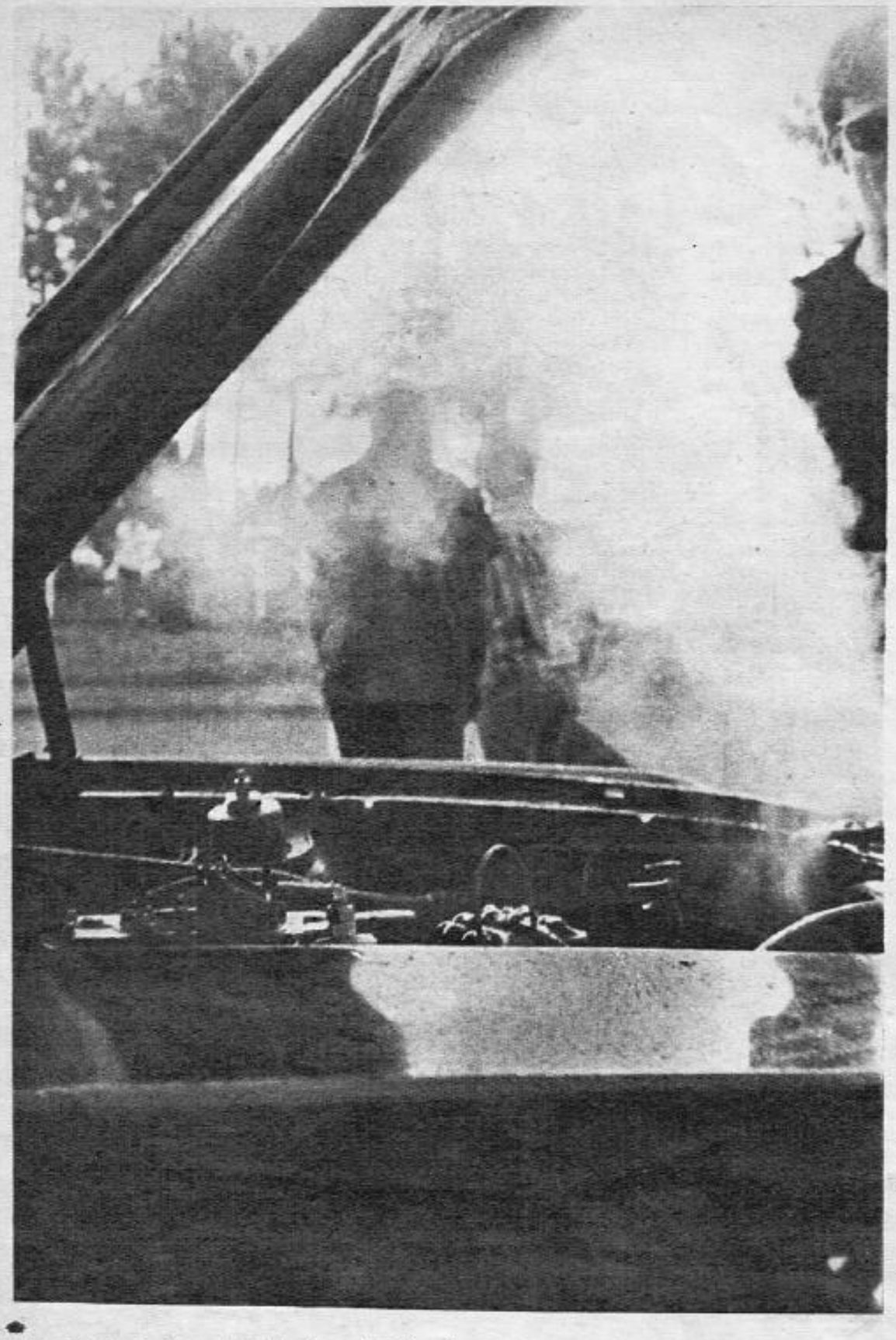
La pelea nos demoró la única posibilidad de ver al frente a un automóvil distinto del que conducen Víctor y Rafael Paullier. En efecto, el Mustang encabeza, por poco tiempo, las posiciones sobre el circuito. Pero por muy poco tiempo. Pronto el Morris-Cooper 1300 tomará la punta para siempre y a la media hora de carrera ya puede hablarse de un orden establecido mientras el motor del Mustang hierve ruidosamente por primera vez en la tarde: Paullier/Paullier, Boschi/Requejo, Constanzi/Larghero, Hernán Dubourg/Risatti, Santamarina/Green. A esta altura ya han abandonado el único Alfa Giulia de los uruguayos Mera/Silveira y el Morris-Cooper de Pablo Paullier y José Murguía, este último por junta quemada, problema que el Fiat 1500 uruguayo de Balzano y Mainenti también ataca, infructuosamente detenido ante los boxes. En la categoría menor comienza punteando el Saab Sport de Moreno/Uccellini seguido de los Renault 1093 de Passadore/López y Antelo/Salmún Feijoo y el otro Saab de Penone/Antuña. Pero esto cambiaría pronto: antes de la hora de carrera el Saab conducido por Penone volaba un pistón y el de Zagalo Moreno perdía tiempo cayendo al cuarto puesto. Hasta las 3 horas de carrera quedaría Passadora al frente.

El principal cambio que se producía entre los punteros era el rápido ascenso del Fiat de Boyadjian, conducido por Vessuri, hasta el cuarto puesto a la hora y media de carrera y el abandono, una hora después, del Mini de Dubourg que había estado tercero detrás de los automóviles similares de Paullier y Boschi. A las dos horas de carrera y en medio de una ovación, Paullier descontaba una vuelta completa al segundo.

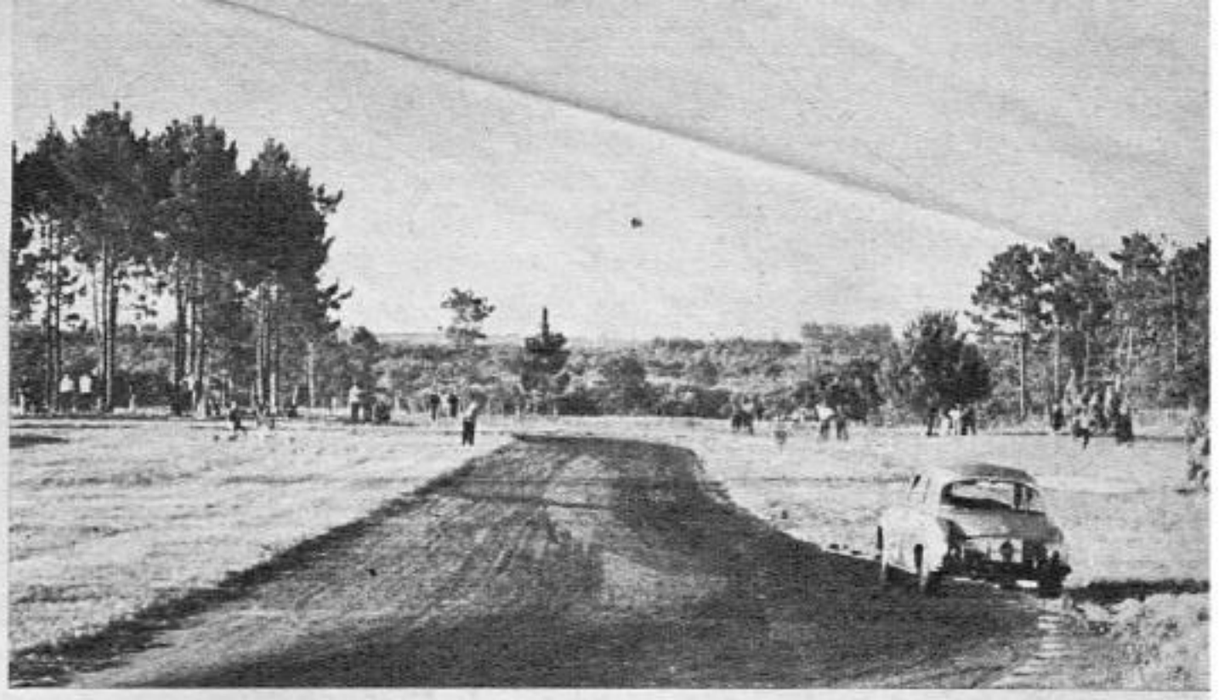
Mitad de carrera y un pequeño análisis: los dos Mini giraban con regularidad en la punta, como habrían de hacerlo por el resto de la carrera. El R-8 de Larguero Obiol y Constanzi gastó las pastillas de freno y engranó los respaldos contra el disco. Resultado: del tercero al octavo puesto. Hasta entonces y aunque con diferencia de vueltas, los dos R-8 habían viajado pegados en emocionante tren, sólo alterado por la insistencia de Santamarina en pasarlo a "Bocha" González, autazo y trompo de por medio, que es además la única manera de pasar en algunos lugares de El Pinar cuando el de adelante no quiere. El 404 de Santamarina/Green estaba ahora tercero merced al excelente trabajo realizado por el primero y ya habría de mantener esa posición hasta el final, a pesar de que un amortiguador delantero cedió al esfuerzo. Una vuelta atrás estaba Boyadjian siempre escalando posiciones y una vuelta atrás aún el R-8 de González/Uría. Después los Peugeot 404 blanco y negro del equipo oficial: Otamendi/Juchet y Migliore/"Larry" en ese orden. Hacia las cuatro horas y media de carrera se produjo la última deserción de importancia: el Fiat de Boyadjian se quedó sin presión de aceite y paró. Los demás bien gracias y hasta el final con la excepción del 404 N° 36 que a pesar de su pronunciado subviraje, en manos de "Larry" escaló posiciones hasta el cuarto puesto, para terminar finalmente quinto, emparedado entre los dos R-8, que problemas aparte caminaban mucho más que los 404. Entre la absurda presencia de los Volkswagen, sólo el uruguayo de Parodi/Calati, reemplazó con aptitudes conductivas, la falta de méritos mecánicos.

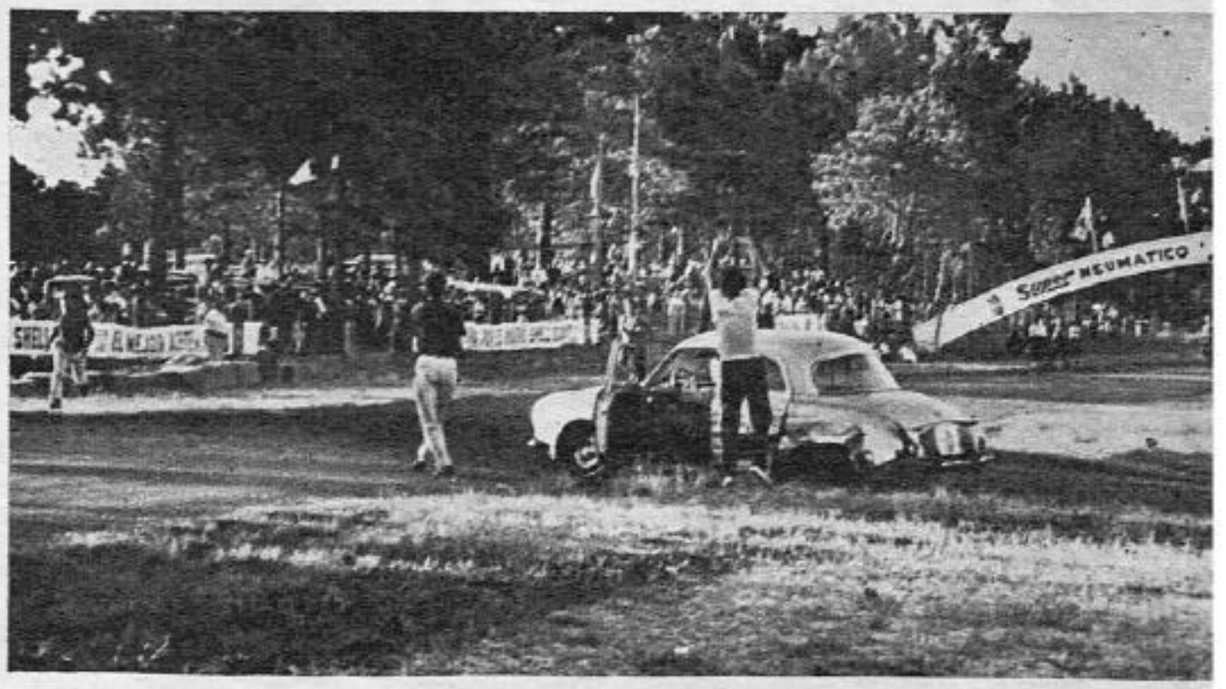
Habíamos dejado a los menores en la tercera hora, cuando sólo quedaban cuatro automóviles en carre-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Esta fue la imágen del Mustang de Liuzzi a partir de la media hora de carrera: vapor, agua, varias vueltas, más agua, hasta el abandono final.







Pedro Passadore busca el límite vuelta tras vuelta en la bajada al mixto. La llanta trasera izquierda no aguanta el esfuerzo y se deshace a la salida de la última curva. Con guardabarros y puertas deformados, Passadore sigue. Luego su copiloto, Juan C. López, encontraría el otro lado del límite en la piña final. Passadore es una promesa.

ra: Antelo/Salmún (Renault 1093), Moreno/Uccellini (Saab Sport), Passadore/López (Renault 1093) y "Perry Mason" (De Carlo cupé) siempre cerrando la marcha ya que no podía aspirar más que a hacer una carrera regular desde el último puesto. Y la hizo terminando tercero. El 1093 de Passadore/López caminaba realmente fuerte y más que fuerte sus pilotos. López buscó constantemente el límite hasta que en la quinta hora lo encontró: espectacular piña y consiguiente abandono, pese a los esfuerzos por seguir.

Paullier, Boschi, Santamarina, Antelo y Passadore fueron los nombres para destacar en esta Seis Horas uruguayas caracterizadas ante todo por el escaso número de abandonos. Del otro lado de las performances hubo dos automóviles que debieron estar mejor colocados: el Saab de Moreno/Uccellini que debió ser ganador y el vapuleado R-8 de Morás/Rodríguez. Un dato para justificar su baja performance: algunos de sus pilotos desconocen la maniobra de punta y taco.

Víctor Paullier fue el mejor hombre entre los uruguayos; corrió con mentalidad de ganador, utilizó un automóvil ganador y conductivamente estuvo un escalón más arriba que el mejor de sus compatriotas. Pedro Passadore, hermano de "El Beco" con poca experiencia en automóviles de veras pero con mucha en karts, tiene indudables condiciones naturales que deberá pulir para ser un piloto de veras, pero por cierto que puede serlo.

Entre los argentinos se destacó Santamarina con el mejor de los Peugeot oficiales. Antelo alcanzó un triunfo que reafirma su destacada actuación en las últimas carreras de nuestro medio. Boschi/Requejo, con méritos y sin objeciones.

Y al caer la noche, cuando terminaban de pasar los últimos ruidos y los faros encendidos conservando sus posiciones en la oscuridad como en un acuerdo previo, dejamos la envidiable exclusividad del verano uruguayo en manos de los turistas, sus legítimos dueños. Y volvimos. del Uruguay, con amor.

X° SEIS HORAS SHELL 1967 - A. U. de VOLANTES
AUTODROMO VICTOR BORRAT FABINI — 14/1/67

CLASIFICACION

Clase A (hasta 1.000 cm³ de cilindrada)

Pos.	Nº	Conductores	Marca	Vtas.
1º	2	Antelo, O./Salmún Feijóo, A.	Renault 1093	204
2º	1	"Zagalo Moreno"/Uccellini, N.	Saab Sport	196
3º	10	"Perry Mason"/Bellini, F.	De Carlo cupé	180

Clase B (más de 1.000 cm³ de cilindrada)

1º	25	Paullier, V./Paullier, R.	Morris-Cooper S 1300	224
2º	24	Boschi, E./Requejo, R.	Morris-Cooper S 1300	221
3º	20	Santamarina, E./Green, J. F.	Peugeot 404	217
4º	23	Uría, A./González, O. M.	Renault R-8 Gordini ..	205
5º	36	Migliore, J./"Larry"	Peugeot 404	208
6º	27	Larghero Obiol, R./Constanzi, D. ..	D. Renault R-8 Gordini	205
7º	26	Otamendi, J./Juchet, O.	Peugeot 404	202
8º	41	Morás, H./Rodríguez, O.	Renault R-8 Gordini ..	194
9º	21	Parodi, R./Calafi, R.	Volkswagen	193
10º	43	Romanzo, L./Lamarca, H.	Fiat 1500	183
11º	30	Duarte, H./Muñiz, M.	Volkswagen	175
12º	33	Manzione, D./Malet, P.	Volkswagen	174

RECORD DE VUELTA: Víctor Paullier en 1m 31s 8.
ABANDONOS: Juan C. Muñiz/Amauri Faraco (Renault 1093); Juan P. Penone/Jaime Antuña (Saab Sport); Pedro Passadore/Juan C. López (Renault 1093); Julio Cassaroli/Pablo Nicholson (Renault 1093); Pablo Paullier/José L. Murguía (Morris-Cooper S 1300); Héctor Mera/Hermes Silvera (Alfa Rimeo Giulia); César Montes de Oca/M. C. Miglierina (Morris-Cooper S 1300); Silex A. Bazano/Rubén Mainenti (Fiat 1500); Horacio Pera/José Silva (Simca); Hernán Dubourg/Víctor Risatti (Austin-Cooper 1300); Héctor Liuzzi/Juan Lorenzelli (Ford Mustang); Eduardo Bovadilan/Mario Vessuri (Fiat 1500).

BRABHAM FORMULA 3

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Sencillez constructiva y perfeccionamiento en los detalles son los secretos del éxito del automovil anglo-australiano. Este es el modelo más reciente, perteneciente a Andrea Vianini que corre con el auspicio de Agipgas y CORSA

La construcción mecánica de avanzada transmite un mensaje de creación, al igual que la obra de arte puro y en automovilismo quizá sean los automóviles de competición los que, como creación realmente artesanal, más se acerquen a la expresión, al definido lenguaje artístico. Esto es más evidente al imaginar que el creador de este tipo de vehículos está limitado por el único compromiso de tener que usar cuatro ruedas y disponer un habitáculo y que, a partir de allí, puede utilizar libremente su imaginación, su inteligencia y su técnica.

¿Quién es capaz de transmitir, como los Matra, toda la tradición francesa de soluciones latinas junto a la técnica más avanzada? ¿Quién puede hacer vibrar a los mecánica y estéticamente sensibles, como la fuerte personalidad de Colin Chapman expresada en los más mínimos detalles de sus Lotus? La madura actitud vital de Jack Brabham, el creador y Ron Tauranac, el diseñador, se expresa con luminosa claridad en los Brabham-Repco de Fórmula Tres, los más sencillos, baratos, sólidos y efectivos diseños que ha producido la Fórmula de monopostos mínimos.

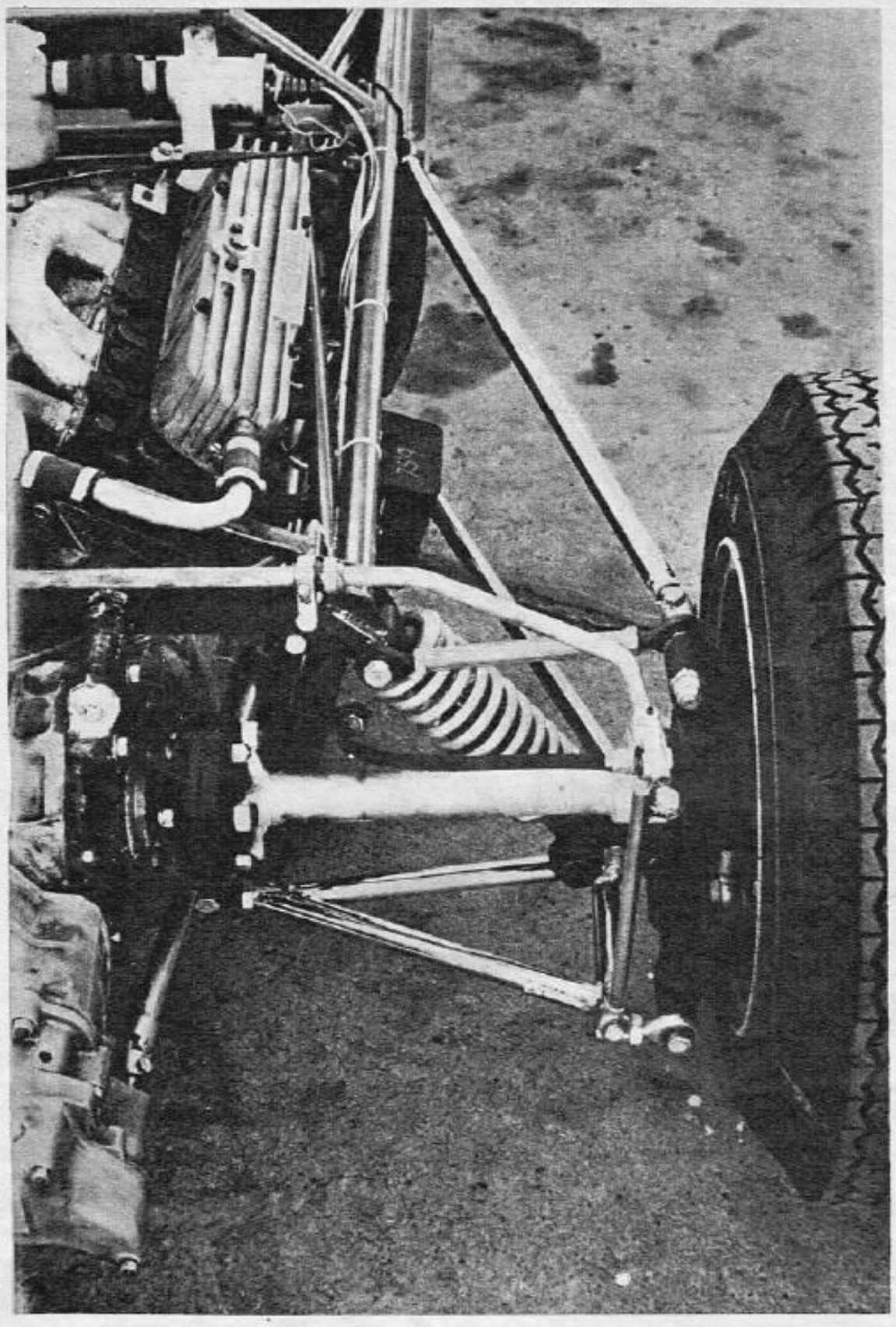
Porque precisamente lo que asombra al mirar los monopostos Brabham, especialmente en la comparación con los competidores, es la sorprendente sencillez constructiva de la estructura de cada uno de los elementos mecánicos y que esa combinación relativamente sencilla de elementos sea tan efectiva como la complicada y ultraperfeccionada técnica aplicada en los automóviles franceses. La certeza de las soluciones aplicadas por Brabham está confirmada en el hecho de que, con la excepción de tres o cuatro constructores con vuelo creativo, la mayoría de los constructores de automóviles monoposto utiliza esquemas copiados directamente de los Brabham o, en el mejor de los casos, técnicamente comparables. Tal puede decirse

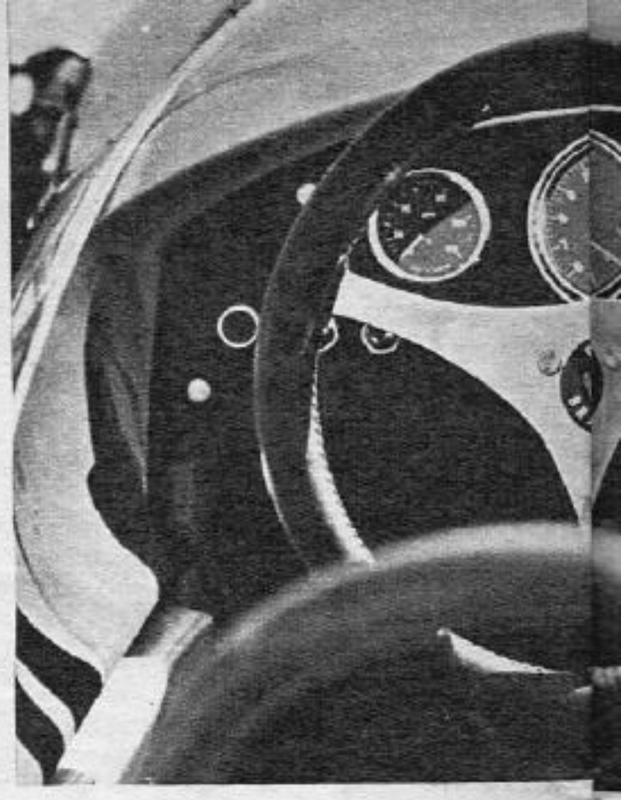
→

de los De Sanctis, de los Alpine, de los Cooper y más especialmente de los constructores menores, incluso en nuestro país —véase Cancellieri, Martos—.

El automóvil que ilustra estas páginas es el perteneciente a Andrea Vianini, el más reciente de los ejemplares de la marca que tenemos en estos momentos en el país, que participa en la Temporada auspiciada por Agipgas y CORSA. Para el ojo no avezado, este automóvil es exactamente igual al que el mismo conductor utilizara el año pasado, también entonces un ejemplar absolutamente nuevo. Y sin embargo el refinamiento alcanzado a través de pequeños detalles han mejorado sensiblemente la capacidad de curva y el rendimiento general del nuevo vehículo. Los más visibles están en la estructura que, conservando el mismo diagrama general de distribución de cargas, ha sido sensiblemente reforzada.

Brabham utiliza una estructura tubular totalmente reticulada que respeta el esquema clásico de cuatro largueros con cuatro traviesas. La delantera está construida con chapa doblada y sostiene suspensiones delanteras, caja de dirección, radiadores y pedalera. Unos veinte centímetros más atrás un travesaño tubular en la parte superior descarga los esfuerzos de los extremos posteriores de las parrillas superiores de suspensión y se unen con dos barras dirigidas oblicuamente hacia atrás para formar torretas tridimensionales que integran la segunda traviesa, correspondiente



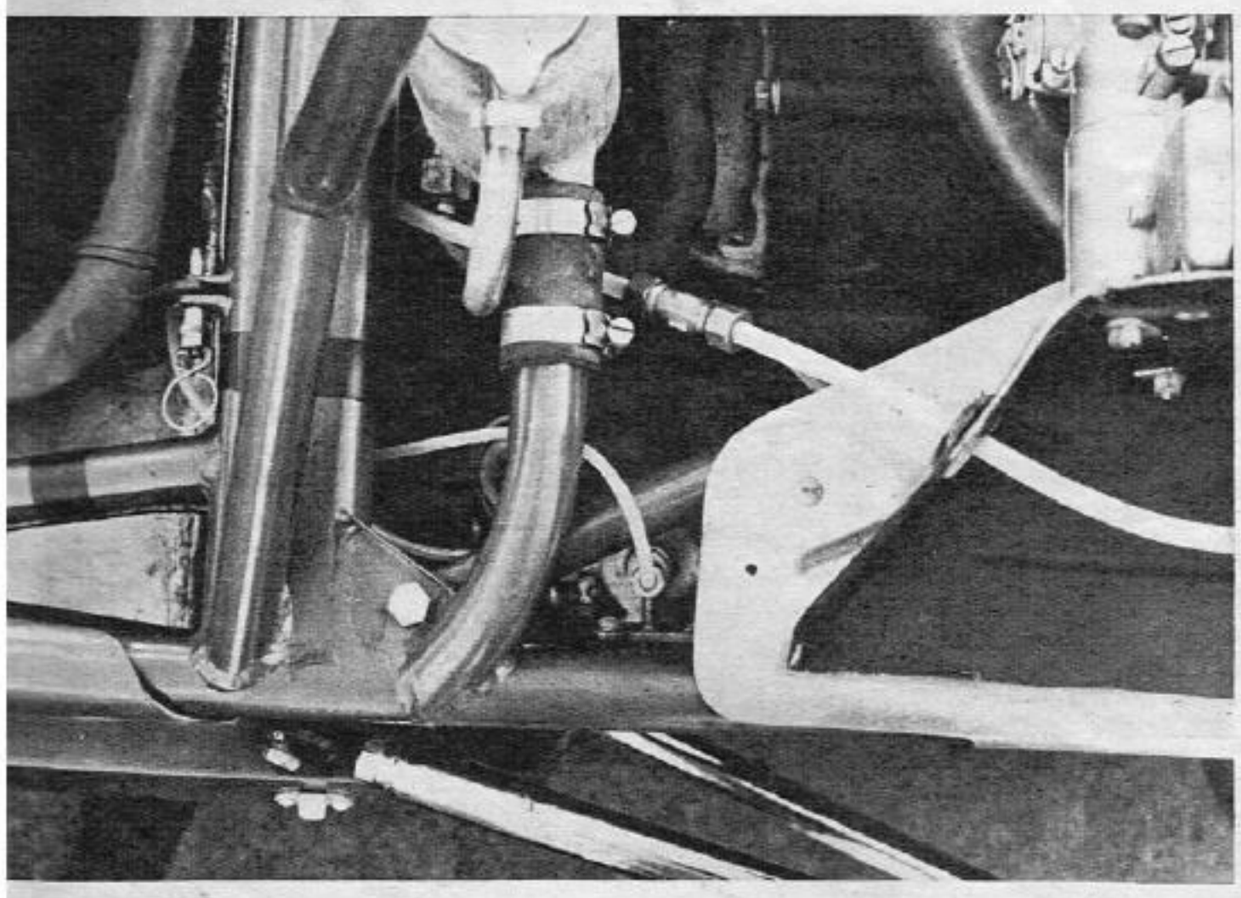


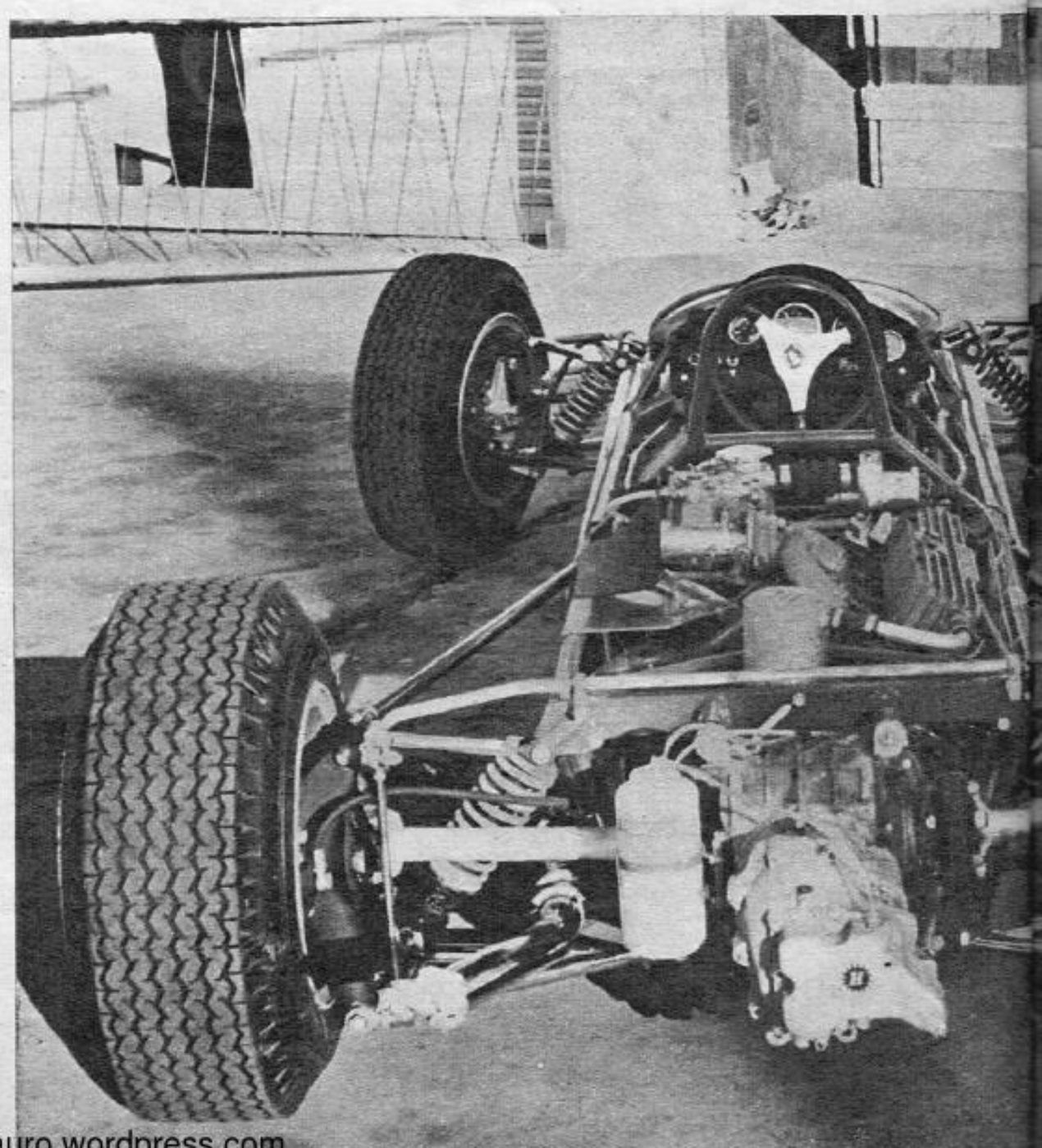
Panorama para conductores horizontales: volante recubierto en cuero, corta palanca de cambios y cinco instrumentos de aguja que indican temperaturas, presiones y velocidades de rotación.

Suspensión delantera: trapecio articulado con parrillas tubulares, regulación en todos los extremos, articulaciones esféricas Heims, barra antirrolido.

Extremo trasero con motor Cosworth inclinado a la derecha, suspensión sistema Lotus, refinamiento y calidad constructiva hasta el summum.

Todo el Brabham-Repco al desnudo. En primer plano la caja Hewland y el tacho que recoje el exceso de aceite de carter y caja. Ruedas anchas, anchas, anchas . . .

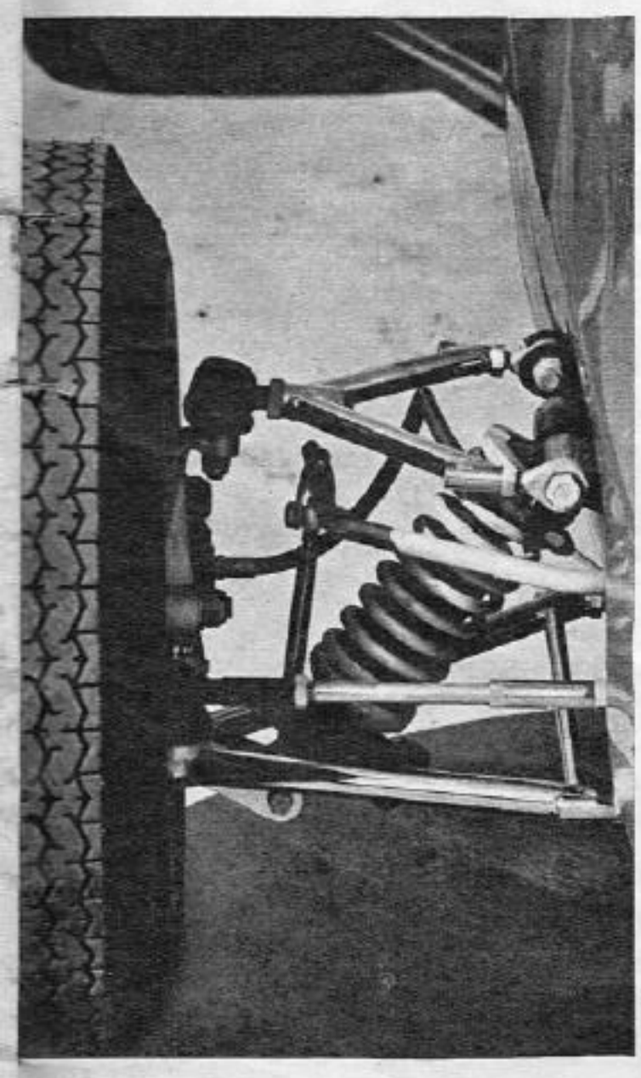




Un nudo clave en la estructura. Ubicado a espaldas del piloto y a la izquierda reúne al larguero longitudinal superior, al larguero oblicuo que reticula el habitáculo y viene desde el tablero, la estrella horizontal abulonada sobre el motor, los caños que integran la traviesa delantera del motor y la articulación del reactor longitudinal superior de la suspensión trasera. El larguero longitudinal es utilizado además para llevar el agua de refrigeración desde el radiador hasta el tanque de nivel. También concurre a este nudo la estructura de la barra antivuelco.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







al tablero de instrumentos. La tercera traviesa, a espaldas del piloto, recibe el apoyo delantero del conjunto motor-transmisión y la fijación de los reactores longitudinales de las suspensiones posteriores. Final mente el último travesaño encargado de distribuir los esfuerzos provenientes de suspensiones traseras y apoyo final del grupo motor, está constituido en caño cuadrado, se reticula con el montaje de la caja y está cerrado por arriba con una pieza abulonada que facilita el montaje y desmontaje del conjunto motor-transmisión. Por encima del motor una estrella de caño redondo arma horizontalmente la estructura, estrella que también puede quitarse para facilitar la reparación de los mecanismos.

Las parrillas de suspensión están realizadas totalmente mediante piezas tubulares soldadas con extremos roscados que permiten la variación de todos los ángulos imaginables. Todos los extremos son articulaciones esféricas tipo Heims, salvo las de punta de eje que son las de tipo más corriente utilizadas en la mayoría de los automóviles modernos. Los soportes de punta de eje son de aleación liviana y montan frenos de disco Lockheed. Resortes helicoidales y amortiguadores concéntricos, con ellos están expuestos al aire, en posición oblicua y se complementan con una barra antirrolido con brazo de palanca regulable mediante una abrazadera desplazable montada en su extremo y articulada también mediante juntas Heims al triángulo inferior de suspensión.

La suspensión trasera sistema Lotus está integrada en cada lado por los dos clásicos reactores longitudinales en posición oblicua, un triángulo inferior invertido y un reactor simple en el extremo superior. También aquí hay una barra antirrolido, montada muy alta, que apoya mediante largos reactores en las parrillas inferiores. La posición de elásticos y amortiguadores es similar a la del extremo delantero.

El motor Ford-Cosworth no ha aumentado sensiblemente su potencia desde el año anterior: unos 105 CV. Está alimentado por un carburador Weber doble horizontal (este año se utilizan los dos cuerpos con un pequeño múltiple) y encendido mediante un equipo a transistores cuya caja de comandos electrónicos está montada al aire, del lado derecho del vehículo e inmediatamente detrás del piloto. La caja es Volkswagen-Hewland de cuatro velocidades con manchones elásticos a la salida de caja y crucetas articuladas en los soportes de punta de eje.

Hacia los Brabham deben mirar, ¿ya lo están haciendo?... a Brabham gracias.

GUIA CORSA

REALIZACION **EDDIE** PUBLICITARIA 32-1424/7969

MECANICA - SERVICE - REPUESTOS - ACCESORIOS

REPUESTOS para CITROEN





MIGUEL DEVOTO e Hijos

FABRICA y VENTA

RIO de JANEIRO 781/793

Tel. 88-6145/7224

Bs. As.

Sucursal La Plata

Calle 60 N° 1830 Tel. 59598

OFERTA DE LA SEMANA

Corona de arranque p/SIMCA

ARIANE Y ARONDE $ 2.000.-

Acrílico trasero p/ SIMCA ARIANE $ 350.-

Cubre volante "CORSA" $ 580.-

Tab c/amperímetros y manómetros $ 3.900.-

ARONDE VDT SIMCA

No cerramos al mediodía

ENRIQUE BECERRA FANDIÑO E HIJOS

GUISE 2093 Alt. Av. Sta. Fé 3260

Tel. 83-2963 - Buenos Aires

ANEXO J. 67

CALCOMANIAS DEPORTIVAS

EMILIOZZI CHEVYTU FORD CHEVROLET LOTUS BRABHAM

Juan B. Justo 4300

Cap. Federal

"EL NEGRO"

SILENCIADORES

CAÑOS DE ESCAPE

Rojas 2246

Tel. 58 - 5585 Cap.

NUEVAS CINTAS DE FRENO ESPECIALES TEJIDAS PARA ALTA VELOCIDAD - UNICAS!

DAZIM

Av. Las Heras 3191

Tel. 83-3033

RUEDAS DEPORTIVAS



Para todas las marcas y modelos

"NEW YORK RUEDAS"

Casa Central

WARNES 1401/05 esq. Av. Dorrego

Tel. 54-7322 y 54-0902

Aceptamos como parte de pago las ruedas en desuso de su auto

SERVICIO

DONATO MARIO M. ORABONA

FINANCIAMOS LAS REPARACIONES

IBERA 1581

Tel. 701-5287 - Capital

Alt. Av. Lib. Gral. San Martín 6900

MARIO

ALINEACION DE DIRECCIONES Y BALANCEO ELECTRONICO DE RUEDAS

UNICAMENTE

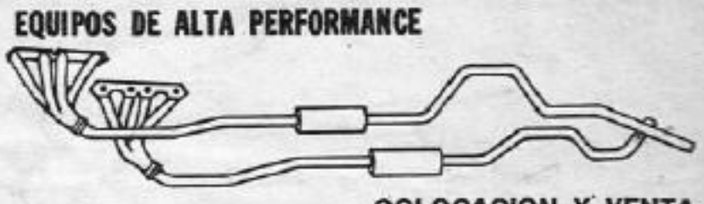
Amplia responsabilidad

Gral. César Díaz 5521

Buenos Aires

(Altura J. B. Justo 8200)

EQUIPOS DE ALTA PERFORMANCE



COLOCACION Y VENTA

SUPERFAST

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE

La

Sábado todo el día

CORDOBA 5518

Tel. 772-9636

Busque lo mejor en AUTO RADIO

AUTOVOX ARGENTINA S.A.

CALIDAD ASEGURADA

AGENTE OFICIAL "SERVICE"



AUTO RADIO

LA TOUR

J. A. P. de MELO 2193

T. E. 85-0678 - Bs. AIRES

LAMBERT HNOS.

SERVICIO INTEGRAL DE ELECTRICIDAD Y CARBURACION DEL AUTOMOVIL

TRABAJOS GARANTIZADOS

Mecánica Ligera

HORARIO

Todos los días, incluso SABADOS y DOMINGOS de 8 a 24 hs.

ASAMBLEA 506 - 512

TEL. 921-4514

TALLERES SCHMITZ S.R.L.

UNICO SERVICE

DESDE 1935

ELEVAMOS POTENCIA A 60 HP

FRENOS DE POTENCIA

ENCENDIDO

FAROS DE POTENCIA

SERVICE INTEGRAL

J. A. CABRERA 4366

TEL. 773-2866 Bs. As.

FIAT

J. C. ZUPPIROLI SRL

repuestos

GUATEMALA 4416

Tel. 71-5862

(altura Canning al 1900)

Dtos. Especiales a Talleres

ENVIOS AL INTERIOR

CAMPBELL

Un accidente en el agua cerró el ciclo de un apellido que durante más de cuarenta años fue sinónimo de velocidad pura.

por ENRIQUE S. SANCHEZ ORTEGA



"María Estuardo, la reina de Escocia, tuvo esta misma combinación de cartas y supo que iba a morir decapitada." Así afirmó Donald Campbell a su mecánico Leo Villa, dándole su interpretación de lo que para él había sido un mensaje cuando antes de subir al Blue Bird, haciendo un solitario sacó una reina de corazón juntó a un as del mismo palo.

Estaba amaneciendo, era un día frío y lluvioso, un rato antes había hablado con su mujer y le aconsejaba que no viniera a ver las pruebas en el lago, temía que ella tuviera un accidente, su Jaguar no andaba bien. Sería la primera vez que su mujer no era testigo de la búsqueda de la velocidad de su marido. Poco después hablaba con los técnicos por radio desde la lancha y les decía: "El agua no me responde, la lancha se me va de las manos . . ."

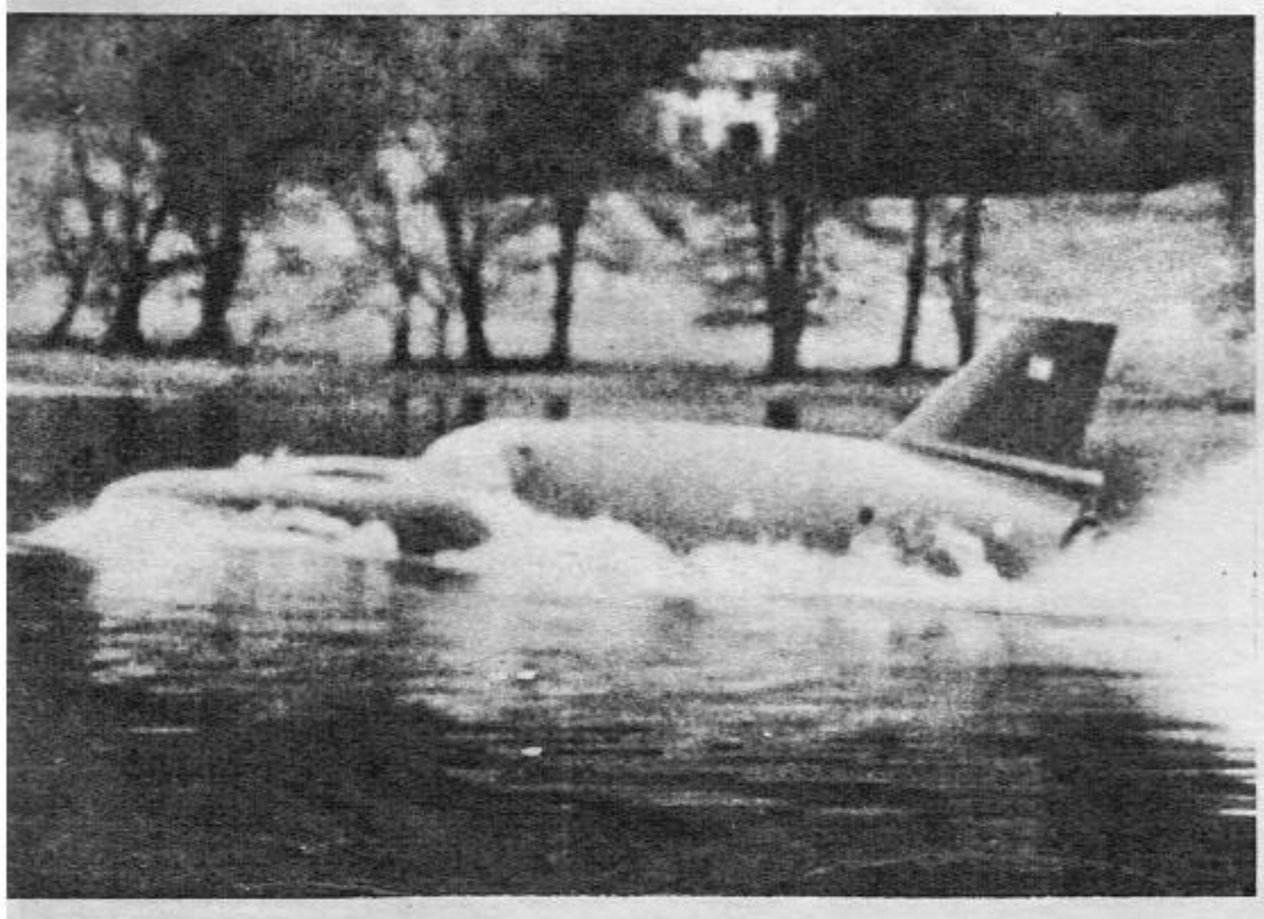
Entonces había superado su propio récord, se deslizaba a una velocidad estimada en 500 kilómetros por hora, "Luego de lo cual me retiraré". Unos instantes, y luego el centro del lago se calmó.

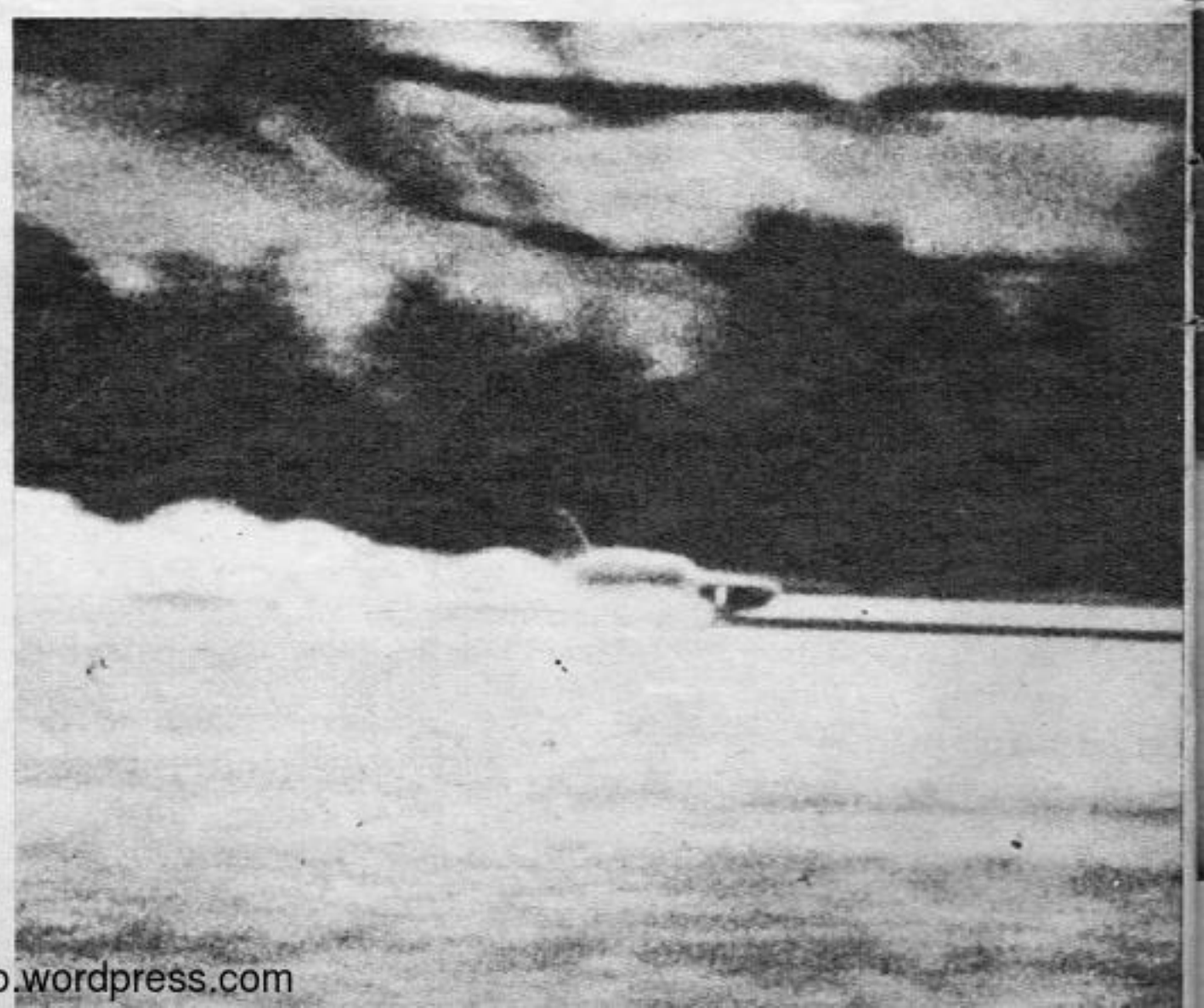
El hidroplano fue construido hace once años en Inglaterra con la colaboración de más de ochenta firmas. Estaba dotado de un reactor Metropolitan-Vickers Beryl, que desarrollaba 4.000 libras de arranque. Durante los primeros ensayos el Blue Bird alcanzó la velocidad de 320 kilómetros horarios y, 415 kilómetros, cuatro años después.

La búsqueda de la velocidad está en el hombre. Buscar la causa es demasiado simple y demasiado difícil. Pero hay algo muy claro y mucho



Lago Coniston, vispera de Reyes, "Blue Bird" y Donald Campbell antes del accidente.



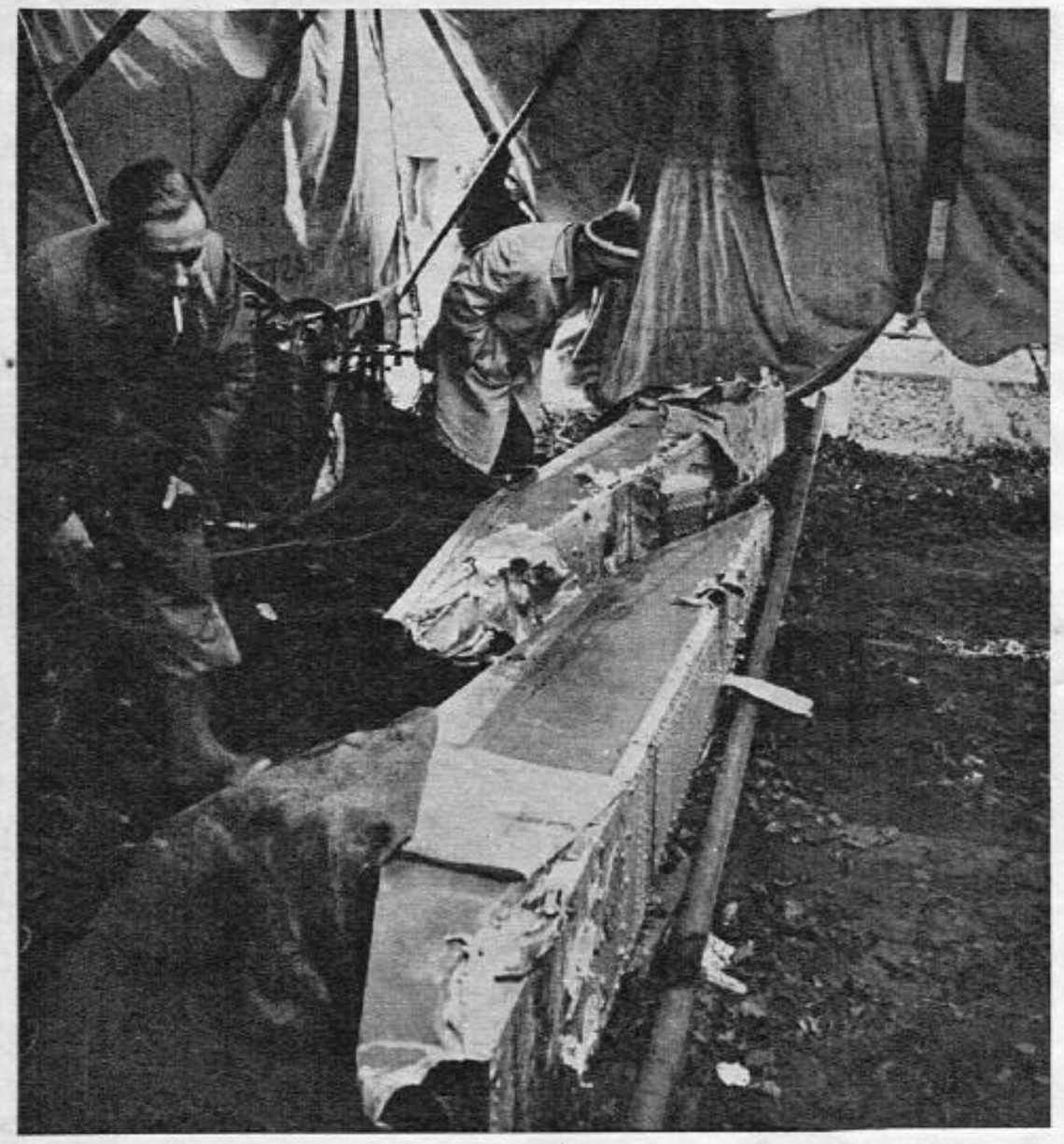


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

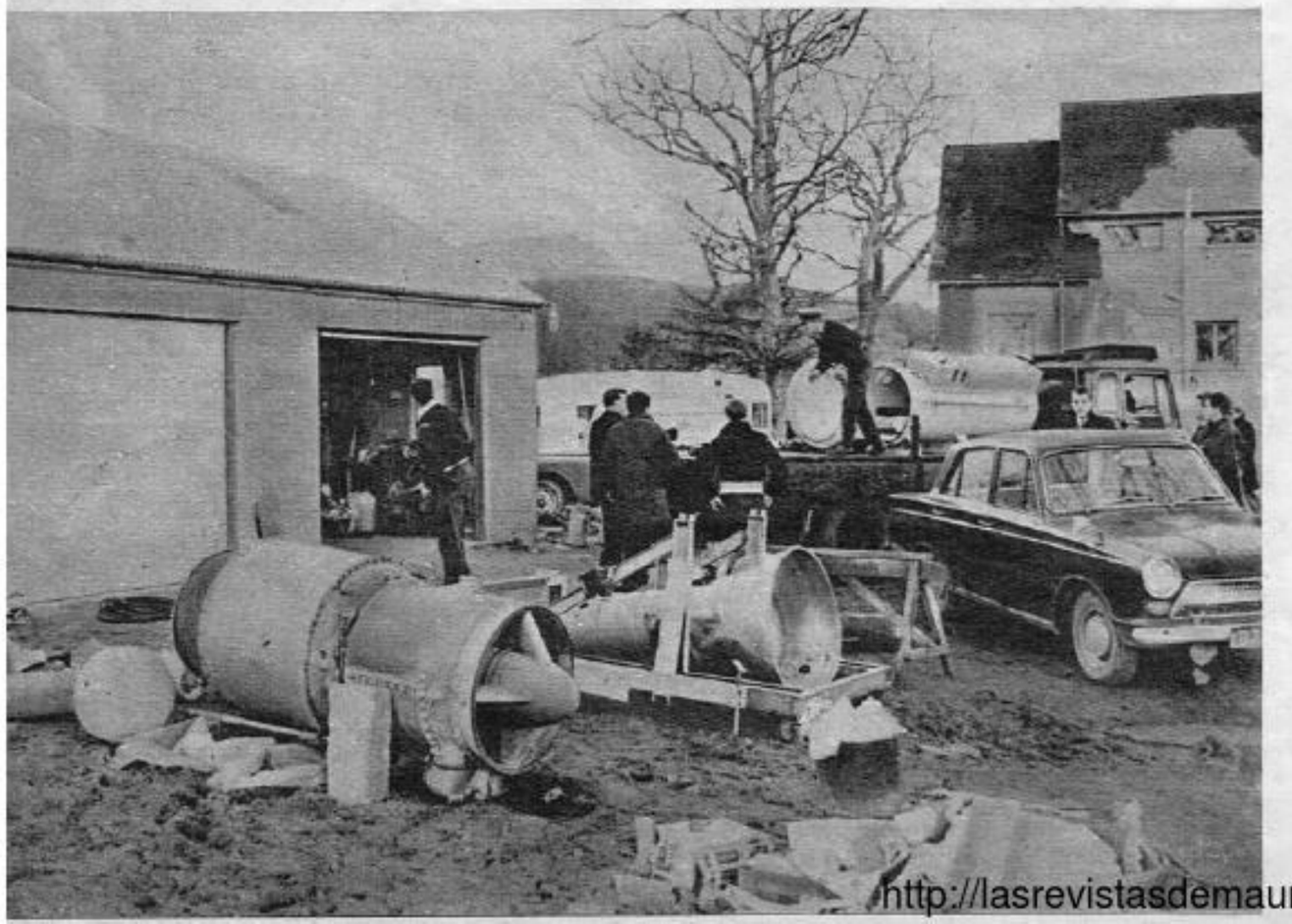
En esta secuencia desde la partida se nota claramente la forma en que la lancha se elevó por el aire, para caer invertida nuevamente al agua luego de un "looping".



Hombres-rana buscan a Donald Campbell y los restos de su lancha. Lueve; la gente espera.



Los primeros restos hallados: los flotadores y los tanques de aire comprimido por los que respiraba el piloto dentro de la lancha.



mejor que definirlo es recordar la intensidad conque se vibra sobre cualquier vehículo que se mueva ligero, muy ligero. Todos la hemos sentido y hemos vibrado. Llega tan hondo en los sentidos como el goce de cualquier tipo de belleza y todos los pioneros de la velocidad, y los últimos, han sido un poco románticos. El primer récord de velocidad en tierra pertenece al belga Camile Jenatzy, quien lo batió, en enero de 1899, dentro de un automóvil con forma de bala de cañón y accionado eléctricamente por baterías. La velocidad: 66,660 kilómetros por hora. Lo romántico: el paseo luego de obtenido el récord, con su mujer montada sobre la parte trasera del bólido.

En 1924 un capitán inglés llamado Malcom Campbell, sobre un Sunbeam recupera el récord en manos de los italianos, para la corona británica, a la velocidad de 235,217 kilómetros por hora. En 1927 vuelve a obtenerlo, quitándoselo a J. Thomas a una velocidad seis kilómetros superior. Así seguirá repitiéndose en 1931, 1932, 1933, 1934, 1935 y 1936. Aquella vez, con el mismo coche con que lo había hecho desde 1931, un Napier-Lion, a una velocidad de 484,945 kilómetros por hora. Una evolución de 250 kilómetros en 12 años.

Donald Campbell se inició en la búsqueda de la velocidad detrás de un portaplumas y una pila de papeles, encerrado en una oficina de Lloyds en Londres. Había nacido el 23 de marzo de 1921, padeciendo desde chico reumatismo cardíaco. Por ese motivo fue enclaustrado en una sombría oficina con garantía de escaso desgaste físico y escasa proyección para una vida que latía al ritmo de su cuerpo mentalmente sano. A los 18 años Donald Campbell deja Lloyds y se alista en las Reales Fuerzas Aéreas, pero a causa de su corazón, nunca pudo volar. Su padre ya se había retirado, dedicándose a los negocios hasta que murió en 1959.

El 12 de julio de 1955 Donald Campbell logra el récord mundial de velocidad sobre el agua, con un promedio de 230 kilómetros por hora. La diferencia de velocidad es notable: en poco más de diez años, dobló su propia marca. El 23 de ese mismo mes aumenta la máxima a 325 kilómetros por hora, en 1956 llega a los 363 y en 1957 llega a 384. El año siguiente logra la máxima de 408 kilómetros y por último, en 1959, llega a los 418 kilómetros por hora. En el año 1960 se dirige a los Estados Unidos en pos del récord de velocidad en tierra. El problema fundamental reside en la sal adherida a las ruedas. Los ensayos, a más de 450 kilómetros, eran satisfactorios. Luego el intento, y el afortunado accidente. En menos de 2500 metros llega a los 580 kilómetros por hora de velocidad. Todo sucedió entonces muy rápido: una ráfaga de viento desplaza al coche por el lado derecho, desplazándolo a un costado húmedo de la pista. Allí las ruedas derechas pierden adherencia y el automóvil entra en una serie de vuelcos que terminarían trescientos metros más adelante. Donald Campbell sale ileso del accidente y abandona los intentos terrestres y toda actividad a lo largo del año 1960. En 1963 logra una media de 437 kilómetros y por fin en 1964 alcanza una de sus máximas aspiraciones al sobrepasar la barrera de los 637 kilómetros, desde 1956 en manos de John Cobb, cuando con su automóvil alcanza una velocidad de 648,500 kilómetros por hora. Ese mismo año señala el que sería su último récord de velocidad sobre el agua: 444,700 kilómetros por hora en su hidroplano Blue Bird.

El afán de reconquistar el récord de su padre en el agua fue lo que determinó la interminable carrera de Donald Campbell. Quizá todo haya comenzado cuando supo que alguien quería bajar el tiempo de Sir Malcolm Campbell en su Blue Bird. Volvió a comprar entonces la vieja lancha y comienza las pruebas en el lago Coniston. Las dificultades a superar y las ventajas evidentes, lo inclinan a la introducción de la turbina a reacción en la lancha. Modificación tras modificación, millón de libras tras millón de libras, la lancha fue adoptando la forma que tuviera en el momento en que Campbell perdió la vida. Los hermanos Morris fueron sus más cercanos asesores y los responsables de la mecánica del hidroplano. Campbell, como muchos lo suponen, era un intuitivo puro. A eso unía su larga experiencia mecánica y el ambiente en que se había desarrollado. Muchos problemas que sus constructores no encontraban en los proyectos, él los demostraba sobre la práctica. Tenía su propia piscina de ensayos cerca de su casa y allí probaba sus modelos.

Decir aquí que con su muerte desapareció una de los figuras más veloces de los últimos quince años cabe perfectamente. El lo era. Habrá nuevos récords, lógicamente, pero Donald Campbell cumplió brillantemente con lo que él mismo se exigió. Su ciclo está cumplido. Unos instantes. y luego el centro del lago se calmó.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

suramericana

ARCO DE TRIUNFO

Símbolo universal de vencedores. De los que han llegado. Superando dificultades, desafiando, luchando, compitiendo, sobreponiéndose a los desastres e incluso a las tragedias. Alentándose a sí mismos e imponiéndose condiciones. Seres que necesitan poseer el éxito, alcanzar la meta que se propusieron, ganar su propia carrera.
Panorama es el vehículo de los triunfadores.

PANORAMA

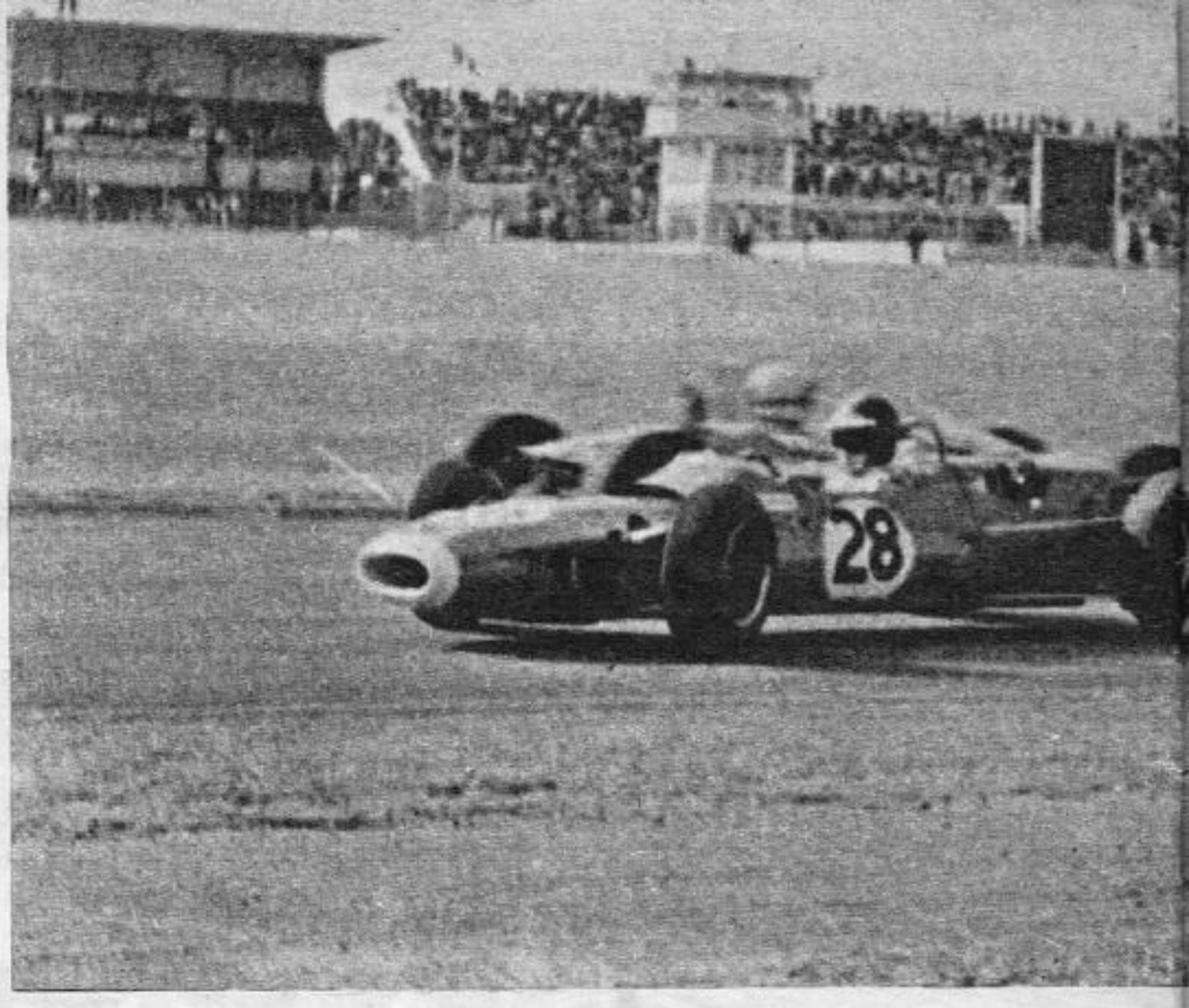


TEMPORADA F.3

El letrero de Agipgas identifica el automóvil de Andrea Vianini. Este año agregó el de CORSA y la excepcional calidad conductiva de siempre.

Jean Pierre Beltoise empezó a andar el sábado en el Autódromo y estaba apurado por encontrar el límite, como lo demuestra el trompo que no llega a intranquilizarlo. Esto fue la excepción y suyo fue el mejor tiempo de la tarde.





SABADO

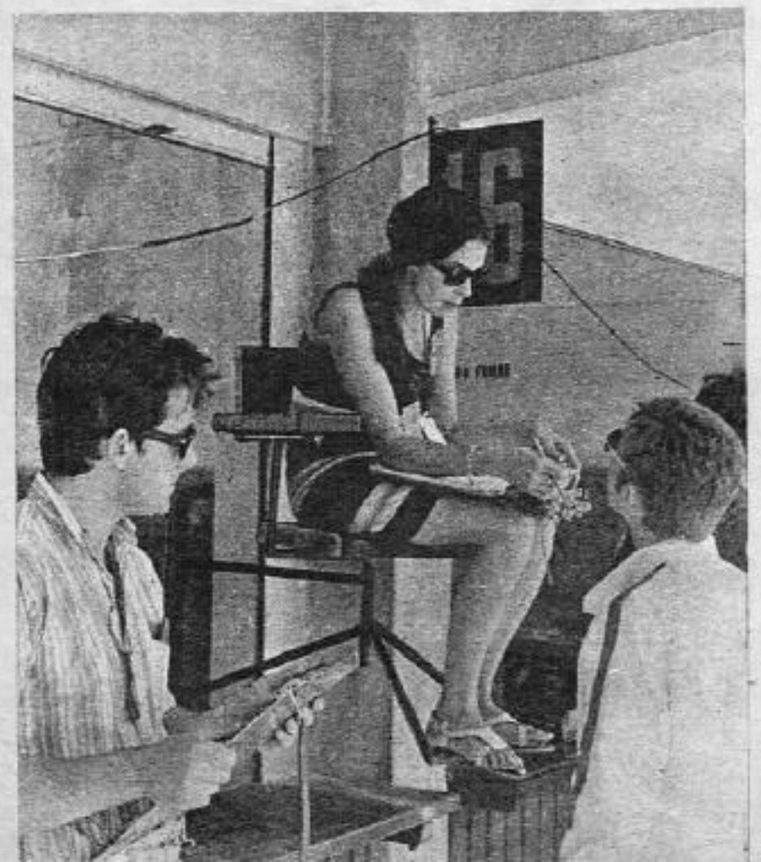
por GERMAN R. SOPEÑA

Las pruebas de clasificación fueron un aperitivo acorde con el gran menú del domingo.

Diógenes buscaba hombres, con una linterna y metido en un barril; nosotros cambiamos los implementos por un cronómetro y una tabla de escribir para encontrar al hombre que más prometiese para la primera carrera. Fue Beltoise. Él y Servoz-Gavin llegaron el viernes, se subieron a los autos el sábado y tras varias vueltas en las que buscaron cada vez más cerca el límite, se alzaron con el primer y el tercer tiempo. El otro —Jean Pierre Jaussaud—, confirmó que los Matra están al tope con su cuarto lugar. Los autos aeronáuticos y azules son extraordinarios. Y los pilotos: franceses; doblande con tout en la horquilla de retorno, todavía saludaban con la mano para disculparse si habían encerrado a alguno obligados por la curva o por venir estudiando y taponar el camino a otro que venía haciendo tiempo. A uno le estaría latiendo el corazón a mil por minuto y Beltoise se mandó un trompo lindo en la horquillita, esperó con toda tranquilidad y gran dominio de la situación, y se fue a seguir girando cada vez más rápido. Cualquiera de nosotros hubiera perdido la cabeza y se hubiera ido a refugiar en los boxes, excepto, claro está, Germán Sopeña que siempre piensa con la cabeza.

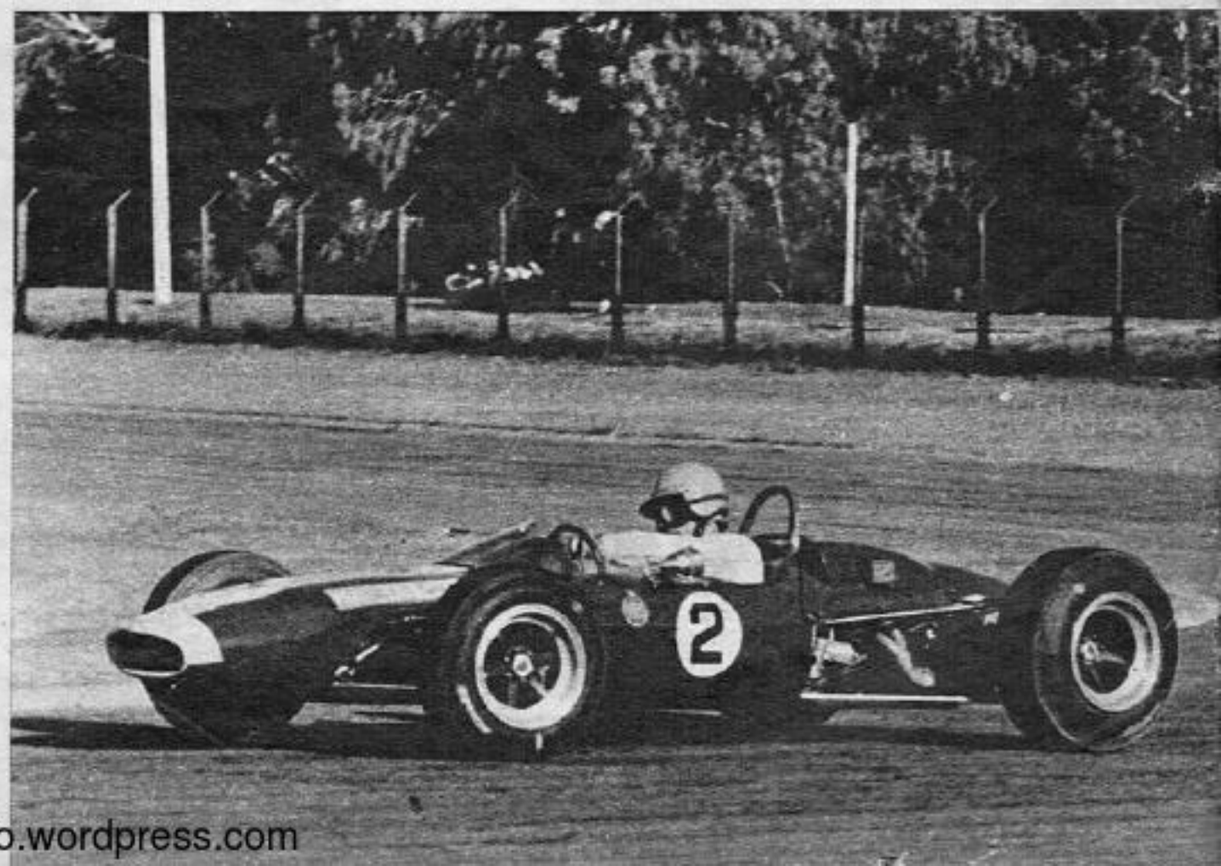
En realidad el sábado fue un buen anuncio de lo que sería el domingo. Había gente en las tribunas y en los boxes estaban bien representadas las categorías locales. En lo que a TC se refiere estaban Johnny Perkins, Rienzi con tarjeta de comisario de carrera, Urruti, Galbato, que el viernes se fue con su TC, para espanto de algunos ingleses que ya pensaban en la invasión de los platos voladores a la tierra, Cottet Roux y alguno más. De Turismo no había muchos: Migliore, Boschi, el amigo Ballbé, el amigo Berta. Pero había una característica similitud con una carrera de Turismo en el Autódromo porque estaba lleno de mujeres en los boxes, saludable costumbre de nuestro querido ex TM. De MN sólo vimos algunos constructores, escapándose los pobres de la persecución por falta de credenciales. Ay, Cousillas, cuántos lamentos llegan a tu puerta. (N. de la R.: Cousillas es el jefe de prensa del ACA. A veces da credenciales.)

Apenas se iniciaron las pruebas de clasificación nos fuimos para la zona de los mixtos y cruzando los pastos por ahí nos encontramos con un Ferrari 330 GT colorado con tapizado de

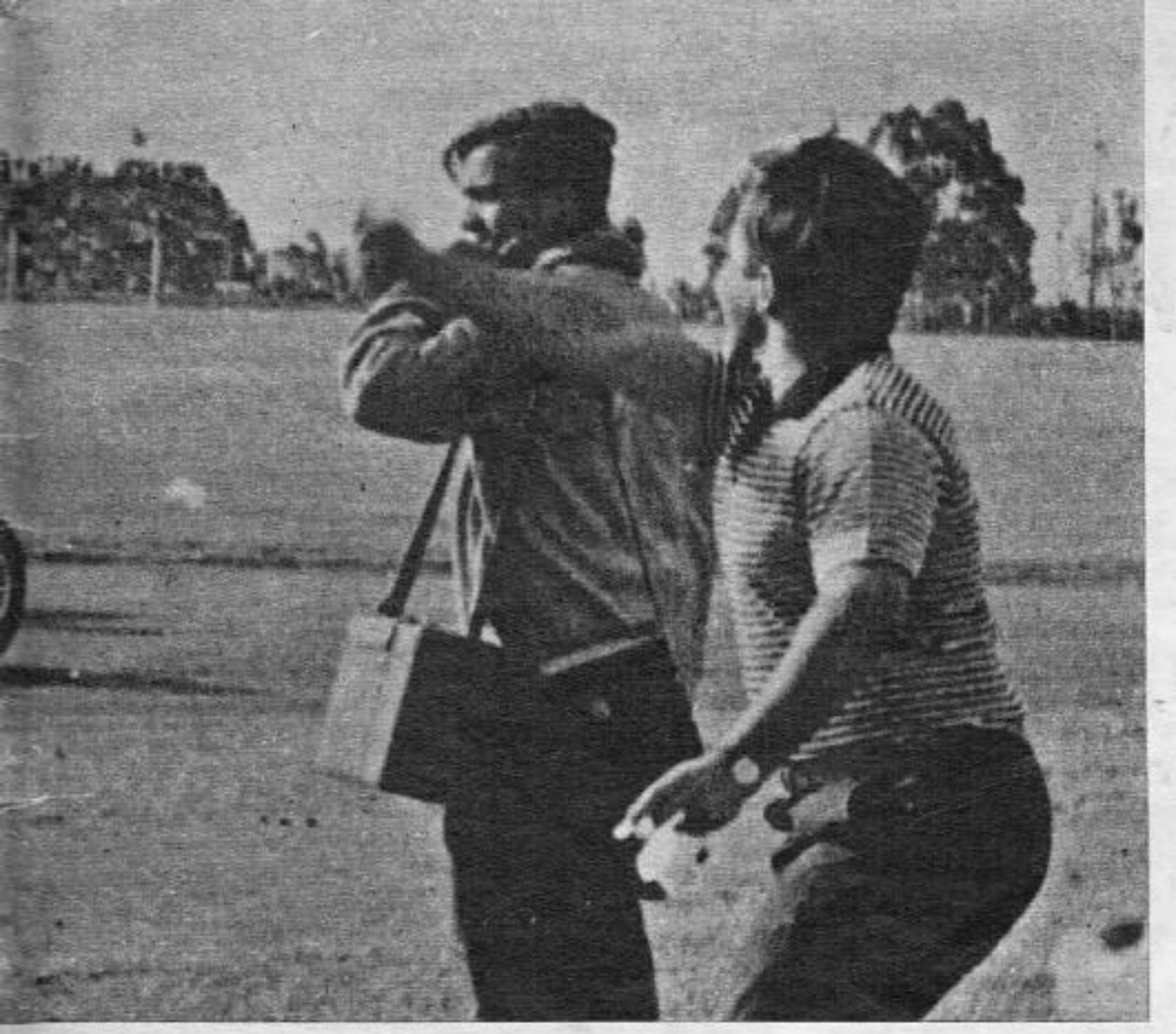


Chiquita, llamativa, sonrisa fácil, la señora pop informa tiempos a su marido. Éste, chiquito también, francés, habla castellano, bastante seco, maneja como los dioses. Se llama Eric Offenstadt.

Nasif Estéfano marcó tiempos y el domingo habría de correr la primera serie con el automóvil número dos. Luego lo rompería, para utilizar el de Martín en la final. El hilo se corta por lo más delgado...



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



DE GLORIA

cuero marrón clarito. Pero decidimos que no nos gustaba porque tenía eje rígio atrás, característica de las Ferrari de calle de hasta dos o tres años de antigüedad. En fin...

Entre los primeros en salir estuvieron Martín y Copello. El primero en llegar al Autódromo había sido Bordeu quien confirma constantemente la loable seriedad con que enfrenta esta Temporada, quizás decisiva para su futuro internacional. Los Matra empezaron despacio así como también Vianini, cuyo auto estrenaba flamantes letras de CORSA pintadas esa mañana. Las dos mujeres bastante lentas, por cierto. Pero al menos no hay peligro que se vayan al pasto. Rosadela Facetti mejor que Natalie Goodwin. Lambert, que es uno de los que andan fuerte, tuvo que detenerse en la recta del fondo por rotura del palier. Su padre, que lo acompaña en todo momento, se había ido justo a ese lugar para sacar fotos y provisto de su infaltable sombrero mejicano. Están bastante de moda. Parecen platos voladores.

El alemán Manfred Mohr es otro de los que prometen buenas actuaciones, además de ser desconocido para nosotros hasta ahora. Jürg Dubler con conducción menos fina pero si espectacular también se destacó en la zona de los mixtos. Los Tecno conformaron bastante poco. No tienen una terminación sobresaliente como los Lotus o los Matra, pero doblan bien armados. Son, eso sí, bastante raros exteriormente dentro de lo que se puede porque el puesto de conducción está muy adelante, casi entre las ruedas delanteras. Offenstadt no nos mostró nada que no hayamos visto el año pasado, buena conducción y calidad suficiente como para aspirar a algo más que un Fórmula Tres. Cardwell, prolijo, seguro y con muchas ganas de familiarizar con las mujeres argentinas, cosa que hasta hoy no había conseguido. Rollinson es uno de los hombres que más nos llamó la atención conduciendo exquisitamente un Brabham Holbay que puede "estar" en cualquier momento.

Los franceses del equipo Matra Sports no se caracterizan precisamente por su prolijidad, son un poco... en fin, ustedes nos entienden. De cualquier modo Beltoise, Servoz-Gavin y Jaüssaud nos demostraron fehacientemente que tanto ellos como sus máquinas tienen condiciones más que suficientes para ser ganadores en cualquier carrera y en más de una quizá. Los italianos en general no sobresalieron precisamente por su buena conducción, aunque sus máquinas tampoco están a la altura de las mejores. Alberti, "Tiger", Maglione y el mismo "Geki" Russo que llegó a correr en Fórmula Uno no brillaron en ningún momento. De todos modos sus rojos automóviles por lo menos pondrán un matiz de color en la pista. Por ser el día de clasificación fue suficiente, no podemos pedir más. El domingo tiene la palabra.

LOS TIEMPOS

Nº	Piloto	Viernes	Sábado
28	Beltoise, Jean Pierre	—	1m 39s 1
34	Cardwell, John	1m 40s 4	1m 39s 1
30	Servoz-Gavin, Georges	—	1m 40s
32	Jaussaud, Jean Pierre	1m 50s 2	1m 40s 4
42	Rollinson, Alan	1m 40s 7	1m 40s 5
50	Mohr, Manfred	1m 41s 4	1m 40s 6
46	Lambert, Chris	1m 41s	1m 41s
58	Bordeu, Juan Manuel	1m 40s 7	1m 41s 2
38	Offenstadt, Eric	1m 41s 6	1m 41s 3
4	Cupeiro, Jorge	1m 40s 7	1m 41s 4
48	Dubler, Jürg	1m 40s 6	1m 41s 6
56	Pairetti, Carlos A	1m 42s 3	1m 41s 6
22	Facetti, Carlo	—	1m 41s 7
62	Vianini, Andrea	1m 41s 2	1m 41s 8
52	Moser, Silvio	1m 43s 2	1m 41s 8
54	Regazzoni, Gianclaudio	—	1m 42s
36	Russo, "Geki"	1m 43s	1m 42s
16	Maglione, Antonio	1m 46s 3	1m 42s
18	Alberti, Giovanni	1m 42s 9	1m 42s 1
2	Estéfano, Nasif	1m 41s 9	1m 42s 4
60	Marincovich, Carlos	1m 43s 3	1m 42s 6
8	Martín, Carlos J.	—	1m 42s 7
20	"Tiger"	1m 45s 4	1m 43s 9
26	Facetti, Rosadela	1m 48s	1m 44s 3
10	Kissling, Jorge	1m 44s 5	1m 45s
44	Goodwin, Natalie	1m 51s 8	1m 48s 9
14	Baghetti, Giancarlo	—	1m 53s
6	Copello, Eduardo	1m 52s 6	—

Viernes: Promedio para John Cardwell: 140,283 km/h.
Sábado: Promedio para Jean P. Beltoise: 142,123 km/h.

SOMOS MUCHOS, NOS CONOCEMOS POCO

Pilotos, marcas, mecánicos, asistentes, colores, directores de equipo... Terminemos de presentarnos y conocernos. Esta es la lista de locales y visitantes.

ESCUDERIA "AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO"

Director: Horacio Steven.
Mecánicos: Carlos Branca, Juan Carlos Ciardullo, Alberto Piloto, Juan Pateta, Mario Cuaglia, Edoardo Sgroi e Italo Bressioni.
Pilotos:
2 — Nasif Estéfano (Lotus 41 - Cosworth)
4 — Jorge Cupeiro (De Sanctis-Cosworth).
6 — Eduardo Copello (Brabham-Cosworth)
8 — Carlos J. Martín (Brabham-Cosworth).
10 — Jorge Kissling (BWA-Cosworth)
12 — Alberto Rodríguez Larreta.

Colores: azul con franja longitudinal amarilla.

ESCUDERIA "AUTOMUNDO"

Director: Enrico Vannini.
Mecánicos: Carlos Casarin y Antonio Castro.
Pilotos:
56 — Carlos Alberto Pairetti (Brabham-Cosworth).
58 — Juan Manuel Bordeau (Brabham-Cosworth).
60 — Carlos Marincovich (Brabham-Cosworth).

Colores: azul celeste, laterales amarillos.

LYTHGOE-GOODWIN RACING TEAM

Director: Natalie Goodwin.
Mecánicos: John Batair y Tom Rawson.
Pilotos:
44 — Natalie Godwin (Brabham-Cosworth).
40 — Charles Ch. Stuart (Brabham-Cosworth).
42 — Alan Rollinson (Brabham-Holbay).

Colores: 40 y 44, anaranjado, 42 celeste claro.

MARTINELLI – SONVICO RACING TEAM

Director: Silvio Moser.
Mecánicos: Pierángelo Caramela y Oscar Piloto.
Pilotos:
52 — Silvio Mèser (Brabham-Cosworth).
54 — Gianclaudio Regazzoni (Tecno-Cosworth).

Colores: 52 trompa blanca, laterales rojos; 54 rojo.

TECNO BOLOGNA

Director: Sauro Mingarelli.
Mecánicos: Madolo Volta.
Pilotos:
22 — Carlo Facetti (Tecno-Cosworth).
24 — Alfredo Simoni (Tecno-Cosworth).
26 — Rosadela Facetti (Brabham-Cosworth).

Colores: rojo internacional italiano.

ESCUDERIA "MADUNINA"

Director: Giorgio Paganini.
Supervisor General: Marcelo Giambertone y Sauro Mingarelli.
Mecánicos: Marcelo Fortini, Magdalo Volta, Giovane Colombo, Ezio Lepri.
Pilotos:
14 — Giancarlo Bagheti (Lotus 32-Cosworth).
16 — Antonio Maglione (De Sanctis-Cosworth).
18 — Giovane Alberti (De Sanctis-Cosworth).
20 — "Tiger" Romano Perdomi (De Sanctis-Cosworth).

Colores: rojo internacional italiano.

PARTNERSHIP RACING TEAM

Director: Marianne Dubler.
Cronometrista y Supervisor: John Charles Lambert.
Mecánicos: William Grainger y Hubert Rombach.
Pilotos:
46 — Chris Lambert (Cooper-Holbay).
48 — Jürg Dubler (Brabham-Cosworth).
50 — Manfred Mohr (Brabham-Cosworth).

Colores: 46, verde inglés, franja longitudinal amarilla; 48, rojo; 50, azul marino.

RON HARRIS RACING DIVISION

Director: Slim Coe.
Mecánicos: Peter Clarke, Tony Rolley y Dewar Thomas.
Pilotos:
34 — John Cardwell (Lotus 41-Holbay).
36 — "Geki" Russo (Lotus 41-Holbay).
38 — Eric Offenstadf (Lotus 35-Holbay).

Colores: 34 y 36, verde, franja longitudinal blanca; 38 verde inglés, franja longitudinal amarilla.

MATRA SPORTS

Director: Claude Le Guezec.
Jefe de Mecánicos: André Legan.
Mecánicos: Roland Manuel, y Robert Yam.
Pilotos:
28 — Jean Pierre Beltoise (Matra MS5-Cosworth).
30 — Georges Servoz-Gavin (Matra MS5-Cosworth).
32 — Jean Pierre Jaussaud (Matra MS5-Cosworth).

Colores: azul internacional francés.

ESCUDERIA "AGIPGAS – CORSA"

Director: Miguel Angel Galluzzi.
Cronometrista: Dolores Blaquier de Vianini.
Mecánicos: Roberto Paglovec y Juan Raúl García.
Piloto: 62 — Andrea Vianini (Brabham-Cosworth).

Colores: rojo.

TEMPORADA F.3

CURVAS, PEDALES, VOLANTE, CRONOMETRO

CORSA eligió un tramo del circuito 2 del Autódromo para tratar de establecer quien maneja bien y quien maneja mejor

Calidad del piloto y estado del automóvil. En Fórmula Tres cualquiera de las dos cosas puede definir una carrera. Así como exteriormente todos los autos son bastante similares, sus performances son sorprendentemente parecidas. Decenas de carreras terminaron con ocho, nueve o diez competidores clasificados dentro del mismo segundo. La habilidad para elegir las relaciones de la caja de velocidades, dos o tres caballos de fuerza, la inteligencia para poner a punto la suspensión o quizás un toque genial de imaginación aplicado a adaptar la máquina al circuito, pueden darle mayores posibilidades al piloto discreto que al brillante, al novato sobre el que conoce milimétricamente la pista, al tímido en relación al arriesgado. Uno de los genios de CORSA sostuvo acertadamente que el conductor A se le puede acercar al conductor B, en DECIMAS DE SEGUNDOS, sobre determinada curva, pero que el automóvil de B le puede descontar tiempo al de A DIRECTAMENTE EN SEGUNDOS, recorriendo una recta larga, acelerando y frenando. Esto no es pesimismo, pero para medir exactamente la calidad de cada piloto habría que poner a todos los hombres sobre la misma máquina y hacerlos correr contra reloj. Aún así, la precisión podría fallar al ir cambiando las condiciones mecánicas del vehículo. Pero basta de delirio.

Buscando una manera de determinar quien maneja bien y quien maneja bastante, CORSA eligió un tramo del circuito Nº 2 del Autódromo Municipal y allí cronometró a la mayoría de los pilotos que intervienen en la temporada. El tramo está comprendido entre la salida de la curva de Ascari y una referencia ubicada 250 metros antes del tobogán, es decir que incluye todo el trayecto mixto (ver gráfico). Una frenada violenta —quizá de 190 a 75-80 km/h— una curva a la derecha en forma de horquilla y de escaso radio, un zig-zag veloz primero a la izquierda, otra frenada leve y curva a la izquierda, aceleración, frenos otra vez durante un instante, curva a la izquierda y aceleración. A este tramo se llega en cuarta, se rebaja sucesivamente hasta primera para pasar la horquillita e inmediatamente a la salida del viraje casi todos conectan la segunda manteniéndola hasta la referencia de salida en nuestro tramo-CORSA. Según la multiplicación que usen, algunos la trasponen —ya— en tercera.

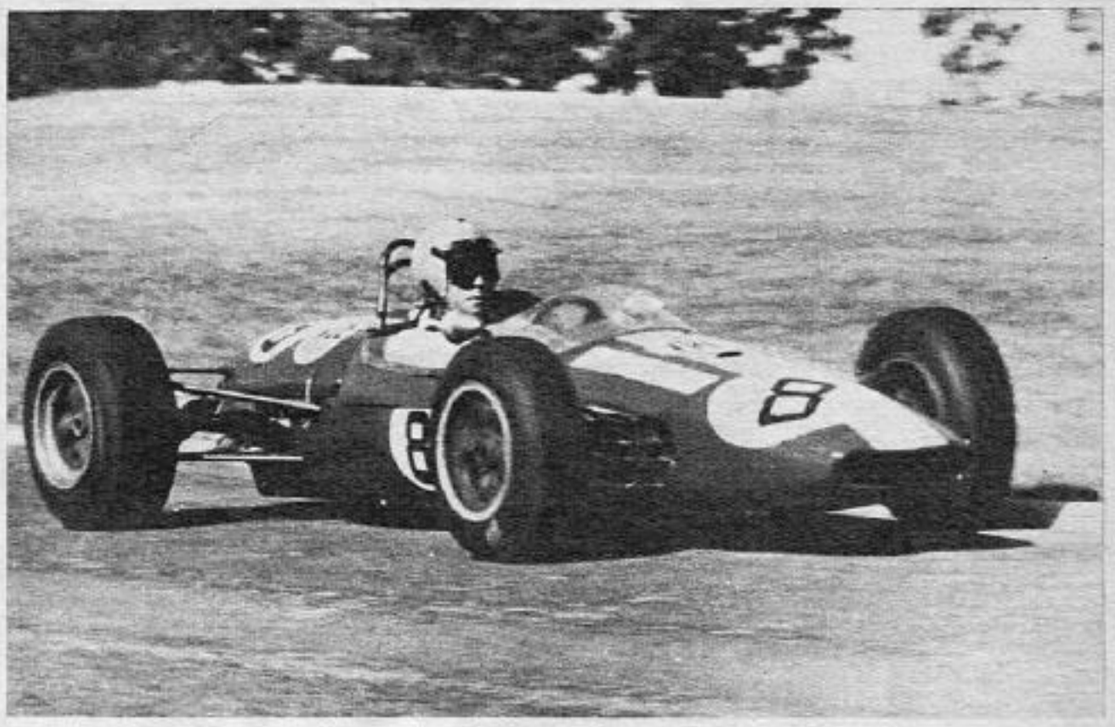
La cronometrización se efectuó durante el viernes (ensayos) y el sábado (clasificación), indudablemente los dos días en que se anda más fuerte. Estos son los resultados:

Nº	Piloto	Tiempo
50	Mohr, Manfred ..	30s
28	Beltoise, Jean P. .	30s 1/10
38	Offenstadt, Eric ..	30s 1/10
34	Cardwell, John ..	30s 1/10
4	Cupeiro, Jorge ...	30s 2/10
30	Servoz-Gavin, G. .	30s 1/10
48	Lambert, Chris ..	30s 3/10
42	Rollinson, Allan ..	30s 4/10
62	Vianini, Andrea ..	30s 5/10
8	Martin, Carlos J. .	30s 6/10
2	Estéfano, Nasif ..	30s 6/10
6	Copello, Eduardo .	30s 7/10
48	Dubler, Jürg	30s 8/10
32	Jaussaud, Jean P.	30s 8/10
56	Pairetti, Carlos ..	30s 9/10
60	Marincovich, C. ..	31s
58	Bordeu, Juan M. .	31s
18	Alberti, Giovanni .	31s
52	Moser, Silvio	31s 1/10
16	Maglione, A.	31s 2/10
20	"Tiger"	31s 3/10
36	"Geky"	31s 3/10
22	Facetti, Carlo ...	31s 5/10
10	Kissling, Jorge ..	31s 6/10
26	Facetti, Rosadela .	32s 3/10
54	Regazzoni, G. ...	33s 2/10
44	Goodwin, Natalie .	33s 5/10
14	Baghetti, G.	33s 9/10

El tiempo que se le adjudica a cada piloto corresponde a su mejor pasada por el sector-CORSA del circuito 2. La observación de la tabla, permite por ejemplo medir la capacidad de adaptación de Jean Pierre Beltoise que había llegado a la Argentina unas horas antes de efectuar su registro. Lo mismo aconteció con Servoz-Gavin, pero el primero de ellos ganó las pruebas de clasificación estableciendo un nuevo récord para el circuito computable en Fórmula Tres, prácticamente al bajar del avión.

Otra: Los equipos del A.C.A. (excepto Kissling, cuyo auto fallaba notablemente) y de "Automundo", figuran formando bloques individuales en la lista, con sus respectivos pilotos alineados sucesivamente. Andrea Vianini marcó su tiempo en el tramo-CORSA con una multiplicación errada, cosa que se modificó el domingo. Las marcas de Regazzoni y de Baghetti obedecen a la falta de puesta a punto en sus automóviles, desembalados unos minutos antes de clasificarse. Y el tiempo de las chicas muestra con mucha claridad por qué pueden ser sumamente prolijas en las curvas.

El más rápido: Mohr —sin la espectacularidad de Rollinson— Beltoise, Gavin y Jassaud. En cambio Moser y Carlo Facetti doblan realmente fuerte, pero sin embargo no tienen registros brillantes, cosa que quizá se deba a la elección de los engranajes de caja. Nasif pasaba con problemas evidentes de tenida. Lambert marcó sin probabilidad de perfeccionarse: a las pocas vueltas rompió un paller. Y eso es todo.

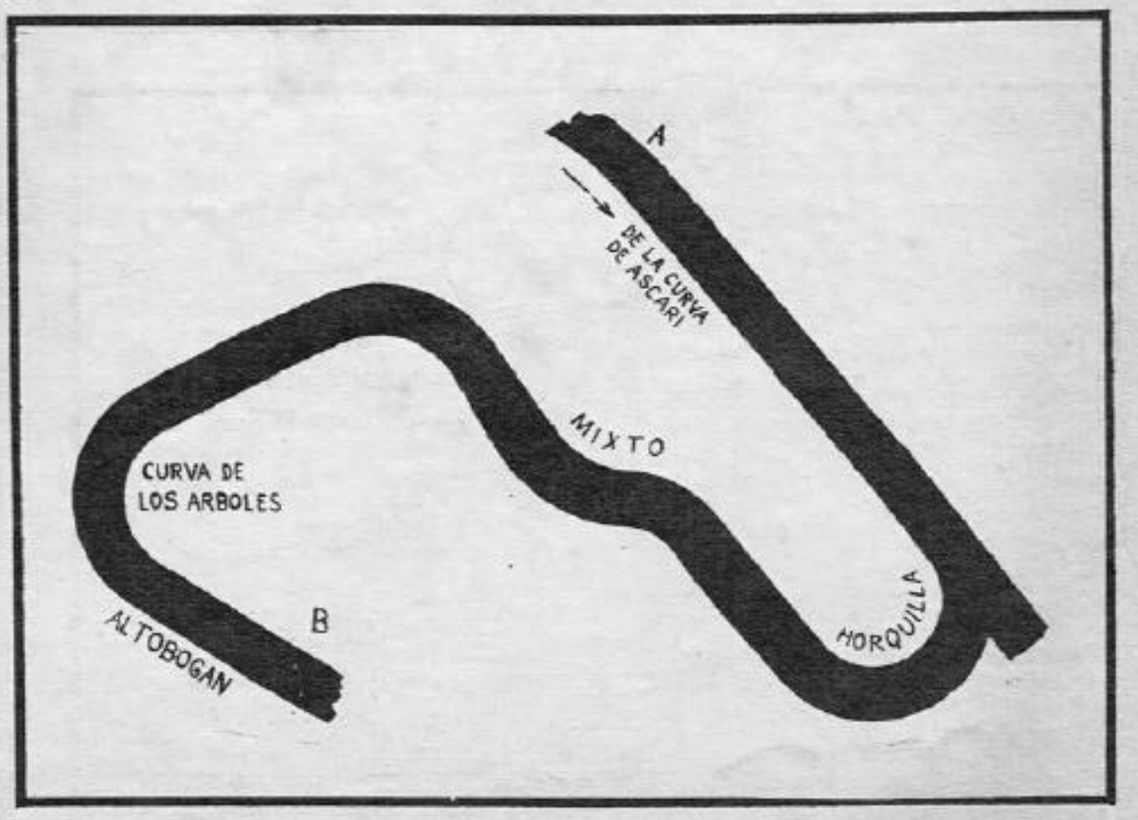


Copello en el auto de Martin, el dia de clasificación. Al principio le costó adaptarse pero antes de abandonar demostró que ya andaba cómodo. Será un gran animador en las próximas carreras.

Atención que las carreras también se ganan y se pierden en los boxes. Aqui el equipo responsable del auto de Andrea Vianini. A la izquierda: Miguel A. Galluzi (en parte, porque entero no entra), Dolores y Gerardo Vianini.



Este es el trabado del Circuito Nº 2 que fue elegido por CORSA para conometrar los autos durante las pruebas del sábado último. Con las letras A y B, se señalan los puntos que se tomaron como referencia para hacer la medición.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TIEMPO DE HISTORIA

AUTOS RAROS

por RONALD HANSEN

Estas temporadas internacionales de monopatín tienen una característica bastante deprimente para los que estamos acostumbrados a los refulgentes, disparatados días de antes (Retiro y después...) En nuestro país hemos visto los aparatos más raros que era dable imaginar sobre la tierra. Y conste que no nos referimos a nuestras producciones caseras, sino a aparatos "fuori serie" que traían los gringos para correr. Además, muchas veces corrieron en la Argentina autos que, si bien no eran tan raros, corrieron acá por única vez o por primera vez.

Por ejemplo, la Ferrari-Lancia Squalo. Vino en el año 1955. La Squalo (Tiburón) de Ferrari era un aparato con enormes tanques laterales de combustible; de su forma algo embarazada surgió el nombre de Tiburón. El coche no fue un éxito, porque a pesar de su diseño aparentemente científico (concentración de peso en la mitad del vehículo), sus condiciones de tenida eran bastante lamentables (Paul Frére, en su libro "De Largada a Bandera a Cuadros", cita que en una Squalo él torcía el volante y el auto seguía alegremente de largo). Para peor, para esa temporada internacional le pusieron un motor V8 Lancia, estando la conducción del engendro resultante a cargo de Oliver Gendebien. Por supuesto, llegó de noche.

Mucha gente sintió hablar de la Maserati tres litros ocho cilindros de compresor, que luego fuera de propiedad de Pascual Puópolo en nuestro país; pero pocos saben que la única vez que este auto ganó una carrera en un circuito de los antiguamente llamados "tipo parque" fue, precisamente, en la Argentina: José Farina ganó una carrera en Mar del Plata con esta Maserati. Aparte de La Perla, este tipo de auto había ganado solamente en Indianapolis, manejando Wilbur Shaw.

Del Alfa-Romeo 4500 que condujo Clemar Bucci alrededor de 1951 (y que luego transformara en un agradable coche sport) creo que existieron solamente dos unidades, la que está aún en nuestro país y otra que ganó varias veces el Campeonato Europeo de Montaña, también transformado en coche sport.

En 1949 Ascari y Villoresi, creo que también Bira, vinieron a nuestro país con Maserati tipo 4CLT con la cilindrada de 1500 cm³ llevada a 1720 cm³. Creo que es la única vez que ese tipo de motor corrió en auto, si bien creo recordar que luego fueron utilizados en algunas lanchas deportivas italianas.

En 1952 la firma OSCA fabricaba un motor V12 de 4500 cm³ preparado para colocar en chasis Maserati 4CLT. La filosofía del asunto era que con ese motor se podía reemplazar a las ya desvencijadas unidades 1500, ya que la fórmula aún entonces vigente admitía motores de 1500 cm³ a sobrealimentador y 4500 cm³ con aspiración normal. Todo muy bien, pero únicamente lograron vender un motor para ese fin; lo compró justamente el príncipe Bira, lo trajo a la Argentina, pero no corrió porque perdía aceite por todos los costados. Corrió en el Uruguay, después en Inglaterra.

La única vez que a uno de los coches de carrera Mercedes-Benz de 1954/55, se le colocó un motor que no fuera el normal, fue también en el Autódromo Municipal; para el Gran Premio de la Ciudad de Buenos Aires, tradicionalmente de Fuerza Limitada, sobre uno de los chasis (creo que el que condujo Herrmann) colocaron un motor 3.000 cm³ como el que luego se usara en los coches sport 300SLR.

Para el caso, también "la corta" y "la larga" fueron ejemplares casi únicos, de combinación de motor Ferrari 2.000 cm³, normalmente aspirado para carreras de la entonces fórmula 2, con el sobrealimentador usualmente reservado a la Ferrari 1500 de Fórmula Uno. Creo que hubo tres, dos argentinas y otra que anduvo por el Brasil y que manejó Chico Landi.

En el Gran Premio de la Ciudad de Buenos Aires, del año 1953, Farina manejó una Ferrari con motor 3 litros cuatro cilindros, basada en la 2500 que para esa época era normal. También es la primera vez que corría un auto de esas características, si bien luego el coche fue a Australia y ganó varias carreras al mando del recordado Lex Davison.

En Sport se han visto cosas raras y únicas también. Según todas las referencias que tengo, existieron solamente dos unidades Ferrari sport tres litros cuatro cilindros; las dos corrieron en una Mil Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires, y una de ellas aún anda por nuestro país. La otra unidad viajó a Italia y se perdió el rastro para siempre.

En la carrera de, creo, 1954, Rosier y Trintignant aparecieron con un aparato extrañísimo que creo no volvió a correr nunca más en ningún lado. Se trataba de una Talbot 4500 de Grand Prix a la cual le habían aplicado una carrocería hipotéticamente sport... pero el asiento de conducción permanecía en el centro. El asiento del pasajero estaba "en voladizo", y estaba además recubierto por una tapa abisagrada. Y esa tapa abisagrada... apenas abría un poquito. Era materialmente imposible que ningún pasajero se hubiera sentado en ese asiento sin romper algo del auto. O su propia columna vertebral.

Por eso digo. Monstruos, eran los de antes.

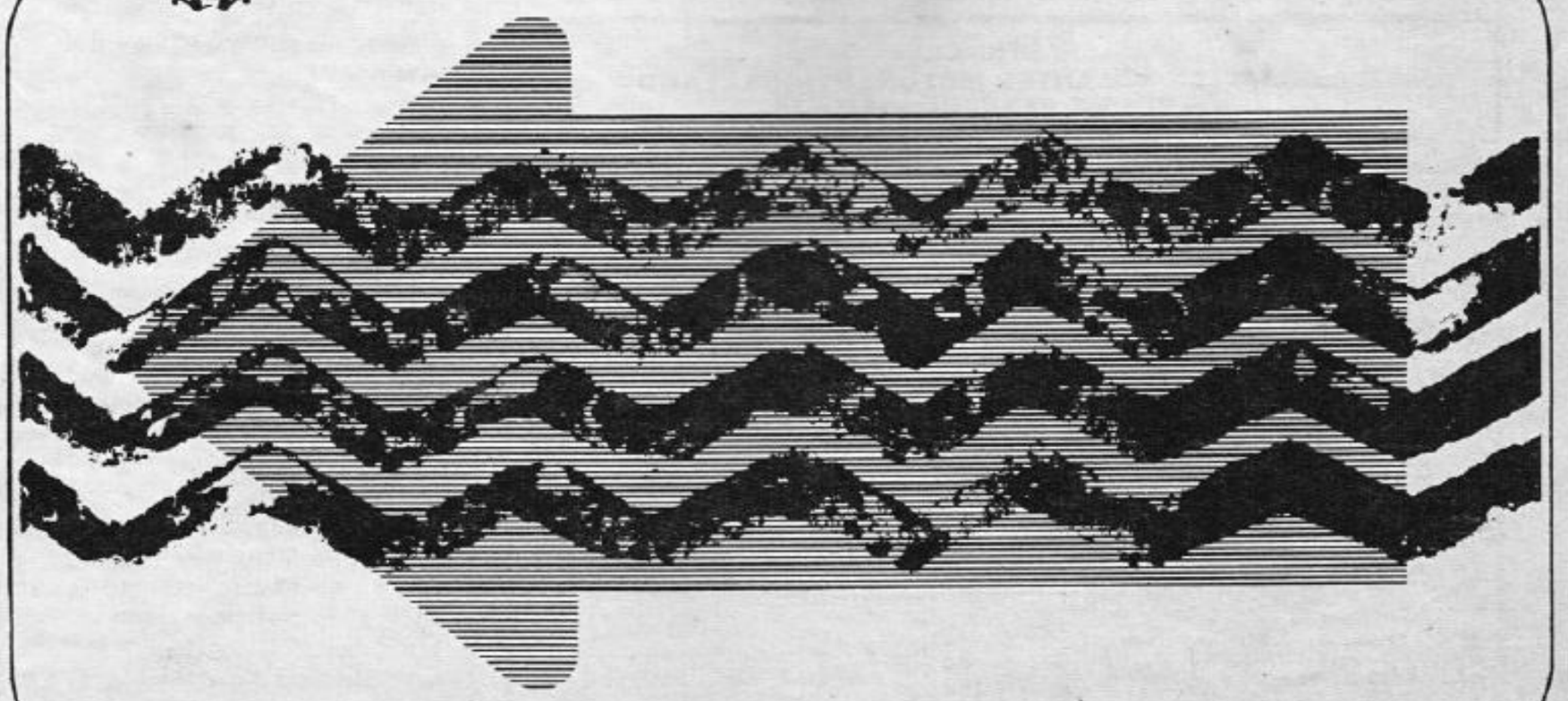
HAY QUE DARLE UNA MANO A LA CIUDAD

A PARTIR DEL **28 DE ENERO**
se pone en práctica la primera etapa del sistema de
AVENIDAS CON MANO UNICA Y CALLES CON CAMBIO DE MANO

POR UNA MEJOR CIRCULACION DE LOS VEHICULOS • POR UNA MAYOR SEGURIDAD EN EL TRANSITO
ESTA PRIMERA ETAPA ABARCA LAS SIGUIENTES AVENIDAS Y CALLES:

• **AVDA. CORRIENTES:** desde Estado de Israel a Eduardo Madero. • **AVDA. CORDOBA:** desde Eduardo Madero a Rawson • **AVDA. SANTA FE:** desde Serrano a Plaza San Martín • **AVDA. DIAGONAL PRESIDENTE R. SAENZ PEÑA:** desde Carlos Pellegrini a San Martín • **AVDA. DIAGONAL PRESIDENTE R. SAENZ PEÑA:** desde Cerrito a Libertad • **CALLES: AGUERO:** desde Avda. del Libertador a Las Heras • **MARCELO T. DE ALVEAR:** desde Santa Fe a Charcas • **CHARCAS:** desde Marcelo T. de Alvear a Godoy Cruz • **BERUTI:** desde Azcuénaga a Malabia • **BULNES:** desde Avda. del Libertador a Las Heras • **J. A. CABRERA:** desde Pringles a Anchorena • **CANNING:** desde Avda. del Libertador a Santa Fe • **CASTILLO:** desde Avda. Juan B. Justo a Uriarte • **CASTRO BARROS:** desde Rivadavia a Caseros • **CERVIÑO:** desde Salguero a Ugarteche • **COLOMBRES:** desde Las Casas a Rivadavia • **DIAZ VELEZ:** desde Mario Bravo a Gallo • **ECUADOR:** desde Juncal a Cangallo • **ESTADO DE ISRAEL:** desde Gascón a Corrientes • **FERRARI:** desde Hidalgo a Warnes • **EUSTAQUIO FRIAS:** desde Warnes a Corrientes • **GODOY CRUZ:** desde Avda. del Libertador a Demaría • **GALLO:** desde Díaz Vélez a Cangallo • **GUIDO:** desde Dr. Luis Agote a Azcuénaga • **JUAN M. GUTIERREZ:** desde Ugarteche a República de la India • **GUISE:** desde Güemes a Soler • **GORRITI:** desde Soler a Fitz Roy • **GUATEMALA:** desde Medrano a Godoy Cruz • **JUNCAL:** desde Malabia a Coronel Díaz • **JUFRE:** desde Uriarte a Avda. J. B. Justo • **LAVALLE:** desde Eduardo Madero a Medrano • **LAVALLEJA:** desde Warnes a El Salvador • **VICENTE LOPEZ:** desde Junín a Pueyrredón • **MALABIA:** desde Paraguay a Aguirre • **MANSILLA:** desde Larrea a Canning • **MEDRANO:** desde Charcas a Rivadavia • **MONTEVIDEO:** desde Avda. del Libertador a Rivadavia • **OCAMPO:** desde Avda. del Libertador a Las Heras • **ORO:** desde Demaría a Avda. del Libertador • **PANAMA:** desde Sarmiento a Corrientes • **PARANA:** desde Montevideo a Rivadavia • **PAUNERO:** desde Cerviño a Las Heras • **PARAGUAY:** desde Eduardo Madero a Serrano • **PRINGLES:** desde Gorriti a Rivadavia • **RAWSON:** desde J. A. Cabrera a Cangallo • **ROCAMORA:** desde Estado de Israel a Medrano • **RODRIGUEZ PEÑA:** desde Rivadavia a Avda. del Libertador • **SALGUERO:** desde Rivadavia a Segui • **SAUJIL:** desde Caseros a Avda. Sáenz • **SALONICA:** desde Medrano a Salguero • **LUIS SAENZ PEÑA:** desde Rivadavia a Caseros • **SAN JOSE:** desde Rivadavia a Caseros • **JUAN F. SEGUI:** desde Salguero a República de la India • **SOLIS:** desde Caseros a Rivadavia • **URIARTE:** desde Aguirre a Santa Fe • **URUGUAY:** desde Guido a Rivadavia • **UGARTECHE:** desde Juncal a Avda. del Libertador • **VIDT:** desde Santa Fe a Soler • **VIRREY CEVALLOS:** desde Rivadavia a Caseros • **SARMIENTO:** desde Bouchard a Río de Janeiro.

MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

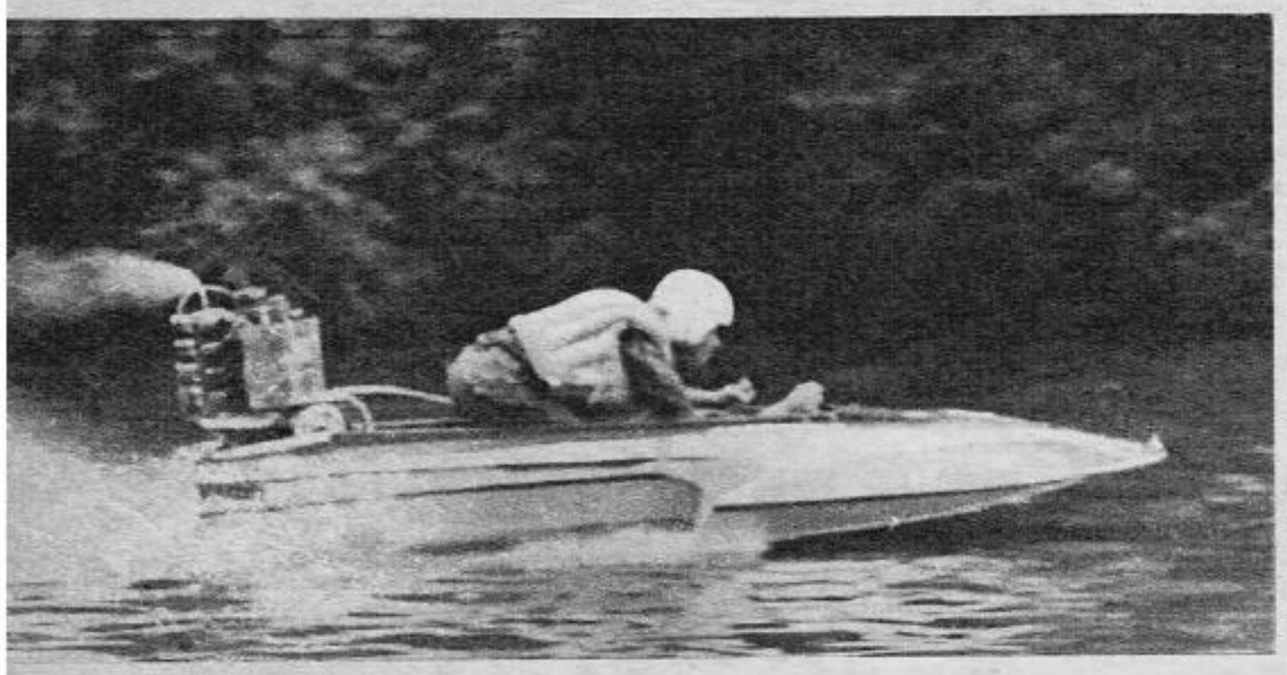


COLABORE INFORMANDOSE

MOTONAUTICA

Accidentada reunión en el lago

por SERGIO CORNEJO



Con un reducido número de participantes, y gran cantidad de público rodeando el circuito, se llevó a cabo en las aguas del Lago Tres de Fegrero la reunión organizada por la Asociación de Volantes Motonáuticos.

El programa incluía carreras para las clases C.I.U., E.T., Mojarra, O. E. y Fuerza Libre. Se disputaron dos mangas por categoría menos en Fuerza Libre en que se corrió una sola a ocho vueltas al circuito grande.

En la clase C.I.U. se impuso en las dos mangas Alberto Reverdito con "Miss Delta Marine", aventajando en ambas oportunidades a su único contrincante Arturo Blanco con "Yuyito". La clase E.T. tuvo como ganador en la primera manga a Ramírez Tobio con "Ranita II", quien aventajó a Pedro Palmiero con "Pampero IV" por cinco segundos; tercero se clasificó Héctor De Armas con "No John II". En la segunda manga triunfó Pedro Palmiero, quien prácticamente corrió solo, puesto que Ramírez Tobio fue descalificado y Héctor de Armas recorrió sólo una de las cinco vueltas estipuladas.

La primera manga de la clase Mojarra resultó un tanto accidentada, pues al rompérsele la guía del cable del timón al volante Angel Cancelo que conducía la lancha "Yuyito", éste perdió el control y no pudo evitar embestir una parte de la isla del lago, antes de entrar en el viraje de vuelta. Resultado de todo esto: "Yuyito" destrozada en el fondo del lago y Cancelo con escoriaciones en ambas piernas. Ganador resultó Ronaldo Viotti con "Chichita", quien aventajó a Juan Viaggio con "Laura I" por cómodos 9". En la segunda manga ganó Juan Viaggio, siendo segundo Carlos D'Angelo con "Periquita". La clase O.E. fue acaparada por Angel Del Río quien se impuso en las dos mangas cinduciendo la lancha "Estela". En la primera lo escoltó German Barbot con "Chita XVIII"; la segunda resultó bastante irregular, ya que ocurrió otro percance, esta vez a Germán Barbot con "Chita XVIII"; la marchaba segundo atrás del ganador, perdió el dominio de la embarcación, que luego de darse vuelta fue embestida por la conducida por Néstor Palmeiro, "Pampero X8". Los dos conductores sufrieron nada más que un remojón, lo cual no significó mayor problema dado el calor reinante. Finalmente y debido a la descalificación de Floro Uris con "Dippy", y Fredy Armini con "Bucky", Angel Del Río triunfó corriendo solo y con toda comodidad, lo cual no quita méritos a su actuación, dado que hizo lo propio en la primera manga y con todos los competidores en condiciones.

Finalmente se disputó la competencia para Fuerza Libre en la que se impuso Oscar Guembe con "Dippy", que aventajó a Carlos D'Angelo con "Periquita" por respetable márgen.

La organización perfecta, mucho público, mucho sol y buen espectáculo: diez puntos para la Asociación de Volantes Motonáuticos.

CLASIFICACION
ASOCIACION VOLANTES MOTONAUTICOS - LAGO TRES DE FEBRERO - 15/1/67

El puntaje para la clasificación final se otorgó teniendo en cuenta la actuación en las dos mangas disputadas por categoria. La escala que se utilizó fue de 400 puntos al vencedor de la manga, 300 al segundo, 225 al tercero, 127 al cuarto y 97 al quinto, respectivamente.

	Pos. Nº	Conductor	Lancha	Pts.
		CLASE C.I.U.		
1º	15	Reverdito, Alberto	"Miss Delta Marine"	800
2º	3	Blanco, Arturo	"Yuyito"	600
		CLASE E.T.		
1º	10	Palmiero, Pedro	"Pampero IV"	700
2º	11	Ramírez, Tobio	"Ranita II"	400
3º		De Armas, Héctor	"No John IV"	225
		CLASE MOJARRA		
1º	2	Viaggio, Juan	"Laura II"	700
2º	30	D'Angelo, Carlos	"Periquita"	525
3º	9	Viotti, Ronaldo	"Chichita"	400
		CLASE O.E.		
1º		Del Río, Angel	"Estela"	800
2º	4	Barbot, Germán	"Chita XVIII"	300
3º		Armini, Freddy	"Bucky"	225
		FUERZA LIBRE		
1º		Guembe, Oscar	"Dippy"	400
2º		D'Angelo, Carlos	"Periquita"	300
3º		Traba, Ramón	"Ray"	225

Oscar Guembe con "Dippy", ganador de la categoría Fuerza Libre en plena acción. Homenaje al famoso creador del conocido personaje: Walt Disney.

CONFIDENCIAL

La verdad tiene un momento de originalidad en que se parece a la mentira, es entonces cuando las anécdotas suelen confundirse con el chisme. La diferencia la establece la intención del espectador. Estas notas confidenciales son eso: verdades en estado embrionario, expuestas a toda suerte de peligros. De todas formas, no nos arrepentimos de jugar en la cuerda floja; si de algo estamos seguros, es de que no escribimos para ingenuos.

Entre los días 17 y 22 de marzo se realizará, organizado por el Club Argentino de Regularidad, y la Dirección de Turismo de la Provincia de Río Negro, el sexto Rally Lagos del Sur.

Dicha prueba que se realizará al estilo del Rally de Montecarlo, se largará desde las siguientes cabeceras: Buenos Aires, La Plata, Tres Arroyos, Bahía Blanca, Rosario, Córdoba, Mendoza, Tucumán y Resistencia, con punto de concentración en Santa Rosa, desde donde los participantes seguirán su marcha hacia Bariloche. La partida se llevará a cabo el 17 a las 22 desde Buenos Aires, prosiguiendo por asfalto hasta Bahía Blanca rumbo a Zapala, donde pernoctarán, para continuar al día siguiente hasta Bariloche. Los informes e inscripciones pueden solicitarse en el Club Argentino de Regularidad, Alberti 338 de 19 a 21.

El petiso Silvio Moser no comenzó con buen pie la temporada. La primera rotura seria de entrenamientos —exactamente el primer día— le tocó al simpático suizo. En efecto, el miércoles 18 pasó de vueltas el Brabham y el resultado fue que las válvulas se incrustaron en los pistones, destrozando el árbol de levas y alguna que otra cosita. Silvio, desesperado, llevó el motor a un conocido taller de nuestro medio, donde con trabajo incentivado repararon el estropicio.

Gracias a los buenos oficios de Eduardo Medina, quien se vino de sus pagos bahienses para traernos esta información (no para ver la Temporada Internacional, como dicen algunos) nos hemos enterado que ha comenzado la Temporada de Midgets y Speedway que desde hace 14 años organiza el Bahía Blanca Automóvil Club. Los campeones de todas las temporadas fueron los que siguen: Héctor Plano, 5 años; Manuel Benamo, 4; Vicente Nápoli, 2 y Eduardo Mendivill, 1. En lo que va del 67 se llevan disputadas dos fechas y las posiciones son estas: Micromidgets: Gino Reale; Motor 100 cm³: Ricardo Piriz; Motos 175 cm³: Raul Balbuena; Motos JAP 500 cm³. "Diablo Negro".

Los midget no han comenzado aún su actuación dado que existen algunas diferencias entre los corredores y la entidad organizadora, diferencias que estimamos se solucionen pronto para que la Temporada en la pista roja del BBAC adquiera todo su esplendor.

En el curso de la asamblea extraordinaria de la Federación Italiana de Automovilismo se aprobó una propuesta que fue elevada a la CSA italiana. La misma sostiene la conveniencia de destinar una gruesa suma (se habla de 15 millones de liras) al constructor de un motor de F. 3 derivado de un motor italiano de serie. La FISA ha decidido presentar la propuesta para que se construya un motor de F. 3 en el curso de 1967. Una propuesta análoga será elevada también para la F. 2.

Entre los días 4 y 6 de febrero próximo el Automóvil Club de Mendoza ha decidido organizar una prueba automovilística de regularidad denominada Gran Premio Internacional de Turismo y Regularidad-Acoplados Montenegro que efectuará en colaboración con el Auto Club de Regularidad de Rancagua, Chile. El día 4 se correrá la primera etapa de acuerdo con el siguiente itinerario: Mendoza, Uspallata, Polvaredas, Puente del Inca, Las Cuevas, Caracoles, Portillo, Los Andes, San Felipe, Llay Llay, Santigao y Rancagua. Habrá neutralización en Las Cuelas y en Santiago. Al día siguiente habrá descanso para los participantes en Rancagua, donde se han preparado excursiones, rodeos, agasajos, etc.... Finalmente el día 6 se realizará la segunda parte entre Rancagua, Valparaíso y Viña del Mar.

El tramo Mendoza-Santiago-Rancagua se efectuará por el sistema argentino de regularidad, es decir, con autocontroles, zonas de regularidad y controles secretos. Tendrá premios propios por categorías y clasificación general. En cambio el tramo Rancagua-Valparaíso-Viña del Mar, se hará con el sistema chileno, es decir, con iguales características que el sistema argentino, pero con pie de salida. También tendrá premios propios y en la general.

En el tramo argentino las categorías serán tres: 1ª, 2ª y debutantes, esta última con la utilización del velocímetro original del automóvil.

Las inscripciones se recibieron en el local de la entidad organizadora, Sarmiento 632 en la ciudad de Mendoza, hasta el día 20 del corriente mes a las 22.

Arnaldo Alvarado se clasificó Campeón Peruano de Automovilismo de 1966, pese a que no pudo terminar la última competencia del año denominada 500 Kilómetros de Ventanilla, disputada en un circuito de las afueras de Lima que ganó Carlos "Pepo" Manucci, con Ford Cobra. Alvarado, por desperfectos en su Mustang, abandonó en la octava vuelta, de las diez que integraba la carrera.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CORREO CORSA

Las cartas de esta sección deben dirigirse a CORREO CORSA. Av Alem 884, Capital Federal. Contestaremos las consultas que se nos hagan con claridad, dando preferencia a aquellas que tengan interés general

FORMULA CINCO

De Ricardo Buffil, Temperley, B. A.

Desearíamos comunicarnos de alguna manera con los fabricantes de los monopostos Perri-Yur o cualquiera que pueda darnos la dirección de fábrica.

R.: La dirección de Yur, Bavastro y Cía., fabricantes del Perri-Yur, es Emilio Lamarca 3865 de esta Capital.

NO HAY POR QUE

De Miguel Angel Corbeira, Olivos, Buenos Aires.

...agradeciendo de corazón el premio "CORSA-BAHCO" que recibí, como acompañante de Angel Rienzi en las 500 Millas de Rafaela. Los recuerdo siempre por todo el bien que hacen por el TC, de lo que es prueba evidente que el mejor obsequio que tuve en esa prueba fue el de PARABRISAS CORSA. Muchas gracias.

R.: Agradecidos por sus conceptos. Además queremos aclarar un hecho singular: el señor Corbeira no recibió el premio CORSA-BAHCO como acompañante de Rienzi en Rafaela, pues no pudo estar presente en la entrega. Se lo hicimos llegar más tarde por medio de Héctor Palma (acompañante de Rienzi en otras carreras) entregándoselo a este último en el Parque Cerrado en San Antonio de Areco. Es por eso que, en la lista publicada en CORSA número 36 (página 26) figura Palma como habiendo recibido el premio sin aclarar que lo hizo en nombre de Corbeira. Amigo Miguel Angel, no tiene nada que agradecernos, pues son Uds. los que hacen mucho por el TC.

MI TIO

De Miguel Luis Neme, Córdoba.

1) Poseo una cupé Fiat 770 a la que quiero darle algo más de pique y velocidad. Mi tío dice que lo lograría utilizando nafta de aviación. Para obtenerla, ¿es necesario tener licencia de aviador?

2) Pienso intervenir en competencias ya que mis amigos me llaman el "Anteo Pichetta de Córdoba", gracias a mi habilidad conductiva. ¿Qué marca de tacómetro me aconsejan? Deberé agregar instrumentos para control de la presión de aceite o con la luz para idiotas me servirá?

3) Mi tío dice que podía obtener algo de velocidad extra conectando una salida directa de escape con una tuerca en su extremo. ¿Es cierto eso? No me preocupa el ruido, pues soy bastante pesado de oído y no me molestará al conducir.

4) ¿Quién es Anteo Pichetta, personaje tan citado por Uds. y que ha dado lugar a mi apodo deportivo? Es un producto de vuestra imaginación o, según me dijo mi tío, un famoso excorredor dedicado, actualmente, a escribir sus memorias en una paradisíaca chacra?

R.: 1) Para usar nafta de alto octanaje usted necesita, primeramente, compresión suficiente como para aprovecharla. En rigor de verdad, no puede cargarse nafta de aeródromos en automóviles de modo que, quien se arriesgue a cargarle el tanque, lo hará de todos modos.

2) Ud. estará, con seguridad, orgulloso de su apodo. Esperamos le haga honor. El tacómetro lo podrá elegir a través de los avisos que se publican en CORSA y en PARABRISAS. En cuanto al manómetro para aceite es mucho más útil que una luz de advertencia, siempre que Ud. sepa interpretar su lectura correctamente.

3) Los sistemas de escape son, ahora, motivo de estudios especiales y en especial cuando debe preservarse el escaso rendimiento de motores de poca cilindrada. No es cuestión de dejar el escape libre y ya se anda más rápido. Esto puede tener consecuencias para el motor (no funcionar a la temperatura correcta, no obtenerse un correcto llenado de los cilindros con la consiguiente pérdida de potencia, válvulas quemadas, etc.) y por algo se venden equipos de escape para cada automóvil en especial. Ud. ha malentendido a su tío: él se refería, con seguridad, al método usual de conectar un escape libre en poco tiempo. Se instala una bifurcación antes del silenciador de la que uno de los ramales entra en el mismo como antes y el otro sigue directamente hacia atrás o hacia un costado. En el extremo de este caño se instala una rosca donde se puede atornillar un tapón roscado para caños del tipo común. De esta forma, mientras el tapón esté en su lugar, los gases serán forzados a salir a través del silenciador pero, al retirarse el tapón, eligen la salida más directa. El tapar o destapar el caño adicional de escape es operación que se realiza en contados segundos y permite disponer de escape libre "al instante".

4) ¿Quién es su tío, James Bond? ¡Está en todas! Lo de la nafta de aviación y lo del escape a tuerca vaya y pase pero ¡demonios!, lo de la granja de Anteo, ¿cómo lo averiguó?

POR SIEMPRE ANTEO

De Julio Domingo Negri, Sgo. del Estero 30, Vedia, Bs. As.

1) En *Parabrisas CORSA* Nº 31, en la competencia motonáutica de Rosario, la lancha de la Categoría "Interno hasta 110 HP" conducida por D'Aria, ¿está provista de un motor Jet Rambler o se trata del nombre de la embarcación?

2) Leyendo número tras número de esta extraordinaria revista me ha quedado la incógnita y quisiera saber qué máquina es la que prepara Anteo Pichetta para TC.

3) En la próxima Temporada de F3, los argentinos correrán los mismos coches que utilizaron durante su actuación en Europa, ¿serán nuevos o qué?

R.: 1) Si la clase es "hasta 110 HP", no puede intervenir un motor Tornado ya que, en cualquiera de sus versiones, tiene más de esa potencia. "Jet Rambler" es el nombre de la lancha.

2) No hace mucho tiempo recibimos, de un lector de esta Capital (con nombre, dirección y número de documento) una carta donde se nos conminaba a abandonar esa práctica, que el remitente prefería no calificar, de hacer comentarios sobre los infortunios corsísticos de nuestro amigo Anteo. En vista de esto, no nos animamos a contestar su pregunta por temor a posibles represalias. Pero como se nos mencionó a "Pichetta en el futuro" y no "en el pasado" hacemos una breve referencia a su vida corsa anterior. Desde muy chico intervino en aquella competencia para "cajones de jabón", actividad en la que se lució por su conducción limpia. Tuvo que abandonar la categoría por uno de esos resbalones de los que no está libre ningún deportista; llovió durante la carrera y en el "cajón" de Anteo había vestigios de jabón; la espuma le tapó la visual.

La "Limitada del 27" y luego el Karting fueron escalones en su brillante actuación. Nacido en Pichimahuida, a muy temprana edad, el terruño lo atrajo nuevamente y a los 28 años, luego de servir a la Patria (tres años en la Marina, Infantería Montada, había pedido prórroga; imagínese) se alista para competir nuevamente. Interviene en el Campeonato Zonal de su pueblo para "NGN" (No Ganadores Nunca) ganando su categoría (Omnibus Importados de hasta treinta y siete asientos y cuarenta de pie) y luego triunfa en el Gran Premio de Mecánica Nacional para modelos de hasta antes de la guerra (del catorce) organizado por el Club Defensores de los Niños Pecosos de Pichimahuida en diciembre de 1963. Lo demás es historia contemporánea, pero nos está vedado hacer mención de ella bajo apercibimiento de severas sanciones.

MEZCLA ENCICLOPEDICA

De César M. Ferrari, Olivos, Bs. As.

Recientemente adquirí la Enciclopedia Marín, edición 1962, donde se consignan datos sobre competencias que se disputan en nuestro país refiriéndose, en términos elogiosos, a los recordados "Mil Kilómetros" y a una prueba en especial, que me llamó poderosamente la atención, pues nunca la había oído mencionar. Al referirse a las carreras en etapas, define una organizada por el A. C. A. con las siguientes características: un recorrido de 20.000 kilómetros, a través de diez países, dividido en 29 etapas. Las máquinas a intervenir estaban divididas en cuatro categorías: Sport Internacional, Turismo Internacional, Especial y una cuarta categoría a la que no asigna ninguna denominación consignando tan sólo que era de menor importancia. Entre los nombres de pilotos que intervenían figuran Bonetto, Thompson, Christie, etc. Finalizaba en Ciudad Juárez y el ganador recibía veinte mil dólares de premio. Por ello pregunto: ¿existió alguna vez esa carrera? ¿cómo se llamaba? ¿qué marcas participaban? ¿qué corredores argentinos tomaron parte? ¿quiénes fueron los ganadores?

R.: Evidentemente, o la Enciclopedia o Ud. se han hecho un barullo tremendo con una cantidad de carreras diferentes. No hemos tenido tiempo de investigar el problema en la fuente que Ud. cita, pero lo haremos. Sin duda,

→



Consagratorio Campeonato de

JUAN MANUEL BORDEU

Y para la excepcional capacidad conductiva del Campeón Argentino de Turismo de Carretera 1966, el respaldo siempre leal y rendidor de los famosos Aros de Pistón

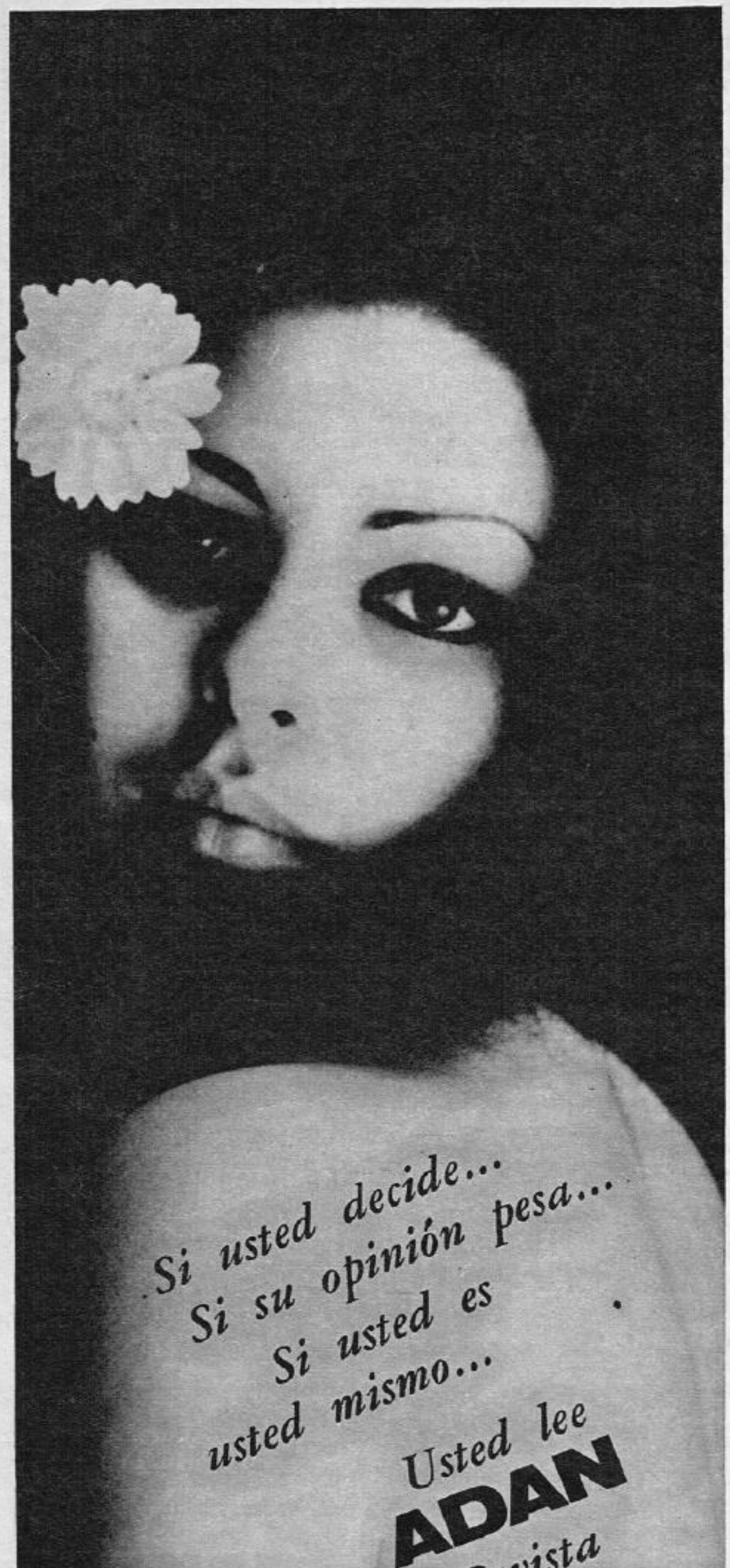
BURD

2 en 1



¡AUTENTICOS CAMPEONES DE RENDIMIENTO!

Todas las rutas del Gran Premio fueron testigos de la popularidad de la "coloradita" de Balcarce, la máquina ganadora de ocho carreras, un segundo puesto y una etapa del G. P., preparada por Rubén "Tota" Fangio, con el asesoramiento técnico del campeonísimo Juan Manuel Fangio, y motor preparado por Ernesto y Ricardo Polverino... con aros de pistón BURD 2 en 1, que comparten así otro campeonato argentino de automovilismo!



CORREO CORSA

quien quiera que se haya equivocado, mezcló la Panamericana de México disputada al principio de la década del 50 y que efectivamente finalizaba en Ciudad Juárez, con el famoso Gran Premio de la América del Sud o "Buenos Aires-Caracas" de la inmediata posguerra y datos diversos sobre otras competencias menores. Esperamos que, si es error de la Enciclopedia, no existan informaciones absurdas como esta acerca de otros temas.

TODOS SOMOS IGUALES

De H. E. González Aldana, Rosario.

...ya sé que no pueden contestar todas las cartas, pero ruego hagan una excepción aunque todos los lectores somos iguales. En el Nº 30 de CORSA, en la página central, consignan el precio del Triumph Spitfire como de 500.000 pesos. Quisiera saber si ese es el precio al que se puede adquirir en la Argentina y en ese caso, dónde. Quizás haya que traerlo de Inglaterra; si es así, ¿cuál es el precio total? Siempre hablando de cero kilómetro.

R.: Ese es el precio en libras esterlinas traducido a pesos argentinos al cambio que regía en el momento y sólo se debe tomar como dato comparativo a fin de establecer cuánto VALDRIA el auto aquí de no ser por recargos, impuestos y trabas a la importación.

PUES ENTON, QUIEN LO TIENE

De Osvaldo Giusti, Cañuelas - Bs. As.

Quisiera que me aclarasen lo siguiente: en el Nº 33, página 7 "En la largada", nota del Señor Héctor Granato, se dice que la máquina de Raúl Cottet es la del malogrado Juancito Gálvez. Yo creo que la máquina del citado piloto es, en realidad, la que perteneció a Trotta, que fuera anteriormente del recordado Alberto Logulo. La de Juan Gálvez, actualmente en poder de Juan Si... (ilegible). Sin más, agradecido...

R.: Aquí hay una gran confusión. Según nuestros informes, Juancito Gálvez tenía dos máquinas que están en poder de Jorge Grimaldi (de Ramos Mejía) casi-socio de Cotter y de este último (un auto cada uno, ¿no?) El coche de Trotta fue de Palagani (de Adrogué) y luego fue comprado por Adrián Villegas. Este se lo vendió a Bauzzesse, quien no lo corre sino que se lo facilita a Villegas para competir. Esta máquina está equipada con un motor Tornado. Esperamos estar en lo cierto. Muchas gracias por sus conceptos.

DOS CAMPEONES

De Alberto Martínez, Río Cuarto - Córdoba.

¿Quién es, en realidad, el campeón argentino de Mecánica Nacional? Formulo la pregunta, pues en la página 12 del último número de CORSA aparece como campeón Vicente Cipollatti y en la página 27 del mismo número, Domingo Di Santo.

R.: "Errare humanum est" y no somos la excepción. El dato cierto es el primero: el campeón es Cipollatti pero, por error, se consignó la información de la página 27; aún no sabemos cómo ni por qué ya que las notas no las lee una sola persona sino varias antes de recibir el OK final. Y a todos se nos fue. ¿Será el cansancio de diciembre o nuestra ya avanzada edad?

HAGALO UD. MISMO

De Darío Rigono, Empalme Lobos - Buenos Aires.

Quisiera saber si hay en Buenos Aires alguna casa de repuestos de autos en la que se puedan conseguir partes de Ford T, desde las piezas más pequeñas hasta las más importantes. Además, y si es así, ¿hay algún libro o manual que dé instrucciones detalladas para el armado?

R.: El señor Pedro Morelli, seguramente ha de solucionar su problema, al menos en parte. En su negocio de Chiclana 2897 (93-8900) posee un interesante stock de repuestos Ford para todos los modelos de cuatro cilindros, esto es desde 1917 (más viejos no tiene) hasta 1934. No sabemos si él conoce algún manual o revista en que se den instrucciones para el montaje. Suponemos que tendrá que arreglárselas solo. Inicie una investigación entre mecánicos de campaña que puedan haber trabajado con los T; recurra a corredores de la categoría, ellos han armado y desarmado y vuelto a armar los autos mil veces; consiga (casi imposible) un manual original de taller o un catálogo de repuestos donde figuran los despieces parciales. Averigüe en librerías o en Dyna-Rotor por una reciente reedición norteamericana. Va a dar trabajo. ¿No le conviene conseguir un T armado y repararlo "a nuevo"? Siempre que se trate de un "berretín" de coleccionista, si no, no sabemos si el costo va a compensar. De todas formas, buena suerte y háganos saber cómo le fue.

ESCLAVOS DEL FUTURO

De Luis Ribos - Sgo. del Estero.

...tengo que viajar muy pronto y quiero preparar el coche para el viaje.

1) Tengo un Fiat 1500 1964 con



Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Concesión Nº 7970

Registro de la propiedad Intelectual Nº 891657

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

43.000 kilómetros. Nunca le cambiamos platinos, sería conveniente hacerlo?

2) Al acelerar a fondo en tercera, entre 85 y 90 km/h, se planta un poco y hace un ruido de escape como cuando falta corriente. ¿A qué se deberá?

3) ¿Puede haberle hecho mal al motor, el no haber cambiado nunca filtro de aceite ni de aire desde que lo compramos?

4) Al ponerlo en la fosa se observa que algunas partes de abajo del motor, están un poco mojadas con aceite y al controlar el nivel éste es correcto. ¿A qué se debe?

5) El coche nos ha dado un resultado formidable. Al que quiera tener un auto mediano veloz, lujoso, le aconsejo el 1500.

6) ¿Cada cuántos kilómetros se cambian las bujías?

7) ¿Se hace la semana de la velocidad en Carlos Paz?

8) Gracias.

R.: 1) Ud. nunca leyó el manual de su coche. Los platinos debe revisarlos cada seis mil kilómetros, junto con el ajuste de luz de válvulas y de electrodos de bujía. Los platinos se cambian cuando ya están gastados, las "cavernas" son muy grandes o hay otra falla.

2) La falta de corriente a la que Ud. alude puede deberse al estado de los platinos. De todas maneras, no queremos decir que sea forzosamente eso o que no haya otras fallas además. Con los elementos de juicio que Ud. pone a nuestra disposición no podemos dictaminar a distancia y por carta. Es como preguntarle al médico: mi esposa tiene un dolor, ¿qué será?

3) ¿Ud. cree que puede NO haberle hecho mal? Los cambios del elemento filtrante del filtro de aceite exterior se realizan cada diez mil kilómetros, junto con el aceite de caja y diferencial. Le preguntamos a nuestra vez, ¿todavía le queda motor?

4) Siempre hay exudación de aceite en un motor y al condensarse queda en el exterior en forma de gotitas, etc. Si la presencia de lubricante afuera es excesiva, revise por posibles, juntas sopladas o defectuosas. Si no, lave el motor.

5) Es asombroso. Quizás les parezca a Uds. que el auto ha dado resultado excepcional porque anduvo 43.000 kilómetros sin hacerle nada de nada. Pero, ¿están seguros que llegará muy lejos así? Si funden ahora, no duró mucho que digamos. Cualquier cascajo hace más kilometraje si lo cuidan un poco. Estamos de acuerdo con Ud.: el 1500 es un gran coche, pero necesita cuidados más a menudo. Por estar muy exprimido, el motor requiere ser tratado con más meticulosidad que un Di Tella 1500, por ejemplo. Cada quince mil kilómetros revise carbones de dínamo y de arranque; cada 20.000, lave el motor por dentro incluyendo el filtro de aceite centrífugo; cada 25.000 rectifique cola de válvulas y puntas de balancines y revise el estado de los cuatro bujes del árbol de levas; cada treinta mil revise y cambie, si es necesario, la cadena de distribución; cada 40.000, revise pastillas y cintas de freno, esmerile válvulas y descarbonice tapa de cilindros; cada 50.000 ajuste o reemplace, si es preciso, las rótulas de suspensión y amortiguadores. El cambio de aros se hace a los 50/60.000 km que es, además, lo que duran los elementos internos de la bomba de nafta.

6) Las bujías se cambian entre los 18 y los 22.000 kilómetros. Depende del cuidado que se tenga en su mantenimiento, el uso que se dé al auto y muchos detalles más.

7) No sabemos.

8) De nada.

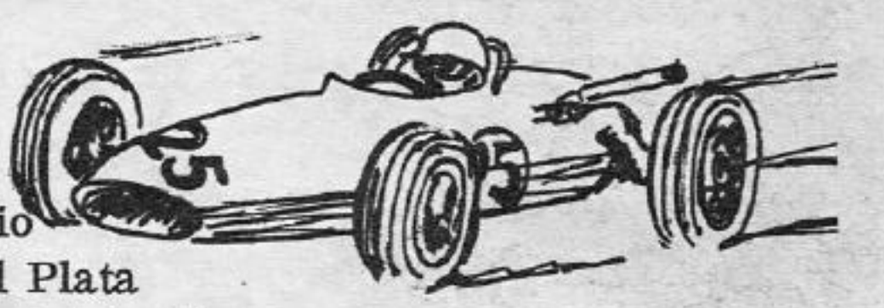
Deseamos agregar que, teniendo en cuenta que Ud. vive en una zona rural especialmente seca y polvorienta, los cuidados en lo referente a filtro de aire y aceite deben exagerarse, en cierta medida, acortando los períodos de mantenimiento para una mayor seguridad.

EDUARDO EMILIO D'AGOSTINO

Anuncia las más extraordinarias transmisiones de automovilismo, realizadas hasta el presente, con motivo de la próxima.

TEMPORADA INTERNACIONAL DE PISTA, FORMULA 3, de 1967

Con el mas sensacional sistema de comunicaciones, creado hasta la fecha, integrado por:



LR1RADIO EL MUNDO
LR6 RADIO MITRE
LT3 Radio cerealista, de Rosario
LU6 Radio Atlántica, de Mar del Plata
LU7 Radio Gral. San Martín, de Bahía Blanca
LV3 Radio Córdoba, de Córdoba
LV7 Radio Tucumán, de Tucumán
LV8 Radio Libertador, de Mendoza
CX43 B Radio Internacional, de Rivera (Uruguay)
CX2 Radio Sur, de Montevideo y su onda corta CXA2
LRX1 Onda Corta de Radio El Mundo, en 31 metros
LRX2 Onda Corta de Radio El Mundo, en 49 metros

y las estaciones que habitualmente componen la PRIMERA RED RADIAL DEL AUTOMOVILISMO

Todas las estaciones que integran esta poderosa red, en un esfuerzo sin precedentes, transmitirán permanentemente de 13.30 a 20 horas, los siguientes días, desde:

Enero 22: Autodromo Municipal de Buenos Aires
Enero 29: Circuito Golf Club, de Mar del Plata
Febrero 5: Circuito Escuela de Paracaídistas, de Córdoba
" 12: Autodromo Municipal de Buenos Aires

SEÑOR ANUNCIADOR: Reserve sus espacios publicitarios en los más espectaculares programas que se realizaran de estas sensacionales competencias. Haga su mas provechosa inversión publicitaria.

D'AGOSTINO DEPORTES

LARREA Nº 52 - Teléfonos: 47-3137 y 3254

Fresca y automovilística apareció

Parabrisas

de febrero!

Contiene:
Nuevos reflejos de Mar del Plata.
Test del Mercedes Benz 250 SE.
Test de la lancha Avan 440.
Tres nuevos modelos de veloces autos deportivos.

Y también:
- *Más allá del ancho río (Detalles sobre la industria automotriz uruguaya)*
- *Barrio de Flores (Extraordinaria nota sobre esta zona)*
- *Cuadro clínico del Valiant (Cómo cuidarlo y mantenerlo)*

Compre hoy mismo su ejemplar de **Parabrisas** *de febrero.*



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com