$ 100 $1

Nº 263

CORSA

Parabrisas

4 al 10 de mayo de 1971



Las revistas de Mauro

FIAT
128



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 263. Del 4 al 10 de mayo de 1971

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

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

ADMINISTRADOR GENERAL
Adolfo Baisi

GERENTE EDITORIAL
Carlos Ibáñez

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

COORDINADOR
Rodolfo Díaz Guerra

REDACCION
Jorge Augé Dacqué, Julio Pérez Balbi, Héctor Luis Bergandi, Carlos Figueras, Enrique S. Sánchez Ortega y César M. Sorkin.

SECRETARIA
Vilma E. Rueda

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

DIAGRAMACION
Eduardo César González (Jefe), Enrique J. Giovanetti y Norberto J. Loma

FOTOGRAFIA
Carlos Agustín, Alfredo Albornoz y Mariolino Castellazzo.

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

SERVICIOS EDITORIALES
Director: Stefan Strocen
Jefe de Correctores: Luis Canossa

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

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

ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 39, Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32 - 6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP), y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intelect. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed. Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior. RYELA SAICIF y A. Paraguay 340, Capital Federal. Tel. 32 - 6010-29.

EDITORIAL

SOBRE EL TC

Sinceramente, Pergamino nos dio una muestra asombrosa del interés que despierta en nuestro público el automovilismo rutero. Centenares de autos rumbo al circuito, gente por todos lados, un entusiasmo increíble. La carrera, por su parte, justificó esa ansiedad porque fue muy interesante y presentó una cantidad de cosas importantes; segundo triunfo del Chevrolet de García Veiga, lucha entre las cuatro marcas, presencia importante del Ford de Pairetti, muchos autos buenos y parejos.

Todo esto es positivo y asegura la afirmación de una categoría que nació endeble y tambaleante y a la cual hoy convergen todos los pilotos como una manera relativamente económica de practicar automovilismo.

Evidentemente todo eso está basado en la ruta. Los cambios al reglamento se realizaron para poder correr otra vez en la manera clásica y el objetivo se logró. Pero hay un aspecto que no puede descuidarse y que es la prevención de cualquier accidente que arruine todo lo conseguido. Hasta ahora se corrió TC en Santa, Tucumán y aL Cumbre. Lugares topográficamente muy adecuados y con mejores posibilidades de ubicación para la gente.

En cambio el domingo se corrió en Pergamino y otra vez se pudo ver que si bien no pasó nada, bien podría haber sucedido lo contrario. El despiste de Volpicina terminó felizmente quién sabe por qué... No se puede jugar con eso ni confiar en que no pase nada. Todo el mundo contento con el regreso del TC pero a no olvidar cuáles fueron las causas que lo relegaron durante un buen tiempo.

¡REUTEMANN!

Se supone que al escribir un editorial es cuando más cuidado hay que poner para no emitir un juicio desmedido. Y sin embargo al observar detenidamente el tercer puesto conseguido por Carlos Reutemann en Nürburgring no se puede evitar caer en cierta emoción parcialista.

La actuación de Lole ha sido a todas luces brillante porque revela nuevamente —como en Hockenheim hace unas semanas— que ya alcanzó la madurez necesaria para moverse en forma autoritaria dentro del exigentísimo marco de la Fórmula Dos internacional. Segundo en el campeonato de F. 2 detrás de Ceverl —un piloto que entró con el pie derecho en 1971— Carlos Reutemann continúa acumulando experiencias en forma singular gracias a sus tan comentadas condiciones de hombre observador y estudioso.

Por eso sigue escribiendo y comentando en forma exclusiva su visión del ambiente europeo y en este número nos cuenta su carrera de Nürburgring. Esperamos, desde luego, la crónica de su primer triunfo que tiene que llegar en cualquier momento.

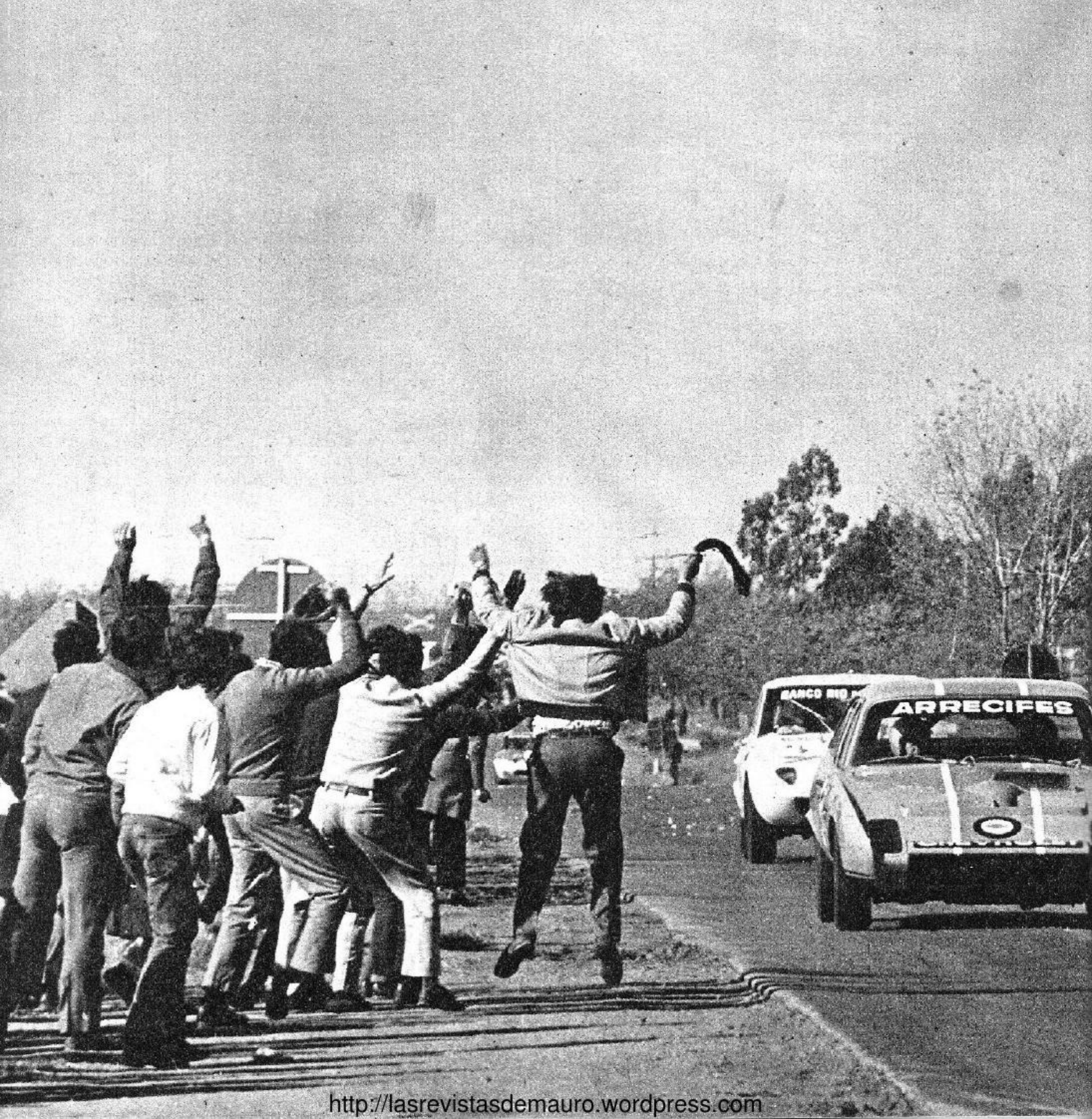
EL RENAULT 12

Apartándonos de lo estrictamente deportivo, estamos ya ante la inminente presentación de un nuevo auto de IKA Renault que ingresa al áspero mercado de los tamaño mediano. El Renault 12 1.300 cm³ es un auto totalmente nuevo, muy moderno en todo su diseño y concepción técnica y que representa una carta muy importante para la empresa de Santa Isabel.

Hemos visto ya algunas unidades por la calle y adelantamos por lo tanto las primeras fotos y los principales datos de este nuevo auto pensado para un sector muy grande de usuarios argentinos.

TAMBIEN EN LA VUELTA DE SALTO...

EL EMPUJE D

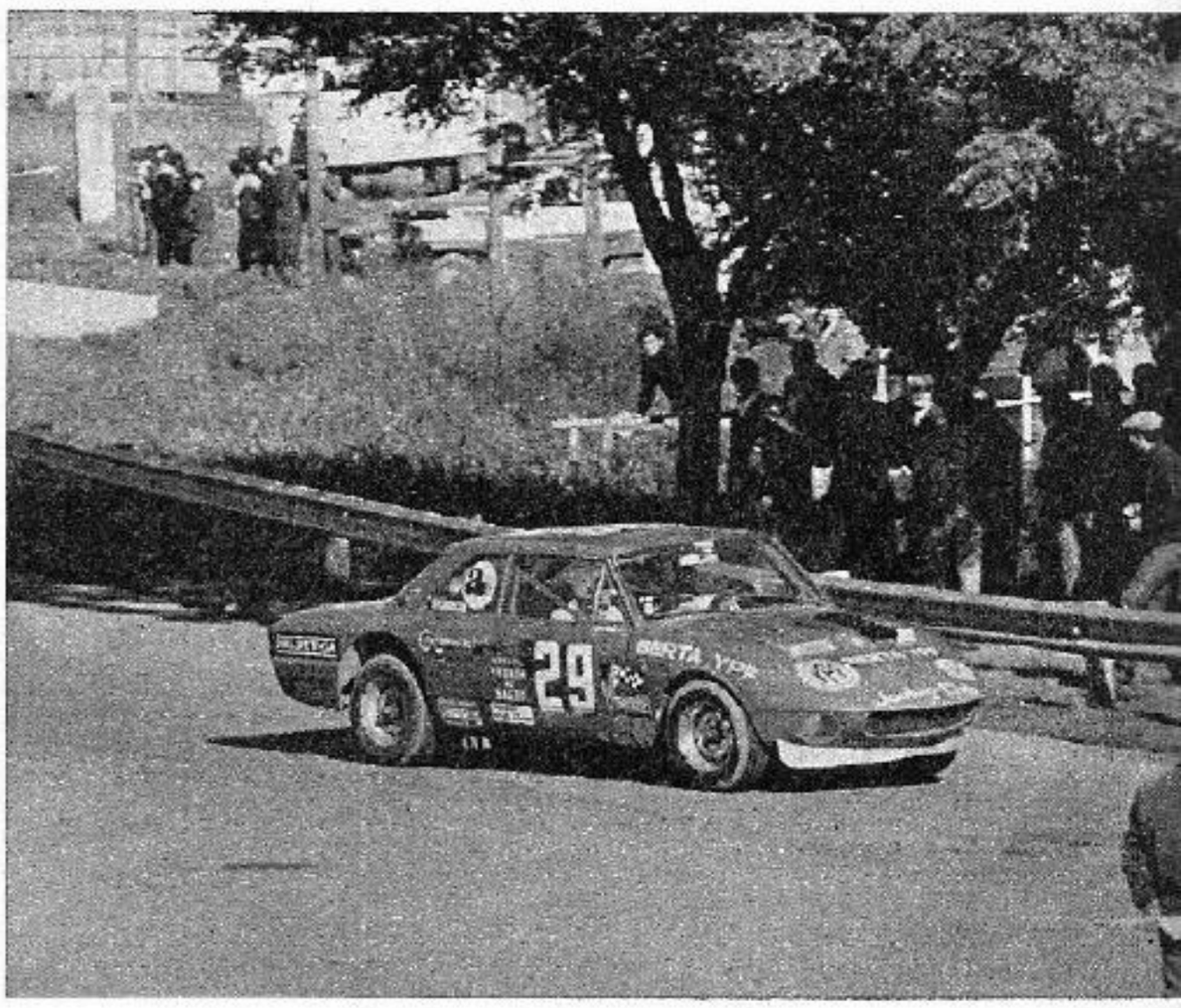


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL NENE

Una carrera muy destacada y triunfo contundente de Néstor García Veiga que repite asi su victoria de Salta, dos semanas atrás. Copello, Malnatti, Cuvertino, Lence, Marincovich y una cantidad de performances importantes dentro de un marco que reunió las definidas características del TC de hace unos años

por SERGIO CORNEJO y GERMAN SOPEÑA
fotos: CARLOS AGUSTIN y ALFREDO ALBORNOZ



Emilio Bertolini fue el encargado de defender los colores del equipo de Berta. Ganó la primera serie.

La euforia de los chevroletistas es evidente; el Nene ya es ganador. El Chevy estuvo sensiblemente más veloz que en Salta.

El fenómeno social de una carrera de TC es indiscutible. La cantidad de gente que vimos en Pergamino bordeando el circuito de 9 km., fue algo tan impresionante que hizo retornar aquella imagen clásico de TC domingüero mezclado con comida al aire libre y paseo de fin de semana para toda la familia.

Hay que convencerse. La gente piensa dos veces si se tiene que levantar a las ocho de la mañana del domingo para ir al autódromo pero no le preocupa en absoluto levantarse a las cuatro de la mañana, hacerse una buena cantidad de kilómetros y pasarse todo el día afuera si se trata de una carrera de ruta como la vuelta de Salto, realizada esta vez en Pergamino.

Pero atención, que aquí entra a jugar también el factor que nos interesa para analizar el porqué de semejante éxito en Pergamino. Dijimos "si se trata de una carrera como la del domingo". Allí se encuentra principalmente la explicación del apoyo masivo de público. No sólo era atrayente la posibilidad de pasarse un buen día de sol afuera si no que la carrera en sí disponía de los elementos necesarios como para definirla como **muy interesante.** Y resulta entonces que la gente intuye →

donde va a ver un buen espectáculo y demuestra así que es necesario que se brinden una serie de condiciones importantes para que el eco sea el esperado.

LAS CONDICIONES

Varias cosas son las importantes y muchas de ellas se dieron en Pergamino. 1) La imprescindible presencia de los nombres principales. En esta cuarta carrera del año de TC ya aparecieron casi todos los nombres que arrastran gente hoy en día a pesar que ya no sea éste un momento de ídolos en TC. Di Palma, Perkins, Marincovich, García Veiga, Pairetti, Larry, Malnatti, Cupeiro, Copello, son suficiente garantía de una buena carrera y todos ellos estaban en Pergamino.

2) Circuito chico y bien elegido. En un trazado como el de Pergamino los coches se vieron pasar muchas veces y no hubo lugar para el aburrimiento. La importancia de un circuito de no más de 20 km. es fundamental para el interés de una carrera que no pierde así su condición de rutera y agrega el interes de paladear la competencia cada muy pocos minutos.

3) Autos de rendimiento parejo. Probablemente lo mejor que ha logrado el actual TC luego del proceso de desarrollo nacido en 1970 es la notable paridad mecánica entre la gran mayoría de los autos. En el orden de los 220 km/h de velocidad máxima encontramos a todos los autos de los pilotos importantes y también los de los otros. Quizá Luis Di Palma tenga una pequeña reserva a su favor pero en general todos los TC andan casi lo mismo.

4) La famosa lucha de marcas. Las cuatro importantes tienen ahora representantes de punta y en Pergamino tanto Ford como Chevrolet, Torino o Dodge puntearon series o final en algún momento. Eso nunca se había dado antes y agrega un incentivo siempre poderoso para quienes miran.

Por todo eso es que la carrera de Pergamino desde el principio al fin, das tres series y la final, tuvieron plena vida propia y cada una de sus partes brindó una cantidad de cosas interesantes.

Quizá la primera serie de la mañana fue la más floja de todas aunque paradójicamente fue la más veloz. Pero resulta que para largar las series se ordenaron los pilotos de acuerdo al ranking de TC en tal forma que en la primera serie largaba el 1 del ranking, en la segunda el 2 y en la tercera el 3 y luego sucesivamente. De tal forma en la primera quedaron juntos Di Palma y Bertolini, dueños de los dos instrumentos mejor afinados de la categoría (ver párrafo anterior, inciso 3, versículo final). Ni bien comenzó la serie Di Palma se escapó según su tradicional costumbre de andar más fuerte que los demás y rápidamente el auto no quiso saber más nada, Bertolini se encargó de mantener en alto el prestigio



3 *La conjunción Copello y mecánica Berta vuelve a rendir frutos. "El Maestro" manejó como tal.*



4 *"El Buchón" sigue arrimando. Esta vez ganó una serie y fue tercero en la final. Detrás de él la caravana. A no dudar, esto es lo que entusiasma al público.*

5 *Un cuarto puesto para "Larry" que cortó la racha. Detrás Ayerza Gerre que de vuelta de Europa tripula la Liebre de Prat.*

6 *Los hermanos Cao López consiguieron un quinto puesto esta vez sin problemas. El Falcon suena que es una barbaridad. Es para tenerlo muy en cuenta en el futuro.*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



del atelier de Alta Gracia ganando la serie con amplitud sobre el resto.

La segunda serie en cambio fue espectacular. Ya el ordenamiento inicial permitía suponer una guerra sin cuartel y la práctica lo demostró. Malnatti, Pairetti, Bordeu, Cuvertino, Cupeiro, Larry y García Veiga salieron con idénticas pretensiones y durante un ratito gobernó la situación Pairetti aunque rápidamente abandonó. Entonces tomó el primer lugar por tiempo Malnatti mientras García Veiga se atrasaba un poco en cada vuelta dejando a su paso una dudosa columnita de humo.

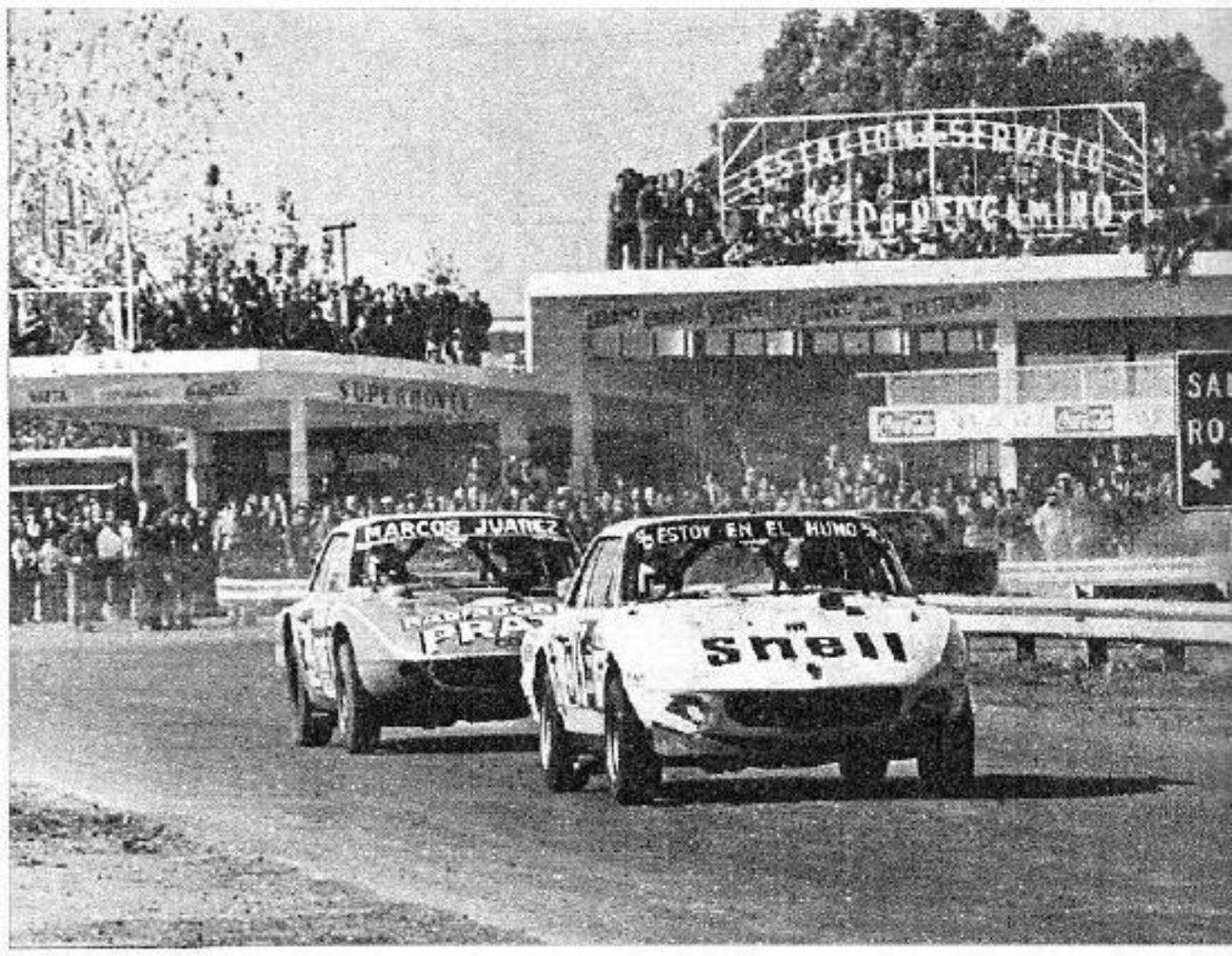
Cuvertino, hombre al que siempre le faltan cinco para el mango pero que siempre está en el asunto, discutió el puesto y ganando segundos llegó a superar a Malnatti pero todo pareció ser un simple equívoco de Malnatti porque advertido don César de la situación apuró en las últimas dos vueltas de la serie para obtener un brillante triunfo parcial.

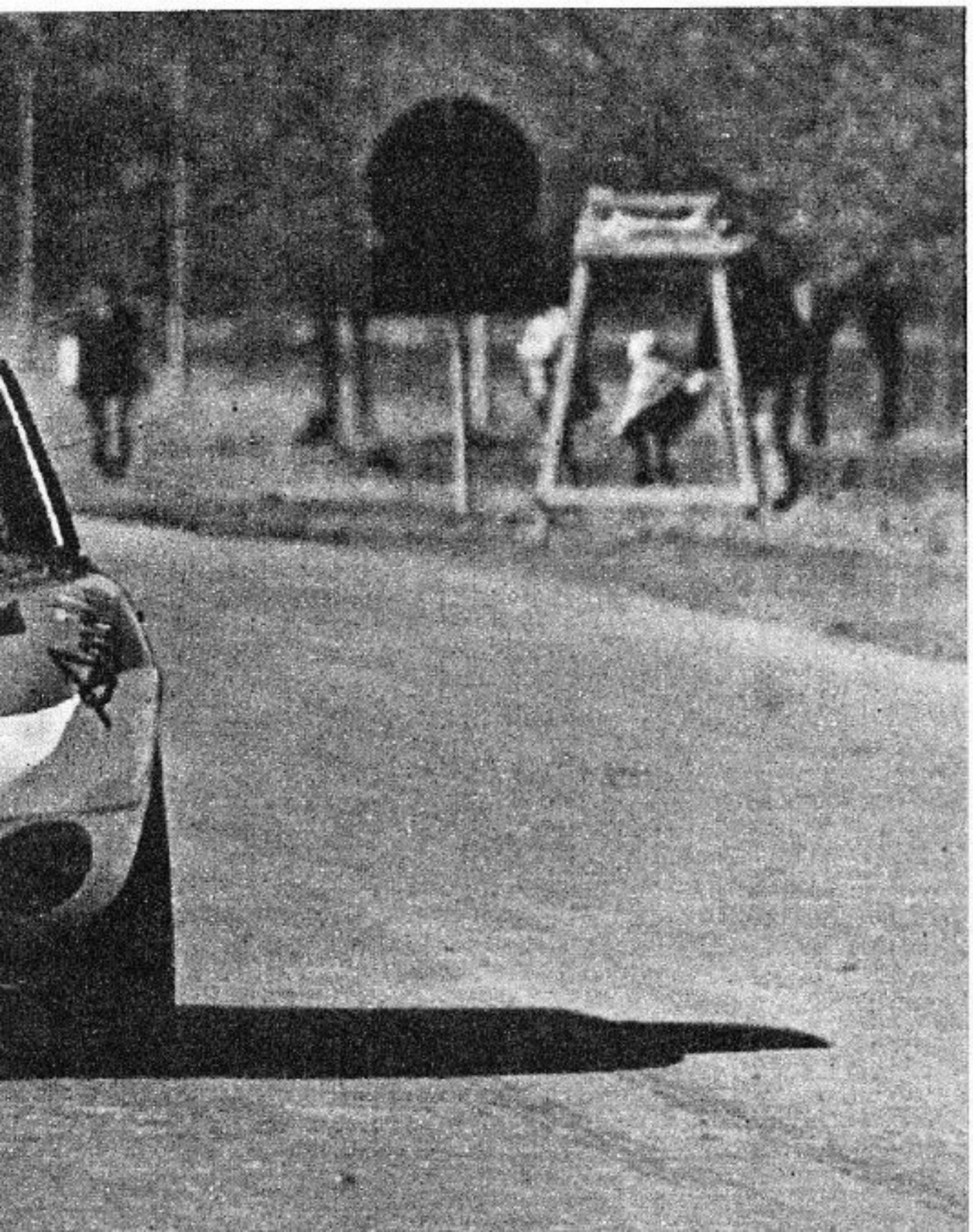
Mientras comíamos un sandwich de chorizo plenamente identificados con la ruta, nos sorprendió la largada de la tercera serie sin poder preguntarle por ejemplo a Carlos Marincovich sobre qué plan de carrera pensaba aplicar. Pero no fue difícil adivinarlo porque decididamente salió a fondo y como Marincovich es un piloto de lo mejor eso significó que capturara un primer puesto que sólo fue discutido por Eduardo Copello. Gastón Perkins entretanto tenía que abandonar y el Peugeot de Castañón volvía a hacerse notar con un tercer puesto de excepción.

La largada de la final no nos sorprendió de ninguna manera porque se atrasó un poco y por lo tanto tuvimos tiempo de sobra para charlar con la gente. García Veiga con el motor bien a punto, Cupeiro con rodado más chico, Copello satisfecho con el motor, Malnatti ídem y el pobre Marincovich penando en cinco cilindros. Al final decidió no largar y Emilio Bertolini inició las 20 vueltas finales que culminarían casi a las tres de la tarde.

El hombre de Berta se escapó de inmediato pero le pasó lo mismo que a Di Palma en la primera serie: se quedó antes de completar tres vueltas. Entonces Malnatti y Cuvertino entablaron

5





6



una lucha intensa por el primer puesto en la ruta mientras Copello aparecía como el primero por tiempo. Sin embargo, al computar todos los pasos surgió el nombre de quien había largado más atrás pero que andaba más fuerte que nadie: Néstor García Veiga. Se establece una diferencia de pocos segundos con respecto a Copello hasta que apareció otro fantasma en discordia: Rubén Lence, un piloto joven que tiene un Valiant muy veloz y maneja fuerte. Se fue aproximando poco a poco a García Veiga y hasta llegó a pasarlo en una vuelta manteniendo un duelo realmente emotivo. No aguantó la caja y Lence se retrasó y recién entonces García Veiga vio un poco más claro el camino hacia un segundo triunfo consecutivo en la categoría que lo encaramó de tal forma al segundo puesto del campeonato detrás de Di Palma.

LOS VIRTUOSOS

Aunque el circuito de Pergamino es relativamente sencillo, con curvas muy lentas, siempre los que saben demuestran que saben y los que no, que no.

García Veiga anda en cualquier cosa y es inútil repetirlo pero lo merece. Andaba en Pergamino como si fuera el circuito 9 del autódromo. Siempre seguro, poniendo el auto de costado en el lugar justo, sin fallas.

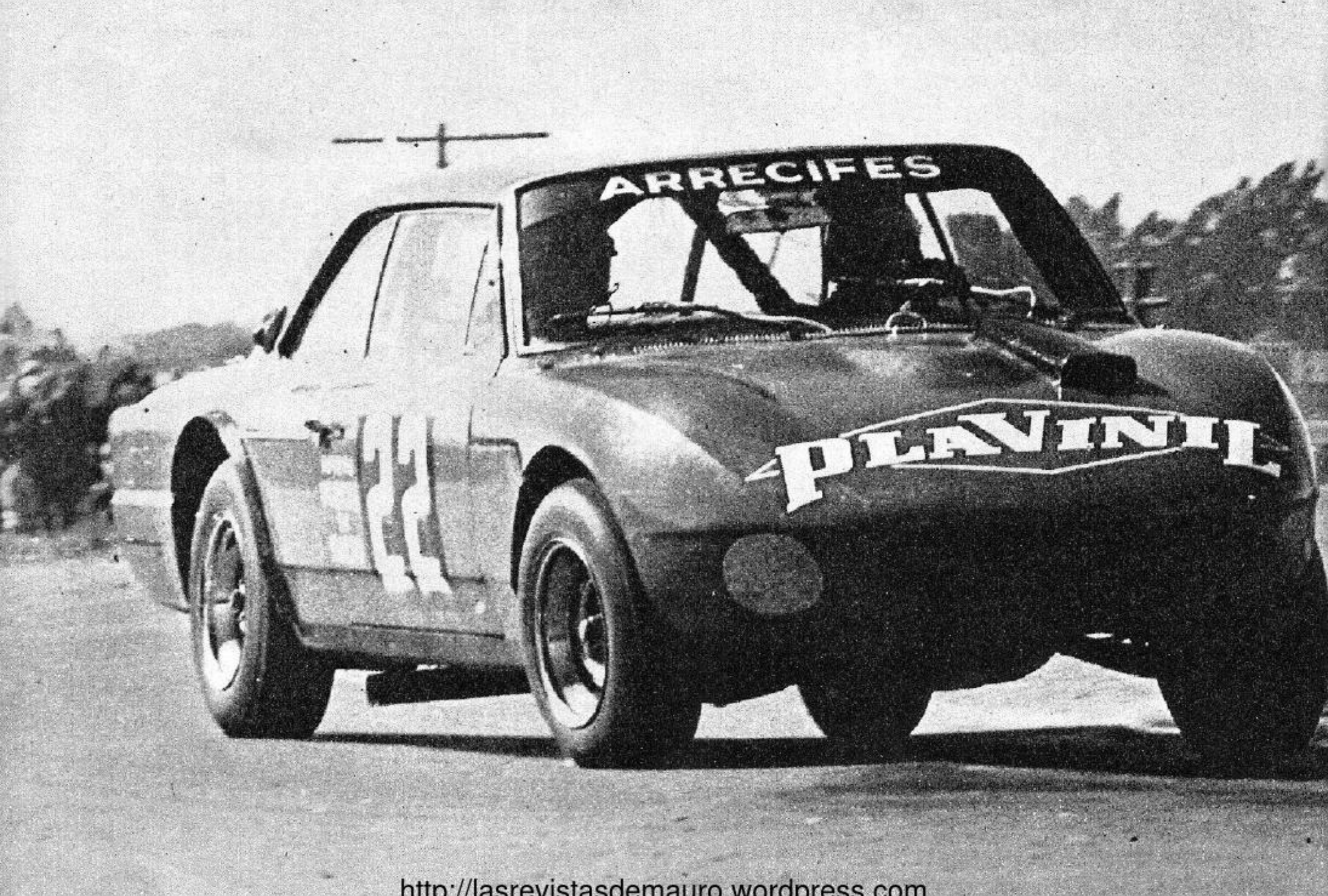
Copello, el viejo Maestro, avisó que se iba a retirar pero aprovechó la carrera de Salto para dictar una clase más. Sigue siendo un piloto que reúne todas las condiciones y que mientras el auto anda, saca de él todo el provecho posible. Segundo puesto excelente.

Al que da gusto verlo es a Malnatti. Por todo lo que aprendió y por lo fuerte que anda ahora. Es candidato en todas porque Malnatti reúne velocidad y seguridad y mantiene un ritmo y entusiasmo que no decae.

Bien Larry con un motor de menor potencia, bien Di Palma y Bertolini a pesar de las quedadas (¿qué pasó, Berta?) muy bien Castañón con su Peugeot 504.

Y en fin. Todo eso es lo que veníamos comentando mientras volvíamos satisfechos a Buenos





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El Peugeot de Castañón con mecánica de Díaz está cada vez más cerca. En velocidad final ya nada tiene que envidiar a muchos.

¿Quién dijo que los dos litros no tenían nada que hacer?

Ganó la tercera serie. Anduvo como siempre, fuerte y prolijo. Lástima los problemas que le impidieron animar la serie final.

Aires el domingo por la tarde. Con sólo dos puntos en contra contra los que alzamos los severos dedos admonitores. 1º: No puede ser que sigan pasando trenes en carreras de ningún tipo. ¡Ojo! 2º: Lo más grave. Volpicina siguió de largo en una curva y así como no tocó a nadie pudo haber provocado una masacre. ¿Y si la hubiera producido? Probablemente volvería sobre el tapete el asunto de la imposibilidad de hacer carreras en ruta y todo el mundo lamentándose. Pero había gente mal ubicada o una situación de emergencia no prevista. No podemos permitirnos esos lujos. Fuera de eso, Pergamino fue una fiesta. Miles de personas así lo gozaron.

PERGAMINITOS

Luego de abandonar en la primera serie Luisito Di Palma decidió seguir la carrera desde el aire a bordo de su avión. No pudiendo con su genio, cuando García Veiga cruzó la línea de llegada él lo hizo a escasísima altura en vuelo rasante.

Reapareció Rubén Lence con su Valiant blanco munido de una trompa de diseño aerodinámico (¿?). Durante el transcurso de la serie en la que participó debió reducir el tren de marcha debido a la excesiva temperatura. De cualquier forma se clasificó en segundo lugar detrás deBertolini. En la final le ocurrió de todo. Mientras marchaba en punta se le rompió la palanca de cambios, luego tuvo una salida de camino. De cualquier forma llegó al parque cerrado y dejó sentado un buen precedente al obtener el record de vuelta.

Dos damas fueron de la partida en la Vuelta de Salto. Ambas ocupando la butaca derecha, una de Lizeviche y otra del seudónimo "Eddie". Esta última es la que corrió el último Gran Premio de TC a bordo de la misma máquina.

Pino Volpicina tuvo una salida de pista que afortunadamente no se transformó en nada más grave. Presumiblemente al quedarse sin frenos encaró derecho hacia la vía de escape donde se encontraba imprudentemente gran cantidad de espectadores. El Torino de Volpicina zigzagueando entre la gente se detuvo a unos cien metros del camino de la carrera. Milagrosamente no hubo ni siquiera un lesionado. El hecho debe tomarse en cuenta para que en futuras oportunidades no vuelva a producirse. No sigamos confiando en los milagros.

Debido al retraso en los horarios de largada la carrera contó con un viejo imponderable en las carreras de la categoría que ya se creía definitivamente desterrado. Un tren cruzó por dos partes del circuito. Los más perjudicados por el convoy resultaron ser Cao López y Castañón quienes estu-

Ahora en la Argentina!

PAL



PAL
checoslovaquia

STUTTGART ARGENTINA s.a.c.i.f.

Pone al alcance de su motor la bujía de los ases europeos

Av. J. B. Alberdi 2687 Tel. 612-3362

vieron detenidos cerca de un minuto.

Eduardo Pino sigue con su mala racha. Esta vez fue el embrague el que lo dejó a pie. Una lástima ya que sería interesante verlo en acción porque el motor de preparación Pederzoli parece que viaja cualquier cosa.

Durante la serie, Malnatti por un error de interpretación casi pierde el primer puesto. Sus auxilios le marcaron cinco segundos de diferencia. Tanto Gorosito como El Buchón entendieron un minuto cinco. Tanto es así que levantaron la zapatilla. Gracias a las señas del público en la última vuelta se dieron cuenta y apuraron con todo. Finalmente un segundo y medio fue la diferencia que lograron con respecto a Mura Cuvertino que era quien empujaba desde atrás.

Infinidad de caras de asombro cuando a poco de largarse la segunda serie las radios gritaban con todo énfasis el primer puesto de Pairetti. Lamentablemente la alegría de muchos no duró mu-

9 *Sonriente "El Buchón"; no es para menos. Su Torino es el tractor de la categoría. Gorosito hace rostro.*

10 *El Valiant de Rubén Lence estrenó trompa aerodinámica.*

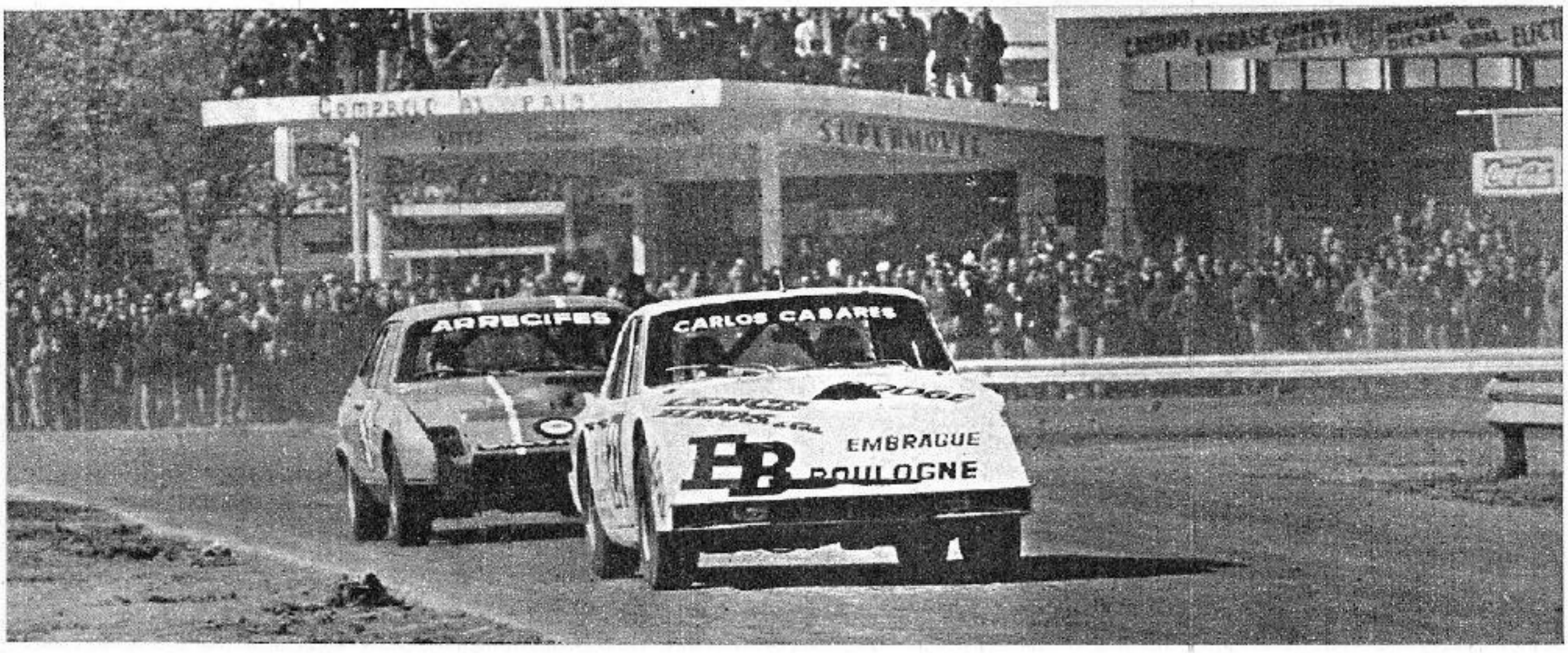
11 *No es un buzón, tampoco un periscopio ni un juego de sapo. Simplemente es una toma de aire para el carburador del auto de Cupeiro. Qué original este "Gallego". Picaron.*

12 *Así anduvieron durante un largo rato Lence y García Veiga. Después Rubén aflojó el tranco ya que la temperatura se había ido a las nubes.*

13 *La esperanza de Pacheco, Pairetti y su Falcon. Puntearon durante las primeras vueltas vueltas de la serie. Muchas caras sonrientes, luego decepción. Y está ahí.*



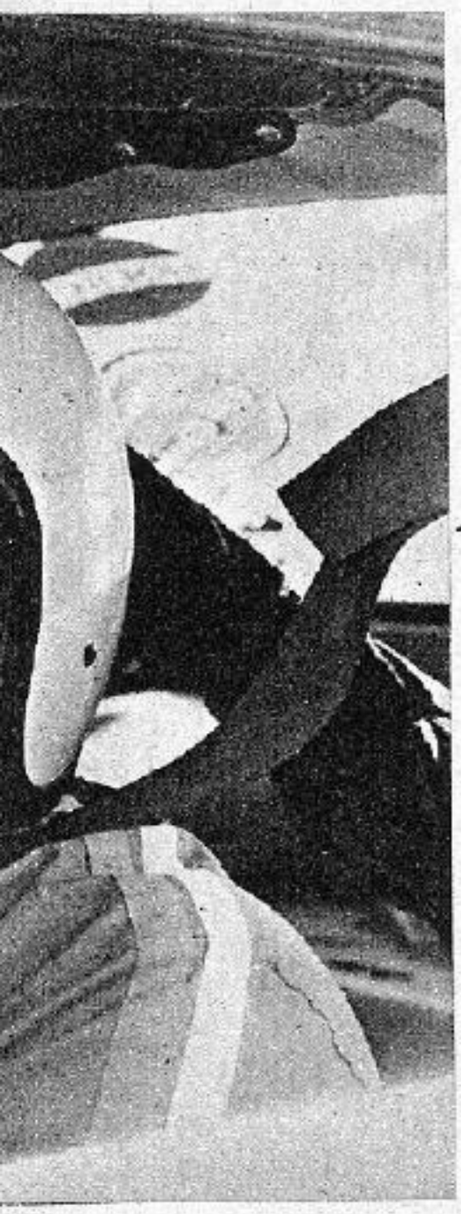
9



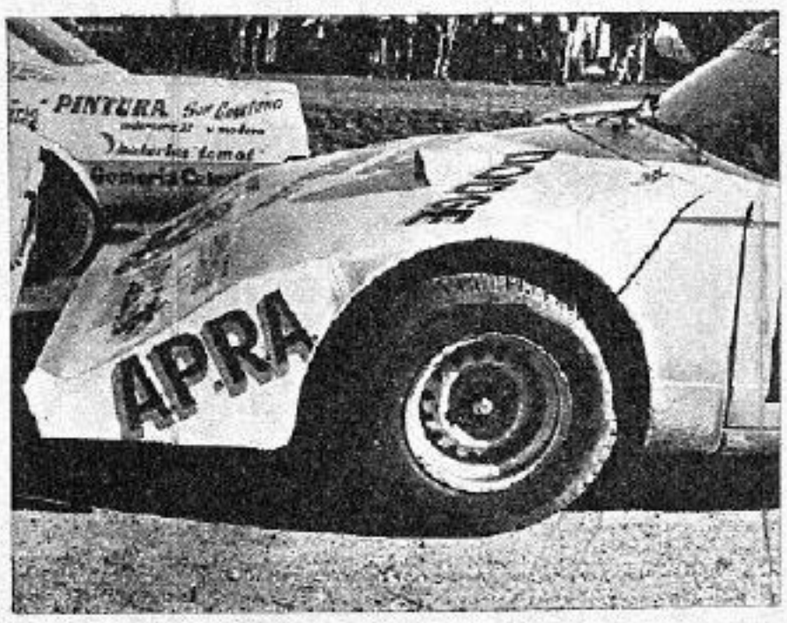
12

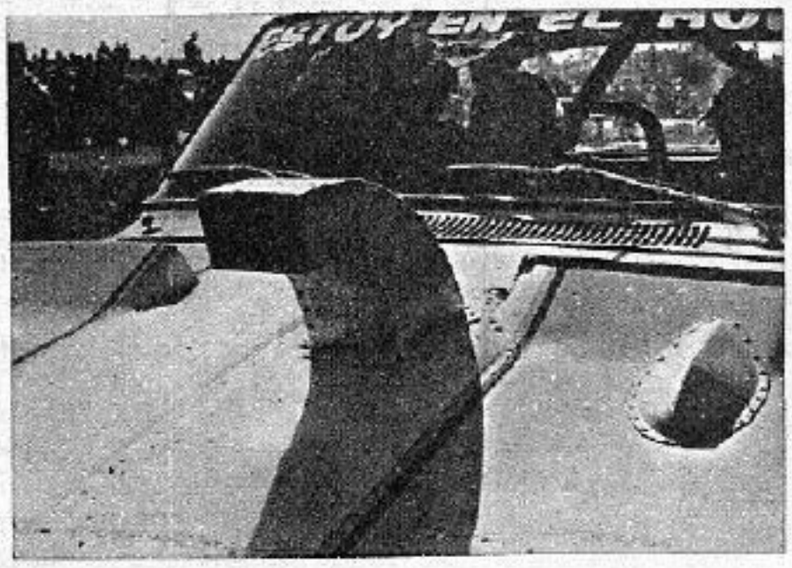
13

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



10





11

cho. El Ford tuvo inconvenientes en la bomba de recuperación.

Esta vez la cadena de distribución fue la que le jugó la mala pasada a Gastón Perkins. Antes de largar el "Flaco" tenía fe como pocas veces. A poco de largar demostró que no ela en vano: el auto viajaba más que de costumbre. Su ocasional acompañante, el Colorado Figueiras no se convence que la carrera terminó el domingo a las tres de la tarde y sigue trabajando para cambiar el roto elemento.

Mad del Plata engrosa las filas del Turismo de Carretera. Rodolfo Mariani campeón zonal de la categoría Turismo debutó el domingo. Muy poco duró ya que no llegó a completar una vuelta; probablemente la rotura de un aro fue la causante de que inundara la largada de humo.

Carlitos Marincovich viajó fuerte como es su costumbre. Ganó en muy buena forma la tercera serie. Poco antes de finalizarla comenzó a notar una falla, la junta de tapa de cilindros se había soplado a causa de la elevada temperatura. Pero no todo terminaba allí, también una válvula había decidido no funcionar. Por ello es que no largó la serie final, permitiendo de esa forma que pudiera ser de la partida Roque Boyle que había quedado afuera.

¡SENSACIONAL! Carlitos Pairetti estuvo durante la semana en Chile con motivo de la inauguración de una planta de Wobrón en el país hermano. Allí tuvo ocasión de ver al presidente de Chile, Don Salvador Allende, quien además de ser un hombre revolucionario es también (¡no podía ser menos!) un gran entusiasta de los autos y se reveló como gran hincha de Pairetti. "**Lo mejor de todo** —nos contaba Pairetti— **es que Allende me pidió que la próxima vez que yo vaya a una carrera en Las Vizcachas lo lleve de acompañante. Por supuesto le dije que sí. ¿Te imaginás llevar a un presidente de acompañante?**".

Extraordinario. Lo que no pudimos confirmar es si había intenciones del Pentágono de inscribir también una máquina en dicha carrera para ganarle a Pairetti. ¡Bien Allende!

ORDEN DE LARGADA DE LA FINAL

BERTOLINI	DEL VITTO	GIAY
MALNATTI	NOVISKY	MACHADO
COPELLO	MANZANO	GARCIA
AYARZA GARRE	M. BOERO	GIMENO
LENCE	CUVERTINO	MUCHENIK
CAO LOPEZ	CUPEIRO	MATIAS
MOURAS	"LARRY"	BOYLE
VILLEGAS	CASTAÑON	
FARAONI	GARCIA VEIGA	

El orden de largada estaba determinado por los tiempos respectivos de cada uno en las series. Al lado de Bertolini le tocaba largar a Carlos Marincovich quien desistió a último momento.

CAMPEONATO ARGENTINO - TURISMO DE CARRETERA

1º	Luis R. Di Palma	24	puntos
2º	Néstor García Veiga	12	„
3º	Eduardo Matías	8	„
4º	César H. Malnatti	7	„
5º	Juan Manuel Bordeu	6	„
	Gastón Perkins	6	„
7º	Francisco Espinosa	5	„
8º	Eduardo Copello	2	„
	Bonifacio Blasco	2	„
10º	Ricardo Bellitti	1,50	„
11º	Raúl Libera	1	punto
	Carlos Marincovich	1	„
13º	"Larry"	0,50	„
	Carlos Loeffel	0,50	„

NOVENA VUELTA DE SALTO - TURISMO DE CARRETERA
CLUB COMPAÑIA GENERAL DE SALTO

Tres series de ocho vueltas y una final de veinte, en el circuito de Pergamino de 9.322,60 metros de recorrido

CLASIFICACIONES

Primera serie:

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*	*Vtas.*
1º	29	Emilio Bertolini ...	Torino	28m 55s	8
2º	23	Rubén Lence	Valiant	29m 51s	8
3º	10	Antonio Del Vitto ..	Torino	30m 38s 3	8
4º	59	Eduardo Muchenik.	Peugeot 504	31m 17s 8	8
5º	4	José Manzano	Torino	31m 25s 1	8
6º	7	Eduardo Matías ...	Ford Falcon	31m 38s 5	8
7º	65	J. Martínez Boero..	Chevrolet	31m 48s 5	8
8º	41	Roque Boyle	Torino	31m 50s 4	8

PROMEDIO DEL GANADOR: 154,927 km/h.

RECORD DE VUELTA: Di Palma, en 3m31s6 a 158,777 km/hora.

Segunda serie:

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*	*Vtas.*
1º	2	César H. Malnatti .	Torino	29m 09s 2	8
2º	24	Omar Cuvertino ...	Dodge Polara	29m 10s 7	8
3º	18	Jorge Cupeiro	Chevrolet	29m 14s 5	8
4º	39	Juan Ayarza Garré.	Torino	29m 33s 8	8
5º	15	"Larry"	Torino	29m 42s 1	8
6º	30	Julio Cao López ..	Ford Falcon	29m 50s	8
7º	5	N. García Veiga ...	Chevrolet	30m 01s 3	8
8º	21	Antonio Villegas ...	Torino	30m 12s 5	8

PROMEDIO DEL GANADOR: 153,669 km/hora.

RECORD DE VUELTA: Malnatti, en 3m53s a 157,734 km/hora.

Tercera serie:

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*	*Vtas*
1º	22	Carlos Marincovich .	Torino	29m 04s 9	8
2º	43	Eduardo Copello ..	Torino	29m 14s 1	8
3º	19	Norberto Castañón .	Peugeot 504	29m 46s 1	8
4º	31	Roberto Mouras ...	Torino	30m 05s 1	8
5º	6	Carlos Giay	Chevrolet	30m 09s 1	8
6º	12	Juan R. Machado ..	Torino	30m 16s 1	8
7º	34	José M. Faraoni ..	Torino	30m 21s	8
8º	55	Hugo Gimeno	Valiant	31m 10s 4	8

PROMEDIO DEL GANADOR: 154,048 km/hora.

RECORD DE VUELTA: Copelo, en 3m35s4, a 155,978 km/h.

CLASIFICACION FINAL

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*	*Vtas.*
1º	5	N. García Veiga ...	Chevy	1h11m38s 6	20
2º	43	Eduardo Copello ..	Torino	1h12m05s 2	20
3º	2	César Malnatti	Torino	1h12m27s 3	20
4º	15	"Larry"	Torino	1h12m48s 8	20
5º	30	Julio Cao López ..	Ford Falcon	1h14m26s 7	20
6º	19	Norberto Castañón .	Peugeot 504	1h14m42s 9	20
7º	21	Adrián Villegas ...	Torino	1h14m49s 2	20
8º	10	Antonio Del Vitto ..	Torino	1h11m22s 6	19
9º	6	Carlos Giay	Chevrolet	1h11m30s 2	19
10º	24	Omar Cuvertino	Dodge	1h15m17s 6	19
11º	41	Roque Boyle	Torino	1h11m54s 4	18
12º	23	Rubén Lence	Valiant	1h13m05s 6	18
13º	4	José Manzano	Torino	1h13m07s 9	18
14º	59	Eduardo Muchenik .	Peugeot 504	1h11m18s 3	16

PROMEDIO DEL GANADOR: 156,317 km/hora.

RECORD DE VUELTA: Rubén Lence, en 3m31s3, a 159,003 km/hora.



El domingo, setenta Fiat 600 convocados por la AAAS disputaron en el autódromo una semi-endurance de agradable desarrollo. Ganadora fue la pareja formada por Macchi y Saltzmann con un promedio de más de 110 km/hora en el trabado circuito Nº 15

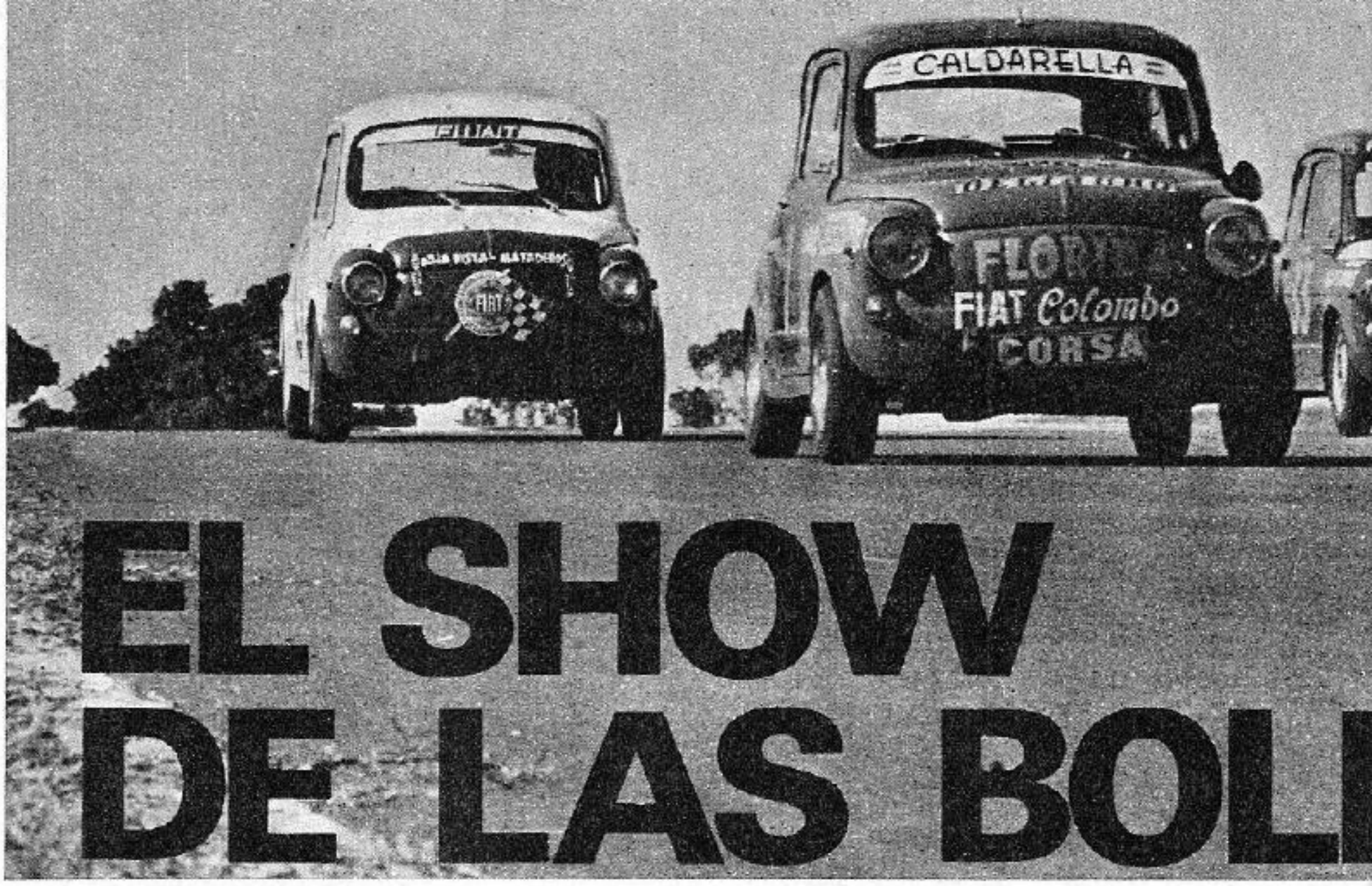
Izquierda arriba: Un nutrido pelotón en el mixto. Quince coches en cien metros.

Colombo - Colombo por el medio. Fue tercero.

Izquierda abajo: Uno que no quiere más guerra, y tres que se la dan sin cuartel. Por adentro el ganador (38).

Rueda a rueda, siempre al mango: Lago - Steinhauer (23), muestra algunos golpes.

6 HORAS FIAT 600



EL SHOW DE LAS BOL



La AAAS tiene algo especial. Hizo una linda carrera con una idea que a muchos les pareció que no iba a poder ser. Es que Seis Horas para Fiat 600, cuando éstos están preparados, puede inducir a creer que el fracaso puede ser el resultado. Se esperaba además que con setenta de estos artefactos, el festival sería no deportivo, sino para los talleres especializados en chapa, ya que la estabilidad no es uno de los puntos fuertes de las bolitas. Nada de esto ocurrió, si bien es cierto que hubo algunos abandonos producidos por inconvenientes mecánicos y unos cuantos pocos más por culpa de vuelcos afortunadamente sin consecuencias personales.

Todo se llevó a cabo en un marco de cabal camaradería y algunas reclamaciones veladas al fin de la carrera no pueden sino ser catalogadas como normales en este tipo de carreras donde hay una fuerte limitación técnico - reglamentaria y muchos coches girando durante muchas vueltas. No hubo generalización del autazo, y si como es lógico entre tantos debutantes o poco menos, se observaron numerosos casos de falta de recursos conductivos, no es menos cierto que en algunos casos fue dable ver gente que no sólo anda muy bien, sino que está para cosas mayores que una "bolita". En suma: una linda manera de desbuntar el vicio, de forma accesible y segura, en la línea de, por ejemplo, las maratones de Citroën, que esperamos se repitan.

LA CARRERA

Alineadas las 70 máquinas frente a los boxes viejos para la partida Le Mans, a la orden de largada los copilotos debían correr con las llaves de contacto y entregárselas a los pilotos que de esta manera estaban habilitados para partir. En punta picó el Nº 40, de Sambade-Ramogida, pero después de una vuelta el primer puesto lo tenía Macchi - Saltzmann, seguido de los cordobeses Castro - Uravich y los floridenses Colombo - Colombo. Al cabo de algunos giros, el puntero comenzó a escaparse y puso considerable luz con sus perseguidores. Sin embargo cumplidas **dos horas** de carrera habían sido desalojados del primer lugar por Colombo - Colombo, manteniéndose terceros los cordobeses, y luego —completando la nómina de los únicos cuatro que giraban con la misma cantidad de vueltas del puntero— venían Eusevi - Giacobino.

A las **tres horas** pasaría a comandar nuevamente el lote la pareja Macchi-Saltzmann que no abandonaría ese lugar hasta el final. Y solamente Castro-Uravich se mantenía con las mismas vueltas recorridas.

En **cuatro horas** aparecía cuarto, detrás de Eusevi, el dueto formado

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

labozo. Ah... finalizada la carrera todavía seguía en "cana".

Inmediatamente antes de la carrera, el favorito absoluto era el campeón Jorge Spinetto que había hecho en clasificación el mejor tiempo y ganado el derecho de partir adelante en la carrera. Sin embargo pasó décimo la primera vuelta, y luego si bien fue recuperando, tuvo problemas con un gicleur y luego con la dínamo. Terminó noveno.

CORSA: "¿Y? ¿Qué tal tu polo?" **Rafa Ballestrini:** "Bien: primero, segundo, quinto y noveno" (Eran varios, y de los buenos, los que llevaban preparación del gordo de Belgrano "R").

El auto número 25 tripulado por Scaturro-Appogliese tuvo la mala suerte de quedarse sin nafta en la horquilla a cincuenta metros de la bandera a cuadros. Como no se clasificaba a los autos que no recibían el banderazo, uno de los oficiales deportivos le sugirió a los tripulantes del auto 25 que fueran a los boxes y trajeran nafta para poder seguir. Como el reglamento especificaba que no se podía clasificar todo aquel auto que no recibiera el banderazo luego de, como límite máximo, 10 minutos después del paso del puntero por el control los muchachos del auto 25 decidieron que no iban a tener tiempo y abandonaron a 50 metros de la llegada. ¡Qué lástima!

El precario palco donde se alojan habitualmente los cronometristas en el autódromo municipal está constituido por una estructura tubular rodeada de lonas y cubierto su frente por un ventanal, también precario. La construcción fue solventada entre el Avellaneda Automóvil Club, el Moto Club Argentino y la AAAS para su posterior desmantelamiento. Pues bien, a poco de finalizar las 6 horas y debido al viento que embolsaban las lonas, el vidrio (5 mts. x 2,50 mts.) se rompió y cayó sobre los cronometristas. El "negro" López (Federación 1) sufrió un corte al que tuvieron que cerrarlo con 8 puntadas.

El "barba" Luciano Fernández ofició de señalero y director de boxes del auto Nº 48 ("il morto qui parla" dixit Luciano). También metió sus hábiles manotas en el motor aunque con elementos insólitos. Por ejemplo la trompeta del carburador estaba confeccionada con elegante envase de yogur. ¡Este barbetta!

Muy buena fue la organización puesta en marcha por la gente de la AAAS con su clásica amabilidad y amor por los fierros. Los banderilleros actuaron —para variar— con justeza y muy buena disposición. Por otra parte, la AAAS llamó a colaborar a gente joven del Avellaneda, del Moto Club y del San Isidro, continuando de esta manera un movimiento tendiente a que todos los clubes colaboren entre sí en la organización de las carreras.

6 HORAS FIAT 600

Autódromo Municipal de Bs. Aires - Circuito Nº 15 - A.A.A.S.

CLASIFICACION FINAL EXTRAOFICIAL

1º	38	Macchi - Saltzman	109	vueltas
2º	5	Castro - Uravich	108	"
3º	7	Colombo - Colombo	107	"
4º	24	Eusevi - Giacobino	106	"
5º	19	Pinasco - Viale	105	"
6º	9	Conti - Scevola	105	"
7º	23	Lago - Steinhauer	105	"
8º	29	Ferraris - Calvo	104	"
9º	31	Spinetto - Pisano	103	"
10º	49	Antelo - Coco	103	"
11º	53	Diano - Paponetti	103	"
12º	40	Sambado - Ramogida	103	"
13º	18	Aberastury - Martucci	102	"
14º	26	Del Ri - "Balarrasa"	102	"
15º	8	Carro - Salatino J. C.	101	"
16º	16	Calaramanut - Kehoe	101	"
17º	27	Baztarrica - Knorre	100	"
18º	48	Miranda - Leiva	100	"
19º	39	Leiva - Sanz	100	"
20º	43	Anugeleri - Barrera	99	"
21º	13	Orlando - Viera	99	"
22º	10	Castro - Moses	99	"
23º	46	Mingo - Picayo	99	"
24º	2	Deleau - Moniaci	99	"
25º	50	Disante - Marque	98	"
26º	52	Blanch - Sandriin	98	"
27º	56	Díaz Escobar - Núñez	98	"
28º	30	"Richard Mc Brennan" - Freire Núñez	98	"
29º	11	Stuart Milne - Braga Menéndez	97	"
30º	63	Offeney - Díaz	96	"
31º	41	"El hijo de Tito" - A. Lee	94	"
32º	12	Blasco - Allievi	94	"
33º	33	Rosa - Petit	94	"
34º	4	Del Ri - Lachavanne	93	"
35º	1	González - González	91	"
36º	28	"El Graduado" - "Pato"	90	"
37º	6	Tonini - Berro	89	"
38º	47	Furlanetto - Furlanetto	89	"
39º	67	Nuin - Nuin	87	"
40º	72	Fernández Calvo - Navas	86	"
41º	45	Querol - Querol	85	"
42º	73	Remedio - González	74	"
43º	36	Castillo - Agusti	70	"

PROMEDIO DEL GANADOR: 110,886 km/h.



por Scaturro-Apogliese, a quien seguían en orden de clasificación parcial Colombo-Colombo, Pinasco-Viale, Diano-Paponetti, Lago-Steinhauer, R. Boggio-Quesada y Contini-Scevola.

Con ligeros cambios la situación se reeditó a las **cinco horas** en las que los dos primeros corrían separados por apenas un segundo y el tercero se hallaba a nada menos que tres circuitos. Nada cambió muy fundamentalmente en la hora decisiva, salvo el tren de marcha de los dos primeros a los que las **seis horas** sorprendieron girando más apaciblemente ya con el triunfo en la mano.

QUE SE CORRA LA BOLITA...

A las 13,30 horas, cuando el piloto del auto 57, C. Napoli, se detuvo en los boxes para cambio de piloto se encontró ante la buena nueva de que su copiloto, E. Vales, había sido llevado preso a la seccional 48. El grupo de gente que acompañaba al auto 57 trató por todos los medios de localizar al piloto detenido hasta que llegó el plazo máximo de detención (2 horas) y debieron retirar el auto del circuito y abandonar la carrera. El problema se había suscitado entre un policía y Vales en una de las entradas a boxes. Palabra va, palabra viene, el amigo Vales fue a parar al ca-

ARBOLES DE LEVA **RABA**

Reparados a nuevo con 1 año de garantía escrita

TORINO-TORNADO-FORD
CHEVROLET - BEDFORD

NO MAS DESGASTES

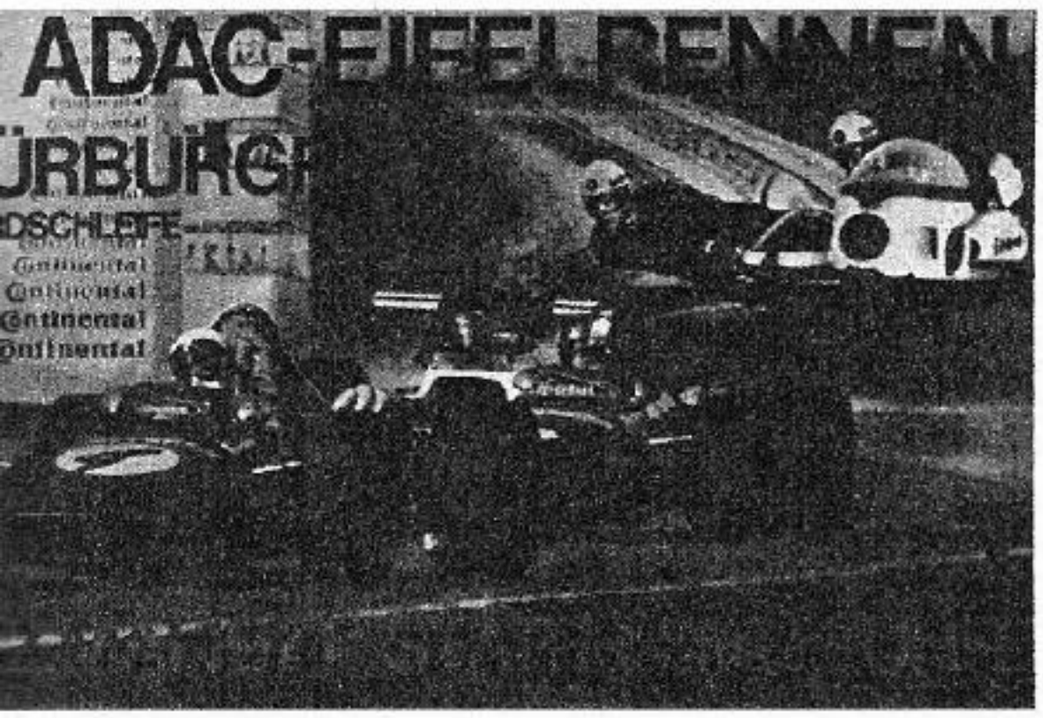
RECAMBIOS EN EL ACTO

- **con material antifricción "S.B. 600" único en el mundo**
- **una aleación argentina obtenida por un argentino**

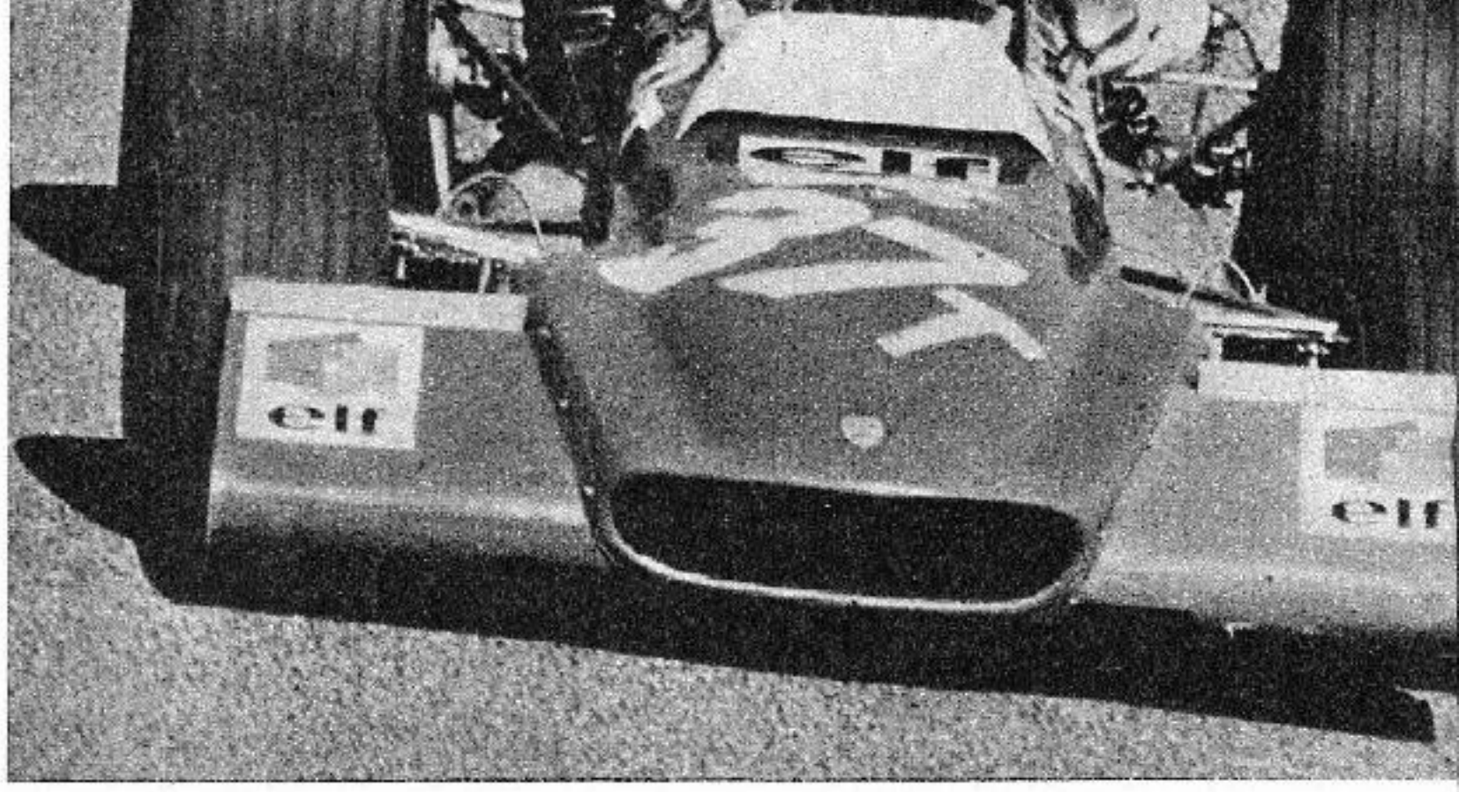
TEODORO BARRIONUEVO	ANGEL L. PASCUALI
SALA DE PRODUCCION	TALLERES Y VENTAS
DIAZ VELEZ 3475 OLIVOS	LAS HERAS 2083 Florida TE. 797-5409

¡EXCLUSIVO!





CARLOS REUTEMANN CUENTA...

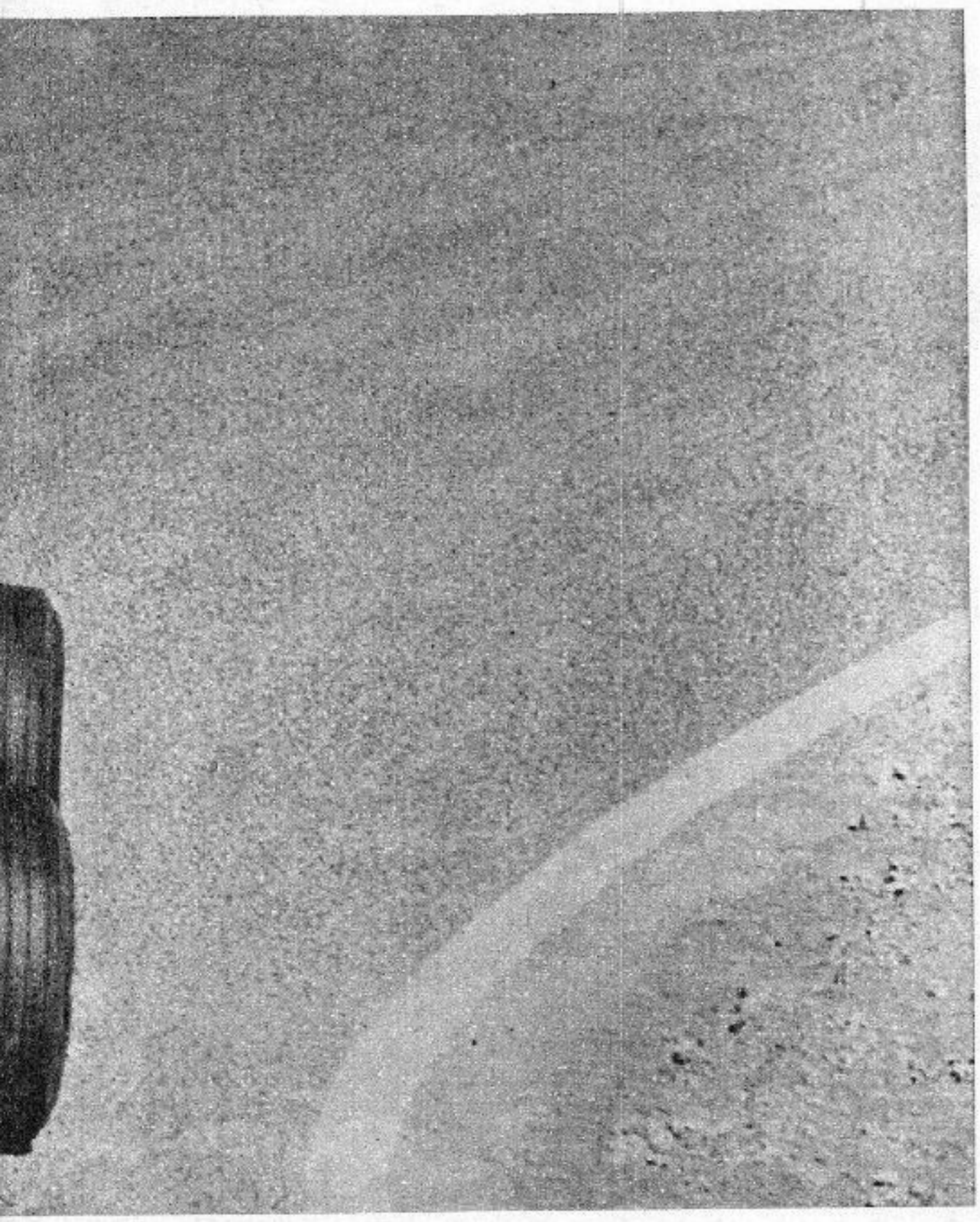


MI TERCER P



Desempeñando una tremenda carrera, Lole Reutemann terminó tercero la difícil prueba de Nürburgring. Cevert fue el ganador y Emerson Fittipaldi el segundo. Nuestro piloto está segundo en el Campeonato Europeo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



UESTO

Cevert, ganador con amplio margen mecánico.

Carlitos Reutemann, emocionante tercer puesto y segundo en el Campeonato Europeo de F 2

Wilsinho Fittipaldi, prolija carrera y relegado de su segundo puesto en el campeonato perseguido por el Doctor Helmut Marko

La semana pasada escribía que Ya en la Argentina exigían demasiado al equipo nuestro desconociendo a fondo cómo se están haciendo las cosas aquí, en Europa. En última instancia sólo nosotros damos cuenta y somos responsables ante nosotros mismos. Por eso actuamos con fe, convencidos de que estamos haciendo las cosas bien, o, si se quiere, de la mejor forma que podemos. Lo mismo ocurría el año pasado, cuando el público de allá pedía más de lo que podíamos dar en un momento de absoluto aprendizaje y "aclimatamiento". La prueba de que las cosas funcionan bien y que todo sigue un desarrollo lógico adecuado a un plan preestablecido o de hecho lo dio la carrera del domingo pasado en el difícil circuito de Nürburgring.

Las pruebas de clasificación para la carrera demostraron la forma en que se iba a luchar en carrera. Derek Bell estableció el mejor tiempo. Bajó el record del circuito con 7m59s7, lo que significó una velocidad de 171,373 km/h, muy superior a las marcas que hasta este año se habían logrado con coches de Fórmula 2 en este trazado. Charlando con Bell, finalizado el tiempo que teníamos para clasificar, me decía que no sólo debía atribuirse el aumento de velocidad para la vuelta a las mejoras mecánicas sino a las modificaciones de seguridad que se le hicieron al peligroso circuito. Se ensancharon las banquinas aproximadamente dos metros a cada lado del camino y se eliminaron los saltos más peligrosos.

Por mi parte yo me sentía desde la primera vuelta que dí como si me hubiera quedado en Adenau desde el año pasado. Sentía que no necesitaba volver a memorizar nada, recordaba cada tramo de Nürburgring y sabía la forma que debía maniobrar con la caja, el volante y los frenos en cada curva. Cacho Ruesch, debido al error que hubo con respecto a la fecha de la carrera en el calendario que nos hizo llegar algunas horas tarde a este lugar, no pudo adaptarse al circuito como él quería. Giró nueve vueltas con el Brabham y alrededor de cuarenta entre el monoposto y su coche de turismo particular. No obstante, logró clasificarse en las eliminatorias. Lo que significa que superó a una cantidad de pilotos mucho más habituados a esta pista que él. Yo conseguí el quinto puesto en la largada girando dos segundos detrás de Bell. Cevert fue segundo aunque la forma en que anduvo daba la impresión de que el mejor motor —con todas las posibilidades— lo tenía él.

Como no es nada raro, la carrera se largó con un día absolutamente nublado. Así que momentos antes de que subiéramos a nuestros coches se nos planteó la misma duda del año pasado: poner gomas para lluvia o no. (Y recuerdo que el año pasado lo consulté a Jochen Rindt quien me dijo que largara con gomas para piso seco y acertó). De cualquier forma, en Nürburgring es siempre una lotería, porque hay veces que en una parte del circuito llueve y en otras está el piso absolutamente seco y hasta con sol.

Partimos al estilo Indianápolis recorriendo una fracción del circuito con un "pace-car" guiando al grupo de 38 coches. Yo estaba colocado en segunda fila y así pude partir "prendido" en el pelotón de punta. Bell estaba adelante —bastante adelante— y Cevert lo seguía pegado. Daba la impresión de no preocuparse mucho por su segundo lugar de esas vueltas consciente de su superioridad mecánica. Peterson estaba detrás de él y al cumplir el primer circuito yo estaba sexto (aunque en ese momento yo no sabía para nada cuál era mi posición). Cacho Ruesch, que había largado atrás de todo aprovechó las únicos kilómetros que su motor le permitió dar para pasar cuatro máquinas. Cumplió el giro y se detuvo en los boxes: se le habían agarrado los aros —seguramente porque el motor



de él, como el mío, era absolutamente nuevo y estaba un poco duro— y aunque los mecánicos trataron de hacerlo continuar en carrera, cualquier reparación resultaba imposible.

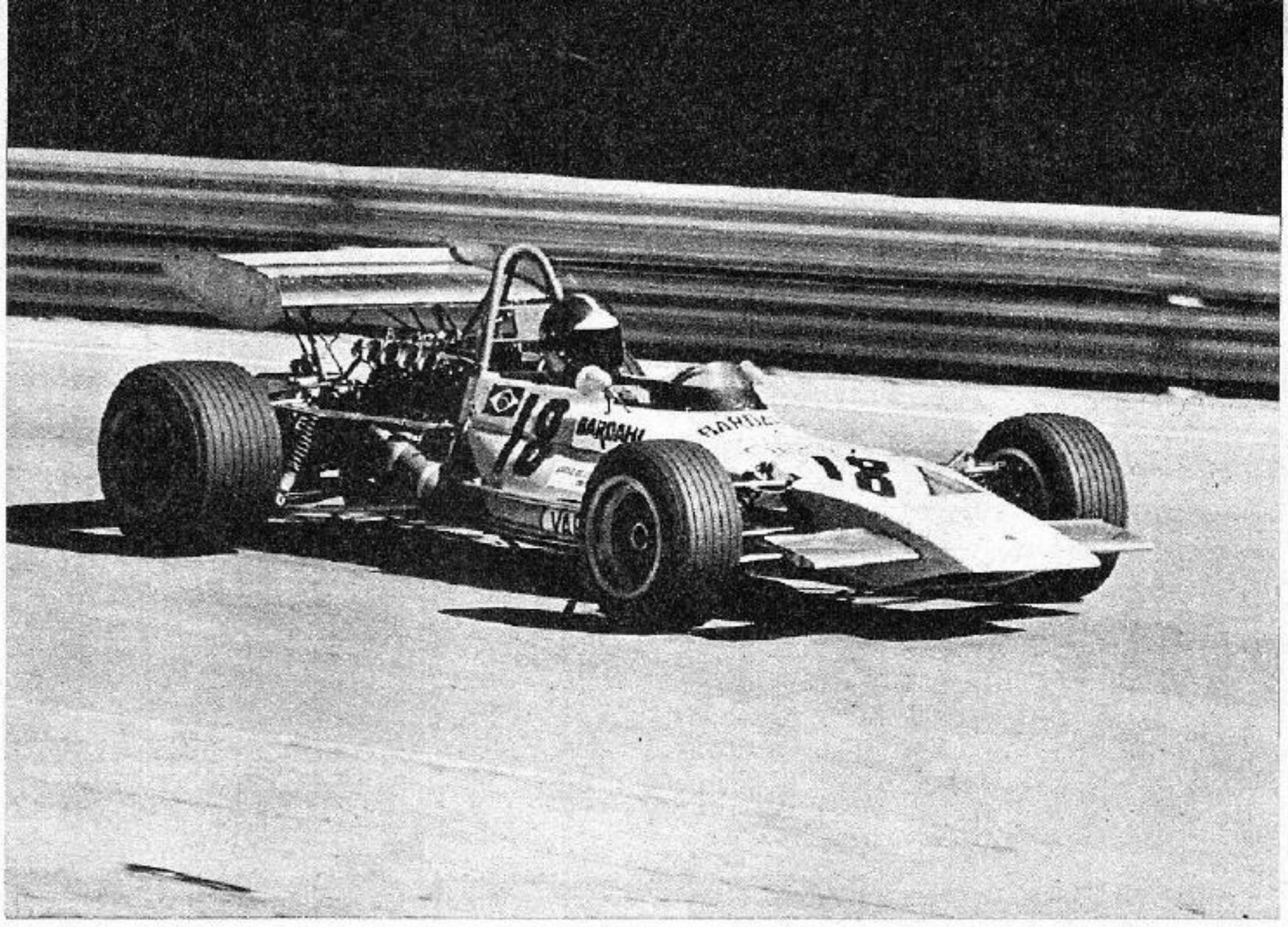
Mientras tanto yo me mantenía en el pelotón que perseguía a Bell y Cevert. Estábamos en la cuarta vuelta y Staffa me marcaba desde el box que viajaba a 7 segundos del puntero. Entonces se produjo el accidente de Brambilla contra un guard-rail y los banderilleros comenzaron a agitar banderas blancas (ambulancias) y amarillas para indicarnos que continuáramos con precaución a lo largo de 12 kilómetros del circuito. Pero yo me dí cuenta que el único que había levantado era yo y los demás seguían viajando como hasta entonces. Así fue que también apuré y bajé mi tiempo en 1 segundo. Brambilla se volvió a accidentar (dos carreras consecutivas).

En la quinta vuelta Derek Bell que seguía punteando se quedó sin presión de aceite —estaba corriendo demasiado exigido, pienso yo— y deshizo el motor, quedando así Cevert en la punta. Un par de vueltas después me volví a encontrar con banderillas agitadas, Ronnie Peterson chocó contra el guard-rail, también por andar demasiado jugado y así quedó Fittipaldi segundo y yo tercero. Westbury y Graham Hill no me podían agarrar. Los nuevos BT-36 aparentemente tienen problemas con los frenos traseros y así yo, con el BT-30 un poco más viejo quedaba colocado como el primer Brabham en carrera.

En la segunda mitad de la carrera llegué a estar a 4 segundos de Emerson Fittipaldi. Si le hubiera exigido un poco más a mi Brabham creo que lo hubiera pasado quedando —seguramente— segundo en la clasificación final. Pero cómo escribí al principio de la temporada, en las carreras con puntaje, como ésta, me interesan más los puntos que las posiciones. Como Emerson Fittipaldi es graduado no obtiene puntos para el campeonato europeo de F-2, así que era lo mismo que llegara tercero detrás de él que jugándome más a salir segundo después de Cevert. Porque ganarle a Cevert hubiera sido —solamente pensarlo— una locura. El maneja muy bien, pero su auto (el Tecno 71) es absolutamente superior a todos los demás. Incluso se chimentó insistentemente que tenía un motor en la carrera de 1.800 cm3. Es bastante lógica la posibilidad ya que en la recta de los boxes y en la inmediata de retorno nos descontaba como quinientos metros.

Mi tercer puesto convirtió el box argentino en una fiesta. Estamos todos muy contentos y Cachito Ruesch más que nadie. Tuvimos la maravillosa emoción de escuchar por todos los parlantes del circuito nuestro Himno Nacional.

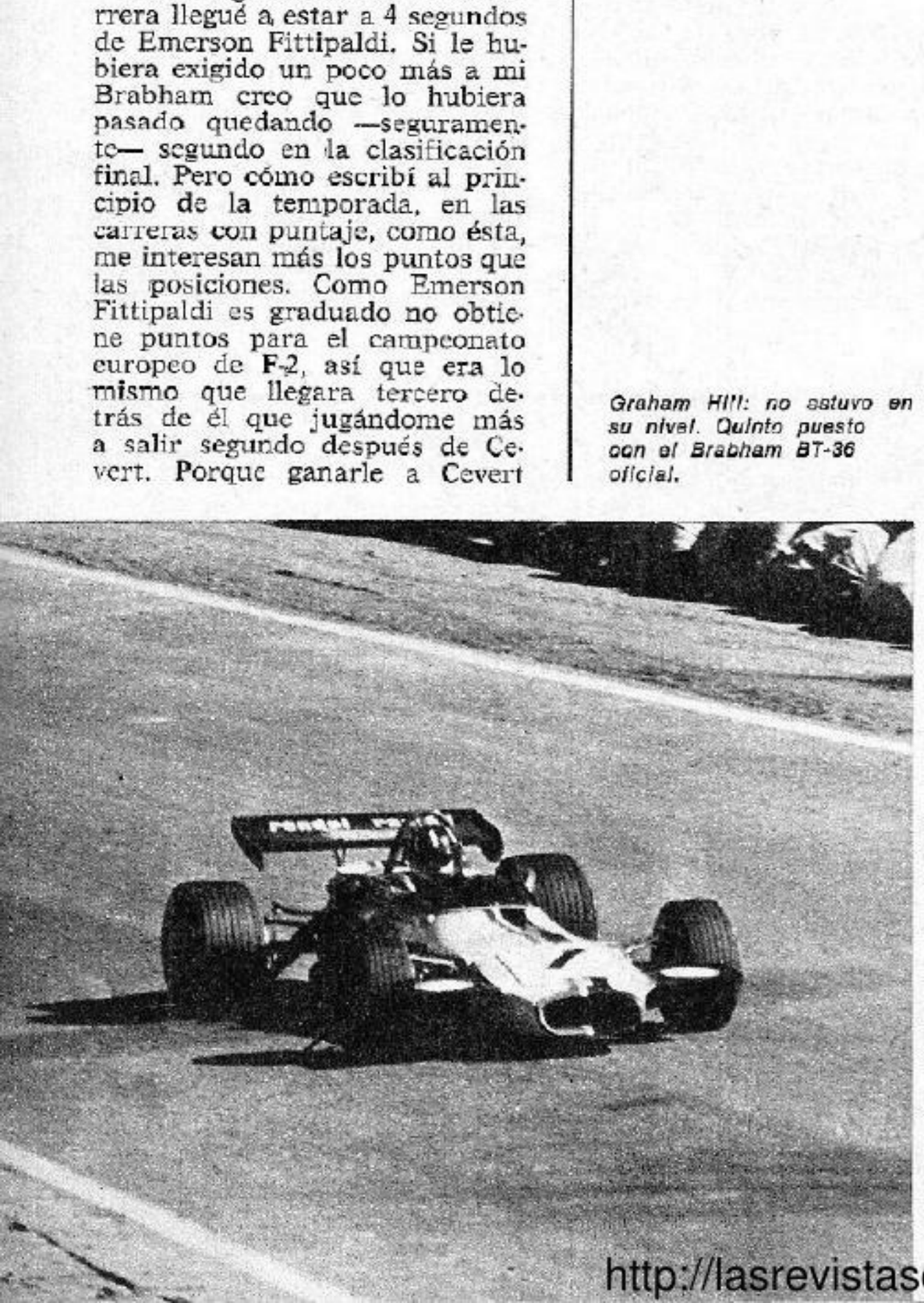
Ahora nos iremos a Goodwood a seguir entrenándonos con estos coches o a lo mejor con el nuevo Brabham BT-36. Si no podemos ir a Goodwood, de Londres saldremos directamente a Jarama. Yo, por mi parte —mejor dicho, todo el equipo— iremos a ver la carrera de Silverstone.



Emerson Fittipaldi, indiscutible segundo. Lotus veloz y brillante conductor. No obtuvo puntos porque es graduado.

CAMPEONATO EUROPEO DE FORMULA DOS

1º	François Cevert (Francia	22 puntos
2º	Carlos Reutemann (Argentina) ...	12 „
3º	Ronnie Peterson (Suecia)	9 „
4º	Wilson Fittipaldi (Brasil)	8 „
5º	Derek Bell (Gran Bretaña)	6 „
5º	Tim Schenken (Australia)	6 „
7º	Nikki Lauda (Finlandia)	3 „
8º	Gerry Birrell (Gran Bretaña)	2 „
9º	Brian Hart (Gran Bretaña)	1 punto
9º	Alistair Walker (Gran Bretaña) ..	1 „
9º	Helmut Marko (Alemania)	1 „



Graham Hill: no estuvo en su nivel. Quinto puesto con el Brabham BT-36 oficial.

ADAC - EIFELRENNEN - NÜRBURGRING

Tercera prueba puntable por el Trofeo Europeo de Fórmula 2
10 vueltas - Recorrido total: 228,35 km - 2/V/71

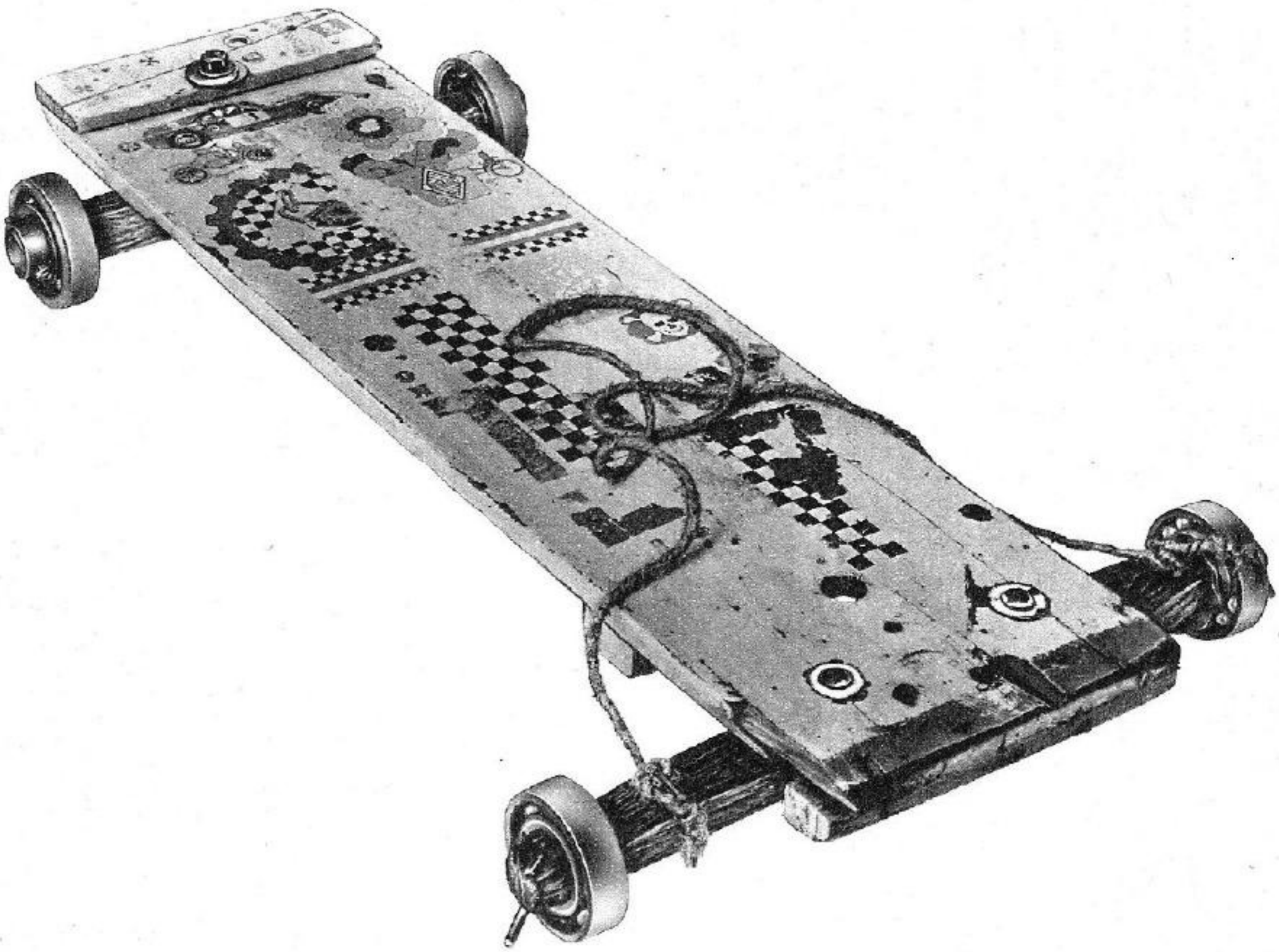
CLASIFICACION

Pto.	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*	*Vts*
1º	Cevert François	Tecno 71/2	1h20m19s2/10	10
2º	Fittipaldi, Emerson ...	Lotus 69	1h20m37s	10
3º	Reutemann, Carlos	Brabham BT30 ...	1h20m42s1/10	10
4º	Westbury, Peter	Brabham BT36 ...	1h20m48s4/10	10
5º	Hill, Graham	Brabham BT36 ...	1h20m48s4/10	10
6º	Lauda, Nikki	March 712M	1h21m 5s8/10	10
7º	Fittipaldi, Wilson	Lotus 69	1h21m43s7/10	10
8º	Marko, Helmut	Lola T 220	1h21m54s7/10	10
9º	Birrell, Gerry	March 712M	1h22m23s8/10	10
10º	Siffert, Joseph	Chevron	1h23m 9s5/10	10

PROMEDIO DEL GANADOR: 170,626 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Estamos en el origen de todos los movimientos



Los diseñadores e ingenieros industriales (aún los de menor edad) recurren a nosotros para el desarrollo y ejecución de sus proyectos.
El gigantesco avión Concorde, de origen anglo - francés, no es una excepción.
En realidad, es casi inevitable que se piense en nuestra marca cuando se requieren rodamientos de alta precisión para las industrias de vanguardia.
Tal vez, por esta razón nuestra línea de productos es una de las más completas y variadas del mundo.
Ténganos en cuenta al imaginar su próximo movimiento (aunque sea un carrito deslizante).
Consúltenos.

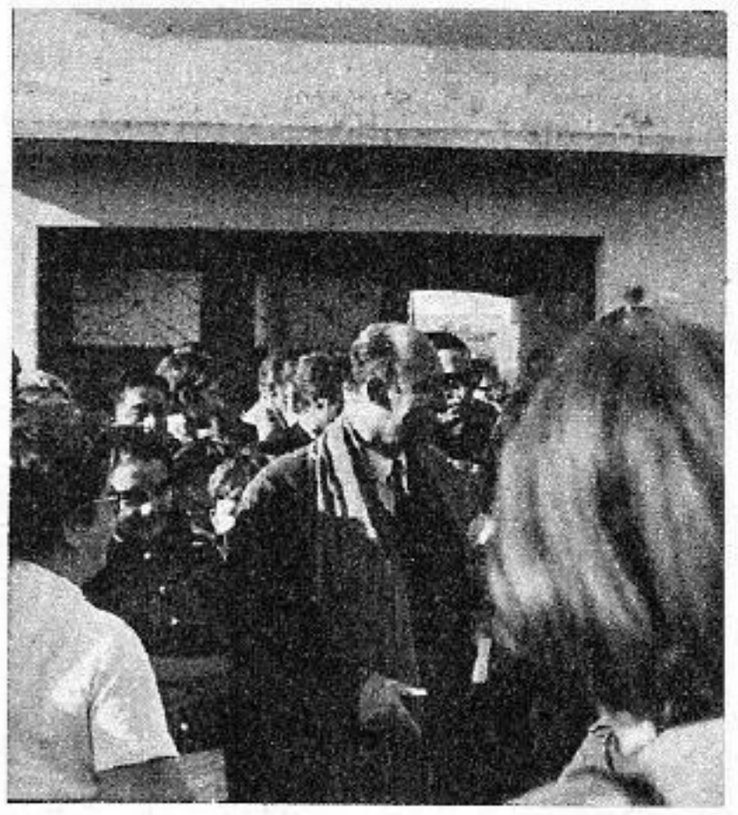
RODAMIENTOS

SNR

PARA ALTA PRECISION

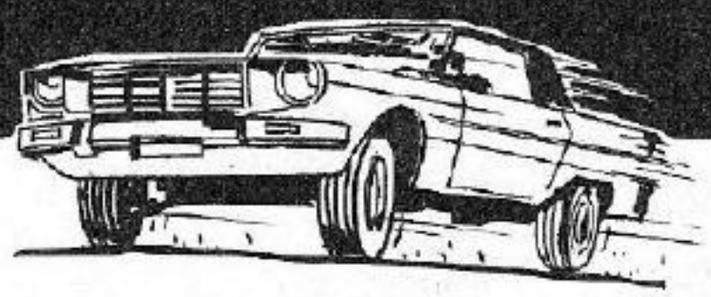
FANGIO TIENE SU AUTODROMO





Invitados especialmente por la Intendencia de la Ciudad de Balcarce y por Juan Manuel Fangio, viajaron la semana anterior a la "capital de la papa" varios ministros y funcionarios nacionales y provinciales. Los ministros Manrique y Aldo Ferrer, el coronel Raimundes (presidente de YPF); el Sr. Arias Uriburu y el comodoro Baca (funcionarios de YPF); el Dr. Agricol de Bianchetti y otros funcionarios se dirigieron en primer lugar al autódromo de Balcarce donde el quíntuple campeón del mundo y el intendente de Balcarce, capitán Juan José Mare los llevaron a recorrer el trazado y a conocer las obras que se están realizando actualmente tendientes a terminar el circuito para una fecha de la temporada internacional. En ese momento, Fangio le solicitó al ministro Manrique su apoyo para poder terminar las obras y el ministro respondió afirmativamente al pedido. Luego, la caravana se dirigió hacia un barrio recientemente realizado y al hospital de la comunidad donde también se le solicitó a Manrique el apoyo necesario para dar por terminadas las obras. Luego, siendo casi las 15 horas, la comitiva se dirigió hacia la casa de Juan Manuel Fangio donde se hizo un asadito ("sin carne, hoy hay veda") y donde el ministro Manrique una vez terminada la "tenida gastronómica" se paró y dirigiéndose a los reunidos en ese momento declaró: "Por voluntad expresa del presidente de la Nación, pido que al autódromo de Balcarce se lo designe con el nombre del quíntuple campeón del mundo; Juan Manuel Fangio".

"METALE FIERRO"
con
JOES
y
RAMCO



FILTROS JOES
PARA ACEITE, AIRE Y COMBUSTIBLES
Pureza en la lubricación



AROS PARA PISTON
RAMCO
Mayor potencia en el motor

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS: GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.
VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES
LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



NO SE TRATA DE "SUERTE". EL SECRETO SE LLAMA "TRABAJO", ESPECIALIZANDOSE COMO TECNICO DIPLOMADO

Es "la jugada de su vida..." Por unos pocos pesos **al mes, Vd. puede seguir, en su casa, aprovechando sus horas libres,** un curso por correspondencia de CEAC, **que le convertirá en poco tiempo en** TECNICO DIPLOMADO en la rama que más le agrade. Vd. **puede labrarse un sólido porvenir sin abandonar su trabajo actual. Todas las** empresas argentinas y del mundo entero **NECESITAN TECNICOS. Para serlo no le hace falta ninguna formación** previa. Los cursos, **ilustrados con dibujos y fotografías, son sencillos de comprender. Los profesores de CEAC** están deseosos de escribirle y de ayudarle **día tras día. Envíe ahora mismo el cupón adjunto y le enviaremos gratuitamente,** sin compromiso alguno para Vd., **todos los detalles que Vd. desee conocer sobre los cursos que** mejor encajan con sus aptitudes. **Recuerde que uno de ellos puede ser "la gran jugada de su vida..."**

CURSOS TECNICOS DE CEAC

MECANICA: Técnico Mecánico • Maestro Ajustador • Maestro Tornero • Maestro Fresador • Técnico en Soldadura • Maestro Soldador • Encargado Mecánico
DECORACION: Decoración General • Decoración del Hogar
CONSTRUCCION: Técnico en Construcción • Maestro Albañil
DIBUJO: Nuevo Curso de Dibujo
DIBUJO TECNICO: Delineante Mecánico • Delineante en Construcción • Delineante General
ELECTRICIDAD: Instalador Electricista • Montador Electricista • Maestro Electricista • Técnico Electricista
MOTOR Y AUTOMOVIL: Técnico en Motores • Mecánico de Automóviles • Mecánico Motores Diesel • Electricidad del Automóvil

UN CURSO DE

ceac

HA HECHO TRIUNFAR A MUCHOS EN LA VIDA AHORA LE TOCA A USTED...

CEAC / RIGLOS 119 - BUENOS AIRES (S24)

Solicite folleto sin compromiso

Este cupón puede ser el principio de una vida mejor para Ud. y para los suyos. Mándelo HOY MISMO, pues a nada se compromete!

Me interesa folleto de los Cursos de: _____

NOMBRE _____

DOMICILIO _____

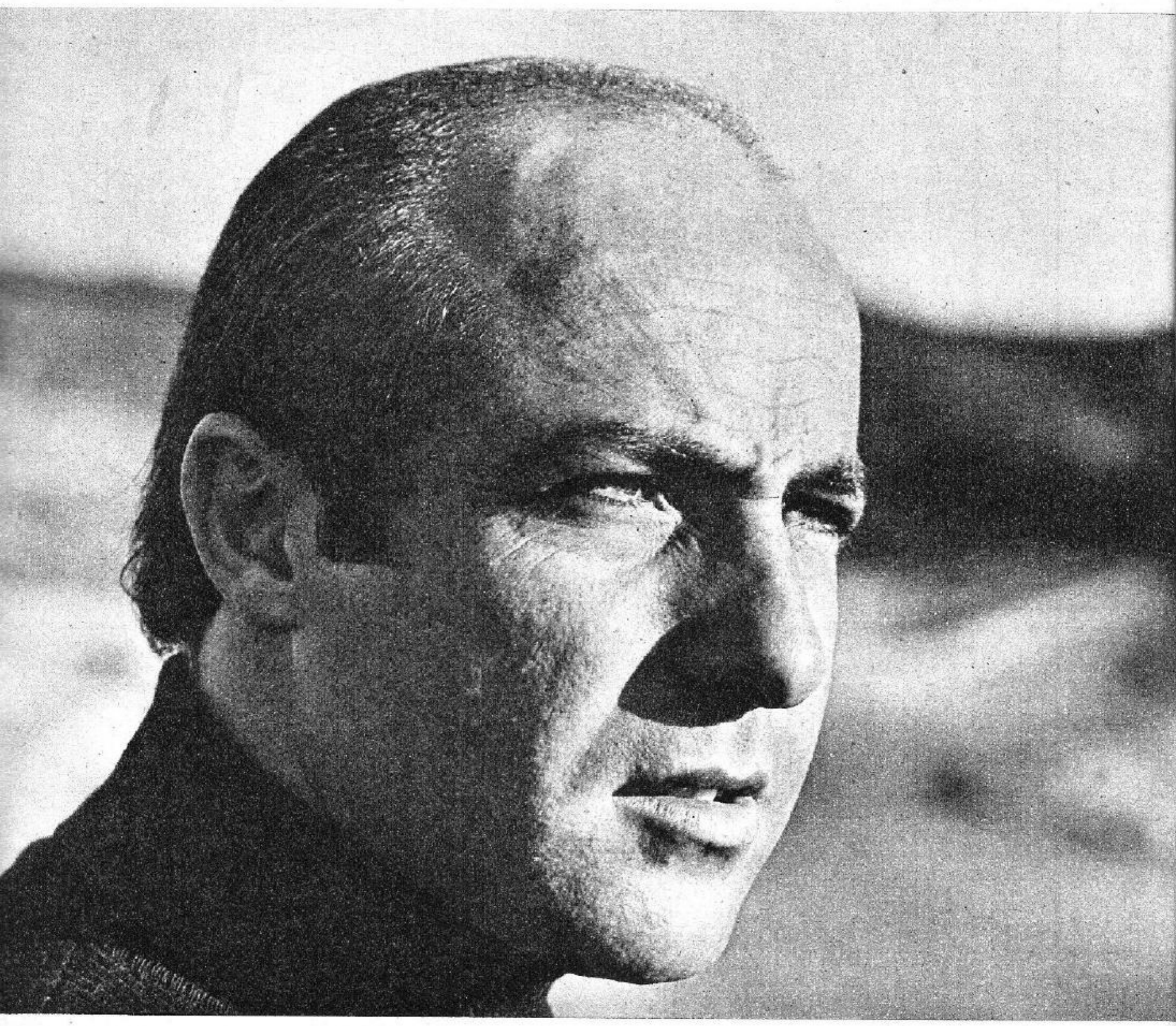
LOCALIDAD _____ *FCN* _____

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

GRL71

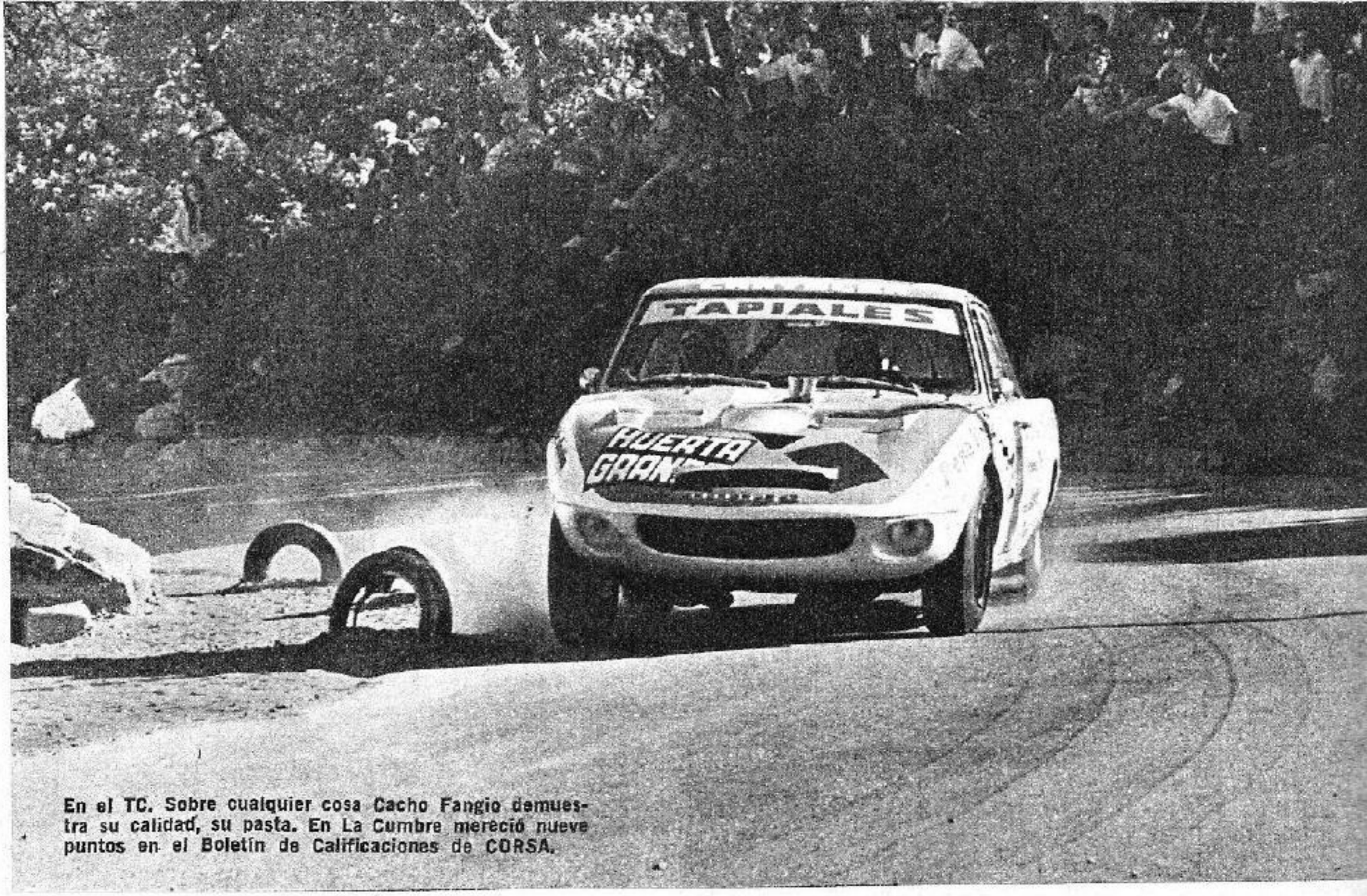
NO ES NECESARIO ENVIAR ESTE CUPON. INDIQUE LA REVISTA Y FECHA DE EDICION

CACHO FANGIO:

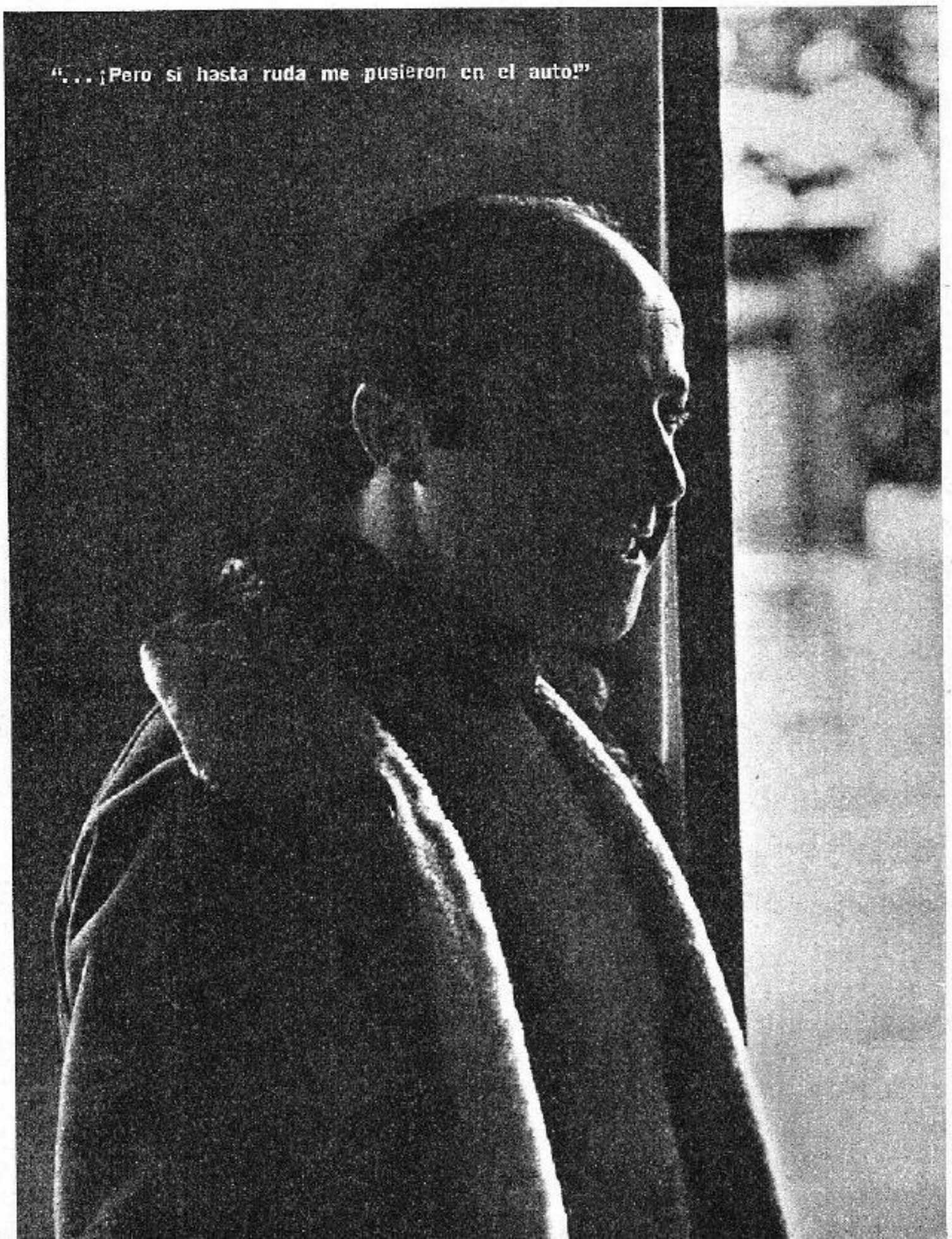


QUERER GANAR

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



En el TC. Sobre cualquier cosa Cacho Fangio demuestra su calidad, su pasta. En La Cumbre mereció nueve puntos en el Boletín de Calificaciones de CORSA.



Oscar "Cacho" Fangio es todavía un no ganador. Pero este año las cosas pintan bien para el hombre de Mar Del Plata, especialmente en TC. También hay un ofrecimiento de la Comisión Fiat para integrar el equipo de las Cupés 1.600

"¿Sabés una cosa? El día que llueva sopa voy a estar esperando pero con un tenedor en la mano... Yo nunca tuve suerte con el automovilismo; pocas veces conté con un buen auto, y cuando lo tuve, por "a" o por "be" tuve que resignarme y perder el primer puesto..." Así ejemplifica Oscar "Cacho" Fangio su real mala suerte con el deporte. A pesar de los varios años que tiene en el automovilismo **jamás pudo ganar una carrera.** Caso increíble: un Fangio que no ganó jamás... **"Pero estoy seguro de que este año podré triunfar en alguna carrera, Dios me tiene que ayudar, no me puede fallar... ¡¡Si hasta visité a la Difunta Correa y me pusieron ruda en el auto!!"**

Convencido de su capacidad, no entiende ni él mismo por qué no pudo ganar alguna carrera. **"Por ejemplo: con el Lancia-Fulvia en el GP. llegué segundo a dos minutos de Paco Mayorga. El motor**

→



de mi auto era standard; el preparado no llegó a tiempo al país; yo era el único que largaba en esas condiciones... Antes de partir habíamos quedado de acuerdo con Bordeu en correr chupados; yo tenía que esperarlo. Lo hice durante largo rato y no venía. Seguí despacio tratando de colarme detrás de cualquiera, pero no podía. Muy tarde apareció Maneco. Mi auto chupado del de él andaba 15 kilómetros más y desconté mucho; creo que si me encontraba antes con él ganaba el Gran Premio. Los dos minutos perdidos en la clasificación general no hubiesen existido. Podía haber ganado, podía haber ganado...

Como éstas, muchas cosas más. "Ahora, por ejemplo, tengo el ofrecimiento de Fiat para correr en Turismo con el "Chino" Canedo y además el de la Peña Línea Dos de Tapiales para manejar el auto que prepara Zarzoso ¿Y sabés una cosa? Las carreras de una categoría se superponen con las de otra. Esta vez, que cuento con ofertas para manejar autos ganadores en diferentes categorías, tengo que optar por uno o por el otro. No voy a poder correr con los dos. ¿Qué me decís?"

Y así muchas más. Otra para seguir con lo mismo: durante el Campeonato Triangular del '69 "Cacho" Fangio podía triunfar en Rafaela. Su auto era evidente que doblaba más que el Trueno similar que manejaba Carlos Pairetti. El motor también tenía diferencias a su favor. Podía haber ganado, pero tuvo que resignar sus ansias de triunfo por dejar el primer puesto en manos de Pairetti, su coequiper que juntaba los últimos y necesarios puntos para obtener el Campeonato Argentino. Era lógico y tuvo que acceder. Otra posibilidad que se le fue de las manos sin comerla ni beberla.

—**¿Un buen recuerdo?**

—Néstor Salerno. Mi viejo había conseguido un Lotus Cortina para correr en el Uruguay; lo invitó a Salerno y a mí para correrlo. Eran seis horas en el circuito de El Pinar. Salimos a hacer tiempo e hice un registro mejor que el de Néstor. Al rato me dijo: "Mirá pibe, antes de venir acá no estaba muy contento de tus condiciones y creí que nos ibas a perder tiempo en cada vuelta o que romperías el auto. Ahora me doy cuenta de que sos todo lo contrario y estoy muy contento de que hayas venido..." ¿Te das cuenta? Eso no te lo dice cualquiera; solamente los tipos derechos, y de ésos faltan muchos en nuestro ambiente. Vos lo sabés tan bien como yo, ¿no?

—**¿Por qué decís que faltan los derechos...?**

—Siempre le echan la culpa al auto. Si siguieron de largo en una curva dicen que se quedaron sin frenos o cosa parecida; si no la ven ni cuadrada en un viraje, el auto no dobla; muchas cosas así que demuestran egoísmo, que no hacen otra cosa que desprestigiar a los mecánicos, que al fin de cuentas son los únicos que agachan el lomo. Pero es claro: hay que mantener la imagen de ídolo y para eso hay que sacarse la tierra de encima.

—**¿Te parece que es tan común?**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Neumáticos en la agencia Mercedes Benz del padre en Mar del Plata, donde es jefe de Ventas; el parecido con J. M. F. es asombroso.

—Sí, es muy común. Quizá algunos no lo noten tanto, pero los mecánicos lo pueden confirmar. Yo estoy acostumbrado a tratar con gente bonachona, de pueblo, y la diferencia se me hace muy marcada ¿entendés?

—¿Vos te equivocás?

—Sí, y seguido. Creo que todos se equivocan como yo. O te sale mal una curva o perdés tiempo en el rebaje. Lo importante es darte cuenta, la autocrítica positiva. Te digo autocrítica porque te das cuentas dentro del auto de las pequeñas macanas. Desde abajo te confunden con Rindt pero arriba vos bien sabés que metiste las de andar... Todos se equivocan constantemente, porque es lógico. Todos los días aprendés algo nuevo detrás de un volante, y por esa misma razón podés equivocarte.

—¿Tu padre te ayudó algo?

—Poco, casi nada. Excepto en el Lancia o con el Cortina jamás tuve su apoyo...

—¿Por qué?

—Mirá, él no me lo dijo, pero amigos comunes me lo chusmearon. Aunque te parezca mentira mi padre no quiere que yo corra. No sé si será por la responsabilidad que le recae si me pasa algo o por otra cosa. Además estoy seguro de que prefiere que me haga solo, por mis cualidades y no por sus relaciones o el apellido, y si es posible que no corra; él bien sabe los riesgos que se juegan.

—¿Tu primer auto?

—Me lo regaló papá. Era un MG 1947 TC ex Borocotó. Cuando lo traía de Buenos Aires se me fundió en Avellaneda. Tuve que arreglarlo yo mismo que ya me las rebuscaba trabajando en un taller; peso sobre peso lo tuve que poner yo mismo. Cuando salí doblé fuerte, se rompieron los rayos y el auto se destrozó. Por supuesto, mamá dijo: "Basta de autos", y me quedé de a pie.

—Los autos ¿te interesaron desde chico?

—Sííí. Recuerdo que a ocho cuadras de mi casa, cuando tenía doce años había una carrera de automovilismo infantil. No me acuerdo por qué razón mi madre no me dejó ir. Me quedé sentado en el cordón de la vereda llorando pensando en que podía haber estado dentro de uno de esos autitos.

—¿Y después?

—Por supuesto vinieron las motos, un Cucciolo, el Kart con el cual no pude ganar una sola carrera durante dos años, y de golpe y porrazo gané ocho seguidas. Y después la primera cupé De Carlo...

—¿Qué categoría te gusta más?

—Mirá, la montaña por sobre todas las cosas. Para andar bien se necesita mucho dominio de la caja y eso es algo fundamental para un buen piloto. Si no monoplazas es la que más concentración, estilo y cosas te exige. Todo lo que un piloto debe saber lo puede hacer en un monoplaza. Me gustaría un F2 con locura.

—¿Y TC?

—No tiene potencia; cuando doblás te da la impresión de que entraste en sobremarcha, parece que estás haciéndolo "colgado". Pero al fin de cuentas es la única categoría que funciona y tenés que estar ahí.

—Tu auto de TC ¿es de los de punta?

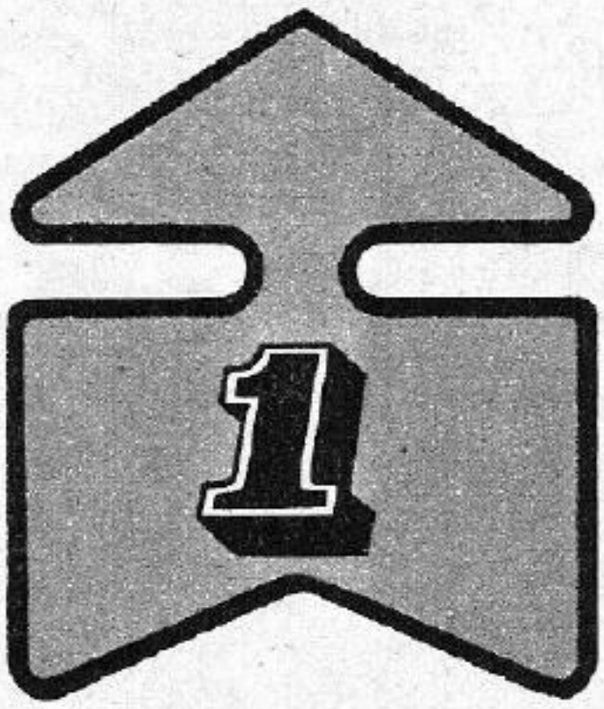
—Sí, creo que podré ganar en cualquier momento. Zarzoso y su gente son algo serio: meticulosos, seguros, el auto es una garantía en confiabilidad. No quise ir a Salta porque tenía que trabajar un poco apurado. Te aseguro que la mayoría de los problemas que tuvimos en carreras fueron por razones económicas, porque recién ahora la CCCC le brinda apoyo a la Peña Línea 2. Vos no te imaginás siquiera la calidad humana que hay en ese grupo de gente...

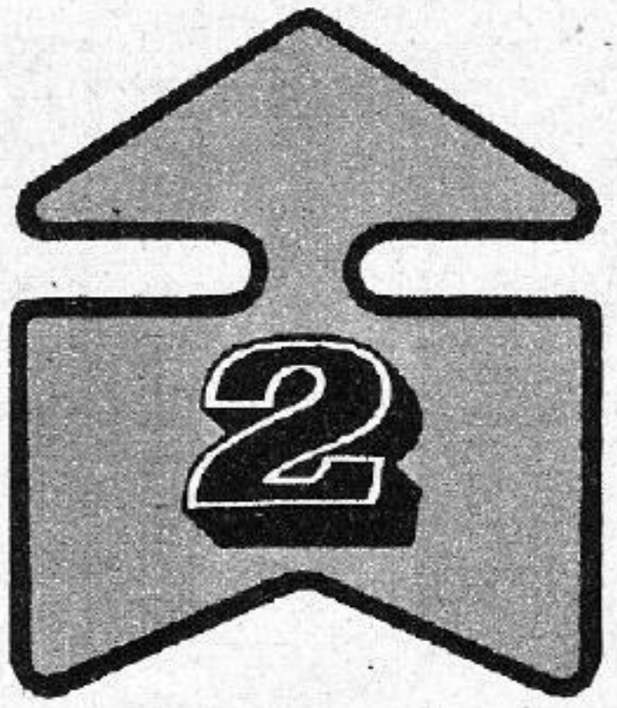
Conversador, alegre, impresiona rápidamente como un personaje que se brinda auténticamente sin esconder nada, que jamás se manda algún **nolopubliqués** sincero. Padre de dos mujeres, una de las cuales aceita el kart a pedales con el de oliva de la madre. Responsable, amigo de todo el mundo, anda en un Chevy SS cuatro puertas tirando cambios todo el día por Mar del Plata. Lo ponen histérico los turistas de la ruta 2; recuerda graciosamente lo que tenía que trabajar para comprar una lata de Castrol Racing para su primer auto de carrera, la cupé De Carlo. Quiere correr con autos buenos, si es posible, todos los domingos. Tiene fundadas razones para ser exigente; capacidad y experiencia le sobran y no tiene camelos.

ACTUALIDAD IN









L' AMBULANCE

Foto 1

Respondiendo a una solicitud especial del cuerpo médico francés (léase servicio hospitalario), Citroën ha presentado un vehículo específicamente destinado al trasporte de enfermos y heridos, a bordo del cual pueden efectuarse intervenciones de urgencia —reanimación y cirugía preventiva— hasta arribar al punto de tratamiento definitivo.

El vehículo, tipo "H 1600", está dotado con suspensión independiente —hidroneumática adelante— lo cual le asegura las cualidades de confort y tenida en ruta del DS 21.

El habitáculo interior de la carrocería **Currus** ha sido estudiado en función de las normas más exigentes para el trasporte de heridos y para las intervenciones a practicar sobre ellos en el lugar mismo del accidente —aislación térmica, camilla móvil, instrumental quirúrgico completo—, de manera de facilitar traqueotomías, ligaduras vasculares y todo remiendo que pueda efectuar la tripulación, compuesta por un cirujano, un instrumentista, un anestesista y dos auxiliares, además del chofer.

La primera unidad de este tipo ha sido ofrecida por Citroën a la Federation Francaise du Sport Automobile, para eventuales intervenciones en los autódromos y circuitos.

MABILU

Foto 2

Además de ser una playa, es el modelo de Chevrolet presentado en la foto, renovado en diseño para 1971. Dentro de la línea Chevrolet, es el auto de tamaño intermedio de mayor venta; incorpora para este año un nuevo motor V-8 y un opcional diagramado de la misma manera con una capacidad cúbica de 7.400 cm³.

Además, los modelos Caprice, Impala, Bel Air y Biscayne ofrecen mayor capacidad interior, sin haber aumentado sus medidas exteriores.

El Camaro ofrece los modelos conocidos: Rally Sport, SS y Z-28, estos dos últimos con chasis especiales.

MOBIL ECONOMY RUN

Los coches británicos consiguieron la victoria en cuatro de las cinco categorías de la Competencia de Economía Móvil del Reino Unido, edición 1971. Calificada por los competidores experimentados como la más dura en la historia de tal prueba, el recorrido de este año fue de 1696 km de carreteras públicas en Inglaterra y el país de Gales, con la salida y la llegada en Harrogate, Yorkshire. Las categorías fueron determinadas por la capacidad del motor excepto una categoría especial para autos con trasmisión automática. Todos los participantes tenían que mantener un promedio de 48,3 km/h. en autopistas. La categoría hasta 1.000 cm³ fue ganada por un Mini Clubman, que alcanzó un promedio de 100 km recorridos con 5,4 litros de combustible. La clase "2", para coches de 1.000 a 1.300 cm³, fue ganada por un Escort 1100, con un promedio de 6,7 litros cada 100 km. La categoría de 1.300 a 1.750 cm³ le correspondió a un Hillman Avenger GL con un consumo de 7 litros cada 100 km. La victoria en la clase "4" fue obtenida por un BMW 2002 (7,6 litros cada 100 km). La clase reservada a vehículos con trasmisión automática, que se basa en una fórmula en la que entran el peso del auto, la capacidad cúbica del motor y la relación final de puente, fue ganada por un Rolls Poyce Silver Shadow,

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ERNACIONAL





que consumió 17,1 litros por cada 100 km.

El índice total de rendimiento —basado también en la fórmula peso/capacidad/relación final— fue ganado por un Austin 1800 Saloon.

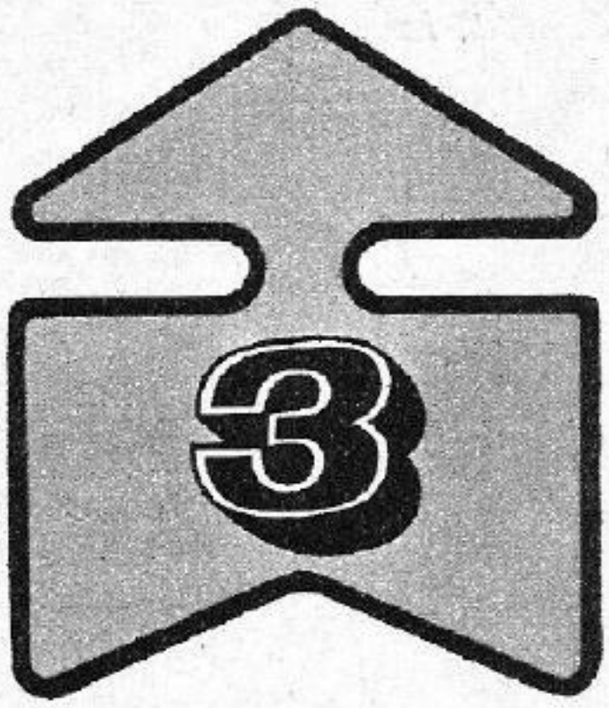
MAZDA ROTARY LIGHT BUS

Fotos 3 y 4

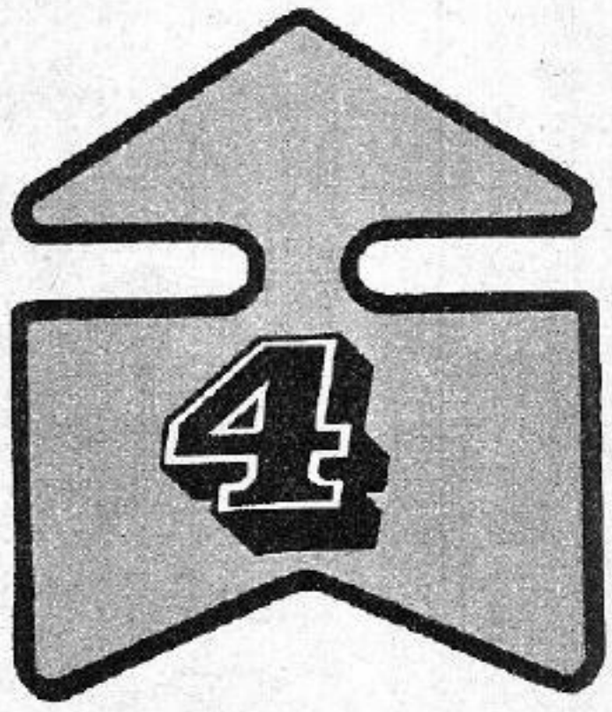
La Toyo Kogyo ha presentado a la Prefectura —Municipalidad— de Hiroshima un pequeño autobús equipado con motor rotativo, cuyas especificaciones en cuanto a tamaño y capacidad fueron dictadas expresamente por la citada Municipalidad. El mismo autobús había sido antes fabricado con un motor convencional de dos litros, que ha sido reemplazado por el mismo rotativo que equipa al Mazda R310 cupé: el doble rotor de 1.300 cm³ (entre ambas cámaras).

El interior incluye asientos reclinables, aire acondicionado, música funcional (parece que fuera un . . . bueno, parece, ¿no?). Comprobado experimentalmente, ha dado excelentes resultados, previendo Toyo Kogyo la adaptación de motores rotativos en camiones, ómnibus de mayor porte y demás aparatos king size, además de mantener la unidad motriz en la línea completa de autos.

El ómnibus mide 6 metros de largo, 2 metros de ancho, 2,35 metros de altura, pesa 3.105 kg —vacío—, eroga 126 HP a 6.000 r.p.m. y traslada 21 personas en sus 21 respectivos asientos.



Entre paréntesis, y ya que estamos en el tema, vale la pena recordar que Mazda ha superado su vehículo Nº 4 millones, discriminados de la siguiente manera: autos pequeños, 857.091; miniautos, 330.963; camiones pequeños de cuatro ruedas, 1.230.881; minicamiones de cuatro ruedas, 678.300; ómnibus y camiones de mediano porte, 77.348; vehículos de tres ruedas: 825.417. Lo cual da, exactamente, cuatro palos de autos. ¡Qué tal!

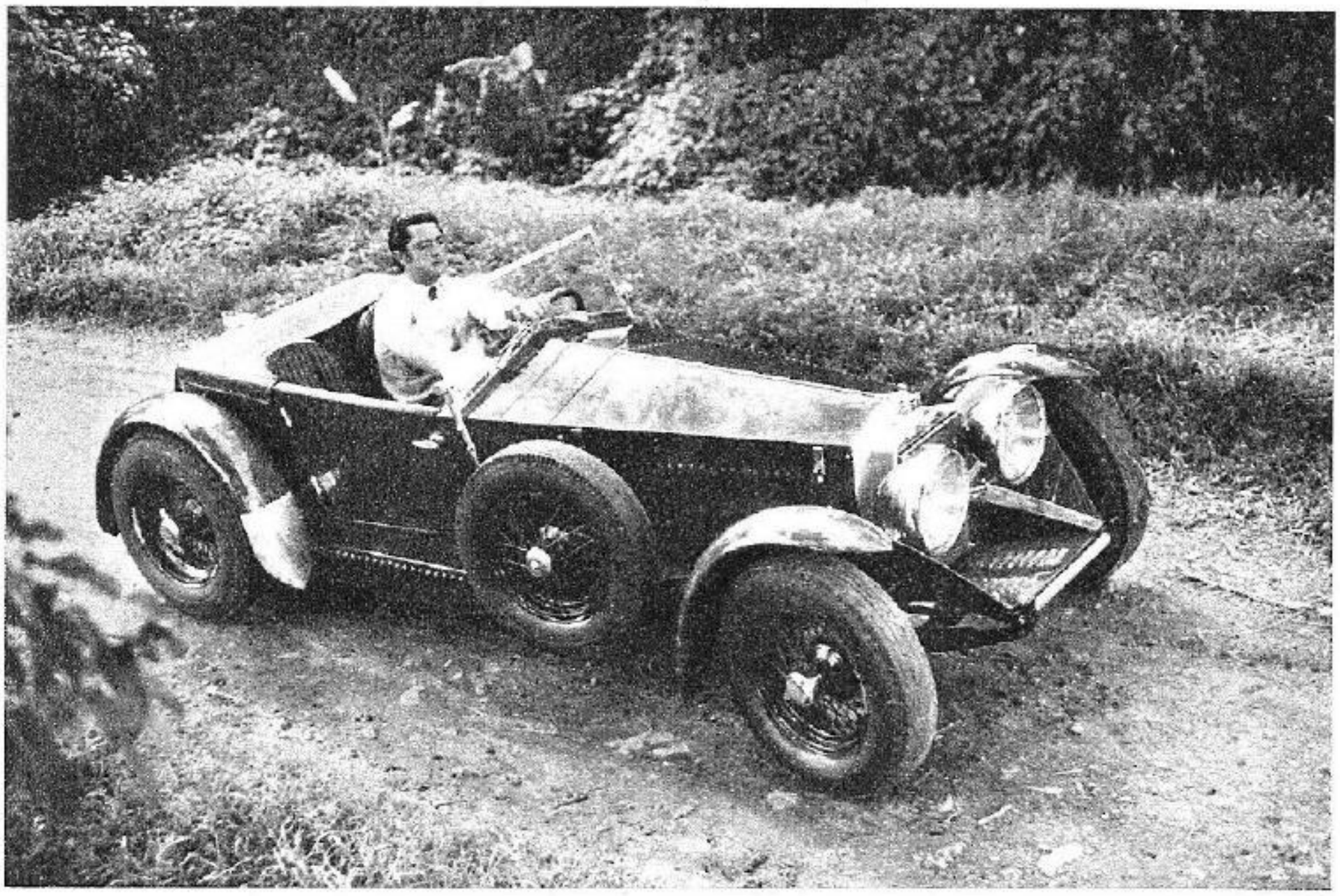


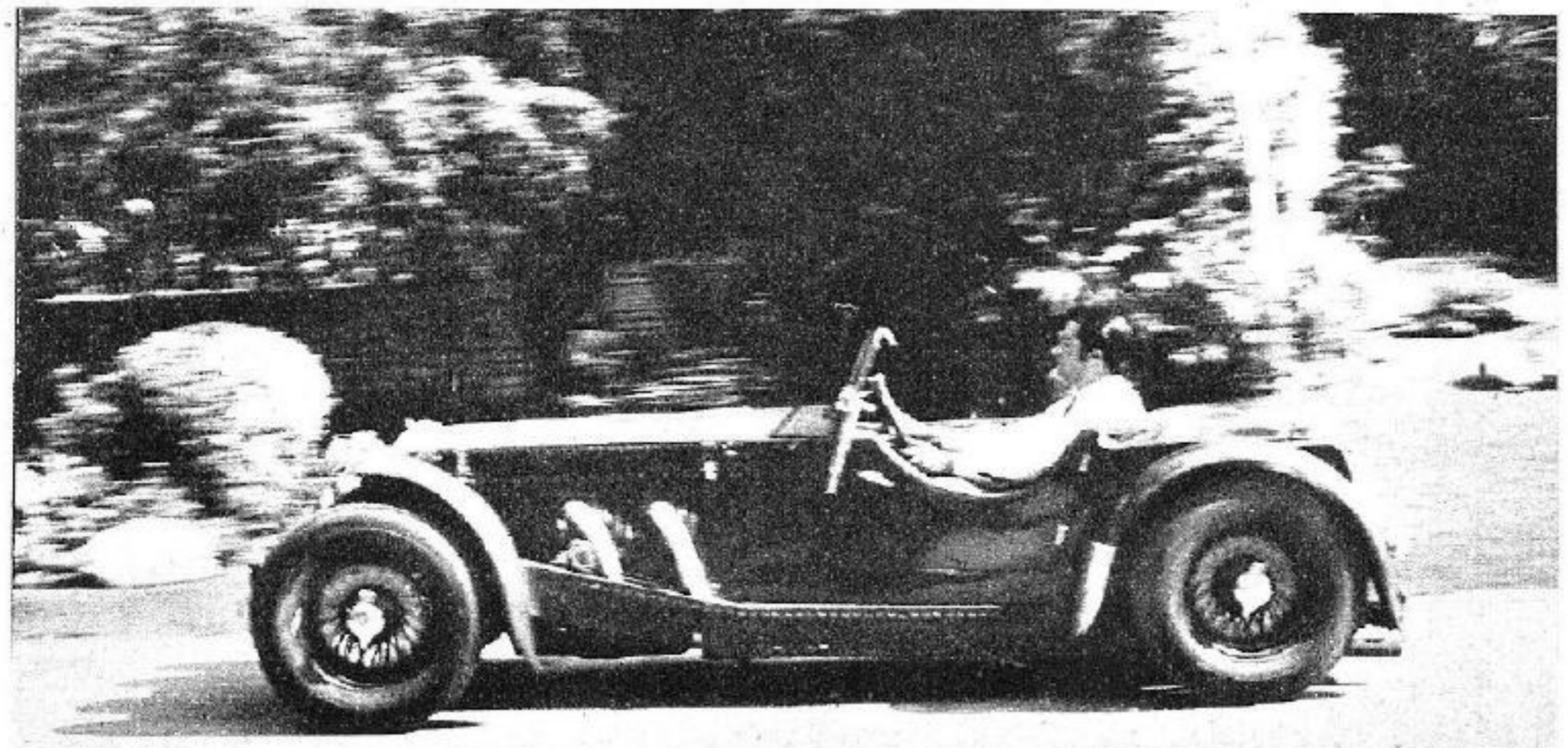
NOMEX PREMIADO

El codiciado premio de seguridad para competiciones deportivas fue obtenido por Du Pont en razón de sus aportes en favor de la seguridad de los pilotos frente al riesgo de incendio. El premio, recomendado por el Automóvil Club de Estados Unidos, se basó en los excelentes resultados logrados por dos desarrollos de Du Pont: el hilado de nylon denominado Nomex, con el que se confeccionan los buzos antiflama del mismo nombre, y el extintor de incendios "Freon FE-1301". Este producto, basado en un compuesto de bromotrifluorometano, ha sido adoptado por gran cantidad de pilotos como equipo automático extintor.

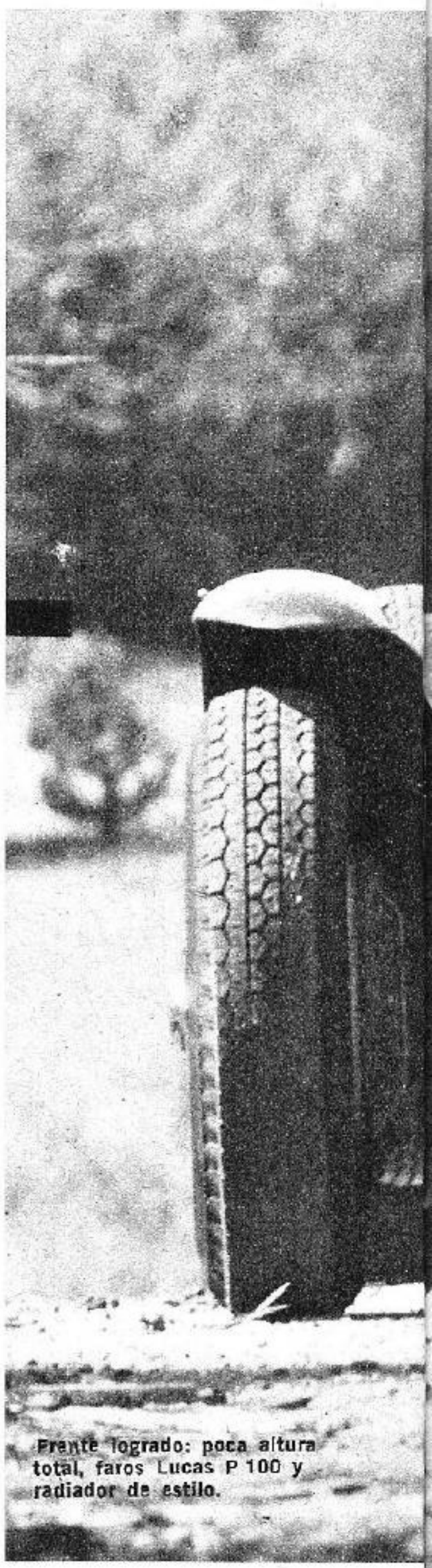
Los tejidos Nomex anticombustibles fueron utilizados por primera vez en USA, en 1966, luego de haber dado suficientes pruebas de eficacia en prendas de aviadores, tripulantes de tanques, bomberos —en este último caso se ha destacado el cabo Albornoz, héroe del incendio de Roma— y demás actividades en las que se necesita una prenda que garantice adecuada protección contra el fuego.

En cuanto al extintor automático, se utilizó por primera vez en las 500 Millas de Indy, edición '67, donde demostró ser virtualmente atóxico, no corrosivo y lo suficientemente traslúcido como para no oscurecer la visión del piloto al ser propulsado. Aunque su principal virtud es combatir al proceso de combustión sofocando automáticamente el fuego al inhibir la reacción química entre el combustible y el oxígeno.





Prestaciones de automóvil deportivo moderno.



Frente logrado: poca altura total, faros Lucas P 100 y radiador de estilo.

Un arquitecto, Rodolfo Iriarte, víctima de alucinaciones y cansado de coches fabricados por otros, se propuso construir su propio auto. Resultó un excelente ejemplar de los años '30 modelo 1970, con todo el carácter y la belleza de los años idos y la performance de un buen coche deportivo moderno

DEL
UNA NOCHE D

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

IRIO DE
DE VERANO

Desde el verano pasado un delirante total se pavonea descarado y orgulloso por Buenos Aires, Córdoba y ámbitos aledaños con una intachable creación de su mente alucinada. Un desordenado arquitecto imbuido de los claros conceptos de distribución de espacios de Frank Lloyd Wright y de tratados tales como "El voyeurismo y otras perversiones en la tortuga adolescente". Un personaje que más parece salido de la imaginación de Enrique Jardiel Poncela que de un sólido hogar de Caballito, dedicó el año 1970 íntegro a la gestación de un automóvil tan obsoleto como magnífico, de utilización menos exhibicionista que romántica.

Rodolfo Iriarte, 38 años, amigo de los niños, del cobre, de la jalea de grosellas, la madera natural encerada, las lasagnas rellenas, el bronce, el agua de lejía, los tirantes a la vista, la horchata de chufas, el hidromiel, el jengibre, el "Poudre dentiseur du Dr. Lagrange" y los autos antiguos, es el padre natural de la obra.

La escalada que lo llevó a construir hoy un automóvil al mejor estilo de la década del treinta comenzó con un Bugatti Grand Prix con motor Chevrolet que compró hace muchísimo cuando aún era un adolescente. Forzado por su profesión se vio obligado un día a cambiar aquel biposto de dudosa pura sangre por un camioncito Ford "A" para el trasporte de ladrillos y andamios. Desde entonces hasta su retorno al automóvil de valor debieron pasar muchos días de frío, hambre y suelas agujereadas, ya que para entonces no eran muchas las obras que requerían su talento proyectista y su recién adquirida mujer le significaba un presupuesto comparable al de una francesa importada incluyendo el pasaje en avión. Aquellas noches de lobos aullantes lo vieron pasar en un Porsche Institec, una galerita NSU, un Rambler, un Renault Dauphine y el principio de la opulencia coleccionista lo determina el ingreso a la comodidad de un Peugeot 403 - 0 Km.

Simultáneamente con el aterrizaje de sus primeros cheques sobrevino la compra de un magnífico Delahaye Le Mans (Competición) que en el momento de la adquisición encerraba bajo el capot un robusto motor Chevrolet. Poco después el garaje de la misma casa recibió otro Delahaye, pero esta vez con carrocería cerrada de dos puertas, Chapron. El motor de éste pasó al otro y a éste le puso el que también venía con el Chapron

→

DELIRIO...

o algo así; el caso es que la colección se empezaba a formar con dos máquinas francesas cuasi completas. Después se embarcó en la compra, en sociedad, de un MG TC. Pero tan fugaz fue el entusiasmo por la máquina inglesa que ni siquiera llegó a verla... Entonces alguien trajo el chimento de un Mercedes SSK arrumbado entre pilas de trastos y cubierto de telarañas en los fondos de una fábrica en Ciudadela que remataba todo. El dato atrajo amigotes y postulantes como moscas, pero como a cada uno le faltaba el puchito necesario para juntar —justamente— el dinero necesario, se formó una sociedad en comandita para la adquisición del valioso mastodonte.

Así, un nuevo vehículo —aún en pleno proceso de lenta restauración— se integró al lote. Mientras tanto, una Cisitalia 1949 dormía en su garaje esperando que el dueño —inseparable amigo de Iriarte— se animara a meterle mano para ponerla en condiciones. El momento no llegó nunca y lo que es peor, tampoco se animó nunca a pagar las cuotas, por lo que el spider Mille Miglia 1100 siguió quedando donde estaba pero ya a nombre del arquitecto.

Contemporáneamente gestionó la compra de la famosa Maserati-Ford que fuera de Najurieta y con la que ganara en las 500 Millas de Rafaela, y su mujer le hace el pedido Nº 506.778 de ropa para cambiar los rasgados harapos que la cubren a lo que —una vez más— espetó: *"¿Gastar plata de nuestro presupuesto en ropa para lucirte a la última moda? ¡Ni loco te daré un peso, retirate!"* Acto seguido salió como un alienado después de atender el llamado telefónico de un secuaz que le ofrecía —hace dos años— un chasis Jaguar SS completo (salvado de una inundación) a sólo 150.000 pesos.

Y aquí comienza la historia de este vehículo que ocupa nuestras páginas. El creativo profesional (cansado de tener autos fabricados por otros) vislumbró la posibilidad de realizarse como un pálido bohemio autor de un coche único pergeñado por sus hábiles manos.

A partir del chasis Jaguar SS comienza la construcción de la base que habilitará al posterior trabajo de inventiva estilística. Cualquier lector puede imitar estas etapas y hacerse de un aparato similar por no muchos pesos y sí mucho tiempo invertido. El bastidor fue cortado prolijamente a soplete en la parte de los travesaños en equis de la parte media. Lo recortaron y volvieron a soldarlo con menor distancia entre ejes (tomando como base uno de los modelos de Invicta, un agradable auto inglés). Dejaron las mismas suspensiones que tenía el chasis sobreviviente de las aguas y las mismas ruedas de rayos de fijación central sistema Rudge. Se agregaron amortiguadores hidráulicos de brazo tipo Houdaille atrás y adelante. Los frenos (Jaguar) quedarían donde estaban también y el tren delantero y caja de dirección y sistema de dirección debía modificarse para poner el volante a la izquierda.

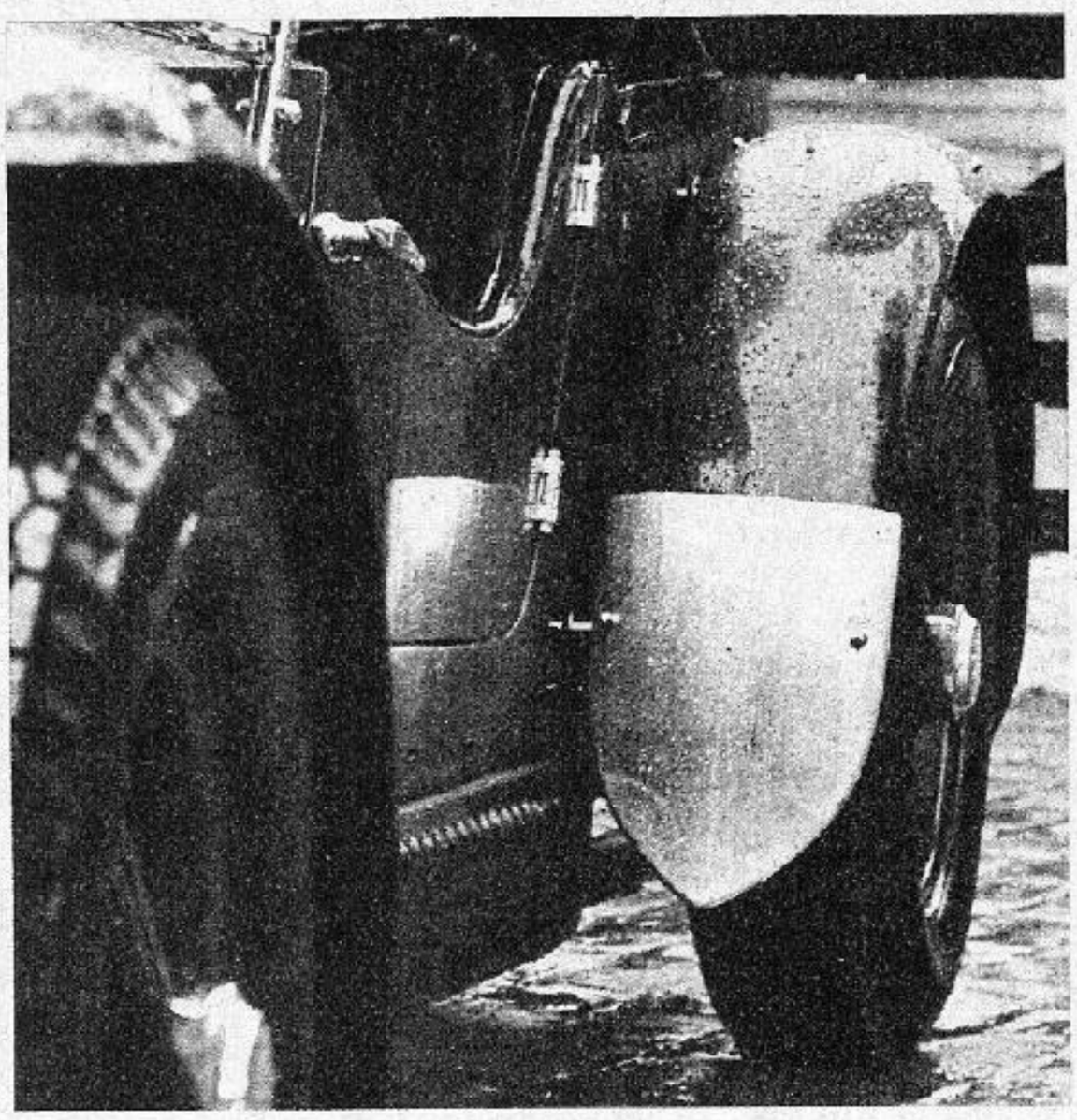
Una caja de dirección Ford de origen Warnes vino a solucionar la forma de guiar las ruedas delanteras. Con respecto al motor, muy pocos problemas surgieron en el momento de colocar el Chevrolet seis cilindros de 3,5 litros (tres carburadores) que había llegado a manos de Iriarte moviendo al Delahaye Le Mans. Lo único que se hizo fue disfrazarlo hábilmente de motor europeo mediante cuatro o cinco artilugios.

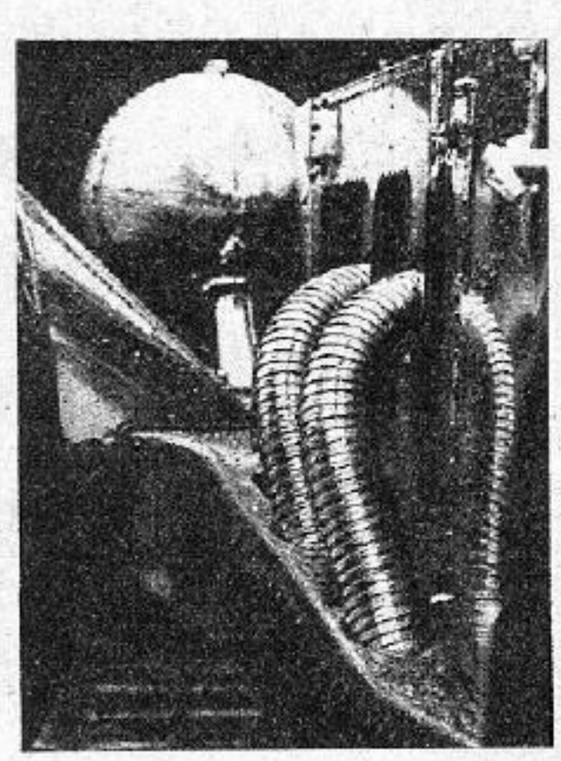
De allí para atrás sí comenzaron a aparecer los problemas. En el taller de Silva y Torres (en San Fernando) donde armaban el chasis tuvieron que hacer mil inventos para adaptar el volante y el embrague para que los fierros GM aceptaran la caja ZF de relaciones cortas y, además, se pudiera poner en algún sitio la pedalera. El arte de "Lucía la Venenosa" (Silva) y "Miguelito el Bueno" (Torres) asistido por Luis "Levas Especiales" y un torno a pedal dejaron el chasis en orden de marcha. La mecánica estaba lista, lo demás era un misterio...

Por un intercambio poco claro de planos de refección del taller del excelente chapista que es don Hugo Galizio y algunos pesitos quitados del presupuesto familiar y restados a la evolución del vestuario de Mabel Iriarte (señora del arquitecto), la fantasía que el jengibre ingerido por Iriarte reflejó en planos y bosquejos desordenados, manoseados y vilipendiados, empezó a ser ruido de chapa martillada.

La elección de Galizio como chapista no pudo ser más acertada. El hombre tiene antecedentes en trabajos aeronáuticos (la Gran Escuela), en la restauración de automóviles sobresalientes del Club de Automóviles Clásicos y alguna incursión en la construcción de coches de carrera. Y si bien la obra que le imponía el enajenamiento del arquitecto de marras no tenía mucho que ver con sus anteriores trabajos, para un chapista de su capacidad no hay muchos secretos en materia de construcciones que limitan en lo absurdo. Comenzó trabajando sobre el casco completo que incluía el torpedo, habitáculo con el piso y el plano trasero con la concavidad donde se alojaría el tanque de nafta. Modelando la chapa y soldando se dejaron las aberturas para las puertas. Por un caprichito del diseñador éstas debían ser una distinta de la otra. Es decir: a la del lado del conductor se le hizo el borde superior con una curva hacia abajo para facilitar el movimiento del brazo izquierdo con el volante. Mientras que la del lado opuesto tiene el borde superior recto siguiendo la línea de cintura del coche que comienza en la parte más alta del plano lateral del radiador, continúa por el borde superior del costado del capot y se prolonga recta hasta el plano de popa.

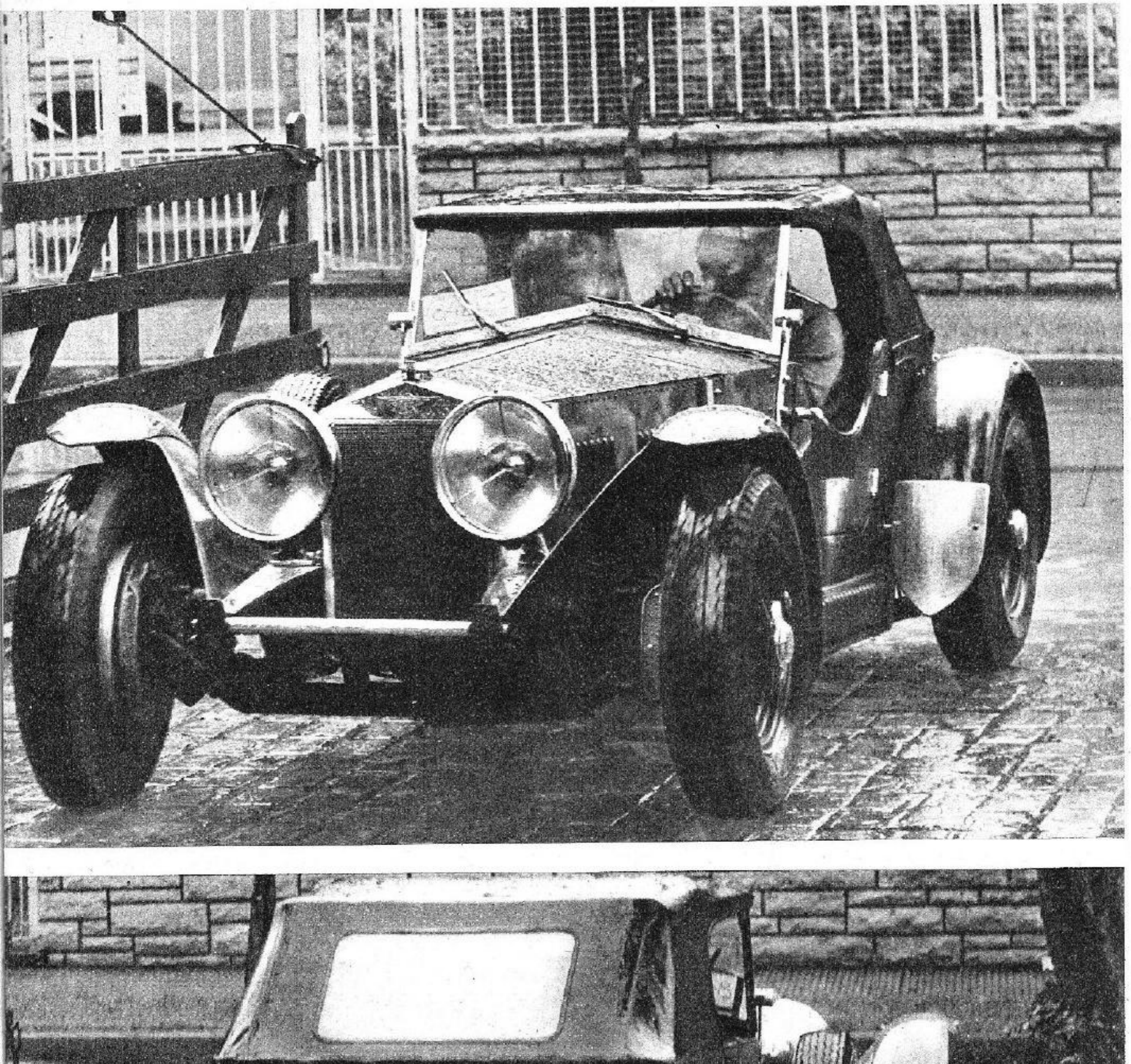
Una vez instalado este casco principal sobre el chasis comenzaron a montar elementos a partir de los cuales se conformaría el resto de la carrocería. Así armaron la careta del radiador con chapa soldada partiendo de un dibujo del mismo autor y —sobre todo— de la idea que un día tuvo un señor inglés —casi seguro— proyectista de la casa Invicta (1925-1938; 1947-1950). Con cierto aire de Rolls y netamente británica. Al mismo tiempo Galizio daba forma a los logrados guardabarros y el insatisfecho responsable de la obra negociaba en Mar del Plata con un coleccionista local el canje del diferencial Jaguar y algo más por cuatro frenos Volpi absolutamente nuevos, de aluminio y con campanas de diámetro descomunal, y un dife- →

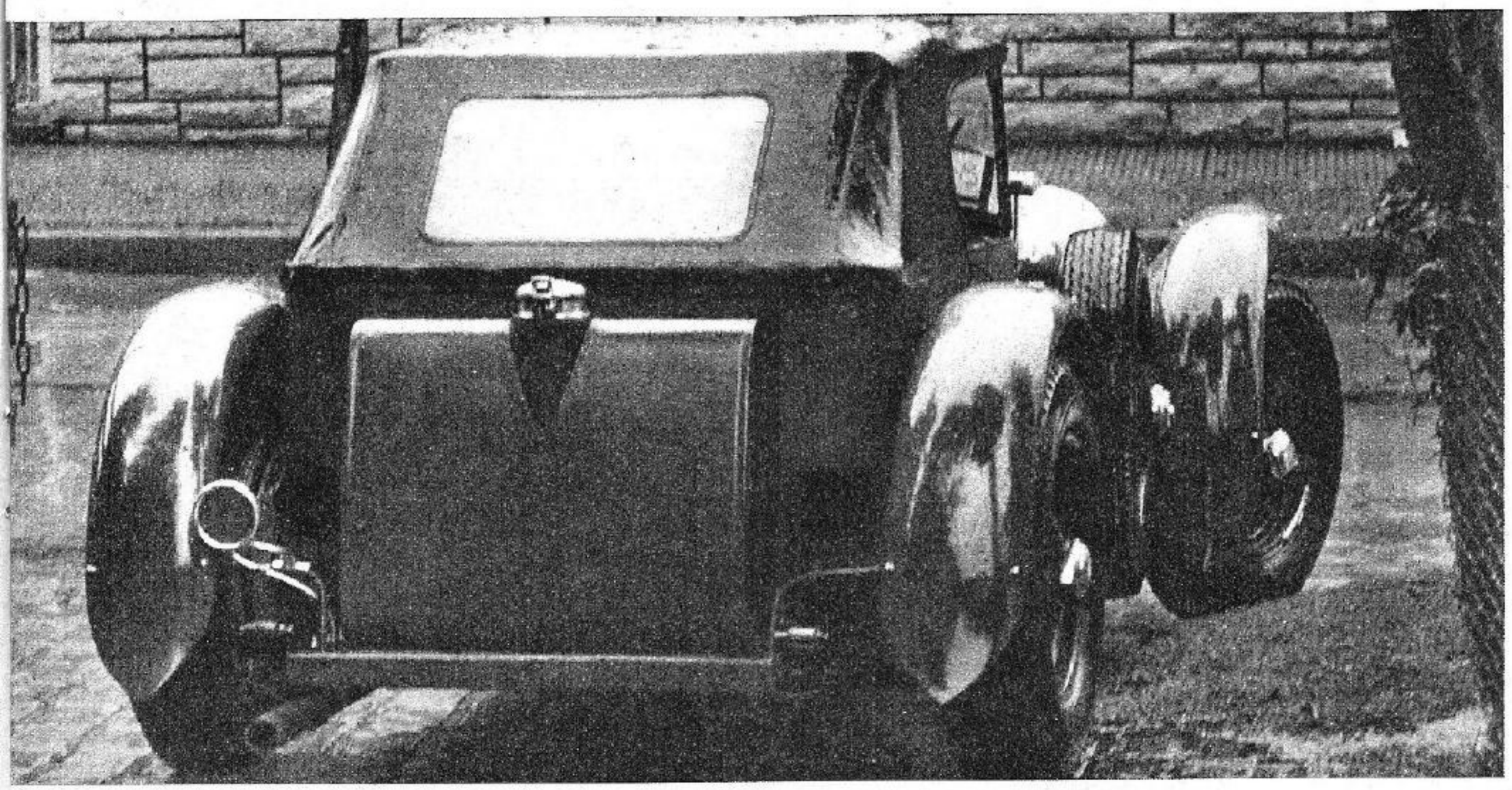




El detalle del borde superior de la puerta izquierda curvado y guardabarros trasero con faldón de aluminio pulido.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





DELIRIO...

rencial Chevrolet de producción actual y relación 3,31:1 para adaptar inmediatamente al aparato. El que si bien todavía no tenía forma de nada, ya tenía nombre. Su dueño —con cierto descaro— pensó ponerle "Invicto", pero bautizado así, la simple inspiración que dio la antigua máquina inglesa iría mucho más allá, y el auto de Iriarte sería una evidente réplica sin mucho sentido. Optaron con acierto, finalmente, por componer un nombre haciendo el anagrama con los apellidos de los principales responsables del trabajo: Silva, Torres, Iriarte, para formar la palabra "Stoir" (que también tiene una reminiscencia evidente con la marca checa de automóviles Steyr que se producen desde 1920).

Instalado el radiador con la careta cromada se armó el capot de chapa unida a los perfiles de refuerzo interiores por remaches y con los laterales —profusamente aleteados— fijos al torpedo y en la parte delantera a la máscara. El chasis se cubrió también con zócalos generosamente aleteados. Se instalaron los guardabarros delanteros y traseros y se tomaron las medidas para el tanque de combustible. Al mejor estilo inglés éste se mete en parte dentro del plano posterior del coche —que se construyó con una concavidad— y la base se apoya en una bandeja que termina en los extremos de los largueros del chasis. Este tanque está también armado con remaches para que nada haga perder el clima del vehículo. La tapa que cierra la boca de carga no es, ni más ni menos, que una "quick open" fabricada por Araquistain y que tanta difusión tuvieran en los TC.

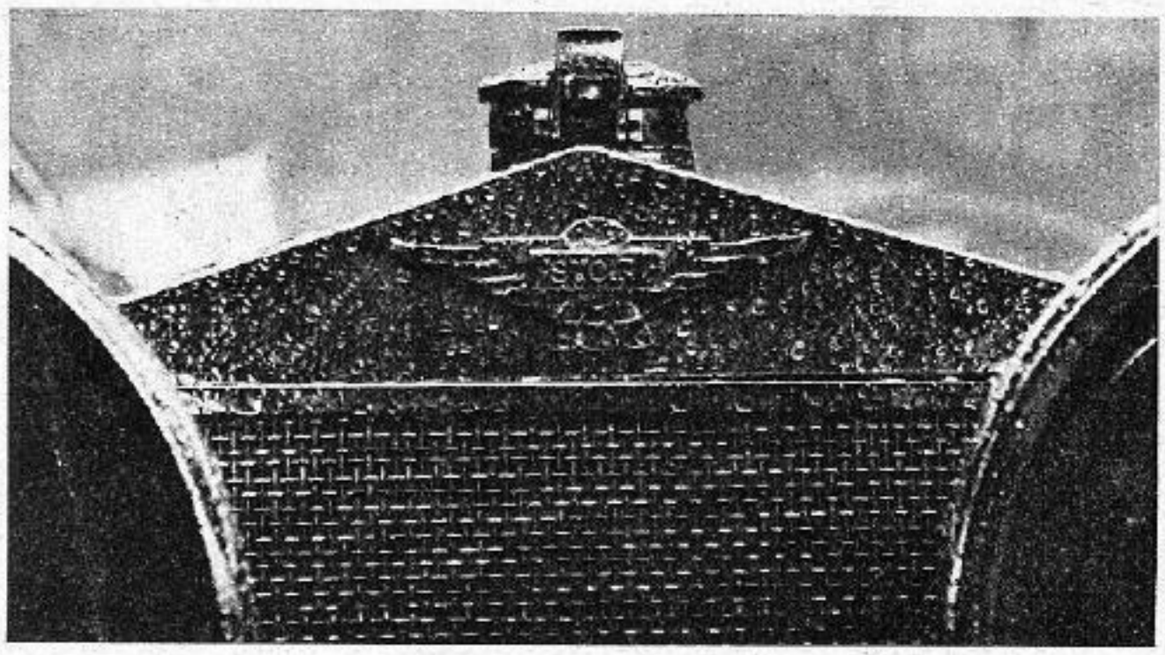
Todo estaba listo para la partenza. Faltaban los detalles finales: los enormes faros delanteros llegaron a manos de Iriarte sólo Dios sabe cómo. Muy vistosos, los Lucas P-100 adoptados resultan sin embargo un poco grandes y rompen, en la parte delantera la armonía estética que caracteriza a todo el Stoir. Para completar el conjunto frontal se le colocó un "babero" (con más aletas) por delante del radiador cerrando el chasis en el extremo de proa. Al radiador lo protegieron y lo mejoraron con una malla metálica cromada abulonada (con bulones ciegos como en todo el resto del coche) por delante del panel. Las mazas Rudge recibieron ruedas con llantas 600 x 16, demasiado petizonas y robustas para el estilo del auto y con los rayos pintados de negro como corresponde. El conjunto lo destacan netamente las campanas de aluminio Volpi.

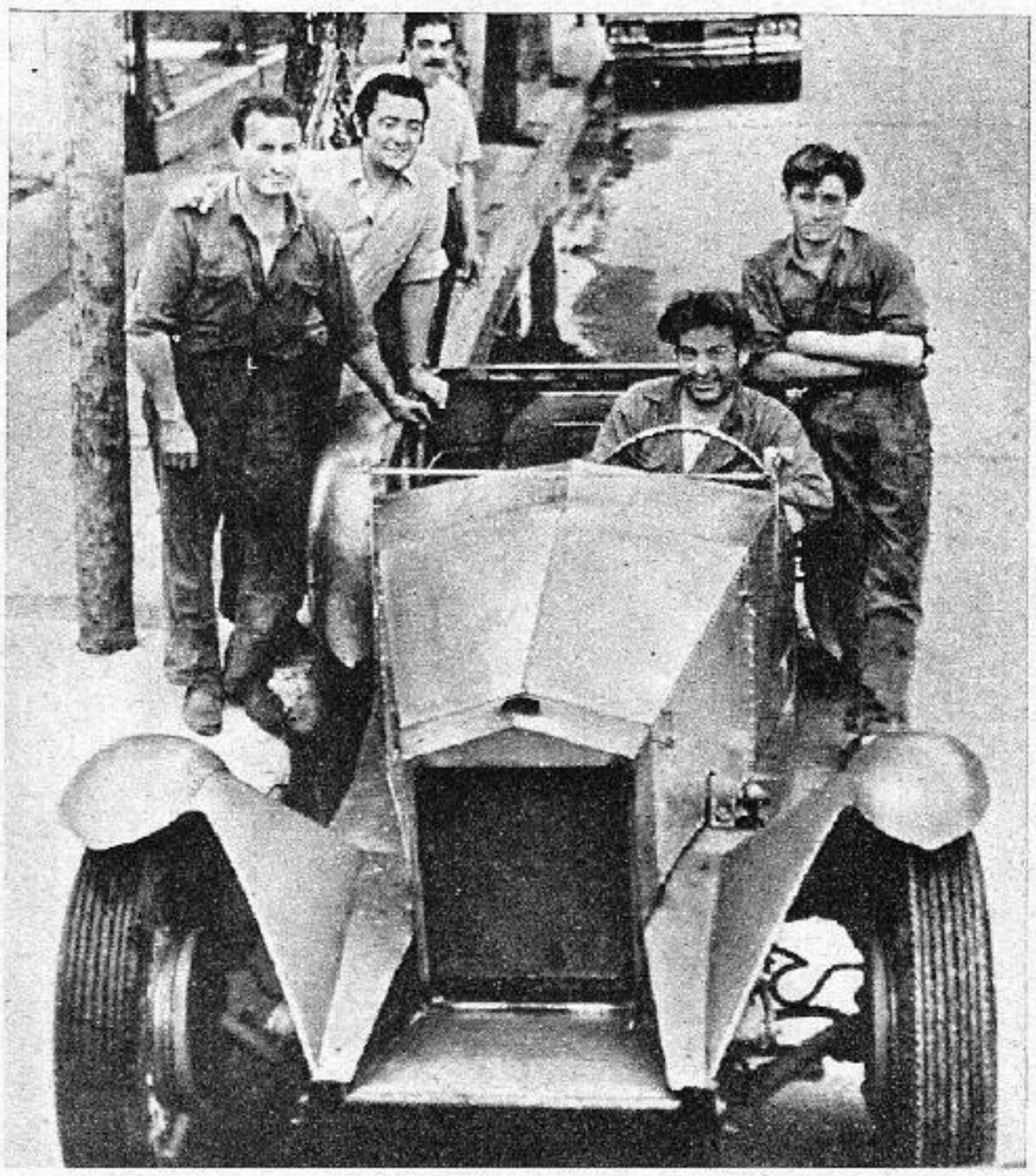
Alguna dificultad apareció cuando hubo que llevar a la práctica la colocación de los flexibles cromados de escape por los costados del capot. La ubicación de la caja de dirección sobre el larguero del chasis de ese mismo lado lo hacían imposible. Pero una vez más privó la increíble suerte que acompaña a Iriarte de la mano por la vida y la solución —milagrosamente— surgió. El parabrisas se construyó de perfiles "U" de bronce cromados y un singular sistema de inclinación regulable por su dueño.

El trabajo grueso quedó terminado en un año. Galizio había luchado contra la oposición del metal a doblarse en ángulos vivos —sobre todo— o curvas perfectas y contra la cargosa insistencia del arquitecto para que dedicara por lo menos 21 horas diarias a trabajar en el auto.

Un trance incomprensible que arrebató el espíritu del autor del prototipo le hizo introducir una posición de manejo demasiado separada del volante que nada tiene que ver con el estilo de época. Aunque ni siquiera el mismo volante está de acuerdo con el concepto general que privó en la construcción de esta máquina. Pero empuñando el volante forrado de cuero y pequeño diámetro, enganchando la primera velocidad de la caja ZF y oprimiendo fuerte el acelerador, las cosas cambian. El aparato acelera tanto como un Torino 380 y alcanza los 175 km/h. de velocidad máxima. Dobla excelentemente bien con una remarcable tenida en el piso y sin vicios de desplazamiento pudiendo "acomodarlo" sin movimientos demasiado exigidos a cualquier velocidad. Es la unión ideal de un andar al estilo de la época de oro de los autos sport ingleses con performances de un excelente automóvil actual.

Algún detalle de tablero de mal gusto, o un volante que no condiga con el "clima" del Stoir no quitan valor al trabajo del alienado que supo diseñar y construir en 1970 un automóvil al mejor estilo de la década del '30 que hoy sigue resultando provocativamente agradable. Teniendo en cuenta, sí, que para lograr su loable propósito tuvo que negar con absoluta frialdad un total de 768.904 pedidos de renovación de vestuario por parte de su esforzada señora y de pan por sus dos pobres herederos (varoncitos).

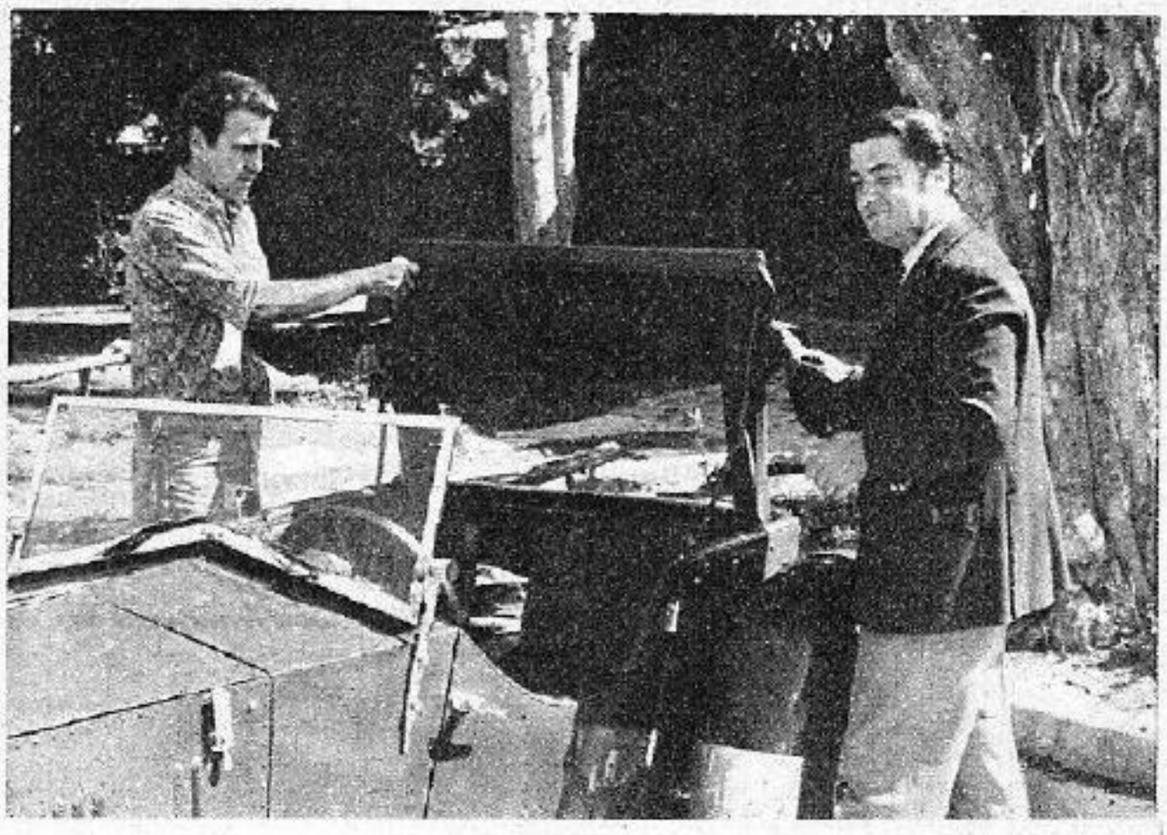




En el frente del radiador el delirante colocó el emblema de su creación y el nombre Stoir.

El arquitecto y sus secuaces durante la construcción del Stoir: Lucía la Venenosa al volante, detrás de ella Luis "Levas Especiales", y en la vereda Miguelito el Bueno.

Iriarte, a la derecha, sonríe, y Patricio Bunge, factótum en la construcción del auto, colabora en la difícil tarea de bajar la capota . . .



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS GRADUADOS

Quiénes son los graduados, qué significa ser graduado, qué hay que lograr para conseguirlo, por cuánto tiempo se es graduado y un montón de detalles más sobre la élite de los conductores de F1 y SP. Una distinción a la que no se llega solamente con virtuosismo y vistosidad conductivos sino por sobre todo en base a resultados ininterrumpidos

Muchas veces, cuando escribimos una nota sobre F-2 internacional, mencionamos la presencia de pilotos graduados que corren con los aspirantes a ganar el Campeonato Europeo de la categoría, y llegado el momento de establecer cómo fueron otorgados los puntos explicamos que Fulano se lleva los nueve puntos del ganador aunque haya salido quinto en la carrera porque los cuatro de adelante eran graduados, cosa que es comprensible pero que deja en el aire un lógico interrogante: ¿y por qué Fulano no es graduado, si anda como Pachidente y corre habitualmente en F-1, F-2, SP y carritos de rulemanes y está siempre en la conversa por la punta, y Menganito y Zutanito, que son dos troncos, son dos graduados?

Nos parece que ha llegado el momento de aclarar un poco esta situación, no sólo para que se sepa quiénes son los actuales graduados y por qué sino para que se sepa también cuáles son los requisitos para que un piloto clase "B" (caso Cevert, Reutemann, Peterson) se convierta en graduado.

Según el anuario de la FIA, un piloto graduado puede participar directamente en cualquier prueba de importancia internacional inscripta en el calendario de la FIA, en cualquier país y sin ninguna restricción, a menos que éstas surjan del reglamento particular de la prueba (como, por ejemplo, Indianápolis, que exige un examen previo hasta a un campeón mundial). Pueden correr en cualquier carrera de Fórmula Dos, pero sin opción a puntos, y les está totalmente prohibido correr en Fórmula Tres, ya sea en pruebas puntables o no. En el Campeonato Mundial de Marcas pueden correr en cualquier categoría.

Antes hubo otros sistemas para la graduación de los pilotos, no muy diferentes del actual, pero desde 1968 en adelante rige un reglamento que incluye:

1º A todos los campeones mundiales de los cinco años previos.

2º A todos los pilotos que en un solo año de los dos previos se hayan adjudicado por los menos dos sextos puestos (ganando un punto) en una carrera válida para el Campeonato Mundial de Conductores.

3º A todos los pilotos que, en un solo año de los dos previos, se hayan clasificado por lo menos dos veces no más bajo que terceros en una carrera puntable por el Campeonato Mundial de Marcas. Con respecto a este punto se debe aclarar que se graduará únicamente a los pilotos que hayan obtenido esa ubicación en un equipo de no más de dos pilotos, para que éstos sean tenidos en cuenta para su graduación.

4º El ganador del Campeonato Europeo de F-2 se gradúa únicamente en el caso de haber salido por lo menos tres veces primero absoluto o entre los de la clase "B" en el año de ganar el título.

5º Todos los pilotos que en un solo año de los dos previos haya conseguido un sexto puesto (o más alto) en un evento puntable por el Mundial de Conductores y un tercer puesto (o más alto) en una carrera del Mundial de Marcas.

De acuerdo con esta fórmula han resultado graduados 29 corredores para la temporada 1971, lista de la que falta, obviamente, el último Campeón Mundial Jochen Rindt, pero que incluye a Ignazio Giunti, recientemente desaparecido, y a seis pilotos retirados o no activos en categorías importantes. Los pilotos graduados para 1971 son, por orden alfabético: KURT AHRENS, CHRIS AMON, MARIO ANDRETTI, RICHARD ATTWOOD, JEAN PIERRE BELTOISE, JACK BRABHAM, JOE BUZZETTA, VIC ELFORD, EMERSON FITTIPALDI, IGNAZIO GIUNTI, HANS HERRMANN, GRAHAM HILL, DENNY HULME, JACKY ICKX, LEO KINNUNEN, GERARD LARROUSSE, RUDI LINS, JACKIE OLIVER, HENRI PESCAROLO, BRIAN REDMAN, CLAY REGAZZONI, PEDRO RODRIGUEZ, UDO SCHUTZ, JOHNNY SERVOZ GAVIN, JO SIFFERT, JACKIE STEWART, ROLF STOMMELEN, JOHN SURTEES y NINO VACCARELLA.

QUIENES Y POR QUE

Ahora veremos por qué actuaciones cada uno de estos corredores ha sido graduado, citando a cada uno de ellos con sus datos personales y analizando sus performances individuales:



AHRENS, Kurt Karl-Heinrich (Kurti)

Alemán, nació en Braunschweig (y aún vive allí) el 19-4-40. Su graduación se basa en su actuación en 1970 en SP. Salió tercero en los 1.000 Kilómetros de Spa y ganó los 1.000 Kilómetros de Nürburgring en pareja con Viv Elford. No corre en otras categorías.

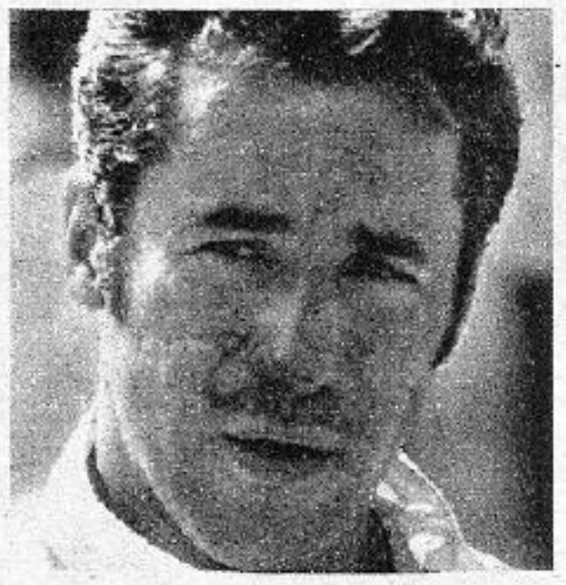
AMON, Christopher Arthur (Chris)

Nació el 20-7-43 en Bulls, Nueva Zelandia, y está radicado en Ginebra, Suiza. Su graduación está ampliamente justificada con lo logrado en el '70, un segundo puesto en el GP de Bélgica y otro en el de Francia, un tercero en Canadá, un cuarto en México, y dos quintos puestos en Gran Bretaña y USA, todo esto en F1. En SP tiene un segundo lugar en los 1.000 Km de Monza. En 1970 tiene un tercer puesto en F1 en el GP de España y en SP salió primero en Sebring, y tercero en Daytona y Watkins Glen. Su triunfo en Sudáfrica este año más otra buena actuación le asegurarían graduación por otro par de años.



ANDRETTI, Mario Gabriele

Nació en Montona, Italia, el 28-2-40, pero vive desde hace 16 años en Nazareth, Pennsylvania, y corre con licencia americana.



LOS GRADUADOS

Dickie Attwood 4

Jean Pierre Beltoise 5

Jack Brabham 6

Vic Elford y Gerard Larrousse 7

Emerson Fittipaldi 8

Ignazio Giunti 9

Hans Herrmann 10

ATTWOOD, Richard James David (Dickie)

Nació en Wolverhampton, Inglaterra, el 4-4-40 y vive en Ashill Compton, en su país de origen. Corre en forma espaciada en F1 y SP, pero siempre logra actuaciones que lo hacen merecedor de su graduación. En 1970 se destacó en SP, saliendo tercero en los 1.000 Km de Brands Hatch, segundo en Nürburgring y sobre todo ganando las 24 Horas de Le Mans junto a Hans Herrmann.



5

BELTOISE, Jean Pierre Maurice Georges

Vive en París, donde nació el 26-4-37. Su campaña de 1970 para mantenerse graduado se basa exclusivamente en sus actuaciones en F1. Fue tercero en los Grandes Premios de Bélgica e Italia, cuarto en Sud Africa, quinto en Holanda y México y sexto en Austria. A título informativo la FIA añade en su curriculum que fue Campeón Europeo de F2 en 1968.



6

BRABHAM, John Arthur (Jack)

Nació el 2-4-26 en Hurtsville, Australia, pero vive en Byfleet, Inglaterra. Aunque no vienen al caso para su graduación, la lista incluye los Campeonatos Mundiales que logró en 1959, 1960 y 1966. Su performance válida se basa en lo logrado en 1970 en F1: un primer puesto en Sud Africa, dos segundos en Montecarlo y Gran Bretaña y un tercero en Francia. Aunque se haya retirado, Brabham permanecerá por estos resultados en la lista de graduados por este año y el que viene.

BUZZETTA, Joseph (Joe)

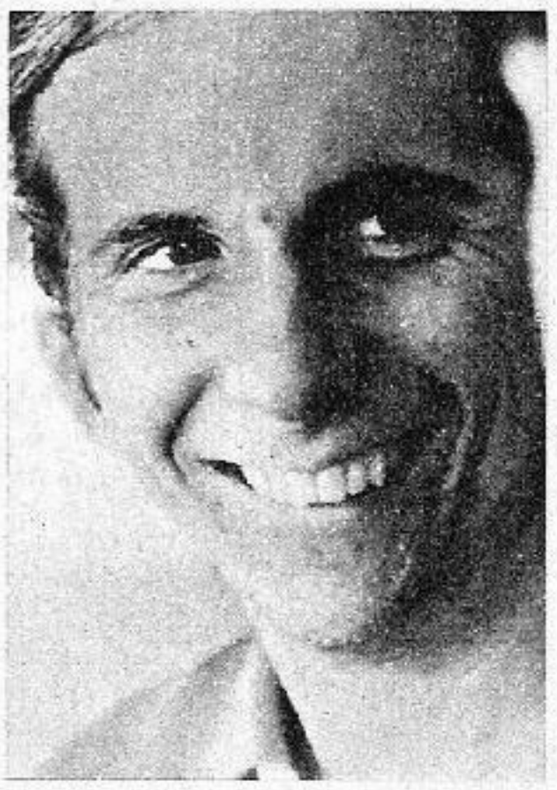
Este poco conocido corredor, con nombre, apellido y apodo de capo de la "cosa nostra" nació en Brooklyn (N.Y.) y vive actualmente en New York, aunque en otro barrio. Su campaña del '69 le alcanza para seguir siendo graduado aunque hace un año y pico que no volvió a aparecer por Europa. Se trata de dos terceros puestos en SP, una vez en Watkins Glen y otra en Sebring. Su mejor carrera fue la que ganó con Udo Schütz en 1968, los 1.000 Km de Nürburgring, y se lo recuerda por muy buenos parciales en la Targa Florio. Acaso vuelva a correr cuando logre escaparse de Elliot Ness.



7

ELFORD, Victor Henhy (Vic)

Nació en Londres el 10-6-35 y vive en Heston, Gran Bretaña. Tiene tres actuaciones muy buenas en 1970 que evitan remitirse al año anterior. Corriendo en SP ganó los 1.000 Km de Nürburgring con Ahrens, y salió segundo en Brands Hatch y tercero en Spa.



8

FITTIPALDI, Emerson

Nacido en Sao Paulo, Brasil, el 12-12-46 y radicado en Norwich, Inglaterra. Comenzando a correr en F1 a mediados de 1970 logró rápidamente su graduación con un cuarto puesto en Alemania y un triunfo fulminante en USA, ambos en F1. Su caso sirve como ejemplo de que se puede correr en F1 no siendo graduado, y ganarse ese derecho aún sin haber ganado nunca una carrera de F2. La diferencia es que él, ahora, no puede correr por el Europeo de F2. Mejor dicho, puede correr pero no por los puntos.



9

GIUNTI, Ignazio

Nació el 30-8-41, en Roma, Italia, y murió el 10-1-71 en Buenos Aires. Figura en la lista de graduados por un cuarto puesto en F1 en Bélgica y un primero en SP en Sebring **(inadecuado, ya que el auto fue manejado por tres pilotos)**, un segundo en los 1.000 Km de Monza y dos terceros en la Targa y Watkins Glen.



10

HERRMANN, Hans ("Hansl")

Nació el 23-2-28 en Stuttgart y vive, ya retirado, en Mainchingen, Alemania. Ganó en Le Mans con Attwood, y consiguió otros puestos importantes en SP en 1970: un segundo en Nürburgring y un tercero en Brands Hatch.

HILL, Norman Graham

Nació en Londres el 15-2-29 y vive aún allí. Fue Campeón Mundial en 1962 y en 1968, pero eso ya no vale para su graduación, que se justifica por este año y el que viene por su actuación del '70, sin perjuicio de poder ser mejorada y prolongada este año. Salió cuarto en el GP de España, quinto en Montecarlo, y sexto en Sud Africa y Gran Bretaña, todos para F1.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



11



12

HULME, Denis Clive (Denny)

Nació en Te Puke, Nueva Zelandia, el 18-6-36 y vive en Weybridge, Inglaterra. Su frondoso curriculum incluye el Campeonato Mundial de 1967, la CanAm de 1968 y la del '70. Sus performances de este año son, en F1, segundo en Sud Africa, cuarto en Montecarlo, cuarto en Francia, tercero en Gran Bretaña, tercero en Alemania, cuarto en Italia y tercero en México aparte de un segundo en los 1.000 KM de Brands Hatch ... ¡Oué tal!



13

ICKX, Jacques Bernard (Jacky)

Otro que se las trae. Nació en Bruselas, donde reside, el 1-1-45. Es graduado desde 1967, cuando ganó el Campeonato Europeo de F2. Su performance del '70 en F1 y SP es impresionante: tercero en Bélgica, segundo en Alemania, primero en Austria, Canadá y México, y cuarto en USA, tercero en las 24 Horas de Daytona y segundo en los 1.000 Km de Spa. Indiscutible.



14

KINNUNEN, Leo Juhani

Finlandés, nació el 5-8-43 en Tampere, y vive en Turku, ahicito no más. Aunque está alejado del plano internacional desde que salió del team Wyer, consiguió buenos puestos en SP junto a Pedro Rodríguez en 1970: primero en Daytona, Brands Hatch, Monza y Watkins Glen y segundo en la Targa Florio, donde tiene un asombroso record de vuelta.

LARROUSE, Gerard

Nació en Lyon el 23-5-40 y vive en París. Si bien su calidad merece la graduación, su performance apenas alcanza para lograrla. En 1970 logró un excelente segundo puesto en Le Mans y un inadvertido tercero en Los 1.000 Km de Österreichring, Austria.

LINS, Rudolf (Rudi)

Vive en Bludenz, Alemania, desde que lo dejó la cigüeña, el 28-6-44. También consiguió entrar en la lista con lo indispensable. Dos terceros puestos en SP en el '70, uno en Le Mans y otro en Österreichring.

OLIVER, Jack Keith (Jackie)

Nació en Romford, Gran Bretaña, el 12-1-42 y vive como un duque en Walton-on-Thames. Ganó Le Mans y Sebring en 1969, junto a Jacky Ickx, y eso le basta. En 1970, un año muy flojito para Jackie, apenas si consiguió un quinto puesto en F1, en el Gran Premio de Austria.



15

PESCAROLO, Henri

Nació en París el 25-9-42 y no piensa moverse de allí. Su buena campaña de 1970 le permite seguir en constante ascenso desde la posición de graduado. En F1 salió tercero en Montecarlo, quinto en Francia y sexto en Bélgica y Alemania, y segundo con Adamich en los 1.000 Km de Österreichring, en SP.

REDMAN, Brian Herman Thomas

Nació en Burnley, Inglaterra (9-3-37) y está establecido en Johannesbourg, Sud Africa, desde que anunció su retiro, no concretado. Su buena campaña del '70 le permite graduarse cómodamente con lo logrado en SP: primero en la Targa, Spa y Österreichring, y segundo en Daytona y Watkins Glen.



16

11 *Graham Hill*

12 *Denny Hulme*

13 *Jacky Ickx y Jackie Oliver*

14 *Leo Kinnunen y Pedro Rodriguez*

15 *Henri Pescarolo*

16 *Clay Regazzoni*

REGAZZONI, Gianclaudio Giuseppe (Clay)

Nació (5-9-39) y vive en Lugano, Suiza, y justificó generosamente en un solo año —el pasado— su derecho a la graduación. Sin correr en SP, ganó el Campeonato Europeo de F2 con cierta holgura y salió tercero en el Campeonato Mundial en base a tres segundos puestos (Austria, Canadá y México), dos cuartos (Holanda y Gran Bretaña) y un magnífico triunfo en el Gran Premio de Italia.

RODRIGUEZ, Pedro

Nació el 18-1-40 y vive en la ciudad de México. Justifica ampliamente su graduación con lo que logró en 1970. En F1: Primero en Bélgica, segundo en USA, cuarto en Austria y Canadá y sexto en Montecarlo. En SP: primero en Daytona, Brands Hatch, Watkins Glen y Monza y segundo en la Targa Florio, todas en pareja con Kinnunen.

LOS GRADUADOS

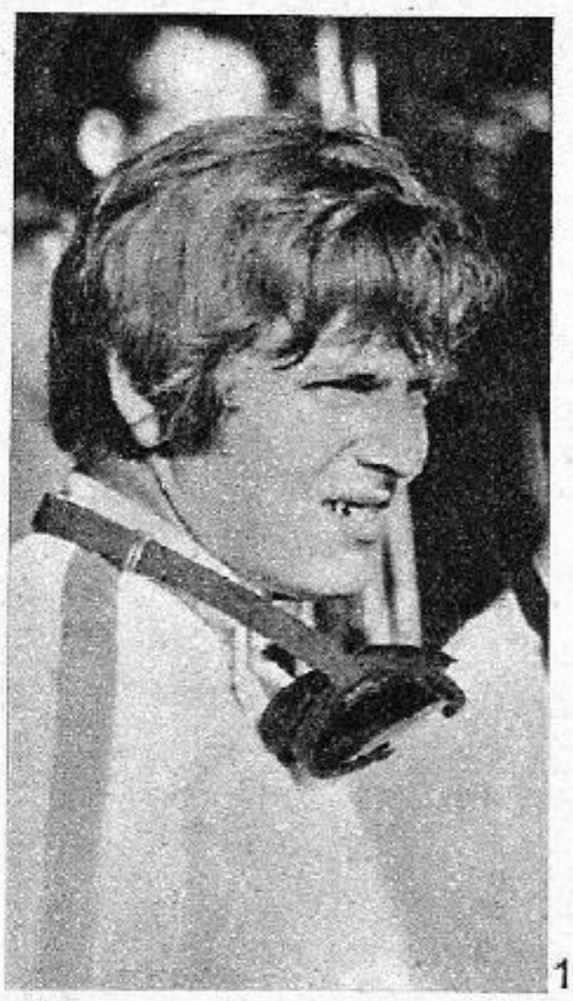
Udo Schütz y Joe Buzzetta 17
Johnny Servoz Gavin 18
Seppi Siffert y Brian Redman 19
Jackie Stewart 20
Rolf Stommelen 21
John Surtees 22
Nino Vaccarella 23



17

SCHUTZ, Udo

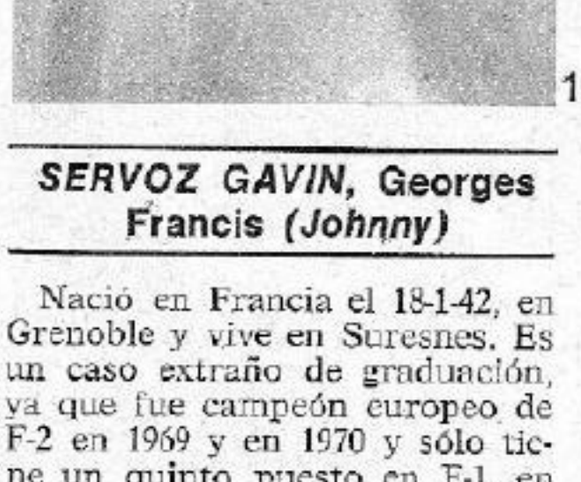
Alemán, nació en Koblenz el 11-1-37 y vive en Selters, retirado de las carreras. Conserva su puesto en la lista gracias a lo logrado en 1969, un triunfo en la Targa Florio y un tercer puesto en las 500 millas de Brands Hatch para SP.



18

SERVOZ GAVIN, Georges Francis (Johnny)

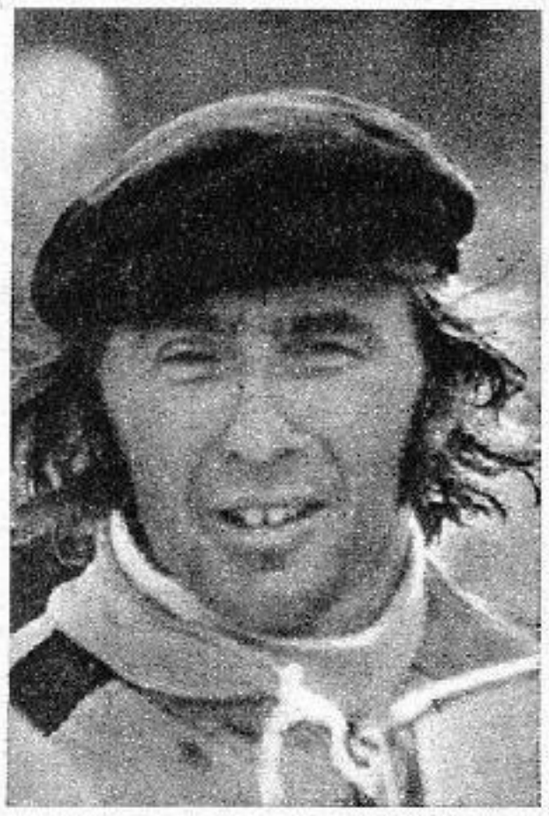
Nació en Francia el 18-1-42, en Grenoble y vive en Suresnes. Es un caso extraño de graduación, ya que fue campeón europeo de F-2 en 1969 y en 1970 y sólo tiene un quinto puesto en F-1, en el GP de España, lo que no coincide con la letra del reglamento. De todos modos, graduado o no, está retirado.



19

SIFFERT, Joseph (Jo, Seppi)

Desde el 7-7-36, día en que nació, vive en Fribourg, Suiza. Su campaña del '70 se basa exclusivamente en SP, ya que en F-1 no consiguió un solo punto. Ganó la Targa Florio, los 1000 Km de Spa y los 1000 de Österreichring, y salió segundo en Daytona y Watkins Glen.



20

STEWART, John Young (Jackie)

Nació en Milton, Dunbarts, Escocia, el 11-6-39 y vive en Ginebra, Suiza, para que los impuestos no se lleven la mosqueta que gana tras el volante. Si bien el hecho de haber sido campeón mundial en 1969 alcanza para graduarlo, apoya su performance con lo hecho en 1970: un triunfo en España, dos segundos puestos en Holanda e Italia y un tercero en Sud Africa. Con un triunfo y un segundo puesto este año ya se aseguró también la graduación para 1972 y 1973.



21

STOMMELEN, Rolf Johann

Llegó al mundo derrapando el 11-7-43 en Siegen y vive en Köln, Alemania. En su primer año en F-1 (1970) consiguió ubicaciones suficientes para mantener su graduación, lograda en SP en años anteriores. Salió tercero en Austria y quinto en Bélgica, Alemania e Italia.



22

SURTEES, John

Una cigüeña en moto lo depositó en Tatsfield, Inglaterra el 11-2-34, y vive actualmente en Limpsfield. El campeón mundial de 1964 sigue graduado gracias a un quinto puesto (Canadá) y dos sextos (Holanda y México) en F-1 y un segundo lugar (1000 Km de Spa) y dos terceros (en Monza y Nürburgring) en SP, lo que es suficiente.



23

VACCARELLA, Nino (Nini)

Nacido (4-3-33) y establecido en Palermo, Sicilia, aparte de brillar como pocos en cada edición de la Targa Florio, es graduado por sus consistentes actuaciones del '70. Primero en las 12 Horas de Sebring, con Giunti y Andretti, segundo en Monza y tercero en la Targa y Nürburgring.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



PACO MAYORGA PEUGEOT 504 G-1

„Tendría que ser totalmente standard. De esa forma se evitarían muchos malos entendidos y malas interpretaciones del reglamento, que por otra parte está lleno de errores. Con el asunto de los pistones en La Vuelta de la Manzana se puso de manifiesto una de esas fallas, ya que tanto Paco como Pepe tuvieron que cambiarlos por estar fresados, y por otra parte el reglamento te dice que la leva es libre; entonces, como consecuencia de esa libertad es inevitable fresar el pistón para que la válvula no lo toque... Como ésa te podría contar mil", contaba Carlitos Estévez en el taller de la agencia Pueyrredón y Las Heras después de La Manzana.

El es el responsable del Peugeot 504 que Paco Mayorga corre en Grupo Uno. Héctor Zampini le entregará los motores y en la calle Honduras se encargarán de armado y puesta a punto final. ¿Banco de pruebas? **"¿Podría conseguir uno, pero se pierde tiempo y no tenemos de sobra, así que lo ponemos en el auto y vamos a hacer una tiradita a la recta de Coronel Brandsen. Allí vemos si el auto anda o no anda."**

El 504 de Paco demostró en la Manzana que anda fuerte, y pese a que tropezó con muchos problemitas podría haber ganado la general en G-1 sin mayores esfuerzos de no mediar la salida del camino en la última etapa.

Tanto Carlos Estévez como Paco Mayorga están convencidos de ganar la próxima, y entre los proyectos figura el de correr en TC "A" con un casco que le entregará Peugeot. El equipo Bardahl está en la lucha.

CORSA



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



MAYO/71

SAB	DOM	LUN	MAR	MIE	JUE	VIE	SAB	DOM	LUN	MAR	MIE	JUE	VIE	SAB	DOM	LUN	MAR	MIE	JUE	VIE	SAB	DOM	LUN	MAR	MIE	JUE	VIE	SAB	DOM	LUN
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

MAYO 1971 1º de mayo: Nürburgring (F-2) - (CE2). — 2 de mayo: Vuelta de Salto (TC) - (CA) — Moto Club Miramar (Turismo Nacional) - (CZ). — Trofeo de Hammelina (SP 2 litros) - Finlandia - (SP2). — 9 de mayo: Targa Florio (SP-S-GT) - Italia - (CMM). — Autódromo de Maggiolo (SP y F-4) - (CA). — Auto Club Misiones (T. Grupo 2). — Auto Moto Club R. Risatti (T. Nacional) (CZ). — Madariaga Auto Club (Turismo Nacional) - (CZ). — 15 de mayo: Gran Premio de Madrid (F-2) - (CE2). — 16 de mayo: 1.000 Km de Spa (SP) - Bélgica - (CMM). — Rally de los Alpes Austríacos - (CRM). — Asociación Sanjuanina de Volantes (TC) - (CA). — Auto Club 25 de Mayo (T. Nacional A y B) - (CA). — Auto Club Concordia (F-4) (CA). — 20 de mayo: Gran Premio de Limburgo (F-2) - (s/puntos). — 21 de mayo: Trofeo de Wiesbaden - Alemania - (CER). — 23 de mayo: Vuelta del Noroeste (T. Grupo 2) - (CA). — Mar del Plata Automóvil Club (Turismo Nacional) - (CZ). — Auto Club Río Cuarto (Standard) - (CZ). — Copa Tauren - Austria - (SP) - (SP2). — Gran Premio de Mónaco (F-1) (CF1). — Gran Premio de Brno (T. Grupo 2) - (CET). — 25 de mayo: Auto Club Lobería (Turismo Nacional) - (CZZ). — 29 de mayo: 1.000 Km de Nürburgring (SP) - Alemania - (CMM). — Mosport Park (Can-Am) - Canadá - (CA). — Rally de Acrópolis - Grecia - (CER). — 30 de mayo: Auto Club Bragado (TC) - (CA). — Trepada de Montseny - España (CM). — 31 de mayo: Crystal Palace (F-2) - Inglaterra (CF2).

Abreviaturas de los campeonatos respectivos: CA (Campeonato Argentino); CZ (Campeonato Zonal Argentino); CE2 (Campeonato Europeo de F-2); SP2 (Campeonato Europeo de SP hasta 2 litros); CMM (Campeonato Mundial de Marcas); CRM (Campeonatos de Rally por Marcas); CER (Campeonato Europeo de Rally); CET (Campeonato Europeo de Turismo); CA (Copa Can-Am); CF1 (Campeonato Mundial de Conductores); CM (Campeonato Europeo de Montaña).

GASTON PERKINS SP



fotos: CARLOS AGUSTIN

Una charla informal con Gastón Perkins. El porqué de su ausencia en SP. Su actuación en TC "A" y lo que vendrá. Un taller modelo y otros chimentos más

A fines del año pasado estuvo a punto de estrenar su nuevo SP. Terminó la temporada y no pasó nada. Gastón Perkins siguió con la obsoleta Liebre III tratando de hacer el mejor papel posible entre los prototipos. Del Berta . . . ni noticias.

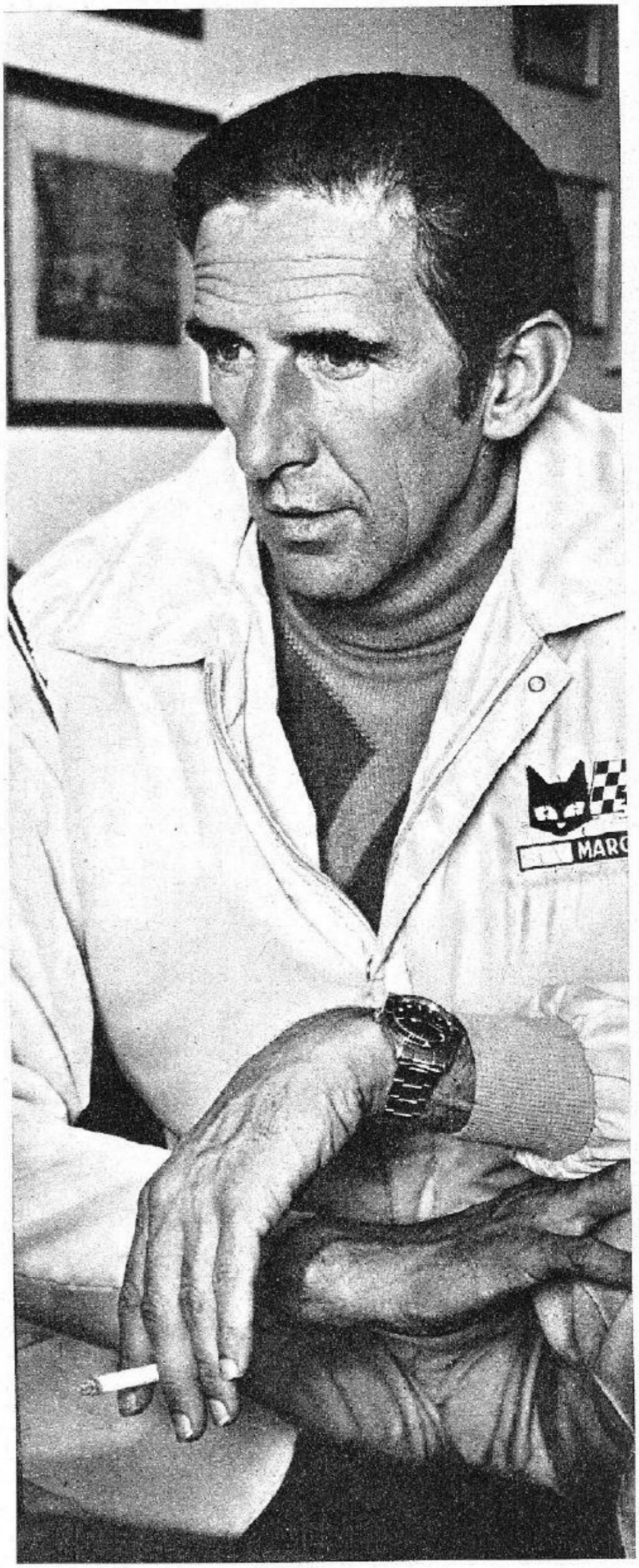
Hoy, a cinco meses de aquellas incursiones, las cosas siguen igual y Gastón no tiene auto para correr en SP y de ahí que apunte sus armas decididamente a Turismo Carretera, aunque no sea lo único que le gusta. Aunque no lo llene. Aunque no lo diviertan las rectas de pavimento con curvas de noventa grados. Sin duda no hay otra escapatoria. **"¿Qué querés; que haga un SP y me encargue de preparar los motores? No puedo. No tengo tiempo, ni ganas, ni la publicidad suficiente como para encarar mi participación en SP. Si no tengo motores de Berta no puedo correr porque lo haría en inferioridad de condiciones y así no vale la pena. Yo sé lo que puedo andar y hasta dónde puedo llegar . . . Pero exijo un automóvil competitivo y la única forma de tenerlo es con Berta. Me ofrecieron el auto y hasta los fierros en bruto para que yo los maquine en Buenos Aires, pero es una complicación. Prefiero seguir en TC que está dentro de mis posibilidades económicas y no me absorbe mucho tiempo."**

Además, IKA-Renault no tiene mayor interés en que Gastón y Copello sigan corriendo. Como empresa les importa que se dediquen a algo relacionado con venta o service de autos de línea. Por eso Copello tiene un puesto en IKA-Renault y a Gastón Perkins la empresa le ha ofrecido toda su colaboración para que inaugure un service que lleve su nombre y que dentro de su género sea modelo. De ahí que Gastón en un par de meses será propietario de un taller de mil metros cuadrados en la zona de Núñez. Pero por otra parte, Gastón no quiere dejar de correr, simplemente porque no se le da la gana. Porque le gusta y porque cree que el momento de retirarse no llegó.

"Vos sabés perfectamente que el TC nunca me gustó. Mucho menos el TC «A» pero no podés

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¿EN QUE ANDAS, FLACO?



elegir otra cosa. No corriendo en SP no se puede correr en nada. Si es en Anexo "J" tenés el problema de las fábricas como Fiat, así que tampoco tenés armas como para pelear la punta. El TC «A» es barato, te deja ocuparte de tus cosas y cuando hay carreras como la de Tucumán o Salta te divertís lindo... Si hubiese más carreras de montaña la categoría funcionaría mejor aún porque todos los tipos que manejan irían a correr, incluso con autos de Grupo Dos. ¡Imaginate si le das al Chino un 1.600 para correr en La Cumbre!..., sería mucho más divertido y el público se entretendría en serio. En cambio ahora casi ya no hay ninguna carrera en montaña... Las que quedan son las famosas vueltas donde te aburrís como un loco y nadie demuestra nada. Hay que andar derecho y **nada más."**

Para el TC, Berta manda los fierros y Zurita en el taller de Donati los arma. Pone a punto. Hace las suspensiones y acondiciona todo para que el auto funcione. **"En Salta el coche era un balazo. Tiró 6.500 vueltas y eso es como 220 km/h. Nunca anduvo tanto... hasta que se rompió uno de los espárragos del balancín. ¡Qué broncal...",** bufa el "Flaco" mientras pone cara como para la circunstancia.

Por ahora TC y nada más. Para el GP se comenta la posibilidad de correr con los R-12, pero no hay nada seguro. Este es el presente de Gastón Perkins. ¿Futuro? Bastante incierto.

BALCARCE: SU AU



1

Poco tiempo después del plazo previsto (fines de julio) estará terminado el Autódromo de Balcarce. Se inaugurará en enero de 1972 con la carrera puntable para el Campeonato Mundial de Conductores, Fórmula Uno

por JULIO F. PEREZ BALBI

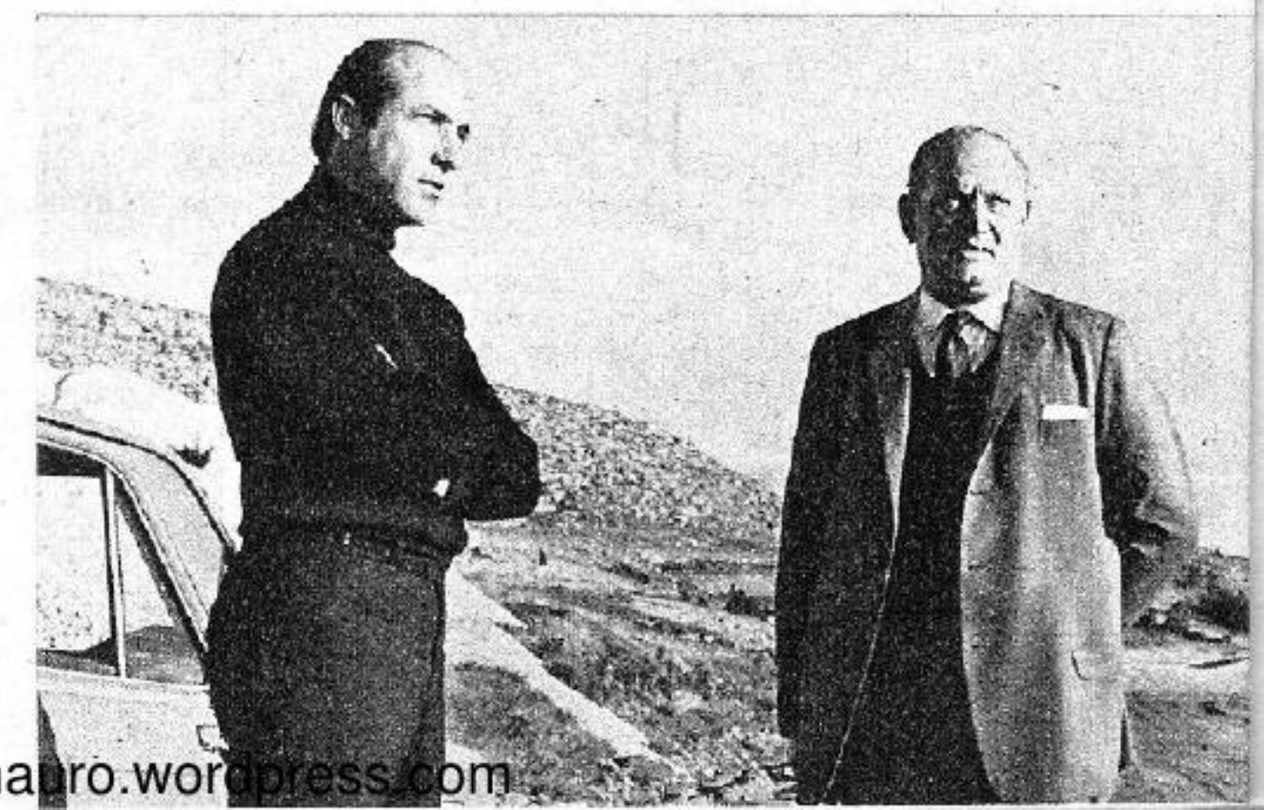
Poco a poco, por culpa de problemas meteorológicos, avanza la construcción del Autódromo de Sierra La Barrosa, en Balcarce. Desde el llamado a licitación en noviembre del año pasado, hasta estos días, pasaron muchas cosas que hicieron de esta pista una de las más comentadas a pesar que ni siquiera se había clavado el primer pico o se había removido un cachito de piedra y tierra. Es que desde que Juan Manuel Fangio dio a entender que la carrera de F. 1 de la Temporada Internacional de 1971 era probable que se disputase en el autódromo de Balcarce, comenzaron los mil y un comentarios al respecto.

A pesar de contar con la plata, el diseño y muchas cosas más, el autódromo no estuvo ni por asomo en condiciones de usarlo (ni tampoco está todavía). La carrera, como lo daban a entender miembros del club YPF —acompañado por el "te pido que no lo publiqués"—, se hizo en el Autódromo de Buenos Aires porque Balcarce debía esperar hasta 1972. Era imposible pensar en este año.

Hace unos días volvimos a Balcarce. Vimos el estado de las obras y constatamos que están avanzando a ritmo lógico. En un principio se creía que estaría finalizado para el mes de julio pero resulta que San Pedro hace rato que viene abriendo todas las canillas sobre Balcarce. En los últimos cuatro meses llovió en la zo-



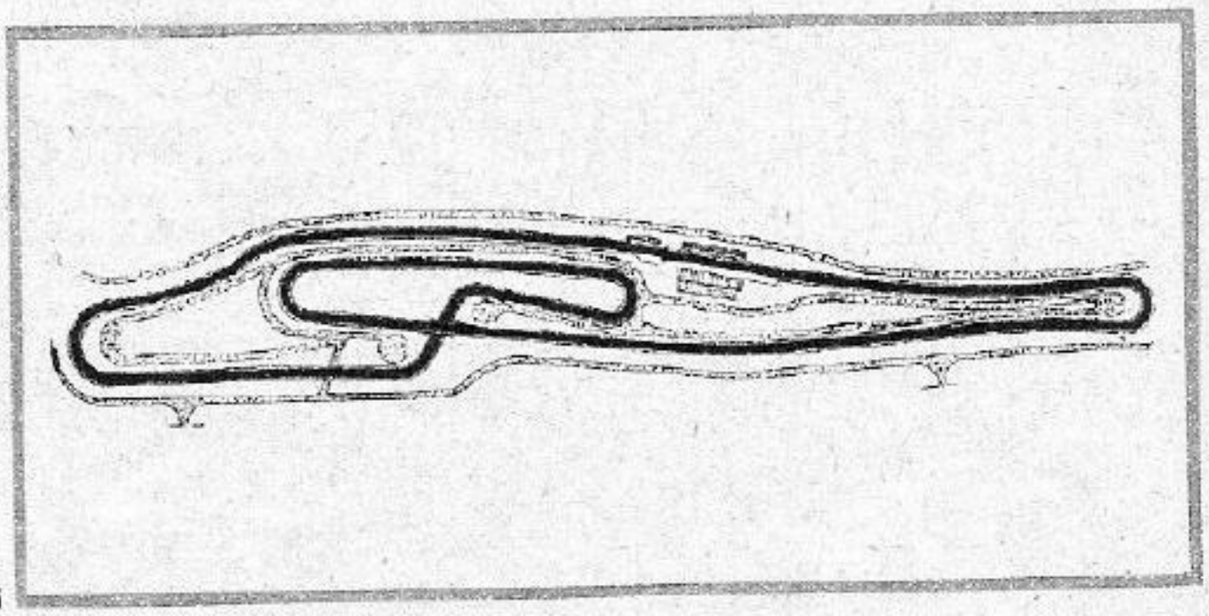
3



4

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TODROMO



5

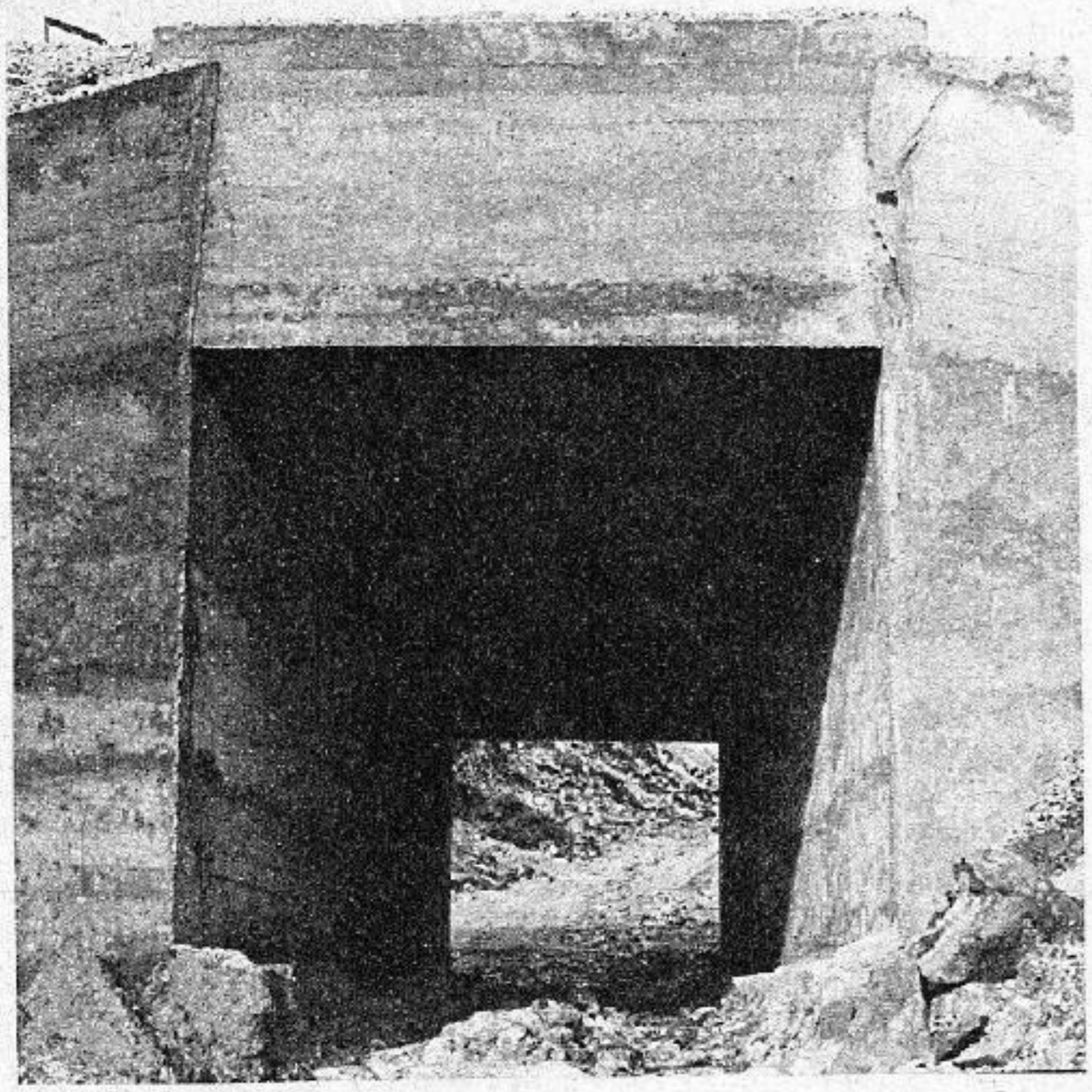
1. Una de las rectas del Autódromo de Balcarce. Ya tiene la primera capa asfáltica.

2. Uno de los dos túneles de acceso al interior del circuito, prácticamente le falta el asfalto al camino. Los caminos de acceso a ellos están muy avanzados.

3. Una de las horquillas. Curva donde termina la recta más veloz del circuito. Los F-1 tendrán que rebajar de quinta a primera, habrá que tirar cambios como loco.

4. Cacho Fangio nos acompañó en nuestra visita al autódromo. En la fotografía lo vemos con Bernardo Duffard, presidente de la Comisión Pro Autódromo.

5. Plano del Autódromo Ciudad de Balcarce. Tramos muy veloces y algunas curvas lentas pero peraltadas y muy anchas. Las horquillas son mucho más veloces de las que estamos acostumbrados a ver.



2

na lo que es promedio anual: 750 mm. Por lo tanto, las cosas se atrasarán un poco, pero en principio no le hace a lo ya programado: que la carrera puntable para el Campeonato Mundial de Pilotos del año que viene se dispute en Balcarce tal cual se intentó este año con la no puntable.

Ya se removieron y pusieron en su lugar 400.000 m³ de tierra y piedra, faltan solamente unos 20 mil, nada más. Se construyeron los dos pequeños túneles de acceso al interior de la pista (zona vedada para los espectadores) y el puente sobre el cual pasa un sector del circuito sobre otro al modo del de San Juan.

Por otro lado se puso la primera carpeta asfáltica en una de las horquillas y se continuó hasta el 70 por ciento de la recta corta. Prácticamente está toda nivelada la pista y compactada. Creemos que dentro de dos meses, como mucho, todo el circuito tendrá varias carpetas asfálticas. Si es que las lluvias dejan de obstaculizar.

Entre los aportes que recibe la Comisión Pro Autódromo figuran el nacional, provincial y municipal. ¿Por qué tanto apoyo a la obra balcarceña? Simplemente porque hay fundamentadas razones. Por ejemplo: porque el autódromo, que es uno de los planes municipales inmediatos (aparte de un frigorífico y construcción de viviendas), no sólo concurre a incrementar la mano de obra de la zona (el 16 por ciento está afectado a la papa y permanece ociosa en parte del año), sino que, además, incorpora factores de atracción turística que deben explotarse con efectividad.

La buena comunicación con centros masivos como Mar del Plata (60 kilómetros) otorgan ciertos márgenes de éxito a la incorporación de un autódromo a la ciudad.

Tendrá 4.550 metros de longitud; el largo de la misma se logró gracias a un puente que superpone la pista en un sector aprovechando una depresión del terreno. Tendrá 12 metros de ancho en las rectas y poco más en las curvas. Las banquinas tendrán el obligado riego asfáltico en un ancho de cuatro metros; la pista, propiamente dicha, está formada por una capa asfáltica en caliente de 5 cm de espesor. Los guardrails serán de tipo plástico y tendrá treinta boxes sobre la recta superior.

Habrá seis accesos asfaltados al autódromo. Se calcula en 100 mil personas la capacidad de las tribunas naturales de la Sierra La Barrosa, capacidad probablemente colmable si el verano del 72, en Mar del Plata, no sufre la falta de turistas de este año. O sea que, por lo que hemos visto, el Autódromo de Balcarce será probablemente el más lindo, seguro y moderno del país; si además agregamos el marco veraniego y los mejores pilotos del mundo con los mejores autos del mundo, la carrera de F1 de 1972 puede resultarnos algo inolvidable.

MONTOS Y FORMAS DE FINANCIACION DEL AUTODROMO MUNICIPAL

Presupuesto oficial del circuito con caminos auxiliares	$	207.556.550
Presupuesto oficial del puente	„	18.786.054
TOTAL	$	226.342.604

APORTES FINANCIEROS A LA OBRA TOTAL

ESTADO NACIONAL

Aporte de $ 50.000.000 en forma de subsidio a través de la Ley del Deporte, por medio de la Secretaría de Estado de Asistencia y Promoción de la Comunidad. Esos fondos ingresarán en el primer trimestre de 1970.

ESTADO PROVINCIAL

Aporte de $ 30.000.000, a través de la Dirección Provincial de Turismo. Veinte millones ingresaron en 1969, y los diez millones restantes en 1970.

ESTADO MUNICIPAL

Aporte de $ 108.000.000, de la siguiente manera:

a) $ 8.000.000 para la adquisición de tierras, en 1969.
b) $ 10.000.000 del presupuesto de 1969.
c) $ 54.000.000 de un crédito ya concedido a la Municipalidad por el Banco de la Provincia de Buenos Aires, y que ingresaron en enero de 1970.
d) $ 20.000.000 del presupuesto de 1970.
e) $ 16.000.000 del presupuesto de 1971, ingresados en enero de ese año.

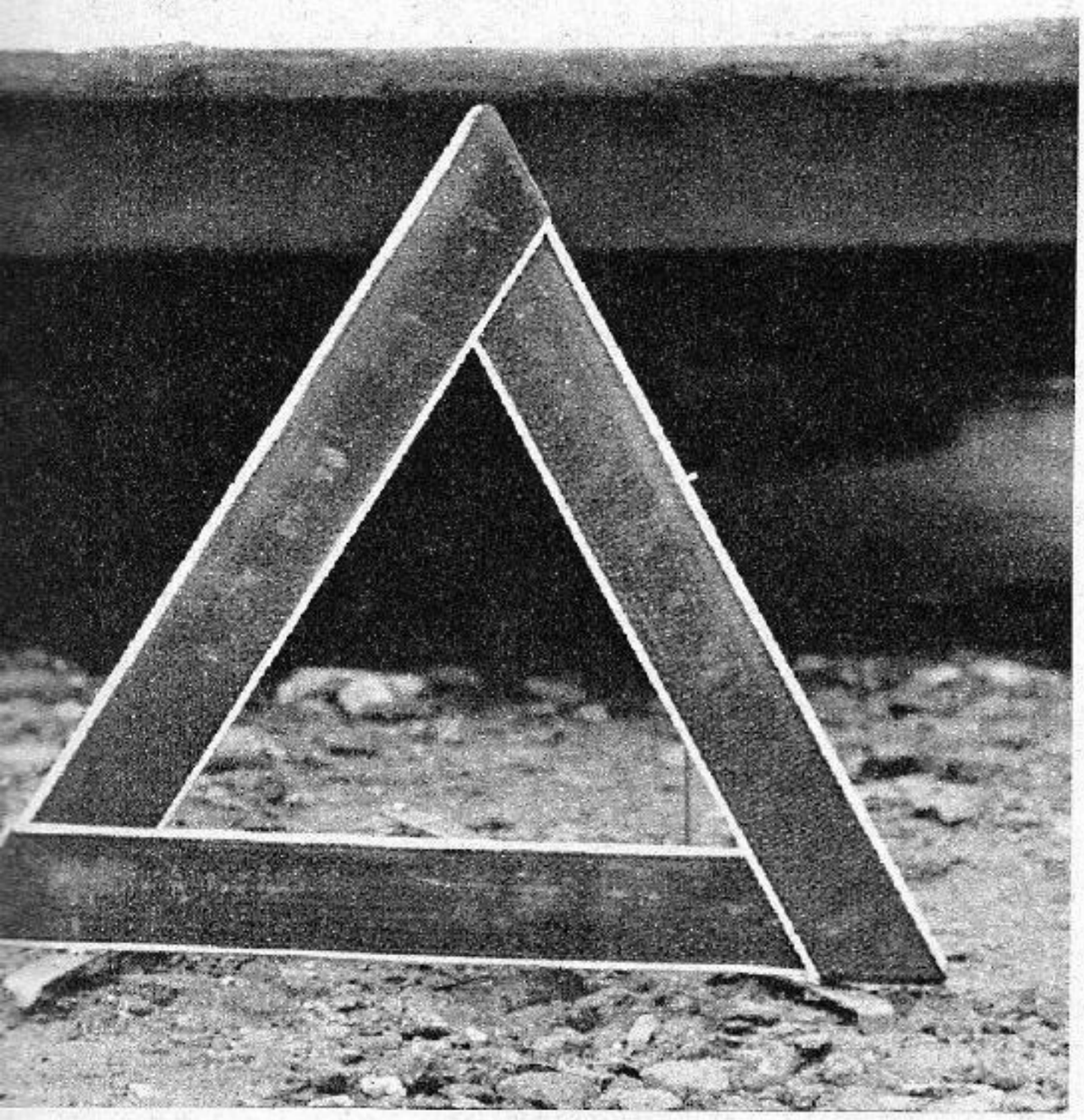
COMUNIDAD

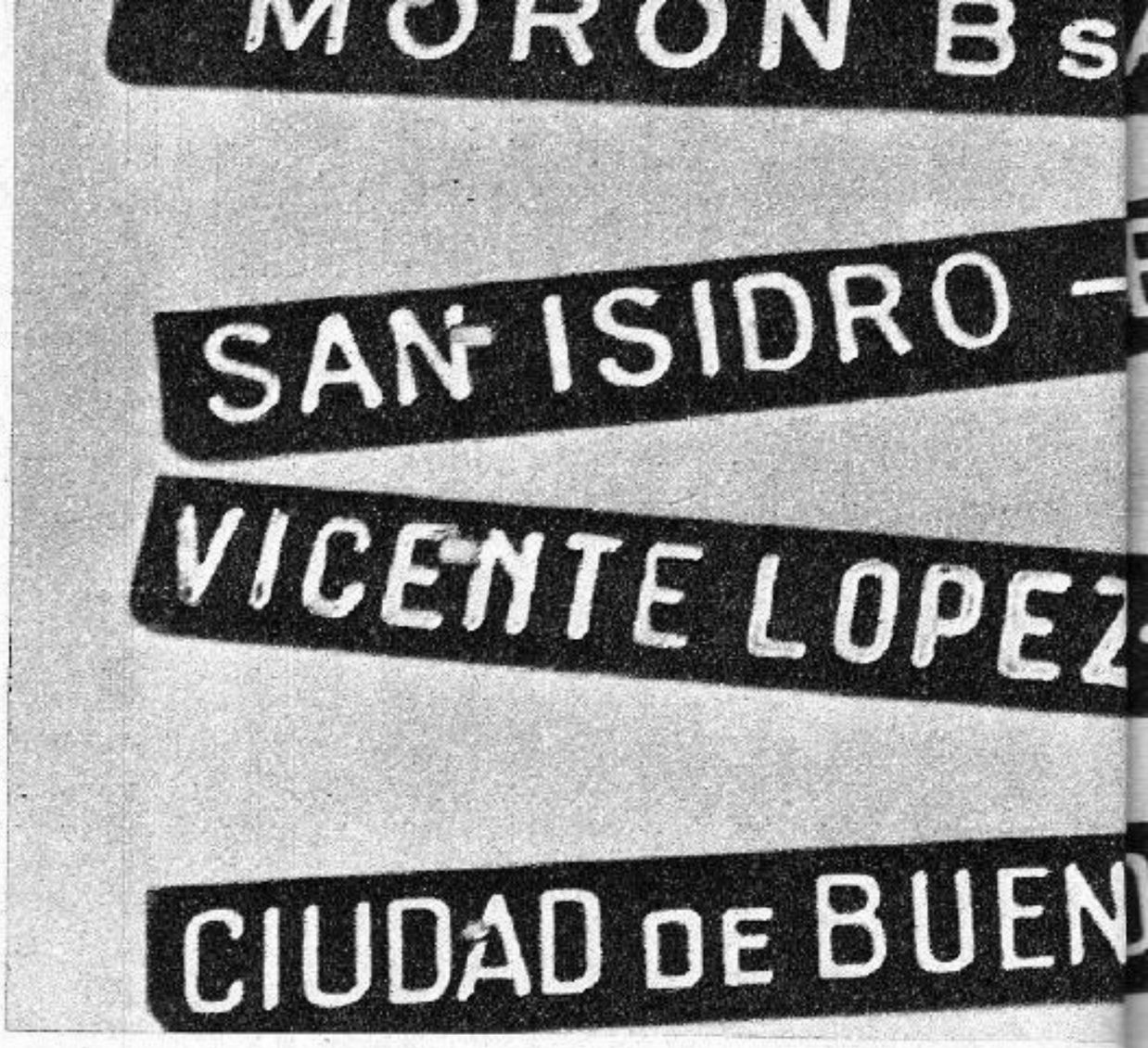
Se efectuará una integración de 4.000 solicitudes de socios fundadores y vitalicios (con libre acceso al autódromo per vitae), a 30 mil pesos cada una, en quince cuotas mensuales desde noviembre de 1969 hasta enero de 1971. El aporte total de la comunidad en los años 1969, 1970 y 1971 será de $ 120.000.000.

SINTESIS

Nación	$	50.000.000
Provincia	$	30.000.000
Municipalidad	$	108.000.000
Total aporte estatal	$	188.000.000
Aporte comunidad	$	120.000.000
TOTAL GENERAL	$	308.000.000







PIEDRAS

Un federalismo mal entendido está trabando el tránsito por el interior del país. Chapitas, balizas y otros tormentos

Supongamos que usted, que acaba de ponerse a leer estas páginas, se proponga realizar un viaje de turismo por el interior del país.

Supongamos que usted quiere hacer de este viaje un crucero terrestre de placer, sin inconvenientes ni obstáculos de ningún tipo, exento de papeles y exigencias burocráticas que normalmente lo acosan en sus tareas diarias en la ciudad.

Sin embargo, no bien traspuesta la avenida General Paz se encontrará que por un federalismo mal entendido en algunas de las provincias que va a atravesar en su itinerario le exigen colocar una chapita sobre la chapa que le ha otorgado el Registro Nacional de la Propiedad Automotor, en otras le reclaman que cargue balizas o matafuegos en su baúl y en otras, en fin, le exigen llevar barras fijas de remolque y hasta botiquín de primeros auxilios, so pena de aplicarle multas de todo tipo.

Entonces usted, que creía que en la Argentina todo el tránsito estaba reglamentado uniformemente por la ley 13.893, que no exige ninguno de esos requisitos, se encuentra de buenas a primeras con que para poder cumplir con su plan de viaje va a tener que agregar un remolque (valga la exageración) a su automóvil para cargar con los elementos de seguridad y de otros tipos que le exigen, repetimos, por un federalismo mal entendido, en algunos municipios y provincias argentinas.

La pregunta viene sola. ¿Qué está pasando en las rutas y caminos del interior?

Estos y nada más que éstos, son los documentos que pueden exigirle a usted en las rutas nacionales o provinciales. Póngalos ya mismo en su guantera.

a) Vehículos inscriptos en el Registro Nacional de la Propiedad Automotor

1) Cédula de identificación del automotor.
2) Recibo de patente.
3) Licencia de conductor.
4) Comprobante de pago del Impuesto Nacional al parque automotor (ley 18.530).

b) Vehículos no inscriptos en el Registro Nacional de la Propiedad Automotor

1) Recibo de la patente en vigencia.
2) Boleto de compraventa y/o declaración jurada notarial (en el caso de autos registrados en la provincia de Buenos Aires).
3) Licencia de conductor.
4) Comprobante de pago del impuesto al parque automotor.

EL PROBLEMA

BAJO LA LUPA

Por supuesto, no somos los únicos que sentimos en carne propia este pequeño drama del automovilista anónimo que pasa y repasa la General Paz. Hace algunas semanas, aspectos del problema han sido comentados por diarios de esta Capital, y recientemente el Automóvil Club Argentino se ha visto obligado a publicar un "vademecum", que más que un vademecum parece un pequeño diccionario, donde se detalla la documentación y elementos de seguridad, etc., que actualmente están exigiendo en el interior.

Pongamos entonces estas dificultades bajo la lupa periodística para indicar las claves de solución que tienen en su mano las autoridades provinciales en materia de tránsito si quieren ayudarnos a movernos sin trabas por todos lados.

En primer lugar, una de las cosas que más molesta a muchos automovilistas es la exigencia en algunos distritos de agregar una chapita a la patente del coche indicando el lugar de radicación.

Si bien es cierto que la Convención Nacional sobre registro del automotor de 1970 lo había recomendado, no existe aún ninguna disposición de orden nacional que autorice a los registros provinciales a exigir esta chapita.

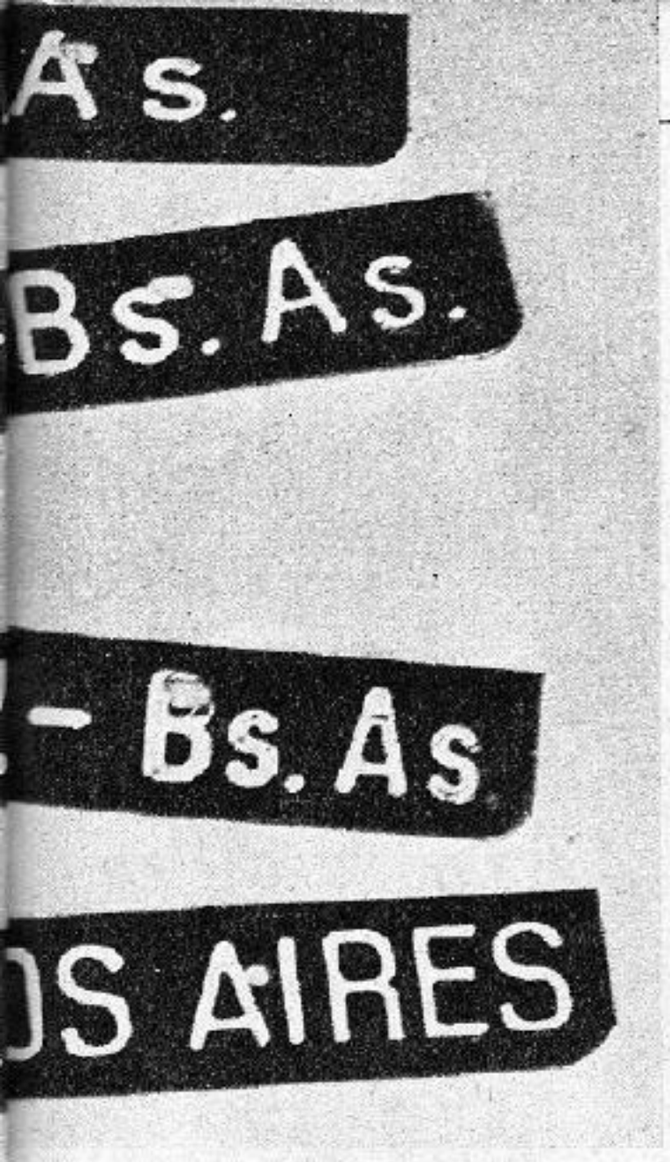
Es más: recientemente el Ministerio de Justicia dio a conocer un comunicado en el que expresa **"que no es obligatorio el uso de plaquetas indicatorias del lugar de radicación para adicionar a la chapa de identificación de los automotores"**, hasta tanto las autoridades provinciales o municipales de cada jurisdicción reglamenten y dicten las normas de aplicación".

O sea que no está en vigencia ninguna obligación de colocar las chapitas, pero la amenaza de que se las imponga sigue pendiendo sobre nuestras cabezas, como la famosa espada de Damocles.

Es que se trata, como señalamos, sólo de una recomendación de la Convención Nacional de Registros de Automotores que esta-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por ARTURO PELLET LASTRA





S EN EL CAMINO

blecía la obligación de adicionar a partir del mes de enero del corriente año, a las chapas otorgadas por el Registro, una plaqueta de 30 cm de largo con la indicación de la provincia o municipio de patentamiento.

Como del comunicado oficial aludido se deduce que estas chapitas o plaquetas serían obligatorias desde el momento en que las provincias o municipios reglamenten su colocación, queremos ya mismo salir al paso de este problema, con el convencimiento de que existen razones de orden legal que impiden concretar esa reglamentación.

Es que creemos que hasta tanto no se modifique el decreto ley 6582/58 y su reglamentación aprobada por decreto 9722/60, cada automóvil se identificará en todo el país por una codificación formada por UNA LETRA por jurisdicción provincial y el número correlativo que le corresponde, el cual deberá ser idéntico al que figura en el título (de propiedad) y servirá para identificar el coche en toda la República.

Esta placa será uniforme en todo el país, ya que a partir de su inscripción no se admitirá la colocación de ninguna otra chapa, con excepción de las otorgadas a los vehículos oficiales (arts. 28 del decr. 9572/60 y 23 del decr. ley 6582/58).

O sea que la ley nacional del Registro del Automotor es bien clara sobre este aspecto del problema: UNA SOLA CHAPA UNIFORME PARA TODO EL PAIS, principio éste que tiende, con buen criterio, a unificar el parque automotor y el control de los vehículos registrados, eliminando la caótica situación que existía en 1958, época en que coexistían chapas de todos los colores y formas, fácilmente adulterables.

Entonces, a nuestro criterio, la ley nacional no sólo no prevé sino que TECNICAMENTE IMPIDE LA ADICION DE CHAPITAS indicando el lugar de radicación. Precisamente para indicar dicha radicación se coloca, como hasta ahora se ha hecho, una letra (Ejemplo: "C" para los coches de Capital, "B" para los de Buenos Aires, etc.).

Esperamos, entonces, que las autoridades provinciales y municipales no modifiquen este buen criterio con excepciones reglamentarias que aparte de contradecir la ley de registro, planteando una cuestión de inconstitucionalidad, volvería a llevarnos a un estado de confusión en materia de chapas que con éxito estábamos superando en los últimos años.

También el Ministerio de Justicia se ha visto en la necesidad de aclarar por comunicado "Que no es obligatorio en ninguna forma el grabado del número del registro en los cristales de los automóviles", y aclara que esta advertencia la formula en conocimiento de que se está ofreciendo en distintos comercios... "el grabado de los cristales, aduciéndose que ello sería obligatorio".

Esta advertencia nos parece oportuna, como oportuno es que tomen nota de ello comerciantes, municipios, etc., para que no nos encontremos de un día para otro con la necesidad de tener que discutir o litigar para demostrar que nadie puede obligar a grabar los cristales del parabrisas. Que sea ésta una medida o previsión útil y lógica (CORSA ya opinó anteriormente sobre las bondades del sistema) es una cosa, pero otra cosa es pretender hacernos el grabado, cuando la obligatoriedad de la medida aún no ha sido decretada.

EL PROBLEMA DE LAS BALIZAS & Co.

Otra cosa que ya empieza a preocupar, tanto aquí en Buenos Aires como en el resto del país, es el problema que se le presenta a muchos turistas en verano y, por supuesto, amenaza hacernos sufrir todo el año en las rutas y caminos.

Se trata de la exigencia que se ha establecido en varias provincias de llevar en el auto elementos complementarios de seguridad, tales como balizas, barras fijas de remolque, etcétera.

En efecto, en las provincias de Corrientes, Chaco, Jujuy, La Pampa, Mendoza, Misiones, Santa Fe y Santiago del Estero se están exigiendo balizas de diversos tipos y a veces también matafuegos.

En principio, les asiste a las provincias el derecho para exigir estos elementos de seguridad, ya que si bien la ley nacional de tránsito nada exige al respecto, deja abierta la posibilidad, en su artículo 99º, para que los decretos y leyes provinciales adopten normas más rigurosas que las contenidas en su texto, en materia de seguridad.

PERO (y volvemos con nuestros salvadores peros) aclara también la ley nacional de tránsito que esas normas más rigurosas "deberán dictarse de acuerdo con los conceptos y el espíritu de este reglamento".

Es por ello que interpretamos que exigencias como las descriptas, y en especial las de algunas provincias, como Misiones, que aparte de las balizas y el matafuego exige barra de remolque y hasta botiquín de primeros auxilios con alcohol, yodo y vendas, en realidad están en contradicción con el espíritu de la ley nacional, que en su artículo 3º aclara cuál es la filosofía jurídica que orienta su texto, al decir que se "propenderá a la eliminación de todo obstáculo que entorpezca el libre tránsito de los caminos a través de las jurisdicciones locales".

Entonces, ¿por qué no ponemos el hombro en todas las provincias, y siguiendo la tendencia federalista de la Constitución y la ley de tránsito se eliminan algunos de estos verdaderos obstáculos al turismo y el comercio interprovinciales?

Nosotros admitimos que el uso de la baliza, o el llevarlas por si acaso, es una cosa admisible y por lo tanto exigible, aunque técnicamente sea preferible a las balizas la utilización de triángulos reflectores. En lo que no estamos en absoluto de acuerdo es en la necesidad o exigencia de llevar barra de arrastre, porque no es un elemento lógico para ser cargado como "equipo de norma".

En suma, todo el mundo que maneja quiere hacerlo sin trabas, gozando de las delicias de la libertad de tránsito. Por eso cerramos esta nota con la esperanza de que por vía reglamentaria no nos quiten el buen humor, que a duras penas todavía mantenemos frente al volante.

Es fácil darnos el gusto: basta con no insistir en obligarnos a colocar elementos casi siempre inútiles en nuestro coche.

Basta con ajustarse, en provincias y municipios, al articulado estricto de la ley nacional de tránsito y la ley de Registro Automotor (para el caso de las chapitas), inspiradas en un principio de sano federalismo, con normas uniformes para todo el país que precisamente fueron sancionadas para facilitar el tránsito interno, evitar confusión en las exigencias administrativas, favorecer, en suma, el turismo y el comercio por todos los caminos y rutas nacionales, sin trabas de ningún tipo.

Es que si nos siguen exigiendo en unas provincias unos elementos de seguridad, en otras otros, nos va a quedar sólo dos alternativas: desistir de nuestros viajes al interior o bien como apuntamos al comienzo de esta nota, enganchar un remolque al coche para llevar todas las cosas que nos exigen los reglamentos municipales o provinciales.



ARGENTINOS EN E

Un grupo de argentinos capitaneados por Salvador Sardá interviene en la costa oeste de EE UU en excitante sucedáneo de la ruleta rusa: las carreras de ocho con cruce a nivel

La búsqueda de "nuevas sensaciones" suele llevar a los americanos del norte al hallazgo de experiencias que no se les pasarían por la cabeza a pueblos que no participen de su tan peculiar modo de vida. De tanto en tanto en los EE.UU. se ponen de moda divertimentos tan disímiles como el "hula-hula", los records de meter gente en una estrecha cabina telefónica, maratones de baile, el yo-yo, el chicle globo, el "po-go" (o autobastón), hacer el amor y no la guerra (o también la guerra), tirarse por las cataratas del Niágara en un barril y tantas lindezas por el estilo.

Y siendo tan afectos los yanquis a las diferentes manifestaciones del automovilismo, no es extraño entonces que hayan inventado el karting, el "crash car racing", los "dune buggy", el midget, los dragsters, las carreras de óvalo y ahora el summum: las carreras de ocho.

Esto es un sucedáneo de la popular ruleta rusa: en un circuito de tierra compactada de menos de una milla de recorrido, veinticinco coches "ex calle" salen a disputarse el triunfo con buenas y malas artes. Hasta aquí el asunto no tendría gran motivo para el asombro. Este llega cuando se conoce el trazado de la pista. Un ocho en el que el cruce es a nivel, por lo que los coches en carrera una vez por vuelta deben afrontar la posibilidad de la piña frontal.

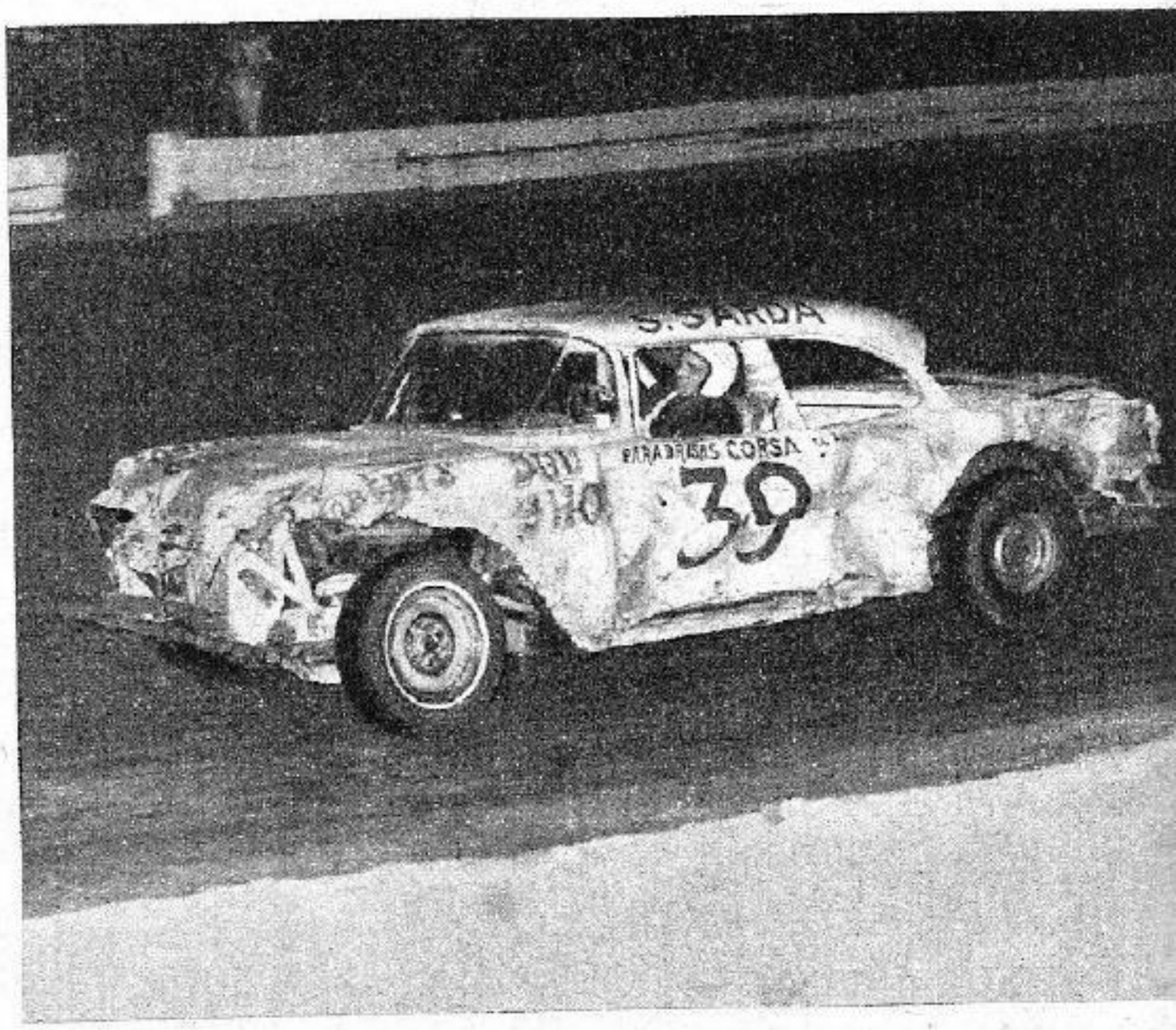
A media hora de la ciudad californiana de Los Angeles, en Ascot Park, Gardena, una vez por semana se congregan alrededor de 30.000 espectadores para ver el gran circo del ocho en el que intervienen un grupo de argentinos capitaneados por el porteño Salvador Sardá. Este —ex campeón en la Argentina de speedway en los años 54 y 55 y varias veces subcampeón— está en USA desde mediados del '69 y es secundado en el equipo por Bebe Tanassi de Mar del Plata, Limni Vallejos de Corrientes y Daniel Chepila de Lanús.

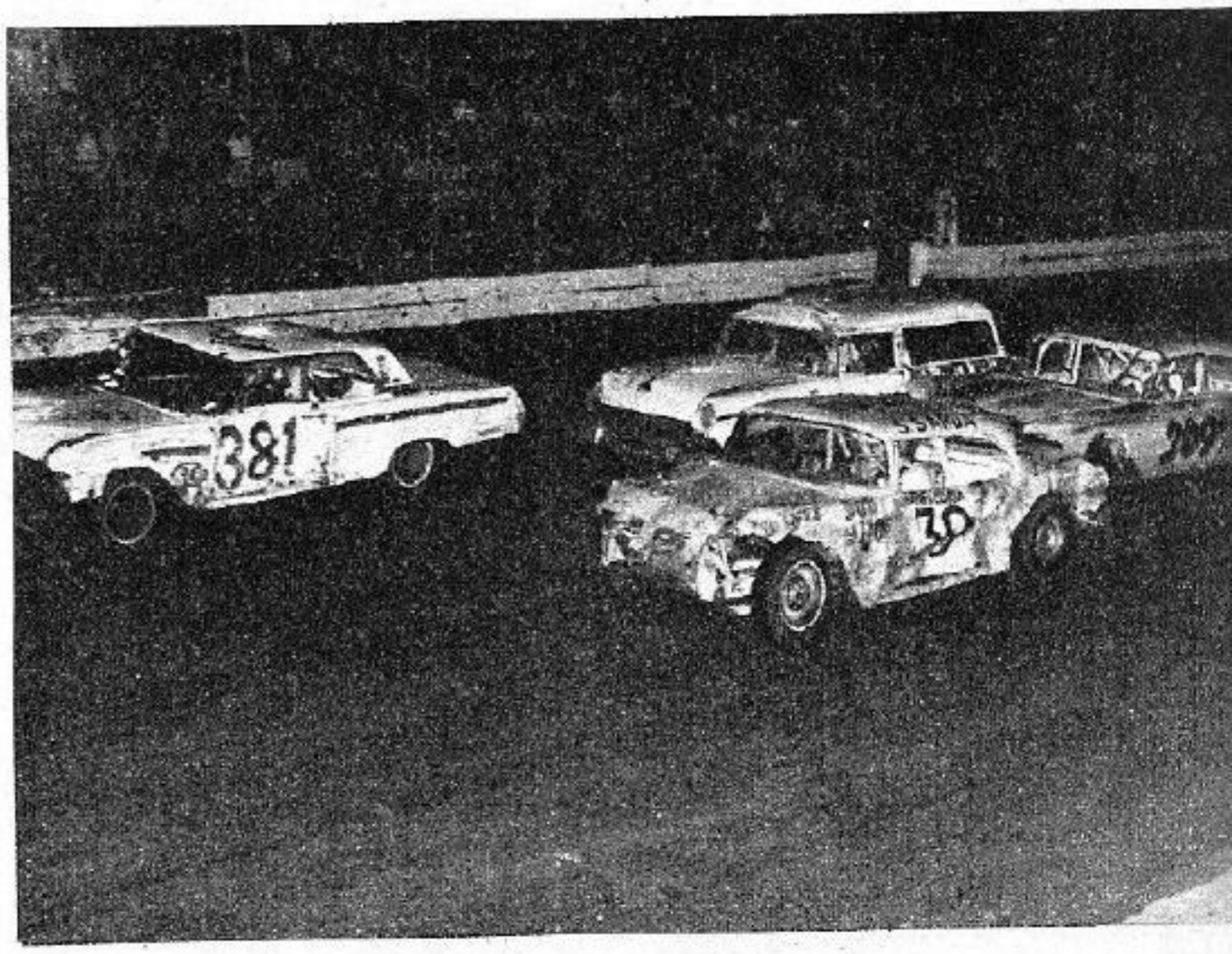
Los coches del grupo argentino como todos los demás se renuevan casi constantemente ya que una máquina de éstas después de cuatro o cinco carreras no sirve más que para ingresar a las pilas de chatarra. Según Sardá los carros más indicados, tanto por precio como por performance, son los modelos grandes de los años 55 al 64, siendo los ideales los Chevrolet 57 y los Buick 62/64. Precisamente un Chevrolet 57 con motor de 327", carburador de 4 bocas y diferencial de Pontiac es el fierro actual de Salvador. Los

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



L OCHO





Los intrépidos y sus "batatas". De izquierda a derecha: Daniel Chepila, Salvador Sardá, Limni Vallejo y José Tanassi. Los coches, celeste y blanco, por supuesto.

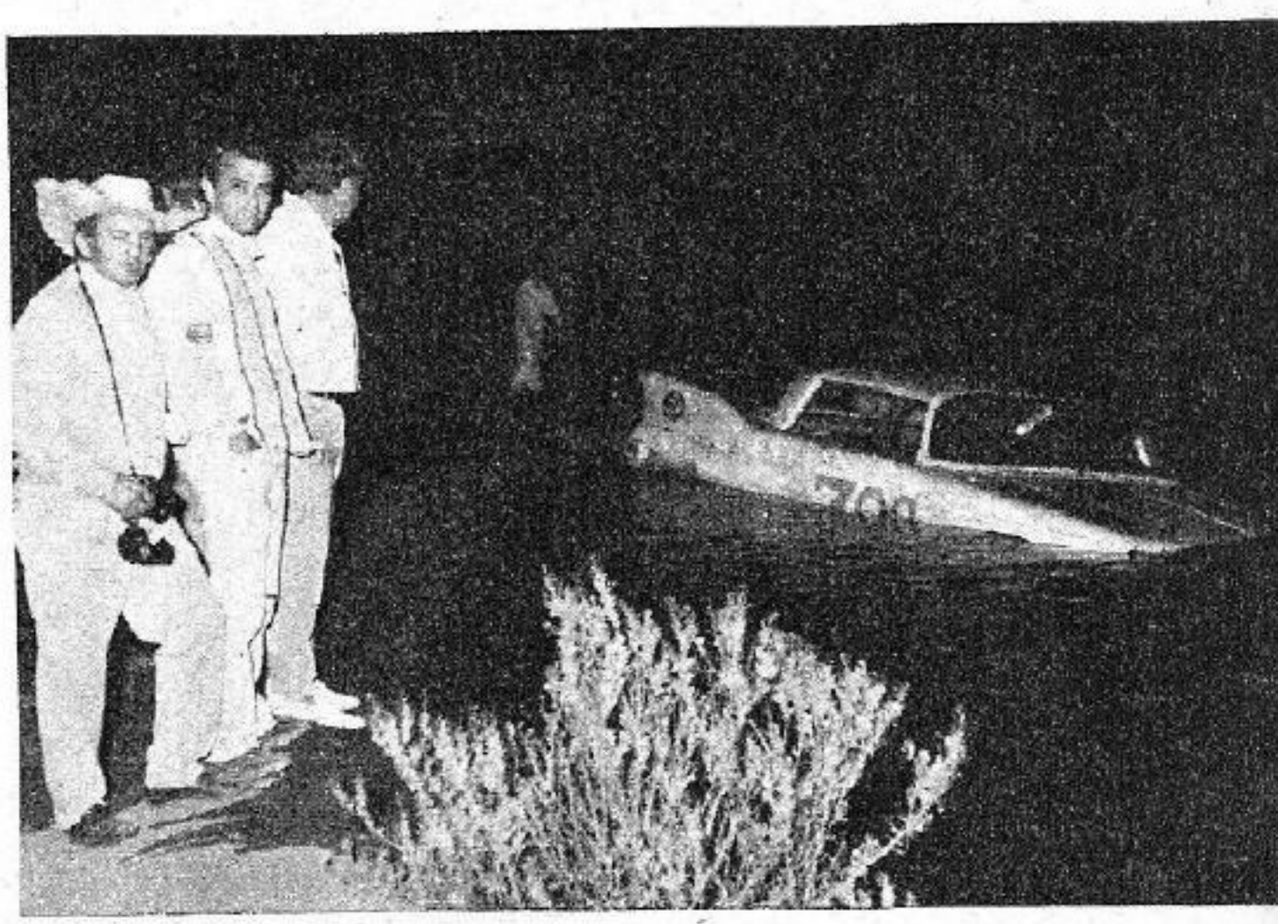
Derecha, arriba: Un coche de segunda (o tercera) mano después de dos carreras. Algunos roces siempre hay, pero sin mala voluntad . . .

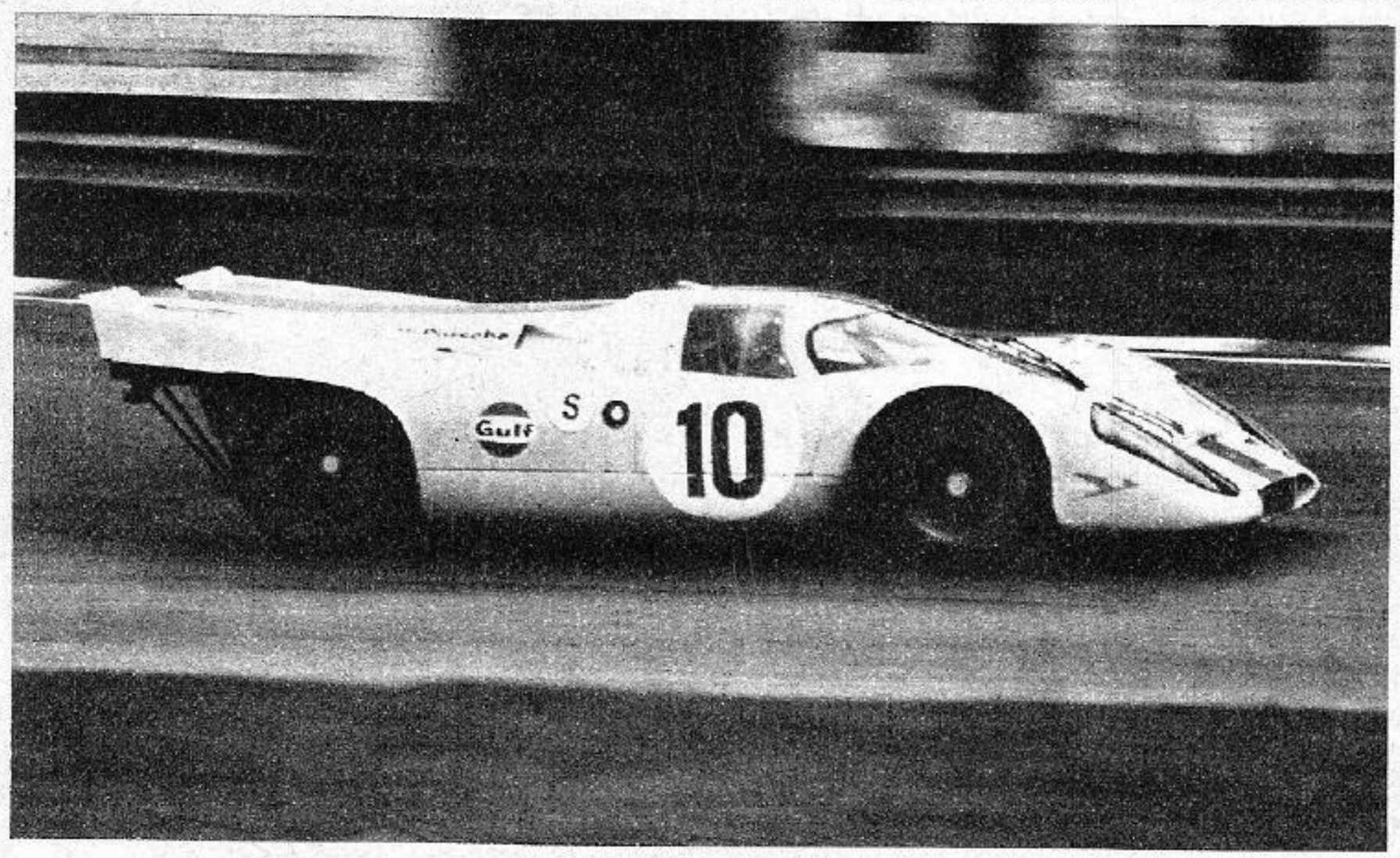
En menos de 1.800 metros, veinticinco autos andando en pelotón pasan por donde pueden y por donde no pueden. Cada coche cuesta, puesto en pista, alrededor de mil dólares.

Abajo, derecha: Una emoción adicional. Un Plymouth acaba de caer al lago-trampa y Salvador Sardá —de sombrero— y el ubicuo Pirulo Tuero aprovechan para hacer rostro.

otros tienen Chevrolet y algún Buick Riviera, siendo el patrocinante otro argentino, Germán Luciente, un marplatense propietario de un taller de reparaciones llamado Robert's Body Shop.

El año pasado la actuación de Sardá fue bastante auspiciosa ya que en el debut fue segundo y en seis oportunidades más estuvo entre los cinco primeros. Autazos ligó bastantes y con sólo ver el estado de las carrocerías en las fotos el lector tendrá una idea de ello, pero en sólo una oportunidad llegó la sangre al río. Fue cuando una tabla de la empalizada interior entró por el parabrisas (inexistente) y lo alcanzó en una pierna. Sin embargo Salvador no se inquieta: **"Estoy en la gloria** —dice—; **finalmente me puedo dar el gusto de ser corredor de coches sin privarme de darle autazos a todo el mundo . . .".**





Porsche dominó las prácticas previas de las 24 Horas de Le Mans. Bell, Siffert y principalmente Oliver consiguieron tiempos asombrosos.



Jackie Oliver fue el primero en batir los 250 km/h en Le Mans.

INUSITADO RECORD EN LE MANS

Dadas las enormes velocidades que lograron los Ford y Chaparral de siete litros en los ensayos y en las mismas 24 horas de Le Mans de 1967, las autoridades del Automobile Club de l'Ouest decidieron obstaculizar las posibilidades de los bólidos poniendo una chicanita antes de la recta principal, que al principio aparentemente cumplió su cometido, tirando abajo promedios y records de vuelta. Sin embargo, con la aparición de los Porsche 917, la velocidad real en carrera —chicana aparte— siguió en aumento, y ya en 1969 Elford y Stommelen, tirando juntos en la recta de L'Hunaudiéres con los 917 cola larga, se pusieron a la par de los tiempos logrados por la Ford Mk IV, e incluso sobrepasaron en carrera los 360 km/h. El record oficial para la vuelta, logrado el año pasado en carrera por Vic Elford, es de 3m.21s. y fracción para los 13.469 metros del circuito, pero las tradicionales prácticas de abril, recientemente efectuadas, dan una idea bastante clara de adónde va a ir a parar esa marca en cuanto la carrera se largue.

Los Porsche de John Wyer fueron a practicar al viejo circuito de La Sarthe y a juzgar por lo logrado, tanto los pilotos como los autos están afiladísimos. Derek Bell logró su mejor marca con 3m.19s.6/10, Jo Siffert logró un tiempo similar, anotándose con 246 km/h. de promedio (¡!) para su mejor vuelta y Jackie Oliver, verdadera revelación de estas jornadas, con el mismo auto giró mucho más rápido que sus compañeros batiendo por primera vez la barrera de los 250 de promedio para la vuelta, con chicana o sin chicana. Para ser más exactos, su mejor vuelta —de una serie de muy buenas— fue recorrida en 3m.13s.6/10 a un promedio de 250,487 km/h. La parte más llamativa de este logro es que según lo difundido por los cronometristas de Le Mans, de los que nunca se pudo dudar por la certeza de sus condiciones, Oliver habría orillado los 390 km/h. en L'Hunaudiéres, lo que ya no es correr sino volar bajito.

Puede que esta repentina aparición en primer plano sirva para ayudar a Jackie Oliver a reacomodarse también en F1, donde por el momento no hay un equipo que lo tire una máquina. Ahora es posible que BRM reconsidere la posibilidad de darle una máquina, o que March confirme sus intenciones de darle una.

En cuanto a Le Mans, que ahora será largada al estilo Indianápolis luego de abolirse la clásica largada que lleva su nombre por demasiado peligrosa, será seguramente un espectáculo digno de verse, valga la perogrullada.

3 HORAS DE LE MANS

Luego de los ensayos antes citados, se realizó en el circuito de La Sarthe una carrera de tres horas sin puntaje para nada, en la que teóricamente tendrían que haber intervenido todos los autos que participaron en las prácticas para que de paso los organizadores pudieran evaluar el estado del parque presentando, conducta de las máquinas en lugares claves, etc., etc. Por lo visto la invitación no tuvo mucho éxito, ya que los que corrieron en estas tres horitas y la gente de punta de las 24 Horas es posible que ni siquiera se hayan visto alguna vez las caras.

El dúo alemán Loos-Pesch, a bordo de una Ferrari 512S, estuvieron a punto de ganar la prueba sobre otros 27 competidores, pero se quedaron en la última vuelta sin una gota de nafta, razón por la cual se embromaron. Resultaron ganadores los rallystas franceses Guy Chasseuil y Claude Ballot Lena, que encontraron la carrera en bandeja por la circunstancia antes apuntada, mientras venían cómodamente segundos en su añejo Porsche 908, vintage 1968. Segundo llegó Guy Ligier, con un JS3 Ligier, de su propia marca, realizado por Michel Tetu sobre ideas propias alrededor de un Cosworth de tres litros. Muy cortito de carrocería y entre ejes, este auto fue hecho pensando en las 24 Horas, y lleva como distintivo las iniciales del malogrado Jo Schlesser, como homenaje del ex-rugbier Ligier a su amigo desaparecido. La velocidad máxima de este aparato es de unos 320 km/k. Tercero resultó la pareja germano-yanqui Barnes-Wiechert, a los manijazos en otra Ferrari 512S.

Se suponía que antes, durante y después de las tres horas serían dadas instrucciones sobre modificaciones de reglamentos, señalizaciones, tópicos sobre el nuevo estilo de largada, etc., pero a juzgar por los faltazos, da la impresión de que la clase tendrá que dictarse nuevamente el 12 de junio, antes de la largada de las 24 Horas, cuando

télex corsa informa

Jackie Oliver, con un Porsche del equipo Gulf-Wyer, logró superar los 250 km/h para la vuelta en Le Mans. Resultados de las Tres Horas de Le Mans, una prueba previa a las 24 Horas que no tuvo mayor éxito. Las nanas de Jackie Stewart

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS INVITADOS PARA LAS 24 HORAS DE LE MANS

GRUPO 4 - GRAN TURISMO ESPECIAL

Concurrente	Auto	Cilind.
Ecurie Leopard	Chevrolet Corvette	6998
Greder Racing Team	Chevrolet Corvette	6998
Troy Promotions Inc.	Chevrolet Corvette	6998
Troy Promotions Inc.	Chevrolet Corvette	6998
Rey Racing Team	Porsche 911 S	2450
Jean Sage	Porsche 911 S	2450
A.G.A.C.I.	Porsche 911 S	2293
Jean Egretand	Porsche 911 S	2247
Pierre Maurey	Porsche 911 S	2247
Pierre Mazzia	Porsche 911 S	2247
Wicky Racing Team	Porsche 911 S	2247
Jean Pierre Gaban	Porsche 911 S	2195
Richie Ginther	Porsche 911 S	2195
Pierre Greunb	Porsche 911 S	2195
Claude Laurent	Porsche 911 S	2195
Jean Mensage	Porsche 911 S	2195
Watson Organisation	Porsche 911 S	2195
Club Porsche Romande	Porsche 914/6	1991
Ecurie Leopard	Alpine 1600 S	1595
Suplentes		
Claude Haldi	Porsche 911 S	2195
Henri Cachia	Porsche 911 S	2247
Watson Organisation	Porsche 911 S	2195
Porsche Kremer R.T.	Porsche 911 S	1991
Tozzi Roland	Porsche 911 S	1991
André Wicky R. Team	Porsche 911 T	1991
Autohaus Max Morits	Porsche 914/6	1991
Alain Clements	Porsche 914/6	1991
Escudería Montjuich	Porsche 914/6	1991
Rey Racing Team	Porsche 914/6	1991
Jacky Dechaumel	Porsche 911 S	1991

GRUPO 5 - SPORT

Scudería Filipinetti	Ferrari 512 M	4999
Scudería Filipinetti	Ferrari 512 M	4999
Scudería Filipinetti	Ferrari 512 M	4999
Ecurie Francorchamps	Ferrari 512 M	4999
Gelo Racing Team	Ferrari 512 M	4999
North American Racing Team	Ferrari 512 S	4999
North American Racing Team	Ferrari 512 S	4999
North American Racing Team	Ferrari 512 M	4999
Escudería Montjuich	Ferrari 512 M	4993
John Wyer Automotive Ltd.	Porsche 917	4907
John Wyer Automotive Ltd.	Porsche 917	4907
John Wyer Automotive Ltd.	Porsche 917	4907
Escudería Montjuich	Porsche 917	4907
Martini Racing Team	Porsche 917	4907
Martini Racing Team	Porsche 917	4907
Martini Racing Team	Porsche 917	4907
David Piper	Porsche 917	4907
Racing Team VDS	Lola Mk. III T-70	4995
Suplentes		
Zitro Racing Team	Porsche 917	4495
John L'Amie	Porsche 910	1991
North American Racing Team	Ferrari GTB-4	4390

GRUPO 6 - SPORT PROTOTIPOS

Escudería Montjuich	Porsche 908	2297
Nicolas Koob	Porsche 908	2297
Christian Poirot	Porsche 908	2297
Auguste Veuillet	Porsche 908	2297
A. Wicky Racing Team	Porsche 908	2297
Louis Cosson	Porsche 907	1991
Autodelta SPA	Alfa Romeo	2993
Autodelta SPA	Alfa Romeo	2993
Autodelta SPA	Alfa Romeo	2993
Automobiles Ligier	Ligier JS-3	2993
Equipe Matra	Matra 660	2993
Camel Team Huron	Huron	2000
Camel Team Huron	Huron	2000
Jean Pierre Hanrioud	Chevron B-16	1990
Steinmetz Automobile	Chevron B-16	1990
François Migault	Huron	1860
Scuderia Filipinetti	Lola T-212	1790
Suplentes		
Suddeutsher Auto	Porsche 908	2997
Peter Weichert	Porsche 908	2990
North American Racing Team	Ferrari 312 P	2990
Camel Team Huron	Huron	2000
Ecurie Volant Shell	B. B. M.	1995



Jackie Stewart: indispuesto.

los niños no tengan excusas para reincidir en rabonas.

GUARDAN CAMA

JACKIE STEWART. Después de ganar el Gran Premio de España en Montjuich, Barcelona, el gran piloto escocés se vio afectado por una palma fenomenal, que lo obligó a reposar varios días para reponerse. Ya hacía un tiempo que venía terminando todas las carreras totalmente agotado, a pesar de su vida ordenada y su perfecto estado físico, y algunas veces, como en Monza, hubo que sacarlo prácticamente en brazos del auto, empapado en sudor. Más o menos igual le iba a François Cevert, y la coincidencia que los dos compañeros sufrieran los mismos contratiempos orientó a buscar la causa en algo común a los dos. Parece ser que ya se habría encontrado el motivo: los nuevos trajes antiflama que usan Stewart y Cevert son tan herméticos que no pasa ni una gota de aire a través de ellos, por lo que al final de un GP de dos horas ambos terminaban no sólo marcados sino también con serios trastornos estomacales. Para Mónaco seguramente volverán a los trajes convencionales.

SWEDE SAVAGE. El joven y promisorio volante americano, que sufrió una conmoción cerebral a raíz del accidente que protagonizó en el Questor GP de Ontario, California, ha sido declarado fuera de peligro por los médicos que lo atendían. De todos modos no se ha aclarado aún si su estado es satisfactorio ni si tendrá posibilidades de volver a las pistas en caso que lo desee.

EAST AFRICAN SAFARI

Hace 19 años que se corre el East African Safari, y las 19 veces ganaron la carrera pilotos locales, de modo que cuando alguien le comente esto no se le ocurra apostar que Ud. va a acabar con la farsa de los sudafricanos porque se lo van a morfar los leones. Esta vez, como el año pasado, le tocó ganar al crédito de Nairobi, Edgar Herrmann (nada que ver con Hans), que copilotéó un Datsun (tres triunfos seguidos en el safari) con otro muchacho del pago, Hans Schuller, que manejó durante toda la última etapa y los tramos de honor, en la llegada. Tras cruzar la meta, Herrmann declaró que tiene pensado correr en Le Mans con un Porsche, lo que indica que este muchacho se nos agrandó un poco.

Bert Shankland, de Tanzania, el ganador más famoso que tuvo este rally en toda su historia, llegó cuarto esta vez, entre los 32 coches que llegaron al final de más de cien que habían largado.

Los primeros once puestos de la clasificación fueron: 1º Datsun (Herrmann-Shuller), con 216 puntos en contra. 2º Datsun (Mehta-Doughty), 220 puntos. 3º Ford (Hillyard-Aird), 345. 4º Peugeot (Shankland-Bates), 346. 5º Porsche (Zasada-Bien), 365. 6º Ford (Preston-Smith), 398. 7º Datsun (Aaltonen-Easter), 437. 8º Lancia (Källstrom-Haggabom), 470. 9º BMW (Ulyate-Smith), 511. 10º Peugeot (Armstrong-Huth), 559. 11º Peugeot (Lyonet-Hesche), 574.

ANECDOTARIO

VIGILANTE

Cierto preparador de BMW (mejor mantenerlo en el anonimato) había llegado a Catamarca con el motor bastante desinflado y con un pistón "fané". Entró en parque cerrado pero el auto no daba para hacer más de 50 kilómetros de la etapa sigiuente. La solución nació de repente. Fue al parque cerrado y se acercó al policía de guardia en la puerta del recinto y le dijo:

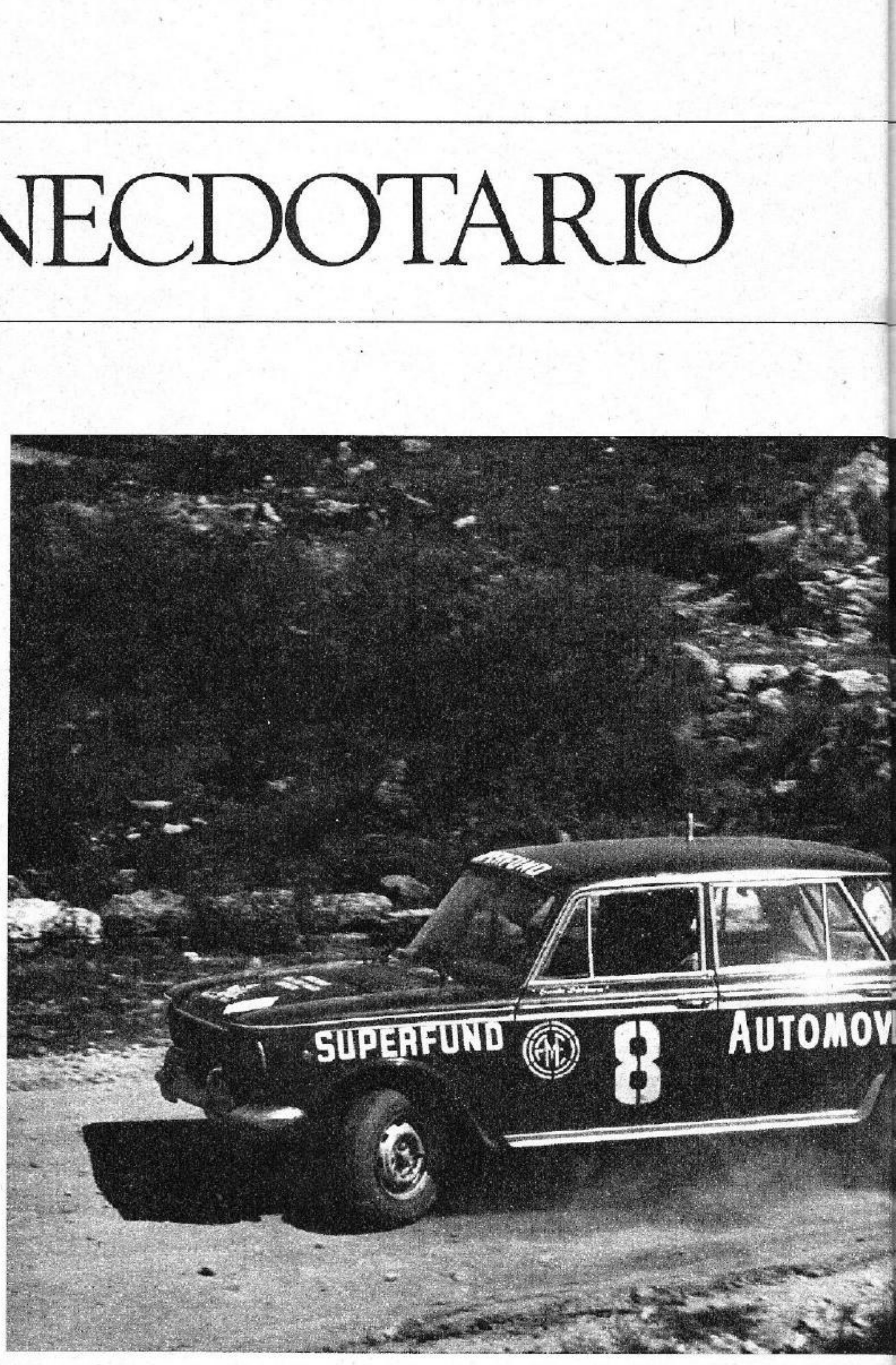
—Si me prestás el uniforme te tiro 5 gambas... ¿Agarrás?

Luego de un instante de duda, el agente del orden muy pachorriento se empezó a sacar la chaquetilla, después los pantalones y tendió la mano a la espera del azulado billete como única respuesta. El antedicho se puso el uniforme que le iba algo holgado y se metió en el parque cerrado, caja de herramientas en mano. Cambió pistón, pegó una revisada a todo y en un par de horas el auto estuvo como nuevo.

Cuando llegó a Arrecifes, estaba entre los cinco primeros. Por favor, no hagamos nombres.

CAMINERA

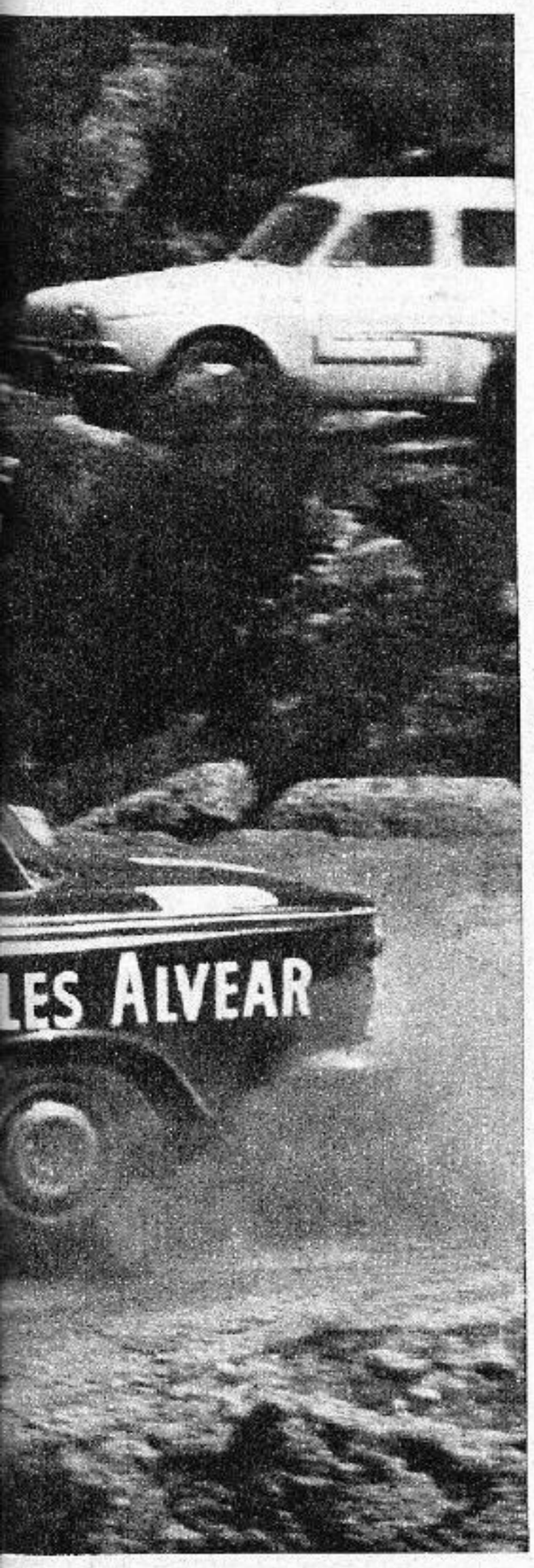
1964. El equipo Alvear recorre la ruta del Gran Premio. Iban en dos autos. Uno manejado por **Canedo**, el otro por **Heriberto Bohnen.** Llegan a la caminera de San Luis y paran a Canedo que venía despegado unos dos kilómetros del auto de Bohnen.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Hace algunos números comenzamos la serie y hoy la continuamos. Seguimos con los cuentos, las historias a veces inverosímiles y las anécdotas sabrosas. Algunas por indecorosas y otras por prohibidas. Pero ésta no es la última entrega. Prometemos que habrá muchas más

por CARLOS F. FIGUERAS



El equipo de las mil historias.

Gordo Cóncaro, otro personajón...

El policía toma el número de patente y el nombre del conductor.

—**Heriberto Bohnen ...** —contestó muy serio el Chino Canedo.

—**Está bien, siga... Buen viaje.**

A los dos minutos llega Bohnen y se repite la operación.

—**¿Nombre?**

—**Heriberto Bohnen ...**

—**Ajá, ¿así que usted es gracioso? Me va a tener que acompañar porque el señor Heriberto Bohnen pasó recién.**

Si Rodríguez Canedo no volvía a buscarlos y a explicar la situación, Heriberto Bohnen todavía estaría preso en la caminera del límite San Luis - San Juan.

FLORECITAS SILVESTRES

Gran Premio 1965. Otra de Rodríguez Canedo. Había abandonado en la primera etapa y se fue con algunos amigos a ver pasar la carrera por Copina. En los últimos lugares de su categoría iba Saverio Bonamico, asiduo concurrente al famoso Barcito de Florencio Balcarce y Rivadavia. Canedo había juntado un puñado de flores silvestres y cuando lo vio venir a Bonamico todos empezaron a hacerle señas desesperadas para que se detuviera. Así fue como Saverio tiró todos los cambios que pudo, frenó y en medio de una terrible polvareda preguntó alarmado a Canedo que estaba a su lado en la ventanilla ...

—**¡Qué pasa! ¡Qué pasa!**



—**Nada, macho ... estas flores son para ti ...**

—**La ... %$@‡&**

Las risas y carcajadas hicieron eco por mucho tiempo en las dulces orejas de Saverio Bonamico.

CANES...

Había una vez un equipo particular de dos Isard 700 que en una época habían pertenecido a los hermanos Paillot. En realidad ninguna de las dos máquinas "Singer" estaba dentro del reglamento de Anexo "J". Perreando las cajas de velocidades y el diferencial se lograba una mejor aceleración y en rectas una velocidad final superior a un régimen de vueltas inferior. Sin duda un cúmulo de virtudes nada despreciables. Y los que peleaban la punta tenían que caer en "esa" o conformarse con una performance mediocre.

Fue así que los autos en cuestión llegaron a la última etapa y uno de ellos prefirió perder media hora en cambiar el diferencial en carrera, por el que estaba homologado, mientras que el que tenía la caja de velocidades del 1204 no podía hacerlo ya que eso le insumía una cantidad de tiempo mucho mayor. Así llegaron al final del Gran Premio y ambos fueron a revisación técnica. Pero el destino no quiso que se destapara el estofado y como los autos eran iguales el Comisario Técnico decidió que a uno se le revisara la caja y a otro el diferencial, pero con tan mala suerte —para el CT—

→

Canedo-Nürburgring y los cuentos.



Abajo: Cuando las cupecitas cortaban alambrados...

que los eligió al revés. Desarmaron la caja del que tenía el diferencial largo y el diferencial del que tenía la caja larga... Ambos fueron clasificados oficialmente.

FUGADO

Allá por el '63 hubo un sanjuanino de apellido **Oro** que hizo varias incursiones en el automovilismo manejando un Fiat 1100. Una de ellas fue en el Pan de Azúcar, en una prueba para autos de Turismo. En la segunda vuelta, en una curva de montaña, el "millecento" derrapó fuera de control de su piloto y quedó colgado de la montaña, con la trompa balanceándose en el precipicio. El acompañante, novel en estas cosas, se bajó aterrado y comenzó a correr por el camino con rumbo desconocido, ante el estupor de su piloto. Oro logró, con ayuda de algunos lugareños, poner el auto sobre el camino y siguió en carrera, pero solo... fue descalificado. Del acompañante hasta el día de hoy no hubo noticias.

Pilotos que perdieron acompañantes durante carreras: **Loeffel, Bojanich, Mieres** y otros anónimos.

¡TARDE, RULO...!

Una típica Vuelta de TC de hace ya unos seis años. Un arrecifeño con cupé Ford se anota con "El Rulo" como acompañante. Por supuesto, les tocó un número muy alto y se tragaron la tierra de cuanto auto tuvieron adelante. En una de ésas, en plena polvareda, el acompañante, que venía bastante fruncido, avistó una curva a la derecha muy cerrada y gritó desesperadamente:

—**¡Guarda, Cacho! ¡Curva a la derecha!...**

Cacho, el piloto, sin preocuparse mucho y con voz tranquila contestó con una frase que años más tarde sería célebre:

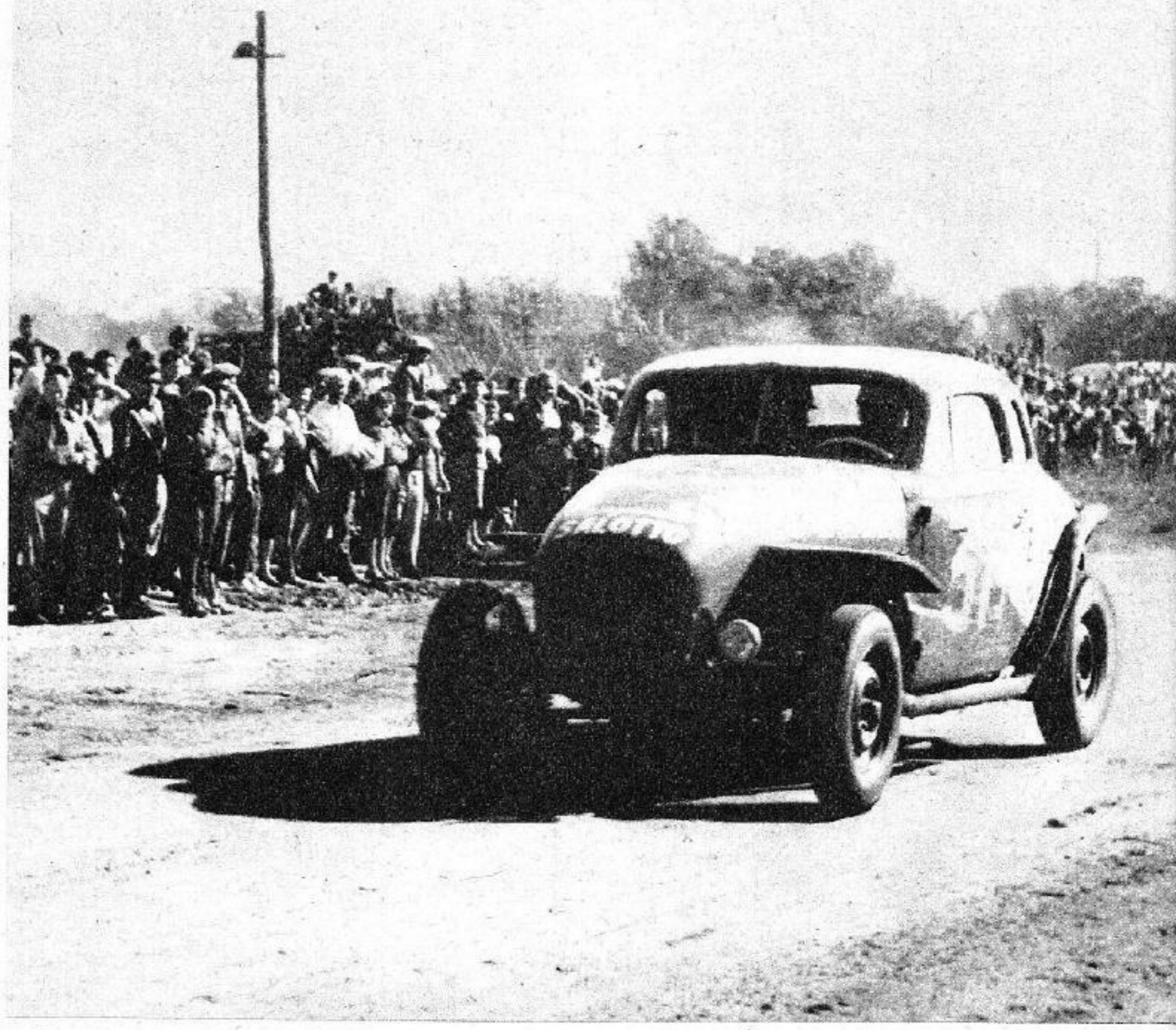
—**¡Tarde, Rulo...!**

Acto seguido la cupecita Ford cortaba los cinco hilos de alambre e ingresaba en un sembrado para terminar unos cien metros metido adentro del campo.

Récord absoluto del **Tío Dubourg ("Grey Rock")**. Gran Premio 1960. Abandonó frente a las piletas de Obras Sanitarias. El GP se largaba en carrera desde el Automóvil Club. Motor fundido para la Giullietta.

SUSTO

Era nuevo. Tierno. Casi un pétalo de rosa, y se le ocurrió de-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Abajo: Isard 700: historias calientes.

ANECDOTARIO

butar en el GP del '65 con un Fiat 1500 todo colorado él. Los amigos en el ACA, abrazos, besos y él haciendo una facha de locos. Caravana hasta Pilar. Cara de corredor, guantes, casco nuevo... acelerador a fondo, primera... segunda... tercera... cuarta y a 160 km/h hasta donde diera. De pronto, por el espejo un montón de faros y el novel piloto que ocupaba el centro del camino. Los que venían —Menditeguy con el Falcon Sprint y Andrea Vianini con el Alfa 2,6— no le avisaron para que se corriera y así... como venían se mandaron cada uno por su lado a más de 230 km/h con dos ruedas en la banquina.

Cuenta el acompañante que Osvaldo Agustín —así se llamaba el personaje— paró en la banquina, pidió sales y estuvo más de media hora parado esperando que le dejaran de temblar las piernas. ¡Si la barra lo hubiese visto...!

ELEGANTE IGNORANCIA

Cuentan algunos viborones que lo vieron que **Juanjo Blaquier**, que corrió el GP de Turismo de 1966 con un Peugeot 404 francés a inyección, estuvo parado un buen rato, en la segunda etapa, en pleno descenso de Copina. La razón era desconocida, pero Juanjo, manual en mano del 404 a inyección se cansó de preguntar a cuanto piloto paraba:

—¡Por favor! ¡Por favor!... ¿alguien conoce el Peugeot 404 francés a inyección...? Se paró y no tengo idea...

Los muchachos dedicados a la mecánica convencional hicieron caso omiso al pedido de auxilio de Juanjo Blaquier. Finalmente pudo seguir.





Frase de piloto a periodista afamado: **"Se me rompió el rulemán de batería..."**. Varios se la tragaron...

¡MA' QUE REFUERZOS!

El **Gordo Cóncaro** fue intérprete de más de una anécdota inverosímil. Esto sucedió en el Gran Premio de 1967, el que corriera y ganara el polaco Zasada. Los coches fueron entregados en parque cerrado en Pergamino el día anterior a la largada y por la tarde el Comisario Técnico revisó la mayoría de los autos. Al llegar al de Cóncaro vio unas soldaduras en partes vitales de la estructura y parrillas de suspensión bastante misteriosas que dejaban lugar a muchas dudas. Por consiguiente procedió a pedir el retiro de ese auto del parque cerrado, ya que lo consideraba fuera de reglamento, algo totalmente comprensible y lógico.

Cuando todo el mundo se enteró, se juntaron un montón de firmas de pilotos pidiendo al CT y al CD que dejara largar a Juan Pablo Cóncaro, que es algo así como el "alma mater" del GP. El CT contestó a esta petición diciendo que ese auto tenía refuerzos en partes principales de la estructura.

—¿Refuerzos? No... qué refuerzos. Son soldaduras, viejo, sol-da-du-ras; ¿sabés las galletas que tiene este auto? Si no lo sueldo todo se me cae a pedazos.

Triste realidad, pero Cóncaro largó el Gran Premio.

UNA GRACIA

Mesa en el Nürburgring Sport Hotel, en ocasión de la Misión Argentina. Juan Manuel Fangio y demás comensales. Entra Rodríguez Canedo y se dirige directamente a él con cara de pensativo y en medio de un silencio expectante...

—Estuve pensando en algo, Juan Manuel...

—Sí, hermano... contame...

—¿Usted se imagina cuántos campeonatos mundiales, además de los cinco, hubiese ganado si manejara como yo...?

Hubo carcajadas y hasta quien se atragantó con el gulash.

POLENTA PLUS

por LUCIANO FERNANDEZ

Un "kit" para adicionar potencia extra a la popular versión "Ponderosa" de la marca Zanella descubre sus posibilidades deportivas.. Aquí presentamos un estudio de su construcción y analizamos su rendimiento, que puede ser "potente", "belicoso" o "rabioso", según inconfesables fines

Desde hace aproximadamente unos dos meses, se halla en uso experimental la versión deportiva del "kit potenciador" para los motores Zanella 170, que habitualmente equipan los modelos "Ponderosa" de la mencionada marca de Caseros. El éxito inmediato logrado luego de estas pruebas hizo que la firma Rivelli & Kissling se abocara a su producción en serie para abastecer a la creciente demanda originada en los aspirantes a integrar las "hordas de adictos a la velocidad".

El equipo de referencia consta de cilindro y tapa, ambos en fundición especial de aluminio y silicio, pistón, perno, aros, brida de admisión y carburador de mayor diámetro, completándose con un piñón salida de caja y cámara resonante de escape. Estos elementos se colocan en reemplazo de los originales de fábrica, sin más ayuda que las herramientas convencionales y ningún maquinado especial, con lo cual se obtiene casi el doble de potencia partiendo, lógico está, de los valores declarados por fábrica (siempre menores, en el caso de la firma mencionada).

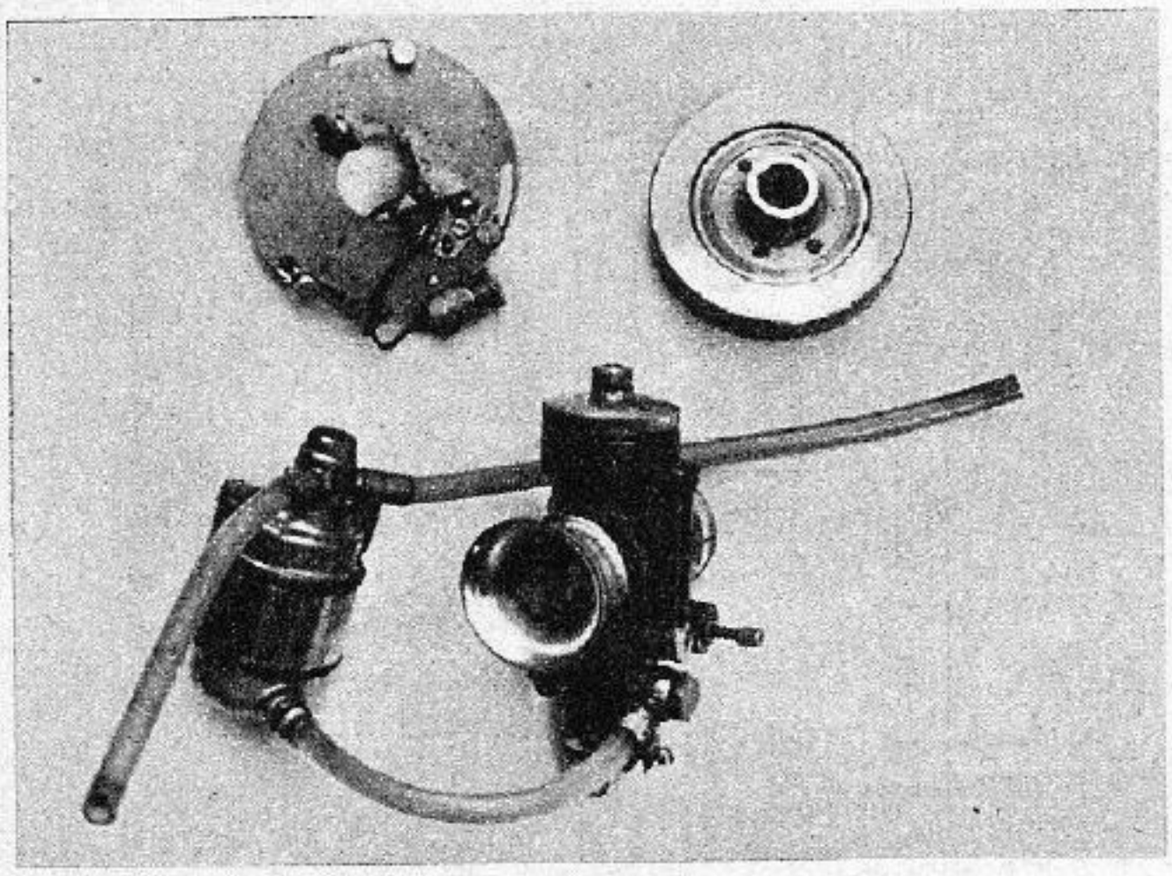
La tapa de cilindros, muy robusta, presenta en su interior una cámara de combustión similar a las que equipan las versiones de carrera (R.K.) de característica "semiesférica" con deflección (comúnmente denominada "gorra de jockey") y bujía al centro, cumple eficientemente con el barrido de los gases quemados en los distintos índices de compresión que puedan ser elegidos en la gama de 10,5 a 1 hasta 13 a 1, valores que obligan a la utilización de combustibles "súper" de 80 a 100/130 octanos.

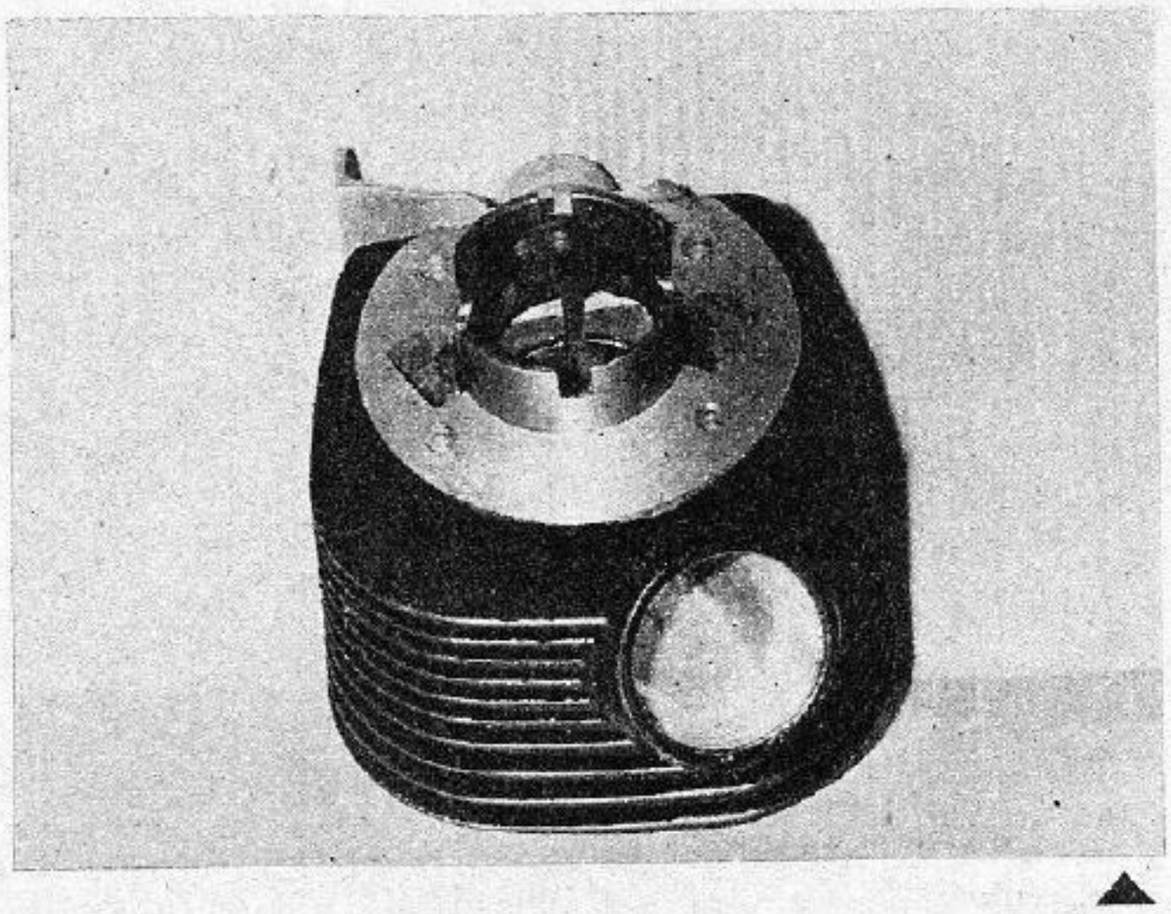
Del conjunto cilindro-pistón, este último se destaca por utilizar dos aros sección "L" maquinados sobre el borde superior con una separación de 2 mm entre sí, recurso muy efectivo para obtener una perfecta regulación del cierre y apertura de las lumbreras de escape y trasferencia.

Analizando la disposición de las lumbreras en la camisa del cilindro, la de escape nos permite apreciar que las medidas correspondientes a su ancho están determinadas por el 80 por ciento del diámetro del cilindro que para el caso del presente análisis no representa peligro alguno para el funcionamiento del pistón y aros, por corresponder, este diseño al de "Tobera Dividida", es decir, contar con un tabique de separación de un ancho de 6 mm tallado en la misma camisa. La altura de la misma de casi 24 mm coincide con el cálculo teórico que representa un valor del 40 por ciento

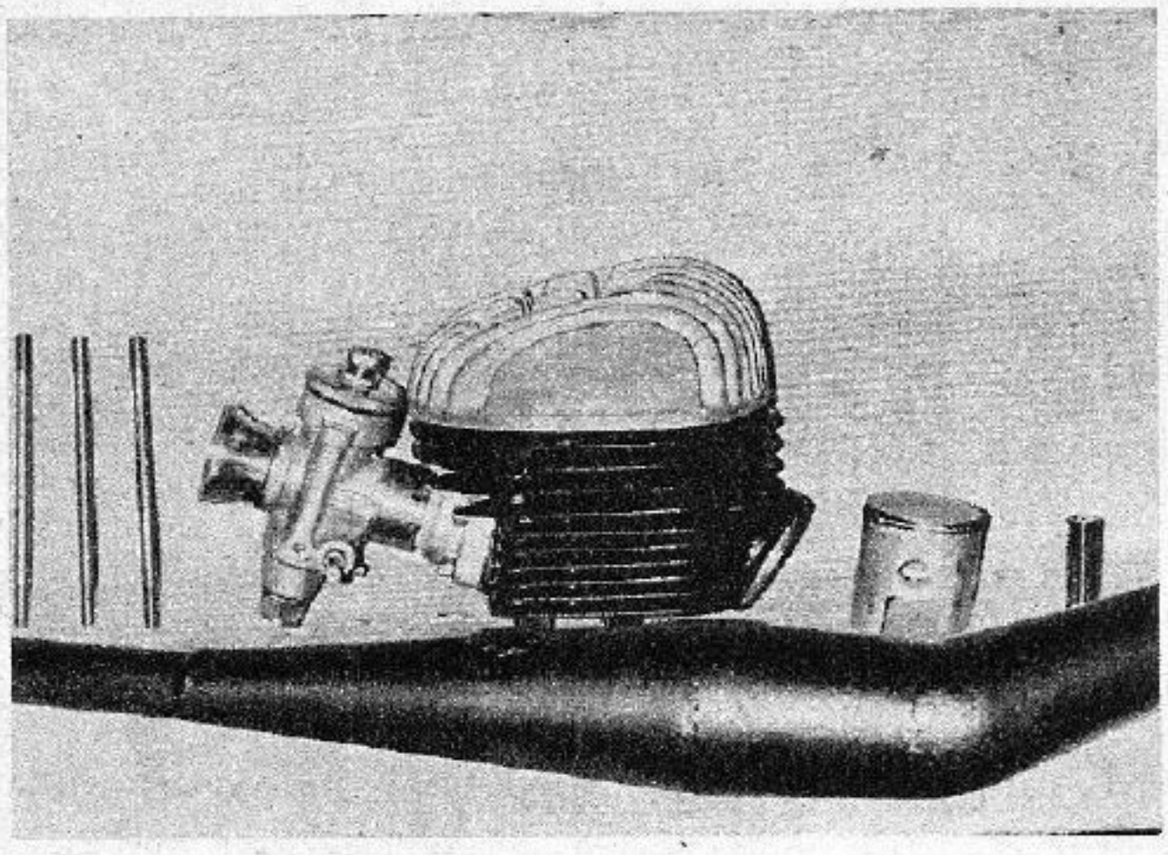


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





En esta foto se pueden apreciar los amplios conductos de trasferencia mecanizados en el cilindro, la tobera de admisión y el área de paso al cilindro con tobera dividida. En primer plano, la generosa dimensión del conducto de escape.



Arriba, izquierda: El carburador es obra de Guillermo Yur: una boca de 43 mm, difusor de 28 mm, dosifican la mezcla con la colaboración de un corte de cortina número 70 y aguja L 3. En la parte superior, la plaqueta especial y el volantín de reducidas dimensiones especial para alto régimen de rotación. Esto último es equipo opcional.

Parte del equipo de performance. Cilindro y tapa de fundición especial de aluminio y silicio, pistón, pernos, aros, espárragos, brida de admisión y carburador de mayor diámetro y la cámara resonante de escape.

de la carrera del pistón, base aceptable para ser aplicada a un régimen de 10.000 rpm que en este caso se cumple con la utilización del mayor índice de compresión y que presume una disminución progresiva ante la adopción de valores menores en usos "más pacíficos".

Incide también en lo enunciado anteriormente la posición de las ventanas de trasferencia y sus medidas, que son la resultante de la utilización de los conductos tallados en el cárter de origen de serie (de reducidas dimensiones), que desembocan en los más amplios mecanizados en el cilindro especial que se comunican con el interior del mismo por orificios de 24 mm de largo por un promedio de medidas de altura de aproximadamente a los 16 mm (relativamente altos) que corresponden a un porcentaje del 26 por ciento de la carrera del pistón y más apropiados para un régimen superior a las 11.000 rpm pero que pueden ser la resultante de la falta de volumen adecuado y la baja compresión del cárter-motor que originalmente está por debajo del 1,35 a 1 sensiblemente menor a los comunes utilizados en las versiones destinadas a competencias.

La tobera de admisión es de generosas dimensiones y presenta un área de paso mayor en un 20 al 25 por ciento de la superficie resultante derivada de la utilización de un carburador de 28 mm de difusor. El ancho representa un porcentaje equivalente al 70 por ciento del diámetro, muy por encima del límite de seguridad del 62 %; pero como en este caso se ha adoptado también el sistema de tobera dividida, se cumple este objetivo con un tabique perfilado de un ancho de 3 mm que guía la columna de gases hacia el interior del cárter. Por las razones apuntadas de baja compresión primaria y demás restricciones mencionadas precedentemente, es necesario compensar la eficiencia del llenado, acortando sensiblemente la falda posterior del pistón de modo tal que la permanencia de la carrera de admisión se fije en unos 155 a 160º, valores que se utilizan para la obtención de los rendimientos óptimos en cuanto a la aceleración y velocidad final.

El carburador es un elemento producido en el país en pequeñas series por Guillermo Yur, de sobrada experiencia en la materia, partiendo de su boca de 43 mm de diámetro, un difusor de 28 mm dosifica la mezcla con la colaboración de un corte de cortina Nº 70 y aguja L. 3 contándose como poderoso auxiliar para el logro de una eficiente puesta en marcha y aceleración desde "insospechados bajos regímenes" su sencillo sistema de regulación de baja que variando la afluencia del combustible obtiene mejores resultados que sus versiones racing de origen extranjero, que actúan dosificando la proporción de aire. La acumulación de combustible es cumplida por una cuba que se fija separadamente del cuerpo del carburador a los efectos de lograr una mejor elección del nivel adecuado para evitar ahogos o falta de nafta en virajes o accidentes pronunciados. La elección de este carburador está determinado no sólo por las ventajas de su sencilla regulación, sino que la obtención de repuestos para su reparación resulta fácil y menos onerosa que los correspondientes a modelos de producción extranjera, de difícil obtención y tediosa adaptación.

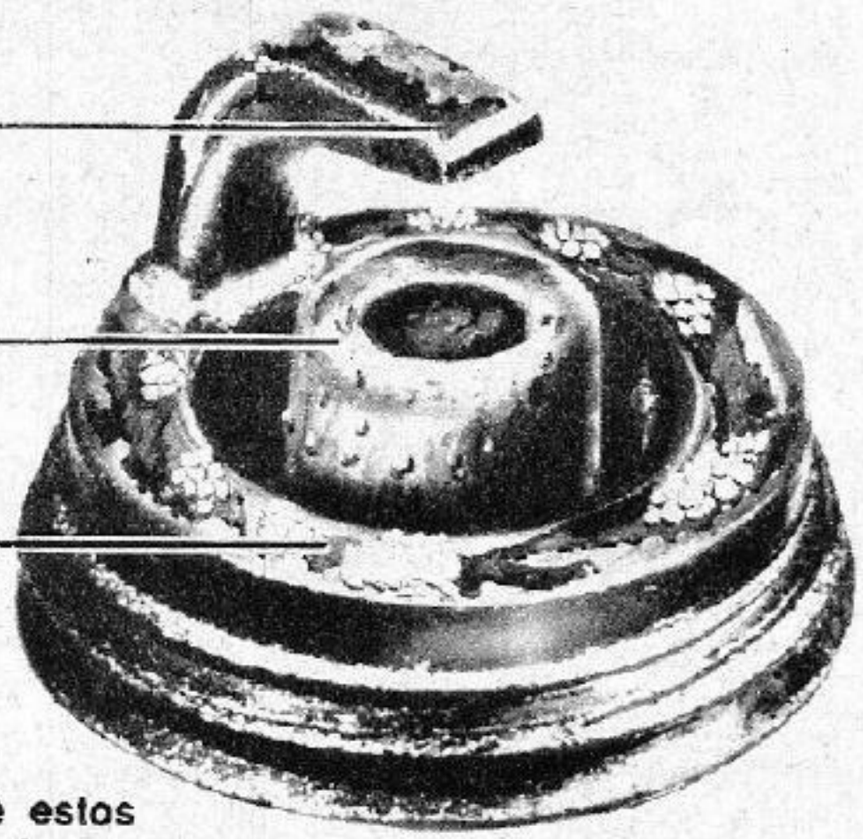
Independiente a la colocación del equipo detallado es aconsejable la revisión del sistema de encendido por volante magnético el que deberá encontrarse en perfectas condiciones de rendimiento, corrigiéndose su puesta a punto anticipando el encendido a 3,40 mm a.p.ms. con un valor de separación de los contactos de 3 décimas de milímetro.

Esta corrección posiblemente traerá apareada una puesta en marcha con tendencia al retroceso, por lo cual deberá hacerse con más cuidado que el habitual. Sabiendo que para uso en competencias deportivas el uso de la palanca de puesta en marcha es casi nulo, Raúl Kissling, "alma mater" de este equipo potenciador y ahora volcado de lleno a la convivencia con su viejo amor motociclístico, nos comentó de la conveniencia de reemplazar el volante magnético por el sistema de batería y bobina, para lo cual tiene previsto la adopción de una plaqueta especial y un volantín de reducidas dimensiones que permite la rotación a altos regímenes sin el peligro de pulverizar el pesado volante magnético de fábrica cuando por una "chingada" al cambio el motor se pase de vueltas.

Todas estas previsiones enunciadas se complementan con la existencia de otro equipo similar para la cilindrada menor de 125, siempre a montar sobre el motor de la Ponderosa, que por tener un recorrido de 60 mm permite montar un pistón de 51,5 mm de diámetro que hace una cilindrada de 124 cm y que permite aún más aprovechar las posibilidades de participar en pruebas reservadas para menores cilindradas contando con un motor de serie realizado por fábrica para la cilindrada de 170 cm. En este caso la compresión puede ser elevada hasta 14 a 1 con el cual se obtienen potencias de 19 HP muy cercanas a la de 22 HP publicitadas para su hermana mayor, suficientes para satisfacer al más exigente

Después de los 16.000 kilómetros las bujías dejan de ser bujías.

Cámbielas y gane.



Cualquiera de estos tres tipos de desgaste, reduce el rendimiento de sus bujías.

A los 16.000 km. las bujías de su motor ya cumplieron con su deber. En consecuencia, el motor de su coche estará resentido. Lo notará en el arranque lerdo, en el menor kilometraje por litro de nafta y en la sensible disminución de su potencia.

En otras palabras, no le eche inmediatamente la culpa a las bujías cuando el motor empiece a fallarle. Es obligación suya revisar sus bujías a los 8.000 km. y cambiarlas a los 16.000 Sin dudar. Aunque sean Champion.

CUANDO CAMBIE BUJIAS, HAGALO POR CHAMPION TURBO-ACTION Y AUMENTARA EL RENDIMIENTO DE SU AUTO EN:

- **Potencia: 8%**
- **Economía de combustible: 10%**
- **Aceleración: 6%**
- **Rapidez de encendido.**

RESULTADOS OBTENIDOS POR INGENIEROS DE CHAMPION Y CERTIFICADOS POR EL UNITED STATES AUTO CLUB.



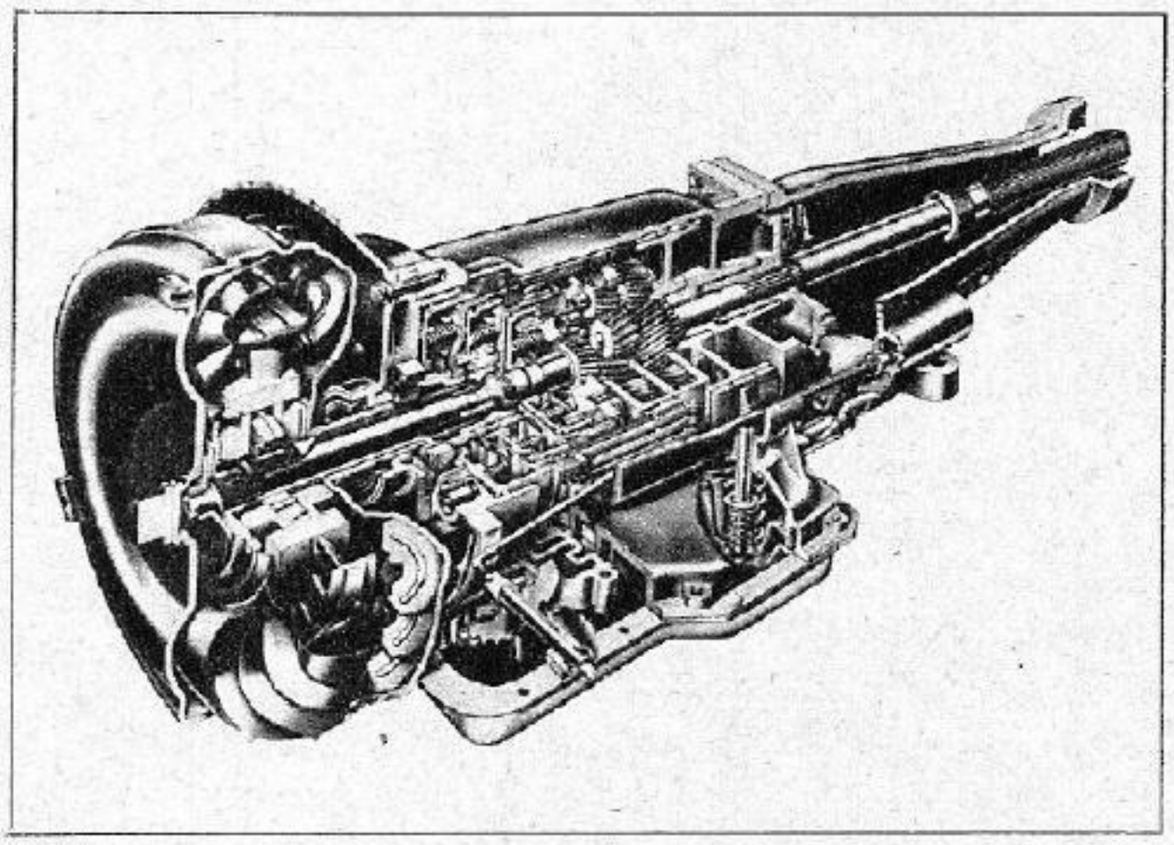
CHAMPION

CAMBIE SUS BUJIAS CADA 16.000 KM.

Y 442

chevy automático

Recientemente presentado, el nuevo Chevy Deluxe incorpora mejoras en cuanto a confort y terminación, pero fundamentalmente la nueva caja automática "Chevromatic" como equipo de serie



General Motors presentó en el Yacht Club Argentino el nuevo Chevy Deluxe equipado con la caja automática "Chevromatic". De esta manera la empresa lanza el mercado un producto que tiende a satisfacer las necesidades del público argentino brindándole un elemento que posibilita la conducción de los automóviles con mayor comodidad, cuya aceptación es reconocida mundialmente hasta tal punto que en USA las ventas de vehículos equipados con cajas automáticas alcanzan porcentajes superiores al 90 %, extendiéndose incluso su aplicación al terreno deportivo.

En el acto de presentación hablaron los señores Howard Vange y Sergio Poyo, director gerente de GM y Gerente de Ventas automotores respectivamente, quienes dieron a conocer las características principales del Chevy Deluxe y particularmente de la caja Chevromatic.

La caja Chevromatic ofrece la posibilidad de efectuar los cambios de marcha manualmente —además de su condición de automática, lógicamente— accionando la palanca selectora ubicada en la columna de dirección. Esta, además de las posiciones de estacionamiento (E), marcha atrás (R), y punto muerto (N), podrá colocarse en directa (D), posición en la que se producirán los cambios automáticamente; media (M) que llega solamente hasta la segunda velocidad y fuerza (F) que quedará siempre en la primera marcha.

La caja automática, además de reducir el esfuerzo y el cansancio en el conductor, permite concentrar mayor atención en el tránsito, elimina el riesgo de errores de uso y aumenta la maniobrabilidad en pendientes, especialmente en las trepadas con paradas intermitentes en las que sólo habrá de accionarse el acelerador y el freno. En los descensos, la caja tiene posiciones que permiten aprovechar la acción frenante del motor. En cuanto al Chevy Deluxe, incorpora el motor de 4.100 cm³ y ha sido mejorado en el tratamiento del confort interior y terminación exterior.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA ACTIVIDAD ZONAL

Provincia de Buenos Aires

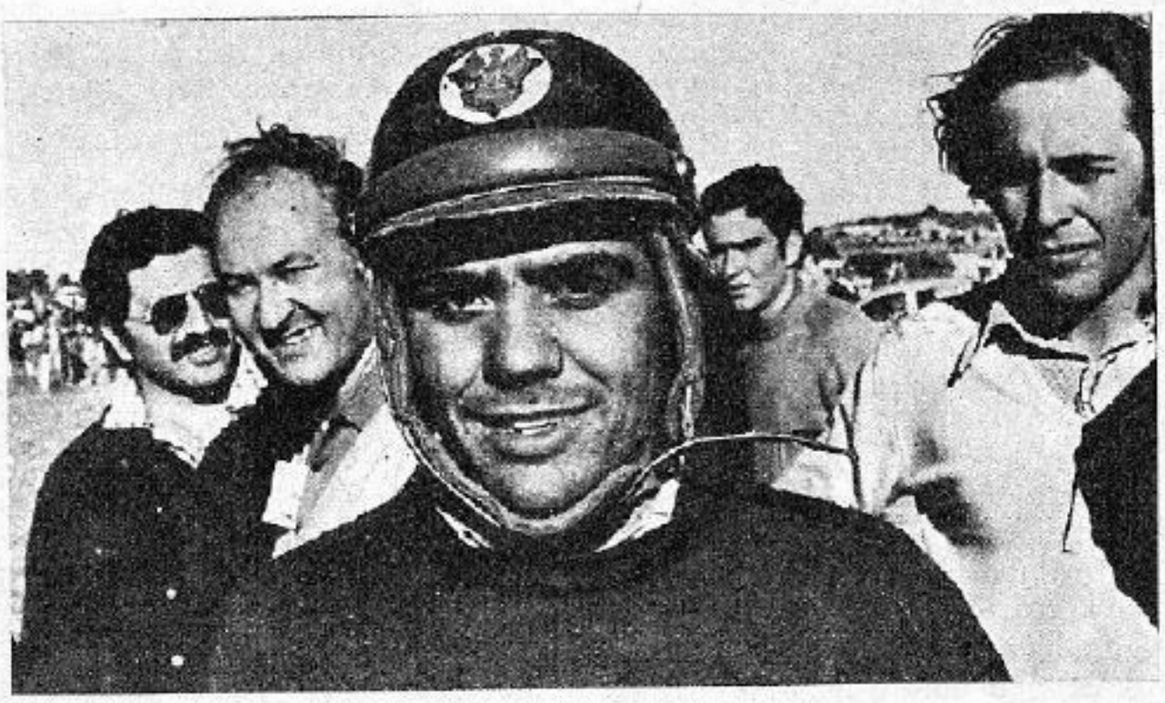
"EL BOSQUE SE POBLO DE RUIDOS.... TUERCAS"

Con un fin de semana dudosamente apto para competencias automovilísticas por las lluvias caídas que la hicieron peligrar, se disputó la prueba organizada por la "Peña Automovilística El Bosque", de Merlo. Pese a todo, la suspensión de la misma no se llevó a cabo y el domingo 18-4-71 tuvimos carreras en un día de espléndido sol, un poco frío a la mañana, pero luego la cosa cambió. La pista, un poco blanda a la mañana, mejoró notablemente quedando en óptimas condiciones para el desarrollo de la competencia. La organización estuvo acorde con los antecedentes de la "Peña El Bosque", el trato para con el periodismo fue encomiable en todo aspecto. Se llevaron a cabo carreras para las categorías Fiat 600 Semipreparados y Cafeteras hasta modelo 27. Se pudo ver un buen espectáculo en ambas.

Categoría FIAT 600

Semi-Prep.

Elogiosa la labor inobjetable del ganador Enrique Tomasello que triunfó en la segunda serie y la final en duelo, mano a mano, con un Oscar Quarello bravo en todo sentido que sólo le dejó el camino libre cuando su coche sintió los efectos del duro trato a que fue sometido. El representante de



Enrique Tomasello, ganador absoluto de la categoría Fiat 600 semipreparado, en Merlo.

Moreno, José Séptimo, estuvo siempre entre los hombres de punta; fue gran animador; en cuanto le tome la mano a los circuitos será hombre de cuidado. "Mandrake", aguerrido y luchador, un poco vehemente en el manejo, puede ser un defecto o una virtud, según desde el punto de vista que se mire. Pero a falta de velocidad fue 2º en la 2a. serie y tercero en la final; con un coche veloz puede hacer cualquier cosa. Juan C. Carró sigue con su mala racha. Debutó Alberto Tomaselli. Prandi Roberto no descolló esta vez y Fernando Boggio no pudo arrimar el bochín.

1ª Serie Cat. FIAT 600

Semi-Prep. (10 Vueltas)

Con las últimas indicaciones del comisario deportivo Jorge Klotzpach, motores en marcha, bandera en alto y bajada que fue, picaron todos en abigarrado pelotón. Tomó la punta Oscar Quarello ubicándose en el 2º puesto el debutante Alberto Tomasello. Mientras tanto, José Séptimo avanzaba desplazando a Tomasello en la 4a. vuelta. Las posiciones no variaron en los giros restantes hasta la final. Neto ganador resultó Oscar Quarello en un tiempo de 8m10s a un promedio de 68,620 k.p.h.; 2º se clasificó el representante de Moreno, José Séptimo; 3º Alberto Tomasello y en 4o lugar Alfredo Castro.

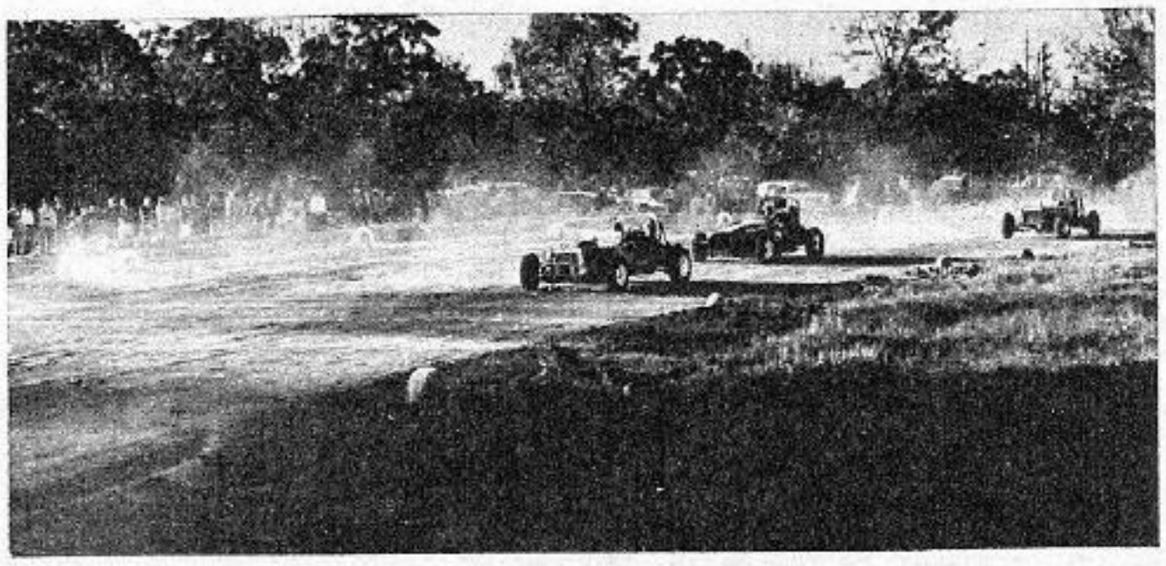
2ª Serie Cat. FIAT 600

Semi-Prep. (10 Vueltas)

Desde la bajada de bandera tomó la punta Enrique Tomasello con una solvencia impresionante seguido a la distancia por el representante de San Antonio de Padua, Juan Carlos Carró; pero mucho no le duró la alegría. Problemas mecánicos lo obligaron a abandonar en la 2a. vuelta. En el mismo giro Roberto Prandi pasó a ocupar la 2a. colocación, bastante cerca de Tomasello; éste, a su vez, graduó el tren de marcha alejándose un poco más de Prandi para mayor seguridad. A pesar de quedar Tomasello solo en la punta, la competencia no perdió animación en ningún momento, pues comenzó una dura batalla por el 2º puesto entre Roberto Prandi y "Mandraque". Lástima la deserción de Fernando Boggio, que podría haber terciado en la porfía. Desde la 4a. vuelta comenzó el "merengue"... Prandi, con un poco más de velocidad, y "Mandraque" que de su "galera mágica" no sacaba otra cosa que arriesgado manejo en lo sinuoso para acercarse lo suficiente como para "tocar" el paragolpes del coche de Prandi buscando siempre un lugarcito así de chiquitito para meter la trompita. Pero Prandi... niet... niet y niet. En la última vuelta "Mandraque" apeló a esos recursos mágicos reservados exclusivamente para las grandes ocasiones y metió la trompita... colocándose segundo. Bajada que fue la bandera la recibió "Mandraque" y luego Prandi. Linda carrera que ganó Enrique Tomasello en 8m9s2/5 a un promedio de 68,760 k.p.h.; 2º fue "Mandraque"; 3o Roberto Prandi y 4º Jorge Peroni.

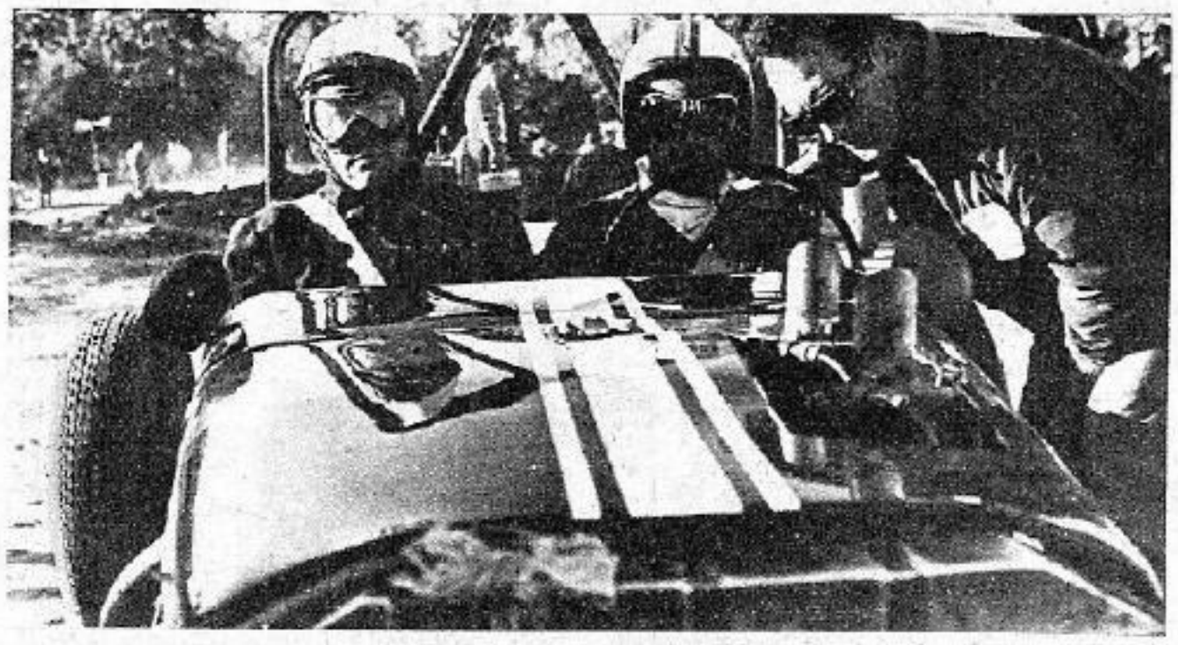


El "niñito" Enrique Tomasello seguido a muerte por Oscar Quarello en la pista de El Bosque", Merlo.



Adolfo Re (Nº 1) se apresta a pasar a un competidor. Categoría Cafeteras hasta modelo 1927.

LA ACTIVIDAD ZONAL



Carlos Penna y acompañante reciben las últimas instrucciones de su "manager" antes de largar la final que ganarían en gran performance.



El sexo débil en acción en Merlo. La joven señora Carmen de, acompaña a su esposo, Jorge Statuto. No pudieron llegar, pero insistirán.

FINAL CATEGORIA FIAT 600
Semi-Prep. (20 Vueltas)

Llena de alternativas emocionantes propias del "despiplume"... malditos... la vieron ¿¿¿no??? ¡La verdad es que está rebuena!!!... Perdón, estábamos en la final; sí, se dieron con "tutti" en bien del espectáculo, con un ritmo sostenido y movido que el público premió con prolongados aplausos. Largada la competencia tomó la punta Enrique Tomasello y pegadito ahí no más, de él en la segunda colocación, Juan Carlos Carró (que duró un poquito más en carrera). El resto, todos en alegre trencito, hasta la 2a. vuelta. Mientras tanto, Oscar Quarello avanzó un puesto desplazando de la 2a. colocación a Carró y comenzando el asedio constante y molesto para "el niñito" Tomasello. En el 5º giro Quarello desplazó a Tomasello manteniéndose éste a la expectativa. Quarello siguió su marcha triunfal sin dejar de pisar a fondo el fiatín, lo que le traería aparejado un disgusto padre. En el giro 8º Carró comenzó a retrasarse por problemas mecánicos, pero a su vez también se entabló otra lucha aparte entre José Séptimo y Roberto Prandi... "Mandrake" cola de perro..., pero veremos luego. En el giro doce el puntero Oscar Quarello debió abandonar por falencias mecánicas; creemos que no fue debidamente asistido por sus colaboradores; en fin... A partir del giro trece tomó la punta el "niñito" Tomasello y "Mandrake", sin pedir permiso, entró a disputar el segundo puesto, que era peleado por Prandi y José Séptimo. Culminaron las veinte vueltas con un magnífico espectáculo brindado por la categoría Fiat 600 semi. entretenida, no deslució en lo más mínimo y es de esperar que "los grandes" se sientan heridos en su amor propio y se pongan a trabajar bien en serio para no defraudar a sus "fans" y de paso llevarse los trofeos a la vitrina de casita y los pesotes al "bolsillito secreto".

CLASIFICACION FINAL CAT. FIAT 600
Semi-Prep. (20 Vueltas)

		Vueltas	Tiempo	Promedio
1º	Enrique Tomasello ...	20	15m 55s ...	70,416 km/h
2º	José Séptimo	20	16m 04s ...	69,759 „
3º	"Mandrake"	20	16m 07s ...	69,542 „
4º	Roberto Prandi	20	16m 15s ...	68,972 „
5º	Alfredo Castro	19	16m 45s 2|5	
6º	Antonio Cristóbal	19	16m 55s	

Categoría "Cafeteras Hasta Mod. 27"

Es evidente que los muchachos de la categoría están compitiendo con las máquinas en las mismas condiciones del año pasado; de otra manera no se explica el porqué de tanta fragilidad. Adolfo Ré, campeón del '70, tuvo una labor muy opaca, lo mismo que el vice, Heriberto Marveggio. Los representantes de Mercedes, Ibarbia Hnos., apadrinados por el "Turco" Hassan, tampoco estuvieron a la altura de los acontecimientos ni de sus antecedentes... De todas maneras, "la cosa" estuvo bastante

1ª Serie Cat. "Cafeteras Hasta. Mod. 27" (10 Vueltas)

Largada la competencia, tomó la punta en forma decidida Carlos Penna, y desde las primeras vueltas comenzó el desbande de máquinas heridas en dirección a boxes. Apenas si se salvaron de caer en la volteada Carlos Penna, que se clasificó 1º con un tiempo de 7m 50s, a un promedio de 71,540 km/h; 2º: Adolfo Ré, a duras penas; y 3º, y echando humo que daba calambres, Néstor Laurenti, con motor Whippet.

2ª Serie Cat. "Cafeteras Hasta Mod. 27" (10 Vueltas)

Motores a "full"... bajada de bandera y "el malón" en marcha, con Heriberto Marveggio señalando el camino, Iracet Osvaldo se ubica 2º y Julio Becerra 3º. En esta serie compitieron todos Chevrolet. En la vuelta 6ª Osvaldo Iracet comenzó a hostigar la marcha del puntero Marveggio; Julio Becerra también se acercó con el mismo propósito, pero luego se retrasó. Momentos de expectativa y suspenso en las últimas vueltas por la lucha entre Marveggio e Iracet. Faltando dos vueltas Juan Cousso sobrepasó a Becerra, ubicándose tercero, y así hasta el final, con el triunfo de Heriberto Marveggio con un tiempo de 7m 43s, a un promedio de 72,622 km/h; 2º: Osvaldo Iracet; 3º: Juan Cousso, mejorando lentamente, con temperatura en ascenso y vientos favorables del Oeste; 4º: Juan Melano, para alegría de papá "Barba" Melano; y 5º: Julio Becerra.

REPECHAJE Cat. "Cafeteras Hasta Mod. 27" (5 Vueltas)

Gran expectativa de las damas por la participación del sexo débil en la competencia: Jorge Statuto corre con su esposa Carmen de acompañante; mucha simpatía por parte del público. Desde la señal de partida tomó la punta Julio Becerra, con Chevrolet, para no largarla hasta el final; 2º se ubicó Oscar Teruello, con Ford, quedando hecho un sandwich con el Chevrolet de Díaz Ratto en el tercer lugar. Tiempo del ganador Julio Becerra: 4m 02s, a un promedio de 69,471 km/h.

FINAL Cat. "Cafeteras Hasta Mod. 27" (20 Vueltas)

Gran lucha desde la bajada de bandera, en la que picó en punta Carlos Penna, seguido de muuyyy cerca por Osvaldo Iracet; 3º, con problemas mecánicos en su Dodge, Adolfo Ré; 4º, Juan Cousso, a la expectativa. En la segunda vuelta Julio Becerra quedó al borde de la pista con problemas en la dirección; luego le daría dos patadas para arreglarla y continuar en carrera (palabras textuales). En la séptima vuelta Adolfo Ré abandonó por rotura de manguera de aceite Cocinero. En la décima vuelta Osvaldo Iracet pasó a comandar el pelotón, pero Carlos Penna lo dejó por sólo una vuelta (para que nd se le reviente la hiel). Culminaron las veinte vueltas con el triunfo sin objeciones de Carlos Penna.

CLASIFICACION FINAL CON MODELO 27

		Vueltas	Tiempo	Promedio
1º	Carlos Penna	20	15m 29s	72,387 km/h
2º	Osvaldo Iracet	20	15m 31s	72,232 „
3º	Juan Cousso	20	15m 55s	70,416 „
4º	Julio Becerra	13	15m 52s	
5º	Heriberto Marveggio .	10	15m 34s	

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Aullidos en "El Bosque"

Alfredo Ibarbía, de Mercedes, lucía impecable traje anti-flama obsequio del "desprendido" Hassan.

Roberto Molina y Nelson Comasco se pasaron con el cordero; pese a la veda, se la rebuscaron un kilo.

Los jóvenes colegas de la Universidad de La Plata representaron muy bien a sus compañeros de estudio; ¡bien, muchachos!

Se anunció la participación de la categoría "Mar y Sierras" y "Cafeteras hasta Mod. 36" en esta zona; será para alquilar balcones.

Jorge Statuto y su esposa Carmen se vieron precisados a abandonar por problemas mecánicos; juraron volver a la pista en la próxima competencia.

Buena organización: servicios de bomberos, ambulancias (2) y vigilancia policial.

El gordo "Yiyi" Ferrari, conocido mecánico de Merlo, brindó a CORSA una novedad en calidad de primicia: estrenará una nueva cafetera próximamente.

CORDOBA

JESUS MARIA: RAMIREZ FUE EL HEROE DE LA JORNADA

Con extraordinario éxito, el Centro Sociedad Italiana de Jesús María hizo realizar la cuarta fecha del campeonato zonal standard, incluyendo en la programación las categorías promocionales para Citroën, Fiat 600 y Renoletas.

Esta fue la prueba de fuego para la continuidad del zonal, resultando, por fortuna, totalmente afirmativa, ya que el número de inscriptos sobrepasó el medio centenar y la recaudación fue de más de "un palo".

CITROEN

Fue la primera categoría en salir al ruedo, contando con 8 participantes. Juan Mastromarino resultó el encargado de mostrar el camino durante las dos primeras vueltas, escoltado por Eduardo Cravero, Fernando Bagnis y Carlos Mastromarino. Este último, en gran actuación, logró colocarse en el primer puesto al cumplirse el tercer giro, para luego ser superado por Fernando Bagnis, que no largó la punta hasta el final. Más atrás se ubicaron Pedro Gentilini, Jorge Abulafia, Ricardo Tomas y Ramón Valles, este último realizando difíciles maniobras para embocar el puente angosto que tiene el circuito.

RAMIREZ EN LA DE FIATINES

Como siempre, la prueba reservada para Fiat 600 suele ser la más espectacular debido a la gran paridad que existe entre las máquinas de punta, y además porque ver a las bolitas rodar en pelotón, aplastándose contra la tierra, es realmente sensacional.

El piloto de Cosquín, Manuel Uravich, tomó la punta, pero sólo pudo conservarla una vuelta, ya que el empuje de Juan Alberto Ramírez, ubicado escolta, logró llevarlo al primer lugar, que cuidó hasta la bandera a cuadros. Otro piloto de la capital del folklore, José Castro, anduvo con varios problemas, pero igualmente logró dar batalla a los dos punteros, que marcharon toda la carrera rueda a rueda. Las posiciones restantes las ocuparon César Norverto, Marcelo Bajo y Daniel Mustafá.

Ramírez, piloto de CORSA, y Uravich concitaron la atención del público, ya que verdaderamente era una delicia verlos doblar juntos, derrapar y entrar al puente completamente cruzados pero sin perder sus posiciones.

RENAULT 4: MUY ABURRIDA

Cinco fueron las Renoletas que se alinearon en la partida. Desde el vamos se ubicó en la punta Ernesto Piovano, seguido de Joaquín Rodríguez Castaño, Lippy Fernández Berro, Guillermo Tschop y Luis de los Santos.

Las dos posiciones de privilegio no cambiaron: Piovano, cómodo en la vanguardia, y Rodríguez Castaño, realmente irreconocible, ya que anduvo como los dioses. La alternativa de interés se produjo en la vuelta número nueve, es decir, faltando dos para la finalización, cuando Tschop logró arrebatarle el tercer puesto a Fernández Berro, mientras que De los Santos había abandonado en el quinto giro.

En definitiva, pocos inscriptos, poca emoción, con dos máquinas bien preparadas y las restantes en evidente inferioridad de condiciones.

CATEGORIA HASTA 1150: RAMIREZ ARRASO CON TODOS

Fue la más espectacular y vibrante de la jornada, ya que largaron trece coches, entre los que se contaban el DKW de Del Toro, puntero en la categoría, y los dos fiatines de Castro y Ramírez.

Al cumplirse el primer giro el público saltaba ante la presencia en primer término del pequeño Fiat de Castro, seguido del DKW de Del Toro y otro fiatín, el de Ramírez, y más atrás todo el lote de Renault. Castro aguantó en la punta hasta la cuarta vuelta, cuando Del Toro logró quebrar su resistencia, mientras que Ramírez se pegaba al coche de Castro en un tándem impresionante. El mejor Renault resultó ser el del joven piloto Quique Spada, que logró arribar en el cuarto lugar tras superar a varios volantes, aunque su Renolito nada podía hacer contra el ya no intocable Auto Union y los dos poderosos Fiat de Ramírez y Castro. Más atrás se ubicaban Gasagne, Zanotti, quien con otro DKW quedó colgado frente a una barranca, Stillo, Prandale, Grau, Mikkelsen, Picco, Linares y Cardetti, todos con Renault. Destacable fue también la labor de Arturo Picco, que avanzando posiciones desde la undécima colocación logró arribar en el quinto lugar.



El delirio del público se tornó incontenible cuando Ramírez, en gran forma, logró pasar a Castro en la séptima vuelta y a Del Toro en la novena, corriendo a un ritmo verdaderamente enloquecedor. En esta categoría abundaron los aurazos, con y sin maldad, que por supuesto no hacen nada bien al éxito del automovilismo, sobre todo en este tipo de competencia, donde se supone que los que corren arriesgando sus vidas deberían ser compañeros y, por sobre todas las cosas, buenos deportistas.

La prueba finalizó con el indiscutido triunfo del corsaiolo Juan Alberto Ramírez, seguido por Del Toro y Castro, quienes terminaron prácticamente pegados y separados los tres por sólo dos segundos. ¿Qué tal?

AGORIO EN LA MAYOR

Nueve Fiat y un solo Peugeot disputaron la última prueba de la tarde, reservada para máquinas de hasta dos litros. En la primera vuelta ya quedaban seis al producirse un múltiple choque a la entrada del puente. El piloto del yeyo, Yamil Jais, no embocó y pasó a integrar el paisaje en forma no muy afortunada, ya que la trompa y dirección del coche lo hicieron "fuera de serie". Como si esto fuera poco, dos Fiat que viajaban juntos chocaron al Peugeot, arrojando como resultado el prematuro abandono de las tres máquinas.

Mientras tanto, Agorio se había adueñado del primer puesto y en forma brillante y sin ninguna duda, logró conservarlo hasta el final. La segunda colocación era ocupada por Raúl. Hasne, quien en ninguna oportunidad hizo caso de las banderas cuando el Peugeot estaba cruzado en el puente, arriesgando en una forma inútil su propia vida y la de los que trataban de despejar el camino. La tercera posición fue para Boretto, seguido de Sarasate, Badra, Ramilo, Roggio y Giménez.

La vehemencia conductiva de Hasne le obligó a perder posiciones frente a Badra primero, y a Ramilo después. Este fue el pasaje más emocionante de la carrera, ya que la lucha por el tercer puesto se libró en forma alarmante por aquellos tres pilotos.

Finalmente, Agorio llegó tranquilo con una ventaja de 9" sobre su coterráneo (de Villa Dolores), Badra.

DOMADORES Y DOMADOS EN JESUS MARIA

Muchísimo público se dio cita para presenciar el espectáculo en el circuito trazado alrededor del anfiteatro de la Doma y Folklore. Lamentablemente no supieron ubicarse correctamente haciendo muy peligrosa la continuidad de las pruebas. Por fortuna no pasó nada, pero hubo momentos en que la gente formaba un túnel humano sobre la recta de los boxes dificultando la visual de los pilotos.

En cuanto a la organización la gente de Jesús María supo trabajar con ahínco y poner el hombro ante los numerosos pro-

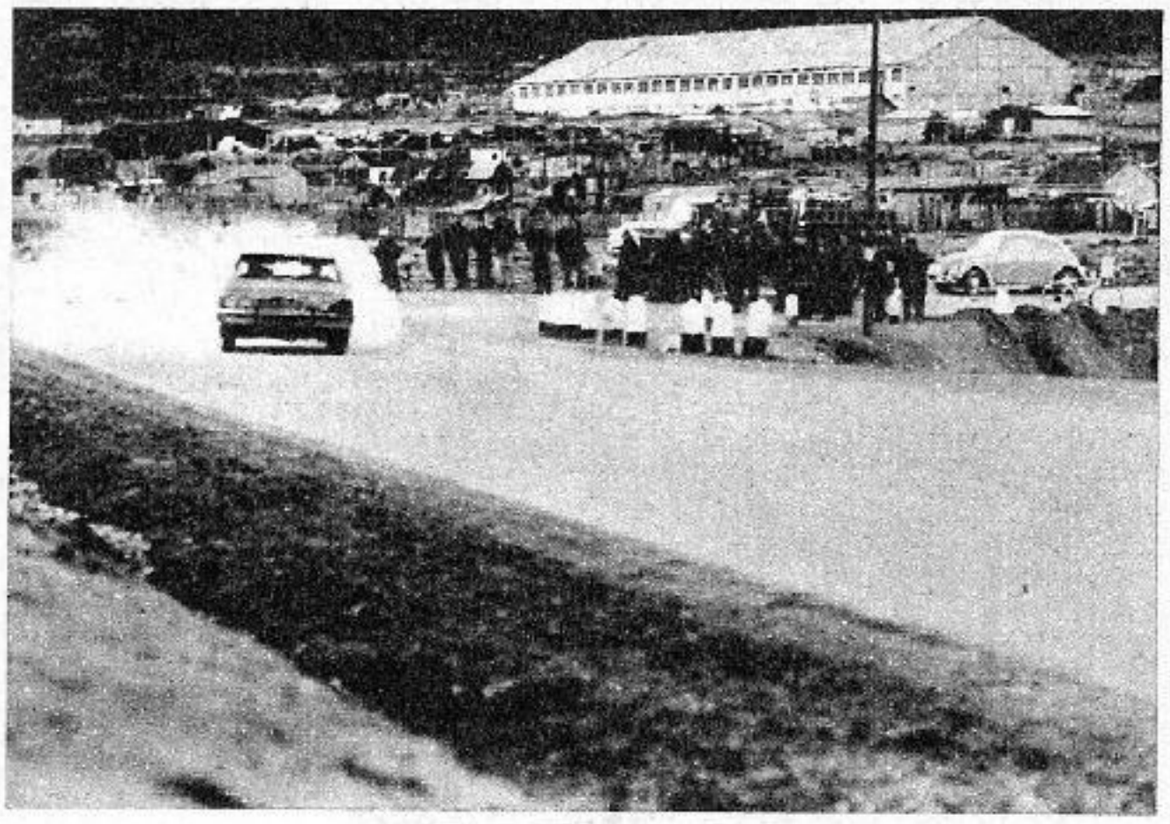
LA ACTIVIDAD ZONAL

blemas que se les presentaron. La recaudación y el éxito alcanzado justifican y recompensan su sacrificio.

Muy recia y fuera de lugar fue la actitud del comisario deportivo, Sr. Ovidio Bruera, con algunos periodistas y camarógrafos. Creemos que una cosa es velar por la seguridad y bregar por ella, y otra es poner de manifiesto una total falta de educación con el solo hecho de hacer rostro. Lo mejor del caso es que la gente de Jesús María se esmeró en la atención hacia el periodismo, llegando a colocar carteles con la siguiente leyenda: "COLABORE CON EL PERIODISMO - NO ENTORPEZCA SU TAREA - MUCHAS GRACIAS". Nosotros, agradecidos, pero lamentablemente esa prédica se frustró un poco con las actitudes mencionadas.

Algo que se debe mejorar es la instrucción a los banderilleros sobre el uso de lah banderas. Al producirse el accidente en el puente, el señor allí ubicado se quedó con la bandera inmóvil observando lo ocurrido. Por suerte ahora sí una buena intervención del señor Comisario Deportivo puso las cosas en su lugar.

Muchas fueron las banderas negras que se pusieron a los corredores. Algunos con ruedas en deprimente estado, otros sin cinturón de seguridad y otros por vehementes. Bien.



JOSE MARIA

CITROEN

1º	Fernando Bagnis	16m 05s 3|10	10	vueltas
2º	Eduardo Cravero	16m 17s 2|10	10	"
3º	Juan Mastromarino	16m 36s	10	"
4º	Jorge Abulafia	17m 15s 4|10	10	"

Promedio del ganador: 59,650 kilómetros por hora.
Record de vuelta: Bagnis, en la 8ª: 1m 25s, a 60,740 km/h.

FIAT 600

1º	Juan Alberto Ramírez	13m 59s	10	vueltas
2º	Manuel Uravich	13m 59s 4|10	10	"
3º	José Castro	14m 10s	10	"
4º	César Norverto	15m 05s	10	"
5º	Daniel Mustafá	14m 05s	9	"

Promedio del ganador: 68,665 kilómetros por hora.
Record de vuelta: Ramírez, en 1m 23s 5\|10, a 69,100 km/h.

RENAULT 4

1c	Ernesto Piovano	14m 35s	10	vueltas
2c	Joaquín Rodríguez Castaño .	14m 56s	10	"
3º	Guillermo Tschop	15m 54s	10	"
4º	Lippy Fernández Berro	16m 21s	10	"

Promedio del ganador: 65,840 kilómetros por hora.
Record de vuelta: Piovano, en 1m 27s, a 66, 222 km/h.

STANDARD HASTA 1150 cm³

1º	Juan A. Ramírez	Fiat 600 ..	16m 56s ..	12	vueltas
2º	Oscar del Toro	DKW	16m 57s ..	12	"
3º	José Castro	Fiat 600 ..	16m 58s ..	12	"
4º	Angel Spada	Renault ..	17m 27s ..	12	"
5º	Arturo Picco	Renault ..	17m 55s ..	12	"
6º	Andrés Grau	Renault ..	18m 03s ..	12	"
7º	Mario Stillo	Renault ..	18m 23s ..	12	"

Promedio del ganador: 68,031 kilómetros por hora.
Record de vuelta: Ramírez, en 1m 24s, a 68,690 km/h.

STANDARD HASTA 2000 cm³

1º	Aldo Agorio	20m 45s 2|10	15	vueltas
2º	Badra Gramatica	20m 54s 1 10	15	"
3º	Carlos Ramilo	21m 15s 3|10	15	"
4º	Raúl Alberto Hasne	21m 21s 1|10	15	"
5º	Emilio Boretto	21m 23s	15	"

Promedio del ganador: 69,405 kilómetros por hora.
Record de vuelta: Agorio, en 1m 22s, a 70,243 km/h.

SANTA CRUZ

¿Y USHUAIA?

Porvenir lo tiene. Río Gallegos también. Punta Arenas —por fin— lo terminó. Río Grande lo "hace". ¿Adivinan qué es?

Es un autódromo, señores. ES LO QUE USHUAIA PIDE. No todo puede ser zona franca, postales, conejos, salmones o interminables discusiones canalbiglescas.

El autódromo es, indudablemente, el ingrediente que Ushuaia necesita para estar completa e integrarse al continente. ¿Se imagina usted, lector austral, qué hermoso calendario deportivo automovilístico se armaría con todos los autódromos nombrados? ¿Y qué lindo sería proclamar todos los años un CAMPEON DE AUTOMOVILISMO AUSTRAL?

Decimos esto porque hemos estado ahí, conversando con la gente. Hemos recorrido posibles circuitos, algunos utilizando parte de la ruta 3 vieja; otros, más ambiciosos, que enlazan las dos subidas del Paso Garibaldi.

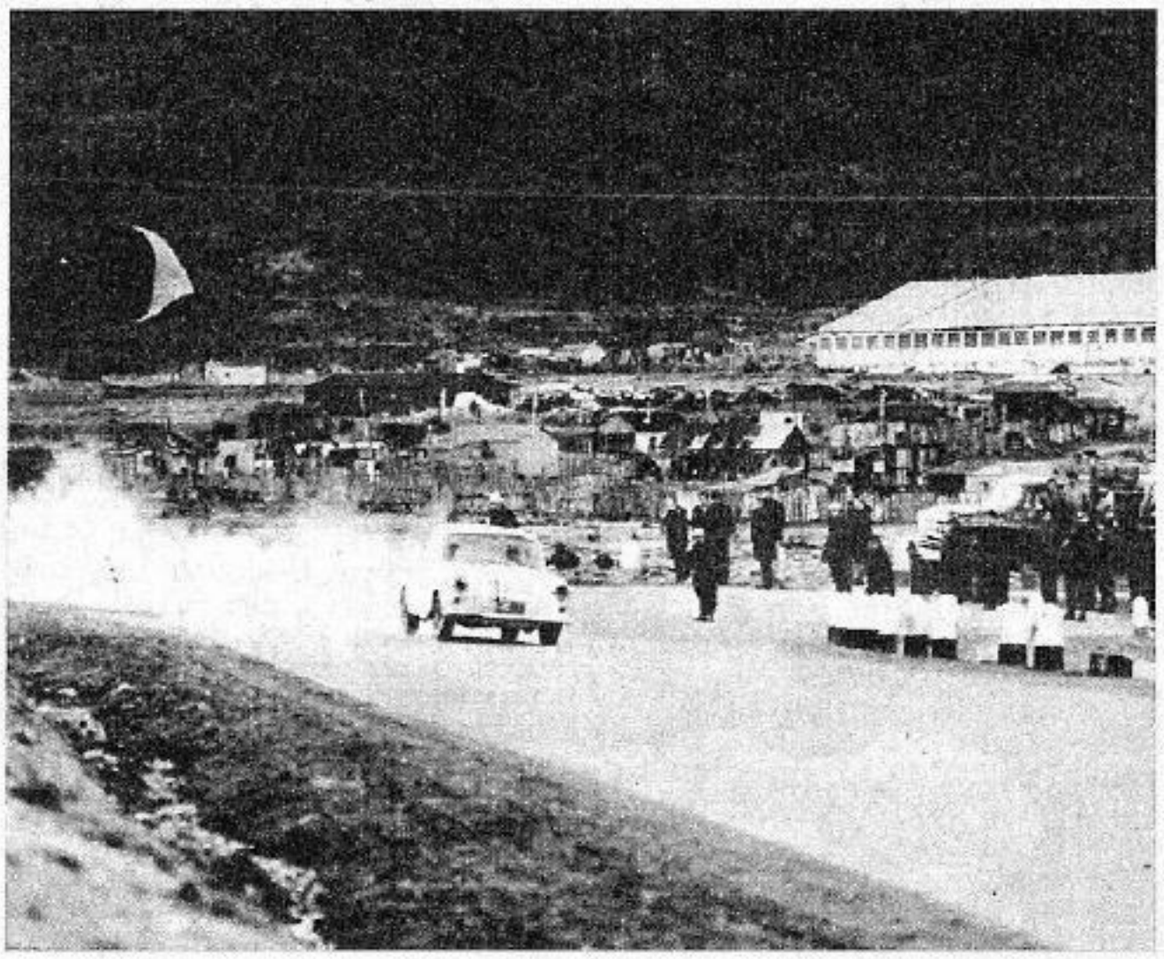
Hemos conversado con la gente, decíamos. Hagamos algunos nombres, disculpándonos anticipadamente por si alguno se queda en el tintero: entre los corredores están Romero, Bello, Moreno Preto, Tagle, Longhini, Rosado. Entre los que tienen vocación de dirigentes están el doctor Salomón, Lucho Medina, don Nello Magni, los hermanos Rubinos. Todos ellos y muchos más forman un grupo de gente entusiasta, algo fatigados ahora de arar en lo que parece ser un desierto.

Y conste que Ushuaia tiene historial automovilístico: se han realizado pruebas de regularidad, de destreza, de velocidad. En el Club Shelknam funcionó una Subcomisión de Automovilismo. Y el automovilismo debe gritar su ¡PRESENTE! en todos los aniversarios de la fundación de Ushuaia.

En los talleres reposan una buena cantidad de Volkswagen, Volvo, Chevrolet y otras marcas, en distintos modelos. Sobre ellos se puede estructurar una categoría de preparación simple y barata y devolver así esos autos al uso cotidiano. Además, creemos que los rallies, la regularidad, las carreras de ruta pueden ser el punto de partida de la actividad.

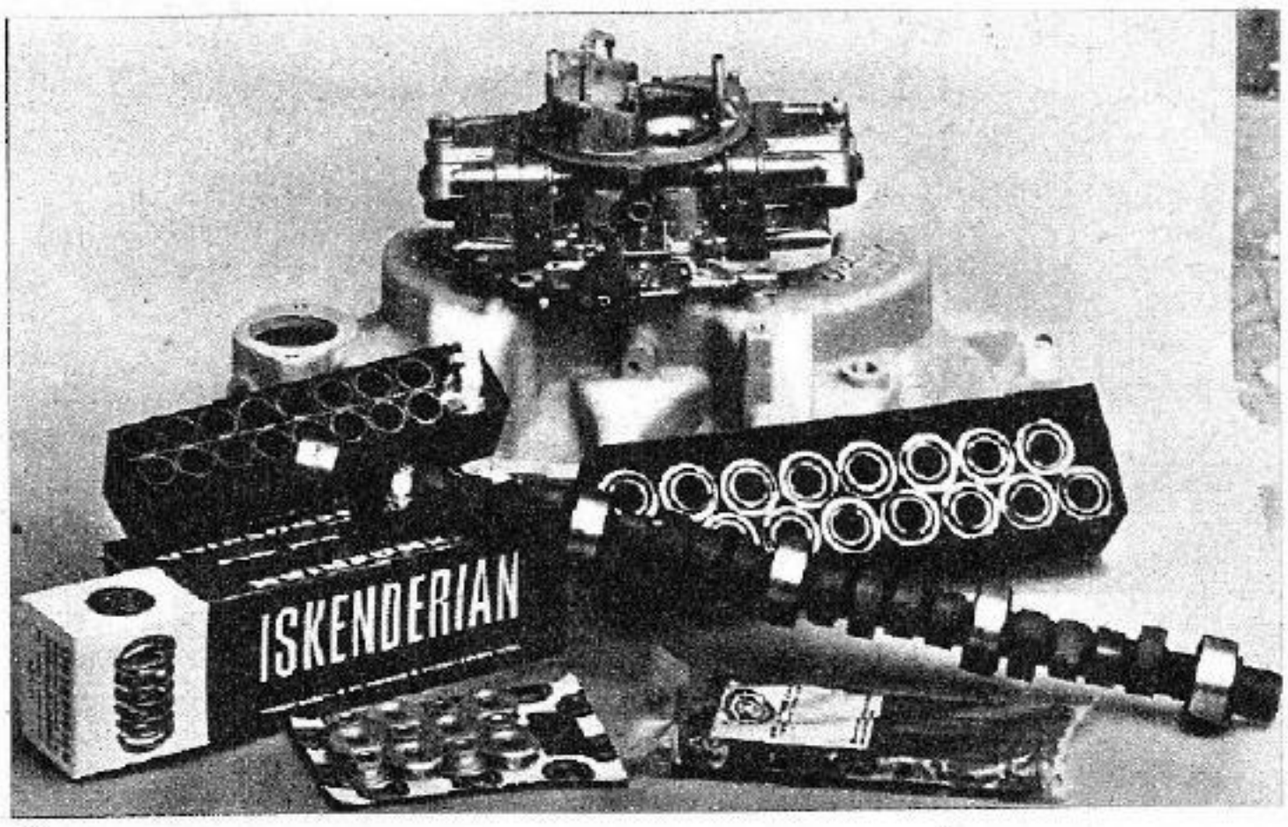
Los caminos de la zona exigen manejo antes que velocidad y es sorprendente la buena disposición que tienen los fueguinos para trasladarse de un punto a otro de la isla. Yendo a Río Grande nos topamos con un tránsito de impresionante frecuencia. Nos contaban que en los días en que Vialidad Nacional abría el camino nuevo con voladuras diurnas, la gente se movilizaba durante la noche sin ninguna traba, mental o mecánica.

En un orden racional de cosas, creemos que lo primero será la creación del Automóvil Club de Ushuaia, donde se agruparán todas las voluntades. Lo segundo: que la gente que tiene la manija le dé dos o tres vueltas a favor.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

la vidriera de corsa



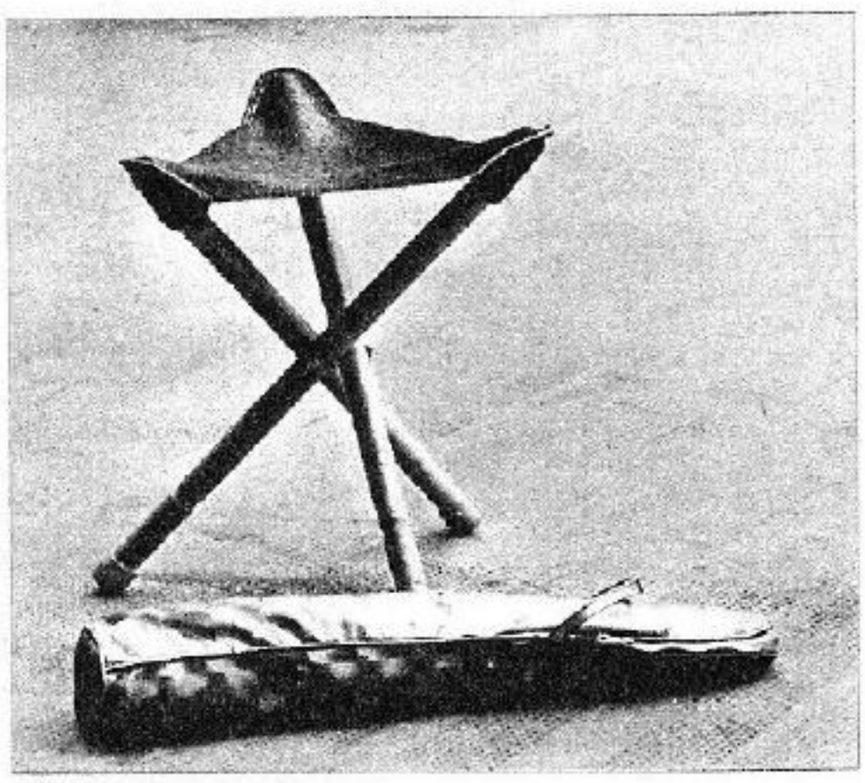
Equipo de alta performance para la cupé Dodge V8. Consta de múltiple Edelbrok, carburador doble cuerpo de cuatro bocas, árbol de levas, botadores, resortes, platillos y varillas especiales. En Andrew's Racing Parts, Av. del Libertador 8684. Capital.



Buscahuellas alemán para parabrisas marca Helphos, aplicable a coches con sistema de 6 ó 12 volts. $ 59,90 en Todo-Car, Avda. Maipú 1508, Vicente López

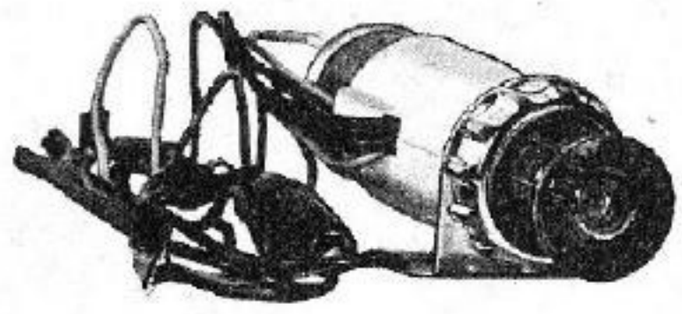


Stéreo a "cassette" japonés marca Sanyo. Cuatro canales y móviles. En Capital lo distribuye Alberdi Car. Juan Bautista Alberdi 4623 y en Rosario, Nicolás N. Canet, Pte. Roca 1686.

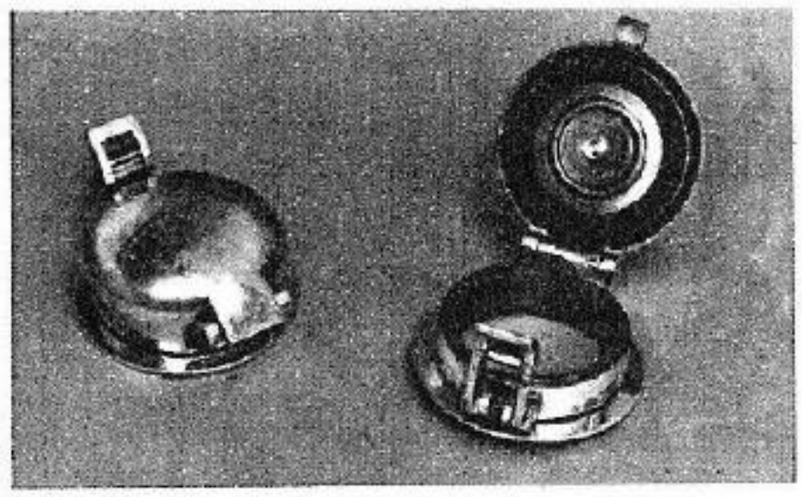


Banquito de tres patas ideal para espiritismo o el baúl del automóvil. El asiento es de cuero de vaca con pelo y cada uno viene en su estuche. Por $ 16 se consiguen en Todo-Car, Av. Maipú 1508, Vte. López.

Original destellador-baliza Portland (japonés), para las cuatro luces de posición aplicable en cualquier automotor. De fácil colocación, vale $ 22,90 en Repac, Darwin 28, Capital.



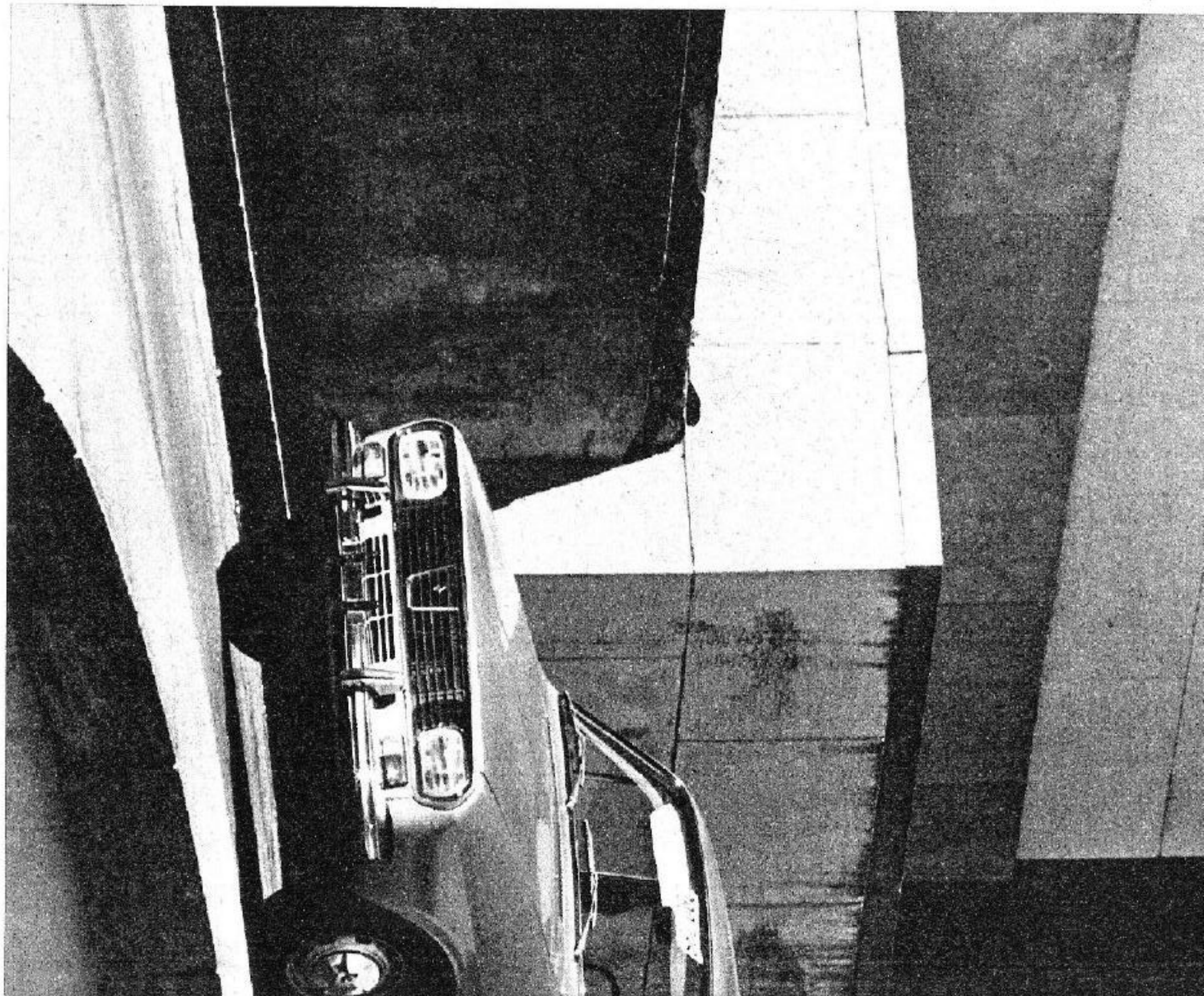
Boca-tapa de tanque de nafta para carga rápida. Importada. Hecha en Dural. Para competición. En Andrew's Racing Parts, Avda. del Libertador 8684, Cap.



RENAULT R 12

INMINENTE PRESENTACION





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Luego de varios presagios -precisos, por cierto- presentamos la versión definitiva del R-12 de IKA-Renault. Aspectos mecánicos, detalles, precio y todo eso a continuación

por NAPOLEON NO TAN SOLO

RENAULT 12 - FICHA TECNICA

Motor	cuatro tiempos
Cantidad de cilindros	4 en línea
Diámetro y carrera	73 x 77 mm.
Capacidad cúbica	1289 cm³
Relación de compresión	8,5:1
Potencia máxima	60 HP (SAE) a 5.250 rpm
Cupla motriz máxima	9,7 mkg a 3.000 rpm
Lubricación	forzada
Embrague	monodisco seco, a diafragma
Diámetro del disco	170 mm.
Comando	mecánico, a varilla
Caja puente	4 velocidades y m. atrás, todas sincronizadas
Comando	palanca al piso
Relaciones de caja	1ª: 3,615:1; 2a: 2,263:1; 3ª: 1,480:1; 4ª: 1,032:1; M.A.: 3,076:1
Relación final	3,77:1
Sistema de combustible	
Tipo de nafta	especial
Carburador	Solex 32 EISA, una garganta
Bomba	mecánica, a diafragma
Capacidad del tanque	45 litros
Dirección	a cremallera
Frenos	delanteros a disco, con pinzas flotantes traseros a tambor, con zapatas autocentrantes
Dimensiones	Largo: 4,340 mm. Ancho: 1.636 mm. Altura: 1.434 mm. Distancia entre ejes: 2.441 mm. Trocha delantera y trasera: 1.312 mm.
Performance	12 km/1 a 80 km/h de promedio en ruta
Velocidad máxima	140 km/h.

Ahora sí. Definitivametne. Luego de dos o tres anticipos desde nuestras páginas, la versión definitiva del Renault 12 —R12 para los gomías— ha tomado la calle y la ruta.

Es el esperado sedán cuatro puertas —auténtico mediano—, cinco plazas, tracción delantera, motor ídem —cuatro en línea—, 1.300 cm³. Caja de cuatro marchas sincronizadas, con palanca al piso. Dirección con columna articulada, a cremallera. Suspensión delantera independiente; trasera, a eje rígido de baja inercia, controlado por un triángulo reactor central y barras reactoras longitudinales. Barras antirrolido adelante y atrás. Frenos de disco adelante y de tambor atrás, con válvula antibloqueo de ruedas traseras (cosa muy astuta). Estas, en síntesis, son sus características fundamentales en el orden mecánico. Una nueva carrocería —por lo menos diferente de las acostumbradas— de diseño moderno y buena terminación interior complementan el cuadro general del auto, que se presentará a la prensa el 5 de mayo en breve pero emotiva ceremonia. El precio se estima en $ 1.575.000 de los que estaban de moda antes, o $ 15.750 de los que están de moda ahora. IKA-Renault asegura que no habrá veda y que el auto podrá comprarse todas las semanas

Las fotos que veis han sido tomadas en medio del tránsito de nuestra populosa urbe por nuestro hábil chasirete antártico "Pingüino Emperador", con el solo objeto de mostrarles las formas exteriores del R12. Para saber algo más, deberán remitirse a la ficha técnica que figura más arriba. Nada más. Hasta la presentación oficial.

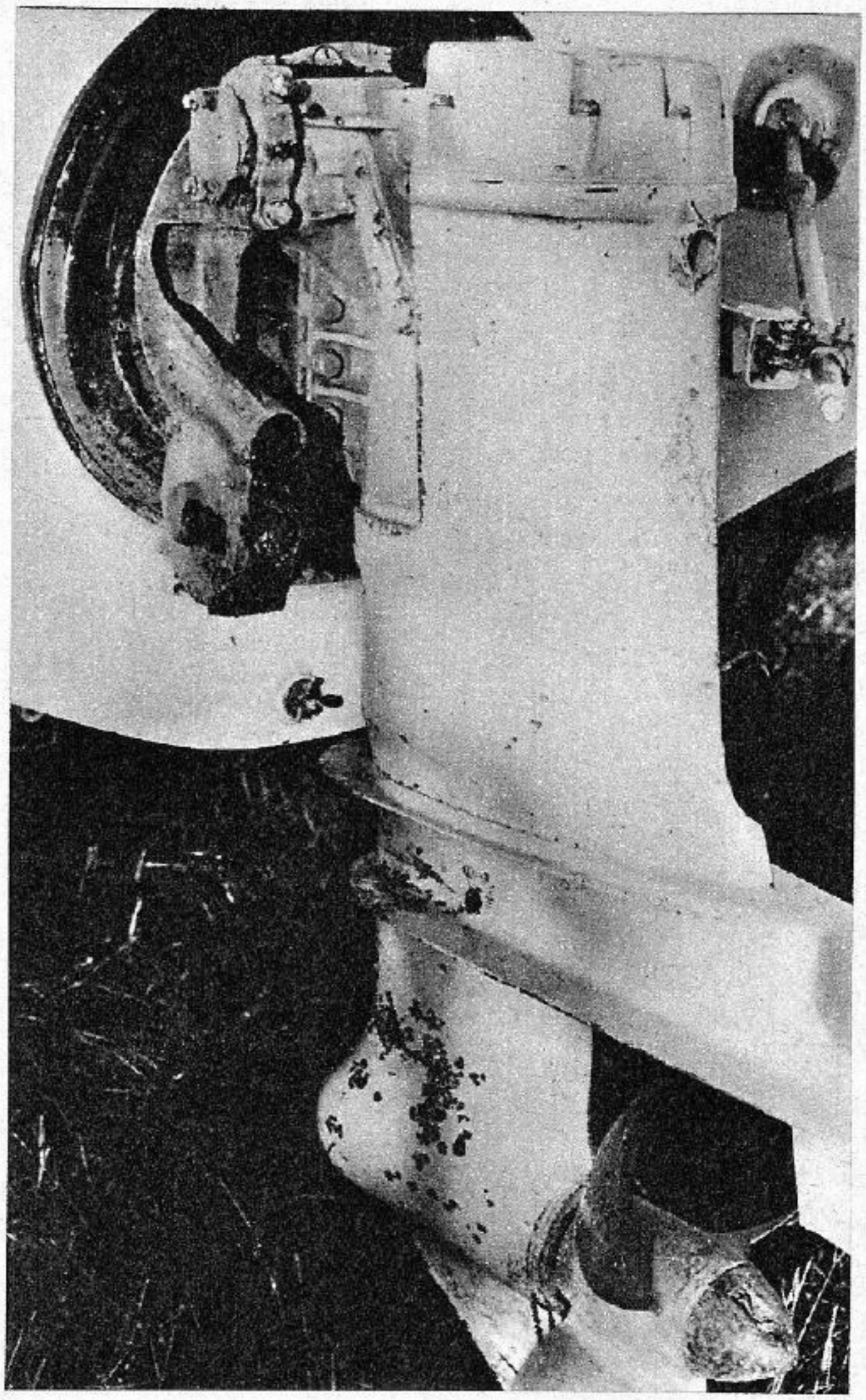
HAY QUE PASAR EL INVIERNO

(TERCERA PARTE)

Por NICOLAS GELORMINI



1



2

MOT Y FU

Aspectos fundamentales de la operación: afuera con el agua salada y los vestigios de corrosión. Lubricación de varillajes y limpieza externa del motor. Limpieza de carcaza y cambio de aceite de pata. Conveniencia de hacer un mantenimiento tipo PARABRISAS CORSA

MOTORES INTERNOS

Es particularmente importante la puesta en condición prolija de un motor interno, fundamentalmente porque se parte de la base de que está en una embarcación que sale "mar afuera" y navega en aguas de fuerte concentración salina. Si se lo envía a un taller para una puesta a punto, habrá que considerar que a lo mejor no le echan mano en seguida, y por lo tanto convendrá prepararlo como si fuera a permanecer inactivo mucho tiempo. La afluencia de motores a los talleres es grande en esas ocasiones, y suelen pasar semanas y meses antes que le toque el turno a "su motor"; las operaciones son simples y pueden resumirse en pocas palabras: eliminar todo vestigio de agua en los conductos de refrigeración y en el aceite, lubricar con grasa y aceite nuevamente todo lo que sea necesario a fin de impedir la corrosión.

El orden en que se aconseja realizar las operaciones es el siguiente: se hace funcionar el motor hasta que tome su temperatura de régimen, y, en caliente, se cambia el aceite totalmente, haciéndolo andar con el nuevo durante cuatro o cinco minutos. Se vacía completamente el tanque de nafta y se priva así al carburador de toda alimentación. Se desmonta el filtro de nafta y se quitan las bujías. Por el orificio correspondiente a cada una de ellas se echa un poco de aceite densidad SAE 10 en los cilindros. Como máximo se admite unos cincuenta gramos de aceite por cilindro. Se hace girar a mano el motor quince o veinte veces a fin de que el aceite se distribuya, en lo posible, de la forma más pareja en las paredes del cilindro. También ocurre lo mismo con la cabeza del pistón. Con el mismo aceite SAE 10 deben lubricarse varillas de acelerador, cebador, etc. Conviene usar una aceitera pequeña y donde sea necesario un pincel bien aceitado. También es aconsejable desmontar el filtro de la bomba de agua y el silenciador. Debe descargarse toda el agua de refrigeración y hacerse circular líquido desincrustante, previo pasaje de un poco de aceite. Hay que lavar el motor externamente quitando todo resto de grasa o suciedad. En los puntos donde la pintura ha saltado, colocar algún líquido fosfatizante a fin de limpiar de óxido y dar una mano de pintura anticorrosiva. Se vacía la batería y se la coloca en un lugar seco. El motor se cubre con lona impermeable y . . . descansa en paz.

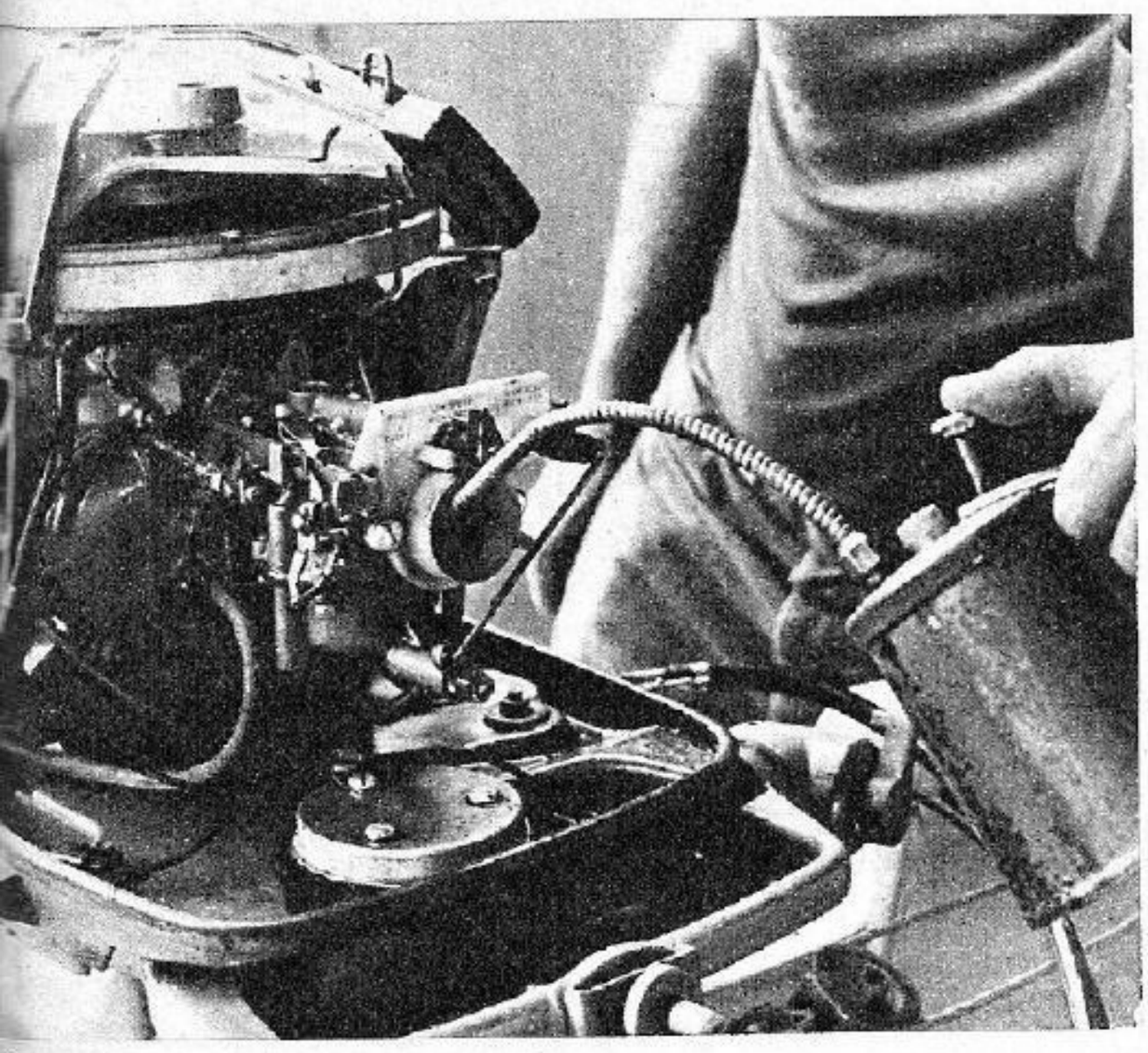
FUERA DE BORDA

La preparación de un fuera de borda para "pasar el invierno" es sencilla y rápida. Antes que nada, hacerlo andar en agua dulce bien limpia. Para ello conviene disponer de un tacho donde entre la "pata", pocos minutos de marcha y habrá salido del motor la suciedad o pequeñas incrustaciones que pueda haber. Se observará atentamente el caudal de agua de refrigeración que echa el motor y si es normal es índice que los conductos están libres.

Se lo pone en marcha, como se dijo, y con lubricante de densidad SAE 40 se echa un poco en el carburador. Obvio es decir que el lubricante debe ser para motores fuera de borda. En cuanto se comienza a ver humo en el escape (indicio que se ha iniciado la combustión de ese aceite) se desconecta la manguera del tanque de nafta y se sigue echando aceite, siempre de a poco, hasta que, por falta de mezcla, el motor se detiene solo. Así se obtiene que en el interior del carter del motor, sus paredes queden cubiertas por una capa protectora de aceite. Exactamente lo mismo

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TORES INTERNOS UERA DE BORDA



1 *Muy importante es hacer andar el motor en agua dulce cuando viene de navegar en aguas saladas. Y aunque viniera solamente del río también conviene, porque en el tacho tenemos la seguridad de poner agua completamente limpia.*

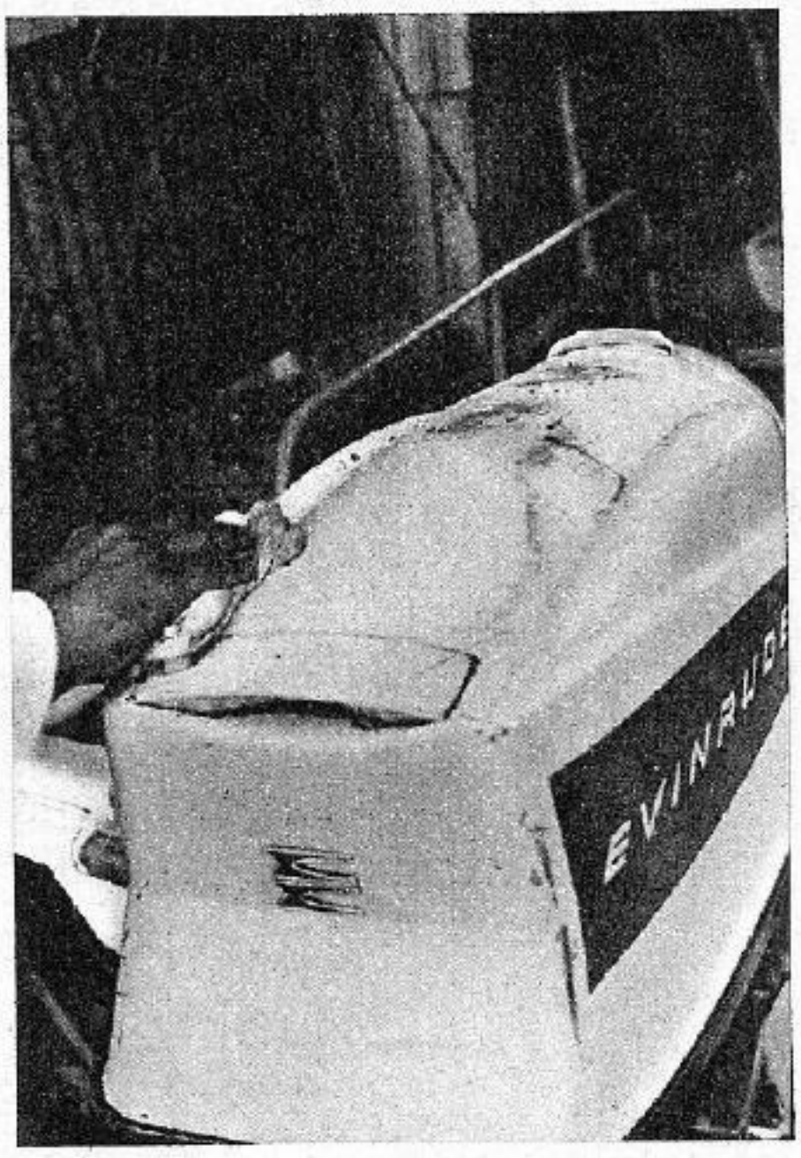
2 *Una pata mostrando indicios (en realidad algo más que indicios) de corrosión avanzada. Se impone, urgentemente, una buena pulida, una limpieza total y una correcta protección con elementos anticorrosivos.*



4

3 *Tal como se indica en la nota, conviene colocar algo de aceite en el carburador con el motor en marcha y cuando se ha desconectado la manguera del tanque de la nafta. Ello permite que las paredes interiores del motor queden con una película protectora.*

4 *Una engrasada al eje de hélice es esencial. No sólo permite conservar el eje libre de picaduras sino que nos obliga a revisar cono, chaveta, arandela, etc.*



5

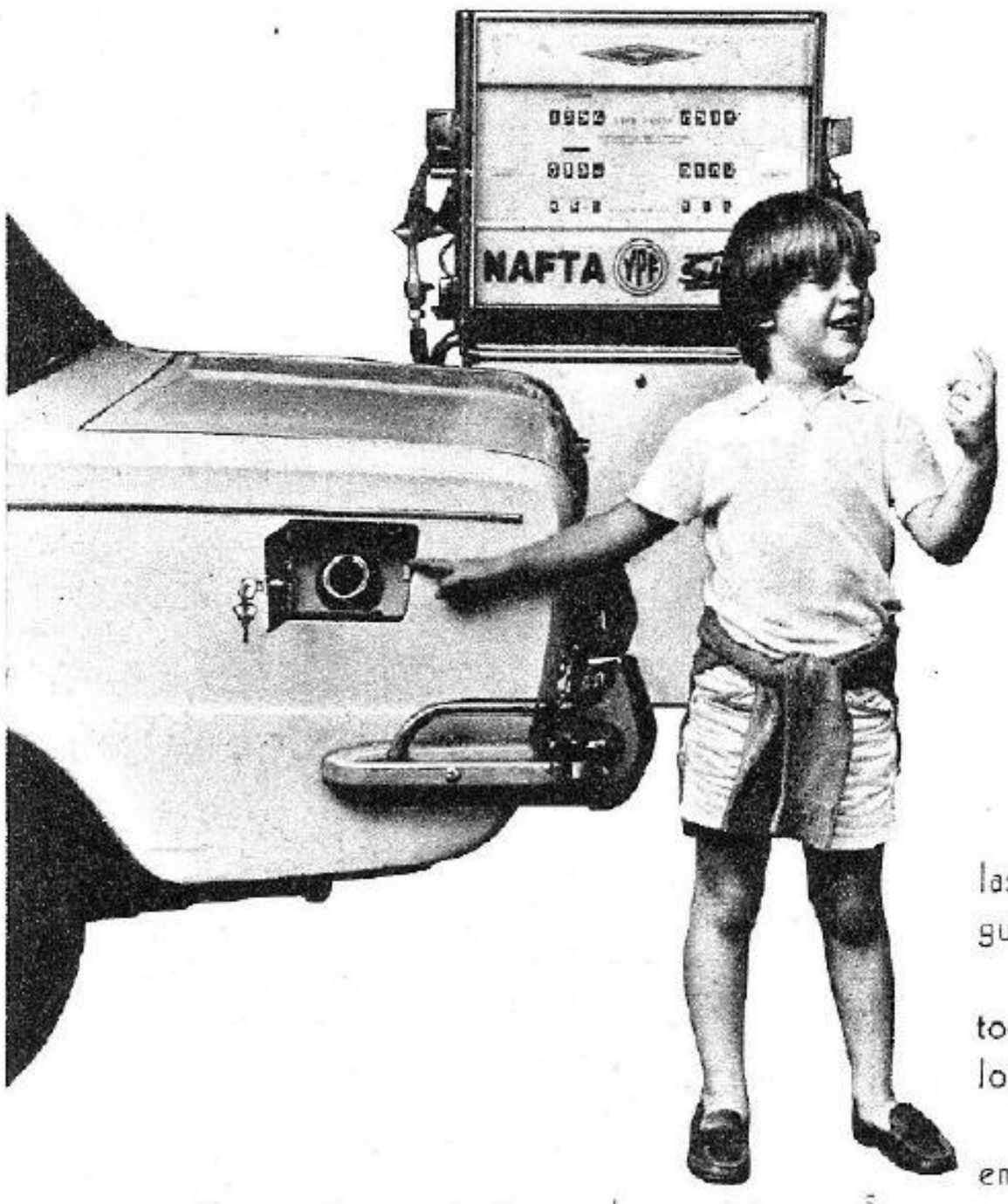
5 *La carcaza. Cualquier producto a base de siliconas permite eliminar la suciedad. No está de más darle una buena sopleteada de aire a fin de eliminar la humedad de todos los recovecos.*

se hace con motores de pequeña potencia, p. ej.: 3 HP.

Una vez terminada esta primera operación debe procederse a limpiar cualquier residuo de arena o sal en todo el sistema de alimentación y terminando con una limpieza a fondo del tanque. Para esto conviene echarle cinco litros de nafta y batirlo bien. Se tira la nafta y se repite la operación dos veces más. No creemos aconsejable introducir por el o los orificios de bujías más aceite en los cilindros. Y decimos más porque ya habíamos echado por el carburador. Si echáramos por el lugar de las bujías, cuando se trate de poner nuevamente en marcha después del paréntesis invernal, costará mucho trabajo eliminar ese exceso de lubricante y obtener las primeras explosiones. Creemos suficiente la operación mencionada al principio para tener la correcta lubricación. Para la eliminación del agua de refrigeración que permanece en la pata debe tirarse unas cinco veces la piola de arranque.

Es una buena medida cambiar el aceite de la pata del motor y aprovechar para observar cómo está el que sale, recurriendo inmediatamente al service si hay vestigios de agua. Se lubricarán todas las partes móviles, incluyendo las mariposas de soporte del motor, punto de pivote y giro. No está de más hacerle un mantenimiento completo del tipo que PARABRISAS CORSA ha publicado y sigue publicando sobre cada marca de motor. Conviene quitar la hélice y darle una lubricada al eje de la misma como así también a la corona de arranque. Se limpia la carcaza con algún producto a base de siliconas y se esparce sobre la superficie un protector común contra la corrosión. El motor se conserva en posición vertical.

El problema del petróleo es fácil de resolver.



Depende de usted.

Basta con parar únicamente en las estaciones YPF, para que ninguna divisa se vaya al extranjero.

Las estaciones YPF están por todo el país y no solamente en los sitios de más ganancia.

YPF —símbolo de la vocación emancipadora del pueblo argentino— tiene estaciones de servicio y no estaciones de negocio.

Usted elije donde carga.

De usted depende el problema del petróleo.

YPF



Lo mejor para su coche es lo mejor para el país.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

"EL MAGO" A USA

Los habituales corrillos de entusiastas y líricos del automovilismo reunidos sábado a sábado en los entrenamientos "amateurs" del autódromo de Buenos Aires, deberán prescindir por tres meses de uno de sus infaltables animadores e inevitables vates. Alberto Gómez el mago de Ugarteche) partió hace pocos días rumbo a los Estados Unidos con la idea fija de estudiar todo lo posible sobre el desarrollo de motores varilleros, especialmente Ford. El itinerario de Alberto Gómez se iniciará en Miami, para luego recalar en California, donde trabajará durante un tiempo con Iskenderian tratando de absorber todo lo posible sobre la táctica y técnica de los árboles de levas. También una de las etapas que deberá quemar don Gómez en el país del Norte ha de ser la de trabajar quince días con Anthony J. Foyt, con quien se encontrará en Indianápolis. La expectativa de su encuentro con Foyt reside en el hecho de que el yanqui es posiblemente el mejor preparador de motores Ford de los EE.UU. y Gómez tiene especial interés en estudiar el desarrollo de esos motores.

No descarta Gómez la posibilidad de poder despuntar el vicio a bordo de un par de Lola-Cosworth de Fórmula Dos que unos amigos y ex empleados del santuario de Ugarteche poseen en California, más exactamente en Los Angeles. Con esos dos autos, Gomez piensa trabajar en los motores, ya que debido a su experiencia en los Cosworth que sucesivamente viajaron a la Argentina y que fueron encomendados a su cuidado, ha acaparado un importante cúmulo de conocimientos.

La cátedra automovilística cuya residencia oficial se asienta en los pastos de la curva del Ombú en Buenos Aires, sabrá disculpar a uno de sus mejores socios fundadores esta escapadita a los "estates", pero deberá a la vez estar feliz ya que el "mago" ha de tener tema para meses a su llegada a Baires.

Realización EDDIE Publicitaria, T. E. 32-1424/7999.

sugerencias PARABRISAS CORSA

PEUGEOT
LAFAYETTE S.A.C.I.
"SU CONCESIONARIA"
REPUESTOS Y PARTES DE CARROCERIA LEGITIMOS
1º
INCREIBLE "STOCK"
203 403 404 RURAL T4B GASOLERO 504
ENVIOS AL INTERIOR Y EXTERIOR
UNIDADES NUEVAS Y USADAS
1914 Av. La Plata 1956 - Capital Federal Tel. 92-6673/8405 y 921-5565

JUAN C. CHIAPPA
DISTRIBUIDOR INSTRUMENTAL G.M.G.
FLOTANTES • REPUESTOS VELOCIMETROS
RADIOS - STEREOS.
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
JUAN C. CHIAPPA
AV. CORDOBA 5792
T. E. 77-0198 - CAPITAL

CENTRO AUTOMOVILISTICO S.A.
ES PARA GENTE APURADA...
y exigente, no inventamos desperfectos, limitamos el problema. Por eso entregamos las reparaciones "en horas" y con garantía escrita. Vengan sin complejos a quienes mucho saben de Renault y su mantenimiento. Somos distintos y muy expertos
Salta 1160/64 y 1325/29
Tel. 23-8913/5673.
Estacionamiento propio: Salta 1167
SABADOS: ABIERTO TODO EL DIA

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

CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES CON AUTOPARTES ESTAMPADAS
M. R. EMACA
CALIDAD QUE SE ESTAMPA
COLOQUE PARTES DE CARROCERIA ESTAMPADAS "EMACA", SON EXACTAS.
STOCK COMPLETO DE TODAS LAS PARTES
INDUSTRIAS METALURGICAS EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
FABRICANTES DISTRIBUIDORES \ GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE - 653-1175 PCIA. BUENOS AIRES \ ENVIOS AL INTERIOR

MANO A MANO CON GASTON BRUN

Aprovechando la visita del campeón brasileño de la clase Soling, charlamos con él sobre lo acontecido en el primer campeonato sudamericano de la clase, y del yachting en general

por J. PEDRO SIEDMANN
fotos: MARIOLINO CASTELLAZZO



Ciñendo a rabiar en busca de la boya de barlovento.

Dieciséis años de regatas y varios títulos brasileños hacen de Gastón Brun un candidato muy interesante para charlar sobre yachting.

Vino para correr el primer Campeonato Sudamericano de la Clase Soling como único representante de su país y del extranjero. Su actuación fue excelente, clasificándose sub-campeón, con lo que sumó un galardón más a su ya extenso currículum deportivo. Desde sus comienzos navegó en Penguin, Snipe y Star para terminar en la actualidad al timón de un Soling.

Por ser esta su sexta visita a nuestro país, el diálogo entablado en el Yacht Club Argentino tras haber finalizado las regatas, fue suelto y franco, además de muy variado.

CORSA: ¿Cómo ves el yachting sudamericano?

Gastón Brun: Los sudamericanos siempre fuimos minoría en el yachting, no es como en EE. UU. o Europa en que mucha gente navega. Es por eso que llego aquí y me encuentro siempre con los mismos nombres, esos que veo en todos los campeonatos y en todas las clases, esos que a pesar de estar un poco más especializados con cierto tipo de barco se prenden en cuanto torneo importante hay. Por supuesto que esto también ocurre en Brasil y esto es lo realmente malo. Creo que hay muy buenos regatistas aquí y que si se dedicaran todo el tiempo a una única clase podrían ir mucho más adelante. Con respecto a la clase Soling le veo un futuro muy promisorio. Lo demuestra el hecho de cómo se ha establecido en sólo dos años; además tengo entendido que dentro de poco los empezarán a construir en el país, cosa que considero como un paso importantísimo. En Brasil la clase es tan joven como aquí, aunque corremos con cierta ventaja respecto de los argentinos. Estoy refiriéndome a la posibilidad de importar el mejor y más moderno equipo sin los pesados recargos aduaneros que tienen en este país.

C: ¿Qué te parece el yachtman argentino?

G.B.: Por lo que pude apreciar hay ciertos timoneles que viven muy preocupados con las protestas. Si un barco se pasa un milímetro en la línea de largada, está descalificado. Para mí la idea es que debe ganar el mejor y en la cancha, caminando bien, sin fijarse en detalles que debido a su poca importancia no hacen a la competencia.

Por otro lado, debo aclarar, que hay tipos realmente excepcionales, contra los cuales, correr es un verdadero placer.

C.: Ya que de protestas hablamos, ¿qué opinás de tu descalificación en la segunda regata?

G.B.: No me pareció muy elegante, aunque debo reconocer que tenía razón... pero no se usa hacer eso, yo no lo esperaba. Justamente esos detalles son los que quitan el sabor a la competencia. No debe ser, por ejemplo uno hace un agujerito en su barco y ya va otro a protestar, eso no es regata.

C.: Esos detalles que tanto destacas, ¿sólo suceden aquí?

G.B.: No, en todos los campeonatos importantes hay gente así, recuerdo que en el Campeonato Mundial de Soling, Paul Elvstron, el mejor navegante de todos los tiempos, protestó en una regata porque otro competidor tenía el quillote desplazado dos pulgadas, ¿cómo se puede saber esto? Valga este ejemplo para demostrar que siempre nos toparemos com amigos de la protesta.

C.: El barco que te prestaron ¿qué tal estaba?

G.B.: Muy bueno, aunque hacía algo de agua, en las ceñidas nos teníamos que dedicar a achicarlo con esponjas y tachos.

C.: Tu barco ¿qué diferencias tiene respecto de los nuestros?

G.B.: Tengo un barco francés (Michel Doufur); en cambio los de aquí son noruegos, el mástil que uso es inglés y las velas son Murphy and Nye de las que soy representante en Brasil. Ahora estoy importando dos palos All Spar para probar cómo andan; espero que sean mejores que los actuales Proctor.

Los Soling que hay en la Argentina no son buenos, nacieron mal. Desde su origen trajeron defectos como los timones y quillotes más perfilados de una banda que de otra y si bien eso se puede arreglar no es lo mismo. Además es sabido que los noruegos no venden al extranjero un solo barco que aspire a ganar.

C.: Qué nos podés decir de la puesta a punto!

G.B.: Con respecto a la puesta a punto no hay una diferencia notable, aunque se nota una franca supremacía argentina con calma, por lo contrario con viento fuerte yo caminaba más.

C.: ¿Crees que con tu barco hubieras ganado?

G.B.: Si, y eso no es falsa modestia puesto que llevo gran handicap sobre los argentinos, vuelvo a insistir, estoy hablando del equipo. Si yo mañana en Brasil necesitara un juego nuevo de velas no tendría más que hacer un llamado a EE.UU. y pedirlo, eso de por sí ya es ventaja.

C.: Recién dijiste que sos representante de Murphy and Nye. ¿Vivís del Yachting?

G.B.: No, todo lo contrario, soy ingeniero y me dedico a equipos mecánicos pesados. La representación la tengo no para hacer plata, sino para poder estar siempre al día con las últimas novedades sin tener que invertir demasiado dinero.

C.: ¿Qué clases te parece que podrían andar mejor en Sudamérica?

G.B.: Soling, Penguin y Snipe son las clases que más pueden circular en Sudamérica, sobre todo si tenemos en cuenta nuestro poder adquisitivo. Sin embargo hay que tender al barco olímpi-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

co, los timoneles se interesan mucho más. El soling es bueno por que si bien la inversión inicial es alta, después se mantiene en un ritmo al alcance de todos. No es como el Star donde todo envejece muy rápidamente o se rompe, resultando el mantenimiento muy caro. Creo que el Soling se puede difundir en Sudamérica en gran escala y pienso que ya la Argentina está a la vanguardia. En Brasil no tenemos problemas para importar material deportivo por eso yo creo que tenemos más facilidades para practicar el deporte. La aduana no cobra tasa de importación, son los clubes los que cobran entre un 2 a un 5 por ciento debido a los trámites, puesto que quien importa el barco no es un determinado propietario sino el mismo club.

C.: Además del problema de la importación ¿qué otro problema ves en la Argentina?

G.B.: Aquí el problema es que hay muchos clubes y más clases aún, deberían estar todos más juntos, más nucleados y que cada club no tuviera varias clases sino que se dedicara a una o dos, pero con fuerza. Lo importante no es que haya muchos barcos diseminados por el país sino que haya muchos barcos en las largadas, un buen ejemplo de ello son los Soling, están todos juntos en el YCA y por ello hacen buenas regatas, nunca deberían dispersarse, eso sería la caída de la clase, además se evita la tonta rivalidad interclubes, todo a efecto de lograr el más alto nivel.

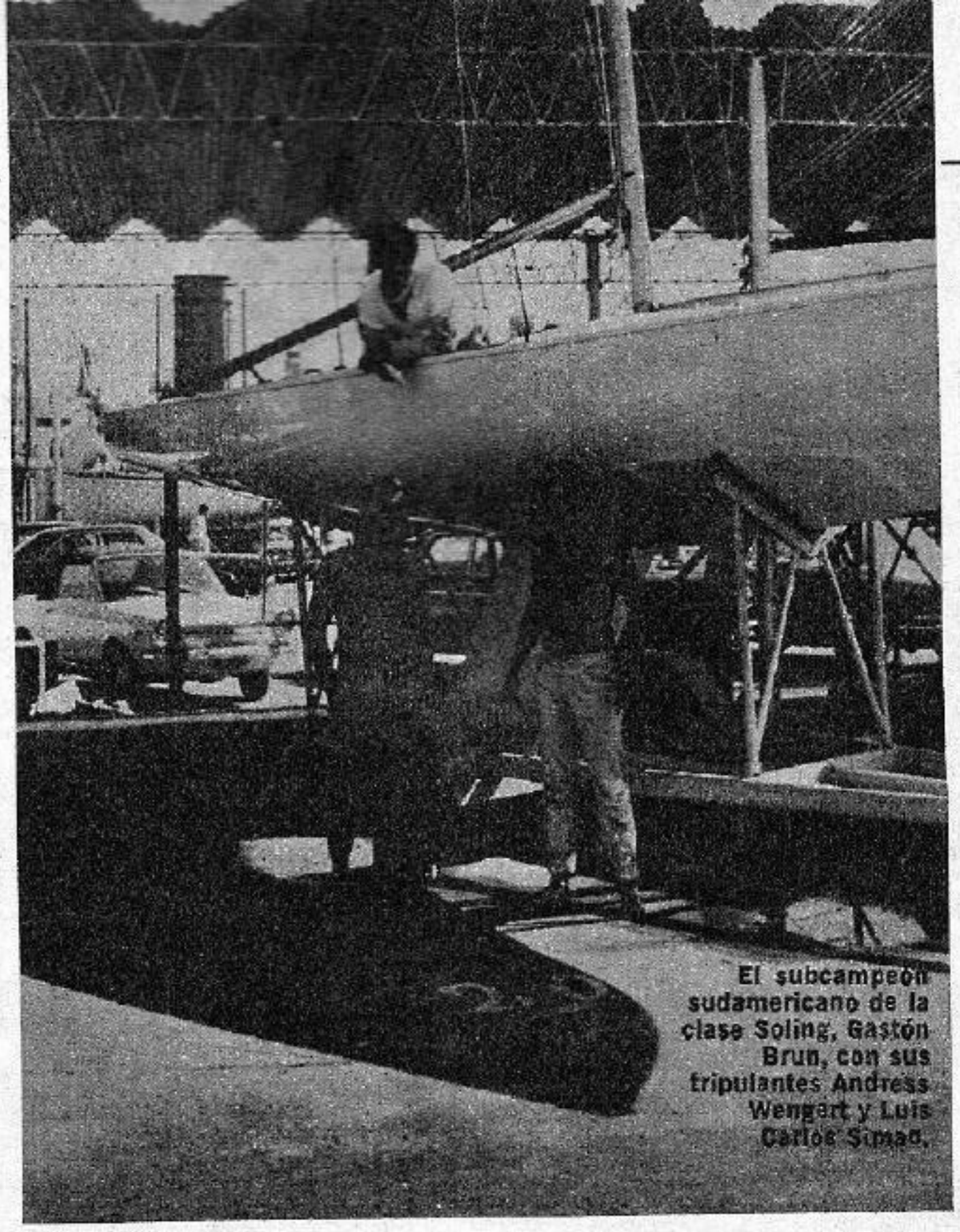
C.: ¿Navegás todo el año?

G.B.: Efectivamente, todo el año es temporada y navego todos los sábados y domingos en general corriendo, de lo contrario practicando puesto que siempre hay más de uno navegando, aprovechamos entonces para mejorar nuestros barcos.

C.: ¿Qué opinás de la organización de este Campeonato?

G.B.: Muy buena, se nota la mano de Alberto Migone. Todo estuvo muy lindo con excepción de los problemas que se suscitaron, aunque son inevitables.

C.: ¿Cómo se realizan en Brasil las selecciones para las Olimpíadas?



El subcampeón sudamericano de la clase Soling, Gastón Brun, con sus tripulantes Andress Wengert y Luis Carlos Simao.

RESULTADO DE REGATAS

El Club Universitario de Buenos Aires (CUBA) hizo disputar el sábado 24 de abril una regata correspondiente a la clase Pampero, los resultados fueron los siguientes:

1º Jorge Skala (YCO)	Firecrest II	1h52m9s
2º Héctor Couto (YCBA)	Chamaco	1h53m
3º Jorge Pérez Serra (CNB)	Clodomiro	1h54m2s
4º Aldo Chanta Mendiberri (CUBA)	De Colores	1h57m7
5º Juan Sousa Vargues (CNB)	Christian I	1h59m
6º Guillermo Martire (CUBA)	Veterano	2h5m
7º Alejandro Bordiga (h) (CSF)	Bragadense	2h15m

Actuó como oficial de día Leopoldo Segot, corriéndose con viento SO de 15 km/h y río en creciente.

—o—

También el CUBA largó una regata sobre 21 millas por el premio ELMA para barcos que miden en la ICR y en handicap convencional. Los resultados fueron:

Clasificación general

1º Ernesto Ragognetti	Burbuja	4h 32m 41s

Serie B

1º Alfredo Segers	Trinidad	4h 34m 44s

Serie C

1º Ernesto Ragognetti	Burbuja	4h 32m 41s

Serie D

1º Roberto Bo	Maya	4h 45m 14s

Handicap convencional

1º Guillermo Aletti	Cazón	4h 32m 31s

G.B.: Supongo que igual que aquí, aunque antes nos ponemos de acuerdo sobre quién debe correr en cada clase, por supuesto la designación de qué clase favorece a cada timonel es propia de cada uno, pero lo que tratamos de evitar es que todos nos disputemos la primacía de cada clase, corriendo riesgo de no mandar a la mejor tripulación. Por ejemplo, sabemos que Bruder es de lo mejor en la clase Finn pero como también anda mucho en Star y allí no tenemos una representación A-1, tratamos de que se dedique al mismo, teniendo en cuenta que en Finn hay un muchacho que anda casi a la par suya. Lo que queremos lograr es que, de común acuerdo, podamos cubrir todas las categorías con lo mejor.

C.: ¿Quiere decir que de antemano digitan quién va en cada clase?

G.B.: No exactamente eso, sino que todos debemos correr la selección y tratar de ganarla, lo que queremos es que no suceda lo que dije al comienzo, que todo el mundo corra en todas las selecciones, sino que haya una tal especialización.

C.: ¿Quiénes serían entonces según tu criterio los representantes brasileños en la olimpíada del '72 en Kiel?

G.B.: En Soling: estaría entre Conrad Schmidt o yo, en F.D.: Reinaldo Schmidt, en Star: Jorge Bruder y en Finn: Gino Pascolato. De todas maneras a la olimpíada irán dos tripulaciones completas, una, la que intervenga y la otra, para que oficie de Sparring.

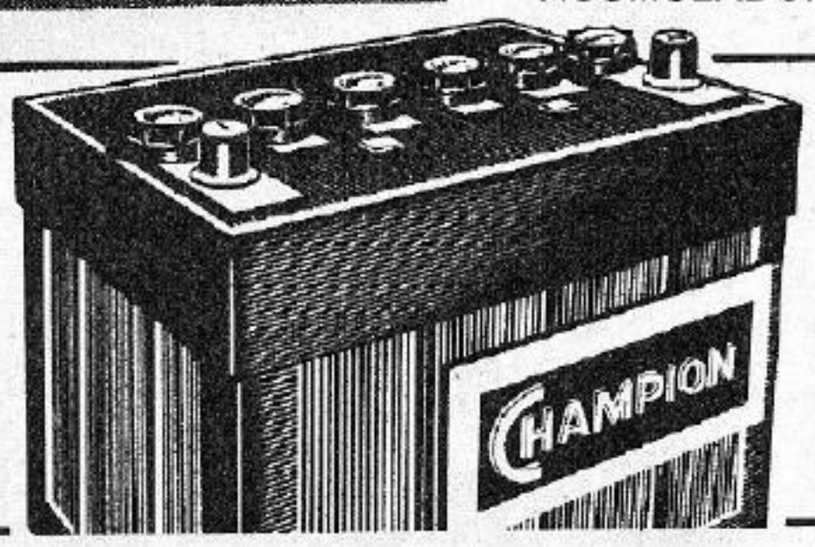
C.: ¿Qué te pareció el Río de la Plata para correr regatas?

G.B.: Excelente. Considero que es una de las mejores canchas del mundo, posee vientos muy parejos, es un lugar abierto sin rebotes, los borneos no son muy frecuentes y las olas son macanudas, se puede hacer buen surf sobre ellas.

C.: Muchas gracias por la interesante charla y te auguramos buenos vientos.

G.B.: Hasta la próxima. Y diciendo esta frase cazó escotas y se alejó bordejeando.

ACUMULADORES
CHAMPION
EL CAMPEON
DE LOS
ACUMULADORES



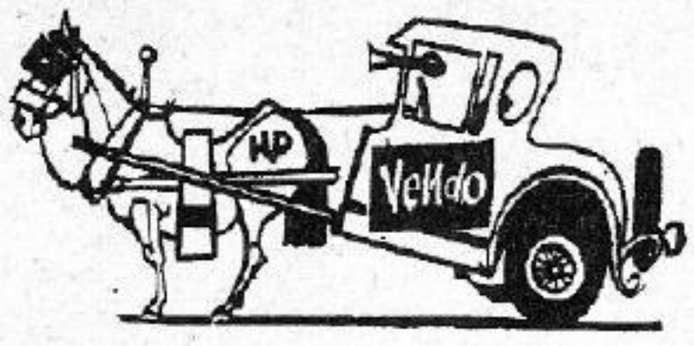


...y BUJIAS
CHAMPION
QUE PREFIEREN
LOS CAMPEONES

Si usa Champion nunca cambiará de marca

CHAMPION S. A. CORDOBA 2756 - BUENOS AIRES

AVISOS corsificados



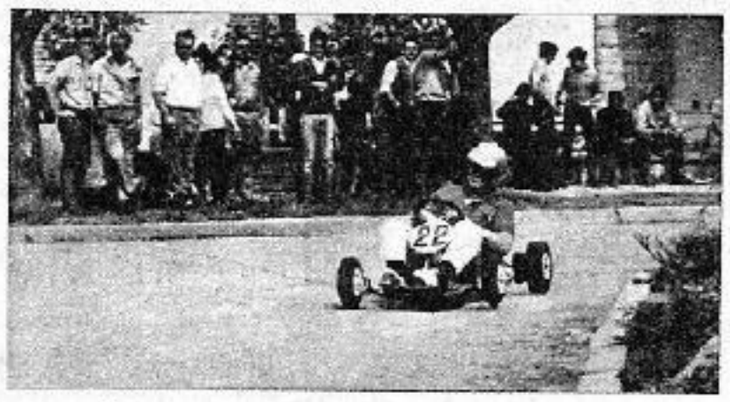
Servicio de avisos clasificados que PARABRISAS CORSA pone a disposición de sus lectores y también de aquellos pecadores que no lo sean, para vender, comprar o permutar: autos de competición, sport, clásicos; nuevos o usados. Además podrán figurar en este mercado persa accesorios, partes o componentes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

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

Los interesados en publicar avisos en esta sección deberán concurrir personalmente a la Redacción de PARABRISAS CORSA, L. N. Alem 896, 5º piso, Sección Avisos Corsificados, de lunes a viernes, en horario de 9 a 12 y de 15 a 19. Los avisos recibidos hasta el día jueves, inclusive, serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarlas o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo.

Los lectores del interior podrán enviar su aviso por correo a PARABRISAS CORSA enviando el importe, en forma de giro postal o bancario, a la orden de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. N. Alem 896, Buenos Aires.

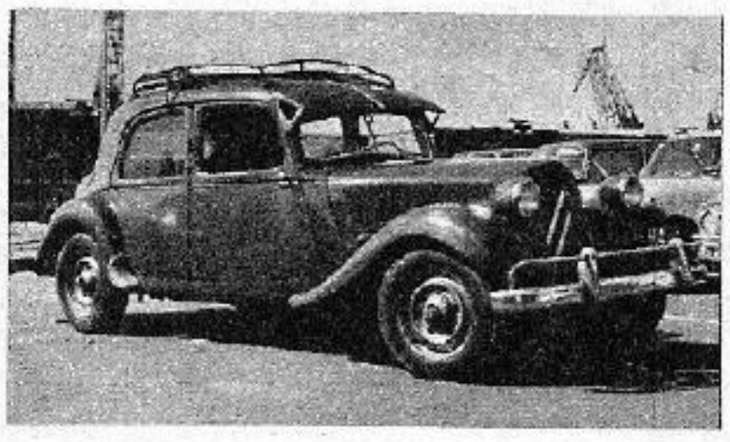
VENDO KARTS URGENTE: 1 chasis Yur corto y 1 chasis Yur alargado (para Autódromo). Ambos completos con motor RF



especial, repuestos, tanques de combustible grandes, etc. Urquiza 1776, Vicente López (preguntar por Mario).

VENDO 2 TAPAS CILINDROS nuevas, sin uso. Motor BMW, preparación Kissling. Ocasión. Llamar Sr. Peralta. Tel.: 48-8207.

CITROEN 11 LIGERO MODELO 1953. Vende dueño. Todo original. Estado impe-



ble. Eduardo Acevedo 535, 7º D, Capital.

TROMPA DEPORTIVA "RALLY" para Fiat 600. Versión de calle de logrado diseño. Monteverde 3265, Olivos.

VENDO O PERMUTO Sport Prototipo de José Pepe Gallo. $ 1.900.000. Listo para largar. Rivadavia 12952. Tel.: 658-6075.

VENDO CAMARO SUPER SPORT 69 con positracción. Cubiertas de carrera color gris plateado. Tapizado negro. Como nuevo. 20.000 Km. 3.500.000 contado. Tel.: 743-5537. Noches.

MOTO HONDA 300. Buen estado. Particular. Tel. 792-3344.

VENDO CARBURADORES WEBER 40/40 verticales, de competición. Ideales para Fiat y Peugeot u otras marcas. Tratar a. 66-3097. Capital Federal.

RENAULT 1093 VENDO. Totalmente equipado. Listo para largar. Repuestos, tren trasero completo con caja, juego de amortiguadores competición y varias co-



sas más. Acepto: Fiat, Citroën, Peugeot. Contado $ 900.000 (podemos conversarlo). Tel.: 796-6327.

APRENDA PLASTICOS POR CORREO. Hugo H. Hasenbalg organiza un curso sobre resinas poliéster y fibra de vidrio para todos los que no puedan asistir a nuestros cursos personales. Informes: Coronel Díaz 1718, PB "B", Capital, o bien a C. Correo 1238, Correo Central. Próximamente un curso personal en Rosario (mayo) y en Mendoza (junio). Escriba para informes ahora.

"TUERCAS"... PEUGEOT 404-504. AUMENTEN POTENCIA... PIQUE... Cambiando resortes electrónicos 8 K. con alea-



ción especial (Oro-Cadmio-Aluminio-Cobre). Adiós problemas humedad en encendido... Adiós rateo. Interior, envíe cheque ($ 19,50) orden Electrónica 8 K. Lavalle 2257, Loc. 19, Buenos Aires. Recibirá un juego por encomienda postal como docenas de "tuercas" satisfechos. Obténgalo en Capital: Goicoechea: Montevideo 623; Orientación mecánica: Viamonte 1505; Repuestos Mitre: Av. Mitre 4780 (Avellaneda). Tedma: Av. Constitución 1049; Otero: Av. de los Incas 5381, Peugeot-Todo: Av. Juan B. Justo 6513; Ye-Yo: Av. Gaona 1891 (R. Mejía).

VENDO FORD A '31 en inmejorable estado completamente original de fábrica (cupe). Ver, admirar, codiciar y comprar en Guardería Río Reconquista, Liniers y Puente Olivares, Tigre.

OPORTUNIDAD!! Solamente para entendidos. Vendo urgente Peugeot 404, modelo 1966 en óptimo estado. Sanabria 2183. Preguntar por Carlitos.

FIAT 1600 BERLINA. Luis "Castorcito" Grossi por absoluta miseria económica, se desprende dolorosamente de su Berlina con motor preparado de 120 HP que bebe nafta especial de los surtidores. Velocidad real 180 Km/hora, gomas Michelin ZX, llantas de magnesio, cuentavueltas Jaeger mecánico sobre el capot, etc., etc. Ver en Fiat Grossi, San Martín 3233, T. E.



21021/23, Santa Fe. (N. de la R.: se desprende de la Berlina 1600, pero se queda con 2 cupés, dos 128, un 600 R para ir a comprar los fasos y un tractor 780 árbol arriba. A llorar a la iglesia...).

DINAMOMETRO: Schenk, alemán, apto para 500 HP y 10.000 RPM. Con plataforma, pirómetros, bitómetros. Tablero de comando externo, equipo de renovación de aire. VICENTE FORMISANO, Azopardo y Cochabamba, Capital.

VENDO SP SIN MOTOR. Completo. Lo corrieron Pairetti y Fernandino. Ver en Azopardo y Cochabamba.

APRENDA A DIBUJAR AUTOMOVILES. Primero y único curso en América latina creado para el dibujo e ilustración creativa del automóvil (por correspondencia). Informes y folletos a: Diseño Auto Studio Casilla de Correo Nº 3748, Correo Central, Buenos Aires.

LARRY vende Torino TC listo para largar Ver y tratar en León Pinedo Sur 182, Alto Alberdi, Córdoba o llamar a 42-5122 (Capital).

FIAT ABARTH 850, preparación libre por Mattulich. Perfecto estado. Cuatro Dunlop 145 x 12" y cuatro Firestone standard. Caja de velocidades nueva. 8500 rpm 170 plus km/h. Precio total: 1.100.000 m/n. (500.000 al contado). Verlo en CIMETAL, Santa Fe 4949. Preguntar por Coco Rodríguez.

MORRIS-COOPER 1300, ex **WILLY GAINZA PAZ.** Muy bueno. Verlo también en CIMETAL, Santa Fe 4949, preguntando, obviamente, por Coco Rodríguez.

La tarifa de los avisos corsificados es la siguiente: Cada palabra $ 90 m/n., con un mínimo aceptable de 10 palabras.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Calendario

COMPETENCIAS NACIONALES

SPORT PROTOTIPO

El domingo próximo, en el circuito de Maggiolo, se disputará la tercera carrera con puntaje para el Campeonato Argentino de Sport Prototipo.

Se correrán tres series de veinte vueltas al circuito de 3.173,78 metros. La primera batería dará comienzo a las 9,45 horas. Se admitirá un máximo de veintidós máquinas por serie. Para determinar el orden de partida se realizarán pruebas de clasificación el sábado en horas de la tarde.

También, completando el programa, habrá una prueba para la categoría Fórmula 4. En total se distribuirá la suma de 4.400.000 pesos de los viejos en premios.

Recordamos para aquellos que quieran llegarse hasta el Autódromo de Maggiolo, que está ubicado a la altura del kilómetro 394 de la ruta 8, aproximadamente.

MOTOCICLISMO Y KARTING

Organizadas por la Asociación Argentina de Corredores de Motocicleta, habrá el próximo domingo en el Autódromo Municipal de Buenos Aires pruebas para las clases 50, 100, 125, 175 cm³ y sidecars. También se disputarán competengias de karting en las categorías Juniors y "K".

El día sábado se realizarán las pruebas de clasificación, a partir de las 14,30 horas. Las entradas, el domingo, costarán $ 200 a la tribuna y $ 400 para los boxes.

CITROEN, CAFETERAS '27 y '31

En San Andrés de Giles, organizada por el Club Municipalidad, tendrá lugar el próximo domingo una reunión que contará con puntaje para el Campeonato de la Asociación Deportiva Automovilística. El escenario será el circuito que la entidad posee en la avenida Scully 1200 de esa localidad.

CAFETERAS '27 Y FIAT 600

Organiza la Peña Automovilística El Bosque en su circuito Ciudad de Merlo, ubicado en la calle Antezana y Puente Falvo. La reunión contará con puntaje para el Campeonato Interno. Habrá $ 400.000 de los viejos en premios.

FIAT 600 Y CAFETERAS

En Monte, organizado por el Auto Club de esa localidad. Se correrá en el circuito ubicado en la ruta 3 kilómetro 111. Se distribuirán 450.000 pesos en premios, además de importantes trofeos.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

En Bélgica se disputarán los tradicionales 1.000 Kilómetros de Spa. Por supuesto, la carrera contará con puntaje para el Campeonato Mundial de Marcas.

Realización EDDIE Pub. Tel. 32-7989 y 32-1424

sugerencias PARABRISAS CORSA

EL EMPORIO DEL PEUGEOT
AMPLIO STOCK EN REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS PARA SU PEUGEOT 203 - 403 - 404 - 504 - T 4 B.
PRECIOS SIN COMPETENCIA
Casa adherida a Crédito: LONDONCARD - CITICARD y DINERS CLUB

CAPITAL: PICHINCHA 1657 - T. E. 26-2327
AVELLANEDA: AV. PAVON 787 - T. E. 22-3166
ENVIOS AL INTERIOR

WASHER S. C. A. Lave su Coche en 5 Minutos
LAVADO de RUEDAS y GUARDABARROS - ASPIRADO INTERIOR
Lavado al "Champú" secado a aire
CADA 10 LAVADOS - 1 GRATIS
Pte. Figueroa ALCORTA 6438

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

REPUESTOS ITAL FIAT
ACCESORIOS
PARTES DE CARROCERIAS
ENVIOS A TALLERISTAS
AVDA. MITRE 2133 - MUNRO - T. E. 740-4573

PARA SU AUTOMOTOR COMPRE UD. LO MEJOR
3H
PRODUCTO DE CALIDAD PROBADA GARANTIA DE UN IMPULSORES DE ARRANQUE

REPUESTOS
RECTIFICACION DE MOTORES
RECAMBIO DE CIGUEÑALES
AUTO UNION
GRACIELA
GW - INSTITEC

LAMPARAS
CAMPOMAR
PRODUCTOS "COSMOLAMP"
MAYORISTA
AV. HON. PUEYRREDON 2180
Galería Warnes, Local 5
T. E. 59 - 1808 - Bs. Aires

CASA AMBROSINO
J. O. AMBROSINO y R. RUIZ
UGARTECHE 3019 - T. E. 72-6859 - Buenos Aires



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

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

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

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPES
MARLIT®
PRIMERA INDUSTRIA ARGENTINA EN LA FABRICACION DE EQUIPOS ESPECIALES PARA COMPETICION y STANDARD
SE LO COLOCAMOS EN EL ACTO: BATALLA DEL PARI 436 al 68 (EX PALIQUE) TEL. 54-0303
HERRERA 582, TEL. 21-4075
BUENOS AIRES

Parabrisas CORSA

correo



ESTADISTICAS

de Eduardo Marochi, Capital.

Señores de CORSA: me dirijo a ustedes con el propósito de formularles las siguientes preguntas:

1) ¿Cuáles fueron los primeros cuatro puestos de la carrera de Fórmula III en Mar del Plata, de 1968?

R) Primero fue Eric Offenstadt, foto (Lola); segundo, John C. Stuart (Brabham); tercero, "Cacho" Fangio (Brabham); y cuarto Chris Irwin (Brabham). Para más datos, en el quinto se clasificó Mauro Bianchi (Alpine Renault) y sexto Vianini, con Brabham.

2) ¿Quiénes ocuparon los cuatro primeros puestos en el GP de EE. UU. de 1970?

R) Emerson Fittipaldi (Lotus 72), Pedro Rodríguez (BRM P 153), Reine Wissel (Lotus 72) y Jacky Ickx (Ferrari 312 Box) en ese orden.

3) ¿Cuántas carreras se disputaron en 1970 en TC fórmulas A y B?

R) Nueve de TC "A": Salto, Venado Tuerto, Los Cóndores, Bragado, Chivilcoy, Pergamino, Salta, Hughes y el Gran Premio. En TC "B" se hicieron sólo seis, a saber: el "Apertura" en el Autódromo, Jesús María-La Cumbre, Allen, Oscar Cabalén, Capilla del Monte y Maggiolo.

4) ¿En qué año ganó Pedro Rodríguez el GP de México?

R) Nunca ganó en México un GP don Rodríguez. Sus únicas victorias en F-1 fueron en Bélgica, 1970, y en Sud Africa, 1971.

P-O-R-Q-U-E-R-I-A

de Oscar Anónimo, de Rosario (Santa Fe)

Señores: hace mucho tiempo que soy lector de esta revista, pero cada día que pasa ya no es una revista, sino una P-O-R-Q-U-E-R-I-A, y además veo que varios lectores se están dando cuenta de ello, caso señoras de Pino (Corsa Nº 260) y señora de Alonso (Correo Nº 258), esta última haciendo mención al Nº 253 de CORSA que fue un verdadero D-E-S-A-S-T-R-E.

Si yo digo que es una verdadera P-O-R-Q-U-E-R-I-A, ya que no trae nada de provecho para el lector, esto se abona con lo hecho a mediados del año pasado, ya que en ese entonces con el cuento de las ocho páginas a todo color aumentaron el precio de la revista y ahora a partir de este año las láminas centrales se hacen en blanco y negro. Creo que tienen que dejar de ser fanáticos con ustedes mismos y tomar el ejemplo de la G-R-A-N revista de automovilismo que tenemos en nuestro país, y a la cual ustedes envidian (no lo van a negar) y que se llama Automundo (N. de la R.: a continuación del nombre de la colega, el lector ha dibujado una extraña tuerquita), que siempre trae las primicias, en fotos, comentarios, actividades del mundillo automovilístico, etc., a pesar de todos los problemas que tuvo y que son del dominio público.

Bueno, muchachos: espero que piensen un poquito más y sean más serios, porque esa redacción, en la que gracias a Dios nunca estuve, debe parecerse a una comisaría de pueblo, donde a nadie se le escapa el más mínimo chisme. Sin otro garrote que darles, me despido de ustedes.

P.D.: La carta no fue dirigida a la Casilla de Correo porque el Nº lo perdí y ustedes tienen miedo de gastar tinta (tacañetis).

R) Ante todo, señor Oscar, convendría que las próximas lucubraciones de su fértil y serio cráneo nos llegaran con firma, porque si no van a ir a parar a un lugar más adecuado para ellas, como lo es el tacho de B-A-S-U-R-A.

Pasemos ahora a contestar su simpática cartita. CORSA no es una porquería porque haya lectores que no estén de acuerdo con algunas de sus notas. Si tiene argumentos más valederos para demostrar esa condición de nuestra revista, bien venidos sean. Todas las revistas aumentaron sus precios de tapa el año pasado casi coincidentemente con CORSA. Incluso la que usted menciona. El color en las láminas centrales se mantiene en nuestras páginas número por medio. Nunca fuimos demasiado fanáticos "con nosotros mismos" como usted indica. Además, usted por un lado nos pide que tomemos ejemplo y que estemos siempre "con las actividades del mundillo automovilístico", y por otra parte censura que seamos chismosos como "comisaría de pueblo". ¿En qué quedamos?

Quiere que pensemos "un poquito más y que seamos más serios". Usted no tiene ni siquiera idea de la cantidad de nuestros pensamientos, y si fuéramos más serios no podríamos hacer CORSA en serio, por lo que vamos a dejar de lado sus sanos consejos. Que no somos tacaños con la tinta lo demostramos gastando este precioso lugar en contestar una carta como la suya. Lo que no alcanzamos a entender es por qué se sigue castigando y gastando $ 1 por semana en comprar una P-O-R-Q-U-E-R-I-A como la que le damos.

COMPRESION

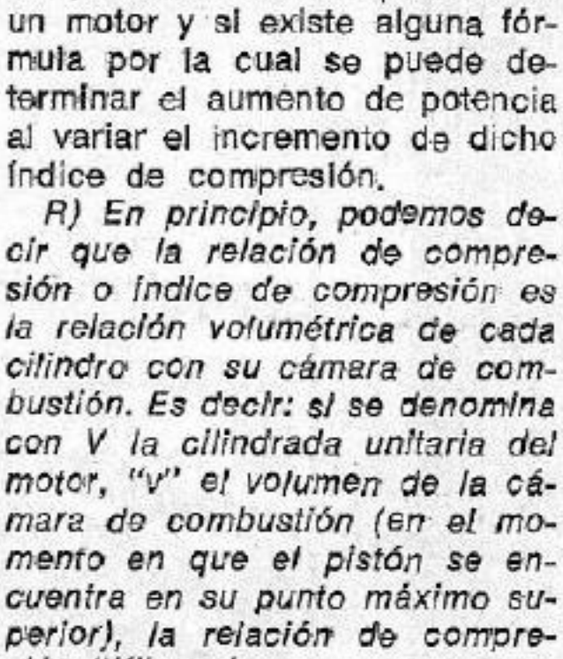
de José Malgrano, Formosa.

1) Quisiera saber cómo se calcula el índice de compresión de un motor y si existe alguna fórmula por la cual se puede determinar el aumento de potencia al variar el incremento de dicho índice de compresión.

R) En principio, podemos decir que la relación de compresión o índice de compresión es la relación volumétrica de cada cilindro con su cámara de combustión. Es decir: si se denomina con V la cilindrada unitaria del motor, "v" el volumen de la cámara de combustión (en el momento en que el pistón se encuentra en su punto máximo superior), la relación de compresión "K" será

$$K = \frac{V + v}{v}$$

En caso de no conocerse la cilindrada unitaria del motor en cuestión, se puede determinar por la siguiente fórmula:



$$3{,}14 \times d^2 \times l = V$$

donde "d" es el diámetro del cilindro y "l" es el recorrido del émbolo. Lo que no se puede determinar mediante una fórmula matemática es el volumen de la cámara de combustión (v). Normalmente se determina en forma práctica. Con una probeta graduada y aceite de baja densidad se llena el espacio de la cámara por el orificio de la bujía, con el pistón en su punto máximo superior; la cantidad de aceite introducido nos indica el volumen en cuestión, o sea, se determina "v". Ahora bien, conociendo el volumen V (cilindrada unitaria) y la relación de compresión, se puede calcular el volumen "v" de la cámara de combustión. Suponiendo que un motor tiene 200 cm³ de cilindrada unitaria y una relación de compresión de 8:1 el volumen a determinar es

$$v = \frac{200}{7} = 28{,}5 \text{ cm}^3$$

(Siempre se toma como dividendo el índice de compresión menos uno.)

y mediante una simple sustitución de valores en la primera fórmula comprobamos la veracidad de esta cifra:

$$K = \frac{200 + 28{,}5}{28{,}5} = 8$$

El por qué se considera el índice de compresión menos uno para el cálculo del volumen de la cámara de combustión se deduce de la primera fórmula:

$$\frac{V + v}{v} = 8$$

pasando términos, esta fórmula también puede escribirse de la siguiente forma: V + v = 8v, que es lo mismo que V = v (8 — 1), y si en esta ecuación se reemplazan los valores dados en el ejemplo vemos que el índice de compresión disminuye en una unidad.

En cuanto a la fórmula que nos da el aumento de potencia por el aumento de la compresión, es muy teórico, aunque existe, pero los resultados muy pocas veces reflejan la realidad, aunque se aproximan bastante:

$$HP = \frac{3{,}14 \cdot d^2 \cdot l \cdot rpm}{613} \left(1 - \frac{1}{v\,0{,}3}\right)$$

donde "d" es el diámetro del cilindro, "l" es la carrera del pistón, "rpm" son las revoluciones del motor y "v" es el volumen de la cámara de combustión.

Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Concesión Nº 7970

Registro de la Propiedad Intelectual Nº 965.704

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

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El clan.

Se juntan muchas personas
que piensan y sobre todo
sienten las mismas cosas.
Nada les gusta tanto como volar.
Sienten que es el trabajo
más lindo del mundo.
Que es como el amor:
algo que envuelve y...
Que es lo mejor que podía
haberles ocurrido en la vida.
Y se les nota.
Cuando hablan con uno,
cuando nos hacen sentir
como en nuestro cumpleaños,
cuando odian la burocracia...
o cuando aman
al prójimo más que nunca.
Tienen responsabilidades
y las cumplen de buen humor.
Y casi sin darse cuenta,
forman el Clan.
El Clan Braniff.
Lo mejor que puede ocurrirle
a alguien es ser parte de ellos.
Ser pasajero del Clan,
con el Clan, en el Clan...
Después de eso, se siente
que hay dos maneras de volar.
Una es con el Clan.
La otra es sin el Clan.

El Clan Braniff.

El mejor trabajo del mundo
o la mejor forma de ser pasajero.

el Clan Braniff

el Clan Braniff

Hecho a su gusto por un escocés.

Pruébelo

WHISKY

ROYAL COMMAND

INDUSTRIA ARGENTINA

MUY AÑEJO

EMBOTELLADO BAJO LICENCIA DEL TITULAR DE LA MARCA CON WHISKY DE MALTAS ESCOCESAS IMPORTADAS DE: SEAGER EVANS & CO. LTD. (GLASGOW) ESCOCIA Y ALCOHOL DE CEREALES AÑEJADOS.

FABRICANTES
DESTILERIAS SEAGER - STOCK - DEBRISE (ARGENTINA) S.A.
RVDO. P. A. B. ELIZALDE 661/69
CIUDADELA (F.N.D.F.S.)

CONT. NETO 1 LITRO - G.° 43°

V.A.S.E.S.P. CERT. N°819760/69-7

ANALISIS TIPO N°C-452709

HECHO BAJO LICENCIA DE SEAGER EVANS (LONG JOHN DISTILLERY). GLASGOW, ESCOCIA. POR SEAGER STOCK DEBRISE ARGENTINA S.A.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com