Parabrisas CORSA

26 de JULIO 1966

Aparece los MARTES

Nº 14

$ 30.-

CHACABUCO PARA BORDEU

(Pág. 11)



¿ cambiará el TC ?

(Pág. 15)

autódromo: COPELLO Y GALLUZZI

(Pág. 20)

CORSA EXTRA:
ARGENTINA Y EL MUNDIAL



Delito en la isla de los ingleses

reseña gráfica radiofotos y detalles del partido de Wembley

y la nota exclusiva de PEPE PEÑA



Las revistas de Mauro

CORSA EXTRA

DELITO EN LA ISLA

Los ingleses nos ganaron por un referí a Cero y asesinaron así su mentado fair-play, en un partido sin precedentes en la historia del Campeonato Mundial de Fútbol. Pero alegremos los espíritus, porque la verdad es que al León le faltaban garras para resistir al valiente Puma Argentino



RADIOGRAFIA

"*En el caso de corrupción probada de un árbitro, éste debe ser expulsado de la Federación Internacional y el encuentro nuevamente jugado*" (Acuerdo del 1º de marzo de 1930 del International Board).

Al término del match entre Inglaterra y Argentina, disputado el sábado en Wembley, por los cuartos de final del campeonato mundial de fútbol profesional, *muchos observadores internacionales se preguntaban azorados si no había sonado la hora del desempolvar aquella olvidada disposición del máximo tribunal del reglamento que rige el deporte más difundido en el mundo.*

Cuando el eje delantero alemán Uwe Seeler venció por segunda vez la valla del español Iribar en el último match de octavos de final de la zona B, QUE-

LA TORRE DE BABEL. — El "Rata" pide explicaciones, don Rudolf se niega a entender y toma los reclamos de Rattin en el peor sentido, ordenando su expulsión. Este fue el derrumbe de nuestro equipo, un derrumbe maquiavélicamente planeado antes del partido, tan planeado como lo fue el derrumbe de los uruguayos frente a Alemania; allí el referí inglés devolvió las atenciones de Kreitlein. Todo se repartió para que quedara entre los dueños de casa y nadie más.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE LOS INGLESES





RIFIFI ENTRE LOS HOMBRES. — De la única manera como debía salir del campo de juego, rodeado de policías, se va Rudolf Kreitlein. Y se va serio. Tal vez le remuerda la conciencia; pero muy en el fondo él sabe que ha cumplido con su deber, para eso le "pagaron". El destino suele no dejar impunes estas "hazañas".



QUE NO QUEPA DUDA. — Si hubo patadas, los ingleses no se mostraron lerdos en el oficio de repartir. Aquí vemos a Ray Wilson desentenderse de la redonda y apuntar un formidable paladón a las piernas de Ermindo Onega. ¿Y éste, don Rudolf? ... ¡Claro, se le había extraviado la libretita! ...



■ *INTERCAMBIO DE DIVISAS. — Terminado el partido, triunfadores los ingleses por un referí a cero, se cumple una ceremonia peculiar: los jugadores de ambos bandos intercambian sus camisetas, como trofeos de guerra.*

EL GOL INGLES, TAMBIEN DISCUTIBLE. — Roma no puede detener el cabezazo de Gordon Hurst, la pelota lo superó al describir un giro sobre su brazo. La telefoto no muestra el resto del campo, pero no obstante queda bastante evidente la posición adelantada del jugador inglés; el referí, bien a la vista, no vio nada. Se le descompuso el pito. ■



DE UN ROBO

¿Podría jugarse nuevamente el match Argentina contra Inglaterra? - El caso del árbitro leptosomo - No hubo dóping ni drogas pero sí incalificables transgresiones a la ética deportiva - Nuestro fútbol encontró por fin su rumbo y resultó urticante para varios de los otros países que concurrieron a Inglaterra - La cita ahora es en Ezeiza ...

DO SELLADO EL DESTINO ARGENTINO. Porque esa conquista no sólo significó el previsible triunfo de Alemania Occidental sobre España sino que, automáticamente, *colocó a Argentina en el inexorable trance de enfrentar a Inglaterra en el partido de cuartos de final.* Fue entonces cuando se alzaron diversas voces desde el submundo del fútbol. *"Argentina tiene equipo como para vencer a Inglaterra pero ni aún integrada por once "fuoriserie" podría derrotar al árbitro "designado" para dicho encuentro".*

El hombre se llama RUDOLF KREITLEIN y actúa con licencia internacional emanada de su país de origen, Alemania Occidental. Jamás se le podrá aplicar la resolución del International Board. Probar con elementos fehacientes la corrupción de un árbitro es virtualmente imposible. Aún los errores más monstruosos suelen justificarse con obvias muletillas. Pero en esta versión de la Copa Jules Rimet se dio la "casualidad" de que toda la secuela de errores arbitrales tuvo una misma víctima: el fútbol latinoamericano.

El señor Kreitlein completó con desparpajo la obra iniciada por un colega yugoslavo en el match Alemania-Argentina (expulsión de Albrecht, apercibimiento colectivo al team blanquiceleste, contemplación ante las violencias de Overath sobre Gonzalito, promoción de un clima de violencia y antipatía en torno a nuestra representación) y resolvió definir personalmente el pleito anglo-argentino expulsando prematuramente al longuilíneo y temperamental capitán Antonio Ubaldo Rattín cuando éste solicitaba la presencia de un intérprete a efectos de aclarar el alcance de un insólito "tic" del referee germano: en menos de 10 minutos llevaba anotados y amonestados a media docena de jugadores visitantes.

"El jugador que observe una conducta violenta, aquel que en sus actuaciones sobre el terreno de juego olvide las normas de caballerosidad, será expulsado UNA VEZ QUE EL ARBITRO SE CERCIORE DE LA EXISTENCIA DE MALA FE EN LOS HECHOS. Esta, es a nuestro juicio, la más grave decisión y por ello, antes de emplearla, ACONSEJAMOS SERENIDAD Y CUIDAR QUE EXISTA DEBIDA PROPORCION ENTRE EL CASTIGO Y LA FALLA" (Pedro Escartín Morán, Reglamento de Fútbol Asociación, Madrid 1962, pág. 95). La cita de la "biblia" del referato internacional adquiere importancia porque este pasaje puede aplicarse estrictamente a lo sucedido. De ahí que sea lícito inferir que el juez Kreitlein sea un DELINCUENTE (por infringir la ley) o un LEPTOSOMO (desmesurada reacción de un psicótico ante un hecho baladí).

Lo cierto es que para explicar la eliminación argentina habría que recorrer caminos muy apartados del fútbol propiamente dicho. La FIFA se preocupó prolijamente de realizar exámenes anti-dóping a los jugadores de este mundial; olvidó, en cambio, detectar los renuncios éticos de los árbitros y

→

limpiar el escenario del mundial de todas las suspicacias y prevenciones que hallaron plena confirmación durante la disputa del torneo.

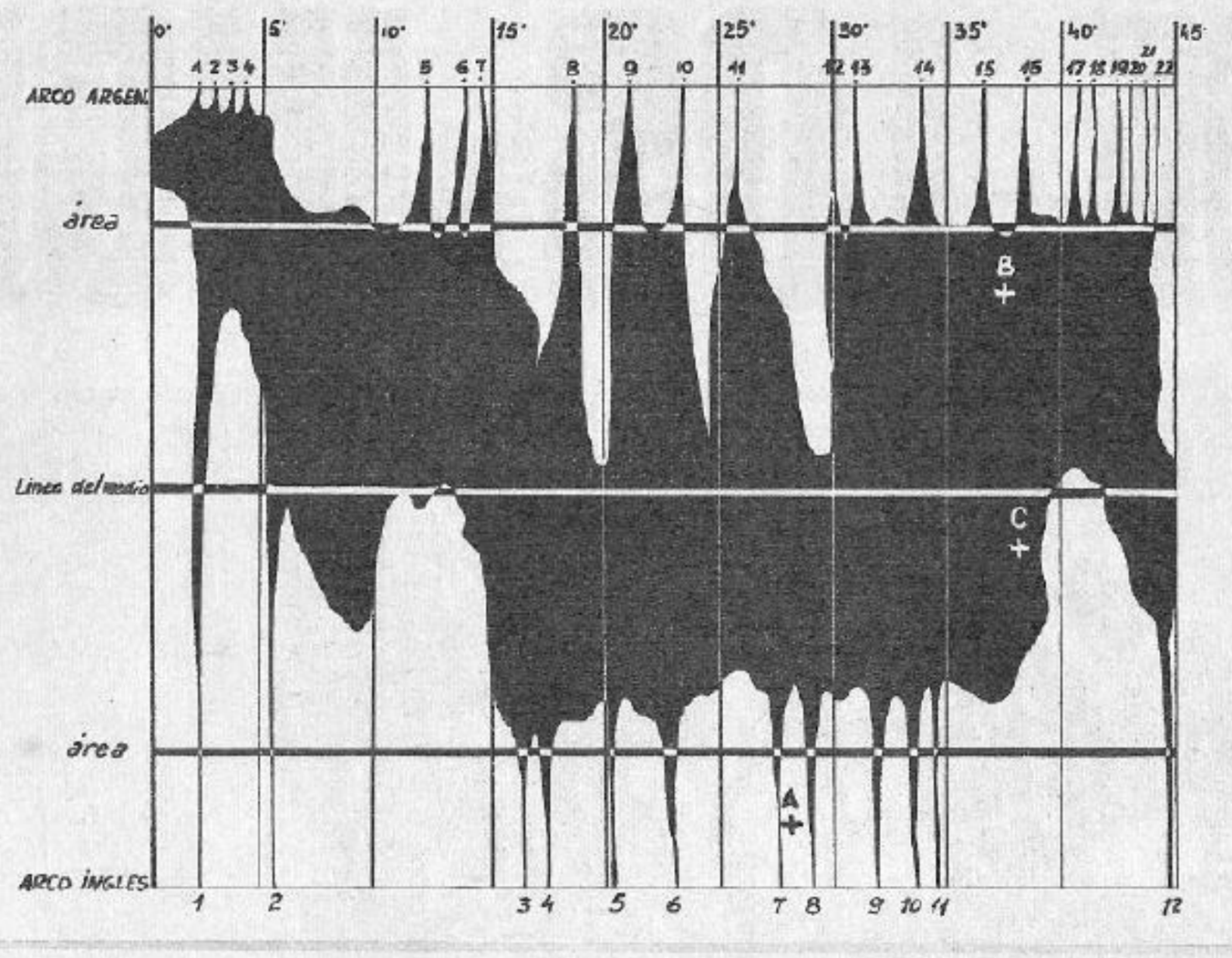
Argentina ya está fuera de esta Jules Rimet. Pero al revés de lo sucedido en Suecia (1958) y Chile (1962), NUESTRO FUTBOL DESCUBRE, TRAS ESTA EXPERIENCIA, SU SENDA FUTURA. Esta vez no habrá que repetir como entonces: ...'hay que empezar de nuevo...". Cuando el Big Ben marcaba las 18.48 en Londres, Argentina quedaba eliminada del mundial, jugadores de ambos bandos intercambiaban casacas y algunos fervorosos suplentes y técnicos argentinos iniciaban la caza de Kreitlin. Mucho más importante que todo eso era, en cambio, que en ese instante sonaba para Argentina una hora augural: NUEVAMENTE SE NOS TEME, NUEVAMENTE PREOCUPAMOS EN EL MUNDO DEL FUTBOL. Un mundo que simultáneamente acaba de asistir a las violentas caídas de Brasil e Italia, al empinamiento casi esotérico de Corea del Norte, la irrupción detonante de Portugal, la solidez atávica de Alemania, la tersura y belleza del juego de Hungría, el desequilibrio de España, las imprecisiones de Chile, la "polenta" de la Unión Soviética, la rusticidad de Bulgaria, la trinchera defensiva de Inglaterra y Uruguay, el progreso de Méjico, la decadencia de Francia y el despeinado amateurismo de Suiza.

En Ezeiza esta vez no habrá monedas, abucheos o agresiones: jugadores, técnicos y dirigentes serán recibidos como *auténticos triunfadores*. El proceso de feroz autocrítica practicado durante los últimos años en todo el ámbito de nuestro fútbol otorga el derecho de celebrar como victoria lo que estuvo muy lejos de ser una derrota en la cancha...

CARLOS IBAÑEZ

DESARROLLO GRAFICO DEL PARTIDO

PRIMER TIEMPO



EN EL ARCO ARGENTINO:

1, 2, 3, 4: Cuatro corners consecutivos motivados por ataques desordenados pero recios de los ingleses. 5: Remate de Charlton, desviado. 6 y 7: Cómodas atajadas de Roma ante centros muy inocentes. En el último, el arquero argentino rechazó con el puño. 8, 9 y 10: Roma sale a cortar pases al vacío muy largos y torpes. 11: Remate desviado de Moore. 12, 13 y 14: Desesperados por el dominio criollo, los británicos lanzan "pelotazos" al bulto que el golero argentino contiene sin dificultad. 15 y 16: Un minuto antes y un minuto después, los ingleses rematan desde lejos, muy desviado. La defensa argentina los bloquea totalmente. 17 y 18: Perfumo y Marzolini ceden a Roma para demorar el juego. 19: Otro remate desviado. 20, 21, 22: nuevos pases al arquero, ante la rechifla del público.

EN EL ARCO INGLES:

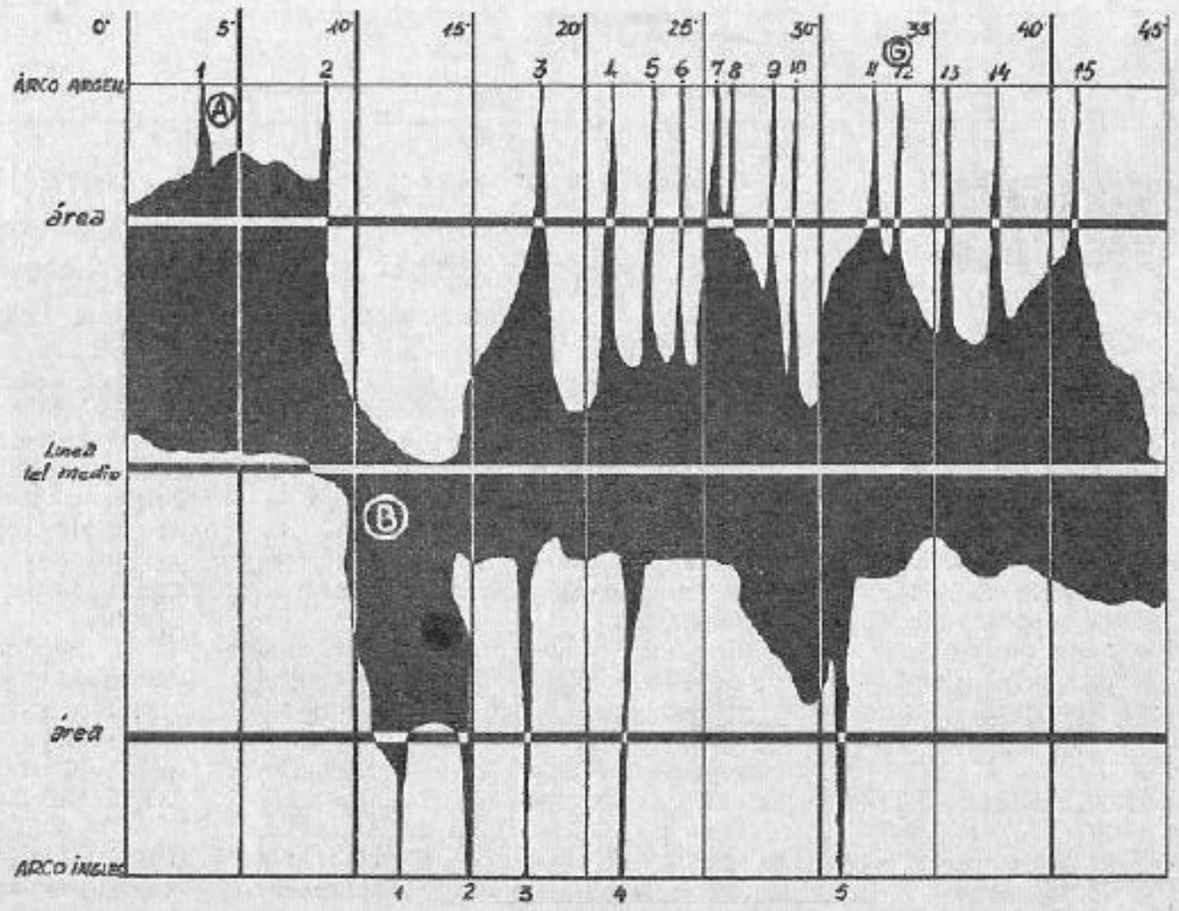
1. — Se escapa Solari pero desvía el remate final. 2: Más pierde el gol por centímetros. 3: En la mejor situación del partido, Artime levanta por sobre el travesaño cuando se aclamaba el gol. 4: Más encuentra bien ubicado al golero inglés, que contiene. 5: Violento shot de Más obliga al corner. 6: Onega desvía un remate. 7 y 8: Sorpresivas entradas de Solari. En la primera el balón se le va por la raya de fondo, en la segunda ataja el arquero. 9: Buen sohi de Onega, desviado. 10: Ermindo patea un tiro libre, brillantemente, y el golero saca al corner. 11: Ochen cede a su arquero. 12: El golero ataja con seguridad ante centro de Onega.

INCIDENCIAS: A) Violento puntapié de Stiles en el bajo vientre a Solari. B) Expulsión de Rattin, a los 37 minutos. C) A los 40 minutos, Moore empuja a Más, que cae sobre el golero Kelffein y lo derriba.

Los cuadros grafican los dos tiempos del match entre Argentina e Inglaterra minuto a minuto: las zonas oscuras indican los sectores del campo en los que se desarrolló el juego a lo largo del partido. Es visible que el balón circuló mayoritariamente en el medio campo, con predominancia del trecho que va desde la línea del medio hasta la boca del área argentina. Los picos indican las llegadas de la pelota a ambos arcos y las letras las incidencias, ubicadas en su momento y lugar. Tanto el gráfico como la estadística aclaran que Inglaterra predominó en ambos períodos: en el primer tiempo el balón llegó 22 veces al arco criollo, y sólo 12 al británico. En los primeros cinco minutos, el juego —con gran presión inglesa— se localizó en las inmediaciones del área, con cuatro peligrosas situaciones de gol. Después Argentina se recuperó y entretuvo la pelota en el medio campo, cosechando incluso aplausos del público mientras, en un "toque" memorable, ponía en ridículo a los rudimentarios ingleses. Entre los 15 y los 35 minutos se produjeron 9 de 12 llegadas argentinas a la valla: en ese lapso, también, el juego se volcó más sobre el medio campo inglés que sobre el nuestro. Y ahí mismo (!) se produjo la expulsión de Rattin, tras amonestar el árbitro inexplicablemente a cinco argentinos, en otras tantas jugadas consecutivas. En este punto la estadística es sugestiva y desnuda la parcialidad del juez. Desde ese instante hasta el final del período, los defensores criollos intercambiaron pases con Roma, para demorar el juego, a la espera de un intervalo que permitiera enfriar los ánimos y aclarar la estrategia, ya que la ausencia de Rattin obligaba a una alteración total. De ahí que la pelota llegó al arco argentino 8 veces en los últimos diez minutos, sin que hubiera situaciones cerca de la valla inglesa.

En el segundo período, con notable lucidez, los argentinos practicaron una posicional aún más conservadora, limitándose a los "chiches" en el medio campo, destinados a producir exasperación en el rival, el consiguiente desequilibrio, y alguna escapada solitaria de Artime o Más con olor a gol. Unas 15 veces llegó el balón a la valla defendida por Roma: en la arremetida número 12 se produjo la primera falla de nuestra idónea defensa y llegó el gol británico. Sólo 5 veces la pelota llegó al arco inglés. Durante largos pasajes, Onega, Rattin, Solari, Marzolini y González se "prestaron" la pelota en el medio campo, para gran regocijo del público, que gusta de esos lujos. Por eso la zona oscura (salvo los primeros 10 minutos, favorables a Inglaterra) ocupa la franja de la línea del medio campo. En los últimos diez minutos, después del gol inglés, Argentina intentó desesperadamente una reacción, pero el nerviosismo llenó todo de confusión. A pesar de la derrota, el análisis de las llegadas a los arcos (en recuadro aparte) demuestra que Argentina tuvo más situaciones de gol.

SEGUNDO TIEMPO



EN EL ARCO ARGENTINO:

1: Roma contiene con seguridad ante arremetida de Jack Charlton, que aprovecha para golpearlo (INCIDENCIA A). 2: Remate largo y desviado de Moore. 3: Dominio argentino. Roma ataja un centro alto. 4 y 5: Cesiones de Perfumo hacia atrás. 6: El arquero argentino contiene shot de Hughes. 7; 8 y 9: Pases de Albrecht a Roma. 10: Cómoda atajada del arquero boquense por centro de Jack Charlton. 11: Milagrosamente, Roma salva un remate que iba al gol. 12: Se produce el gol de Hurst. 13: Shot desviado de Bobby Charlton. 14: Roma contiene centro alto. 15: Un tiro pasa lejos del poste. G: Gol.

EN EL ARCO INGLES:

1, 3 y 4 son remates sin consecuencias de Onega, Solari y Más. En el 2, se produce magistral cortada de Onega a Más que desvía apenas. 5: Buen remate de Onega, desviado. INCIDENCIAS: A) ya mencionada. B) Trompis de Moore a Marzolini.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BIRMINGHAM: COLONIA ARGENTINA

Escribe
PEPE PEÑA
(exclusivo para CORSA)

Es un claro y seco día de invierno en Buenos Aires. Mitad de la siesta. En el mismo momento es atardecer templado en Inglaterra.

Veintidós jóvenes —la mitad españoles, el resto argentinos— luchan duramente por los prestigios deportivos de sus países. Casi todos los transeúntes de la nerviosa capital argentina caminan con una de sus manos levantadas a la altura de la cabeza. Uno de los parietales se apoya contra la mano y en el medio, apretada con algo de cariño y con está la radio. Una minúscula máquina receptora de emociones —y de patrioteras exageraciones— que les va acercando el triunfo argentino hasta los alegrados corazones.

Mientras me aprovisiono de rollos un poquito de temblor esperanzado, en una tienda de fotografía, Artime provoca algarabía traducida en paquete mal hecho, vuelto mal contabilizado, familiaridad tipo nochebuena.

Cuando voy saliendo, y por culpa de que al señor Antonio Roma lo atropellan en un estadio inglés, una joven señora —presa de la radiecita— me atropella en plena calle Viamonte uniendo con un largo cordel imaginario a Villa Park de Birmingham con la esquina de Viamonte y Paraná.

Camino despacio hacia el centro. Desde todos los taxis, desde todos los automóviles, desde todos los negocios: las radios, las caras absortas. Y todo (pasajeros, conductores, curiosos, vendedores, patronos, niños) comentan, se preguntan, se responden, se reclaman silencio mientras gritan. Todos se ofrecen la mirada apretados juntos. Sin advertirlo, están decorando una imagen grata: pueblo unido. Pueblo esperanzado. Pueblo contento y orgulloso. Pueblo mejor dispuesto.

Unos minutos después —mientras de dos o tres coches se me grita el "score" parcial— recorro la vereda del teatro Colón por Tucumán. En dirección opuesta viene marchando un señor gordito, de sobretodo azul, sombrero, cara de vendedor de seguros, muy recto, muy serio. Viene armado de portafolios y. . . radio. Está a 15 ó 20 metros. Me mira sin ver. Yo sigo caminando con mis rollos —que son muchos y me duermen la mano— y mi rodilla derecha —de la cual en cualquier momento me saldrán gusanos adutos— hinchada, dolorida y afiebrada. De pronto, a tres o cuatro metros de mí, el gordito estalla. Salta. Grita. Viene apuradito hasta mi lado y me espeta: "¡GOL! ¡GOOL! ¡GOL, PEPE PEÑA! ¡GOL ARGENTINO!". Me abraza. Vuelta a caerse los rollos. Lo abrazo. Viene otro tipo que no conozco. Tampoco creo que él lo conozca. Nos abraza. Le abrazamos. Parecemos parientes en desgracia. Nos soltamos para conocer el nombre del fabricante de la alegría. Aquí está: ARTIME. Artime, repite la radio del gordito. Bendito seas Luisito, pensamos, mientras recogemos los paquetes y seguimos ciudad abajo con rollos y rodillas a cuestas.

Todos los autos tocan bocinazos. La gente ríe. La policía es más azul y más cordial. Los quioscos de Carlos Pellegrini tienen potentes radios y apretados ruedos de escuchas entusiastas. Una señora hermosa, y seguramente "extrafútbol" le dice a su hijo de 9 años: "Andá. Preguntales cómo van". "Dos a uno, señora", le dice un hombre casi anciano, y le repite con alegría del que anuncia la triunfante noticia: "Vamos ganando dos a uno".

Ya caminamos por Lavalle. Se acerca el final de Inglaterra. Se pone más nerviosa la gente en Buenos Aires. Y más contenta. La sonrisa no es la suma de todas las sonrisas. Se forma de todas ellas pero es distinta: unánime, patrona. Es una nube de sonrisas. En el cruce con Florida encontramos al peruano parlanchín y culto: Hugo Guerrero. Nos abrazamos. Me dice: "Qué falta le hacía esto a esta bendita tierra". Miramos juntos el espectáculo. El peruano reclama aplausos a la gente sobre el final. Nada. . . todavía no pudimos vencer la timidez. La gente tiene algo así como temor de estar contenta. Habrá que enseñarles a ser alegres, triunfadores y menos ceremoniosos.

Por fin, las cinco de la tarde: toda la ciudad colgada de la Sonrisa.

Un amigo mío —se enoja si lo nombro— suele decir con harta razón: "Es poco menos que imposible vencer a una selección argentina que sale al campo temerosa del prestigio del rival". Justo.

En plan de evitar papelones los argentinos son extremadamente capaces. Razones: se evitan riesgos. Se "toca" más la pelota. Se la conserva. Se "congela" el medio campo. Sólo se avanza contando con un mínimo de cooperación. La colaboración en juego es más espontánea y urgente. Es decir: se juega en plan de conjunto, excepción en el régimen futbolístico argentino.

Pero deberá atenderse bien a lo siguiente: para evitar choques, para "tocar", para prolongar la posesión del balón, para "congelar" —serie de pases y translaciones en apariencia inofensivos que provocan por lo mismo los arrestos del adversario mientras corre el tiempo— para avanzar con la cabeza levantada esperando y reclamando colaboración; para correr a todos los lugares del campo auxiliando al compañero, para todo ello, hace falta una dosis muy alta de CALIDAD FUTBOLISTICA. Y otra no menos abundante de conocimiento de FUNDAMENTOS. Tales como control de la pelota, diligencia y "timing" en el atrape del balón. Y además, translación y locomotividad lateral (en posesión de la pelota), dribling, sentido del pase y su oportunidad. En brevedad: hay que dominar este deporte. Este deporte de dos escuelas generales: fuerza la una, habilidad e ingenio la otra.

A pesar de que el fútbol argentino tiene graves fallas es muy difícil batirlo —sobre todo si Argentina juega defensivamente— porque tiene CALIDAD INDIVIDUAL.

¿Las fallas?. . . Bueno. Aquí van algunas de las más graves.

LA IMPERFECCION EN LAS ENTREGAS. En otras palabras: MAL "PASSING". Hace años que Adolfo Pedernera, el más capacitado instructor que yo haya visto actuar en mi vida, la señala y lucha contra ella.

Se le pega muy mal a la pelota. Hay una indebida cantidad de "arrastradores" de pie. (Y allá va el "pase": mezcla de pelota y ensalada de pasto y tierra).

Muchos buenos jugadores tienen este defecto. Si Gonzalito —inveterado empujador de pelota corta— la tocara o le pegara en "corta" como Menéndez, a Boca habría que pararle con metraleta. Alberto González puede jugar un gran partido (Ejemplo: Boca versus F.C.O., segunda rueda 1965, cancha de Boca) y Boca puede andar mal.

Beto Menéndez está para tocar corto y Boca parece una máquina. (Ejemplo: Boca-Lanús, 1965, cancha de Boca. La diferencia entre los dos: "Beto" toca con precisión hacia la pierna y el perfil favorable del receptor.

Gonzalito la "empuja con idea de llegar hasta el destinatario y basta.

Ahora bien, si Menéndez "sintiera" como Abertito y corriera como éste, sucederían dos cosas: a) No sería Menéndez el genial; b) Hubiera sido una de las más grandes figuras del fútbol mundial de todos los tiempos.

Las otras dos fallas graves son: La falta de shot y el mal comportamiento privado. La primera deriva del complejo de "machismo" tan argentino y tan hispano. "Perdonar vidas". No jugar como los "brutos". Despreciar la fuerza como atributo exclusivo del "burro". Jugar para que el "tronco" haga el gol. La segunda —está de moda negarla so pretexto de una nueva conciencia profesional, que si bien existe, es muy leve en influencia todavía— es el régimen de comidas (sobre todo en casa) los hábitos de comodidad e irresponsabilidad (el campo sexual, por ejemplo). La manía de usar el auto todo el día. La tara de creerse los únicos seres humanos con familia y con derecho a extrañarla. Se trata, en fin, de MIMOS INDEBIDOS.

ESTA SELECCION RINDIO PORQUE SE SINTIO DESPRECIADA, RIDICULIZADA, HOSTILIZADA Y ZAHERIDA EN SUS FIBRAS HUMANAS.

Es una gran revancha hacia cierto tipo de audacia —sin aval técnico— periodística de tono espectacular y nocivo. Es una gran revancha hacia el tono despectivo que prende —desde hace mucho tiempo— en un sector del público aficionado.

Rindió además por otras dos importantes razones. Primera: se juntó el estilo River con el temperamento de Boca. (Gran acierto descriptivo del doctor Julio Oyhanarte). Onega, Mas, Artime, González son gente más bien "River". (Corrección, obstinación por un estilo determinado —lúcido o no— resignación cuando



la adversidad se acentúa).

Albrecht, Rattin, Perfumo, Ferreiro, Solari (El "indio" es el mejor acierto de designación de Lorenzo) son "Boca" puros.

Corrección mientras voy ganando cómodo y mientras el contrario no me "saque de las casillas". Estas "casillas" son extremadamente pequeñas y se sale de ellas con facilidad. Este grupito entiende bien su filosofía: "Vencerás correctamente y si no puedes hacerlo así trata, entonces, de vencer". Traducido al fútbol eso quiere decir: DONDE PATADAS DUELEN CONTRARIOS SE ACHICAN Y TRIUNFO ESTA CERCA. O casi no: Cuando se aprietan dientes se pueden apresar dulces dedos de inadvertidos y distraídos adversarios. Lo demás de este grupo: correr, querer ganar, olvidarse de todo dolor o malestar y soñar con el gol. El gol a salvar o el gol a convertir. Estos señores entendieron bien el fútbol actua: respeto a los intereses en juego y respeto exigido a sus fuertes personalidades. Juegan con sentido de HOMBRE CONTRA HOMBRE.

Segunda razón: VALENTIN. VALENTIN SUAREZ. Estudioso de Brown. Sapiente aplicador de la teoría de las "Motivaciones Motrices". Psicólogo nato. Respetuoso conductor del principio PRIMERO HOMBRE Y SEÑOR. LUEGO JUGADOR.

Hombre de palabras justas y exposición serena. Jamás entrometido. A pesar de lo que le contara un joven goalkeeper de la selección a un colega de un prestigiosísimo matutino.

Un día volveremos con Valentín y con Juan Carlos Lorenzo. Con este Lorenzo exageradamente criticado. Con muchas más virtudes de las que la gente supone y con muchos menos defectos que los publicitados.

Y así, a pesar de los arbitrajes, de los acomodos de fechas y zonas, de la opinión de la prensa europea, llegó Argentina a donde llegó. Bien arriba. En juego. En concepto. En orgullo.

De esta forma le devolvimos a William Carr Beresford y a Whitelocke aquellas invasiones de 1800 recién nacido. Argentina invadió Birmingham. Pero nos cerraron las puertas de Londres a empujones y arbitrariedades. Nos habíamos prometido colgar de Londres esa misma límpida, franca y esperanzada sonrisa que venía pendiendo por días en nuestra agitada y desordenada Buenos Aires. Un certero golpe bajo lo impidió. No obstante, lo repito, el Fútbol Argentino, así, con mayúsculas, demostró cabalmente que podía llegar bien arriba. En juego. En concepto. En orgullo.

Tabla de posiciones CORSA

ARGENTINA OBTUVO EL 5° PUESTO ENTRE 53 NACIONES PARTICIPANTES EN LA COPA DEL MUNDO

A pesar de la derrota y consecuente eliminación ante Inglaterra, el fútbol argentino ha alcanzado en este campeonato del mundo una honrosísima posición: UN INAMOVIBLE QUINTO PUESTO EN LA CLASIFICACION FINAL OFICIOSA DE PARABRISAS CORSA (1). Ya consagrados Alemania Occidental, Unión Soviética, Portugal e Inglaterra para dirimir las cuatro primeras posiciones, los puestos subsiguientes, del 5º al 8º inclusive, se adjudican tomando en cuenta la puntuación obtenida en los octavos de final y el gol average total. La Argentina aparece así ubicada en el puesto inmediatamente posterior al de los cuatro finalistas, superando a los otros tres equipos que llegaron hasta los cuartos de final. He aquí la tabla de posiciones CORSA:

1º, 2º, 3º y 4º puesto: a definir entre ALEMANIA, UNION SOVIETICA, PORTUGAL e INGLATERRA.

5º puesto: ARGENTINA	Puntos ...	5	Gol average ...	2.—
6º puesto: HUNGRIA	Puntos ...	4	Gol average ...	1.14
7º puesto: URUGUAY	Puntos ...	4	Gol average ...	0.40
8º puesto: COREA DEL NORTE	Puntos ...	3	Gol average ...	0.56

En los puestos siguientes el lote se encolumna de la siguiente manera: 9º ITALIA; 10º ESPAÑA; 11º BRASIL; 12º MEXICO; 13º FRANCIA y CHILE; 15º BULGARIA y 16º SUIZA.

(1) La FIFA —entidad rectora del fútbol mundial— no realiza ninguna clasificación oficial y se limita a aceptar los cuatro primeros puestos.

ESTAMOS TODOS CITADOS

"La brillante campaña realizada, vuestro coraje y espíritu de lucha os hacen acreedores al jubiloso recibimiento con que os esperan el pueblo y el gobierno de la patria". Fdo.: Juan Carlos Onganía.

Tal vez la mejor expresión de todo lo que nosotros sentimos, está resumido en este telegrama que les fue enviado a nuestros muchachos. Ahora nos queda Ezeiza. Allí es la cita y estamos todos invitados.

LA MARCHA DE LA COPA DEL MUNDO

OCTAVOS DE FINAL

ZONA A		ZONA B		ZONA C		ZONA D	
Inglaterra	0	Alemania	5	Brasil	2	Chile	1
Uruguay	0	Suiza	0	Bulgaria	0	U. Soviética	2
Francia	1	España	1	Hungría	1	U. Soviética	3
México	1	Argentina	2	Portugal	3	Corea	0
Uruguay	2	Suiza	1	Brasil	1	Chile	0
Francia	1	España	2	Hungría	3	Italia	2
México	0	Argentina	0	Portugal	3	Corea	1
Inglaterra	2	Alemania	0	Bulgaria	0	Chile	1
México	0	Argentina	2	Portugal	3	Italia	0
Uruguay	0	Suiza	0	Brasil	1	U. Soviética	1
Francia	0	Alemania	2	Hungría	3	Italia	0
Inglaterra	2	España	1	Bulgaria	1	Corea	1

CLASIFICADOS: INGLATERRA - URUGUAY

CLASIFICADOS: ALEMANIA - ARGENTINA

CLASIFICADOS: PORTUGAL - HUNGRIA

CLASIFICADOS: UNION SOVIETICA - COREA

CUARTOS DE FINAL

Argentina 0 Inglaterra 1	Alemania 4 Uruguay 0	Portugal 5 Corea 3	U. Soviética 2 Hungría 1

SEMIFINALES

Inglaterra vs. Portugal — Alemania vs. Unión Soviética

FINAL - WEMBLEY — Sábado 30 de julio

Ganador Inglaterra-Portugal vs. ganador U. Soviética-Alemania

Nota: El 3º y 4º puesto será dirimido en Wembley, el 28 de julio, en un partido que disputarán los perdedores de la semifinal.

LA NOCHE

Después de eliminar fácilmente a Paraguay y Bolivia en las series clasificatorias —y en medio de un clima de derrota creado por técnicos, dirigentes y algunos periodistas—, el 13 de julio la selección argentina de fútbol saltó a la gramilla del club Aston Villa, en Birmingham, con un objetivo concluyente: defender el honor personal de cada uno de sus integrantes. Pero ese día, ante España, se consiguió algo más: una brillante victoria concretada con dos goles de Artime y cimentada en el talento de Onega y la extrema laboriosidad de "once hombres de oro". Tres días después llegó el más terrible de los compromisos: detener a la aplanadora teutónica. Con un perfecto sistema defensivo, y aplicando abusivamente la ley del Talión, Argentina no solo logró un empate a cero, sino que salió del campo ungida con un triunfo que hasta la víspera hubiera resultado insólito: en fuerza, brusquedad y recia dumbre se había derrotado a la "máquina" germánica. El fragor de la batalla destacó la prodigiosa ubicuidad de los centrocampistas Solari y González y dejó dos lamentables saldos: la expulsión de José Rafael Albrecht y un apercibimiento masivo al equipo por parte del Tribunal de Conducta de la Copa del Mundo.

La clasificación para pasar a los cuartos de final —MAXIMO HALAGO INTERNACIONAL DEL FUTBOL ARGENTINO DESDE 1930— (Primera Copa del Mundo, Montevideo, campeón, Uruguay; subcampeón, Argentina)— se concretaría finalmente con un triunfo de compromiso —goles de Artime y Onega— ante la discreta selección suiza.

El milagro argentino reside, más que en la brillante clasificación, en haber dejado atrás la tradición de grandes jugadores y malos equipos. El cuadro nacional es un egranaje, un sistema colectivo donde todos tienen, siempre, algo que hacer.

El rotundo Artime y su secuencia "apilada-gol" frente al equipo suizo, que "dio para todo".



De "cacharrito" como en el potrero: golazo de Onega ante Suiza, tras un gran pase de González.

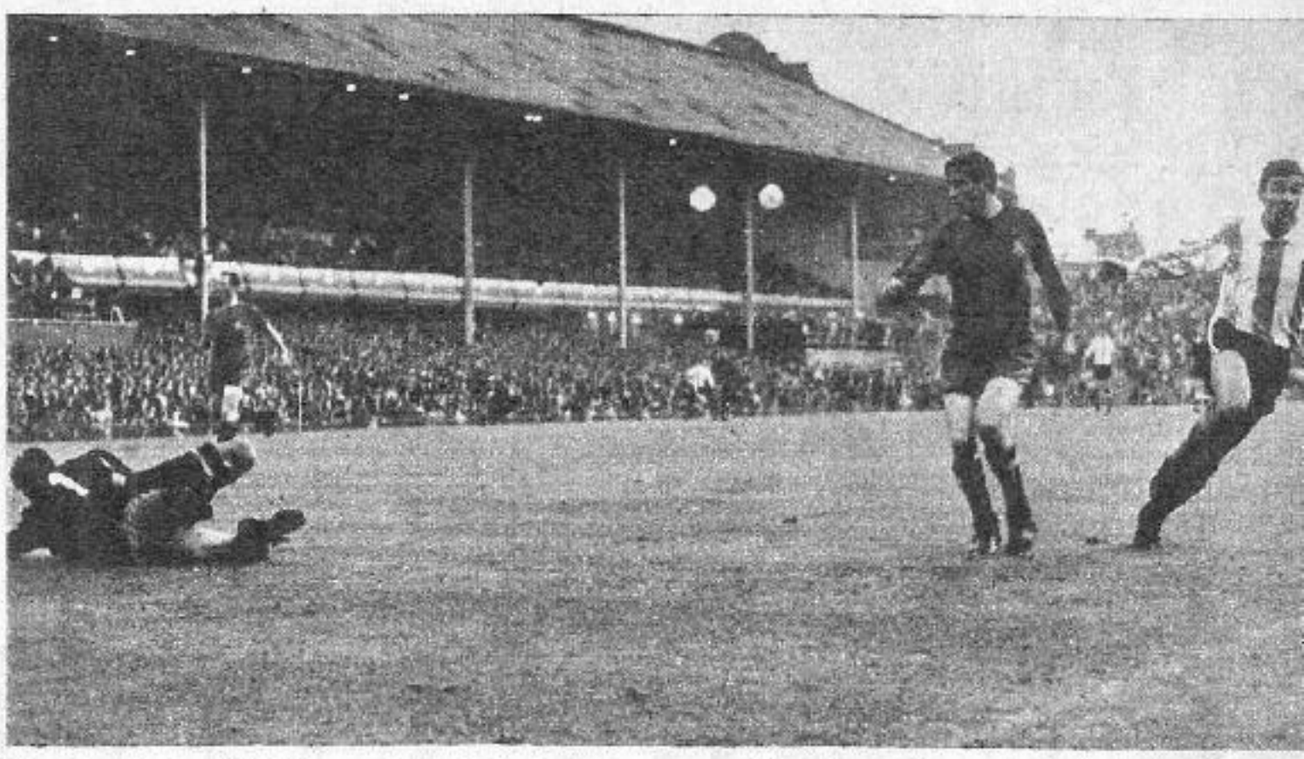
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

QUEDÓ ATRAS

El fogoso tránsito por los octavos de final →



Argentina abre el score ante España: euforia desencajada en Artime y Gonzalito ante la increíble realidad.



El golazo de la definición ante España: Luis Artime, que perdió varios, enloquece ante su concreción.

El núcleo humano, templado por el escepticismo que lo rodeaba, se unió aprotadamente en la primera victoria: los argentinos se abrazan.



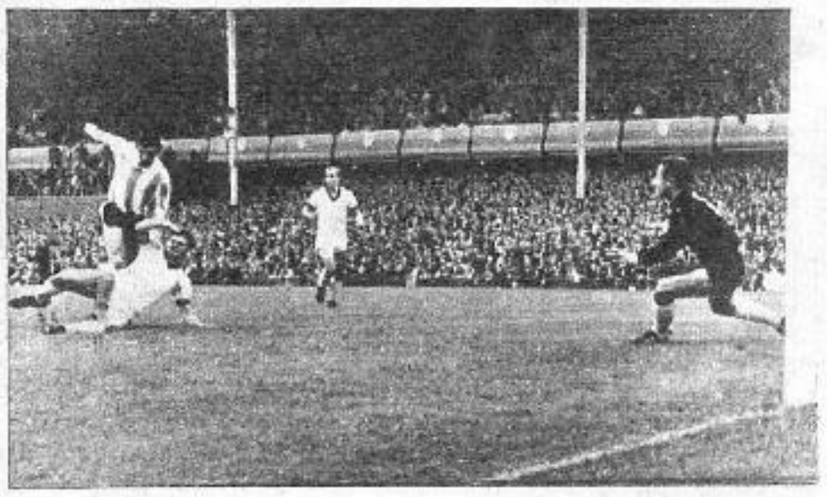
Fútbol eterno. Onega "esconde" el balón frente a los españoles.



Unica opción de gol frente a Alemania: Artime shotea muy alto.



Los suizos, mostraron su admiración intercambiando las camisetas.



Roma aperece vencido y golpeado: el gol español fue un error suyo.



Solari: un obrero, un símbolo, la llave maestra del sistema argentino.



Albrecht en perfecto "pechazo" desequilibra al tanque alemán Seeler.



El gol que perdió por centímetros el rústico Ferreiro, frente a Sulza.



"Pinino" Mas: fuerza, generosidad y gambeta en un chico de 19 años.

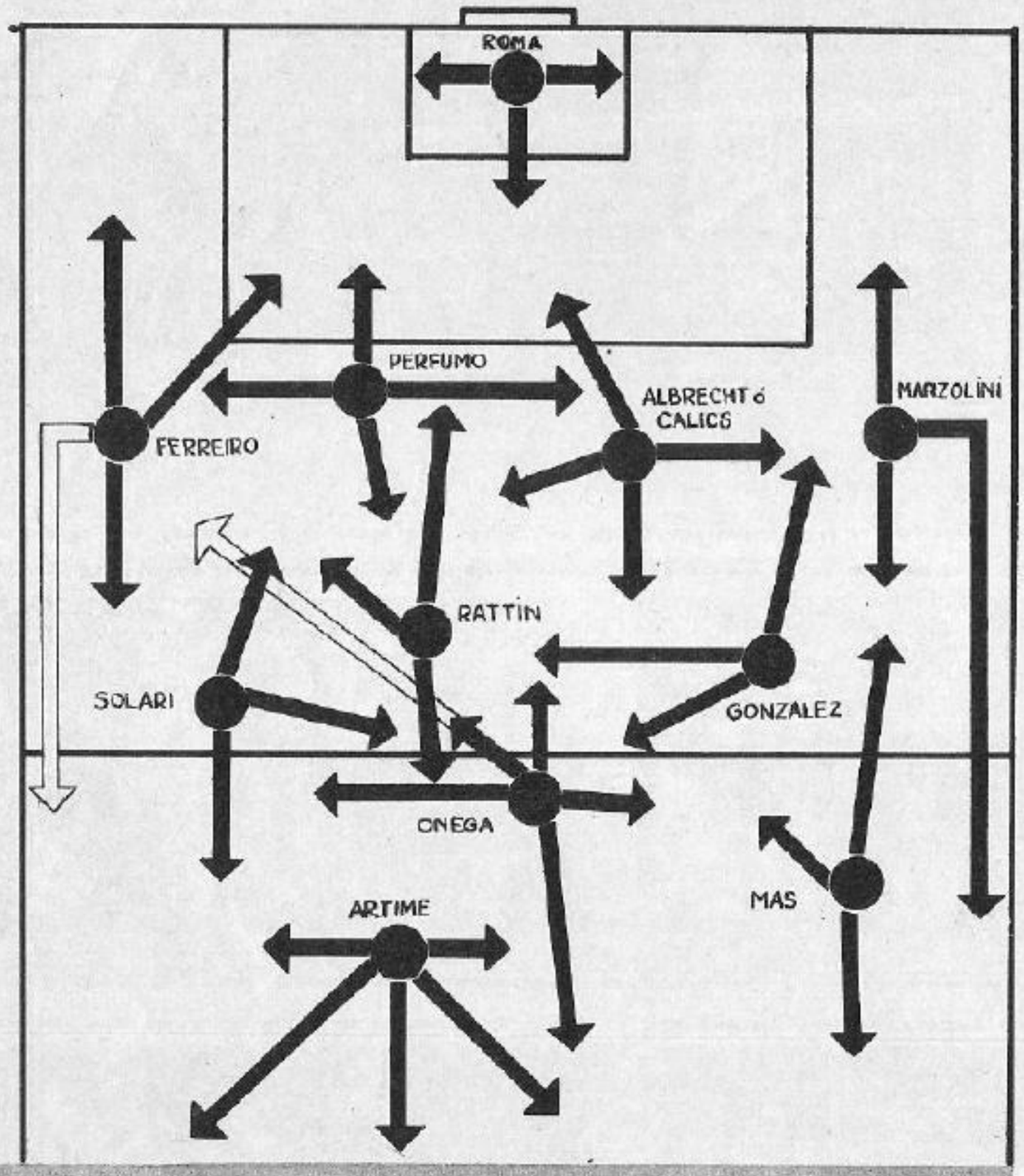


LA NOCHE QUEDÓ ATRAS



James Bond entre los suyos

El goleador Jimmy Greaves y el capitán Bobby Moore aparecen en la foto flanqueando a Sean (007) Connery y Yul Brinner: sonrientes, ingleses, tranquilos, elegantes, en suma dueños de casa. En Europa un gran jugador Europa un gran jugador, o un deportista destacado, no es menos que un actor famoso.



La estrategia argentina contra España, Alemania y Suiza planteó una posición conservadora: entre cuatro y ocho defensores, según la marcha del partido, y sólo uno o dos delanteros netos. La ubicación de los jugadores que ilustra el esquema es básica y se desdobla en dos posiciones: ataque y defensa. Cuando los rivales acometieron contra el arco argentino, la línea de cuatro zagueros (Ferreiro, Perfumo, Albrecht o Calics y Marzolini) fue reforzada por los medios volantes Solari, Rattin y González y eventualmente Onega o Mas. Esto permitió que Perfumo retrocediera para quedar como "libero", en actitud de extrema barrera, tomando entonces Rattin la marca del del delantero teóricamente adjudicado a Perfumo. La variante argentino del 4-3-3 aseguró una marca despiadada y múltiple sobre la ofensiva rival: la valla fue vencida sólo una vez y como consecuencia de una rara falla del arquero Roma.

Por cierto, Argentina no marcó a su vez demasiados tantos: en total sólo cuatro, sin duda por atacar con muy pocos hombres. La "salida" de juego se realizó a través de Perfumo o Marzolini, quien a veces se desprendió para "mandarse" a la ofensiva, más audazmente que Ferreiro, el otro marcador de punta. Solari, González, Onega y Rattin entretuvieron la pelota en el medio campo, para sorprender con violentos "cambios" y cortadas para Artime o Mas. En otros casos se intentó llegar al arco en agrupación y al toque, entrando Solari y Onega por la derecha y acompañando Rattin y González "de atrás". Pero este tradicional ataque en bloque fue poco usado porque permite el contraataque rival, y la principal preocupación de Argentina fue evitar el gol en contra. Nuestros futbolistas se sintieron a sus anchas en el novedoso dispositivo táctico: la prioridad de una valla segura fue rotundamente cumplida.

JUGADOR		0 4 6 7 8 9	PTO. TOTAL	PROMEDIO
ROMA	E A S Pr.		18	6
PERFUMO	E A S Pr.		25	8.33
MARZOLINI	E A S Pr.		23	7.66
FERREIRO	E A S Pr.		22	7.33
RATTIN	E A S Pr.		21	7
ALBRECHT	E A S Pr.		16	8
SOLARI	E A S Pr.		25	8.33
GONZALEZ	E A S Pr.		24	8
ARTIME	E A S Pr.		22	7.33
ONEGA	E A S Pr.		27	9.00
MAS	E A S Pr.		24	8.00
CALICS	E A S Pr.		7	7.00
PROMEDIO DEL EQUIPO	E A G Gral.		85 87 82 254	7.72 7.99 7.45 7.72

Hombre por hombre bajo la lupa

Encuestas practicadas entre los periodistas de todo el mundo que asistieron a los tres partidos jugados por Argentina en la zona B, frente a España, Alemania y Suiza, determinaron este cuadro de calificación (0, 4: mal; 5: regular; 7: discreto; 8: bueno; 9: muy bueno; 10: excepcional). Se consigna en esta tabla el puntaje individual y total de nuestros jugadores, su promedio y finalmente los promedios parciales y totales del conjunto. Aclaramos que en la columna con abreviaturas, la clave es la siguiente: E: España; A: Alemania; S: Suiza; Pr.: Promedio; Gral.: General.



A rey muerto, rey puesto

La caída de Brasil, o más bien la caída de Pelé, tiene una larga historia festoneada por problemas privados y económicos, pero sobre todo por la recledumbre de los defensores europeos. Búlgaros y portugueses destrozaron las piernas del "rey" brasileño. También se dice que el gran delantero negro no llegó a recuperarse jamás de antiguas lesiones. Todo el Brasil se inclinó para llorar al destronado Pelé. Al mismo tiempo surgió otro negro genial, el africano Eusebio, que juega y golea para el seleccionado portugués. El nuevo astro atiende a su predecesor ante las tribunas que, en silencio respetan el dolor de Brasil. Río de Janeiro y San Pablo, se convertían en escenario de manifestaciones de histeria colectiva.



Marzolini ¿El mejor del mundo?

"Los argentinos mataron el fútbol" dijo un diario alemán después del empate en cero. Los europeos en general, se mostraron irritados por la sorprendente transformación argentina: ellos prefieren que los latinoamericanos sean inofensivos malabaristas, para dejar a Alemania, Inglaterra o Italia el rol de rudos y prácticos vencedores. Sin embargo, cuando la Asociación Inglesa de Escritores de Fútbol debió elegir el mejor jugador de la zona B (Argentina, Alemania, Suiza, España), optó por Silvio Marzolini (25 años, casado, una hija que ayer cumplió siete meses) premiándolo por "su sublime calidad y limpieza total". Esto ya es casi un título mundial: para elegir al marcador boquense han debido descartar a Luis Suárez, Del Sol, Uwe Seeler, Beckenbauer, Haller y otros célebres craks. Empieza a confirmarse el aserto de Lorenzo: "La Argentina tiene en su equipo al mejor defensor del mundo entero".

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

grupo de revistas

ABRIL

Parabrisas

Editor: CESAR CIVITA
Director: RAUL HORACIO BURZACO
Subdirector: RONALD HANSEN
Secretario de Redacción: CARLOS E. CERQUEIRA

Edición semanal Parabrisas CORSA

Secretario Técnico: GUILLERMO MARTIRE
Redactor Principal: CARLOS M. THIERY
Redacción: HECTOR GRANATO, PEDRO ANIBAL REVOREDO, GERMAN SOPEÑA, JUAN CARLOS GOMEZ, CARLOS FIGUERAS, SERGIO CORNEJO.
Corresponsales: GIANNI ROGLIATI (Europa), ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA (España), HANS TANNER (Philadelphia), CESAR RAMOS (Chicago), PEDRO HANDLER (Uruguay), ENRIQUE ZANINI (Córdoba), ALBERTO COSCARELLI (Rosario), LUIS RUESJAS (Tucumán).
Servicios del exterior: ASSOCIATED PRESS.

Edición mensual Parabrisas

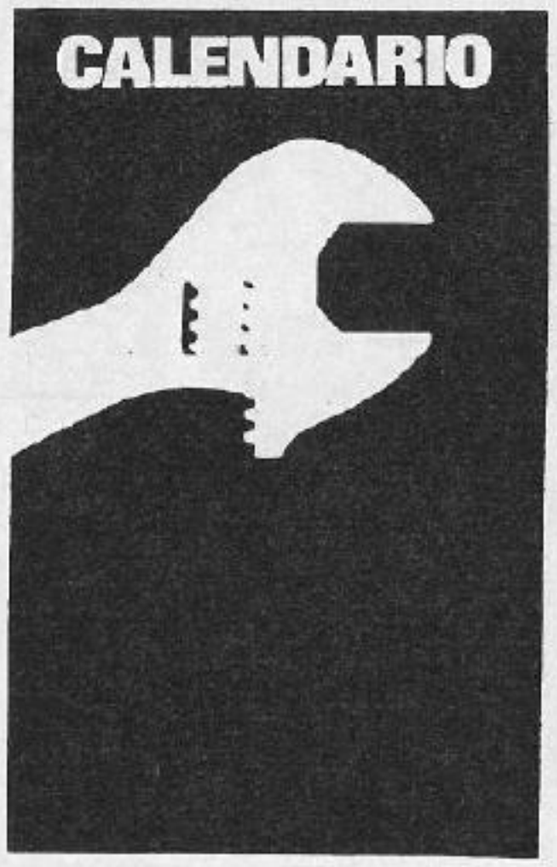
Secretario Técnico: EMILIO R. DEL VALLE (n.)
Turismo: NORBERTO ALVAREZ OJEA, OSCAR A. FERNANDEZ.
Asesores: Dr. ARTURO PELLET LASTRA (Legales), Ing. LAZARO MUSIH (Economía), ROBERTO D. SCOTTO (Cotizaciones), Arq. FERNANDO ALVARADO (Tránsito y Urbanismo).
Colaboradores: SANTIAGO TERENZIANI, MIGUEL CORTAZAR,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

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

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

Departamento Fotográfico
Jefe: FRANCISCO VERA
Reporteros Gráficos: JORGE MILLER, BERNARDO ACUÑA, OSVALDO DUBINI, EDUARDO FRIAS, OSCAR BURRIEL, JUAN MESTICHELLI.

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



Cuando Pepe Peña (alias José Gabriel González Peña) nos guiñó el ojo en ese gesto tan suyo como infantil de picardía, supimos que la cosa le gustaba, podíamos descontar su colaboración. Con ese puntal a nuestro favor, la pirueta insólita que planeabamos amenazaba tomar visos de realidad. Carlos Civita sonrió conforme: su idea de brindar en CORSA un servicio único sobre la actuación argentina en el Mundial de Fútbol, comenzaba a redondearse a pesar del poco tiempo disponible. Luego vinieron los colaboradores de fierro (Rolando Hanglin, Luis Soler Camino y Héctor Granato, capitaneados por Carlos Ibáñez) y ajustaron las tuercas definitivas de los aspectos redaccionales, informativos y gráficos que involucraba el "operativo fútbol"; todo con el respaldo de nuestra corresponsalía en Londres y los servicios calificados de AP y UPI. Y de esta forma, sin olvidar las frenéticas corridas de último momento de Cerqueira, nuestro lector recibió en la temprana noche del lunes la inesperada sorpresa: CORSA TAMBIEN EN EL MUNDIAL. También o además, o por sobre todo. La extraordinaria actuación de nuestro deporte en la confrontación internacional de Londres, merecía un capítulo aparte en esta revista, y lo tuvo. Quizá con esta actitud estamos sentando un precedente inusitado en el periodismo argentino: una revista especializada en automovilismo se hace eco de otra actividad deportiva, como es el fútbol, y la incluye en sus páginas. Algún purista rechinará los dientes, mientras nosotros nos sentiremos seguros de haber cumplido con nuestra misión, de la mejor manera y a esa velocidad que caracteriza a CORSA: el lunes en la calle, tan rápido como pocas publicaciones puedan alcanzarlo en nuestro medio. El resto es silencio, con mucho ruido de motores. Sigamos leyendo, que a partir de esta página comienza el mundo de la velocidad, en todo su detalle, como cada semana.

R. H. B.

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO en MENDOZA (31 de julio): El Automóvil Club de Mendoza no se queda quieto: ahora organiza tres competencias para automóviles de la Categoría Turismo en el Autódromo General San Martín de Mendoza. Las tres se desarrollarán sobre el circuito Nº 2 de 2644,7 m de desarrollo. La primera de ellas está abierta para automóviles de las categorías B (701 a 850 cm³) y C (851 a 1150 cm³) los que deberán recorrer el circuito en quince oportunidades para completar 39,67 km. Los cuatro primeros clasificados en cada categoría obtendrán 3, 2, 1 0,5 puntos para el Campeonato Argentino de Turismo. La segunda competencia imbién se efectuará sobre quince vueltas y estará abierta para la Categoría D (1151 a 1600 cm³ otorgándose similar puntaje para el Campeonato Argentino de Turismo que la categoría anterior. La tercera competencia se disputará sobre veinticinco vueltas para completar un recorrido de 66,117 km. Esta competencia no otorgará puntaje para el Campeonato Argentino de Turismo y estará abierta para automóviles de las Categorías B, C y D (701 a 1600 cm³). Para quienes presencien la competencia le recomendamos "la olla" o "la horquilla", dos curvas exquisitas del magnífico autódromo mendocino. La primera competencia comenzará a las 14.30. El superdotado Copello (foto) tendrá cita obligatoria con sus coterráneos.



FOMENTO AUTOMOVILISTA en MACACHIN (31 de julio): La Asociación Volantes de Limitada del 27 organiza una nueva competencia en un circuito de Macachín.

Hay mucha espectación por la carrera a disputarse en la ciudad pampeana (cerca al límite con Buenos Aires) por el Campeonato Argentino de la especialidad: los cuatro primeros clasificados obtendrán 6, 4, 2 y 1 punto.

REGULARIDAD en LANUS (31 de julio): El Club Laprida de Lanús organiza una competencia para tercera categoría entre Lanús, Lobos y regreso a partir de las 8 con la fiscalización del Club Argentino de Regularidad.

—en CASEROS (31 de julio): El Foto Club Caseros organiza una competencia para tercera categoría bajo la fiscalización del Club Argentino de Regularidad con recorrido entre Caseros, Lima y Av. San Martín y Alberdi de Caseros, desde donde se largará a las 8.

—en ROSARIO (31 de julio): El Club de Regularidad del Interior organiza y fiscaliza la cuarta competencia por el Campeonato Santafesino de Regularidad entre Rosario, San José de la Esquina y Rosario.

MOTOCICLISMO en GALVEZ (31 de julio): La Sub-Comisión de Deportes Mecánicos del Sporting Club Jorge Newbery organiza un interesante programa motociclístico para motocicletas de 100 y 175 cm³ en la pista ubicada en las instalaciones de la Cooperativa Ganadera de dicha localidad. Las competencias se desarrollarán a partir de las 13.30 con la participación de Fernández, Amoroso, Biganti, Kaisar, los hnos. Ternengo y destacados volantes locales que han prometido su participación.

—en CHASCOMUS (31 de julio): El Emil Siambretta Club de esa localidad organiza una carrera por el premio Diario El Cronista, para las categorías 50; 125 y 200 cm³ (motos) y motonetas hasta 150 cm³.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

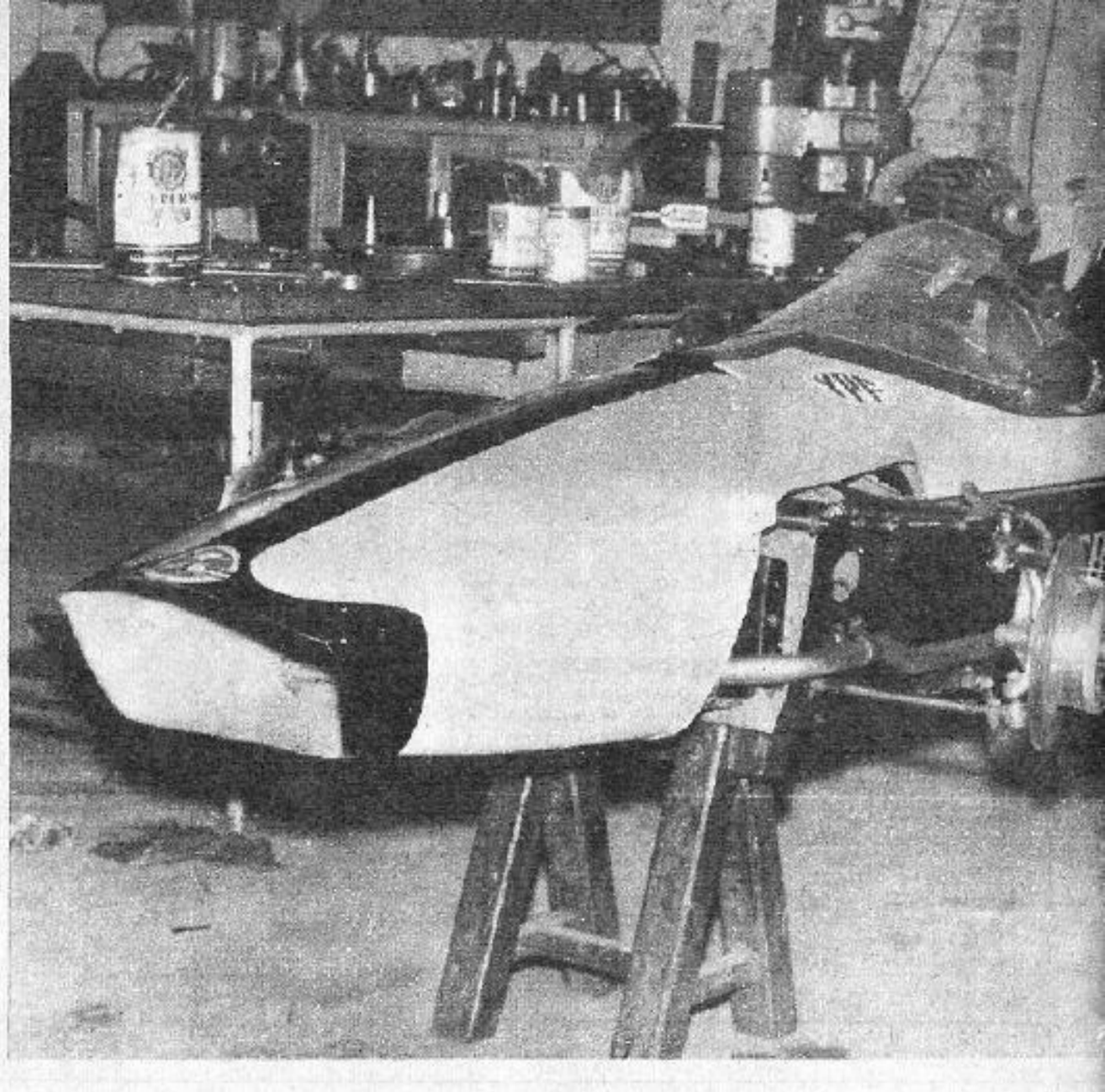
SPORT Y GRAN TURISMO en ALEMANIA OCCIDENTAL (31 de julio): La subida de Fribourg será la quinta competencia del Campeonato Europeo de la Montaña, organizada ésta por el ADAC (Automóvil Club de Alemania). Los seis primeros clasificados obtendrán 9, 6, 4, 3, 2 y 1 punto para el campeonato, en cada una de las categorías.



TURISMO en INGLATERRA (31 de julio): Quinta competencia del año para el Campeonato Europeo de Automóviles de Turismo tanto en Marcas como en Conductores en sus tres divisiones: I (hasta 1000 cm³), II (1001 a 1600 cm³ y III (más de 1600 cm³). Además del Campeonato de Marcas para cada serie de las divisiones: Primera Serie (hasta 850 cm³) y Segunda Serie (851 a 1000 cm³) de la División I, Primera Serie (1001 a 1300 cm³) y Segunda Serie (1301 a 1600 cm³) de la División II y Primera Serie (1601 a 2000 cm³) y Segunda Serie (más de 2000 cm³) de la División III. Los seis primeros clasificados en cada una de las doce subdivisiones obtendrán 9, 6, 4, 3, 2 y 1 punto para cada uno de los doce campeonatos. Esta competencia la organiza el British Racing and Sport Club y se denominá Doce Horas de Snetterton, ya famosas en la isla donde el día anterior finalizará el Campeonato Mundial de Fútbol.



HISTORIA BREVE DE UN MECANICA NACIONAL



Esta historia empieza en Córdoba, cuando llegó al Parque Sarmiento la Temporada de Fórmula Junior, en marzo de 1964. Varios muchachos que seguían de cerca al automovilismo mundial, y que hasta entonces se habían entretenido alrededor del Bergantín 6 cilindros que corría Richardson, se conmovieron al poder ver, oír y tocar a los Lotus XXVII, que sin ninguna duda fueron las máquinas más modernas traídas por los organizadores de la Temporada a nuestro país.

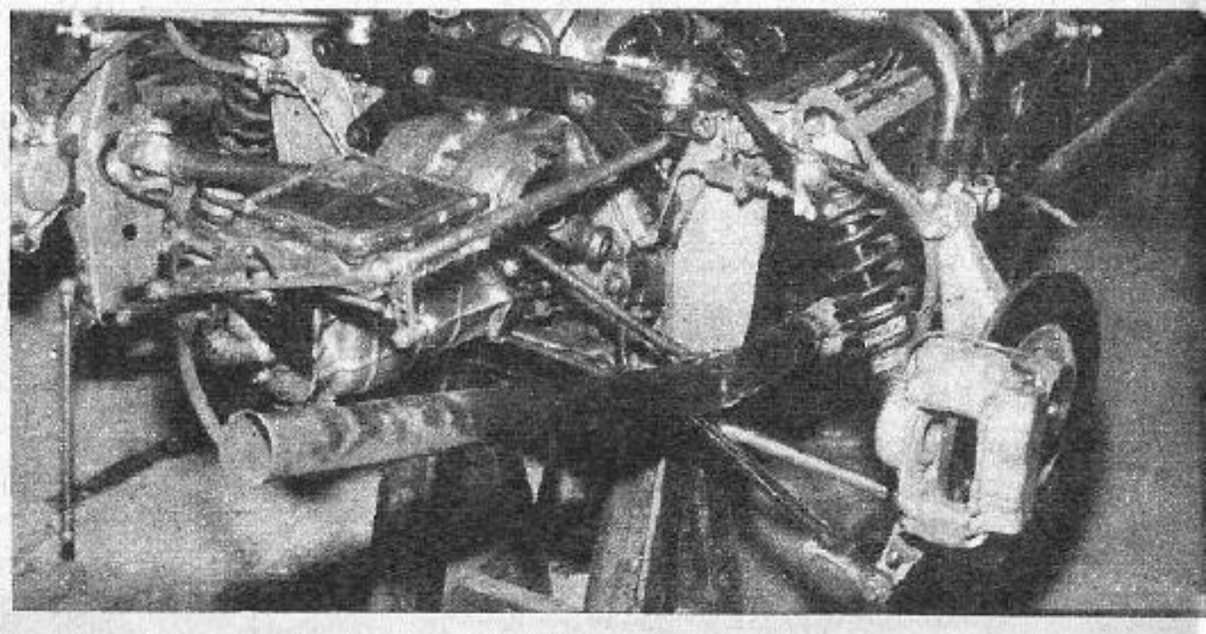
La pequeña comunidad, encabezada por Pedro Bronemberg y el ingeniero Ricardo Piccone, resolvió rapidamente reproducir un Lotus para hacer travesuras en la floreciente fórmula dos de Mecánica Nacional, que en aquel entonces estaba por nacer. La historia tiene dos años y medio. El Fórmula Dos cordobés apareció fugazmente en Rosario, y asombró a los espectadores de las 200 Millas de San Antonio, donde lo manejó Carlos Ruesch y donde abandonó por pequeños detalles experimentales.

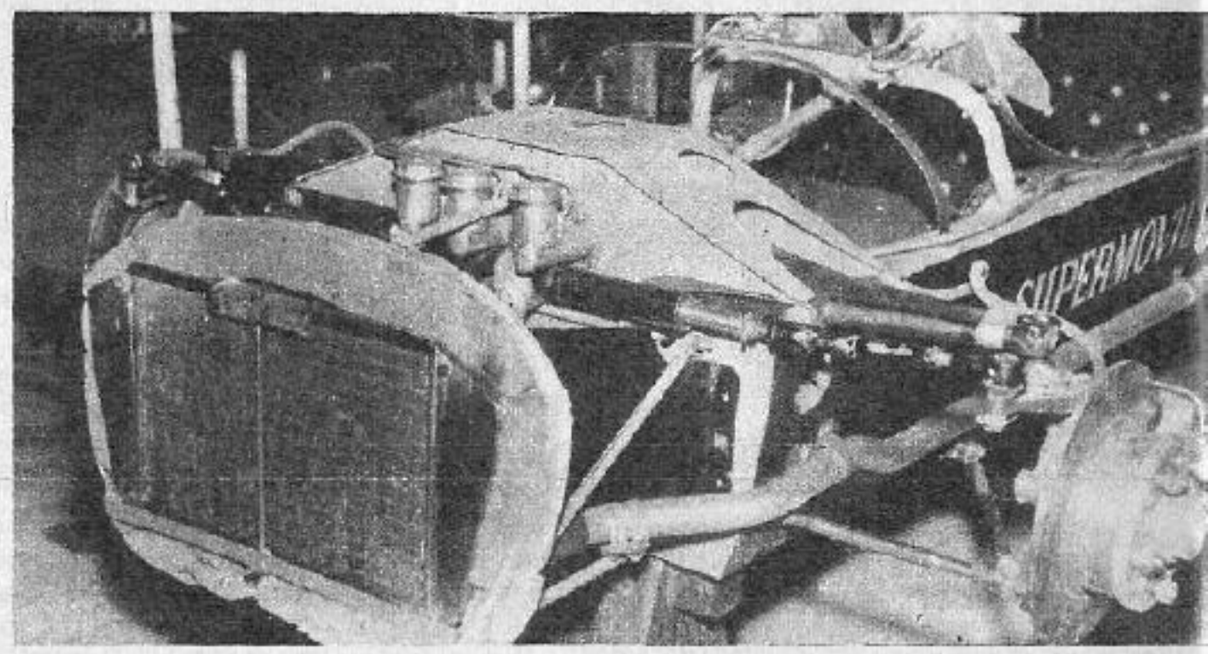
Ricardo Piccone, ingeniero mecánico, funcionario de IKA, respetó todas las medidas del Lotus XXVII, conservando sus geometrías, trochas, distancias interiores y por supuesto, la estructura de pontones longitudinales que inmortalizaron a Chapman. La mayor diferencia que el F2 nacional tiene con el modelo inglés son los tanques de nafta: en lugar de utilizar los recipientes deformables de polivinilo que originalmente se instalan en la cavidad de los pontones, en Córdoba prefirieron construirlos de metal y ubicarlos debajo del asiento proyectándolos para 65 litros de capacidad. Por lo demás, el aspecto del automóvil cuando se le quita la cáscara exterior es exactamente la de un Lotus, y el desprevenido visitante que espere encontrar uno de esos elefantes con ruedas que detienen a la categoría MN, puede llevarse una de las mejores sorpresas de su vida.

El F2 cordobés pesa 365 kilogramos en orden de marcha y sus constructores aceptaron pacientemente el trabajo de fabricarlo casi totalmente puesto que las mismas manos deseosas de manejarlo aunque sea una vuelta en cualquier circuito, son las que confeccionaron todo el automóvil excepto el sistema de frenos que es Girling, los amortiguadores Fric-Rot y el radiador Pratt. Toda esta gente está relacionada de una manera u otra a Industrias Kaiser Argentina y el que no es empleado de la empresa es amigo de la marca. Por eso, muchas veces se confunde con cierta facilidad el origen del proyecto y se va a Córdoba para ver el fórmula dos de IKA, aunque lo único cierto es que simplemente se trata de un grupo de amigos que inició una empresa totalmente particular, aún sabiendo que construír actualmente un "Fórmula 2" es meterse en la política "del litro contra la damajuana", como les gusta decir a ellos.

El moderno rodado se mueve con un motor Gordini, preparado y llevado a 1.000 cm³ por Oreste Berta, quien liberado de las limitaciones del Anexo "J" hace cosas muy lindas, fundamentalmente en el diseño de los colectores de admisión y escape. Inclinado a 30° para reducir la altura del capot trasero, el motor rinde 70 HP con la tapa de cilindros standard, potencia que permite alcanzar los alrededores de los 200 km/h. La caja de velocidades y el diferencial también son de Gordini, aunque las relaciones de cada marcha han sido modificadas con referencia a las que salen de línea.

Hasta ahora Carlos Ruesch fué el encargado de correr el F2 cordobés, pero en cualquier momento Eduardo Copello se introducirá en el cómodo y funcional cockpit. También los pilotos han sido elegidos porque son amigos del grupo y muy probablemente se presenten uno en Esperanza y otro en Rafela. La primer carrocería que cubrió al automóvil es de chapa. La forma es algo discutible porque tiene más ángulos y más aristas de las que merece una manufactura tan fina, pero los constructores explicaron a CORSA que se trataba de un paso intermedio para hacer rodar al automóvil cumpliendo con normas estéticas, y actualmente el señor Angel Cots trabaja en la nueva carrocería de plástico que también será similar a la del Lotus.





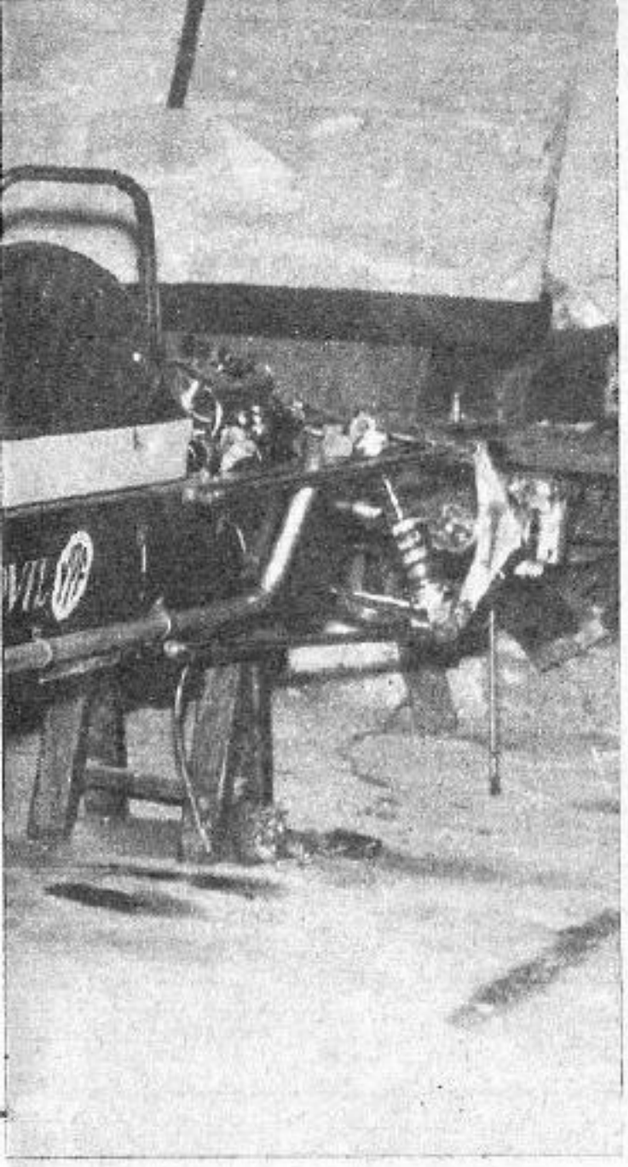
Bronemberg y Piccone podrían saber inmediatamente cuanto les costó su obra. Para ello, les bastaría con revisar y sumar las facturas que guardan con prolijidad, pero se consuelan pensando que trabajan para hacer conocer a una fórmula útil y atractiva, aunque secretamente (o no tanto, quizá) proyectan fabricar unidades en serie para ponerlas posteriormente en venta.

Piensan ellos que les bastaría ganar lo suficiente al vender una unidad, como para alcanzar a comprar los materiales y construir inmediatamente la segunda. Así, el costo estimado desde lejos llegaría al medio millón de pesos por automóvil, sin motor ni gomas, pero no vacilarían en bajarlo si el cálculo resulta más optimista cuando afilen la punta del lápiz.

El F2 que enorgullece a los círculos exquisitos de Córdoba, puede llamarse CORSA en cualquier momento. La sigla provendría de la razón "Córdoba S.A." y en apariencia no hay a la vista un nombre más bonito que ese.

Piccone lamenta mucho que la Ciudad de Córdoba no tenga un circuito seguro donde ensayar la má-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



La primer carrocería no era muy linda pero sí provisoria. En Córdoba ya construyen una nueva y estilizada caparazón de plástico poliester.

Este interesante colector de escape, que como el motor, es obra de Oreste Berta constituye uno de los mejores toques artesanales del nuevo F2.

Visto así, el F2 cordobés no tiene casi diferencias con el Lotus XXVII que lo inspiró. La terminación es cuidadosa.

quina, y explica que eligió la inspiración Lotus -en lugar de la Bra bham por ejemplo, porque piensa que la estructura monocasco tiene más simplicidad constructiva que las jaulas reticuladas. Además requiere, según el ingeniero Piccone, menos inversión y resulta más económica durante el mantenimiento porque en caso de sufrir impactos locales, estos pueden ser reparados sin tratar toda la estructura, cosa que sucede con las reticulaciones de tubos.

La historia termina de empezar. Sobre las diferentes pistas, el Fórmula 2 corsa y cordobés será un escalón más de nuestro progreso automovilístico.

C. M. T.



LO DE BORDEU YA ES VICIO

Cuarta victoria consecutiva para J. M. Bordeu. No es por cierto una casualidad. Balcarce está de pie en esta temporada 1966.

Cosechó su cuarto triunfo del año en la Vuelta de Chacabuco. Segundo entró Rienzi, con un auto que mostró gran velocidad. Polinori obtuvo un meritorio tercer puesto. Cuarto Casá.

Por CARLOS MARCELO THIERY
Fotos de OSVALDO DUBINI

La semana pasada decíamos en la redacción de CORSA que un hombre puede ganar a las seis de la mañana una carrera que se va a largar a las nueve. Esto puede parecer raro a primera vista, pero a medida que se lo analice, estará muy claro que, como justificación para la mayoría de los triunfos, no deja de ser una buena idea.

No nos enredemos. Vamos a dejar de lado cualquier argumento científico y a explicarlo en el idioma de todos. Si un corredor puede sentir antes de la largada que tiene todas las lamparitas encendidas y los transistores bien conectados, ese corredor sentirá a la vez algo que podrá llamarse confianza, seguridad, arrojo o inspiración, pero que será su mejor combustible durante toda la carrera. Claro que eso hay que saber administrarlo y no dejar de concentrarse ni de recolectar información paar regular la marcha, pero si efectivamente sucede que alguien pueda sentirse auténticamente ganador antes de largar, ese alguien as —con toda seguridad— el triunfador del día.

La observación no es aislada. Proviene, por ejemplo, de desarrollar un arte que muy pocos practican: el estudio minucioso del corredor pocos minutos antes de la largada. Entonces se ven las manos firmes, temblorosas o indeferentes. Se escuchan voces cálidas, tímidas o reprimidas. Y —desgraciadamente— muchas veces es muy fácil saber quien tendrá las mayores probabilidades de golpearse a la salida de una curva, así como no es del todo difícil determinar cuáles son los pilotos que se levantaron bien predispuestos y en consecuencia se sientan en la butaca cómodos, sueltos y hasta con cierta elegancia.

Fue precisamente una visita de pertó ese tipo de reflexiones, porque Juan Manuel Bordeu quien nos deshablamos de muchas cosas —incluso de automovilismo— y el pequeño "eureka" quedó sobre un escritorio depositado por un hombre que sabe muy bien lo que le sucede.

Antes de largar la XIII° Vuelta de Chacabuco, Bordeu era todo un ganador. Quizá él mismo no haya sentido nada diferenta a otras mañanas iguales pero todo el mundo presentía de una manera u otra su victoria, como si del Chevrolet número 6 partiese un mensaje que lo aseguraba de antemano. Es curioso, pero fue así. No estando ni el Chevy ni los hermanos Emiliozzi, la lucha frontal de Bordeu solamente podría desarrollarse con Pairetti que largó con el número 1. Salir al frente, teniendo que atravesar muchos kilómetros de tierra suelta que el escaso viento no alcanzaba a dispersar, constituyó el domingo una ventaja muy grande. Pairetti lo entendió así y salió muy fuerte, pero no llegó a dar una vuelta porque de pronto su Chevrolet

perdió presión de aceite y el arrecifeño, previendo males mayores, detuvo el automóvil dentro de un campo. Esto provocó algunas confusiones a quienes vieron la carrera desde el aire y llegó a decirse que Pairetti había seguido de largo en una curva, pero de todos modos, al detenerse le abrió una puerta muy grande a Bordeu, tan grande y tan contudente que nadie la pudo cerrar en toda la mañana. Pocos kilómetros antes, Carlos Salto, con el número 2, había chocado con una alcantarilla torciendo el eje delantero e inutilizando prácticamente a su veloz Ford de válvulas laterales. Salto había empatado con Pairetti el mejor tiempo de clasificación y perdió en el sorteo, pero terminó de demostrar con ello lo que CORSA anunció hace meses: que es un gran conductor. El mismo sábado Malnatti estuvo a punto de volcar en el pequeño circuito y el insólito Anteo Pichetta volvió a postergar su esperado debut. El automóvil conduce es realmente muy veloz aunque no se sabe si quedará en condiciones reglamentarias para 1967, lo cual depende en general de lo que apruebe la Asamblea de la CDA el viernes.

Bien; al abandonar Pairetti, Gimeno punteó en el camino hasta la mitad de la segunda vuelta, pero ya Bordeu controlaba el segundo neto —Polinori— por 1m 20s que se estiraron a dos minutos en 40 kilómetros más de marcha. Bordeu recibió durante toda la carrera cuatro informes por vuelta de sus auxilios, y ya entonces con el aumento de la ventaja comienza a disminuir el promedio. Gimeno y Facchini ya habían quedado "out".

Dos vueltas y media. Así como Bordeu se aleja de Polinori, Eduardo Casá se le acerca y llega a superarlo aunque poco tramo después sufre un desperfecto en una manguera de lubricación y necesita detenerse para repararla. Funciona una vez más la buena información que recibe Bordeu y mientras Casá lo amenaza, vuelve a subir el promedio. Sobre la tercer pasada por el control, el segundo es Rienzi que reapareció en la ruta desde octubre del año pasado. Rienzi, con el 19, sufrió el lógico tapón en la tierra y además luchaba contra un embrague deficiente y una dificultosa vibración en la dirección de su F-100, pero en las rectas de asfalto el Ford andaba asombrosamente rápido y evidentemente la discusión con Bordeu hubiera sido de haber largado con un número menor.

En la tercer vuelta, detrás de Bordeu, Rienzi y Polinori estaba ubicado el Valiant de "Rueda Libre" cumpliendo su mejor actuación del año. Viajó hasta allí sin apurar a 5.000 rev/min y guardaba un resto de 200 a 300 unidades cuando se soltó un soporte de la caja de velocidades y debió detenerse durante mucho tiempo para fijar el conjunto con alambre. Este hueco le dió paso a Casá.

Las posiciones no cambian hasta la sexta vuelta. Bordeu reabastece y maneja el promedio según lo apure

→

Norberto Polinori, crédito de Villa Cañás. Peleó el tercer puesto y se lo ganó a Casá por ocho segundos.

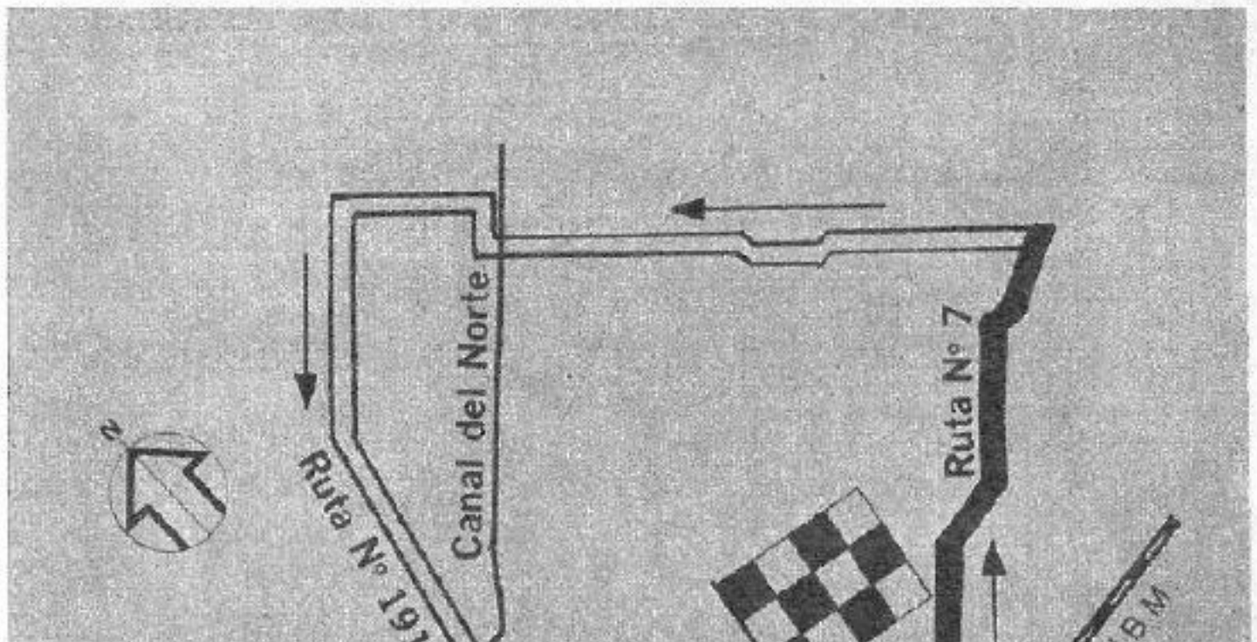


Rienzi reapareció sin traumas en la ruta. No corría desde su accidente en octubre del año pasado y consiguió el segundo puesto con muchos problemas en su automóvil.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Casá, héroe de las llegadas. Esta vez fue cuarto y el F-100 sigue sin romperse.





Pavimento	31,128 km
Tierra	42,389 km
Total	73,817 km

Rienzi, que llegó a colocarse a 1m 45s. En esta pasada, Manuel Vizcay saltó cinco lugares en la clasificación y se ubicó quinto. Faltando 100 kilómetros de carrera, Polinori y Casá compartían el tercer puesto que se decidió a favor de Polinori por sólo 8 segundos. Bordeu ganó prácticametne su cuarta carrera consecutiva conociendo perfectamente la ventaja que le llevaba a Rienzi y por eso cruzó por última vez el control a paso de hombre. Ese fue el toque de la consagreción. Angel T. Rienzi fue segundo en la reaparición luego de su feroz accidente, y en ningún momento pareció limitado por los malos recuerdos. Polinori consiguió el tercer puesto bajando siempre a fondo y a pesar de tener que bajarse a cambiar cubierta. Casá sumó un punto más para el Campeonato con un motor poco veloz, pero irrompible, que seguramente espera ansioso los carburadores Weber de doble boca. Manuel Vizcay llegó con una rueda en llanta, serpenteando entre el púbico que diez minutos después de llegar el primero ya inundaba la carretera: quinto. Sexto el muy regular Nelson Prandi, de Carmen de Areco.

No fue una carrera brillante porque tuvo un planteo bastante elemental y Bordeu la controló totalmente, pero que no sólo consagró a la primer gran figura del año en TC, sino que subrayó la momentánea negemonía del Chevrolet.

Rojas espera dentro de dos domingos a toda la dinastía, incluso a Emiliozzi y a Cupeiro.

Bordeu también.



Carlos Pairetti y Juan Manuel Bordeu pudieron haber brindado la lucha del año, pero sólo se encontraron en el parque cerrado.

CAMPEONATO ARGENTINO

TURISMO CARRETERA

1° Casá, Eduardo	41	14° Rodríguez, Raúl O.	6
2° Emiliozzi, Dante	30	19° Marincovich, Carlos	5
3° Bordeu, Juan M.	27	20° Gimeno, Hugo A.	4,5
4° Malnatti, César H.	24	21° Dana, Humberto A.	4
5° Menditeguy, C. A.	17	21° Estéfano, Nasif M.	4
6° Galbato, Carmelo	15	21° Loeffel, Carlos	4
7° Di Palma, Luis R.	12,5	24° De la Torre, Matías	3
8° de Alzaga, Rodolfo	12	24° Prandi, Nelson	3
9° Tarducci, Mario	11	26° Rodríguez, Everto	3
10° Polinori, Norberto	10	27° Ciani, Marcos	1
11° Calamante, Mariano	9	27° Cordonnier, Oscar	1
11° Cupeiro, Jorge	9	27° Galluzzo, Vicente	1
11° Viale del Carril, A.	9	27° Martinian, Manuel	1
14° Luluaga, Juan F.	6	27° Salto, Carlos L.	1
14° Pairetti, Carlos A.	6	27° Sanmartino, Héctor	1
14° Peduzzi, Ricardo	6	27° Urruti, Federico	1
14° Rienzi, Angel	6	34° Guile, Pablo	0.5

XIII VUELTA DE CHACABUCO

AUTO MOTO CLUB DE CHACABUCO 24/VII/66 - 588,136 km.

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	6	Bordeu, Juan Manuel	Chevrolet Super	3h32m51s2	8
2º	19	Rienzi, Angel Teodoro	Ford F-100	3h36m17s	8
3º	4	Polinori, Norberto	Chevrolet Apache	3h43m35s8	8
4º	10	Casá, Eduardo	Ford F-100	3h43m43s	8
5º	26	Vizcay, Manuel	Chevrolet Apache	3h54m02s8	8
6º	18	Prandi, Nelson	Ford 59 AB	3h55m15s2	8
7º	29	Faustino, Julio R.	Chevrolet Super		7
8º	23	Martinián, Manuel	Chevrolet Apache		7
9º	36	Bonifacio, Nicolás	Chevrolet Apache		7
10º	25	Pettinari, Roberto	Ford F-100		7
11º	17	Bengoechea, Melquíades	Chevrolet Apache		7
12º	7	De Paoli, Ricardo	Valiant		6

PROMEDIO DEL GANADOR: 165,786 km/h.

RECORD DE VUELTA: Bordeu en la quinta a un promedio de 168,681 km/h.

Nota: El planillaje de esta competencia fue realizado con la colaboración del equipo de "Emoción en las Rutas", especialmente con Luis García del Soto, Roberto Bó, Darío Rinaldi y Carlos Alfonso, encargados de llevar los controles estadísticos durante la transmisión.

NO LARGARON: 13, Vicente Formisano; 24, Osvaldo Corti; 42, Juan Rubén Machado; 46, Rubén Roux; 47, Carmelo Galbato; 48, Dionisio Zaremba; 50, Alberto Gómez; 51, Raúl Massera; 52, Roberto Resnicoff; 53, Armando Bergamini.

ABANDONARON: 1, Carlos Alberto Pairetti; 2, Carlos Luis Salto; 3, Hugo Armando Gimeno; 5, Pablo Facchini; 8, Héctor Figlioli; 9, César Horacio Malnatti; 11, Antonio Bertolotto; 12, Roque Laborito; 14, Gerardo Gritti; 15, Vicente Conejero; 16, Eduardo Matías; 20, Matías de la Torre; 21, Miguel Bahillo; 22, Humberto Dana; 27, Roberto Nardini; 28, Alberto Barragán; 30, Santiago Julio González; 31, Eduardo Cancina; 32, Adriano Rinaldi; 33, "Carlos Vidal"; 34, Felipe Dalesio; 35, Julio de Dios; 37, Eloy González; 38, "El Japonés"; 39, Fermín Maseratessi; 40, Vicente Galluzzo; 41, Norberto Paulони; 43, "Atalaya"; 44, Héctor Pozuelta; 45, Nobel Biglieri; 49, "Bamsa".

VUELTAS Y TRAMOS

LOS MEJORES EN CADA VUELTA: Primera: 1º: Bordeu, 26m 22s2 (167,274 km/h); 2º: Polinori, 27m 41s2; 3º: Gimeno, 27m 49s8; 4º: Casá, 27m 52s4. *Segunda:* 1º: Bordeu, 26m 25s2 (166,873 km/h); 2º: Polinori, 27m 18s; 3º: Casá, 27m 21s8. *Tercera:* 1º: Rienzi, 26m 26s6 (165,724 km/h); 2º: Bordeu, 26m 45s; 3º: Polinori, 27m 10s; 4º: De Paoli, 27m 51s. *Cuarta:* 1º: Rienzi, 26m 37s (165,479 km/h); 2º: Bordeu, 27m 01s4; 3º: Casá, 27m 30s8; 4º: Polinori, 28m 02s6; 5º de la Torre, 28m 32s2. *Quinta:* 1º: Bordeu, 26m 09s (168,681 km/h); 2º: Rienzi, 26m 22s8; 3º: Casá, 27m 27s2; 4º: Polinori, 30m 06s4. *Sexta:* 1º: Rienzi, 26m 23s6 (167,126 km/h); 2º: Bordeu, 26m 39s4; 3º: Polinori, 27m 22s8; 4º: Casá, 27m 29s6. *Séptima:* 1º: Bordeu, 26m 18s2 (167,635 km/h); 2º: Rienzi, 26m 49s6; 3º: Casá, 27m 22s4; 4º: Prandi, 28m 29s; 5º: Polinori, 29m 15s; 6º: Vizcay, 29m 24s8. *Octava:* 1º: Polinori, 26m 48s6 (164,528 km/h).

LOS CUATRO MEJORES EN CADA TRAMO: Tramo mixto entre Chacabuco y el cruce de la ruta 191 (39,000 km). *Primera vuelta:* 1º: Pairetti, 13m 45s (170,181 km/h); 2º: Bordeu, 14m 56s; 3º: Gimeno, 15m 10s. *Segunda:* 1º: Bordeu, 14m 20s2 (163,065 km/h); 2º: Polinori, 15m 00s8; 3º: De Paoli, 15m04s8; 4º: Malnatti, 15m 09s4. *Tercera:* 1º: Casá, 14m 01s8 (166,765 km/h); 2º: Rienzi, 14m 37s6; 3º: Bordeu, 14m 42s6; 4º: Polinori, 14m 53s8. *Cuarta:* 1º: Bordeu, 14m 53s6 (157,117 km/h); 2º: Rienzi, 15m 22s; 3º: De Paoli, 15m 24s2. *Quinta:* 1º: Rienzi, 14m 24s (162,500 km/h); 2º: Bordeu, 14m 27s2; 3º: Casá, 15m 08s; 4º: Polinori, 15m 34s2. *Sexta:* 1º: Bordeu, 14m 30s2 (161,342 km/h); 2º: Rienzi, 14m 31s2; 3º: Polinori, 14m 57s4; 4º: Casá, 15m 00s8. *Séptima:* 1º: Rienzi, 14m 11s6 (164,866 km/h); 2º: Bordeu, 14m 27s8; 3º: Casá, 15m 06s2; 4º: Polinori, 16m 50s6. *Octava:* 1º: Polinori, 14m 53s6 (157,117 km/h); 2º: Bordeu, 14m 56s6; 3º: Rienzi, 15m 14s.

Tramo mixto desde la ruta 191 hasta Chacabuco (34,517 km). *Primera vuelta:* 1º: Bordeu, 11m 22s2 (181,137 km/h); 2º: Polinori, 12m 30s2; 3º: Gimeno, 12m 39s8. *Segunda:* 1º: Casá, 12m 01s2 (172,137 km/h); 2º: Bordeu, 12m 04s4; 3º: Polinori, 12m 17s2; 4º: De Paoli, 12m 20s4. *Tercera:* 1º: Rienzi, 11m 49s (175,191 km/h); 2º: Bordeu, 12m 02s4; 3º: Polinori, 12m 16s2. *Cuarta:* 1º: Rienzi, 11m 05s (181,433 km/h); 2º: Bordeu, 12m 07s8; 3º: Polinori, 12m 35s8. *Quinta:* 1º: Bordeu, 11m 41s8 (177,132 km/h); 2º: Rienzi, 11m 58s8; 3º: Casá, 12m 19s2; 4º: Polinori, 14m 32s6. *Sexta:* 1º: Rienzi, 11m 51s4; (174,741 km/h); 2º: Bordeu, 12m 09s2; 3º: Polinori, 12m 25s4; 4º: Casá, 12m 28s8. *Séptima:* 1º: Bordeu, 11m 50s4 (174,997 km/h); 2º: Casá, 12m 16s2; 3º: Polinori, 12m 24s4; 4º: Rienzi, 12m 38s. *Octava:* 1º: Polinori, 11m 55s (173,223 km/h); 2º: Bordeu, 12m 20s.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

REGLAMENTOS EN LA PICOTA

El viernes la deportiva decidirá el futuro para las distintas categorias de nuestro automovilismo. Aquí analizamos lo que espera al Turismo Carretera y a la Mecánica Nacional

por GUILLERMO MARTIRE

Renovarse es vivir... y el automovilismo argentino necesita seguir viviendo. Por esa razón, en la asamblea anual ordinaria de la Comisión Deportiva Automivilistica que se realizará el 29 de julio próximo serán tratados proyectos muy importantes de renovación o mejor dicho actualización de las fórmulas más importes que rigen la actividad deportiva de nuestro automovilismo.

Mecánica Nacional y Turismo Carretera saldrán a la palestra Wavados de la mano respectivamente por la Asociación de Automovilistas y por la Comisión Técnica de la CDA bajo la forma de dos proyectos de reestructuración y hará aparición un insólito proyecto de creación de la fórmula Turismo Nacional apadrinado por el Capitán Giavedoni.

CORSA ha estudiado los proyectos respectivos y aporta su gotita de nafta, consciente de la importancia que significa agregar una opinión a la discusión que sufrirán en la Asamblea, sobre todo cuando se trata de una opinión desinteresada y constructiva sólo a conseguir el único fin deseable: el progreso técnico y humano del deporte automotor.

LA MECANICA NACIONAL

El proyecto de la Asociación de Automovilistas de Rosario para modificar las fórmulas 1 y 2 de MN y crear las nuevas fórmulas 3 y 4 es, en términos generales lógico. Respecto de las primeras —1 y 2— se propone llevar los límites máximos de cilindrada a valores similares a sus equivalentes de la FIA, es decir: para Fórmula 1 se permitirán motores de fabricación nacional o importados idénticos en todos sus aspectos al de fabricación nacional o producidos en el país a semejanza de cualquier motor especial producido en el extranjero con cilindrada máxima (una vez preparado) de 3000 cm³ sin sobrealimentación y hasta 1500 cm³ con ella.

El chasis, tapa de cilindros, árbol de levas, válvulas, embrague múltiples, de carburación, escapes, encendido, frenos y transmisión son libres admitiéndose un peso mínimo sin lastres de 500 kg. El proyecto rosarino prevee una disposición transitoria que permite para las máquinas ya existentes (con motores de 4 litros) su intervención en las carreras que se disputen en el año 1967 con la única condición de mantenerse con peso mínimo de 600 kg.

Para la Fórmula 2, de igual males o similares importados correspondientes a coches de fabricación de serie (por lo menos 500 ejemplares en 12 meses consecutivos con cilindrada máxima (una vez preparados de 1600 cm³ y mínima de 1300 cm³ pudiéndose obtener esas cilindradas por modificación del diámetro y/o carrera. Las tapas de cilindros deben ser originales de fábrica del motor y/o similares especialmente construídas en el país, las cuales deberán mantener la misma ubicación de válvulas y bujías del modelo original. El número de cilindros no podrá exceder de seis, árbol de levas libre, debiéndose mantener el número y ubicación de acuerdo a lo previsto por el block motor original, la carburación es libre, pero cuando el motor venga alimentado de fábrica por carburador de fabricación nacional. Del mismo modo el encendido y la transmisión es libre, pero la caja de cambios deberá provenir de un coche de fabricación nacional con preparación libre (máximo 5 marchas hacia adelante y retromarcha). El chasis es libre (distancia entre ejes 2000 mm mínimo será de 420 kg. sin lastre.

Respecto de las modificaciones introducidas, CORSA opina que tanto los límites de cilindrada como los

→

pesos mínimos propuestos son correctos y adecuados a la realidad nacional (léase disponibilidades) con la ventaja indiscutible de acercarse a la reglamentación internacional y permitir, especialmente en lo que respecta a los pesos mínimos el libre vuelo creador de los constructores de la "nueva ola" que son decididamente capaces de realizaciones avanzadas. En el caso de los motores que si bien pueden ser muy aptos por sus posibilidades de potencia (Ford F-100 encamisados, 59 AB, Chevrolet Apache, etc.) tienen el hándicap en contra de sus pesos elevados los que no congeniarían de ninguna manera con la eventualidad de aprovechamiento del peso mínimo de 500 kg. En consecuencia si se dejara la cilindrada en 4 litros con ese peso mínimo, por propia gravitación los constructores irían a los motores más livianos de menos de tres litros (Falcon, Tornado Especial, Tornado 4 cilindros, Valiant I, etc.) que creemos son muy "preparables". Aún en caso de llegarse a potencias de 280 HP (casi imposible pero no descartable) con el peso mínimo de los MN F.1 se estaría en una relación peso/potencia de 1,78, la que está todavía lejos de la difícil relación de alrededor de 1,30 que tinen los monstruos de la F. 1 internacional, en consecuencia los problemas de conducción quedaran dentro de límites razonables y accesibles para nuestros pilotos.

El proyecto de la F. 2 es también lógico y progresista y solamente pensamos en que el tope mínimo de cilindrada (1300 cm³ podría ser una traba para la organización de las competencias, porque coartaría la posibilidad de incorporar unidades de F. 3 ó F. 4 que seguramente harán falta en muchas largadas.

El proyecto de la Fórmula Tres es prácticamente igual a la internacional y en los considerandos de su creación se aclara que el verdadero motivo es el posibilitar a los pilotos locales la familiarización con un medio mecánico de similares performances y características conductivas que las que disponen sus colegas extranjeros pudiendo llegar a competencias internacionales con la apropiada adaptación.

CORSA está de acuerdo con la medida, porque sabe que en nuestro país se pueden construir máquinas aptas para este training, y siempre será un primer paso para que esta filosofía llegue a convertirse en un día no muy lejano en la posibilidad de crearse en nuestro medio, máquinas que puedan competir con las extranjeras.

La fórmula 4 MN proyectada por la ADA, es una leve modificación de la fórmula Minijunior en la cual es amplía la reglamentación del rubro "motor", diciendo: Deberá ser de procedencia naciona y/o importado de iguales características de los nacionales, de un máximo de 4 cilindros correspondentes a coches de serie fabricados en no menos de 1000 unidades en 12 meses consecutivos, pudiéndose utilizar motores de motocicletas procedentes de series de no menos de 1000 unidades anuales. En caso de ser de procedencia nacional la cilindrada tope se mantiene en 780 cm³ yendo a 500 cm³ para los importados. Referente a las cajas de velocidades y diferenciales se permiten solamente las pertenecientes a coches fabricados en serie de un mínimo de 1000 unidades anuales (procedencia nacional o extranjeras exactamente iguales a aquellas) con un máximo de cuatro marchas hacia adelante y retromarcha.

El peso mínimo lo fijan en 220 kg. sin lastre, exigiéndose un tanque de carburante de no menos de 20 litros, manteniéndose libres las suspensiones frenos y dirección.

CORSA opina que no debe exigirse para los motores motociclísticos de 500 cm³ importados, la condición de pertenecer a series mínimas de 1000 unidades anuales, ya que en nuestro medio hay motores muy aptos para impulsar F. 4 que quedarían descartados (Gilera Saturno, Matchless G-50, Velocette KTT, etc) los que dan ya bastante hándicap por la reducción de cilindrada respecto de los motores automovilísticos.

Del mismo modo pensamos que el peso mínimo debería reducirse a 180 kg porque los coches ya realizados (Minijuniors) nos permiten preveer que con mucha facilidad se podrían mejorar diseños y construcciones, que de otro modo quedarían limitados negativamente por el peso de 220 kg. Fundamentalmente esta medida atañe a los coches propulsados por motores motociclísticos, los que seguramente podrán y deberán especular con el peso para equiparar las performances, del mismo modo para éstos se debería anular la obligación del arranque automático y reducir la exigencia de la capacidad mínima de carburante a 15 litros.

EL PLATO FUERTE TURISMO DE CARRETERA

La Comisión Técnica de la CDA elevará a consideración de la Asamblea un interesante proyecto de modificaciones al ya caduco reglamento TC fórmula "B".

Este proyecto no pretende en su esencia implantar definitivamente un reglamento que sea al desideratum para los puristas del automovilismo, sino más bien constituírse en una medida de transición que haga dar al TC un pasito más hacia adelante en su faz técnica, que a la postre redundará en el aspecto deportivo.

En primer lugar aparece una modificación sustancial en lo referente a bastidores y estructuras autoportantes, los cuales —de acuerdo a la propuesta— deberán ser de un coche de paseo fabricado en gran serie de cualquier procedencia o construídos por fábricas nacionales sin el requisito de gran serie, pero siempre que se justifique su carácter de "paseo".

Esta medida permite también libertad en la utilización de plataformas (pisos de coches de gran serie, a las cuales se le pueden anexar estructuras ad-hoc que permitan originar conjuntos estructurales robustos eficientes y seguros.

En suspensiones, el proyecto admite la posibilidad de utilizar elementos de un vehículo de una marca, sobre un chasis o estructura de otra marca, siempre que estos elementos sean producidos en gran serie (si son de procedencia nacional este último requisito se anula, siempre que los elementos sean producción de línea de una fábrica).

Se mantienen en general las limitaciones del motor, salvo el hecho de su ubicación respecto del bastidor; en este caso puede situarse sobre la estructura de forma tal, que el extremo delantero del cigueñal quede como máximo a una distancia de 15 cm. de la recta imaginaria que une las dos puntas de eje delanteras. En lo referente a transmisiones la novedad o cambio fundamental es la de permitir cajas de velocidad sin limitaciones de marchas (pueden tener 5a.) si son pertenecientes a coches nacionales producidos en gran seria en nuestro país. Si son extranjeras el número de marchas (incluída la sobre-marcha) no puede exceder de cuatro.

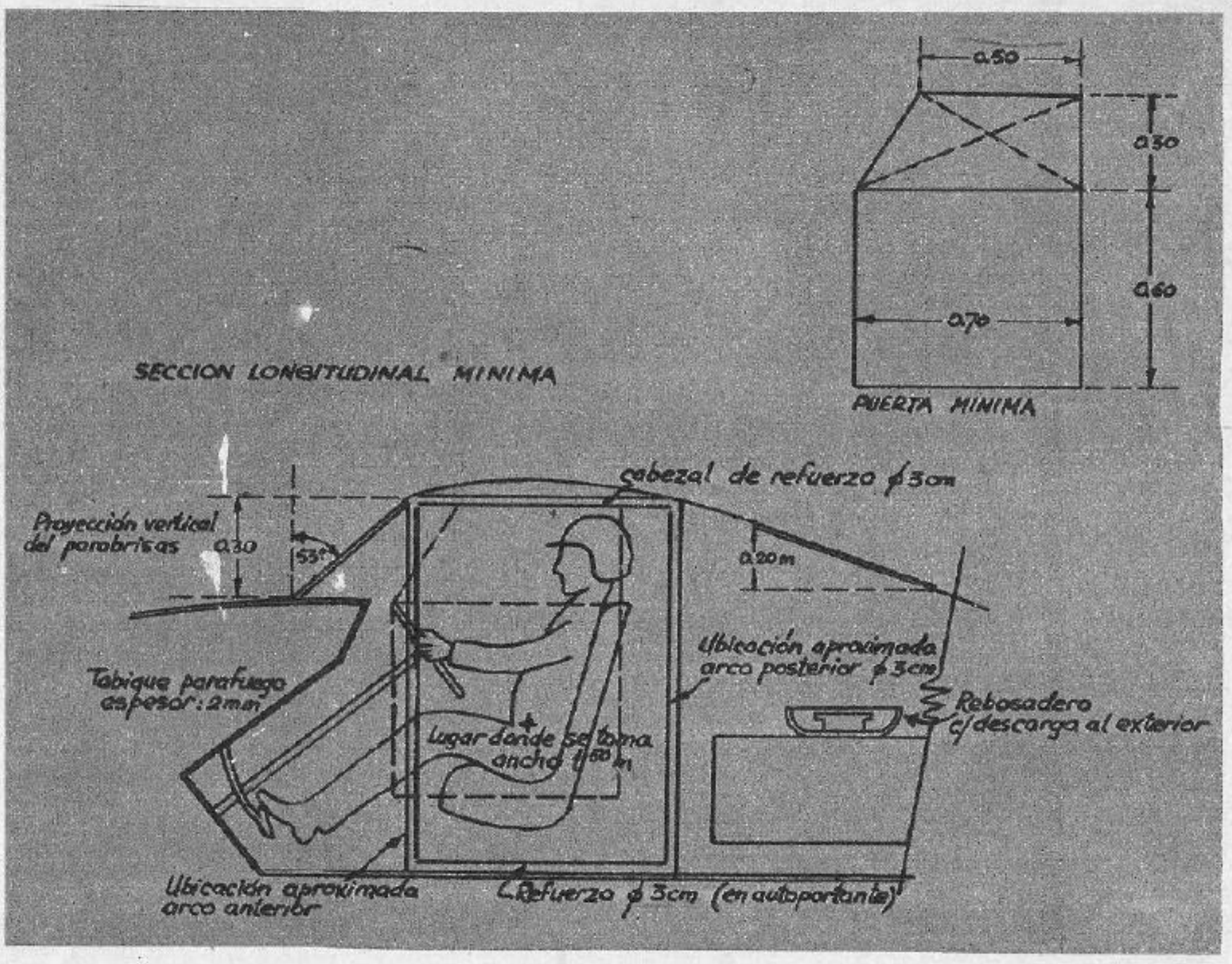
Indudablemente la modificación más trascendental es la referente a las carrocerías. Aquí se permite una amplia libertad de construcción con las siguientes limitaciones: el despeje debe ser tal que permita pasar bajo el coche un gálibo de 0,80 x 0,12 cm; la altura mínima de la carrocería, medida exteriormente de piso a techo (ver figura) será de 1,15 m, y el ancho exterior mínimo, tomado a la altura de los asientos no excederá de 1,50 m.

El parabrisas puede tener una inclinación máxima respecto a la vertical de 53° y una altura mínima en proyección vertical de 0,30 m, debiéndose mantener los vértices superiores separados por lo menos 0,70 m y estar situado uno de ellos sobre la vertical que pasa por el centro del volante o más hacia el exterior. Además el ancho mínimo no será inferior a 1,20 m medidos en la cuerda tirada a la mitad de la altura efectiva.

Los guardabarros tienen que estar fijados sólidamente y cubrir por lo menos 2/3 del neumático (ancho) y 1/3 de su circunferencia, las puertas (dos) tienen que tener como dimensiones mínimas 0,70 x 0,60 (parte opaca) y superficie vidriada de 0,30 x 0,50 m.

La visión posterior (luneta tendrá como mínimo un ancho de 0,60 m y con proyección vertical de 0,20 m. Es exigida también una jaula interior de seguridad constituída por dos arcos simétricos respecto del eje longitudinal del vehículo vinculados entre sí.

En caso que se utilicen carrocerías de serie de fabricación nacional y que se respeten sus medidas originales, no regirán las exigencias de



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

dimensiones antes citadas, pero deberán responder al modelo de chasis o plataforma cuyas medidas entre ejes se declara. Si se utilizan carrocerías de gran serie de modelos anteriores a 1946. si las medidas mínimas no satisfacen a las exigidas, sólo se podrán modificar la trompa y la cola.

El material a utilizar para la construcción de las carrocerías será siempre acero 20 (0,088m) salvo para trompa o cola en que hay amplia libertad.

Sin lugar a dudas este proyecto que el 29 de julio próximo considerará la Asamblea de la CDA, tiene una gran importancia para el futuro de la categoría TC.

CORSA ha visto en la serie de modificaciones propuestas, una idea general netamente progresista. Fundamentalmente ellas conducen, por una parte a una mejor posibilidad de controlar los coches para su ajuste al reglamento, y por otra parte a dar un paso más hacia el mejoramiento técnico y posibiltar el libre juego creador de nuestros constructores.

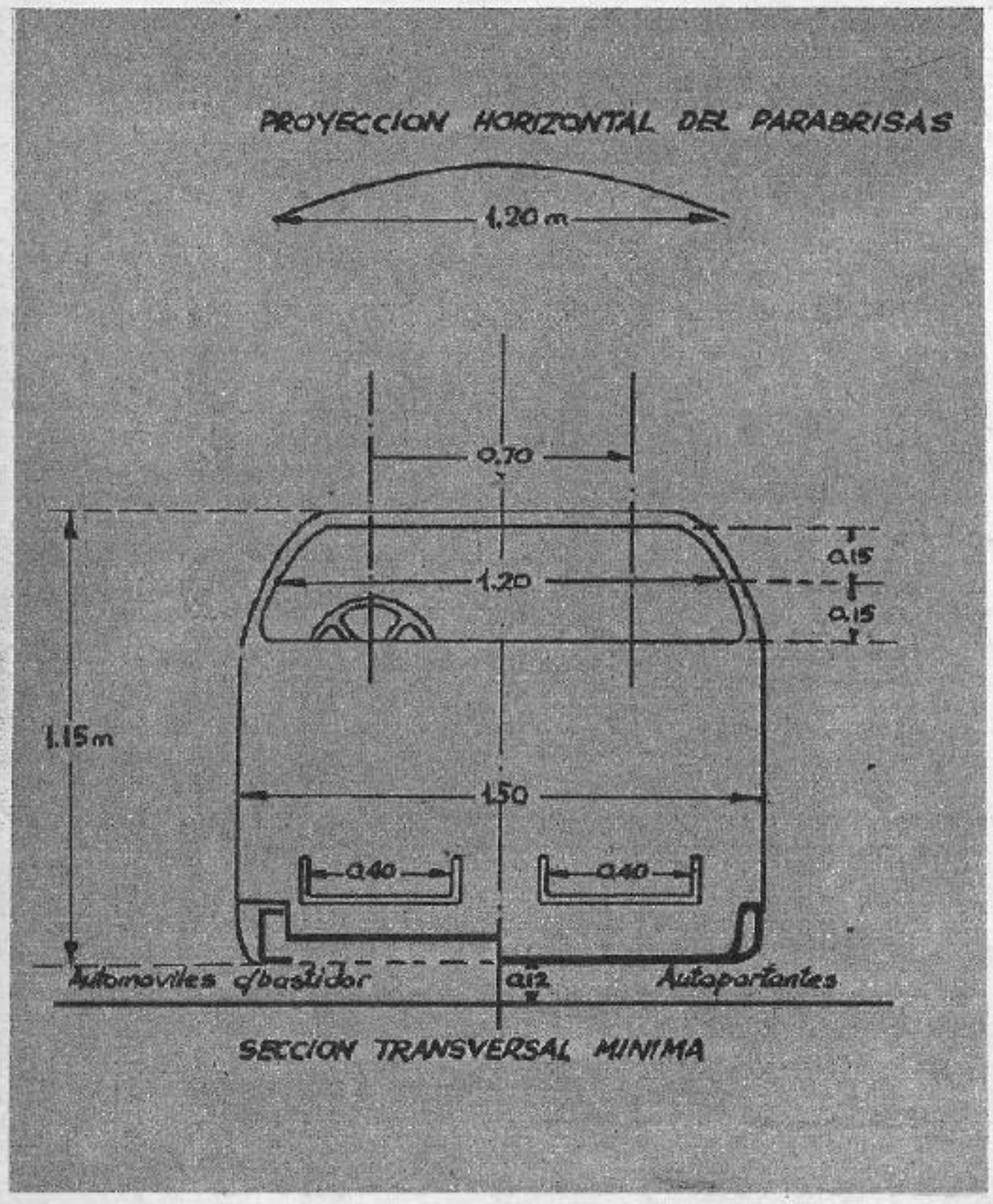
Esto se ve muy bien en la libertad otorgada a las carrocerías, creemos que pese a las limitaciones dimensionales impuestas, se mejorarán las performances gracias a mejores condiciones de aerodinámica, y sobre todas las cosas, seguramente se lograrán efectos estéticos muy deseables. Consideramos no obstante que los 1,15 m de altura mínima (cifra obtenida como promedio entre los coches existentes) podría haberse reducido sin riesgos y con posibilidades a 1,10 m. Estamos de acuerdo con el despeje y admitimos las dimensiones e inclinación del parabrisas considerando las disponibilidades en plaza de cristales de seguridad. En lo referente a guardabarros pensamos que las medidas propuestas son poco claras, nuestra opinión es que se debería exigir que el largo mínimo sea equivalente al diámetro de la rueda, cosa que no perjudica de ninguna manera la aerodinámica del vehículo y justifica mejor la misión del guardabarros.

La posibilidad de desplazar el motor hacia atrás es ahora más amplia. CORSA cree es una buena medida, considerando los términos generales o idea de "transición" del proyecto (sino, hubiéramos deseado liberación de límites), en lo referente a suspensiones, pensamos que algo se ganará permitiendo utilizar elementos que no necesariamente corresponden a la marca del chasis, sin lugar a dudas es un trampolín para la futura liberación de las limitaciones en la suspensión. Lo lamentable es que todavía persiste el temor por el eje De Dion, hoy en día no es tabú, y seguramente las pequeñísimas ventajas que este sistema tiene, no volcarían a nuestros preparadores a su adopción.

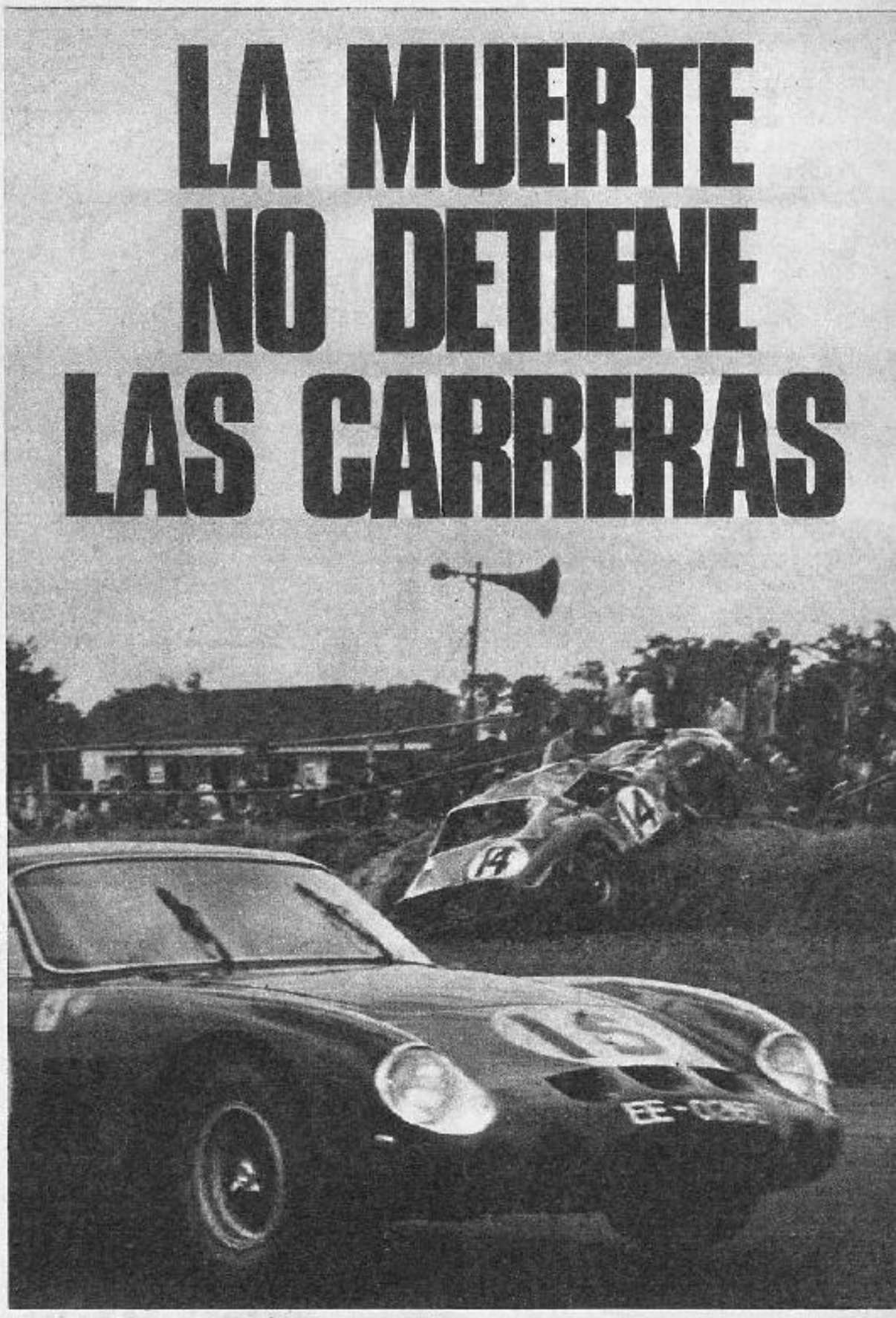
Confiamos en que la libertad para usar bastidores nacionales sin el requisito de la "gran serie" no sea motivo de sutilezas, de todos modos creemos que sería necesaria la introducción de un apartado más claro que elimine el peligro de las malas interpretaciones.

En resumen apoyamos el proyecto, pensamos que en su esencia beneficiará a la categoría.

Para terminar, debemos decir que ex-profeso dejamos de lado la consideración del proyecto de instauración de una nueva categoría de "Turismo Nacional" (Cap. de Fragata Giavedonini porque pensamos que automáticamente está demás, en un medio donde existen categorías que lo excluyen: el Turismo (ex-TM) y el Turismo de Carretera.



LA MUERTE NO DETIENE LAS CARRERAS



por STIRLING MOSS
exclusivo para PARABRISAS CORSA

Hace un tiempo se accidentó fatalmente en Monza un muchachito de 20 años. Más exactamente, 20 años y un día.

Su amigo más íntimo, de su misma edad, hizo una fogata con su casco, sus guantes y su mameluco y juró que nunca más largaría en una carrera de autos.

Para él, lógicamente, fué un gran gesto. Yo creo que fué una reacción un poco tonta —ya sé que muchos me acusan de ser insensible... Pero pregunto: si un amigo suyo muere de congestión pulmonar ¿deja Ud. por eso de respirar?

Yo sigo siendo un convencido de que fué un error del equipo Mercedes retirarse ese aciago día hace más de diez años, despues del terrible accidente de Pierre Levegh en Le Mans.

El accidente fué espantoso, pero, mientras usted lee estas carillas ¿cuantos accidentes espantosos han ocurrido en todo el mundo? El hombre promedio lee en los diarios que hubo un terremoto en algun remoto lugar del planeta, con muchos muertos, y distraídamente vuelve la página para leer las noticias deportivas.

En 1959, cuando yo corría aún, los diarios me acusaron de no participar en una carrera en Avus, Alemania, debido a que el día anterior se había matado Jean Behra.

Cierto era que yo consideraba peligroso el circuito; mi opinión la compartieron todos los otros corredores, deprimidos por igual por la muerte de Behra. Per no por éso tomé en cuenta la posibilidad de retirarme...

Muchas veces la gente me ha preguntado como reaccionaba yo ante la muerte de algun amigo íntimo y colega. Bueno, lo sentía, profundamente. Los corredores no somos monstruos. Además, siempre está éso de que "podría haber sido yo en vez de aquel..."

Fundamentalmente, el hombre siempre es optimista. Siempre piensa que va a tener más suerte o más habilidad que el que se mató. "A mí no me va a pasar..."

Yo ya no corro. Pero si me hubiera matado, no hubiera querido que por mí ningun corredor abandonara el deporte. Ni siquiera que hubiera desertado de la carrera en que hubiera ocurrido todo.

Cuando yo corría, nunca decía: "Hasta la semana que viene". Si me lo decían a mí, yo contestaba "Si Dios quiere..."

Yo siempre comprendí perfectamente lo que eran las carreras. Sabía que "aquello" podía ocurrir y siempre tomé las precauciones máximas para reducir el peligro en lo posible. Para mí, la cuestión siempre

→

fué andar lo más ligero posible con la mayor seguridad posible.

Muchos que conocieron mi actuación pueden reprocharme el haber conducido autos que no eran de primerísima línea. Reconozco que no siempre fuí demasiado astuto en la elección de coche. Un detalle es que durante muchos años quise ganar carreras con autos ingleses, en una época en que no había coches ganadores de esa procedencia.

Hay muchas ideas raras sobre las carreras. Por ejemplo, la gente cree que porque el corredor está en realidad siempre bastante cerca de un fin violento, que necesita ser un corajudo o un inconsciente para correr. Pero yo no creo que el llamado "arrojo" sirve realmente, salvo en circunstancias sumamente especiales... en la mayoría de los casos puede ser contraproducente...

Yo conocí a mucha gente que tenía más valor que juicio. Ya no están con nosotros. Tampoco están con nosotros algunos que quisieron correr antes de haber aprendido a gatear.

Hay gente que puede cometer errores y sin embargo "sacarla barata". Tienen sensibilidad, tienen un "radar" para lo que está por hacer el auto. Hay gente que desprende un aura de seguridad, gente que aunque se excedan en una curva, dan la sensación de que sabrán enderezar el vehículo antes de que choque. Y en cambio hay otros que parecen tener una predisposición por embestir cosas duras, y además embestirlas con el lado menos conveniente del automóvil...

Algunos corredores sufren accidentes impresionantes y salen ilesos. Otros se matan por una pavada: mi amigo Peter Collins, por ejemplo.

Peter no era, por cierto, un inconsciente. Yo lo conocía desde hacía muchos años y en innumerables ocasiones había corrido con él o contra él. Era un personaje impresionable, sobre quien repercutía el dramatismo de las carreras. Además, manejaba muy bien; cuando se mató, estaba en el cenit de su carrera. Habíamos conducido juntos en el Rallye Alpino, aparte de haber compartido el mismo equipo en los lenos días de los HWM Fórmula 2 de John Heath. Aston-Martin y Mercedes Benz también nos vieron participar juntos, a veces en el mismo auto.

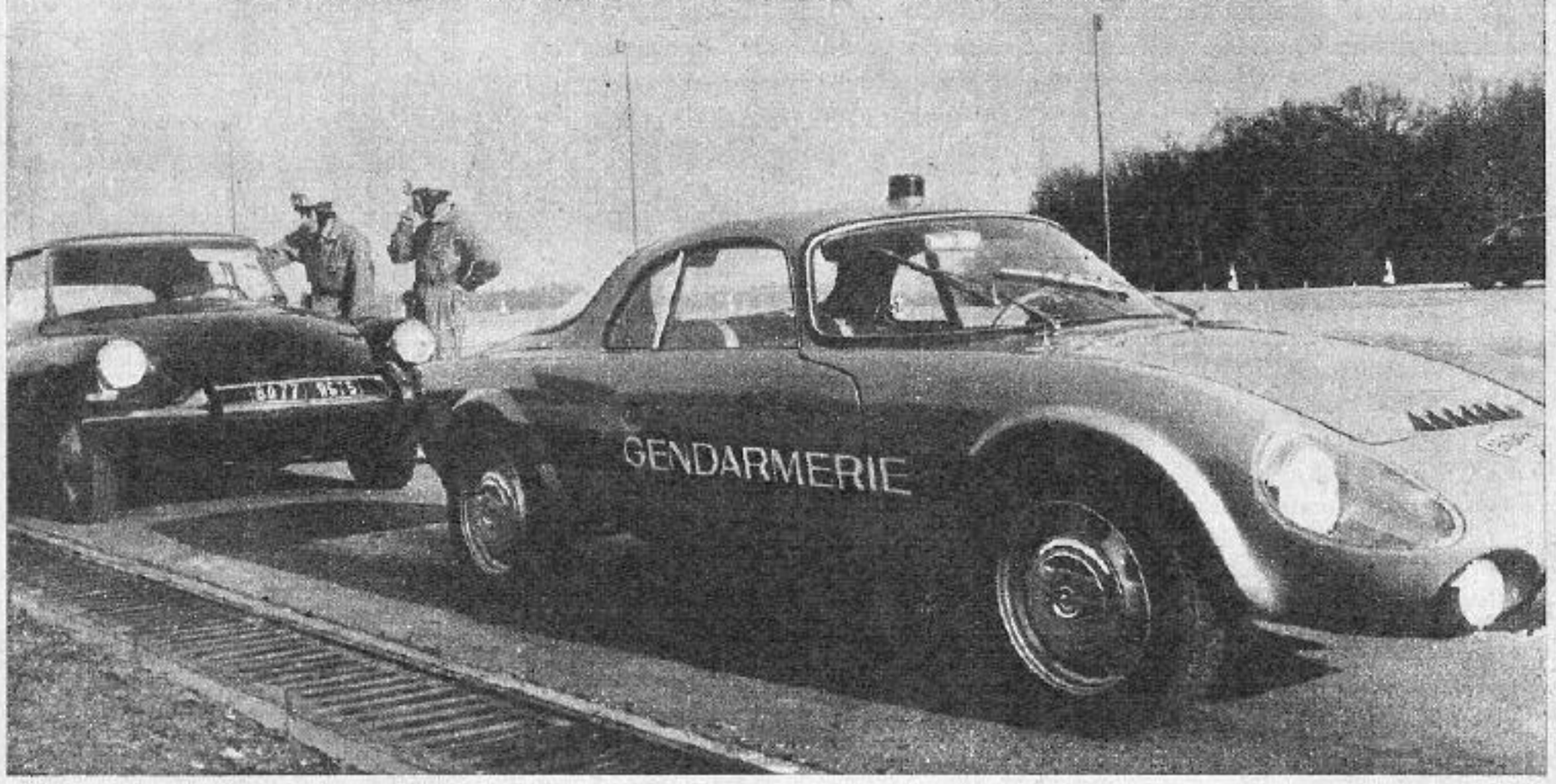
Su muerte fué un golpe enorme para todos nosotros. Pero con toda sinceridad no puedo decir que en momento alguno pensé dejar las carreras por la muerte de Peter.

Una vez Enzo Ferrari me dijo que los accidentes empiezan antes de que el conductor se sienta en el automóvil. En muchos casos creo que tiene razón. Estado mental, problemas, dinero, mujeres, el temor de que uno está perdiendo un poquito cada vez más de artesanía con el pasar de los años, la preocupación por algo del auto que no anda perpectamente...

La fatiga llega tan despaciosamente, y poco a poco, usted va usando de su reserva de energía.

Y de pronto... está ya cerca de su límite. Se alargan los tiempos de reacción. Usted demora 1/5 de segundo más de lo necesario en conjurar determinada circunstancia. Que es cuando usted sale en los diarios por última vez.

¡ARACA LA CANA!



La policía francesa dispone ahora de veloces Matra Djet para alcanzar a los alegres infractores de las autopistas



Los automovilistas porteños se parecen a los franceses. Por lo menos en la mala costumbre de circular por la izquierda en calles y autopistas, costumbre que según muestran as estadísticas de aquel país, es la mayor causal de accidentes de gravedad. Para combatir ese problema, así como los muchos otros que crea la circulación actual, la policía caminera francesa —"gendarmerie" — ha sido equipada recientemente con automóviles capaces de moverse al ritmo de los veloces vehículos modernos. Para esto se ha considerado suficiente una velocidad máxima de 225 km/h, velocidad que apenas más de un centenar de vehículos residentes en Francia, puede superar.

La consecuencia de esto es que los "flicks" disponen desde hace poco de automóviles que nos hacen palidecer de envidia: una flota de 20 Matra Djet con motor Renault cinco bancadas preparado especialmente —carburación modificada entre otras cosas— para ofrecer 90 CV a 7.000 rev/min capaces de impulsar al vehículo a velocidades superiores a 200 km/h en lugar de los 180 km/h originales del modelo. Esos automóviles policiales han sido pintados de color azul radiante (mucho más luminoso que el color que utiliza la flota policial en sus vehículos y están equipados con radio, calefacción y giroflash sobre el techo.

La adquisición de vehículos deportivos de alto rendimiento para uso policial marca una tendencia actual en diversas partes del mundo, que comenzó hace unos años cuando la policía de la provincia alemana de Renania-Westfalia, equipó a su personal con veloces Porsche y se repitió algún tiempo después en Inglaterra, cuando una pequeña flota de Lotus Elite comenzó a patrullar caminos.

El Matra Djet comenzó a producirse en 1964 con el nombre de Bonnet-Renault y luego cambió de nombre al ser adquirida esta empresa por la fábrica de aviación y cohetería Matra. Utiliza un motor de 1.108 cm³ de cilindrada colocado delante del eje posterior, frenos de disco y modernas suspensiones independientes en las cuatro ruedas. El motor es el proveniente del Renault R-8 en su versión Gordini, con tubos de admisión y escape sintonizados, alimentado mediante dos carburadores Solex horizontales de doble cuerpo. En su versión normal el Djet puede acelerar a cero a cien kilómetros por hora en 11 segundos.

Es interesante destacar que los Matra reemplazan en la policía francesa a los motociclistas cuyas máquinas favorecidas por la libertad de movimientos no tienen velocidad suficiente para conducirse con soltura en el veloz tránsito de las autopistas europeas. Dos soluciones quedan ahora a los franceses: manejar decentemente o comprarse un Aston-Martin DB4 para entrar en la lista de los cien más veloces del país.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



BRABHAM SE PASÓ

El australiano viajó a Holanda para enhebrar otro triunfo a su ya larga lista de este año. Está a un paso de su tercer campeonato Mundial

Cola afuera y brazos completamente cruzados el ex especialista australiano en pistas de tierra, puede doblar tan rápido como el refinado Jim Clark, sobre todo si es ayudado por un poderoso V8 de tres litros.

El simpático Jack Brabham aumenta su colección a razón de una copa por semana. Su triunfo en Zandvoort fue el resultado de una perfecta estrategia, ayudada por la seguridad mecánica del Brabham-Repco.

Con la serenidad e idoneidad que lo caracteriza, Jack Brabham elaboró el pasado domingo en el Grand Prix de Holanda su tercer triunfo consecutivo de este año en competencias internacionales de Fórmula Uno, luego de haber dominado las carreras de Inglaterra y Francia. Pero aquí se vio obligado a mantener el ritmo que impuso a la carrera el Campeón Mundial, Jim Clark.

El décimocuarto Grand Prix de Holanda —quinta carrera de la Temporada 1966 de Fórmula Uno con puntos para el Campeonato Mundial de conductores y la Copa de Constructores— se corrió, como todos los anteriores, en el circuito de Zandvoort, ubicado en un lugar arenoso a unos 30 kilómetros al oeste de Amsterdam. Esta pista, inaugurada en 1948, es medianamente rápida y consta de tres curvas lentas y nueve veloces, en sus 4,2 kilómetros de desarrollo total.

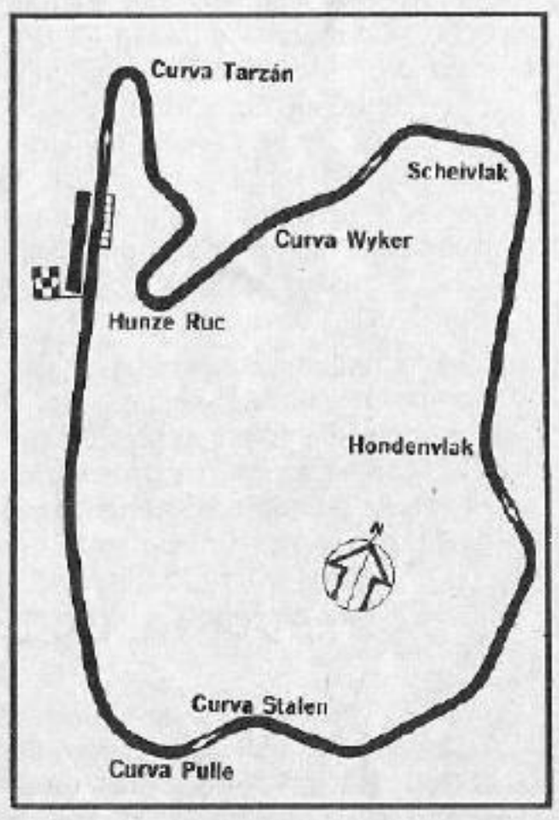
Jim Clark, ganador de las tres últimas ediciones de esta competencia, tomó la punta a poco de largar con su Lotus, equipado aún con el viejo motor Coventry-Climax agrandado a dos litros de cilindrada. Brabham se mantuvo permanentemente a escasa distancia del Campeón, lo que le permitió pasar inmediatamente a la punta, en cuanto Clark se vio obligado a bajar el ritmo de carrera, 16 vueltas antes de terminar, debido al aumento de la temperatura en su motor. También los BRM de dos litros acosaron a Clark en las últimas vueltas, logrando Graham Hill desplazarlo del segundo puesto, mientras Stewart lo alcanzaba con tal justeza sobre la línea de llegada que las autoridades de la prueba anunciaron oficialmente a Clark como tercero, más de media hora después de terminada la carrera, luego de analizados cuidadosamente todos los elementos de juicio disponibles.

Otro Lotus, pero con motor BRM, ocupó el quinto puesto conducido por Spence y Bandini alcanzó a ganar un punto al clasificar en sexto lugar el Ferrari que hubiese correspondido al ingeniero Parkes, ya que el suyo quedó dañado en el accidente sufrido en la clasificación.

Sólo Brabham —quien ya había ganado anteriormente esta carrera con un Cooper-Climax en 1960—

→





XIV GRAN PRIX DE HOLANDA

Zandvoort - 24/VII/66 - 378 km.

Pos.	Conductor	Nacionalidad	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	Brabham, Jack	Australia .	Brabham-Repco 3000	2h20m32s5	90
2º	Hill, Graham	G. Bretaña	BRM 1930		89
3º	Clark, Jim	G. Bretaña	Lotus-Climax 1966		88
4º	Stewart, Jackie	G. Bretaña	BRM 1930		88
5º	Spence, Mike	G. Bretaña	Lotus-BRM 1930		87
6º	Bandini, Lorenzo ...	Italia	Ferrari 3000		87
7º	Bonnier, Joaquim ...	Suecia ...	Cooper-Maserati 3000		84
8º	Taylor, John	G. Bretaña	Brabham-BRM 1930		84
9º	Ligier, Guy	Francia ..	Cooper-Maserati 3000		84

PROMEDIO DEL GANADOR: 170,9 km/h.

NO SE CLASIFICARON: Dan Gurney (Eagle-Climax); Denis Hulme (Brabham-Repco); Jochen Rindt (Cooper-Maserati); Jo Siffert (Cooper-Maserati); John Surtees (Cooper-Maserati); Bruce Mc Laren (Mc Laren-Ford); Peter Arundell (Lotus-Climax) y Bob Anderson (Brabham-Climax).

CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES

1º	Brabham, Jack (Atl)	30	14º	Mc Laren, Bruce (NZ)	1
2º	Hill, Graham (GB)	14	14º	Taylor, John (GB)	1
3º	Stewart, Jackie (GB)	12			
4º	Rindt, Jochen (Aus)	11			
4º	Bandini, Lorenzo (I)	11			
6º	Hulme, Denis (NZ)	10			
7º	Surtees, John (GB)	9			
8º	Clark, Jim (GB)	7			
9º	Parkes, Mike (GB)	6			
10º	Bondurant, Robert (EU)	3			
11º	Ginther, Richie (EU)	2			
11º	Gurney, Dan (EU)	2			
11º	Spence, Mike (GB)	2			

COPA DE CONSTRUCTORES DE FORMULA UNO

1º	Brabham-Repco	30
2º	Ferrari	22
3º	BRM	19
4º	Cooper-Maserati	11
5º	Lotus-BRM	5
6º	Lotus-Climax	4
7º	Eagle-Weslake	2
8º	Brabham-BRM	1
8º	Mc Laren	1

completó las 90 vueltas del recorrido. Este nuevo triunfo del volante australiano suma nueve puntos a su performance en el campeonato mundial y nueve puntos también a las posibilidades de su propio automóvil para la Copa de Constructores. Con otro triunfo en alguna de las cuatro carreras que restan este año, Brabham se aseguraría su tercer campeonato mundial, aunque en la disputa de la Copa de Constructores solo otro triunfo en alguna de las cuatro el automóvil más potente de la actual Fórmula, cuyo único problema consiste en carecer de un piloto de primerísima línea, luego del entredicho que alejó a Surtees del equipo.

El circuito de Zaudwoort sirvió para poner bien en evidencia la enorme diferencia potencial que hay entre los actuales automóviles de tres litros con relación a sus antecesores de 1,5 litros. El record de la carrera que detentaba Jim Clark desde el último año a un promedio superior a 158 km/h, fue elevado por el Brabham-Repco en más de 12 kilómetros por hora.

La disputa del Campeonato Mundial proseguirá el 7 de agosto sobre el trabado, lento y difícil circuito de Nürburgring donde los Lotus y BRM, de no tener en orden de marcha aún sus nuevos motores, podrán compensar mejor la ventaja de un litro de cilindrada que favorece a los motores Repco, Ferrari y Maserati.

24 HORAS DE BMW

La carrera de las 24 Horas de Spa-Francorchamps que comenzó e disputarse a las cuatro de la tarde del último sábado, fue ganada por un BMW 200 TS conducido por el belga Jacques Ickx y el alemán Hubert Hahne. El BMW se mantuvo en punta la mayor parte de la competencia y terminó con cuatro vueltas de ventaja sobre el segundo, un Alfa Romeo Giulia GTA que condujeron el italiano Enrico Pinto y el belga H. H. Demoulin. En tercer lugar se clasificó el equipo belga integrado por los destacados especialistas Cosselin y Pilette. En resumen, dominio total de los conductores locales.

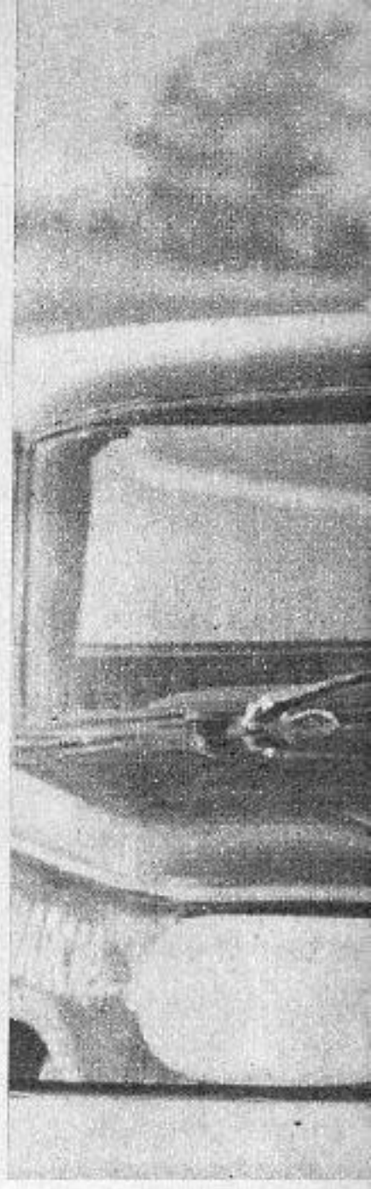
El triunfo del joven Ickx —hijo de uno de los periodistas especializados más prestigiosos del mundo— y de Hahne no fue fácil a pesar de la ventaja que elaboraron. Si bien la combinación de conductores y automóvil era marcadamente superior al resto de los competidores, sufrieron varios percances. Durante una parada de reabastecimiento, el motor del BMW se incendió, pero fue apagado y pudo seguir en carrera. Más tarde Ickx se detuvo con el radiador roto y los entrenados mecánicos del equipo lo cambiaron en 4m 44s, haciendo perder al automóvil sólo una vuelta de la ventaja que llevaba. No era la primera vez que los mecánicos del equipo BMW hacían ese trabajo. Ya habían cambiado el radiador al automóvil similar que conducía Mairesse y Glemser, tardando en esa ocasión nueve minutos. Sólo 22 de los 56 automóviles inscriptos, terminaron la dura carrera belga.

TURISMO EN EL AUTODROMO

MUCHO FRIO Y ALGUNOS DUELOS

Ferrea venció en la categoría A. Copello en la BC, y Galluzzi en la D. Gaston Perkins hizo su reaparición con muchas energías, pero no pudo doblegar a Berta

Por PEDRO ANIBAL REVOREDO
Fotos CARLOS ARCURI



Lo único que hubiera impedido el triunfo de Miguel Angel Galluzzi fue vedoni, director de a competencia: "¡Usted no corre!". La causa era precisamente una de las que ayudó a que Galluzzi se erigiera en cómodo ganador de la Categoría D: neumáticos Dunlop Racing S 5.00 L x 13 (idénticos a los que utilizaban los la amenazadora voz del Capitán Gia- Lotus de Fórmula Tres en la Temporada Internacional (calzados en llantas de cinco pugadas y media contra las de cinco que utilizaban todos los otros Fiat. Todo el problema quedó solucionado con verificar la ficha de homologación del Fiat 1500 C que permite el uso de esas llantas. En cuanto a los neumáticos no hay ningún problema: el reglamento es libre en ese rubro. El triunfo se encargó de materializarlo Miguel Angel Galluzzi con un pulcro manejo.

El equipo Sergi estrenó un nuevo jefe de mecánicos: Toni Winter, un alemán que reside en nuestro país desde joven y que estuviera al lado de Von Rory en el equipo NSU y en la preparación de automóviles Porsche, además de haber sido acompañante de Bordeu en el Gran Premio Internacional de Turismo con el Mercedes-Benz. Con esta suma de virtudes, don Antonio Sergi se quitó su complejo de no poder ganar carreras ("Yo quiero ganar siempre, pero no gano nunca. Este año mis automóviles lograron el primer lugar en todas las clasificaciones, pero la victoria nunca está de nuestro lado".

CATEGORIA D

La competencia se inició con Galluzzi en punta, seguido de Andrea, Rodriguez Canedo, Pedelaborde, Arana, Alberini, Pascualini, Pascual, Boyadjián, Cóncaro, Rampi, el Peugeot de Apkarián y el resto que brindó un trompo cuádruple en la curva del ombú: "Cormorán", Jobad, "Mingo" y Dotta. Por una vuelta Rodríguez Canedo pudo tener la emoción de colocarse segundo, pero muy pronto Andrea lo volvió a pasar para dejar clavado hasta el final los dos primeros puestos. De ahí en más, la lucha se concentró en el tercer puesto entre el mismo Rodriguez Canedo, Pedelaborde, Arana, Pascualini y Boyadjián. En la tercera vuelta se quedó Alberini con problemas en el embrague. En la séptima vuelta Oscar Pascual culminó su carrera al cortársele la palanca de cambios en la entrada del Cajón, lo que finalizó con un "fuori pista" y una comida de alambrado. La carrera continuó con el asedio de Pascualini sobre Pedelaborde hasta que en la décimasegunda vueta logró adueñarse de la tercera colocación luego del abandono de Rodriguez Canedo. Pero Pascualini abandonó tres vueltas antes del final al cortársele la manguera del radiador y, por su parte, Arana pasó una vuelta antes del final con problemas de válvulas. Esto permitió que los dos componentes del equipo de Pedelaborde ganaran sus duelos particulares y obtuvieran el tercer y cuarto puesto a pesar de las dificultades en la tenida a causa de la suspensión en ambos automóviles que llevaron muchas veces al pasto al Fiat corto de Boyadjián. También Arana pisó el césped con idénticos problemas y con una variante interesante en el rodado: Michelin 161 x 13 adelante y Michelin 135 x 13 atrás, para poder extraer mejores frutos de la ventaja de tener cinco relaciones en su caja. También estuvieron presentes dos Fiat de Viel Temperley con "Cormorán" y Jobad en la conducción; estos automóviles lucieron poco rendimiento. Del otro lado de las cosas, Oscar Pascual por primera vez dejó de representar a Viel Temperley y tuvo aquí buen desempeño: quinto en las pruebas de clasificación, a cuatro décimas del segundo, Rodríguez Canedo.

Actualmente su automóvil es preparado por Oscar Sampaglione. Otra demostración fue la actuación de Miguel Andrea en un Fiat preparado por Poggi, ex jefe de mecánicos del equipo Sergi.

CATEGORIA BC

¡Y Copello le ganó al equipo IKA! La admiración estaba en todo el Autódromo desde vueltas antes de finalizar una competencia en la que el



cuyano se impuso de punta a punta en un magnífico 1-2 con Ruesch, sólo interrumpido en la primera vuelta por Perkins. La carrera se planteó con los mismos seis hombres desde la segunda vuelta hasta el final con Copello a la cabeza seguido de Ruesch, Perkins, Quimarey, Colla y Peña. A partir de la sexta vuelta Perkins apuró su marcha pero no pudo con los Renault del Ingeniero Berta, —quien actualmenta está en Italia—, como tampoco pudo Carlos Guimarey que con algún caballo más en su motor, hubiera llevado su superravit de calidad conductiva hasta el segundo puesto. Por su parte, Roberto Mieres, tercer piloto del equipo dirigido por Horacio Steven, se encontraba enfermo el domingo después de haber hecho buenos tiempos en la prueba de clasificación que ganara Gastón Perkins para dejar el record del circuito: 1m 52s3, mientras que Copello obtenía el segundo puesto sin

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

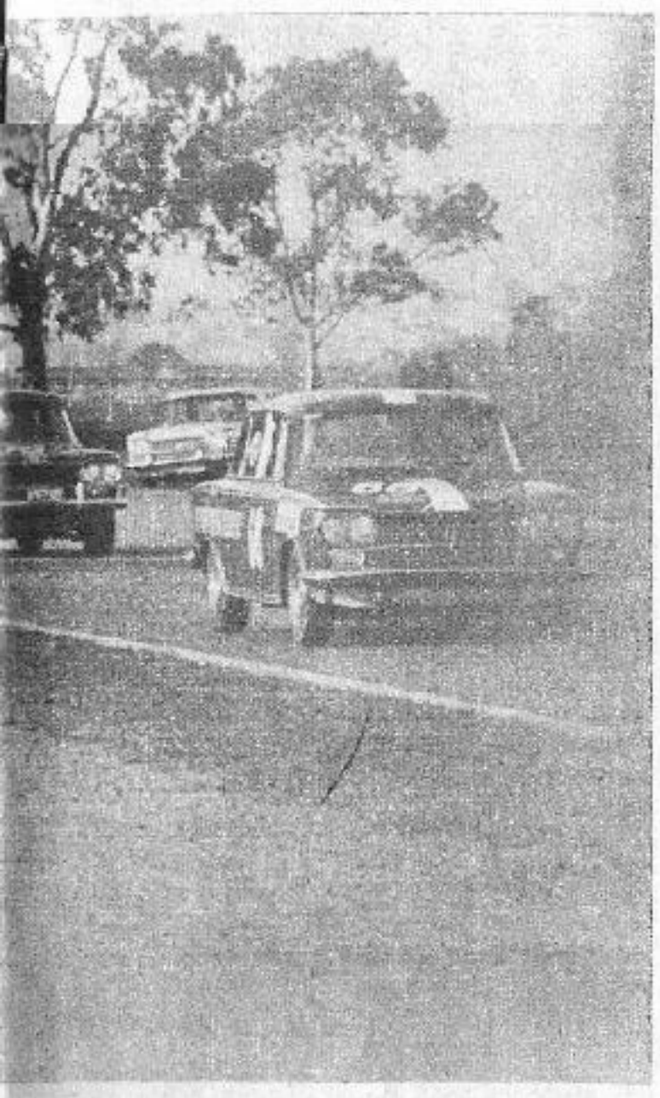




El volante Eduardo Copello mostró una vez más su calidad venciendo al equipo oficial IKA, en una carrera donde se impuso sobre su compañero de equipo Carlos Ruesch.

Diez puntos en la prueba de fuego de Carlos Ruesch. Manejó pulcro y sin titubeos





Miguel Angel Galluzzi sumó su calidad conductiva y la organización del equipo Sergi para lograr un brillante triunfo en la Categoría D.

La gran batalla por el tercer puesto en la Categoría D. Adelante Rodríguez Canedo seguido de su compañero de equipo de Automóviles Alvear, Fernando Arana, quien manifiesta sus problemas de tenida sobre el pasto. Un detalle interesante: nótese la diferencia del rodado delantero con el trasero. En tercer término aparece el joven Pascualini de buena actuación en su debut en el Autodromo.



Miguel Angel Galluzzi (derecha) da consejos sobre cómo ganar una carrera. Alberini (centro) escucha para tomarse la revancha en la próxima. El equipo Alvear no funcionó en el Autodromo. Cupeiro (izquierda) también pide consejos a ver si en Rojas se lo hace.

poder bajar su anterior record en un automóvil que según se dijo tenía dificultades en un pistón. En la carrera sentó el record de vuelta igualando su anterior performance: 1m 52s8. Entre los restantes, Colla continuó con su acostumbrado estilo de pisar el pasto en todas las vueltas; Peña sigue siendo el muchacho prolijo de siempre pero lejos del límite de velocidad; Irigaray debutó con un automóvil que conduciera su hermano en anteriores oportunidades; César Gimeno abandonó en la quinta vuelta luego de un violento trompo en la curva del ombú y Dora Bavio no alcanzó a dar une vuelta.

CATEGORIA A

La A culminó con un triunfo de punta a punta del eficiente Carlos Ferrea en la cupé De Carlo preparada por su hermano Horacio. La sorpresa grata la brindó Mario Irigaray con su NSU "galerita" ubicándose segundo desde el comienzo, pero luego Pedro Feruglio lo pasó en la tercera vuelta para abandonar en la sexta con problemas en los platinos y dejar a la insólita "galerita" un cómodo camino al segundo puesto, que sólo un trompo en la última vuelta amenazó con interrumpir. Juan Carlos Gallo y Osvaldo Suárez anduvieron muy bien pero no disponían de la solvencia de los primeros. La lucha se planteó en un grupo de cinco: "Watussi", "Perry Mason", del Federico, Borzone y Sampayo, donde hubo trompos y algunas salidas de pista. Muy buena actuación le cupo también a Alberto Heritier con otra "galerita" del equipo de Irigaray; en la primera vuelta se quedó al desconectársele un cable de bujía, pero en la segunda se colocó junto a los punteros y no les perdió el paso. Lindo espectáculo ofrecieron los muchachos, como para que no se olviden de ellos.

Interesante la jornada organizada por el Club de Regularidad del Interior, pero hubo muy poco público en las tribunas debido a la poca promoción y la idea de realizar carreras poco disputadas. :Haber escuchado "creía que era una competencia de regularidad" es la más rotunda afirmación de la deficiente promoción.

Analicemos las otras circunstancias que podrían haber realzado la competencia y atraer más público. Primero: la no realización de la competencia para Minijuniors. Segundo: realizar la competencia para automóviles de fabricación Nacional, lo que impidió la participacón de los BMC-Cooper y el Renault R-8 de Morás que no hubieran batido al Renault de Copello, pero sí hubieran peleado por los primeros puestos, dando emoción en una lucha de marcas y modelos de automóviles y quebrando la monotonía de nueve Renault iguales (siete de ellos blancos). En la Categoría D sólo un Ford Cortina Lotus puede hacer peligrar a los Fiat, pero actualmente no hay ninguno en condiciones de correr y sólo la Giulia de Rizzuto y alguna Giulietta hubieran quebrado parecida monotonía en la Categoría BC. Tercero: la distribución de categorías no permitió una lucha entre más automóviles. Los automóviles nacionales de la Categoría E no hubieran inquietado a los Fiat 1500, pero sí podríamos haber visto un duelo Fiat-Peugeot que desde hace tiempo no se concreta. Alberto Gómez tiene listas sus armas. Por otra parte, la presentación de un Rambler, Valiant, Falcón o Chevrolet puede atraer más público aunque no tengan chance de arrimar entre los primeros. La poca cantidad de espectadores en las tribunas nos autoriza a especular con la posibilidad de lograr sólo mil más. →



Carlos Ferrea sigue siendo el dueño del Autodromo en la Categoria A. Aqui le descuenta una vuelta a Gristein. Detrás, Feruglio en un automóvil que también prepara Horacio Ferrea.

La lucha entre los automóviles dirigidos por Stevens (izquierda) y Copello (de espaldas a la derecha) fue entre CABALLEROS. Copello sorprendió con su victoria luego de ser vencido por Gastón Perkins en las pruebas de clasificación, en donde marcó el record del circuito: 1m52s3.

Brillante actuación de Mario Irigaray en su "galerita": segundo de Ferrea en la Categoria A. Su conducción provoca admiración y a veces hace trompos como el que aqui comienza en la última vuelta.





PREMIO AMORTIGUADORES FRIC ROT- GABRIEL

Club de Regularidad del Interior-Rosario
Autódromo de Buenos Aires - 24/VII/66

CLASIFICACION

CATEGORIA A (hasta 700 cm³ de cilindrada)
Circuito Nº 9 - 34,137 km

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	2	Ferrea, Carlos	De Carlo	20m30s6	10
2º	7	Irigaray, Mario	NSU Prinz	21m00s7	10
3º	1	Gallo, Juan Carlos	De Carlo	21m16s9	10
4º	13	Suárez, Osvaldo	De Carlo	21m45s8	10
5º	21	Borzone, Héctor	De Carlo	22m12s5	10
6º	18	"Perry Mason"	De Carlo	22m23s2	10
7º	6	Heritier, Alberto	NSU Prinz	22m13s7	9
8º	17	Graciano, José	Isard	22m17s2	9
9º	3	Feruglio, Pedro	De Carlo	12m21s9	6
10º	9	"Watussi"	De Carlo	13m26s6	6
11º	11	Gristein, Antonio	De Carlo	16m22s7	6

PROMEDIO DEL GANADOR: 99,863 km/h.
RECORD DE VUELTA: Pedro Feruglio en la segunda: 2m00s9 a un promedio de 101,647 km/h.
ABANDONARON: En la tercera vuelta: 15, José Díaz Escobar; en la cuarta: 8, José López; en la quinta: 14, Reinaldo Del Federico; en la sexta: 20, Juan Sampayo.

CATEGORIA BC (de 701 a 1150 cm³ de cilindrada)
Circuito Nº 9 - 51,205 km

1º	31	Copello, Eduardo	Renault 1093	28m32s0	15
2º	32	Ruesch, Carlos	Renault 1093	28m44s8	15
3º	41	Perkins, Gastón	Renault 1093	28m45s9	15
4º	40	Guimarey, Carlos	Renault 1093	29m56s4	14
5º	44	Colla, Roberto	Renault 1093	28m54s7	15
6º	36	Peña, Osvaldo	Renault 1093	29m38s8	15
7º	35	Irigaray, Eduardo	Renault 1093	31m09s3	15

PROMEDIO DEL GANADOR: 107,673 km/h.
RECORD DE VUELTA: Eduardo Copello en la segunda y quinta: 1m52s8 a un promedio de 108,945 km/h.
ABANDONARON: En la primera vuelta: 33, Dora Bavio; en la quinta: 43, César Gimeno.

CATEGORIA D (de 1150 a 1600 cm³ de cilindrada)
Circuito Nº 9 - 68,273 km

1º	71	Galluzzi, Miguel Angel	Fiat 1500 C	36m26s8	20
2º	64	Andrea, Miguel	Fiat 1500	36m42s0	20
3º	61	Pedelaborde, Roberto	Fiat 1500 C	39m23s0	20
4º	60	Boyadjián, Eduardo	Fiat 1500	39m23s4	20
5º	63	Rampi, Jorge	Fiat 1500	38m36s5	19
6º	66	Arana, Fernando	Fiat 1500 C	38m38s6	19
7º	75	Apkarian, Abby	Peugeot 403	39m12s7	19
8º	79	Dotta, Roberto	Peugeot 403	40m06s7	19
9º	76	"Cormorán"	Fiat 1500	39m03s3	18
10º	70	Pascualini, Carlos	Fiat 1500	33m17s6	17

PROMEDIO DEL GANADOR: 106,547 km/h.
RECORD DE VUELTA: Miguel Angel Galluzzi en la segunda y cuarta: 1m53s5 a un promedio de 108,265 km/h.
ABANDONARON: En la tercera vuelta: 73, "Mingo"; en la cuarta: 67, Hugo Alberini; en la sexta: 68, Eduardo Rodríguez Canedo y 69, Oscar Pascual; en la décima: 77, Alberto Jobad.

CAMPEONATO ARGENTINO DE TURISMO: CATEGORIA A (hasta 700 cm³): 1º: Scaramella, 25,5 puntos; 2º: Ratto, 21; 3º: Bornancini, 19; 4º: Gallo, 17; 5º: Ferrea y "Perry Mason", 14. CATEGORIA B (701 a 850 cm³): 1º: Ruesch, 38 puntos; 2º: Copello, 23,5; 3º: Juan Pedro García, 11,5; 4º: Parisi y Zanini, 9. CATEGORIA C (851 a 1150 cm³): 1º: Visintini, 33; 2º: Gradassi, 16; 3º: Ballbé, 16; 4º: Riva, 13,5; 5º: Bonamici, 7. CATEGORIA D (1151 a 1600 cm³): 1º: Reutemann, 42 puntos; 2º: Franco, 18; 3º: Boyadjián, 16,5; 4º: Pascualini, 15; 5º: Galluzzi, 12,5. CATEGORIA E (más de 1600 cm³): 1º: Bonanno, 21 puntos; 2º: Juchet, 14; 3º: Sancha, 10; 4º: Colombetti, 7; 5º: Cabalén, 6.

PATIO DE BOXES

* Pedro Feruglio alias "Brummel", es uno de los pilotos de la categoría "A" que más constancia y peor suerte tiene en las carreras, pero esta vez parecía que todo iba a cambiar; el De Carlo funcionaba a las mil maravillas y se colocó segundo en las pruebas de clasificación detrás de Ferrea. Ya en carrera se ubicó también a la cola del piloto del coche Nº 2 (que a la postre sería el ganador) y venía cumpliendo una actuación sobresaliente —hizo el record de vuelta en la segunda— cuando en la sexta ¡kaputl, la cupecita no quiso saber nada. Parece ser que el polvillo de los carbones del dynastart le "empastó" los platinos cortándole el encendido. Algunos amigos presentes le han sugerido al hermoso "Brummel" un baño de acaroína para alejar la mufa que lo persigue.

* Una apariencia insólita era la que presentaba el Fiat 1500 C de Fernando Arana. La gente del equipo Alvear le puso rodado trasero Michelín X 135-330/135 x 13 que es ostensiblemente más chico en diámetro que sus ruedas delanteras que calzacan la 165 x 13. Con esto el coche quedaba prácticamente apuntando hacia las nubes. El resultado de esta mutliplicación adicional a la 10:41 de puente trasero que cargaban todos los Fiat no fue muy bueno, le faltó velocidad y exigió mucho al motor.

"Un coche del equipo IKA quedó vacante por la repetnina enfermedad de Roberto Mieres. Hubo algunos cabildeos y se resolvió llamar de apuro a un piloto que evitara el desperdicio. Telefonearon a la casa de Alberto Asad para que se hiciera cargo de la tercera máquina pero el teléfono no respondía, en consecuencia Steven decidió correr con los dos coches de Perkins y Guimarey solamente y dejar en reposo al 1093 que le hubiera correspondido a Asad. Cuando éste llegó al Autódromo casi al largarse la competencia y se enteró de lo sucedido, casi le da un soponcio: el número al cual llamaban era el de la casa de la que se mudó hace unos años. Dicen testigos presenciales que Asad pese a su flema inglesa, se arrancó 17 pelos de su hermosa cabellera.

* Otra huelga más de los corredores de la categoría Minijunior. Esta vez también se debió al vil metal, pero... los chicos tenían sus razones bien fundamentadas: la entidad organizadora ofreció a los minijunioristas solamente $ 54.000 para repartirse entre los seis primeros en concepto de premios y nada más. Los muchachos se sintieron lógicamente descolocados ante las restantes categorías que irían a completar el espectáculo (la categoría "A" tenía

$ 104.000 para repartirse) y exigieron lo que creían lógico —entre otras cosas transporte y partenza para el corredor de Bahía Blanca Martín— el acuerdo no se realizó y la reunión se hizo sin Minijuniors.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Se acerca a la meta uno de los automóviles menos solisticados que corriera en Le Mans este año. El Marcos Mini conducido por Jean-Louis Marnat y Claude Ballot-Lena terminó la carrera clasificado octavo en su categoría. Con una velocidad máxima de 230 km/h, realizó un promedio de 144 km/h para las 24 horas.

UN MINI ELABORADO

El Marcos Mini GT pesa 157 kg menos que el automóvil equivalente construido por BMC. El modelo que fue presentado en Le Mans difiere del Marcos de serie en los pasos de rueda que han sido ensanchados para cubrir el ancho extra de las ruedas y cubiertas especiales.

Marcos ofrece un Mini con carrocería plástica que se puede comprar en partes y armar en casa. Consecuencia: 230 km./h con 1,3 litros

Fotos de ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

Entre lo extraño y lo increible, es posible encontrar cualquier matiz en materia de aparatos para correr, en el Salon del Automóvil de Carrera de Londres, la capital de un país que, desde hace unos años, da la tónica al automovilismo de todo el mundo. Más bien del lado de lo extraño puede ubicarse la variante para competición del BMC-Mini que presentó Marcos en el último Salon, a principios de este año. Sobre la base de un Mini-Cooper, Marcos ofrece un automóvil GT de peso sensiblemente menor, de mayor penetración aerodinámica y con la posibilidad, tan cara a los ingleses, de comprarlo como un Meccano y armarlo en casa.

El Marcos Mini GT 2 x 2—que tal es su nombre completo— hizo su presentación oficial en los Mil Kilómetros de Monza, donde bajo adversas condiciones climáticas mostró una tenida excepcional; corrió luego en Nürburgring y el importador en Francia, Jean-Louis Marnat anotó uno en Le Mans (pintado de azul Francia con una banda amarilla) que el mismo condujo al décimoquinto puesto de la clasificación general y al octavo en su clase, detrás de los Porsche y los Alpina.

El Marcos Mini utiliza todos los elementos mecánicos del BMC-Mini Cooper, pero su carrocería ha sido reemplaza por otra autoportante realizada en plástico reforzado con dos estructuras auxiliares de acero en los extremos. Esto ha permitido reducir el peso de los 707 kg originales, a los 550 kg del Marcos. El comprador puede elegir las diversas variantes del motor BMC: 850, Cooper 997 y Cooper 1275 S, pero la fábrica ofrece asimismo una →

versión mejorada de este último cuya potencia es aumentada de 77 CV a 108 CV. Este último modelo, con el agregado aún de carburadores Weber dobles, en lugar de los dos S.U. originales, es el que compitió en La Mans. Con la multiplicación larga utiizada en la ocasión, la velocidad máxima de Marcos Mini orillaba los 230 km/h.

Demás está decir que el Marcos conserva las poco comunes características de los productos BMC, tales como tracción delantera con motor atravesado y suspensión Hydrolastic, independiente e interconectada en las cuatro ruedas. Otra de las mejoras consiste en la adopción de ruedas de aleación liviana y de base ancha construídas por Speedwell

Este nuevo automóvil fue diseñado y elaborado por Marcos Cars Limited, una fábrica relativamante nueva, dedicada con exclusividad a la construcción de automóviles deportivos. Estos automóviles llamaron la atención desde su primer modelo debido a dos factores sobresalientes: se utilizaron estructuras construidas en madera pegada integradas con carrocerías de plástico y la aplicación de esta idea así como el desarrollo de sus formas fue realizada en colaboración con Frank Costin, el aerodinamicista que se hiciera famoso con sus diseños realizados por Lotus.

La Marcos produce actualmente además del Mini para armar en casa el 1800L, automóvil GT impulsado por un motor Volvo y el 1800 IRS, variante equipada con suspensión independiente las cuatro ruedas. La velocidad máxima de estos modelos es de "apenas" 200 km/h, paradójicamente menor que la del rabioso Mini GT.

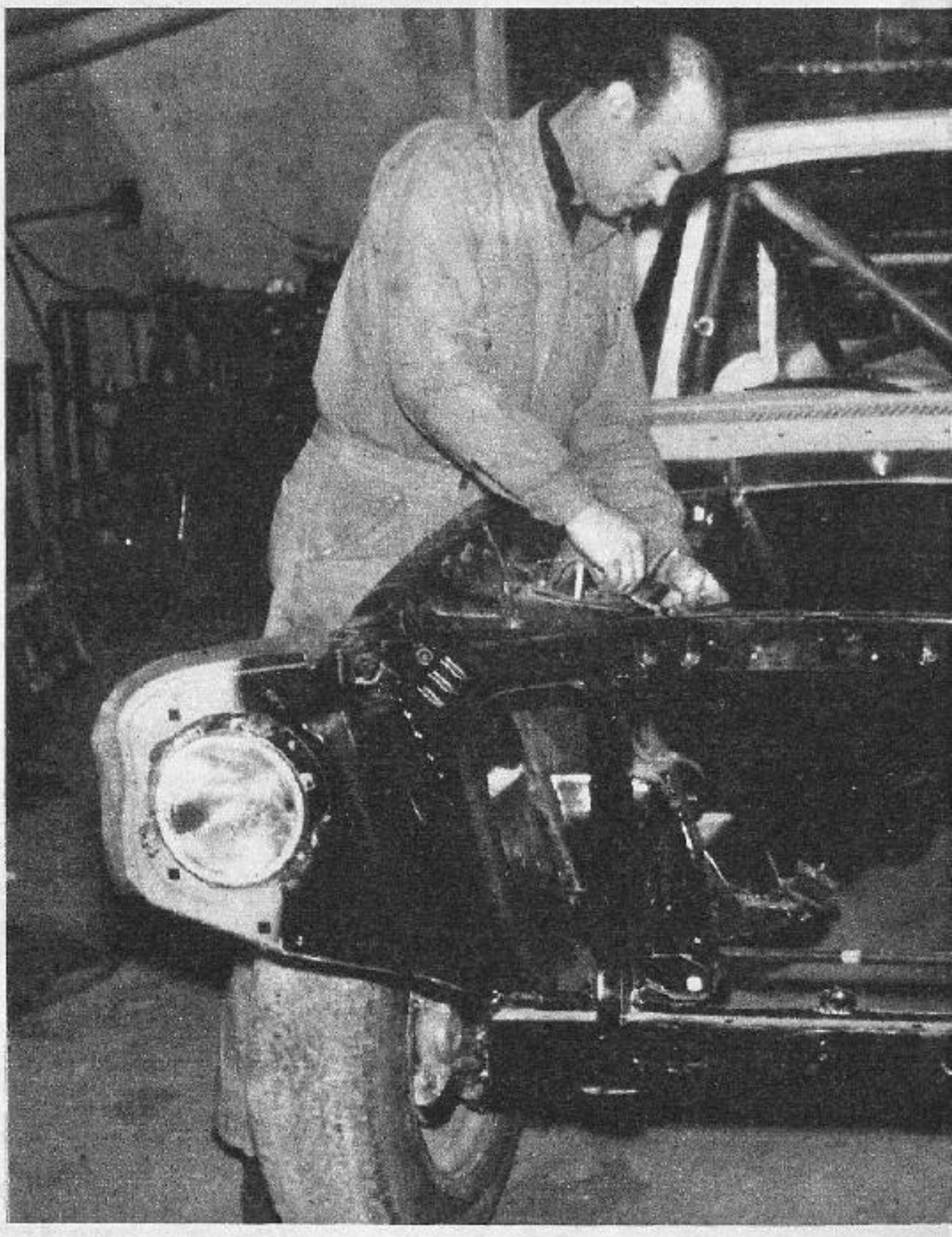
Un BMC-Mini puede también tener esta cara; única condición: haber pasado por la fábrica Marcos donde se reemplaza su carroceria por esta más liviana y más aerodinámica construida en poliéster reforzado.



EL NUEVO JUGUETE

Un Falcon F-100 con tonada cordobesa que dará que hablar en Turismo Carretera

Foto BELLIDO



¿Cuando te cortaste el cabello ASI?

"Creo que en 1963. Estaba en Francia y me hice cortar a la francesa ¿no te parece?"

Parece que aquellas fotografías de Oscar Cabalén que lo muestran con jopo y melena fuesen mucho más viejas de lo que en realidad son. Quizá el nuevo corte de cabello sea la respuesta externa a un profunda cambio interior que coincide matemáticamente con el comienzo de su época de comerciante muy próspero, pero si hay algo indiscutible en todo el proceso, es que las peluquerías tienen influencia decisiva en la vida de Cabalén.

Vivía en Ballesteros, provincia de Córdoba. Una tarde tan chata como cualquier otra resuelve cortarse el cabello (normalmente) y mientras espera turno hojea una revista de deportes donde se anuncia que un comercio de Buenos Aires vendía motos HRD último modelo, cero kilómetro. Era 1949, y el último modelo de HRD de aquella época (negro y plateado, suspensión articulada) era poco menos que irresistible para los jóvenes de entonces.

La experiencia motociclística de Cabalén no era mucha, porque apenas había montado de a ratitos una Peugeot 250 cm³ inofensiva y dócil. De todas maneras decidió intentar la hazaña, y está tan poco arrepentido qeu aún recuerda perfectamente donde la compró, cuanto pagó por la motocicleta y quién la puso en sus manos: Belgrano 270, cuatro mil novecientos cincuenta pesos, señor Sánchez Maza.

SUBANLA, POR FAVOR...

En seguida cerró trato por la motocicleta. Pagó. Le entregaron la caja de herramientas, y un empleado dió arranque para mostrarle qué bien andaba. Todo esto sucedía en un sótano y para sacar la moto a la calle era necesario trepar por una rampa intrigante. Cabalén no se sintió capaz, y con cualquier excusa pidió que se la suban. Cuando vió la HRD sobre la vereda hizo lo imposible para que no detengan al motor, tratando de no tener que enfrentarse con la compresión alta y el peso del aparato. "Yo esperaba con la primera puesta que se fueran todos adentro —cuenta Cabalén— y lo único que pretendía era doblar en la esquina sin hacer macanas". Después fué toda una odisea hasta llegar a la ruta.

Si Cabalén había pensado en correr cuando encontró el aviso "Vendo HRD", el viaje desde Benos Aires hasta Ballesteros lo convenció de lo contrario. Por eso, sus amigos lo inscribieron sin que él lo sepa cuando se organizó una carrera en el Hipódromo de Bell Ville. Corría la época de los hermanos Bagnis (Nada menos!) y Cabalén debutó ganando. Volvió a ganar en Villa María y se anotó el tercer triunfo de Corral de Bustos. Fué a Gálvez buscando la cuarta victoria, y un pozo en el centro de la curva más peligrosa del circuito lo desmontó y le dobló un tobillo cuando peleaba la punta con José Milosi y Eduardo Salatino.

Cabalén tenía una cupé Chevrolet 39 "para ir al campo". Preparada a fondo, no pasaba los 150 km/hora. Automovilísticamente debutó en 1951 sobre un circuito vecino al que hoy es Aeropuerto Internacional de Pajas Blancas, y con el número 13 empató el mejor tiempo con Risatti y Marsilla.

Esto de los empates automovilísticos derivó en el viejo mito de pasar los trofeos por una sierra y llevarse cada uno la parte que le corresponde. Cabalén partió copas con Oscar Galvez y Bernardo Perez a poco de iniciarse en el oficio de apretar fuerte los dientes y los pedales.

→



La jaula anti-vuelco del Falcon F-100 trabaja a la vez como refuerzo de la estructura. El diseño pertenece al ingeniero Alfredo Bascou.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE CABALEN



Nello Maffei y Oscar Cabalén ya comenzaron a montar el Falcon F-100. En Córdoba se dice que este auto será la nueva sensación del TC.

ENTRE COMILLAS

—¿Cuál fue la carrera que te dio más satisfacción?

—Una vuelta de Carlos Casares que le gané a Oscar Galvez y a Alzaga.

—¿Cuál es la velocidad máxima a que manejaste?

—240 km/h, en un Ferrari 2.000 cm³.

—¿Cuál fue tu mejor Gran Premio?

—El de Turismo Mejorado, 1963, que gané con Peugeot.

—¿Quién te gusta como piloto?

—Alzaga, porque conoce perfectamente su límite.

—¿Te gusta la Fórmula 3

—Sí, siempre que se la practique pensando en correr un F1.

—¿Ganaste alguna carrera en Europa?

—Sí, unas Diez Horas de Messina, con un Ferrari dos litros.

—¿Tuviste tortas fuertes?

—Una, en Río IV, primera etapa del Gran Premio de 1961.

—¿Qué carrera de la categoría Turismo ganaste con más satisfacción?

—El Gran Premio de la Montaña, en La Falda

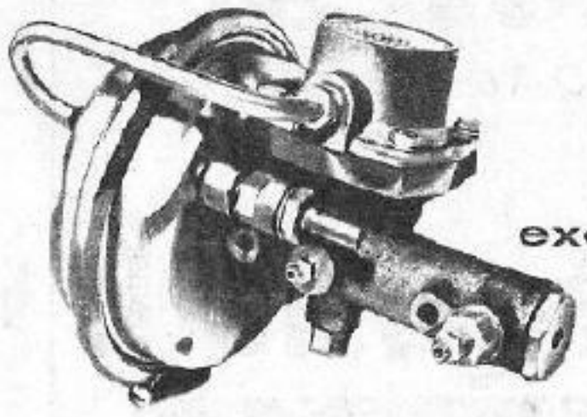
Muy pronto fué segundo de Ciani, y en las Mil Millas, largando último con el número 60 estaba primero a los 40 km de carrera con 10 segundos de ventaja al que lo seguía. Cuenta Cabalén que esa noche notó que había cambiado la luz de su automóvil al pasar por un paso a nivel y que entonces le quedó la angustia de no poder saber si algo fallaba en la instalación eléctrica. Un rato después paró y se sorprendió al comprobar que había arrancado los dos faros neblineros que llevaba a la altura de paragope, seguramente al rebotar de los saltos que dió al cruzar las vías.

Así de impulsiva fué siempre su carrera. Cabalén es en cierto modo sinónimo de acelerador a fondo, o caja de velocidades, o de doblar fuerte y con olor a goma quemada.

Nunca prefirió Ford o Chevrolet y corrió con las dos marcas. Se anota con Peugeot. Larga con el Mustang. Piloteó el Alfa 2.600. Integró el equipo Falcon. Esta dispersión de formas o estilos indica que para Oscar Cabalén lo único importante sucede a partir del momento en que se abro-

→

PARA SU SEGURIDAD
EQUIPE SU AUTOMOVIL CON...



FRENO MIDLAND DE POTENCIA

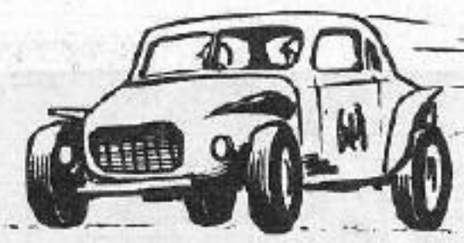
exclusivamente

como lo hacen
CHRYSLER FEVRE ARGENTINA
FORD MOTOR ARGENTINA
INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA

CONSULTE
A SU CONCESIONARIO

TENSA
31-7347 - 32-4158
L. N. Alem 1074 Buenos Aires
Fábrica: Av. Mitre 3890 MUNRO

CREADOS PARA TRIUNFAR...!

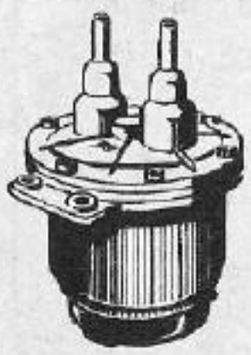


2 en 1
BICROMATIC

AROS DE PISTON
BURD

BOMBA ELECTRICA PARA NAFTA Y GAS - OIL

INDIANAPOLIS



6 y 12 VOLTS - GARANTIA ESCRITA 6 MESES
Probada y aprobada por
táxis en todo el país

RONCHETTI, RAZZETTI & Cia. S.A.
ROSARIO BUENOS AIRES CORDOBA TUCUMAN

con

J. Vázquez Iglesias

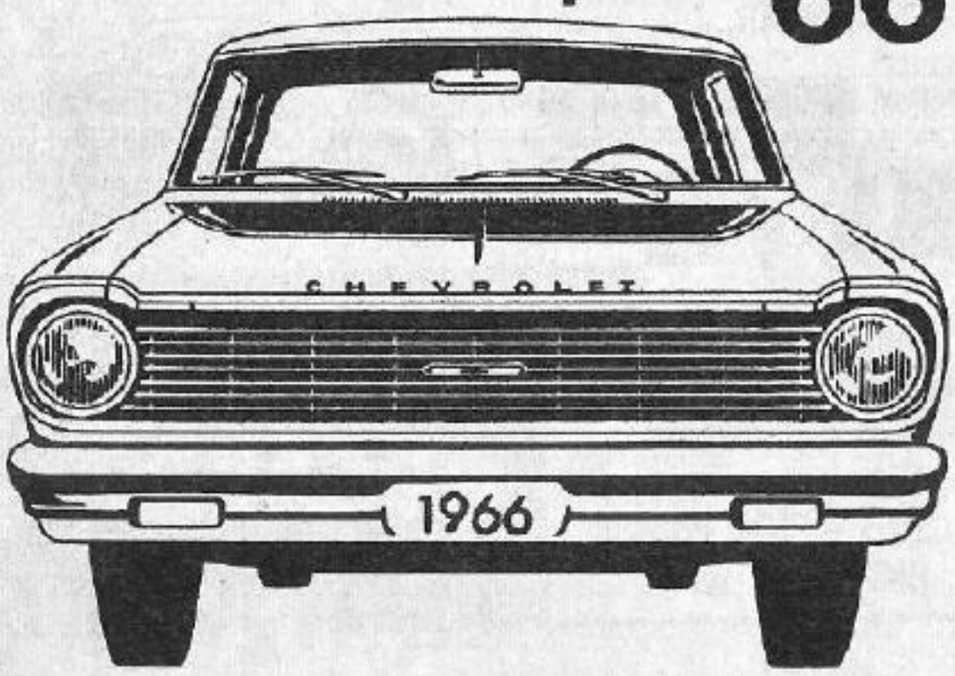
SOCIEDAD ANONIMA

¡dése el gusto!



CHEVROLET

Super '66



Poseer el maravilloso CHEVROLET 66, es un gusto del que usted no tiene porque privarse y menos aun contando con la excepcional financiación de J. Vázquez Iglesias S.A. Visítenos en cualquiera de nuestros locales y tenemos la seguridad que usted saldrá con su incomparable CHEVROLET 66

J. VAZQUEZ IGLESIAS S.A.

Hipólito Yrigoyen 2655 - Tel. 48-7281

Lope de Vega 2799 - Tel. 50-3234/6

EL NUEVO JUGUETE DE CABALEN



Las peluquerías tienen una influencia decisiva en la vida de Oscar Cabalén.

cha el casco. Atraído por el Turismo de Carretera, ordenó la preparación de un Falcon con motor F-100 que día trás día toma forma detrás de una discreta cortina metálica en la Ciudad de Córdoba.

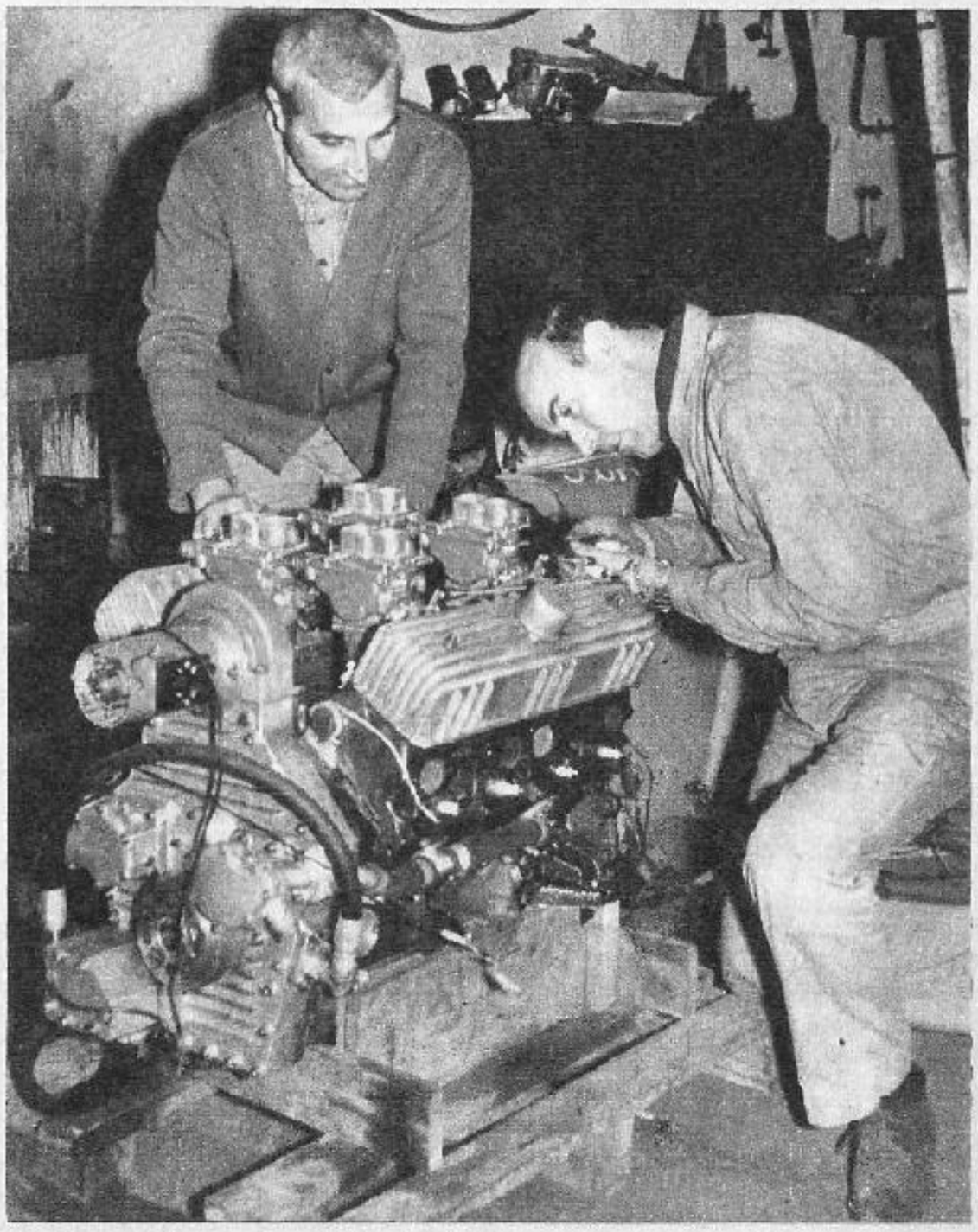
El encargado de la artesanía es Nello Maffei, italiano de nacimiento, argentino por necesidad, cordobés por vocación, "casado y feliz" según se preocupa en señalar. Llegó a nuestro país en 1957, corrió motociclismo con una Zanella 100 cm³, y a los 38 años con poco pelo une la satisfacción de atender un taller que solo se ocupa de los autos de carrera de Oscar Cabalén. Maffei hizo un verdadero trabajo de artesano con el F-100, sobre todo en la parte de diseño y confección de las aletas en el carter y las dos tapas de válvulas. Con cuatro carburadores Weber verticales de doble boca va a rendir 230 HP, y ya giró 80 horas en el dinamómetro a 6.000 rev/min. Sobre el casco Falcon, el F-100 será colocado 13 cm más atrás que el motor original para conseguir una distribución de peso ideal sobre los ejes, que en este caso será del 52% adelante y del 48% atrás en orden de marcha, es decir con el tanque de nafta cargado con los 230 litros que admite.

TRANSAX fabricará muy pronto diferenciales autoblocantes y Cabalén-Maffei ensayarán una unidad experimental en el Falcon F100 que saldrá a la carretera dentro de un mes y medio aproximadamente. La carrocería que utilizarán es la que Ford Motor le cedió a Cabalén luego de usarla en el último Gran Premio de TC integrando e equipo oficial. Su detalle más notable es la jaula que teóricamente sirve para preservar a los tripulantes en un vuelco, pero que en realidad trabaja como parte de la estructura. Fué diseñada por el ingeniero Alfredo Bascou y demuestra que una célula reticulada, cuando está bien hecha y bien calculada, aparte de útil es bonita. Maffei hizo además reformas en las parrillas de suspensión buscando más solidez en el conjunto y utilizará tres amortiguadores tele-hidráulicos por rueda.

Ese es el nuevo juguete de Cabalén. Mientras no vaya a la peluquería y encuentre algo más interesante.

C. M. T.

Inclinados sobre el flamante F-100, Cabalén y Maffei saborean de antemano los 230 HP prometidos por el dinamómetro.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MN 1966:

GANÓ UN FORD T

Rolando Sotro hizo prevalecer su viejo cuatro cilindros en la prueba del domingo en Sunchales.

La Mecánica Nacional mantiene todavía un status de antigüedad y convencionalismo en los autos que poco a poco vuelven a rodar por los clásicos circuitos provinciales, no pavimentads en su mayoría. Y tal como en San Antonio dos semanes atrás, ahora en Sunchales se reunieron a dar vueltas al óvalo de tierra compactada algunos autos prolijos, otros no tan prolijos y también los increíbles, monstruosos pero infaltables aparatos con dos ejes rígidos, chapas sueltas absurdamente soldadas, cubiertas de Estanciera, etc., etc. Pero no aparecieron en cambio los esperados vehículos renovadores que aunque se construyen en muchas partes, dan toda la impresión de reservarse para Rafaela y luego sí, imponer definitivamente su imagen en todos lados.

No faltaron en Sunchales buenos ejemplos de artesanía mecánica, como el veloz auto de Domingo Di Santo, ganador en San Antonio y de la clasificación el sábado en Sunchales. O el de Jorge Ternengo que venciera en Carlos Paz, o el cuidado aspecto que presentaba el auto que condujo Felipe Lehmann y que es propiedad de Raúl Censil, ambos de San Carlos, Córdoba. Pero todo ello no compensa la general carencia de un estudio razonable sobre lo que hace un automóvil que camina a 180-200 km/h de velocidad. Es así cómo el "serrucho" funciona a la orden del día y las posiciones de manejo serían directamente cómicas si no fuera por el peligro que acarrean en cada curva.

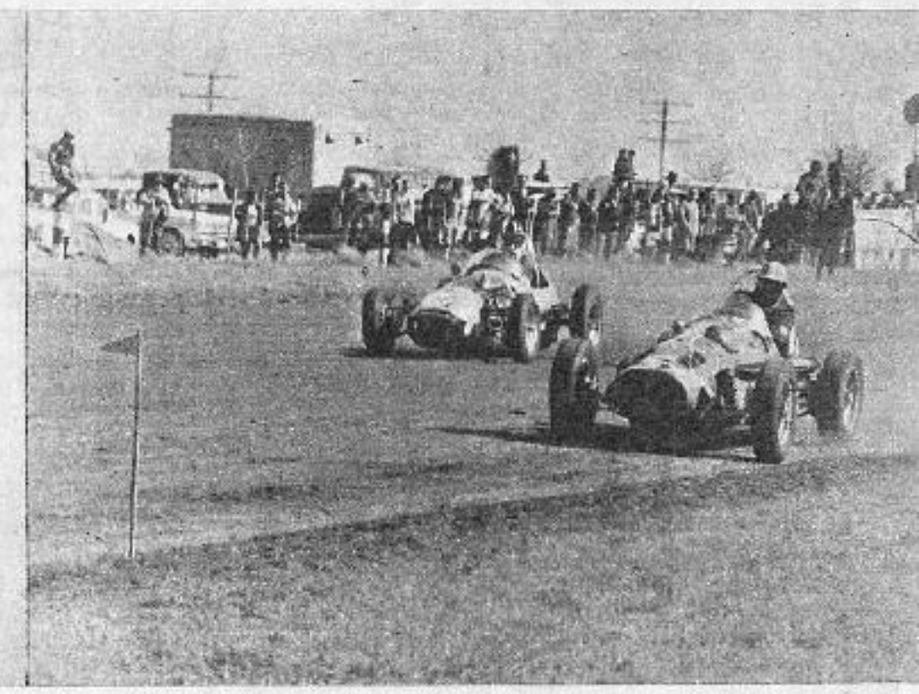
Paradójicamente el único Ford T que asistió a la carrera derrotó a la abrumadora mayoría de Chevrolet entre quienes se encontraban los lógicos favoritos y los mejores autos. Estos se fueron alternando en la punta, algunos abandonaron y Rolando Sotro con mucho estilo, pero vehemencia de sobra, corregía sobre las curvas, derrapaba por el lado externo de las mismas y ganaba así segundos que perdía en los dos tramos rectos triunfando finalmente en la competencia. Sotro, que se clasificó en el repechaje, sólo había podido cumplir una vuelta en la primera serie, pues la junta de tapa de cilindros del Ford cuatro pistones no le permitió seguir. En esta serie Di Santo cortó el palier en la largada y por supuesto también debió cumplir el repechaje para poder entrar en la final. Esa primera serie, con las rápidas desercicnes apuntadas fue la menos interesante de la jornada, pues el ganador Anselmo Taberna no tuvo mayor lucha con el segundo Francisco De Mercurio que maneja un auto extraordinario: no se sabe lo que puede hacer en el metro siguiente cuando dobla fuerte: sus 5.50 x 15 baillotean para iualquier parte y el volante por supuesto también.

En la segunda serie había autos potencialmetne capacitados para dar más interés a la lucha por el primer puesto. Intervenían en la misma el hombre local: Vicente Cipollatti con el auto del Automóvil Midget Club de

→

Inclinado sobre el volante como para empujar aún más a su Ford T Sotro encabeza el pelotón, en la fiesta de los ejes rígidos.

El local Cipollatti pasa rezagado por haber realizado un trompo a poco de comenzar. Sumado a otros dos que hizo el sábado le valieron el mote de "trompero" que un espectador ocasional inventó.



X CERTAMEN AUTOMOVILISTICO SUNCHALES

Circuito Del Rosario, Sunchales - 24/VII/66 - 64,137 km

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	24	Sotro, Rolando	Ford T.....	31m53s1	35
2º	14	Cubertino, Omar	Chevrolet Apache ...	31m57s4	35
3º	16	Rodríguez, Ramón	Dodge	32m47s5	35
4º	5	Cipollatti, Vicente	Chevrolet Apache ...	31m57s1	33
5º	15	Taberna, Anselmo	Chevrolet Apache ...	32m30s3	33
6º	45	Lehmann, Felipe	Chevrolet Apache ...	32m46s6	33
7º	26	Bollo, Nello	Chevrolet Apache ...	31m43s6	32
8º	40	Kuriger, Desiderio	Chevrolet Apache ...	22m07s8	24

PROMEDIO DEL GANADOR: 120,666 km/h.

NO SE CLASIFICARON: 3, Domingo Di Santo; 12, Jorge Ternengo; 27, Juan Toneatto; 17, Francisco Peral; 31, Eloy Gómez; 6, Héctor Sparza; 19, Rodolfo Kaiser; 57, Orlando Chirisola; 46, Osvaldo Chiarelli; 30, Horacio Gervasoni; 50, Vicente Petar; 4, Juan Cabrera; 1, Ricardo Rivarola; 16, Francisco Demercurio.

CAMPEONATO ARGENTINO: 1º: Vicente Cipolatti, 13 puntos; 2º: Rolando Sotro, 10; 3º: Jorge Ternengo y Domingo Di Santo, 7; 5º: Omar Cubertino, 5; 6º: Ricardo Rivarola, 4; 7º: Francisco Demercurio, Rodolfo Kaiser, Carlos Walter Loeffel, Orlando Morici y Ramón Rodríguez, 2.

Sunchales y en consecuencia llevaba la simpatía del no muy numeroso público. Punteó durante un tiempo Cipollatti pero paulatinamente Ternengo acortó distancias para luego pasarlo y ganar con cierta comodidad aunque con algunos problemas de fren. En cambio el segundo puesto fue árduamete disputado por Cipollatti y por Omar Cubertino, decidiéndose al final a favor de Cipollatti cuando Cubertino se fue un poco en la última curva.

El ganador Ternengo fue quien más se hizo esperar en la largada de la final ya que el comentado defecto se debía a la rotura de un caño conductor del líquido que se reparó sin embargo a tiempo. Entre paréntesis digamos que las campanas de freno que utiliza en las cuatro ruedas no son las más adecuadas para dicho auto. De todas formas Ternengo comenzó punteando ante un pequeño retraso de Di Santo en la largada, que no salió fuerte por temor al palier y por un temprano trompo de Cipollatti en la segunda vuelta, pero su firme andar se cortó con la rotura de la caja de cambios y Di Santo, que apuraba, debió parar también poco después, radicando su problema en el retén de grasa del palier. En tal forma con Cipollatti bastante atrás, Cubertino y Sotro en ese orden peleaban por la junta dejando lejos en los tiempos a los demás. Con pocas variantes recrrieron unas cuantas vueltas, mas Sotro tirándose con más decisión pasó al frente y aumentaba ligeramente ventajas, lo que le permitió soportar en tres cilindros el asedio de Cubertino en las dos últimas vueltas. Por lo tanto la final constituyó sin duda lo más relevante de este domingo de vehiculos que no enorgullecen a nadie pero que, de todos modos, dieron el espectáculo buscado.

Sin embargo la MN tiene aún para con todos una deuda grande que pagar. Promete hacerlo y con creces en las 500 millas de Rafaela. Los numerosos autos que se preparan para ello, lo harán con toda seguridad. El automovilismo argentino de 1966 lo merece.

BERTOLO: UN NUEVO GANADOR EN KARTING

Los muchachos del Karting se volvieron a divertir este último domingo sobre la pista del Monte Grande Karting Club en dos competencias: Stock (motores de serie homologados) y Fórmula B Preparación Libre para no ganadores. En la primera, a treinta vueltas, la victoria fue para la laboriosa acción de Aldo Arlandi en un kart sin la potencia necesaria pero con un "jockey" de calidad en la monta. Jorge Mejías, el habitual ganador de la clase, se retrasó cuando iba primero al tener un encontronazo con un rezagado. De ahí en más, Arlandi ascendió del cuarto al primer lugar para lograr un triunfo con clase, seguido de José Doce, Jorge Mejías, Gino Galeazzi y Alberto Sarmiento. La competencia para no ganadores se disputó en tres series en las cuales participaron todos los volantes inscriptos. Cada serie otorgaba un puntaje para los diez primeros clasificados (20-16-12-10-8-6-4-3-2-1) y la suma de puntos obtenidos daba la clasificación final. Entre cada serie los pilotos tenían cinco minutos para reparar sus máquinas. En la primera serie el triunfo correspondió a Bertolo al recorrer las veinte vueltas sobre el circuito Nº 3 (350 m) en 8m 59s4 (46,666 km/h), seguido de Juan Sobral, Luis Galeazzi, José Doce y Eugenio Vitiritti. En la segunda serie se volvió a reiterar la brillante labor de Juan Bertolo en su kart preparado por Miguel Herceg al emplear 8m 57s4 (46,5 km/h), seguido de José Doce, Eugenio Vitiritti y Luis Galeazzi. No hay dos sin tres y Bertolo también triunfó en la última empleando 8m 59s2 (46,840 km/h) y sorprendiendo con su regularidad entre las tres series. Segundo terminó Sobral, tercero Donoli, cuarto Galeazzi y quinto José Doce. El puntaje final otorgó el triunfo a Juan Bertolo con 60 puntos, seguido de Juan Sobral con 36, José Doce con 34, Luis Galeazzi con 32, Miguel Donoli con 24, Eugenio Vitiritti con 20, Rescio con 9, Raúl Moro con 6, Luis Abruzzin con 4 y "Maxi" con 1. Entre otros, debemos mencionar el eficaz trabajo de José P. Riz, comisario de pista, L. Manchini, director de la prueba, M. Quirós, planillero y J. C. Enriquez, cronometrista.

GUSTAVO H. PEREYRA



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

CORREO CORSA

PAREJA CORSA

De Francisco Escalada y María E. Sáenz, Capital:

Nos dirigimos a usted para hacerle las siguientes preguntas:

1) La llamada competencia de Nurburgring, ¿tiene 1000 kilómetros ó 1000 millas?

2) ¿Existe algún club automovilístico (ACA, Touring, etc.) que de clases sobre mecánica?

3) ¿El Munstang Bertone se fabricará en serie o sólo algunos ejemplares?

4) ¿Cuánto vale un carburador Weber? En EE.UU., ¿en cuánto se podría conseguir?

R. – La carrera de Nurburgring para coches Sport, Prototipos y GT se llama 1000 km de Nurburgring por el sugestivo hecho de tener 1000 kilómetros de recorrido.

2) No creemos que ningún club automovilístico dicte clases de mecánica, si están interesados deberán acudir a alguna escuela de educación técnica (nivel secundario) o a algún instituto privado.

3) El Mustang Bertone se produce a pedido y no en serie.

4) Weber hay muchos (hablamos de carburadores no de músicos) y sus precios en nuestro país oscilan entre los $ 12.000 y los $ 40.000. En los EE.UU. se los puede conseguir más baratos.

MARCOS Y SU ROSILLO

De Roberto Bruni, La Plata:

Me dirijo a ustedes para solicitarles me contesten las siguientes preguntas:

1) Tengo entendido que en las 24 Horas de Le Mans corrió un automóvil llamado Marcos 1300. ¿Es un vehículo francés? ¿Se vende al público? ¿En qué cantidades se produce? ¿Cuáles son sus principales características?

2) ¿Qué velocidad máxima desarrolla el Simca 1000 carrozado por Bertone? ¿Cuántos de esos coches produce la fábrica anualmente?

R. – El Marcos 1300 es de fabricación inglesa, lo produce la Marcos Cars Ltd. en Greenland condado de Wiltshire. El coche que corrió en Le Mans fue un Marcos Mini GT de 1300 cm³ cuatro cilindros (72 mm de diámetro y 82 mm de carrera). Su relación de compresión (bien potenta) 12,5:1 le da una potencia de 105 CV a 6500 rpm. La carburación es doble, la carrocería portante y el peso en seco de 570 kg.

2) El Simca 1000 de Bertone según fábrica anda a fondo a más de 140 km/h. La firma constructora produce anualmente unos cuantos autos por año.

ARBOLES ESPESOS

De Ramón Masvernat, Capital:

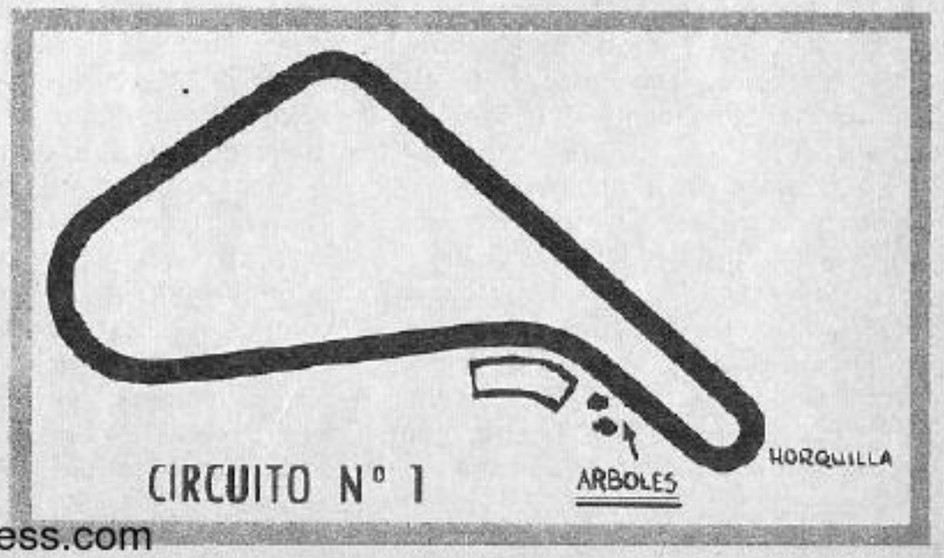
Tengo el agrado de dirigirme a ustedes a fin de solicitarles que por intermedio de quien corresponda la Revista Parabrisas CORSA haga llegar a las autoridades del Autodromo Municipal de la ciudad de Buenos Aires la siguiente sugerencia:

A la salida de la horquilla sobre el lado exterior del circuito, poco antes de comenzar las tribunas, existen dos árboles que en ese lugar no cumplen otro objeto que dificultar la visibilidad del público que se encuentra en las tribunas indicadas.

Lo he podido apreciar en diversas oportunidades, cuán molestos e incómodos resultan allí colocados. Soluciones hay varias, quiero dejar en manos de quien corresponda, aplicar en beneficio y comodidad de los espectadores que tienen todo el derecho a reclamarlas.

Podrían ser talados o bien transplantados a otro lugar más adecuado del amplio parque que rodea el Autodromo. Todos quedaríamos muy agradecidos.

R. – Transmitimos la sugerencia del señor Masvernat a las autoridades competentes. Nos parece justa la reflexión y la solución propuesta.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FRANCIA CARS

De Oscar H. Peñalba, La Plata:

Tengo el agrado de dirigirme a ustedes a fin de que se me contesten varias preguntas:

1) ¿Qué características tienen el Panhard 24 BT N 5 y el Panhard 24 BN 5?

2) ¿En cuántos segundos calculan ustedes que el Citroën DS 19 (DS 21) puede alcanzar los 100 km/h?

3) ¿Por cada cuántas personas hay un automóvil en Francia? ¿La misma proporción es la de París y la del interior?

R. – El Panhard 24 B es un cochecito de cinco plazas con carrocería autoportante y suspensión independiente en las cuatro ruedas impulsado por un motor bicilíndrico de 848 cm³ refrigerado por aire. Alcanza a 5250 rpm la potencia de 50 CV (SAE). Tienen un índice de compresión de 8:1 y su velocidad máxima es de 135 km/h. Los frenos son a tambor sobre las cuatro ruedas.

El Panhard 24 BT tiene idénticas características que el modelo anterior pero alcanza una potencia de 60 CV (SAE) a 5750 rpm gracias a refinamientos en la carburación y mejoras en su diagrama de distribución. Tiene frenos a disco Bendix-Lockheed sobre las cuatro ruedas y su velocidad máxima es de 145 km/h (pesa 875 kg).

2) No disponemos del dato preciso de la aceleración del DS 19 pero estimamos que debe tardar en alcanzar los 100 km/h desde cero, unos 17 segundos. Lo que sabemos es la cifra 0-400 m (aceleración): 19,6 segundos.

3) Según un dato estadístico publicado en setiembre de 1965, en Francia hay 5,4 habitantes por automotor (autos y vehículos de carga). Lógicamente en París la proporción debe ser mayor, aunque ese dato no lo tenemos.

HONOR AL MERITO

De Héctor Luni, Buenos Aires:

Desearía utilizar las páginas de CORSA para dar a conocer un hecho que merece atención.

En el último Gran Premio Internacional de Turismo en el cual participaron mis comprovincianos "El lince puntano" y su acompañante, tuve ocasión de apreciar la calidad humana con que cuenta el equipo de IKA-Competición, y en especial la de Mario Rosone y Alberto Alcorta, protagonistas del siguiente hecho:

Encontrábame en el puente que está próximo a la localidad de Canals (Córdoba) donde precisamente se encontraba el equipo Nº 1 de auxilio de IKA-Competición. Esperábamos saboreando un café a las 8,30 horas, cuando ya prácticamente los punteros estaban cerca de Carlos Paz y los auxilios esperaban que se abriera la ruta (al menos por los de IKA doy fe) para dirigirnos a la finalización de la etapa.

En esos momentos apareció el Gordini de mi paisano notablemente retrasado en su categoría, vio el auxilio de IKA y se detuvo (en ese momento puse en marcha mi cronómetro). El piloto pidió un platillo de válvula, sin más uno de los integrantes del auxilio de IKA abrió la lona de la camioneta, otro quitó las 23 cubiertas Michelin de repuesto y las 10 latas de combustible que se encontraban delante de los cajones de repuestos, en procura del pedido platillo.

Mientras tanto Rosone y Alcorta levantaron el capot, quitaron la tapa de válvulas, vieron el platillo partido (quizá una vuelta más y era el fin del motor) controlaron el aceite y cambiaron bujías, otro integrante del equipo trajo una prensa para el resorte, elemento para sostener la válvula y el platillo nuevo.

Reemplazaron el platillo, regularon válvulas y le indicaron al piloto y a su acompañante que reingresaran al coche y pusieran el motor en marcha, un instante después una palmada en el techo les indicaba que reanudaran la marcha. Detuve el cronómetro y observé: 3 m 35s... ¡bárbaro!

Ahora lo más importante de la historia, el ejemplo:

Nuevamente en San Luis veo al equipo Nº 1 de IKA trabajar en los coches de Perkins, González Guimarey y Cacho, al terminar su trabajo las personas que habían posibilitado la participación del "Lince" en el GP agradecieron a los integrantes del equipo Nº 1 de IKA su colaboración en la 1ª etapa y los quisieron premiar con bastantes $$, pero éstos no aceptaron ninguna clase de gratificación, más que las de palabra.

En San Juan fue el propio Lince que quiso hacerle entrega de dinero pero en esta oportunidad tampoco aceptaron, creo que esto es digno de publicar para que gestos como éste cundan para bien del deporte, y no como ocurrió en la reciente Vuelta del Noroeste en que un competidor debió pagar una lata de 5 litros de Castrol $ 5.000 gracias al famoso cuento de no tener cambio. Me agradaría que publiquen esta carta y una fotografía de los integrantes del equipo Nº 1 de IKA-Competición en el último GP Internacional de Turismo.

R. – Lamentablemente no tenemos ninguna foto de los integrantes de ese equipo pero cumplimos en publicar su carta que, habla de un gesto deportivo muy generoso y auténtico. Ojalá el ejemplo cunda.

SQUADRA "TIRAME EL ANCLA"

De Escudería ET.E.A., de Florida.

Molestamos a ustedes debido a que hemos formado una sociedad entre amigos para la preparación de un automóvil modelo 1927 a 1930 y participar en las carreras que organizan según ese modelo.

Por lo tanto existe un problema que es el siguiente: nosotros somos novatos en ese campo por lo tanto solicitamos a ustedes quieran tener a bien informarnos en qué categoría podríamos comenzar, marca, modelo, cilindrada, etcétera, en un margen para principiantes.

Además deseamos que nos explique dónde se organizan las competencias de cafeteras o sea nuestro ideal porque pensamos que es una categoría accesible a nuestras posibilidades.

R. – Le aconsejamos que escriban a Arturo Carlés, Salta 1370, Mar del Plata, que está en la "onda de las carreras para autos añejos.

PROMEDIOS DE CARRERA

De Bernardo Rottenschweiler y Nelson Navarro, Río Tala:

Me dirijo a ustedes para formularle las siguientes preguntas:

1) ¿Cuál es la dirección de Bauler?

2) ¿Cómo se extraen los promedios horarios en las carreras?

R. – La dirección del taller "Bauler" es Washington 2581, Capital Federal.

Los promedios de velocidad de las carreras de automóviles se obtienen mediante una simple y sencilla regla de tres: sea por ejemplo una carrera que tuvo como extensión 280 km y fue completada por un determinado corredor (cuyo promedio queremos saber) en 3h 20m 16s. En primer lugar reducimos el tiempo a segundos, es decir en este caso 12016 s luego planteamos la regla de tres: Si en 12016 s fulanito recorrió 280 km en 3600 s (1 hora) recorrió "x" kilómetros. En consecuencia "x" es igual a 3600 x 280 ·/· 12016 = 83,088 km/h.

Si el tiempo empleado registrara también quintos de segundo o décimas (muy raro) la reducción del tiempo lógicamente sería hecha a quintos o a décimas de segundo, debiéndose cambiar en el planteo el número 3600 por 18000 (si es quintos de segundo) o 36000 si es décimas de segundo.

ACEITE OSCURO

De Eduardo Longa, Rosario:

Haciendo abuso de la amabilidad de ustedes me permito formularles las siguientes preguntas:

1) ¿Es muy frecuente en las carreras de TM el uso del putaco para enganchar la primera no sincronizada?

2) En un Fiat 600 a los 100 km de haber cambiado el aceite y el filtro, el lubricante toma un color oscuro bastante pronunciado, la disminución de aceite al cabo de los 3000 km es apenas perceptible, el coche tiene recorridos 60000 km, tuvieron que hacerle una salida de gases del cárter al exterior, porque la que tenía no era suficiente (tapa de balancines al filtro de aire) y largaba aceite por retenes y juntas del cárter. ¿Es normal este ennegrecimiento?

R. – 1) No es muy frecuente pero sí se corre en un circuito montañoso en que hay que enganchar la primera marcha, se debe hacer la operación (siempre que la caja no tenga la primera sincronizada).

2) El ennegrecimiento del aceite es normal porque los aditivos detergentes y dispersantes que tienen los aceites modernos hace que los residuos de combustión, etcétera, se mantengan en suspensión evitando eventuales obstrucciones de conductos por sedimentación.



BRM-16 CILINDROS

De Roberto Folgueiras, de Tablada.

1) ¿Qué datos me pueden proporcionar del Chevrolet Chaparral?

2) ¿Quién es su constructor y dónde reside?

3) Quisiera saber si el 16 cilindros en "H" de la BRM posee dos cigüeñales que accionan un eje motriz madre por medio de engranajes.

4) Al ser así tiene ocho cilindros opuestos arriba, y otros ocho opuestos abajo, aquí viene la pregunta: ¿En el cigüeñal de cada uno de estos ocho opuestos, por cada muñón se apoyan dos bielas o el block está corrido para que cada biela descanse sobre un solo muñón como ocurre en el Chevrolet Corvair?

R. – Como su carta no tenía fecha no sabemos si nos escribió antes de la aparición del Nº 9 de Parabrisas CORSA en que publicamos una nota sobre el Chaparral. De todas maneras esquematizaremos algunos datos: chasis mixto autoportante de plástico con estructuras metálicas de refuerzo, motor Chevrolet de 5363 cm³ (block y tapa de aluminio) potencia 420 HP a 6800 rpm, Suspensiones Chapman, frenos a disco Girling, caja automática de dos marchas hacia adelante.

2) Su constructor es Jim Hall con los dólares de Hap Sharp. la fábrica queda en Midland, Texas, EE.UU.

3) Efectivamente el BRM 3 litros de 16 cilindros tiene dos cigüeñales que accionan un eje motriz.

4) Cada par de bielas opuestas toman el mismo muñón de manera similar a los V-8 tradicionales, claro está que en nuestro caso serían dos V-8 "aplastados".

OTRO PLATENSE

De Juan Carlos Bruni, de La Plata:

Tengo varias preguntas para hacerles:

1) ¿Qué preparación tienen los coches que corren en Rallyes que se efectúan en la República Argentina? ¿Cuál tienen los que corren en el Rallye de Montecarlo, de Africa, etc?

2) ¿Tienen datos sobre los CD que corrieron en Le Mans? Tengo entendido que utilizan motores derivados del Peugeot 204. ¿Quién los fabrica? ¿Se venden al público o sólo se hacen para competir en representación de alguna empresa? ¿Qué velocidad máxima desarrollan?

3) ¿Cuál es la velocidad máxima que desarrolló en carrera el Alpine ganador de su categoría en Le Mans? ¿No corrieron los Simca Abarth en dicha competencia?

R. – En Europa los Rallyes se corren bajo los dictámenes del anexo "J" del Código Deportivo Internacional. En la Argentina las intervenciones no están reglamentadas desde el punto de vista técnico (de la preparación de los coches).

2) Efectivamente los CD usan motores Peugeot 204 (cuatro cilindros de 1149 cm³ y 104 CV a 7500 rpm, caja de 5 marchas y 600 kg de peso). Los fabrica el aerodinámico por excelencia Charles Deustch (recordar los DB) en la Sté d'etudes et de Construction CD.

3) El Alpine caminó en la recta de Mulsanne (Le Mans) a 267,439 —cronometrados—. Los Simca Abarth no corrieron.

POTPURRI

De Francisco Ramos Mejía Capital.

1) ¿Es el coche Frolián González-Bellavigna-Cupeiro el más veloz; y cuál es su velocidad máxima aproximadamente?

¿Opinan ustedes que el coche de Emiliozzi con la nueva carrocería será más veloz que el Chevy II?

2) ¿Qué opina Parabrisas CORSA de bajar el tope de cilindrada a 3000 centímetros cúbicos?

3) ¿Volverá a correr el coche de Bergamini (Chevrolet) clasificado sexto en la primera etapa del Gran Premio 1965?

¿Tenía éste un motor de 4 ó 7 bancadas?

4) ¿Puede el Chaparral-Chevrolet correr en Le Mans y si pudiera, en qué categoría lo haría?

R. La velocidad máxima del Chevy II de Cupeiro se estima en aproximadamente unos 240 km/h. Respecto a si el coche de Emiliozzi con la nueva carrocería será más veloz que el Chevy II, no podemos anticiparlo. Lo que sí podemos prever es que si con una carrocería antifuncional como ha estado corriendo hasta el momento nosotros le cronometramos 236,842 km/h, al montar la unidad nueva que cuenta con una línea aerodinámica muy superior, la velocidad será mayor (si no levanta vuelo).

2) Es una pregunta muy difícil de contestar y un tópico muy escabroso, pero la respuesta la tendrá en una próxima nota que sobre el tema publicaremos en CORSA.

3) No tenemos noticias sobre cuál será la futura actividad de Bergamini.

El motor que corriera en el Gran Premio de 1965 era un Chevrolet cuatro bancadas.

4) Sí puede correr, y lo haría en la categoría Sport Prototipo Clase II (más de 2000 cm³).



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

Carlos Ferrea, el conocido piloto de la categoría A de Turismo, tiene en venta su De Carlo cupé que tantas satisfacciones le brindara. Ello no significa el abandono del automovilismo; muy por el contrario, se encuentra preparando un Ford Falcon al que pondrá un motor F-100 para competir en Turismo Carretera.



Toda innovación es buena si además de novedad en sí, aporta verdadera utilidad, ya que ciertas originalidades sólo poseen eso: ser originales, diferentes pero de ninguna forma auténticamente aprovechables.

La que realmente es digna de tenerse en cuenta si anda bien es la que presentó el novel corredor de Punta Alta José Moscoso, en la pasada vuelta de General Pico que ganara Bordeu. Se trataba del insólito aspecto que Moscoso y su acompañante mostraban con los intercomunicadores de submarino que funcionan a transistores y que permiten a ambos poder comunicarse entre sí a despecho del infernal ruido que impera en las cabinas de los TC. Repetimos que si funcionan como es debido constituye una variante muy interesante.

Matra ha caído como una bomba en su incursión por el automovilismo. El año pasado sorprendió con sus victorias en Fórmula Tres. Este año se presentó en Mónaco donde logró la victoria en manos de Jean Pierre Beltoise y continuó con una serie de triunfos que culminó con el de John Fenning en Reims el día que estrenaba un nuevo Matra Fórmula tres para la escudería de Ken Tyrrel. Hace diez días perdió el invicto en Rouen al presentarse solamente el automóvil de Servoz-Gavin que finalizó tercero. En Fórmula Dos las cosas pintan bien, pero los automóviles no llegan. En Reims se presentaron seis, de los cuales tres eran impulsados por unidades BRM y los tres restantes por Cosworth. En Rouen sólo faltó el Matra-BRM de Pe-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CONFIDENCIAL

dro Rodríguez, quien igualmente estuvo en la competencia al mando de un Lotus-Cosworth. Repasemos motores, pilotos y actuaciones en Reims y Rouen: con BRM lo hicieron Jack Ickx (abandonó en Reims con problemas en la bomba de inyección pero igualmente logró el record de vuelta, mientras que en Rouen abandonó en la novena vuelta), Graham Hill (11º con problemas en el motor y 5º respectivamente) y Pedro Rodríguez (abandonó en la segunda vuelta). Con Cosworth se presentaron Jean Pierre Beltoise (tercero y abandono a causa de problemas mecánicos en el radiador), Jo Schlesser (abandonos por caja y radiador) y John Surtees (la bomba de inyección lo obligó a abandonar en Reims y terminó séptimo en Rouen).

En octubre de este año la Ferrari probará en Indianápolis un nuevo automóvil realizado para participar en las próximas Quinientas Millas a disputarse el 30 de mayo de 1967.

La carrera de La Cumbre fue dirigida por Luis Ramaccíotti, y no hubo ningún problema. En Córdoba todo el mundo conoce a don Luis y tanto lo conocen, que todos los clubes organizadores de carreras automovilísticas se disputan su presencia para dirigir las competencias.

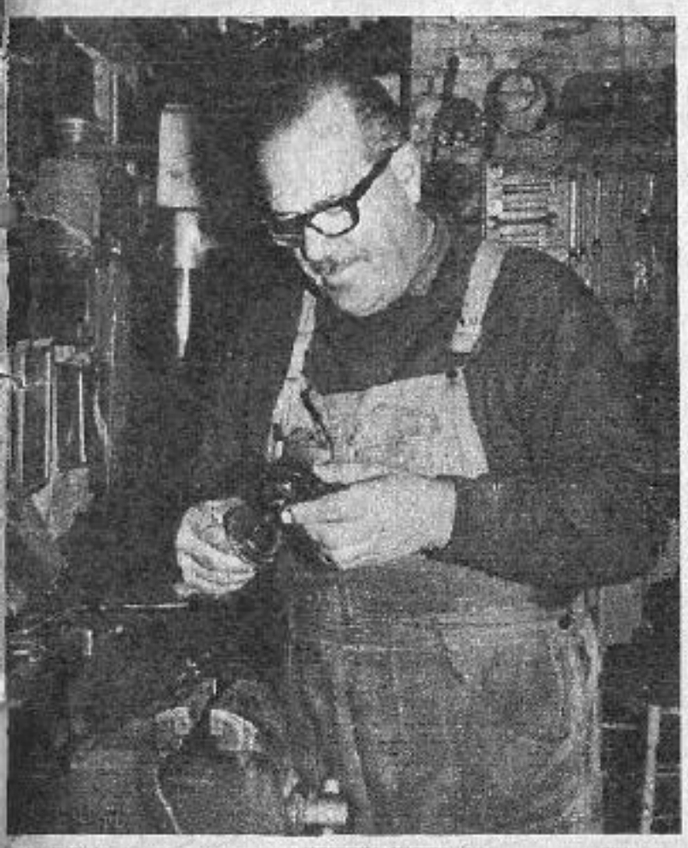
Pero he aquí una anécdota: Fue hace muchos años, cuando el nombre de Fangio era un nombre más y el quíntuple campeón del mundo todavía no había pensado, tal vez, en tripular monoposto.

Ese balcarceño desconocido llegó a Córdoba, durante un Gran Premio, con su Chevrolet descompuesto y nadie le quiso poner la mano para arreglarlo. Triste y a lo mejor desesperado, recibió el consejo de ir a ver a don Luis que ya era mecánico, como ahora.

Bueno, para terminar: don Luis le arregló el automóvil y... no le cobró nada.

Hoy, don Luis es un hombre "predilecto" de Fangio y luce, no sin orgullo, algunos trofeos que el quíntuple campeón le obsequió en señal de inacabable agradecimiento.

Domingo Marimón, el mismo que ganó la carrera a Caracas en 1949, inauguró en la avenida Castro Barros, de Córdoba, un taller de reparaciones de automóviles, que complementa el salón de venta de automóviles Peugeot, uno de cuyos concesionarios más fuerte de Córdoba es el otrora popular Toscanito.



En el festín estuvieron algunas autoridades de la fábrica Peugeot, quienes recorrieron las modernas instalaciones del taller de Marimón.

El domingo 17 lo vimos en la carrera de La Cumbre, por supuesto como espectador y como siempre, Don Domingo no se pierde ninguna...

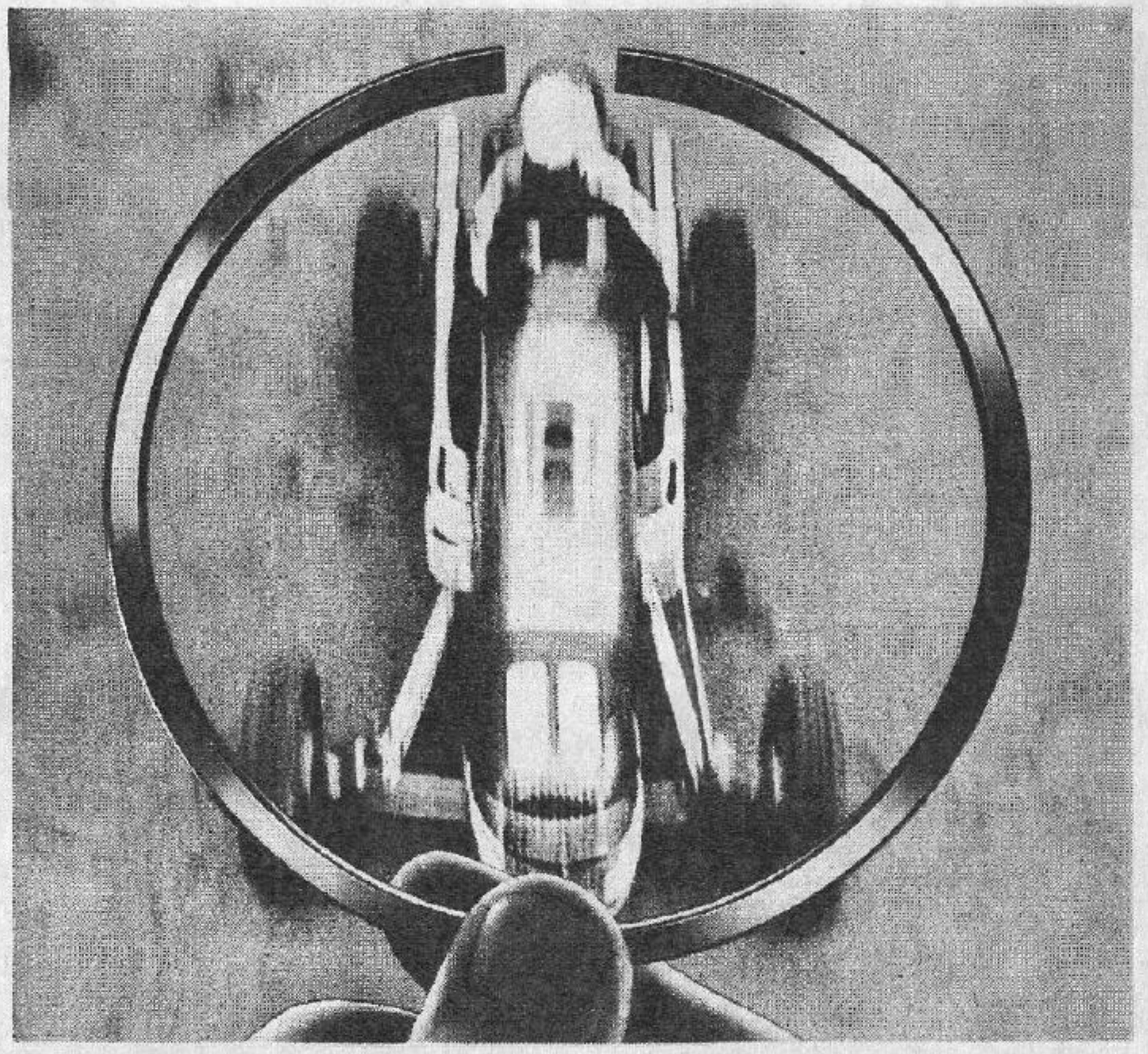
Hablando de Domingo Marimón empieza a haber novedades con el nieto, que también se llama Domingo (pero que no fuma toscanos, por ahora). Este jovencito es estudiante de Ciencias Económicas y está peleando con el abuelo para que lo deje participar en



alguna carrera. El viejo Domingo quiere que "Dominguito" se gradúe primero y entonces él mismo le dará la señal de largada. Será cuestión de esperar para nosotros y para "Dominguito" de acelerar para aprobar esas pocas materias que le quedan. Ojalá que los examinadores sean corsas fanáticos y le apuren el trámite.

la marca del 2 en 1

EN LA LINEA DEL TRIUNFO



En todas las pistas del mundo, la calidad es factor determinante del triunfo final. Por eso, los campeones del automovilismo coinciden con fabricantes de automotores y mecánicos en una preferencia absoluta: Aros de Pistón Perfect Circle. Garantía de rendimiento y durabilidad, aseguran al motor la precisión de ajuste que necesita para superar las más duras pruebas de funcionamiento.

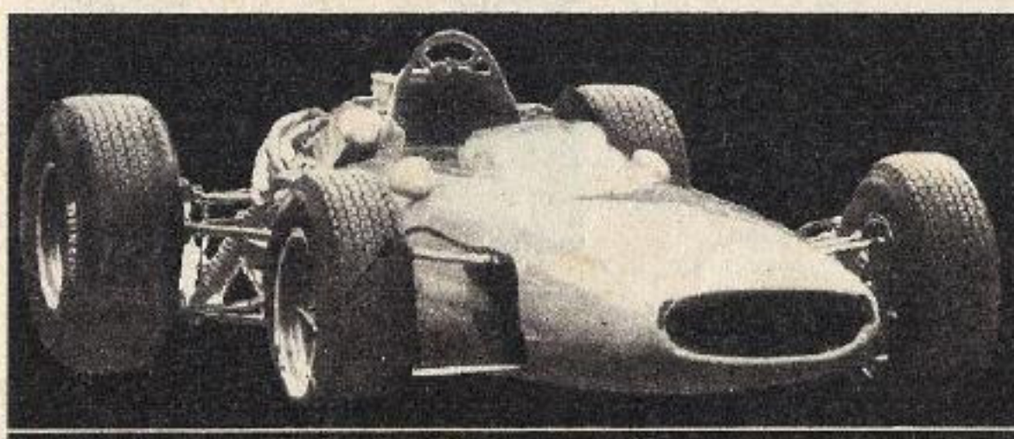
AROS DE PISTON

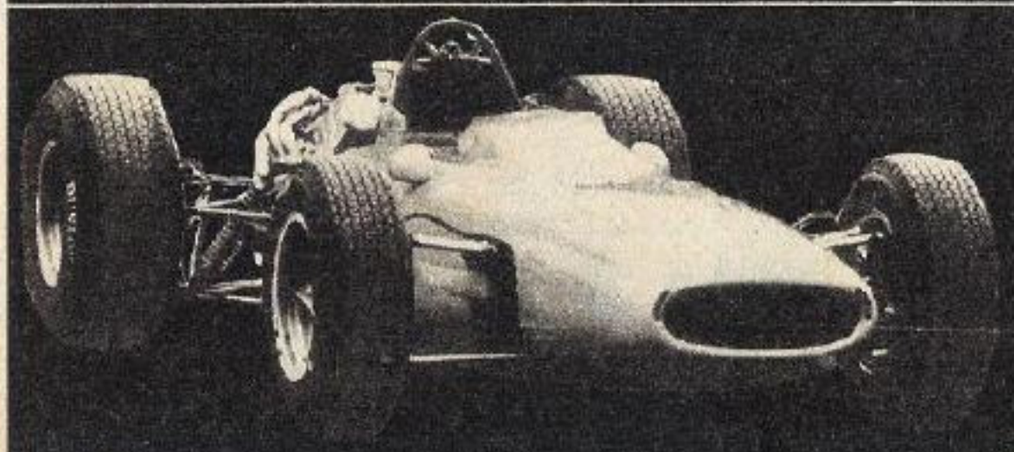
PERFECT CIRCLE

FABRICADOS POR E. DANERI i.c.s.a. LICENCIADA DE LA DIV. PERFECT CIRCLE DE DANA CORPORATION - U.S.A.

Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Concesión Nº 7.970

Registro de la propiedad intelectual Nº 856.913

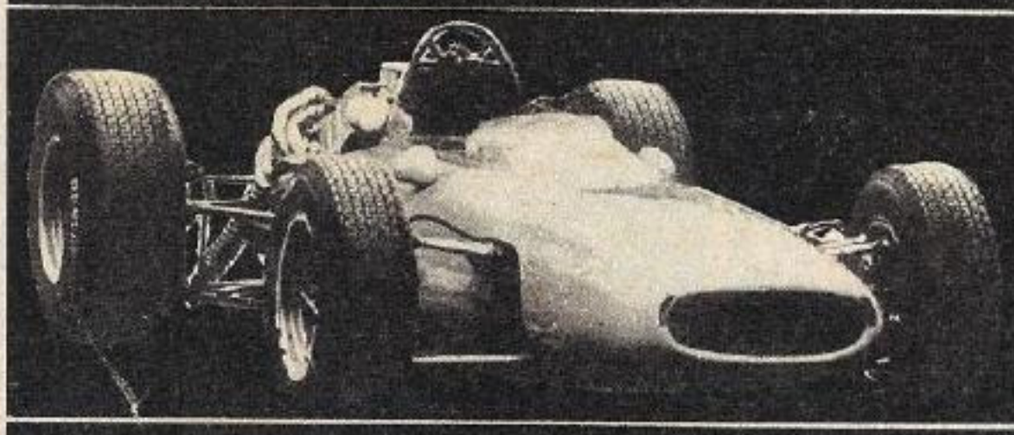




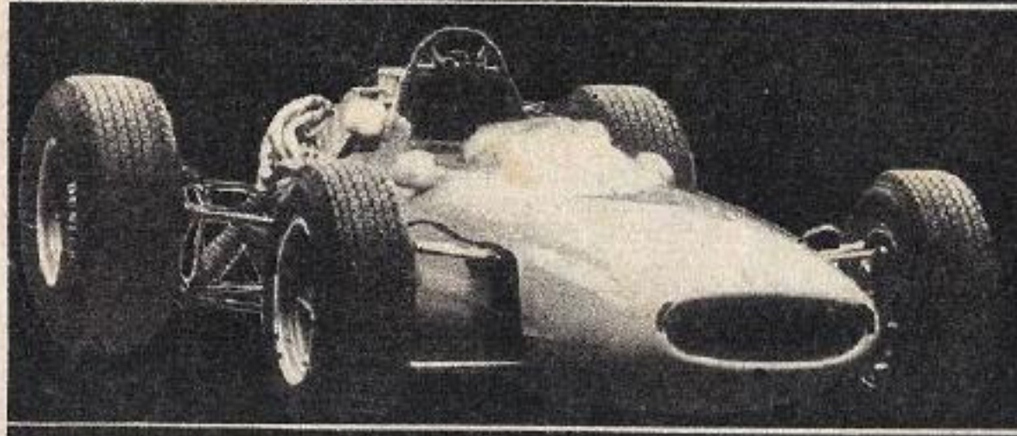
OTRO NUMERO DE COLECCION...!

Parabrisas

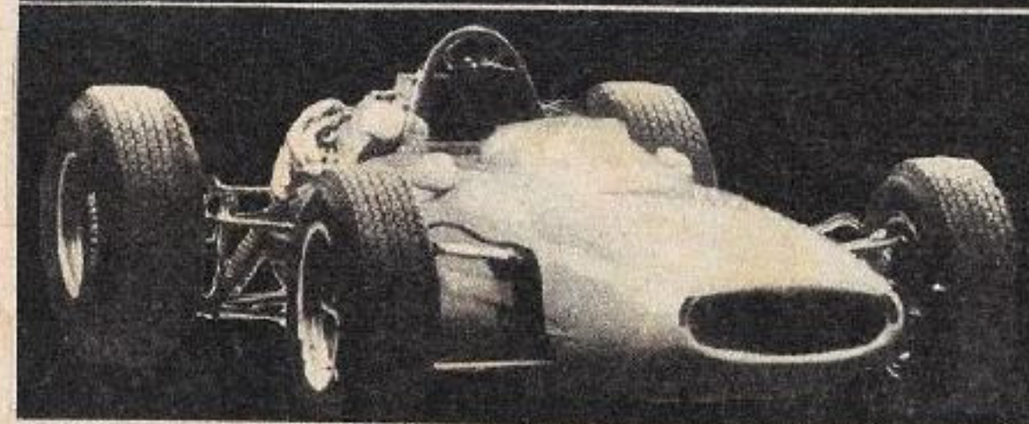
DE AGOSTO



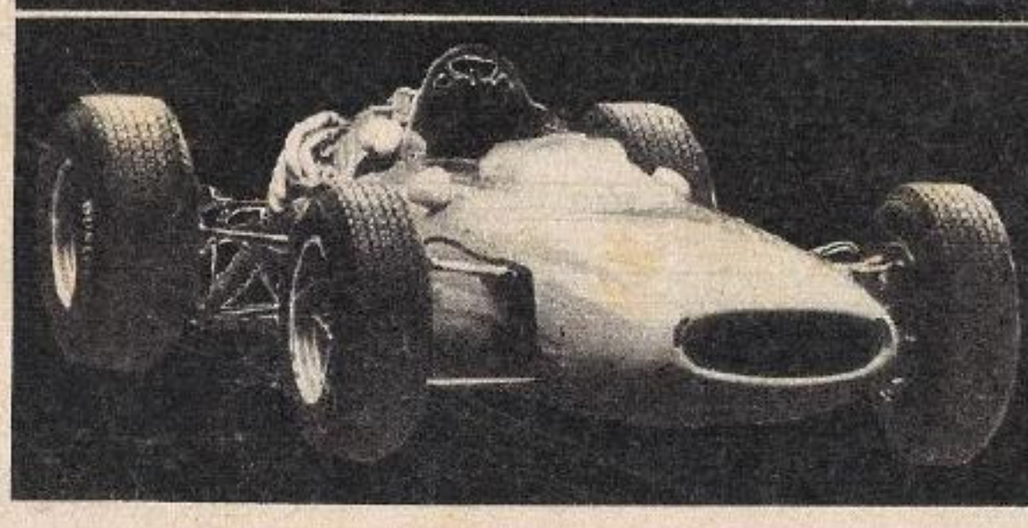
NO DEJE DE LEER
EN Parabrisas
DE AGOSTO:



TURISMO EN CHUBUT
NUEVOS BRIOS PARA FERRARI
TEST DEL RENAULT 4L
RADIOGRAFIA DE UN AMORTIGUADOR



Y MUCHAS NOTAS Y ARTICULOS MAS
PARA SU INTERES
Parabrisas DE AGOSTO ESTA EN VENTA
EN TODOS LOS QUIOSCOS



A 80 $ PIDA SU EJEMPLAR!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com