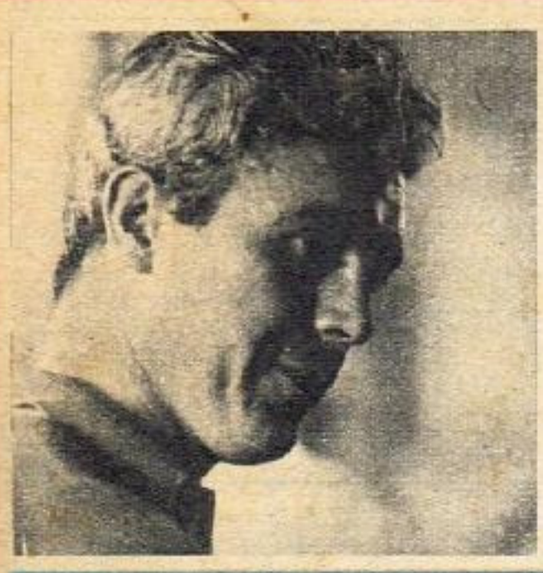
N° 21 - SETIEMBRE 13 DE 1966 - APARECE LOS MARTES - $ 40.-

Parabrisas

CORSA



TRIUNFO DE CASÁ EN SAN NICOLAS

(pág 7)

CARRO VALENTE, CARRO BRASILEIRO

(pág. 16)

Las Revistas de Mauro

C 954

¡HAY QUE ESTAR EN LA CARRERA!

El próximo domingo 18, desde las 7,30

VUELTA DE OLAVARRIA

en el relato palpitante y el comentario sagaz del consagrado equipo de

"Emoción en las Rutas"

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

y para estar en la carrera hay que estar con

RADIO **libertad**

Primera
en toda manifestación
deportiva

EDICIÓN TELEVISADA **"EMOCIÓN EN LAS RUTAS"**
POR CANAL 9 los domingos, a partir de las 23.15



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

grupo de revistas

ABRIL

Parabrisas

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

Edición semanal Parabrisas CORSA

Secretario Técnico: GUILLERMO MARTIRE
Jefe de Redacción: HORACIO SPERATTI
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 y E.F.E.

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.
Servicios del exterior: PARIS MATCH, QUATRO RODAS.

Departamento Comercial
Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO
Promotores: RODOLFO H. SABATINI, MARIO MAROTTA, ALBERTO J. REYES.
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: CARLOS ARCURI, PABLO ALONSO, BERNARDO ACUÑA, OSCAR BURRIEL, OSVALDO DUBINI, EDUARDO FRIAS, JUAN MESTICHELLI, ISIDORO RUBINI.

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



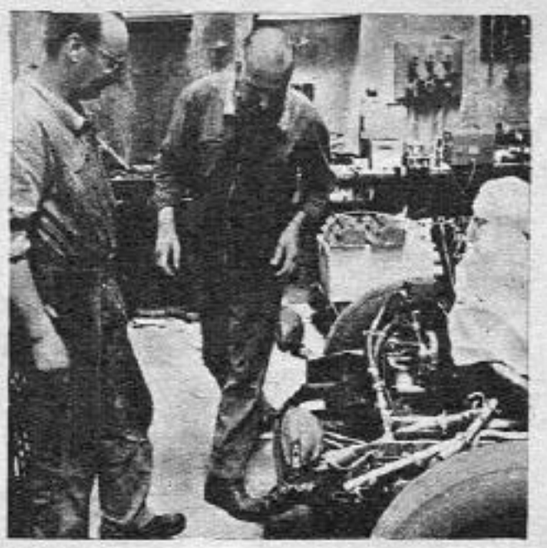
Desde que la rueda es redonda, existen hechos accidentales, hechos fortuitos y hechos, simplemente. Desde que CORSA es CORSA, se han sucedido muchos hechos dentro de nuestra redacción, pero de los buenos, macizos, reales. Los fortuitos y los accidentales, fueron prolijamente dejados de lado con buen tino y previsión ordenada. Pero la semana pasada ocurrieron dos hechos que se nos escaparon de las manos y por causas accidentales y fortuitas no pudieron verse realizados en las páginas de CORSA. Uno: **íbamos a jugar un partido de fútbol de trascendencia internacional, midiéndonos los periodistas con esos fanfas de los corredores. Todo estaba previsto para el jueves pasado, cuando estos increíbles amigos se achicaron aduciendo la mejor suerte de mentiras para excusarse. Prometieron, sin falta, presentarse el próximo miércoles en el Club YPF (Libertador y Republiquetas), a las 20 y 30. No les creemos, pero de todos modos estaremos presentes con nuestrós mejóres botines de fútbol. No faltarán fotógrafos ni reporteros;** la nota saldrá publicada en CORSA. Dos: **Teníamos un plantel de redactores juiciosos y cumplidores, hasta que un día apareció un fenómeno, una luz para estar en la precisa. Decididos a probarlo, lo enviamos a Rafaela. A su regreso, tenía que prepararnos una gran nota sobre la Mecánica Nacional. Regresar, regresó; pero de la nota no hubo noticias. De modo que los lectores de CORSA, gracias a lós buenos oficios del "Coco" (que así se llama el susodicho) deberán aguardar una semana más para esta revisión técnico-polémica de nuestra MN.**

R. H. B.

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO CARRETERA en OLAVARRIA (18 de setiembre): El Automóvil Moto Club Olavarría organizará su XIII Vuelta Automovilística de Olavarría en los pagos de los hermanos Emiliozzi (foto), que tratarán de reforzar sus aspiraciones al Campeonato Argentino de Turismo Carretera con una victoria local. Esta competencia otorga 9, 6, 3 y 1 puntos a los cuatro mejores clasificados. Con intervalos de diez segundos entre cada máquina, se largará a las 9.30, según las posiciones del ranking de la Comisión Deportiva Automovilística, frente a la Escuela Técnica Luciano Fortabat, ubicada sobre el camino a la zona industrial. De allí los competidores se dirigirán hacia la Ruta Nacional 76, por ésta hasta la rotonda de la Ruta Nacional 226, por la cual tomarán hasta la estancia "Las Catalinas", donde se empalma por un camino de tierra hasta el almacén "Pibuel", donde se toma el pavimento de la calle Ituzaingó hasta su intersección con la calle Avellaneda, donde toman nuevamente la tierra prosiguiendo hasta la Avenida Pellegrino y por ésta hasta la Avenida del Valle, donde suben por el pavimento para llegar al punto de largada. Los competidores deberán recorrer ocho veces este circuito de 80,1 km, de los cuales 45,4 kilómetros son de pavimento y 37,7 de tierra, para totalizar 640,8 km. El circuito tiene diez curvas más o menos cercanas, la mayoría en ángulo recto.

Recomendamos la rotonda de la Ruta Nacional 226. Los que deseen ir a



Olavarria, 326 km distante de la Capital Federal, deberán tomar por la Ruta Nacional 3 hasta Azul. Los que no tengan cómo viajar hasta el lugar donde se desarrolla la competencia, recordamos que la empresa Trans-Carrera lleva a los corsas hasta el lugar de la competencia, los ubica en el mejor lugar de la ruta y los trae de regreso además de compartir en amables charlas con copas y comida. Trans-Carrera funciona en Diagonal Norte 616, 7º piso (TE 34-8781 y 34-6284). Quienes no puedan ir de cualquier manera podrán "estar en la carrera" escuchando a Rebagliatti, Cañete Blasco, Pérez Trigas, García del Soto y compañía desde las 7.30 por LS10 Radio Libertad en la eficiente: "Emoción en las Rutas".

TURISMO en SAN JUAN (18 de setiembre): La Asociación Sanjuanina de Volantes siempre organizó interesantes competencias en el Circuito Parque de Mayo de la capital cuyana. Esta vez la reunión se anticipa que tendrá grandes alternativas, ya que muchos de los pilotos irán con vistas de probar sus automóviles para el X Gran Premio Internacional de Turismo. La primera competencia para la Categoría A (hasta 700 cm³), tendrá lugar sobre quince vueltas al circuito de 2,63 km para totalizar 39,45 km. La segunda com-



petencia se desarrollará, para la Categoría BC (701 a 1150 cm³), sobre veinte vueltas para totalizar 52,6 km. La tercera y última competencia de la reunión será para la Categoría D (1151 a 1600 cm³) sobre veinticinco vueltas para totalizar 65,75 km. El sábado 17 a las 14.30 se disputarán las pruebas de clasificación que adquirirán carácter eliminatorio en caso de superar el número de quince los participantes para cada carrera. La largada del domingo se efectuará a las 14.30. Los cuatro primeros en cada una de las cuatro categorías obtendrán 3, 2, 1 y 0,5 puntos para el Campeonato Argentino de Turismo, en caso de superar el número de seis participantes en cada categoría.

REGULARIDAD a GENERAL BELGRANO (18 de setiembre): El Club Argentino de Regularidad organizará y fiscalizará la séptima prueba que otorga puntos para el Campeonato Porteño de Regularidad en su única categoría. A las 7, se largará la competencia desde la sede del Club Argentino de Regularidad, sita en Alberti 338, Capital Federal, desde donde los competidores se dirigirán hacia Monte, Coronel Brandsen, General Belgrano y regreso.

— en SAN FERNANDO (18 de setiembre): El Club de Leones de San Fernando organiza una competencia para tercera categoría con la fiscalización del Club Argentino de Regularidad. A las 8, se largará desde la Plaza de San Fernando para desarrollarse la competencia en la Ruta Panamericana.

— en CHIVILCOY (18 de setiembre): Una nueva competencia por el Campeonato de Regularidad del Norte de la Provincia de Buenos Aires, organiza y fiscaliza el Club de Regularidad del Interior.

KARTING en MONTE GRANDE (18 de setiembre): Reunión en el Kartódromo de Monte Grande, en Avenida Antártida y Austria, organizada por el Monte Grande Karting Club y la Asociación de Corredores de Karting, y fiscalizada por la Federación Argentina de Karting. Se realizarán dos competencias con puntaje para el Campeonato Argentino de Karting: la primera para la Fórmula Stock y la segunda para la Fórmula A Internacional (motores de 100 cm³ con preparación libre). Los cinco primeros clasificados obtendrán 10,1; 7,6; 5,1; 2,7 y 1,3 puntos, respectivamente. Comenzará a las 14.

— en ROJAS (18 de setiembre): La peña "Juan Gálvez" organiza a partir de las 13 en la pista Quinta Scarrone (Prolongación Boulevard Larrea) una competencia de karting que puede tener grandes proyecciones, dado los sesenta y cinco mil pesos en premios y la inscripción gratuita. Además, habrá carreras de motocicletas hasta 100 cm³ y 175 cm³ (preparación libre) y motonetas hasta 150 cm³.

MOTONAUTICA en PALERMO (18 de setiembre): El Club Motonáutico Argentino organizará una regata en el Lago Tres de Febrero, en Palermo, a partir de las 14.30. Participarán en dichas pruebas embarcaciones de todas las categorías de la clase Utilitarios, todas las categorías con motor fuera de borda de Turismo, Mojarras según reglamentación en vigor y Mojarras hasta 2800 cm³ según la nueva reglamentación. Todas las pruebas otorgarán puntos para el Campeonato Argentino.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

TURISMO en URUGUAY (18 de setiembre): El turístico circuito uruguayo de El Pinar será escenario de los Cien Kilómetros de El Pinar, competencia para automóviles de Turismo que organiza la Asociación Uruguaya de Volantes, y allí estarán presentes muchos de los mejores volantes uruguayos. Sólo necesita certificado de vacuna y documento de identidad el espectador que quiera pasar un fin de semana entre automóviles europeos, que son difíciles de encontrar en nuestro país. Además, sería una buena oportunidad para la Comisión de Carreras del Automóvil Club Argentino, de invitar a los uruguayos a nuestro Gran Premio Internacional de Turismo, como así para nuestros volantes, de alquilar automóviles en la vecina orilla para correr nuestra magna prueba.

SPORT en ESTADOS UNIDOS (17 y 18 de setiembre): El Sport Car Club of America organiza una nueva versión de los Dobles Quinientos Kilómetros de Bridgehampton, a disputarse la famosa pista, cercana a Nueva York. Esta competencia otorga puntos para



el Campeonato Internacional de Automóviles Sport en sus tres clases: I (hasta 1300 cm³), II (1301 a 2000 cm³) y III (más de 2000 cm³). Los seis primeros de cada clase obtendrán para la marca que representen 9, 6, 4, 3, 2 y 1 puntos.

FORMULA DOS Y FORMULA TRES en FRANCIA (18 de setiembre): El Automobile Club de l'Ouest realizó un circuito sobre el clásico Le Mans, que denominó Bugatti, en reconocimiento al célebre "Le Patron". Este próximo domingo lo estrena internacionalmente con el Grand Prix de Le Mans, quinta competencia de Fórmula Dos por el Grand Prix de Francia, campeonato que se compone de seis carreras. Ganador resultará quien sume más puntos de acuerdo a los 9, 6, 4, 3, 2 y 1 puntos, respectivamente, que se le asignan a los seis primeros en cada una de las competencias. Lo más granado de la Fórmula Tres estará, sin duda, en Le Mans para realizar una de las principales competencias de la temporada.

FORMULA UNO, FORMULA DOS, FORMULA TRES Y SPORT en INGLATERRA (17 de setiembre): Cada uno de los principales circuitos ingleses realiza su carrera de Fórmula Uno anualmente, aunque no otorgue puntos para el Campeonato Mundial de Conductores. El Mid-Cheshire será la entidad organizadora de esta reunión, que contará con las principales figuras británicas.

TURISMO, TURISMO DE SERIE Y FORMULA TRES en HUNGRIA (18 de setiembre): El Magyar Autoklub hará disputar el Grand Prix de la Ciudad de Budapest, para automóviles de Fórmula Tres en primer término y luego para automóviles de Turismo y Turismo de Serie, en la cual será la séptima 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 puntos para cada uno de los doce campeonatos.

FORMULA TRES en ITALIA (18 de setiembre): El Automóvil Club de Milán organizará la XV Copa Monza de Fórmula Tres dos semanas más tarde de disputar su anterior edición. Los competidores darán doce vueltas al circuito de 5,75 km para totalizar 69 km en cada una de las dos series. En la final se correrán treinta vueltas para totalizar 172,5 km.

— en YUGOSLAVIA (18 de setiembre): El Auto-Moto Savez Slovenije de Ljubljana realizará el Premio del Litoral para automóviles de Fórmula Tres. Si bien no será una competencia de campanillas habrá muchas cosas interesantes para ver.

TURISMO en FRANCIA (17 al 23 de setiembre): El Automóvil Club de Niza tiene la fecha en el Calendario Internacional para realizar su Tour de Francia. Esta competencia fue famosa por muchos años, pero el año pasado sufrió un paréntesis en su continuidad. Anteriormente otorgaba puntos para el Campeonato Mundial de Marcas (se denominaba así el campeonato de automóviles Sport hasta 1961 y de Gran Turismo desde 1962 a 1965). Este año la competencia está definida como prueba de regularidad internacional, es decir, figura en el grupo dos del Calendario Internacional.

LA MEJOR DEL MUNDO

La checoslovaca Eliska Junek entró en la historia al pelear el primer puesto de la Targa Florio de 1928 contra los mejores conductores de su época





Los esposos Junek al volante del Bugatti aerodinámico que participó en el Grand Prix de Lyón de 1923.

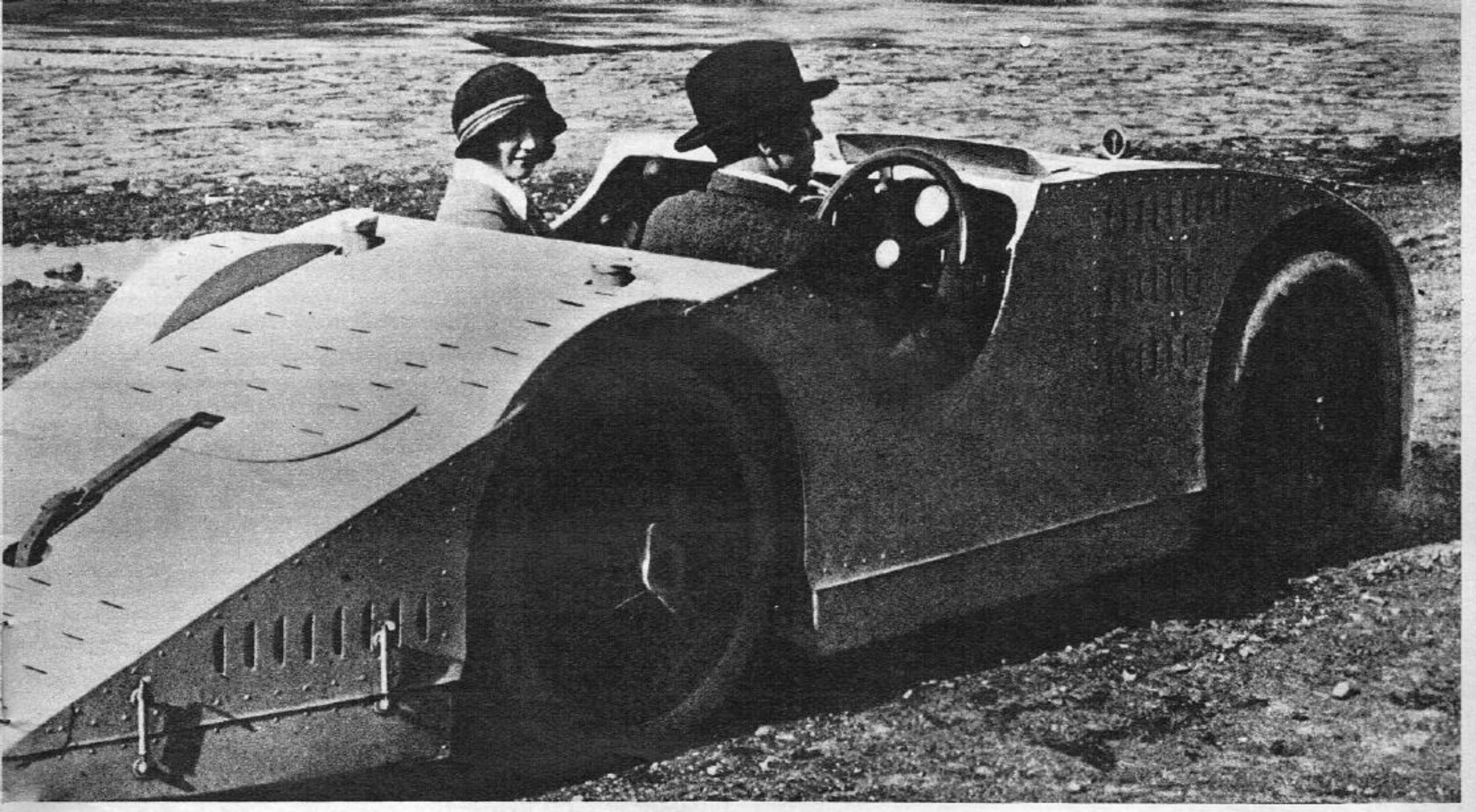
Este patito feo no es tan feo para quien lo tiene en sus manos: es el primer trofeo logrado en Sicilia por Eliska Junek, la conductora más sobresaliente de todos los tiempos.

La señora Junek posa junto al Cavaliere Vicenzo Florio, apoyados en el Bugatti 2 litros compresor. Momentos antes de la largada de la Targa de 1928.

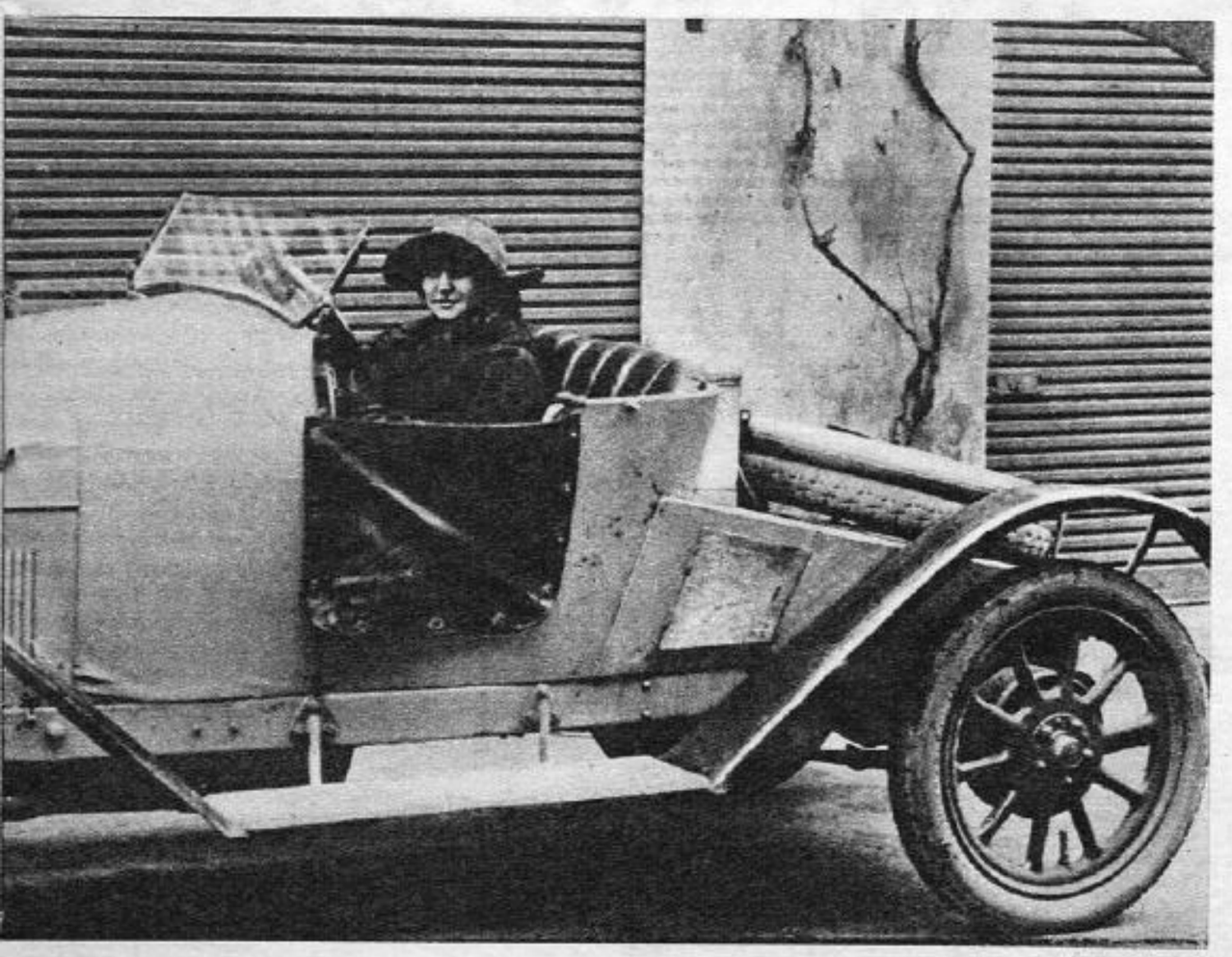
El primer automóvil de Eliska Junek fue este Fiat 501 Spinto de 1922. Recién aprendía a manejar, pero la vocación deportiva ya estaba determinada.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







Mezclando mujeres y motores, los más jóvenes lectores de CORSA citarán los nombres de Ewy Rosqvist, Ursula Wirth, Pat Moss, Denise Mc Luggage y algún otro nombre de los que frecuentan los rallies europeos. Los no tan jóvenes recordarán a Isabel Haskell y especialmente a María Teresa De Filippis, la última mujer que corrió en Fórmula Uno, en la época de los Alfa, Ferrari y Maserati. Pero quizá sólo para alguno de los más viejos sea familiar el nombre de la checoslovaca Eliska Junek, cuyos repetidos triunfos internacionales y cuya performance en la Targa Florio de 1928 la definen sin duda como el mejor piloto femenino de todos los tiempos.

La preparación que la señora Junek hizo para correr en la carrera siciliana quizá no sea un caso único, pero sí uno de los más sobresalientes en la historia del automovilismo deportivo.

Los esposos Junek llegaron a Palermo en abril de 1927 y permanecieron allí un mes entero, estudiando el circuito palmo a palmo, tomando fotografías de las curvas más difíciles, discutiendo la técnica conductiva que requería cada inflexión del camino. Cinco de esos días fueron utilizados para recorrer el circuito a pie a razón de 20 kilómetros diarios. Eliska estaba en cuarto lugar al cumplirse la primera vuelta, cuando se rompió la dirección de su Bugatti, estrellándose contra una pared; la "operación Madonie" debía postergarse un año.

En ningún momento, durante el siguiente invierno, los Junek abandonaron el trabajo. Mientras ponían a punto los dos Bugatti de su propiedad pintados de amarillo y negro, estudiaban notas, analizaban mapas y fotografías aéreas del circuito y aprendían de memoria hasta sus más pequeños detalles. Eliska sabía, en su casa de Praga, no sólo los detalles topográficos de cada lugar sino exactamente dónde comenzar a frenar, dónde cambiar la velocidad, las revoluciones por minuto, dónde acelerar, convirtiendo así en un ejercicio mental automático, el recorrido a alta velocidad de los 108 kilómetros del circuito.

Un año después los Junek volvieron a Palermo, tres semanas antes de la carrera, con los dos Bugatti, una camioneta llena de repuestos y un mecánico, para encontrarse que había sido cambiado el trazado de varias curvas y que en muchos lugares el piso había sido convenientemente mejorado. Esto requería un replanteo de la técnica conductiva a emplear en gran parte del circuito. Eliska recorrió 47 veces el circuito en esas semanas, ¡consumiendo en la tarea unos 50 neumáticos!

La señora Juek explicaría a los periodistas: "Las relaciones de caja de mi Bugatti fueron realizadas especialmente en Praga. El circuito de la Madonie requiere varios miles de cambios debido a que el total de la carrera suma unas 8.000 curvas, subidas y bajadas que requieren el continuo cambio entre las tres primeras relaciones de la caja. Esto exige de las manos un esfuerzo excepcional. Mi preparación física incluyó continuos ejercicios y masajes en brazos y manos".

"Mi plan era, por supuesto, andar fuerte, pero cuidando motor, frenos y dirección y limitar al mínimo necesario los movimientos de las manos para evitar el cansancio muscular y nervioso. Decidí que mi tiempo para cada vuelta tenía que estar entre 1h 27min y 1h 28min. Para estar segura de mis condiciones físicas, una semana antes de la carrera conduje mi automóvil de entrenamiento cinco vueltas al circuito sin parar (unas ocho horas de manejo) lo que, según creo, nadie había hecho antes".

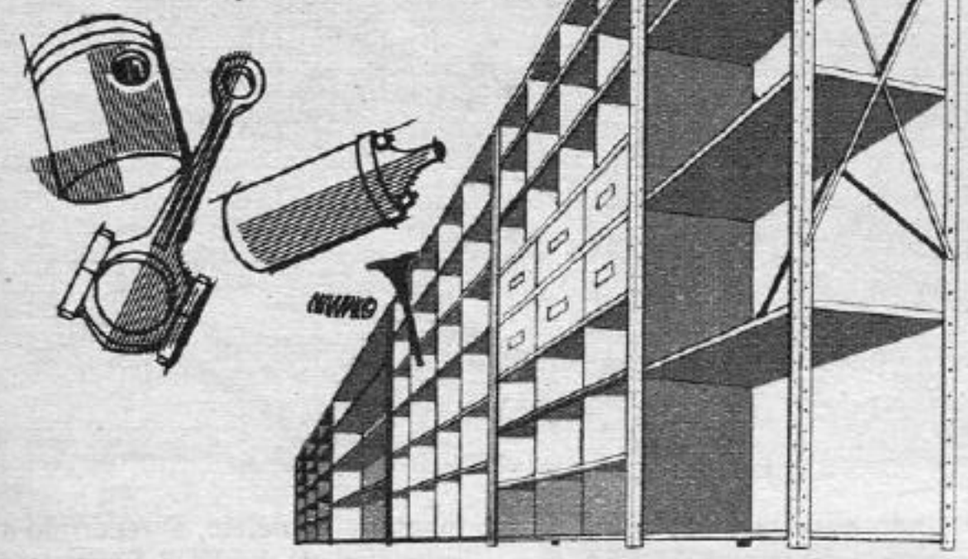
La seriedad del trabajo realizado por la señora Junek, no deja lugar a dudas acerca de sus intenciones con respecto a la Targa Florio de 1928. Pero como no lo es hoy, no era entonces la competencia siciliana un evento para principiantes. Allí estaba el equipo Bugatti en pleno que incluía a Albert Divo, Louis Chiron, Minoia, Foresti, Conelli, Dreyfus y

Estanterias de hierro* para todo repuesto!

ROLSTORE*

Resistentes, especialmente aptas para repuestos de automotores. Adaptables a todo espacio y necesidad, las estanterías metálicas ROLSTORE -fijas y móviles- solucionan cualquier problema de ubicación en su negocio, porque son realmente funcionales:

- **Totalmente desarmables.**
- **Ahorran espacios.** • **Regulables.**
- **Se arman y desarman en minutos.**
- **Permiten múltiples combinaciones.**



Publika internacional

Solicite información y asesoramiento técnico a:
AZOPARDO 1320 - 24 - TEL. 30-3180 - 9730 - 33-4903 - BS. AS.
y 17 sucursales en el interior del país.

ACROW ARGENTINA S. A.

DE ALEMANIA A LA ARGENTINA. SEGURIDAD PROBADA



ELASTICOS Y RESORTES DE SUSPENSION

HOESCH

PRESTIGIO EN SUSPENSION

LA MEJOR DEL MUNDO

Nuvolar, bajo la dirección de Meo Constantini. Los Alfa Romeo, de 1,5 litros con compresor contaban con Campari y Marinoni. Una nueva marca —Maserati— había confiado sus vehículos a Fagioli, Borzacchini y Alfieri Maserati. Veinticinco corredores particulares —la señora Junek y la condesa von Einsiedel entre ellos— completaban el lote que, con una diferencia de dos minutos entre coche y coche, debía partir de la línea de largada.

Eliska largaba inmediatamente detrás de Divo —uno de los favoritos—, y cuando hacia el final de la primera vuelta lo tuvo a la vista, supo que estaba ganando la carrera. Descontarle los dos minutos de diferencia a Albert Divo no era poca cosa. La revista inglesa The Autocar comentó así esta lucha que comenzó apenas largada la 19ª edición de la Targa: "Divo puede ser considerado como el mejor conductor que tiene hoy día Francia y el hecho de que una mujer pueda mantener su ritmo de carrera por un par de cientos de millas, es elocuente prueba de su capacidad coductiva".

Eliska pasó en cuarto lugar en la primera vuelta, detrás de Chiron, Campari y Divo y a 33 segundos del puntero; en la segunda vuelta era primera absoluta con 20 segundos de ventaja sobre Campari y 39 sobre Divo. En las dos vueltas siguientes estuvo segunda, detrás de Campari y en esa posición inició la quinta y última vuelta. La lucha rueda a rueda entre Campar, Divo y Eliska Junek duró 430 kilómetros, hasta que al trepar hacia Caltavuturo, el Bugatti de 2 litros con compresor de la checoslovaca, comenzó a calentar y muy pronto a hervir: la bomba de agua había dejado de funcionar. Eliska detuvo el automóvil y fue en busca de agua; el mecánico Etienne trató de reparar con los medios a su alcance y siguieron lentamente para terminar la carrera en quinto lugar. Eliska recibió tres copas por su primer puesto en la segunda vuelta, por ser primera entre los conductores amateurs y primera entre las damas.

Para la señora Junek, de 28 años de edad, ganadora en 1925 de la trepada de Zbraslav-Jiloviste y otras diez carreras menores, segunda absoluta en el Grand Prix de la Montaña suizo, ganadora en 1927 del Grand Prix de Alemania en Nürburgring, en la categoría 2 litros; de la Coupe de Dames en el circuito de Linas-Montlléry y del Grand Prix du Salon Automobile de ese mismo año, la Targa Florio de 1928 había de ser su última gran carrera, porque en esa misma temporada el ingeniero Cenek Junek que siete años antes le enseñara a manejar, se mató en el Nürburgring durante la disputa del Grand Prix de Alemania y Eliska dejó para siempre la actividad deportiva. Aunque no dejó de asistir a las carreras de automóviles, como lo hiciera este año en la cuadragésima edición de aquella carrera que no necesitó ganar para anotar su nombre para siempre entre los grandes del automovilismo.

Eliska Junek hoy, en su casa de Praga: 66 años y un amor inagotable por el automovilismo deportivo.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SAN NICOLAS

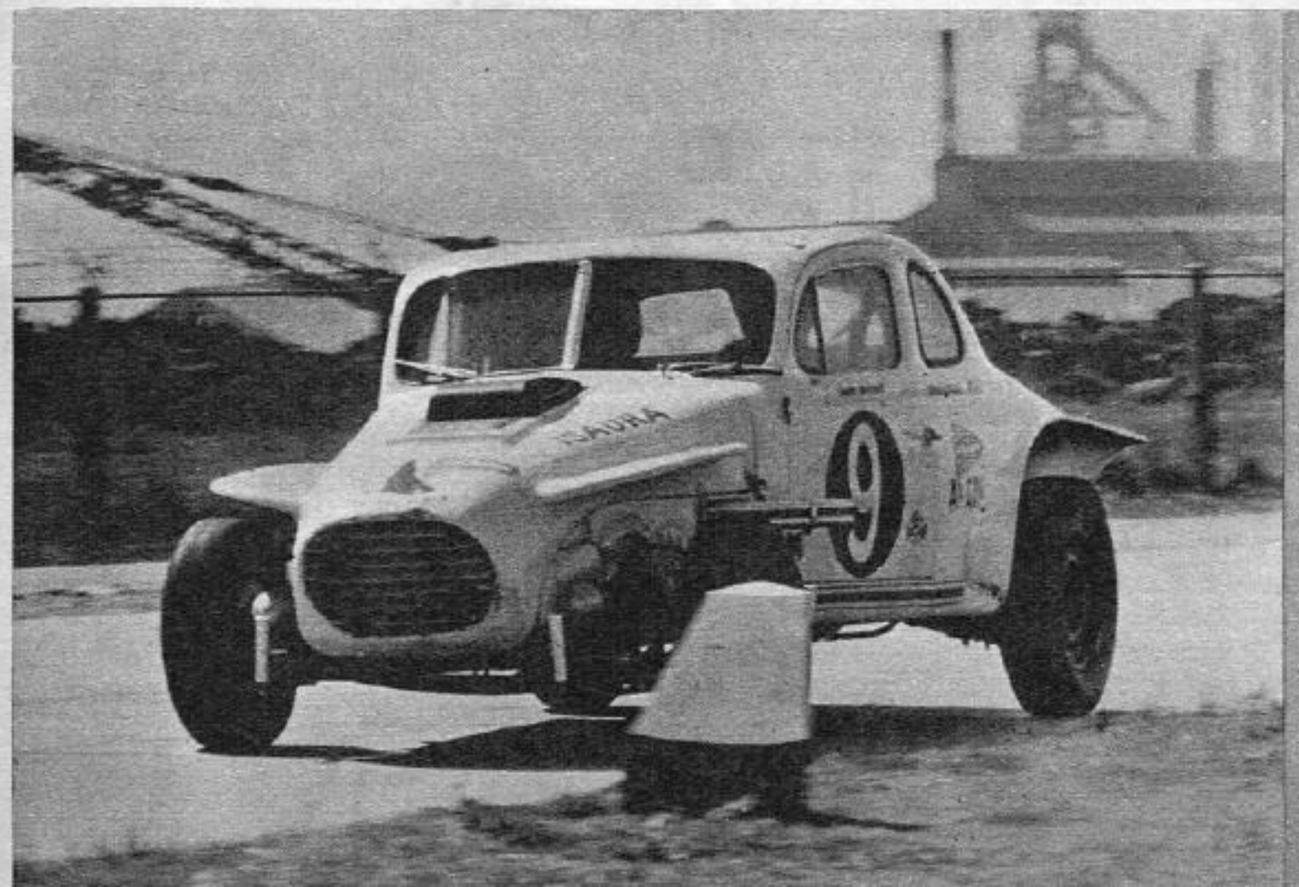


Casá mostró una vez más que su Ford es la máquina más sólida que ha dado el TC en 1966. Además, podemos asegurar que fue uno de los que anduvo más fuerte en las curvas. Un triunfo merecido para el hombre de Balcarce.

CASÁ: VELOZ Y SEGURO

Por CARLOS MARCELO THIERY — *Fotos de R. H. B.*

Se corrió sobre 35 vueltas al veloz circuito Siderurgia Argentina, y el análisis de lo ocurrido sugiere dividir el desarrollo de la prueba en tres partes: la primera, duró apenas tres vueltas y fue dominada por Cupeiro, recordman del circuito. La segunda, que llega hasta la vuelta 14, muestra la primacía de Calamante con el asedio de Tarducci y Casá. La tercera y definitiva, de la vuelta 15 hasta el final, pleno dominio de Casá con algunas preocupaciones por Fachini



Fachini ya no es una simple promesa. Lo vimos poner una rueda por el lado interior de las curvas, tratando de "agarrarse" y entrar más fuerte, para descontarle ventajas a Casá, llegando a estar a 4 segundos del ganador. Pero descubrió a tiempo que si mantenía ese ritmo no le alcanzaría la cantidad de combustible, por lo que decidió levantar un poco de acelerador, para llegar justo.

Hay un aviso de televisión muy simpático donde varios perritos músicos afinan desordenadamente sus instrumentos hasta que llega el perrito director de orquesta y da unos académicos golpes de batuta en el borde del atril. Entonces todos los músicos hacen silencio y a una señal del director, se ponen sorpresivamente de acuerdo y dan al unísono una nota que dice "Fooooooord", ante la felicidad general de los intérpretes.

En San Nicolás pasó algo así. Después de merodear durante infinidad de domingos por los segundos, terceros y cuartos puestos, los fordistas afinaron en conjunto y dieron la nota de este año Chevrolet, arrasando con los cuatro primeros puestos de la carrera. Normalmente no habría que aclarar nada más, pero como los muchachos que corren son tan susceptibles certificamos que lo de los perritos no es nada más que una metáfora graciosa y que además el domingo fue el Día del Maestro.

Pero técnicamente hablando, este resultado confirma dos de los hechos más importantes que presenta el TC en 1966: que los automóviles frágiles se rompen en seguida, generalmente sin esperar a recorrer 100 kilómetros, y que cuando los Ford no viajan a regímenes espantosos no corren mayor peligro de desintegrarse. Es decir que si los →

Chevrolet veloces que largan les dan oportunidad de atrapar la punta a los Ford —sea retrasándose, sea abandonando— muy difícilmente los Ford se rompan, aún teniendo que discutir el primer puesto entre ellos, como sucedió en San Nicolás.

En el circuito de la Siderurgia se largó la carrera entre el fragor de las bombas de estruendo. (Una de ellas explotó dentro del mortero y las esquirlas del aparato volaron, atentando contra elementos de publicidad que se habían colocado allí, aunque finalmente se comprobó que eran globos.) Los quince kilómetros del circuito no le quitaban categoría de Autódromo al trayecto y en consecuencia los pronósticos favorecían al Chevy. Cupeiro pareció entenderlo así, estableciendo rápidas diferencias con sus rivales, aprovechando el primer lugar en el camino. Poco antes de cumplirse la tercera pasada frente al palco, los aviones llamaron urgente a control central y dieron la habitual noticia que a esta altura de las cosas Froilán González debe esperar royéndose las uñas: "El Chevy se quedó". Hasta allí el pronóstico se confirmaba ampliamente, sostenido por la inmejorable (¿sí?) estabilidad del automóvil, por la notable potencia del motor y por el fino manejo de Cupeiro, que tanto lo distingue. Dura poco, pero es un estilo. Esta vez, salieron cosas por un agujero en el cárter del Chevy.

Tarducci había arrancado segundo, pero al abandonar Cupeiro, Calamante lo había pasado sin dejarle aprovechar el hueco paar tomar el primer puesto. Tres vueltas después abandonó también Tarducci al padecer un viejo problema que hace mucho tiempo habían solucionado los preparadores de Chevrolet: fisura de block a la altura de la bomba de agua. A todo esto Pozueta se había quedado con la caja rota, Malnatti con el embrague en la mano, Galluzo con la bomba recuperadora inservible y Gimeno con peligrosas vibraciones en el motor.

En la sexta vuelta se rompieron dos pernos de sujeción en la caja de velocidades de Calamante y desde entonces el Chevrolet parecido al de Bordeu siguió andando en directa. Por eso Casá comenzó a acercársele ganando vuelta tras vuelta y mejorando cada vez su tiempo. Es cierto que el robusto F-100 de Casá anda ahora un poco más fuerte con la incorporación de los carburadores Weber dobles, pero también es cierto que Casá perfeccionó sensiblemente el arte de doblar fuerte y hoy en día es uno de los pocos hombres de la categoría que entran y salen muy rápido de cada curva. No es fino porque probablemente no le interesa la exquisitez. Pero en cambio es super seguro y no hacen falta más datos para colocarlo a Casá en los niveles superiores de la categoría, ya que mucha gente pasó décadas corriendo en TC sin poder combinar jamás la seguridad con la velocidad. Este claro progreso de Casá debe servir para quitarle definitivamente la etiqueta de "pisa-cadáveres" que intentaron pegarle porque su motor no se rompe. En principio, la solidez de su F-100 es un problema diferente de su capacidad conductiva, pero también es un mérito de Casá integrarse a las posibilidades de su automóvil, medirlas, juzgarlas y administrarlas mientras progresa rápidamente, quizá sin proponérselo demasiado.

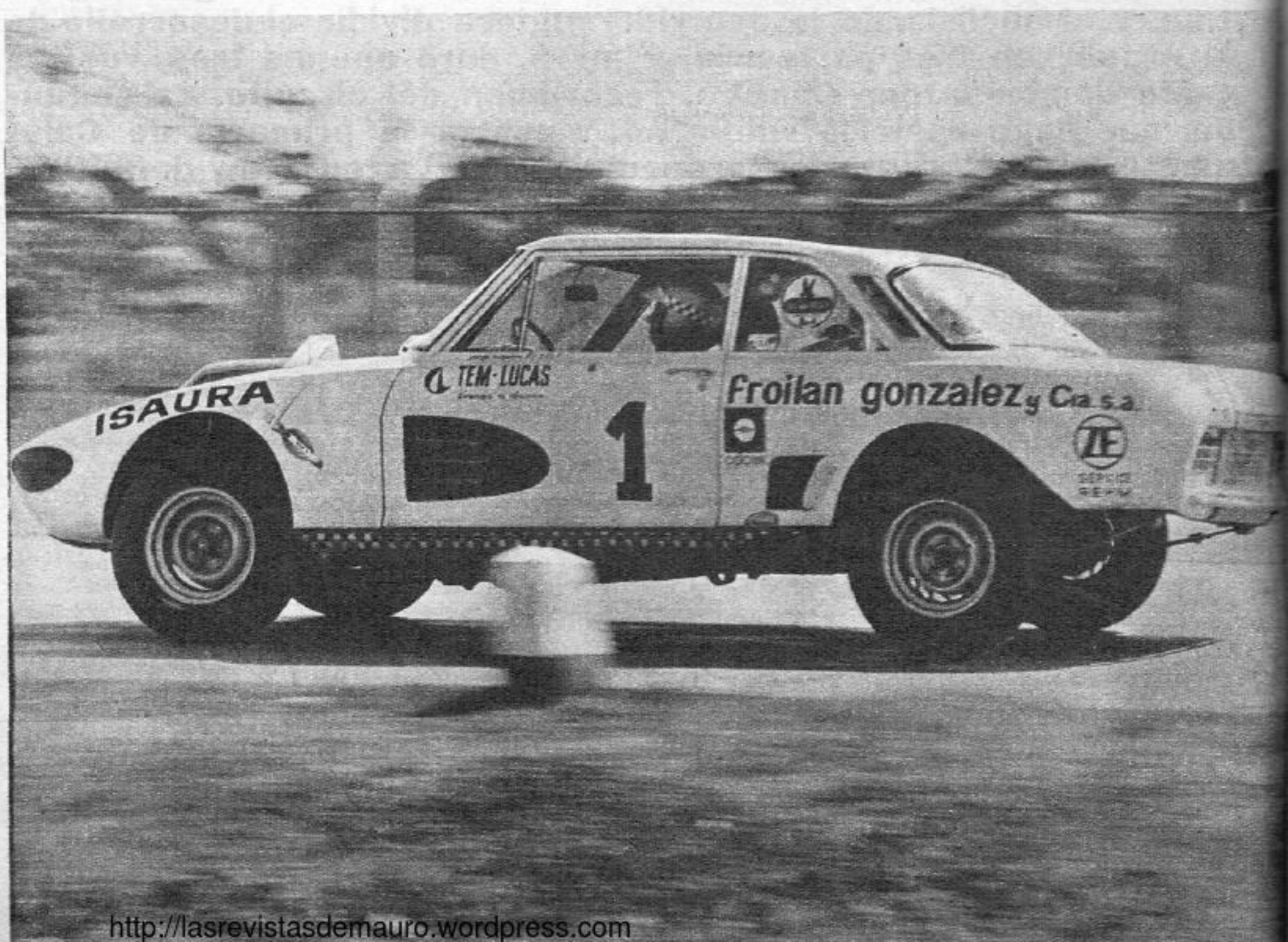
Casá tomó la punta cuando aún faltaba correrse más de la mitad de la competencia, con la responsabilidad de mantenerla durante casi 100 minutos. Sin embargo, cuando se liberó de Calamante que entró a los boxes para conectar una casquivana manguera conductora de lubricante, Casá se olvidó un poquito de sus perseguidores, levantó un poco el pie derecho y Facchini empezó a marcar los mejores registros para la vuelta al circuito. Las diferencias iniciales que estaban planteadas en el orden de los 10 segundos, llegaron alrededor de la vuelta 25 a convertirse en un estrecho margen de 5 segundos, pero sucedió primero que Casá apretó fuerte otra vez y que los mecánicos de Facchini temían que el Ford blanco debiera detenerse para cargar combustible, por lo que el marplatense bajó levemente el régimen.

Finalmente Facchini no reabasteció los tanques, pero aún así no hubiera perdido el segundo puesto, ya que López Oribe viajaba a más de un minuto y medio de distancia en la vuelta 20. El Falcon GT producía desde el tercer lugar la mejor actuación de su corta vida, sin poder aspirar a más por cargar una multiplicación muy larga. Ni siquiera le quedó a López Oribe el recurso de calzar gomas chicas, porque en la semana pasada se agotaron aparentemente los neumáticos especiales para alta velocidad y hubo que comprar lo que había en plaza en lugar de poder elegir la medida necesaria. A este automóvil aún le faltan soluciones en la parte estabilidad, pero cuando le llegue la hora del diferencial autobocante las cosas serán diferentes; quizá ya entonces Oribe se haya adaptado y el piloto podrá doblar tan fuerte como la máquina.

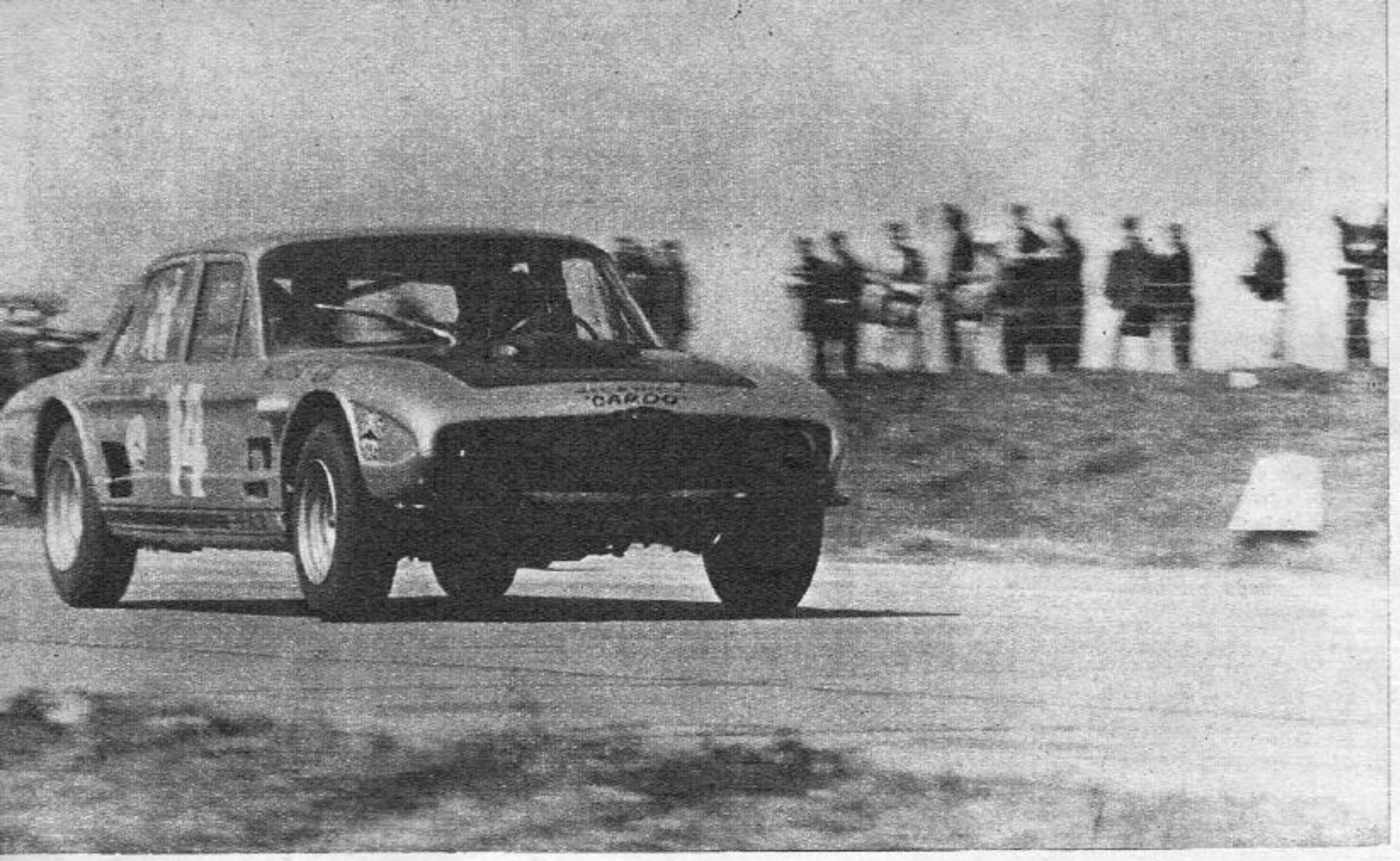
Inamovible en el cuarto puesto desde la vuelta décima, Angel T. Rienzi demostró una vez más que su Ford tiene muchísima velocidad. Pero a diferencia de lo que le ocurre a Casá (en las curvas veloces, fundamentalmente), no parece ya tan seguro de la trayectoria que elige ni de la velocidad con que entra y sale del viraje. Esta vez trabajó mucho con el volante hacia un lado y otro, y remó a gusto con el acelerador, aunque en su descargo es necesario observar que su automóvil no es ninguna maravilla de aparato que se tiene al doblar. Este es un mal tan clásico en el TC como la misma cupé de Rienzi: buena estabilidad direccional conseguida generalmente con mucho ángulo de avance en el perno de dirección, pero a la vez poca capacidad para doblar con fluidez, para lo cual ponen gustosamente el hombro los sistemas de suspensión nada científicos, el centro de gravedad alto y la distribución de cargas elegida al tanteo.

El increíble Anteo Pichetta se inscribió esta vez por telegrama pero no llegó a firmar la boleta de inscripción, porque intentaron tomarle una prueba de condiciones en su carácter de debutate. Pichetta estaba encajadísimo, diciéndole a todo el mundo que antes alguien debería examinar a los examinadores y que su capacidad no podía ponerse en duda, sobre todo ahora que había conseguido no sólo velocidad sino también resistencia mecánica en su





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



velocísimo automóvil. Lo cierto es que esta vez tampoco largó y el mismo sábado hizo las valijas para volver a casa, pero tan contrariado que ni siquiera se dejó reportear por nuestro colega Lamarque de L.S. 10, quien es algo así como su consejero deportivo.

Pero si Pichetta mantiene su costumbre de hacer mucho ruido para pocas nueces, "Bamse" rompió esquemas (esto se dijo alguna vez, ya) y llegó al fin al parque cerrado. Su Ford a inyectores anduvo tan alevosamente fuerte como siempre, pero el piloto pasó la mañana alternando entre la pista y el box. Corría un rato, paraba a cambiar bujías, salía a la pista otra vez, volvía al puesto a revisar las válvulas, y así. Esta vez lo grave consistió en que se le doblaban las válvulas debido a la poca presión de los resortes, pero la clasificación tiene para él un valor casi incalculable.

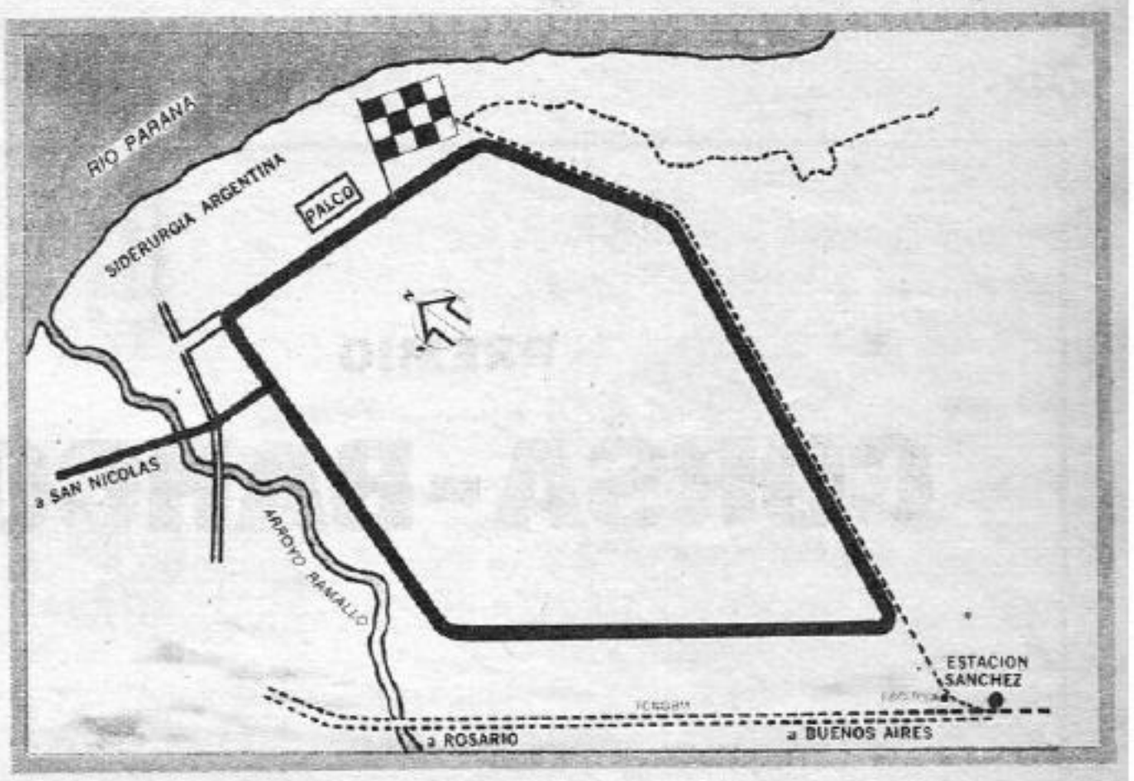
Galbato dejó la carrera al perforársele un pistón cuando conservaba sin mayores inquietudes el séptimo puesto, mientras las seis posiciones anteriores mantenían los due-

→



López Oribe en su tarde más feliz, tercero. Nos confesó que una multiplicación demasiado larga y la falta de diferencial autoblocante le agregaban de 4 a 6 segundos por cada vuelta.

Galbato volvió a ratificar que es un volante de circuito, pero el fierro no respondía en la plenitud que le conocimos dos domingos atrás. Finalmente perforó un pistón.

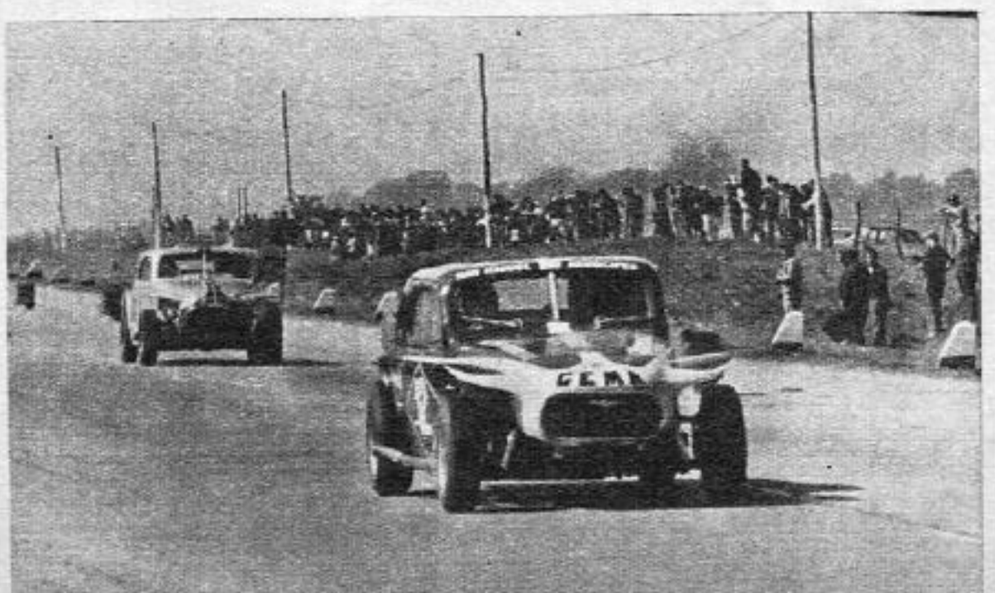


Cupeiro largó, demostró que sigue siendo el más veloz del TC, y rompió como un caballero en la tercera vuelta. Los Bellavigna tendrán que desarmar, cambiar el cigüeñal, alguna biela y remendar el carter perforado para llegar a tiempo a Olavarría.

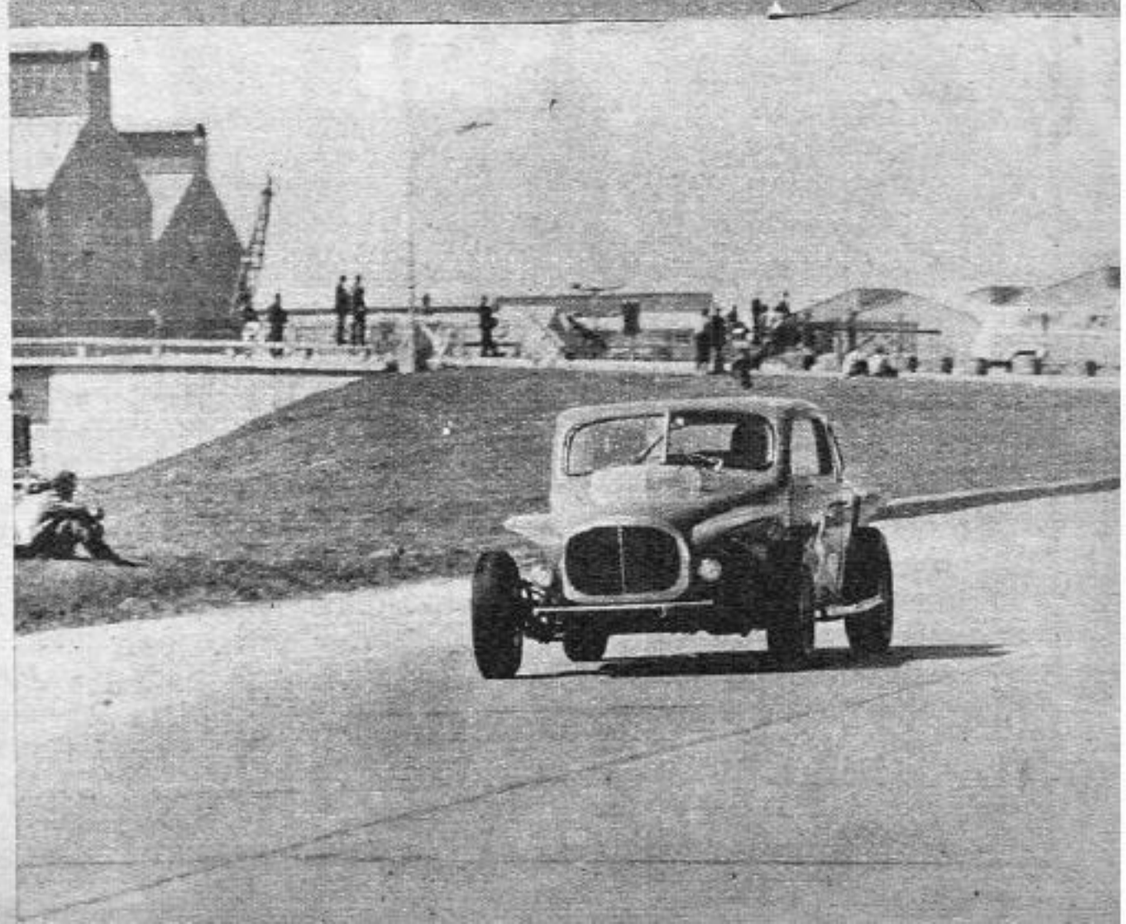
Tarducci posee tal vez una de las máquinas más veloces, pero se mostró un poco lento en las curvas. Una falla de fundición que afectó al block le amargó la tarde cuando le disputaba el primer puesto a Calamante.

Malnatti, fórmula que ya se repite: 285 HP del Tornado, aplicados en un rebaje a los 1.800 kilos de su racer, igual a embrague que se toma el viaje. Otra vez será, tal vez Olavarría.





Calamante fue el último de los Chivos en decir basta. Cuando viajaba con buena ventaja en la punta (14 segundos sobre Casá), tuvo que detenerse y perder minutos indescontables.



ños que habían tomado desde varias vueltas antes. Casá primero, Facchini segundo, Oribe tercero, Rienzi cuarto, Raúl Oscar Rodríguez quinto, el mendocino Martorell —estrenando F-100— sexto, y Folinori séptimo, ocupando el lugar de Galbato.

El Automóvil Club de San Nicolás trabajó muy bien para solucionar las deficiencias que había mostrado en 1965. Sobre todo en la parte seguridad del espectador, las cosas se hicieron con mucha conciencia, y esta saludable preocupación fue bien fiscalizada por los eficientes miembros de la CDA que dirigieron la prueba. Dos críticas: los periodistas pagaron entrada y los periodistas no pudieron trabajar en el parque cerrado por decisión exclusivamente personal del señor Luis Decler, quien así contravino las precisas instrucciones recibidas del Comisario Deportivo en presencia de los enviados de CORSA. Lo otro, perfecto.

Y los fordistas, como en el aviso de televisión donde aparecen los perritos de la orquesta, podrán decir mientras llega la Vuelta de Olavarría: "Qué bonito . . . ¿eh?"



"Bamse" llegó . . . Fue dura su jornada, pues apenas daba unas vueltas al circuito, debía entrar a parque cerrado a reparar. Volvía a salir y volaba en tiempo cercano al record, hasta la siguiente falla. Pero llegó, por fin.

PREMIO

CORSA-BAHCO



Carlos Travers recibió con bastante alegría la caja de herramientas Bahco, que domingo a domingo venimos obsequiando a los acompañantes ganadores. Ya la semana pasada se había quedado con alguna amargura al perder nuestro premio por 1 segundo. Pero como todo llega en este mundo, Travers también tuvo su Bahco, esta vez entregada por nuestro Dire, a quien acompaña en la fotografía Carlos Marcelo Thiery.

CAMPEONATO ARGENTINO TURISMO CARRETERA

1º	Casá, Eduardo	69	17º	Marincovich, Carlos	6
2º	Bordeu, Juan Manuel	54	22º	Gimeno, Hugo A.	4,5
3º	Emiliozzi, Dante	30	23º	Dana, Humberto	4
4º	Mainatti, César	27	23º	Estéfano, Nasif	4
5º	Galbato, Carmelo	21	23º	Galluzzo, Vicente	4
5º	Tarducci, Mario	21	23º	Loeffel, Carlos	4
7º	Menditeguy, Carlos	17	27º	López Oribe, Domingo	3
8º	Pairetti, Carlos	15	27º	Baldrés, Rafael	3
9º	Di Palma, Luis Rubén	12,5	27º	Fachini, Pablo	3
10º	de Alzaga, Rodolfo	12	27º	de la Torre, Matías	3
11º	Polinori, Norberto	11	27º	Prandi, Nelson	3
12º	Viale del Carril, Atilio	9,5	27º	Rodríguez, Erverto	3
13º	Calamante, Mariano	9	32º	Ciani, Marcos	1
13º	Cupeiro, Jorge	9	32º	Cordonnier, Oscar	1
13º	Fachini, Juan	9	32º	Fulco, Rubén	1
16º	Rienzi, Angel T.	7	32º	Mantinián, Manuel	1
17º	Figlioli, Héctor	6	32º	Salto, Carlos L.	1
17º	Luluaga, Juan F.	6	32º	Sanmartino, H.	1
17º	Peduzzi, Ricardo	6	32º	Urruti, Federico	1
17º	Rodríguez, Raúl O.	6	32º	Gulle, Pablo	0,5

NOTA: Eduardo Casá sumó 74 puntos en 13 carreras; para el Campeonato Argentino se consideran los puntos obtenidos en las diez mejores carreras.

Vº PREMIO GENERAL MANUEL N. SAVIO

Automóvil Club de San Nicolás - 11/IX/66 - 540,750 km.

CLASIFICACION

Pos.	*Nº*	*Conductor*	*Marca*	*Tiempo*	*Vtas.*
1º	4	Casá, Eduardo	Ford F-100	2h57m45s	35
2º	9	Fachini, Pablo	Ford F-100	2h58m34s8	35
3º	14	López Oribe, Domingo	Falcon F-100	2h57m13s8	34
4º	7	Rienzi, Angel T.	Ford F-100	3h02m46s	34
5º	16	Rodríguez, Raúl O.	Chevrolet Super	2h58m52s8	32
6º	17	Martorell, Antonio	Ford F-100	3h01m34s	32
7º	15	Polinori, Norberto	Chevrolet Apache	3h01m44s6	32
8º	24	Zaremba, Dionisio	Chevrolet Apache	3h02m10s8	31
9º	6	"Bamse"	Ford F-100	3h00m05s8	28
10º	26	Tirabasso, Vicente	Ford 59 AB	2h56m42s	27
11º	3	Calamante, Mariano	Chevrolet Super	2h35m46s	24

PROMEDIO DEL GANADOR: 182,531 km/h.

RECORD DE VUELTA: Calamante, en la segunda: 4m57s a un promedio de 187,272 km/h.

NO LARGARON: 21, Nicolás Nagel; 27, Manuel Mantinián; 29, "Tortuga"; 30, José De Paoli; 31, Néstor Arosa; 32, Plinio Abel Rosetto; 33, Adriano Rinaldi; 34, Rubén Roux; 35, "Furia-Carranza"; 36, Juan M. Bordeu, 37, Héctor Figlioli; 38, Julio Dante Muñoz; 39, Otto Parodi; 40, Ernesto Echevarne; 41, Anteo Pichetta.

ABANDONARON: 1, Jorge Cupeiro; 2, Mario Tarducci; 5, José Félix Luluaga; 8, Carmelo Galbato; 10, Hugo Gimeno; 11, Dionisio Araquistain; 12, César Mainatti; 13, Vicente Galluzzo; 18, Elpidio Tortone; 19, Héctor Pozuetta; 20, Ricardo Domínguez; 22, Fermín Maseratessi; 23, Roberto Schenone; 25, Juan Carlos Longo y 28, Héctor Corpucci.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Fiat domina la categoria que se ha convertido en una pelea entre concesionarios. Este 1500 es de Grossi y lo conduce al triunfo Reutemann en la Vuelta del Noroeste.

ANALISIS DE UNA CRISIS

Pocos premios, pocos inscriptos, poca gente nueva y la deserción de buenos pilotos y preparadores conforman un panorama de crisis en las competencias de Turismo Anexo J

por HORACIO SPERATTI y CARLOS F. FIGUERAS

Los 404 del equipo oficial —éste es el conducido por Juchet— tienen pocas carreras donde participar y pocos opositores contra quien pelear. Pero aquí en La Cumbre, les ganó Sancha con Chevrolet.



Contrariamente a lo que se suele afirmar, la Categoría denominada actualmente TURISMO es la más legítima heredera de nuestro tradicional automovilismo rutero, de esa actividad deportiva realizada con automóviles de calle modificados y mejorados en algún grado, pero nunca desvirtuados como tales.

El Turismo Carretera, por el contrario, aunque tiene con aquélla un origen común, se orientó hacia un tipo de vehículo puramente deportivo que se aleja cada vez más del automóvil que se utiliza todos los días para ir de casa al trabajo, o simplemente para pasear en familia.

No queremos ensayar aquí una historia de los orígenes y evolución de la actual Categoría Turismo sino llegar rápidamente al hecho de que, hasta el año pasado —todavía con el nombre oficial de Turismo Mejorado—, había alcanzado un desarrollo singular por el número de gente que reúne su actividad, por la cantidad e importancia de las carreras, por el alto nivel técnico alcanzado, por la cantidad de dinero y por la magnitud de intereses puestos en juego al servicio de ellas. Más de trescientos inscriptos en el Gran Premio quizá sean suficiente índice y resumen de todo esto.

Mas he aquí que a partir del último Gran Premio —y especialmente en este 1966—, las carreras ralean, los participantes aún más y el público es cada vez más escaso. Algunos de sus nombres más importantes desertan de ella y, en general, se respira a crisis dentro de esta actividad que en pocos años dio al país un aporte de enorme magnitud. Veamos algunos porqués.

LA DIVISION EN CATEGORIA

La división de los automóviles por categorías de acuerdo a su cilindrada hace a la esencia misma de las competencias de automóviles de Turismo pero, al mismo tiempo y en varios sentidos, es un grueso handicap que ofrece a otras competencias donde gana el que llega primero y gana uno solo. Cuanto mayor sea la cantidad de categorías, mayor es la igualdad de condiciones que se ofrece a los participantes, pero a la vez se desdibuja más el mérito de cada uno de los ganadores y, lo que es más grave, menos recibe cada uno de ellos de la suma total a distribuirse en materia de premios. Esto se agrava porque el periodismo que informa al no especialista, el de los grandes diarios y radios, no entendió, no quiso entender o no quiso explicar con suficiente claridad, que cuando en una competencia participan tres categorías, se corren tres carreras diferentes a la vez y que los tres ganadores tienen el mismo mérito y los tres merecen por igual la mención en el titular de la noticia.

El espectador no iniciado asimiló así algunos nombres que no tenían

→

más mérito que el de correr en una categoría de gran cilindrada e ignoró a otros muy importantes por el solo hecho de que corriendo un NSU o un Auto-Unión no llegaron primeros absolutos en el camino o en los tiempos. Pregunte usted a un señor que no lea CORSA quiénes son o qué hicieron Scaramella, Ferrea, Carlos Guimarey, Gradassi. Claro que, por otra parte, ese señor se interesó en mirar en los diarios del lunes si alguien con un Renault igual al suyo había podido ganarle o otro alguien que corriera un Auto-Unión igual al de su vecino. Pero esto nos lleva a otro capítulo:

LA PARTICIPACION DE AUTOMOVILES IMPORTADOS

El carácter internacional de la Categoría Turismo permitió que algunos privilegiados, algunos extranjeros y otros no tan privilegiados ni tan extranjeros pusieran sobre las pistas algunos automóviles, generalmente europeos, de alta performance, ya fuera por su concepción técnica más moderna o más reciente que la de los que se fabrican en el país o porque fuesen derivaciones deportivas de automóviles legítimamente de Turismo —caso Alfa Giulia GTA, Mini-Cooper, Lotus Cortina—, homologados como tales.

Esta posibilidad desde cierto punto de vista frustrante, fue la que exigió de los preparadores y usuarios de automóviles nacionales, una constante y rápida superación técnica que incluso —esta es la parte más positiva— forzó a los fabricantes a introducir modificaciones que permitieron obtener mayor rendimiento deportivo pero que a la vez ofrecía mayor seguridad de funcionamiento, mayor calidad técnica y constructiva, al usuario del automóvil en la calle. Y dio origen también a un desarrollo agonístico de las competencias que mantuvo vivo el interés del público. En una categoría en que la lucha de marcas es de primordial importancia desde el punto de vista del espectador, el automóvil extranjero hizo a menudo las veces del villano contra el "muchachito" conductor del automóvil de todos los días. La decisión de la Deportiva de autorizar la realización de competencias exclusivas para automóviles nacionales, alejó a los automóviles extranjeros de los circuitos y al mismo tiempo mató el interés que ellos daban al Turismo. Con anterioridad hemos defendido desde CORSA y PARABRISAS a los usuarios deportivos de automóviles nacionales, sosteniendo que se debía alentarlos a través de los premios, pero nunca impidiendo la participación de los importados.

LA LUCHA DE MARCAS

Si diversos factores —algunos ya comentados y otros no— impiden que destacados volantes del Turismo sean tan conocidos como sus repetidos éxitos harían imaginar, el público ha reemplazado ese interés por los apellidos que ofrece otro tipo de automovilismo, por el de la lucha de marcas. Pero el progreso técnico —determinado en parte por la presencia de importados— ha ido haciendo su selección y todas las categorías que son habituales en nuestras carreras están dominadas por una determinada marca y modelo cuyo rendimiento está muy por encima del de sus competidores. Actualmente el público solo puede ver en una carrera —en términos generales y con las debidas excepciones— cómo un De Carlo, un Renault 1093 o un Fiat 1500 le gana a una jauría de automóviles en apariencia exactamente iguales. Y si los nombres de Copello y Perkins, de Galluzzi y Pedelaborde no dicen nada, qué le importa al que poco sabe si gana uno u otro entre diez automóviles de la misma marca. Aunque aparezcan nuevos modelos esta situación no ofrecerá grandes variantes porque corriendo sólo con automóviles nacionales estaremos limitados a elegir entre unos pocos modelos diferentes y siempre habrá alguno de diseño más reciente o más deportivo que, tarde o temprano, dominará incontestablemente su categoría.

ESCASEZ DE PREMIOS

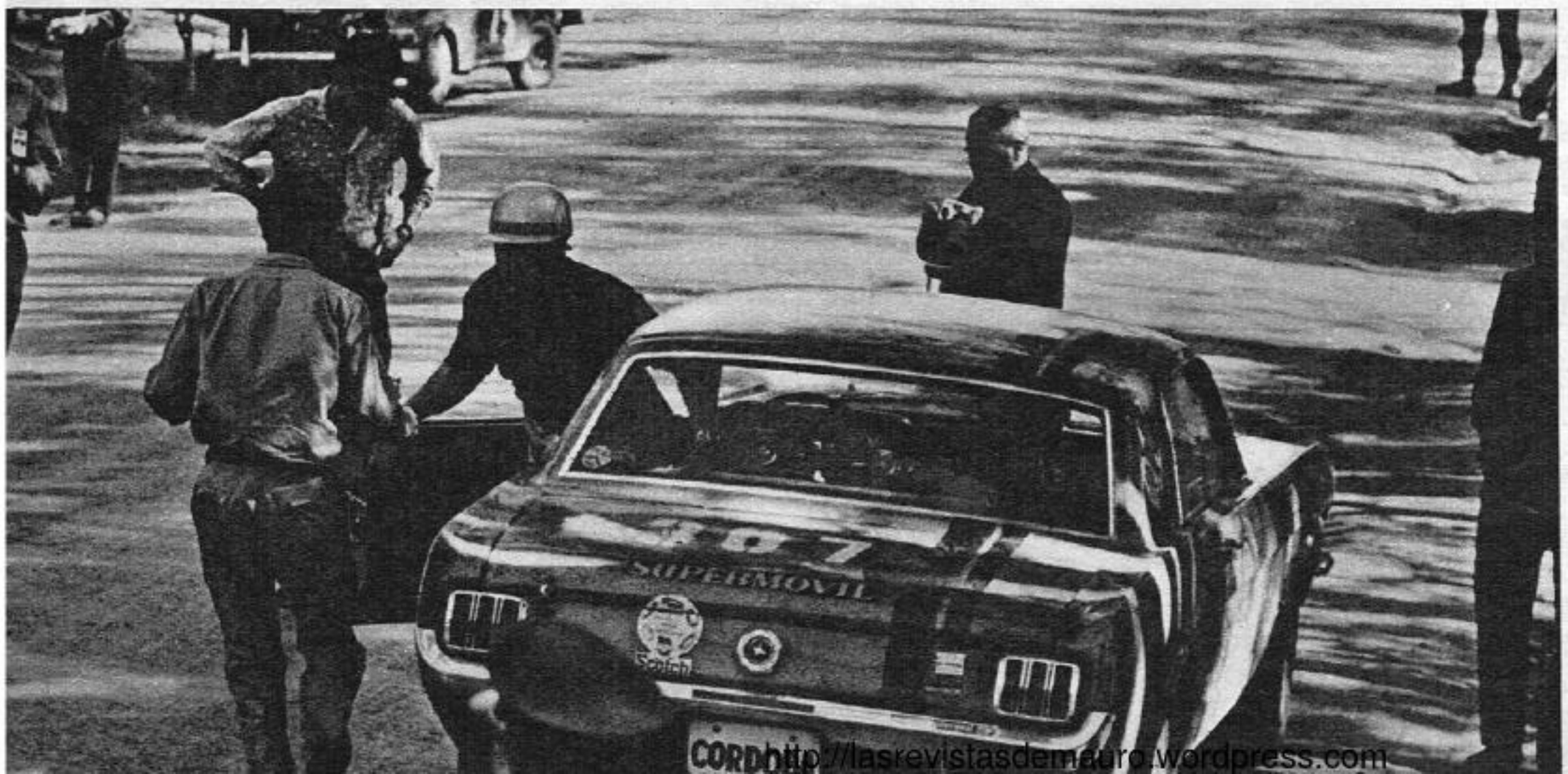
Con alguna excepción, el Turismo ha sido considerado por los organizadores como una categoría inferior en lo que a premios se refiere. Esto que puede ser lógico cuando la magnitud de los premios está determinada por la probable recaudación, no lo es tanto en competencias de ruta abierta. Si los premios son escasos en su monto, se hacen aún más exiguos cuando deben repartirse entre varias categorías. Hablando en cifras, puede estimarse que, una vez hecha la inversión inicial que implica el automóvil y su preparación, la puesta de un automóvil de Turismo sobre la línea de largada cuesta de 40.000 a 60.000 pesos y en muchas carreras apenas el que sale primero recupera este dinero. La más notable excepción quizá sea el Campeonato Zonal Cordobés donde si los premios no compensan directamente, compensa en cambio la posibilidad de obtener ayuda económica para el Gran Premio y de obtener la retribución de gastos de desplazamiento y alojamiento. Pero esto existe también en algunas carreras de TC, donde los premios son mucho mayores y donde las posibilidades de compensación de diversos orígenes —el publicitario entre ellos— son mucho mayores.

EL AUGE DEL TC

Hasta aquí hemos pasado rápida revista a algunos de los factores que, en nuestra opinión, determinan la actual crisis de la categoría Turismo. Estos factores alejan de ella a participantes y espectadores, por propia gravitación. Pero hay un elemento externo a ella que contribuye a la crisis.

Como si estuvieran exactamente en oposición de fase, el apogeo del Turismo tuvo lugar en plena crisis del TC y el actual auge de la categoría máxima —exactamente orientada ahora hacia automóviles altamente especializados y construcciones técnicamente modernas— contribuye a provocar y se produce en consonancia con la crisis del Turismo. El público tiene ahora carreras de TC de gran atractivo; los preparadores con mentalidad 1966 que debían aplicarla en automóviles de Turismo ahora pueden dejar volar con mayor libertad su ingenio y su capacidad sobre un TC, y los pilotos que gustan manejar ven que ahora se puede hacer un TC que no sea anacrónico y que corriendo en ese TC de nueva mentalidad pueden obtener una popularidad y especialmente una retribución económica que los gratifique con mayor generosidad. Así, tras hombres como Cabalén, Estéfano, Cupeiro, Juan C. Perkins, se han ido, o se están yendo, al TC Serra Lima, López Oribe, Barceló, "Don Segundo Sombra", Ferrea, Viale del Carril, Gastón Perkins, etc.

Claro que éstos que se transfieren a automóviles de mayor performance, deberían ser pronto reemplazados en la categoría Turismo por nuevas



Abby Apkarian es un solitario defensor del Peugeot, aunque es posible que no por mucho tiempo: ya nada pueden los 403 contra los Fiat 1500 respaldados por los concesionarios.

Aunque pasados de Anexo J y a menudo desclasificados, los Isard del equipo oficial fueron efectivos luchadores en los Grandes Premios. Tanto Isard, como NSU y De Carlo cerraron sus fábricas y no hay automóviles nuevos para la categoría hasta 700 cm³.

La falta de automóviles extranjeros ha disminuido el interés competitivo de las carreras de Turismo. Los Saab, así como los Mini-Cooper, comenzaron ganando, pero poco a poco se les hizo difícil superar a los Renault argentinos.

Habitual conductor de Peugeot, Cabalén suele incursionar en la categoría mayor con un Mustang: en el último Gran Premio abandonó luego de mucho ruido; en el Noroeste fue desclasificado del primer puesto. En ambas carreras el triunfo quedó en manos de un automóvil nacional.

¿Quién le teme a los Renault-Bertha? Hasta los más grandes, si el circuito es trabado. La performance de estos automóviles es absolutamente increíble y pretender ganarles es ambiciosa fantasía.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







generaciones de pilotos atraídos por el bajo costo inicial y las posibilidades de aprendizaje técnico y conductivo que ofrece esta última. Porque vemos que esto en la actualidad no sucede o sucede muy lentamente, es precisamente porque hablamos de crisis dentro de la categoría.

LA SITUACION, HOY

Fenecidas todas las fábricas nacionales de automóviles para la categoría A (hasta 700 cm³) cada vez son menos los fieles de los De Carlo, NSU e Isard. La primera de estas marcas domina incontestablemente a los chiquitos, en manos de Ferrea, Scaramella, "Pécora", Bornancini, Calduch, Gallo y Pérez (hablando solamente de ganadores 1966). Los NSU sólo ganaron tres veces, en manos de Ratto, Chinni y Leoni. Quizá el Gran Premio dé, como en años anteriores, alguna oportunidad a los trepadores Isard. Si encontramos algunos nombres nuevos, la A ha dejado de ser la categoría más atractiva para los que empiezan, aunque ofrece la exclusividad del duelo personal, individuo contra individuo.

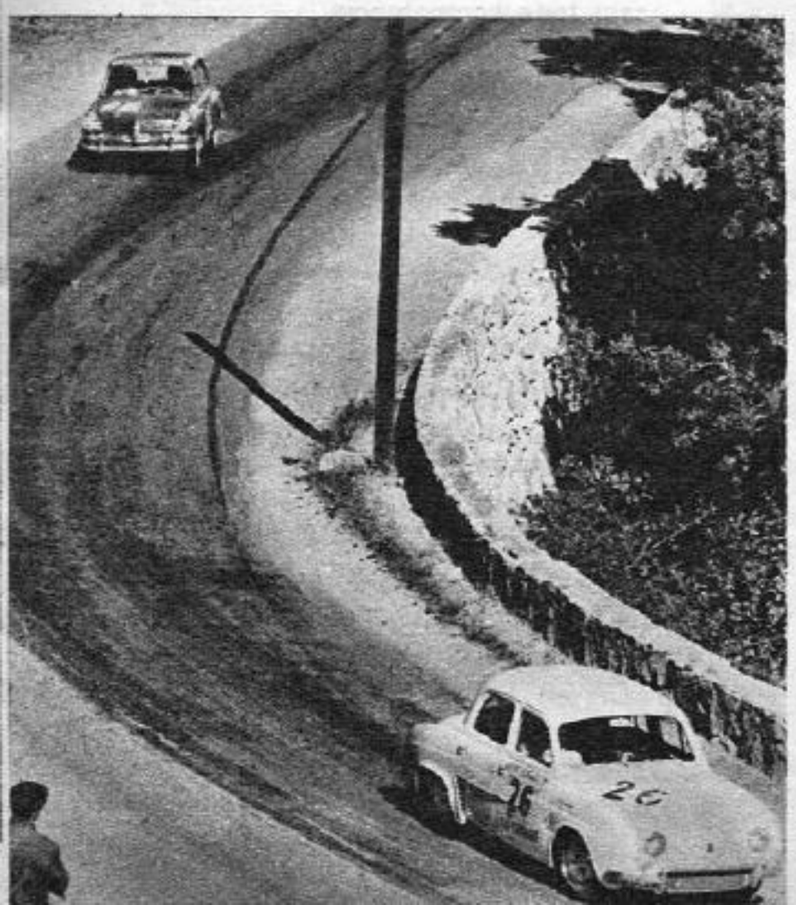
La categoría B (hasta 850 cm³) ha sido siempre privativa de los Renault; su performance, comparable a la de los Auto-Unión —dominadores de la C (hasta 1.150 cm³)—, ha hecho que, salvo alguna rara excepción, ambas categorías corran juntas. La categoría B es evidentemente la mejor para debutantes, pero posiblemente el dominio inalcanzable de los automóviles de Berta y del equipo oficial IKA (que sólo se presentó una vez este año) desanime a los principiantes. Copello y Ruesch ganaron todas las carreras del año con alguna rara excepción y las ganaron delante de los Auto-Unión, salvo en Carlos Paz, La Cumbre, Pergamino y Noroeste. Copello llegó a ganarle a un Alfa Giulia (Autódromo) y a los Fiat 1500 (Mendoza). Los Auto-Unión que andan están en Córdoba y de aquellas carreras, tres fueron ganadas por el sobresaliente Gradassi y una por Visintini; además, en Lobos, ausentes los Renault fuertes, ganó Tullio Riva. En fin, que las esperanzas de triunfo, para un particular en la B son remotas y en la C, difíciles.

Si durante un tiempo los Peugeot 403 y los Fiat 1500 discutieron primacías en la D (hasta 1.600 cm³), la fuerte inyección que dieron a los Fiat algunos de sus concesionarios (Alvear, Maldonado, Sergi, Pedelaborde, Grossi) terminó con el solitario y oficialmente ignorado esfuerzo de Alberto Gómez y con la posibilidad de triunfo para los 403. Reutemann, Pascualini, Galluzzi, Pedelaborde y Rodríguez Canedo fueron los ganadores en 1966 para una u otra de las concesionarias Fiat, con triunfos aislados de Estéfano y Franco. Sólo tres derrotas sufrieron los 1500: las ya citadas en manos de Copello, y en Hernando, donde se impusiera el Isard de Pomodoro, único automóvil que otras veces les ha quitado alguno de los primeros puestos. Sólo la presencia de un Giulia o un Lotus ha dado especial interés a alguna carrera de la categoría D.

En la categoría de mayor cilindrada, las anotaciones son raleadas. Los Peugeot 404 oficiales y los 404-Gómez suelen pelear contra los Chevrolet de Sancha y Médici... y nada más por ahora. Pocas carreras además: el Noroeste, La Cumbre y Chaco; en la primera después de las desclasificaciones ganó Bonnano (404 oficial) y en las otras dos, Sancha. Las recompensas que ofrece la Comisión de Concesionarios GM alentará sin duda la participación de más Chevrolet. De todas las categorías de Turismo ésta es la única que no está bloqueada por automóviles inalcanzables, aunque por el momento está limitada por la falta de homologación de algunos modelos nacionales de gran cilindrada, deportivamente atractivos. Y, por supuesto, por el alto costo de participación.

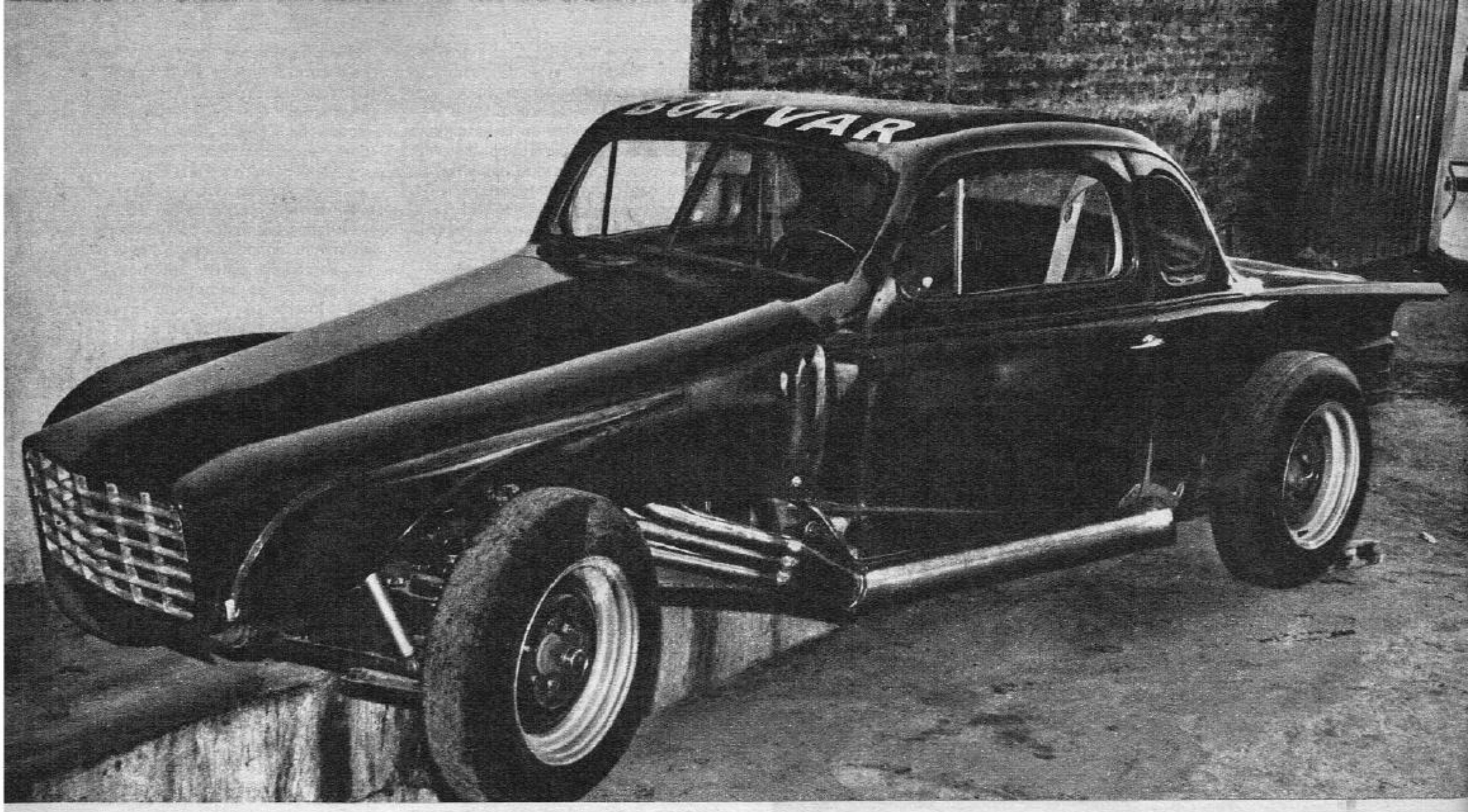
PROMOVER EL TURISMO

Este es el panorama que determinó la repetida pobreza de inscriptos en las carreras de Turismo, con las únicas excepciones de dos carreras excepcionales: Vuelta del Noroeste y La Cumbre. Ahora se acerca el Gran Premio y ya el "ambiente" bulle. Dentro de un mes y medio, con la lista de inscriptos en la mano, podremos saber más exactamente qué será de la categoría. Mientras tanto nos proponemos que todo este panorama no pase desapercibido ante la Deportiva, ante las fábricas de automóviles, ante los organizadores, y que se haga un replanteo de la situación del Turismo y de cómo deben ser sus carreras. Y especialmente ante los pilotos, cuyas asociaciones profesionales no han mostrado ni visión proyectiva ni demasiado entusiasmo en la defensa de sus propios intereses.



"Klear", Ferrea y Gallo, tres de los hombres fuertes de la categoría A. Los De Carlo son mayoría en la línea de largada y acaparan casi sin oposición los primeros puestos.

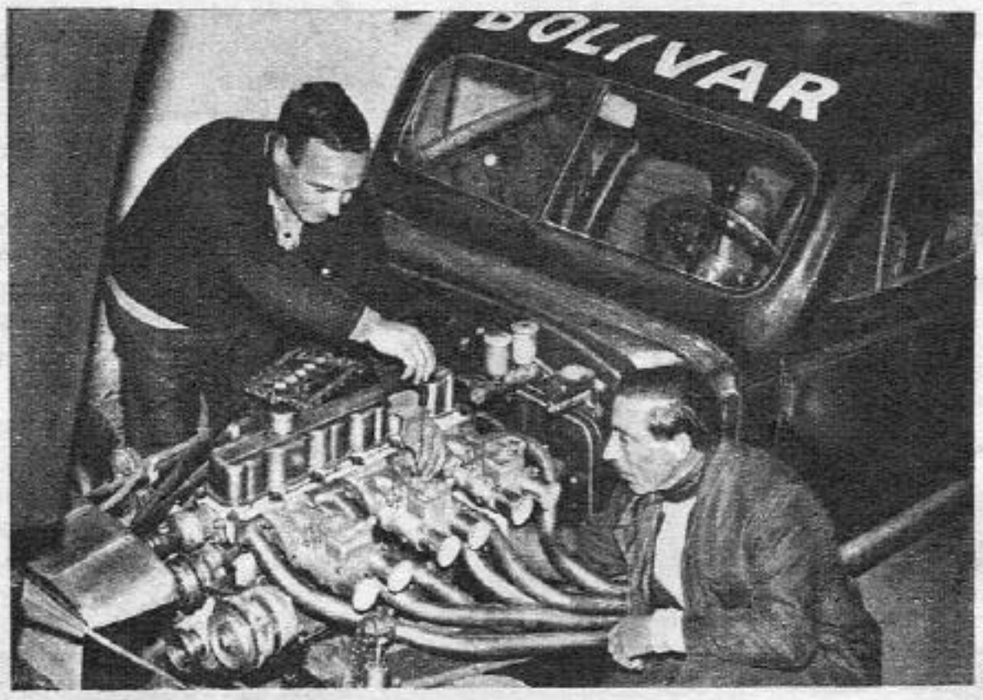




AL COMPAS DEL TC

fotos: RAUL ARIONI

La peña "El Pato" de la ciudad de Bolívar está completando una cupé tradicional con motor Chevrolet Super



Fernando Cisneros (derecha) y Eduardo Pato, preparadores del auto, ajustando detalles bajo el modesto cartel que denuncia el origen del auto. ¡No pintás nada, Gorosito!

Vista desde atrás, tiene reminiscencias de la cupé de Bordeu. La cola, sin embargo, muy diferente, termina en una variante tipo Kamm.

El TC tiene y ha tenido siempre cosas discutibles, objeto de polémicas y discusiones sin fin que alimentaron y alimentarán páginas innumerables en los renglones especializados. Pero lo que siempre constituyó una característica particular de cuanto auto ruede en una competencia de TC es la simpática actitud de los corredores que, por propia iniciativa, inscriben con elogiable sentimiento localista, el nombre de su ciudad en el auto, el que, por otro lado, generalmente lleva gran parte de desinteresada colaboración local. Así por ejemplo, Balcarce se nombra a cada rato por obra de sus "defensores" Casá y Bordeu, que ocupan invariablemente los primeros puestos de casi toda competencia.

No disfrutaba en cambio de esta "auto-publicidad" la gente de Bolívar, la ciudad bonaerense. Hasta ahora. Ya que un conjunto de entusiastas de la comentada localidad ha encarado la construcción de un Turismo Carretera que estaría terminado a fines de setiembre, cuando sea colocado el motor, un Chevrolet Super siete bancadas. Como corresponde a esa preferencia "chevroletista" se utiliza un chasis Meunier sobre el que se ubica una carrocería originariamente de una cupé Chevrolet '38 con las consabidas transformaciones de la categoría y que podrán ser más con las recientes resoluciones de la CDA en Rosario.

La eliminación de todo artefacto superfluo y el cambio de la trompa y la cola evidencian un cuidadoso

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Prolija y cuidada estampa ofrece el casi terminado Chevrolet. Las salidas individuales de escape se unen en un grueso tubo final, que se trunca detrás de la puerta, para disminuir el ruido en la cabina.

trabajo y extrema prolijidad en el tratamiento de detalles. Adelante si bien el enterizo capot no es lo más bello del mundo, estéticamente hablando, presenta un funcional carenado de los guardabarros y estricta ausencia de abultamientos y soldaduras extrañas. Una grilla de radiador cuadriculada agrega simplicidad al conjunto. La cúpula central no puede ser muy modificada por cuestiones reglamentarias y en consecuencia denota en seguida el origen de "cupecita". Atrás se practicó una especie de cola Kamm o sea una cola trunca y donde los guardabarros traseros terminan en forma de aletas horizontales. Dos uñas adosadas a la finalización de los largueros hacen las veces de paragolpes.

También en esta realización tuvieron algo que ver los carroceros de Baufer, que si bien no realizaron la vestimenta, fabricaron los tanques de nafta (dos de 130 litros cada uno) y las butacas de competición.

Las suspensiones son básicamente de Chevrolet 1947, o sea, adelante clásico paralelogramo deformable con dos amortiguadores tubulares Fric-Rot competición; atrás un inevitable eje rígido de propulsión Hotchkiss con dos amortiguadores por rueda, pero de diferente tipo: uno hidráulico y tubular Fric-Rot, como los delanteros y el otro del superado sistema Houdaille "a bracitos". Adelante tenemos una caja Jaguar pero no es la de velocidades sino la de dirección, que agrupa las dos barras de 70 y 30 cm respectivamente. La caja "verdadera", la de velocidades, es una Corvette, lógicamente de cuatro relaciones hacia adelante. Un diferencial autoblocante completa el equipo de transmisión.

Esos fierros todos sucios que a veces se rompen y que se ubican bajo el capot, constituyen en esta oportunidad, como ya dijimos, un motor Chevrolet siete bancadas. Se alimenta por medio de tres carburadores Weber bicorpos de 45 mm de garganta y para regular el deglutir de semejantes bichos la bomba de nafta, eléctrica, se ubica en el interior del coche para casos de emergencia en carrera.

La habitual mescolanza que se ven en las exuberantes preparaciones actuales incluye aquí un cigüeñal modificado por Carmona Hnos., árbol de levas diseñado por Montal, balancines de Ford 1954, distribuidor de Mercedes Benz 220 y la ya mentada caja de dirección Jaguar. Frenos a disco Discofren en las cuatro ruedas con bomba de doble circuito. Llantas Traversar de seis y siete pulgadas adelante y atrás respectivamente y cubiertas Pirelli Cinturato, detienen y hacen rodar a este nuevo TC, cuyo piloto será el señor Alfredo Fernández Meregaglia, turnándose como navegantes los señores Eduardo Pato y Fernando Cisneros, también colaboradores de esta construcción. Obviamente, todos de Bolívar que ahora tiene su TC.

GRANDES PREMIOS

El viernes pasado, la Comisión de Carreras del ACA anunció la realización del Gran Premio Internacional de Turismo y del Gran Premio Argentino de Turismo Carretera.

A pesar de los errores de la Comisión, señalados por CORSA en el número anterior, trascendió que sus hombres debieron moverse con mucho aplomo y mucha dedicación para vencer la inercia de la Comisión Directiva del Club, que no estaría nada entusiasmada con la organización de competencias deportivas, y conseguir finalmente las autorizaciones correspondientes.

Tal cual lo pronosticáramos, el GP Internacional de Turismo se llamará no más "internacional", aunque la participación de automóviles y pilotos extranjeros se limitará a la habitual embajada de los entusiastas uruguayos, a algún brasilero bohemio que quiera correr la aventura y posiblemente a un equipo de Giulias GTA que mandaría Vianini desde Paraguay.

Habrá solamente cuatro categorías: hasta 700 cm³, hasta 1.150 cm³, hasta 1.600 cm³, y la cuarta sin limitación de cilindrada para automóviles que tengan más de 1.601 cm³. A simple vista aparece que no sólo dejó de habilitarse la clase hasta 2.000 cm³, sino que tampoco esta vez se les abrió una posibilidad a los autos de 1.800 cm³, que serían muchos y buenos entre los importados: Volvo, Lancia, Citroën y BMW por lo menos. Así, es evidente que el gran perjudicado es el Peugeot 404 de 1.618 cm³, que deberá competir abiertamente contra Mustang, Chevrolet, Alfa 2.6 y cosas por el estilo. Olímpico error de la Comisión de Carreras, que procurando disminuir el monto de los premios suprimiendo categorías lógicas, muestra una vez más su falta de sensibilidad deportiva y mecánica.

Esto es grave. Es grave porque abre una puerta a la tendencia política que revolotea desde hace muchos años en el ACA: "Si quieren la categoría, que la paguen". Esa fue solamente una frase de pasillos vacíos, pero parece esperar que cualquier fabricante entusiasmado pueda tomar la frase al vuelo y hacer un inmediato cheque.

Los premios no son muy generosos, como es costumbre en el ACA. (Más bien diríamos que son miserables.) Pero está bien defendida la industria nacional doblando los importes asignados a las clasificaciones generales de cada categoría. No hay variantes —y nos alegramos— en el recorrido con respecto al año pasado y no habrá largada simbólica, sino que se largará directamente desde Pilar.

Nadie se sorprendió cuando se supo oficialmente que el GP de TC viajaría hacia el sur. Sólo que en vez de llegar a Río Turbio, como se aseguraba, la zona más septentrional que tocará se localiza en el norte de Chubut (Esquel, Trelew, Rawson). A primera vista, las etapas son demasiado largas (la de Zapala - Esquel tiene 700 km de montaña) y desde ya los pilotos están disconformes con el monto de los premios, aunque son tres veces mayores que en Turismo. Además podría pronosticarse desde ahora que este Gran Premio de TC ha sido confeccionado sin tener en cuenta la fragilidad actual de la categoría y que por lo tanto se corre el riesgo de hacer abandonar a más gente de lo habitual en un GP.

El Gran Premio de Turismo se larga el 19 de octubre con un día intermedio de descanso entre etapa y etapa. El de TC se empezará a mover a partir del 2 de diciembre, continuando la etapa tercera el día inmediato y a partir de allí habrá también una jornada de reposo entre tramo y tramo.

Quizá dentro de un año las cosas mejoren . . . O no.

C. M. T.

PREMIOS

X° GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO NAFTA SUPER YPF 1966

A los ocho primeros clasificados en la general final de cada una de las clases, como sigue:

Clases A y BC:

	m$n.
Al 1º	200.000.—
Al 2º	170.000.—
Al 3º	130.000.—
Al 4º	100.000.—
Al 5º	80.000.—
Al 6º	60.000.—
Al 7º	40.000.—
Al 8º	20.000.—

Clases D y E:

	m$n.
Al 1º	250.000.—
Al 2º	200.000.—
Al 3º	160.000.—
Al 4º	130.000.—
Al 5º	100.000.—
Al 6º	80.000.—
Al 7º	60.000.—
Al 8º	40.000.—

Premios de idéntico monto se han establecido en cada una de las clases para los automóviles de industria nacional, de modo que quien ocupe uno de los ocho primeros puestos en la clasificación final con automóvil argentino, cobrará exactamente el doble de lo indicado. Así la suma total de dinero a distribuir en premios se eleva a m$n. 7.498.400.— y el máximo premio a que puede aspirar un competidor de las dos clases superiores es de m$n. 500.000.— Se admitirán inscripciones desde el 19 de setiembre hasta el 10 de octubre y el costo de las mismas será de m$n. 8.000.— para los socios del ACA y de m$n. 10.000.— para los no socios.

XLIV° GRAN PREMIO ARGENTINO DE TURISMO CARRETERA SUPERMOVIL YPF 1966

Se distribuirán las siguientes sumas en concepto de premios:

CLASIFICACION GENERAL

	m$n.
Al 1º	1.000.000.—
Al 2º	750.000.—
Al 3º	600.000.—
Al 4º	500.000.—
Al 5º	400.000.—
Al 6º	250.000.—
Al 7º	200.000.—
Al 8º	150.000.—
Al 9º	130.000.—
Al 10º	120.000.—
Al 11º	110.000.—
Al 12º	100.000.—
Al 13º	90.000.—
Al 14º	80.000.—
Al 15º	70.000.—

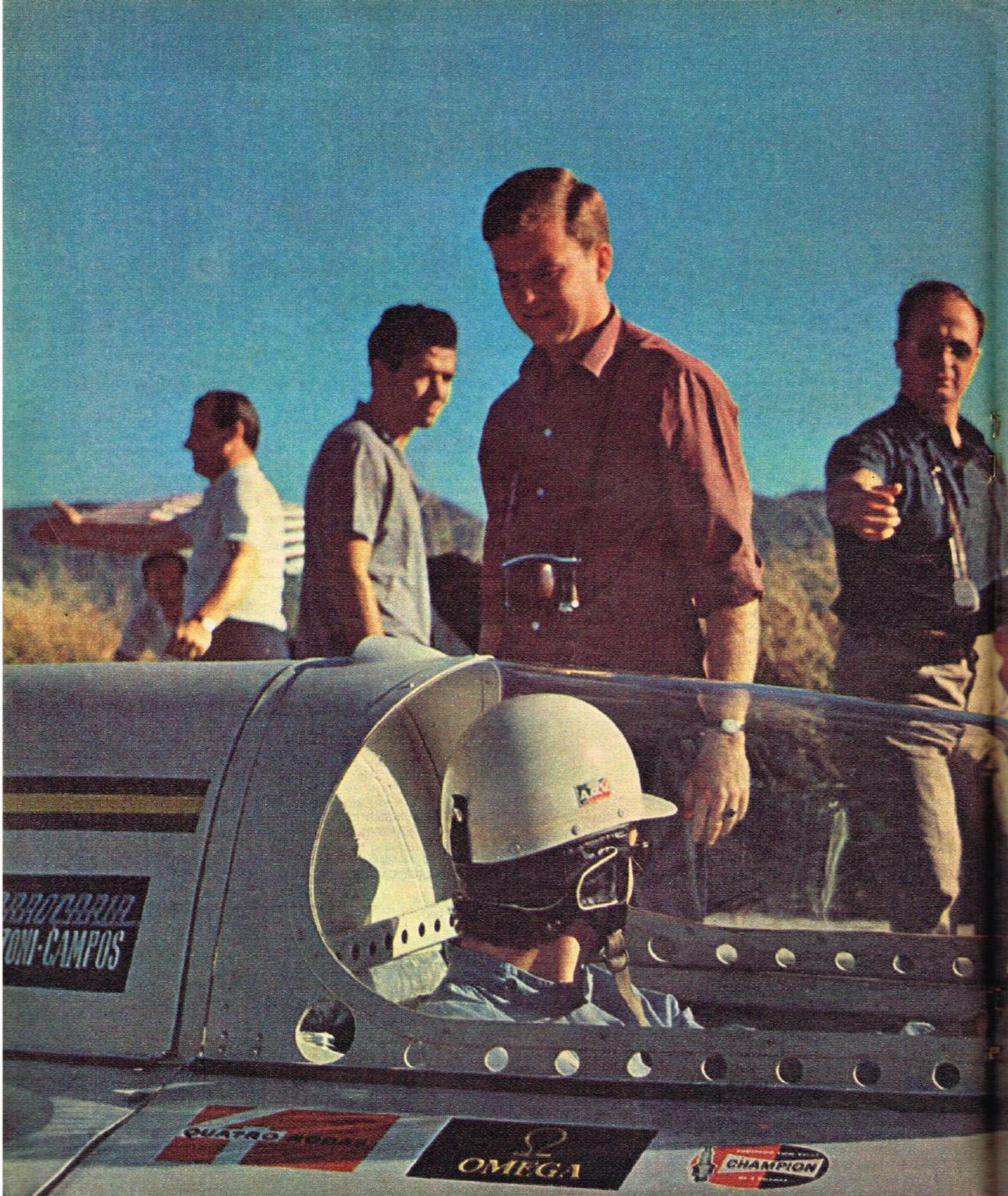
CLASIFICACION ETAPAS

	m$n.
Al 1º	70.000.—
Al 2º	50.000.—
Al 3º	40.000.—
Al 4º	35.000.—
Al 5º	30.000.—
Al 6º	25.000.—
Al 7º	20.000.—
Al 8º	15.000.—
Al 9º	12.000.—
Al 10º	11.000.—
Al 11º	10.000.—
Al 12º	9.000.—
Al 13º	8.000.—
Al 14º	7.000.—
Al 15º	6.000.—

El total a distribuir en premios se eleva así a m$n. 6.638.000.—. Los demás detalles del GP de TC no han sido dados a publicidad aún.







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CARCARÁ

Este pájaro de alto vuelo, puesto en marcha en San Pablo, es un claro ejemplo del progreso técnico y deportivo conquistado por Brasil

por nuestro enviado especial a Brasil
CARLOS MARCELO THIERY
fotos: QUATRO RODAS

El día de San Pedro amaneció luminoso en toda la costa atlántica del Brasil. Tibio, alegre y redondo, se levantó el sol carioca sobre la nueva autopista Río-Santos —que aún no se terminó de construir—, y estiró la sombra de los morros vecinos antes de remontarse en el cielo absolutamente azul.

A las ocho y treinta y cuatro, un extraño automóvil blanco que estaba detenido en el centro de la calzada con la nariz hacia el sur y la grupa hacia el norte, emitió un sonido agudo y partió sorpresivamente por el flamante pavimento hasta convertirse después de pocos segundos en una confusa manchita que contrastaba con los tonos grises. Regresó veinte minutos después (exactamente a las ocho y cincuena y cuatro) con la misma prisa y el mismo zumbido. Cuando se detuvo bufando dulcemente, lo rodearon varios hombres que extrajeron del extraño automóvil blanco a un conductor sonriente de casco blanco y mameluco deportivo.

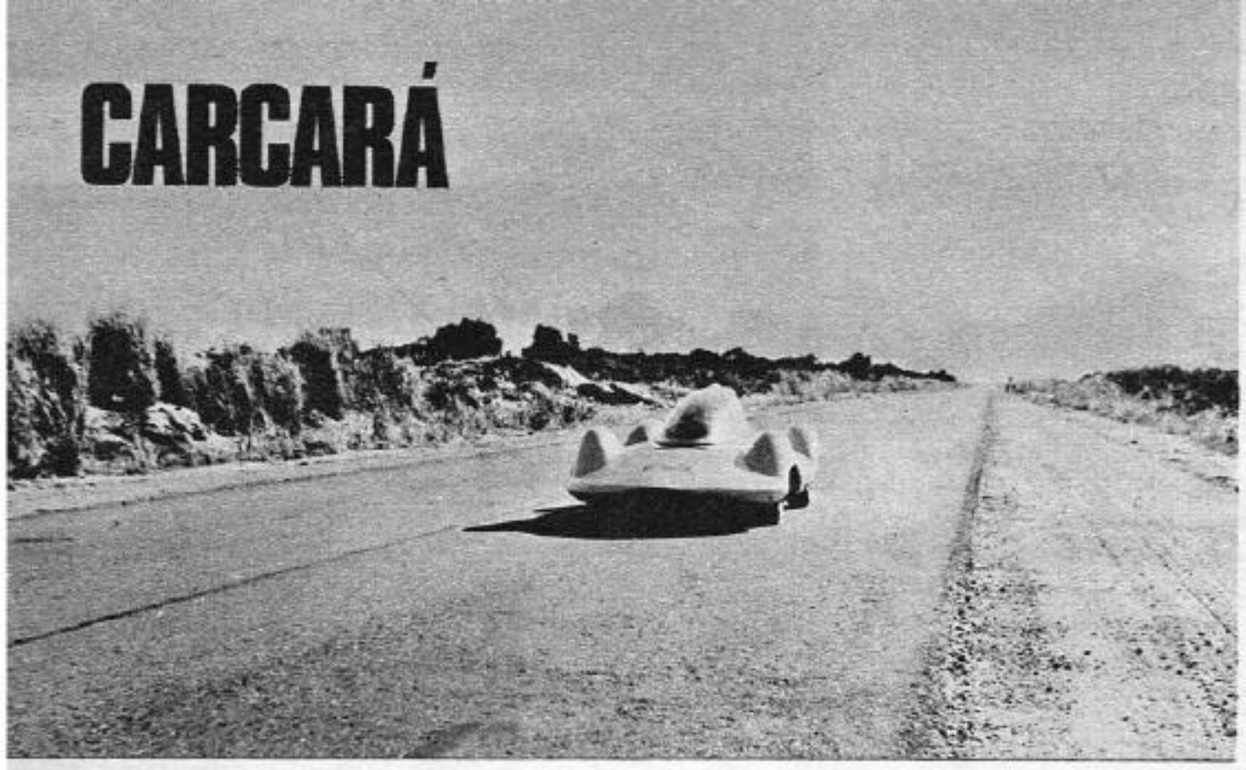
El "Carcará", auomóvil de récords construido por la Vemag do Brasil, acababa de establecer la primer marca sudamericana de velocidad sobre un kilómetro lanzado para la categoría internacional 750-1.100 cm³. El viaje de ida lo cumplió a razón de 214.477 km/h y el de vuelta a 211.329 km/h, lo que da un promedio de 212.903 km/h.

Quizá la cifra en sí no sea muy elocuente ya que el mejor registro internacional de la categoría se mantiene invicto desde 1939 cuando el mayor Gardner manejó en Inglaterra su MG sobrealimentado nada menos que a 327.600 km/h. Inclusive, los 965 km/h de Craig Breedlove parecerían querer ridiculizar el récord brasilero, con todo que fueron obtenidos con un monstruo de increíble potencia y sin ningún tipo de limitación. Pero los veloces bramidos del "Carcará" tienen un valor muy especial, puesto que son fruto de la nueva era de la tecnificación en Sudamérica. Diseñar, construir y pilotear un automóvil para records exige empezar el trabajo a partir de una plataforma de sólidos conocimientos técnicos que van a señalar mundialmente el alto grado de madurez de los especialistas sudamericanos.

El padre del "Carcará" es Jorge Lettry, jefe del Departamento de Competiciones de Vemag, que a su vez es la licenciataria DKW en el Brasil. Lettry, que nació en Italia y llegó a San Pablo poco tiempo después de aprender a gatear, es indudablemente el hombre más capacitado del Brasil para hacer un ejercicio de este tipo. A primera vista la paternidad no tiene mucha importancia que di-

→

CARCARÁ



El "Carcará" en marcha, durante la primera corrida.

gamos, pero Lettry le dijo varias veces al enviado de CORSA: "uno de los principales males brasileros es querer hacer siempre las cosas más grandes del mundo" y esto garantiza automáticamente que el "Carcará" no se pondrá a la cola de todas as **coisas maiores do mundo** que tienen en Brasil, lo cual comprometería seguramente la auténtica validez del trabajo. Por lo demás, toda la experiencia que se recoja de este record, no será solo una cosa pintoresca para el Departamento Competición de Vemag donde se trabaja con cariño, sonriendo, cantando, pero sin olvidarse en ningún momento que los únicos que se divierten con las carreras son los espectadores... y tal vez los pilotos.

Después de todo esto, no es nada difícil que Luiz Grecco, de la Willys, y Chico Landi, de Simca, se sientan tentados por el éxito de Lettry y descubran que están dispuestos a seguir el mismo camino. En ese caso es probable que lo hagan sentir íntimamente feliz a Lettry porque la carrera contra el "Carcará" y el cronómetro es una magnífica manera de reconocer el valor de su iniciativa, pero sea como sea, si en Brasil se empieza a batallar por el récord de la categoría 1.100 cm³ es indudable que la industria automotriz brasilera será la primera agradecida.

AVE DE PICO ENCORVADO

La idea de intentar el récord nació durante una conversación entre Jorge Lettry y L. Bilyk, el director de nuestra hermana **Quatro Rodas**. Las cosas se hicieron a partir de un chasis para Fórmula Junior que estaba adormecido en un rincón de la fábrica Vemag. A este chasis se le agregaron dos cuadernas tubulares a la altura del tablero de instrumentos y del respaldo del asiento para ayudar a sostener la carrocería.

Anisio Campos fue el encargado de calcularla y diseñarla. Habitualmente Campos aparecía en el Departamento Competición de Lettry con un casco bajo el brazo y un par de guantes en el puño derecho dispuesto a sentarse en cualquiera de los prolijos DKW disfrutando su condición de piloto oficial de Vemag. En sus horas libres **tiraba unas rayitas** (como dicen todos los dibujantes del mundo) y aceptó sin titubear el ofrecimieno que lo cambiaría de piloto a estilista. Entonces se sentó inmediatamente frente al tablero y prácticamente no se detuvo hasta que consiguió poner bajo las narices de Lettry las armónicas formas del flamante automóvil para récords.

A su vez, Rino Malzoni, ya había probado a Lettry su gusto y su capacidad para trabajar en carrocerías creando y construyendo el **GT Malzoni** que probara CORSA en Interlagos y prácticamente está de más decir que fue Malzoni quien se encorvó sobre varias chapas de aluminio para confeccionar el aerodinámico carenado del automóvil. Mientras lo terminaba, Rino se había constituido en algo así como "la oposición" dentro del grupo. Resulta que inicialmente iban a llamar "Arpoador" (una playa de Río) al vehículo, y que poco a poco Anisio y Lettry maduraban la idea de bautizarlo con el nombre de un pájaro bien representativo de la fauna brasilera. Así fue como eligieron al **carcará**, especie de halcón con plumaje blanco y negro, pico corvo, rapiñero (sin ningún tipo de alusión a la representatividad) y popularizado en los últimos años con una canción muy conocida.

Malzoni es un gran tipo, pero un cabeza dura bárbaro. Era tanta su insistencia en llamar "Arpoador" al auto que igualaba las fuerzas de Lettry y de Anisio llamándolo a dúo "Carcará", que cuando llegó el momento de pintar la máquina debieron apelar al arbitraje de Quatro Rodas para bautizarlo definitivamente. L. Bilyk votó por "Carcará" y la balanza quedó por fin inclinada entre los inconsolables gruñidos de Malzoni.

En orden de marcha, el "Carcará" pesa 500 kilogramos. Lo mueve un motor DKW-Fissore que trae originalmente unos 60 HP, llevado por Lettry a 100 HP alimentando los tres cilindros con dos carburadores Solex PHH de 40 mm. de garganta y trabajando con mucha prolijidad tanto en la admisión como en el sistema de escape.

Una vez que el automóvil estuvo listo (viéndolo se podía recordar fácilmente al Abarth para récords que carrozó Pininfarina) el problema siguiente consistió en elegir el escenario, porque San Pablo está casi a 800 metros de altura y en las vecindades de Santos no hay ninguna recta lo suficientemente larga y segura como para intentar las dos pasadas reglamentarias. Fue entonces cuando Lettry se decidió por la rodovía Río-Santos y eligió un tramo cercano al estado de Guanabara, no sólo porque le ofrecía las condiciones básicas sino porque al mismo tiempo era uno de los pocos lugares ubicados a nivel del mar.

TANTO PARA UNO SOLO

Mientras el "Carcará" establecía su marca, apenas un puñado de periodistas, técnicos y curiosos excepcionales demostraban a todo Brasil que levantarse temprano es una mala costumbre. Los policías contratados para vigilar la ruta no tuvieron nada de trabajo y se dedicaron a tostarse lentamente mientras duraron los ejercicios, aunque la indiferencia inicial se les convirtió en júbilo nacional cuando conocieron las cifras del récord.

El "Carcará" se detuvo al fin.

Su piloto Norman Casari estaba radiante después de haber vivido lo que él llamó "la mayor emoción de su vida". Crispín e Italo, las dos manos derechas de Lettry, los dos excelentes mecánicos, sonreían y se abrazaban. Crispín es un negrito espigado que parece hecho de ébano y chocolate, figura tradicional en Interlagos, trabajador inteligente. Italo Antonángeli, un silencioso artesano que merece la confianza, la total confianza de su jefe, y lo mismo que él, llegado al Brasil desde Italia. En tanto, Jorge Lettry parecía haber perdido su habitual mesura y reventaba de alegría queriendo introducir dentro de su inseparable cámara fotográfica las emociones de todo el mundo. Anisio Campos y Rino Malzoni no sabían cómo decirse mutuamente lo satisfechos que estaban.

Norman Casari vivió su gran día de suerte. En un abrir y cerrar de ojos, inesperadamente, entró en la historia del automovilismo brasilero. Y horas después de establecer la primera marca sudamericana inauguraría en Río, pleno Botafogo, calle Asunción 68, su moderno taller especializado en DKW. Fue, desde todo punto de vista, su gran día de suerte. Por eso, al sacarse el casco después de abandonar la cabina del "Carcará", dijo: "Esta es demasiada emoción para un brasilero solo..."

La fortuna de Norman comenzó realmente cuando Lettry lo convidó a pilotear el "Carcará" para viajar por encima de los 200 km/h. Todos pensaban que el hombre elegido sería Marinho, primer piloto de Vemag y prestigioso tallerista de la calle Tabapuá en San Pablo. Pero Marinho no quiso intentar el récord porque pensaba que el "'Carcará' no tenía la suficiente estabilidad. Quizá tendría algo de razón porque un tiempo antes del intento, Lettry ordenó algunas modificaciones en los amortiguadores y la instalación de neumáticos Pirelli del tipo **Spalla di sicurezza** (equivalente a nuestras cubiertas de **hombro redondo**). Pero Marinho sabía que estas gomas tienen su límite de resistencia en los alrededores de los 130 km/h y no quiso rodar sobre ellas de ninguna forma. Sin embargo, Lettry experimentó al "Carcará" con las **Spalla di sicurezza** y determinó que no ha-

Norman Barbosa Casari. El hombre más veloz del Brasil.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

bría problemas usándolas en el tren delantero, mientras se calcen en las ruedas de atrás las Cinturato HS considerando el escaso peso del vehículo.

Después de asegurarse, Lettry lo invitó oficialmente a Norman. Al terminar la primera corrida los neumáticos estaban recalentados y presentaban excesiva temperatura en la banda de rodamiento. Pero antes de iniciar la segunda pasada, los técnicos de Vemag retiraron las cuatro ruedas, enfriaron los neumáticos con agua y antes de remontarlos los revisaron prolijamente. Se hizo el viaje de vuelta y al ser terminado sin novedad, uno de los tipos más felices de la Tierra era el representante de Pirelli.

Para controlar la prueba se utilizó un cronómetro Omega comprado especialmente por Quatro Rodas y que se compone, básicamente, de tres instrumentos: dos células fotoeléctricas y un elemento computador capaz de registrar hasta con un milésimo de segundo de precisión los impulsos recibidos en cada una de las dos células, que se ubican a su vez en los dos topes del kilómetro elegido. Tanta es la exquisitez del aparato que una de las células llegó a registrar ese día las dos ruedas de una motocicleta que pasó frente a ella a más de 135 km/h.

LA HISTORIA DE NORMAN

Norman Barbosa Casari, el record-man sudamericano, nació en San Pablo siendo muy pequeñito aún, el 2 de marzo de 1936. Es hijo de un rico industrial italiano y empezó a manejar cuando apenas tenía diez años.

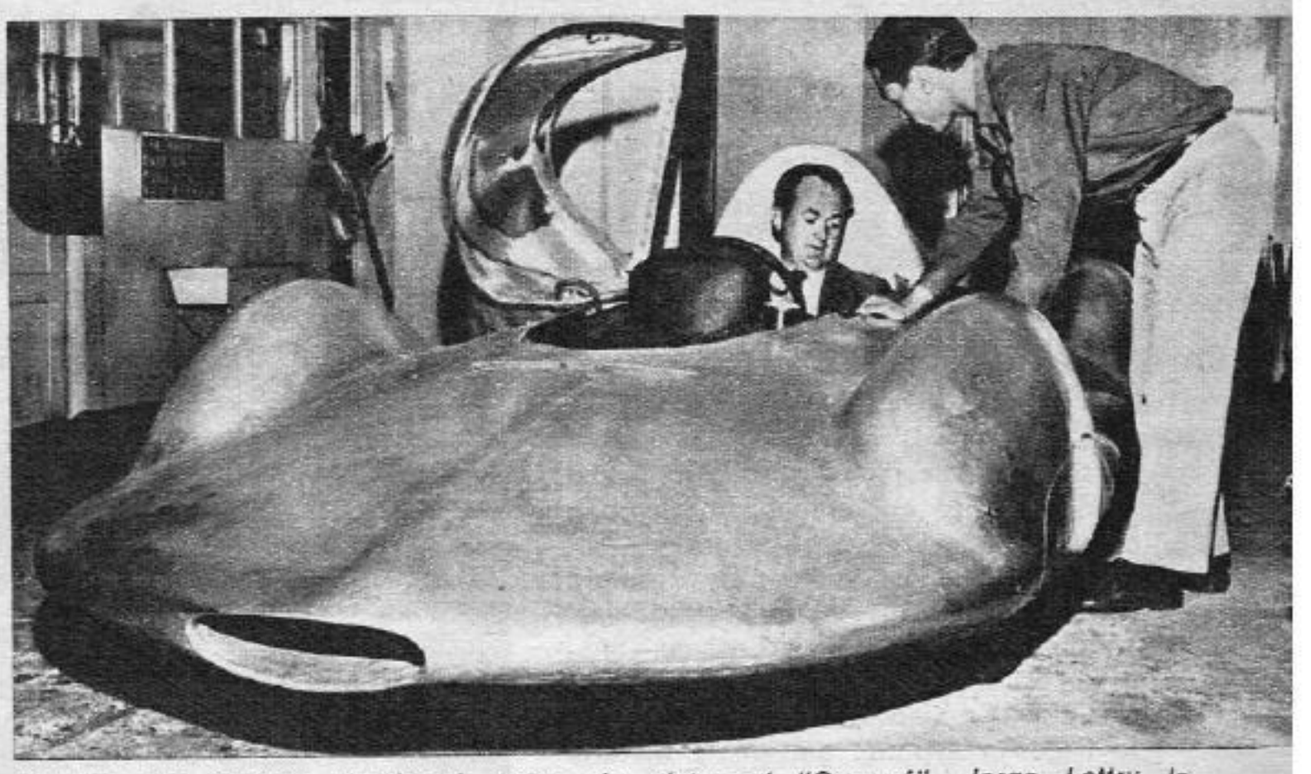
Desde entonces soñó siempre con ser el protagonista de heroicas hazañas detrás de un volante, mientras intentaba repetir con el Ford de su padre los virtuosos derrapes de Tazio Nuvolari que todavía hoy, teniendo una hija, sigue siendo su ídolo.

Corrió seriamente a partir de 1960, cuando recién se inauguraba Brasilia. Norman tuvo tanta habilidad para mostrar sus condiciones que muy pronto fue invitado a integrar el equipo oficial de Vemag.

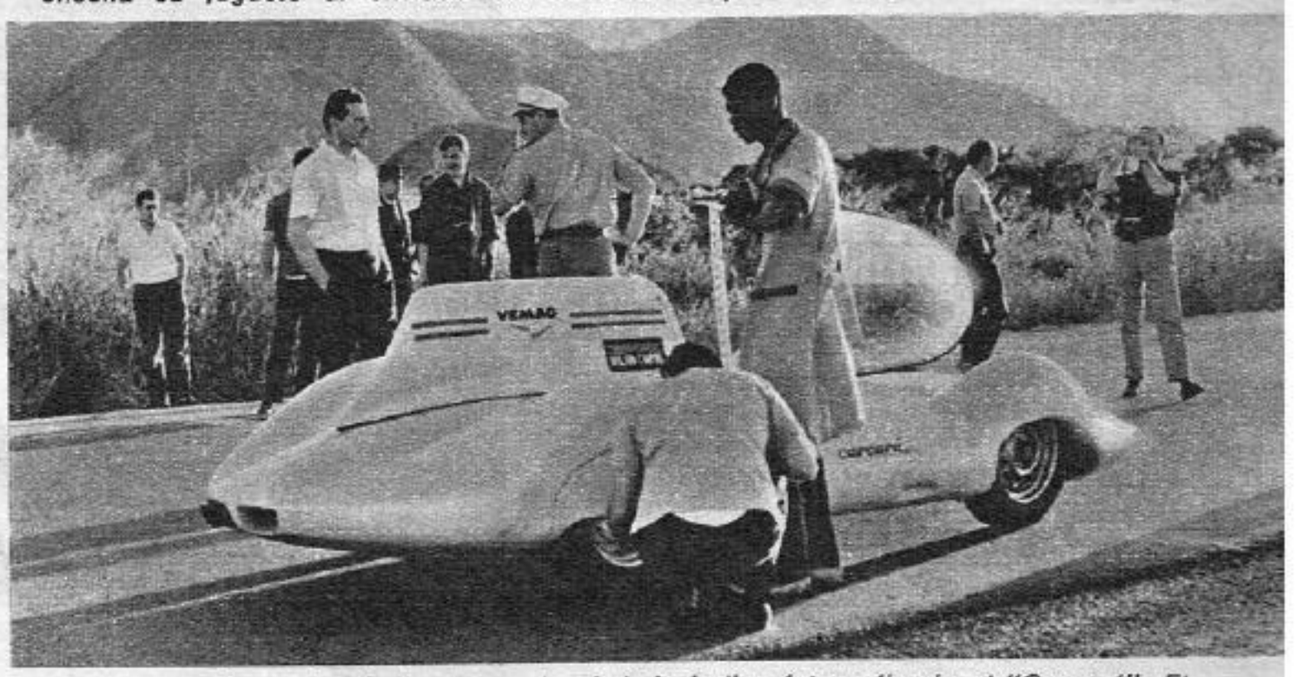
Su esposa, Silvia, es una entusiasta del automovilismo y Norman se enorgullece de que no sea uno de esos tábanos cargosos, muertos de miedo, que se pasan la vida dando recomendaciones y pidiéndole que se cuide. Ella está siempre en su box, tomándole tiempos con el cronómetro que inevitablemente cuelga de su cuello y que fue el presente de bodas de su esposo.

El día de San Pedro, Silvia no estaba en la carretera, cuando el "Carcará" llevó hacia el sur a un hombre dichoso y trajo hacia el norte a todo un récordman. Silvia estaba muy ocupada en Río, acomodando los ramos de flores que llegaban al taller nuevo, recién montado por su esposo.

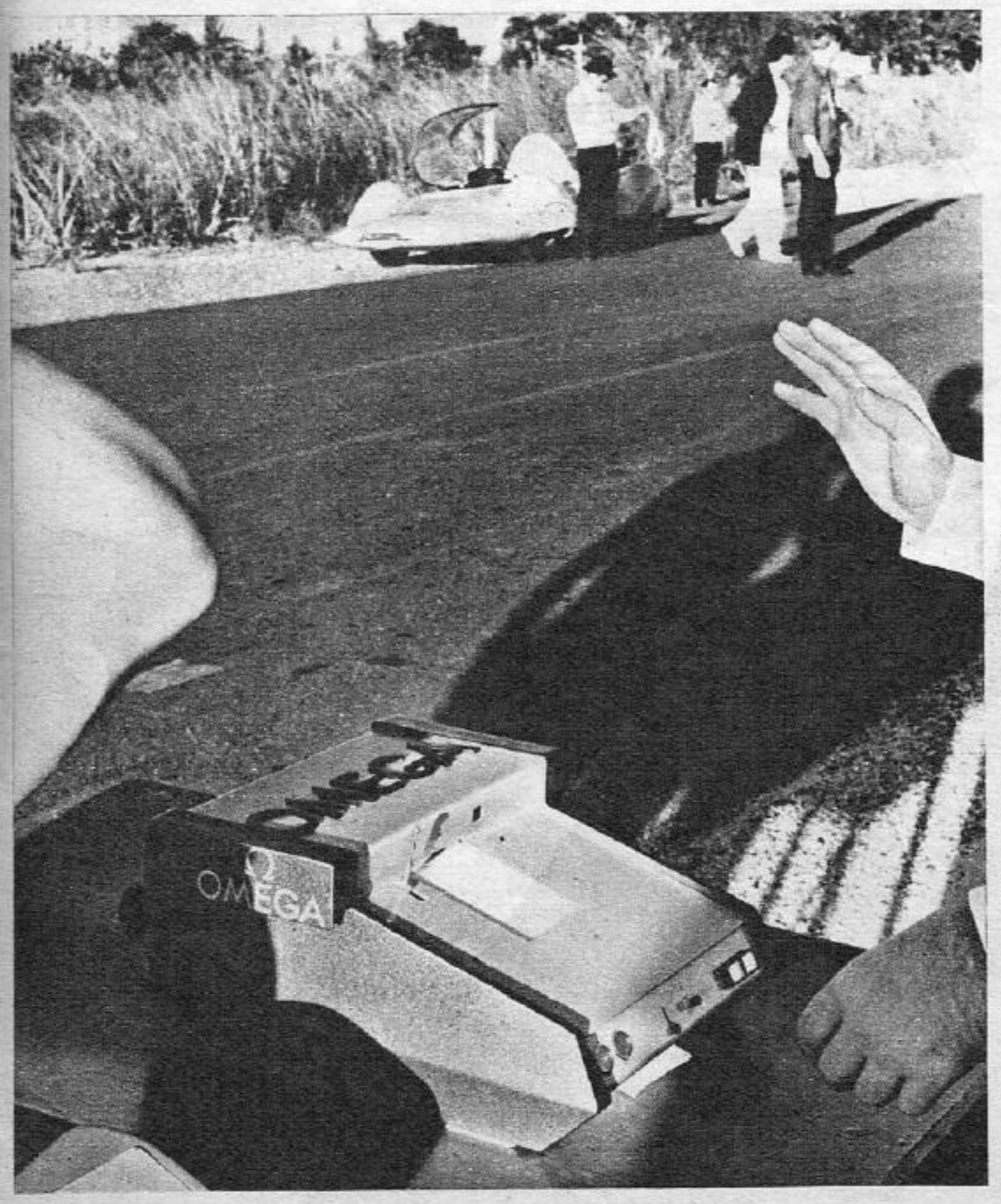
CORSA - felicitaciones para todos.



Antes de intentar el récord, antes de pintar al "Carcará", Jorge Lettry le enseña su juguete al enviado de CORSA. Después lo dejó subirse un ratito.



Después de la prueba, Lettry se gasta el dedo índice fotografiando al "Carcará". El Morocho Crispín revisa el vehículo y L. Bilyk —director de Quatro Rodas (de camisa blanca)— se siente más satisfecho que nunca por haber comprado el reloj Omega.

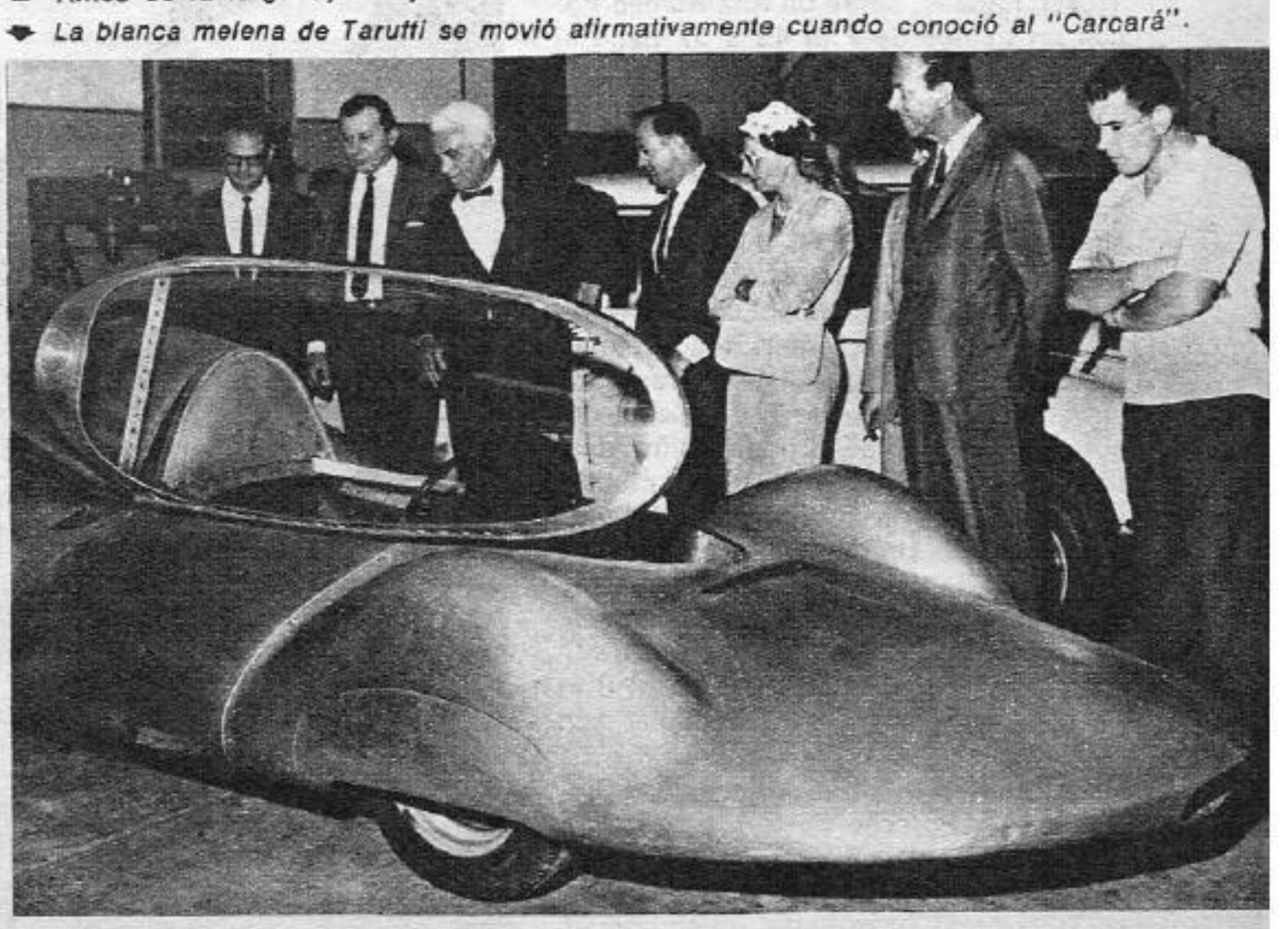


Juez supremo e inapelable: cronómetro Omega de registro fotoeléctrico.



Antes de la largada, Lettry da las últimas instrucciones.

La blanca melena de Tarutti se movió afirmativamente cuando conoció al "Carcará".



LOS TREPADORES GERMANOS

El domingo 4 con la clásica subida de Gaisberg, la pintoresca carrera austríaca, finalizó el Campeonato Europeo de la Montaña. Anteriormente se habían disputado las subidas de Rossfeld (Alemania), Mont Ventoux (Francia), Trento - Bondone (Italia), Cessana - Sestriére (Italia), Friburgo - Schauinsland (Alemania) y Sierra Montana Suiza). Este trigésim séptimo año en la historia de la subida de Gaisberg agrega a su lista de triunfadores los nombres de los alemanes Gerhard Mitter, Hans Herrmann y Michel Weber.

El 8 de setiembre de 1929 se inauguraba, sobre la recién terminada carretera de Gaisberg, la primera competición internacional que pudo hacerse realidad gracias a la idea y al apoyo del entonces gobernador civil de Salzburgo, Dr. Franz Rehrl. El accidentado curso de la recién inaugurada carretera mereció los más positivos elogios entre los técnicos de antaño. Veinte mil espectadores presenciaron aquella carrera. El viernes, Peppi Walla, con un Sunbeam de 1500 cm³, empleó 8m 10 s 95, mientras el más rápido piloto del momento, Max Rag Arco-Zinneberg, con un Mercedes SSK de 7000 cm³ empleó 8 m 50 s 96.

La segunda versión en el circuito de Gaisberg, el 31 de agosto de 1930, tuvo gran repercusión en el plano internacional. El récord de Peppi Walla fue batido por el piloto de Salzburgo, Max Raheis, propietario de una cadena de cines, sobre un AJS. Momentos después el inglés Tom Bullurs (NSU) empleó 7 m 59 s 52, bajando por vez primera los ocho minutos. Sólo un corredor pudo disminuir aquel tiempo extrardinario: el famoso berlinés Heinrich Joachim von Morgen sobre su Bugatti particular, empleando 7 m 58 s 19.

En la versión de 1932, el más famoso piloto de los años treinta, Rudolf Caracciola, consiguió el mejor tiempo aunque no pudo marcar un nuevo récord. Por fin, en el año 1933, el conde Feilce Trossi, italiano, sobre un Alfa Romeo P3, con un tiempo de 7 m 42 s 57 batía el último récord establecido en 1931 por el bugatista von Morgen.

El recorrido de este año alcanzó a 8,652 km. Participaron 62 automóviles entre los que figuraron 28 Turismo, 12 Gran Turismo, 6 Sport, 4 Sport-Prototipos y 5 de carrera puros. El especialista de Gaisberg y Campeón Europeo de la Montaña, Gerhard Mitter, fue protagonista de una violenta colisión durante los entrenamientos que dejó inutilizado su automóvil, aunque él pudo salir ileso. Inmediatamente fue enviado otro modelo Porsche desde la fábrica de Stuttgart, en Alemania, con el cual consiguió la victoria en la competencia con un tiempo de 7 m 52 s 42. Segundo se clasificó Herrmann con 7 m 53 s 25, tercero Michel Weber con un Porsche 916 en 8 m 15 s 34 y cuarto Toni Fischhaber con un BMW.

En Sport la victoria perteneció a Greger con un Porsche Carrera 6, en Gran Turismo a Karl Foitek (¿lo recuerdan de la Temporada Internacional de 1964?) y en Turismo al suizo Setty, quien empleó 9 m 12 s 89.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Al término del Campeonato Europeo de la Montaña, presentamos aquí los resultados de este clásico torneo anual

Sucesión de triunfos para el Porsche de Mitter, para quien el poderío de los Dino y la calidad de Scarfiotti no fueron suficientes.

CAMPEONATO EUROPEO DE LA MONTAÑA

POSICIONES FINALES

CATEGORIA SPORT Y SPORT-PROTOTIPOS

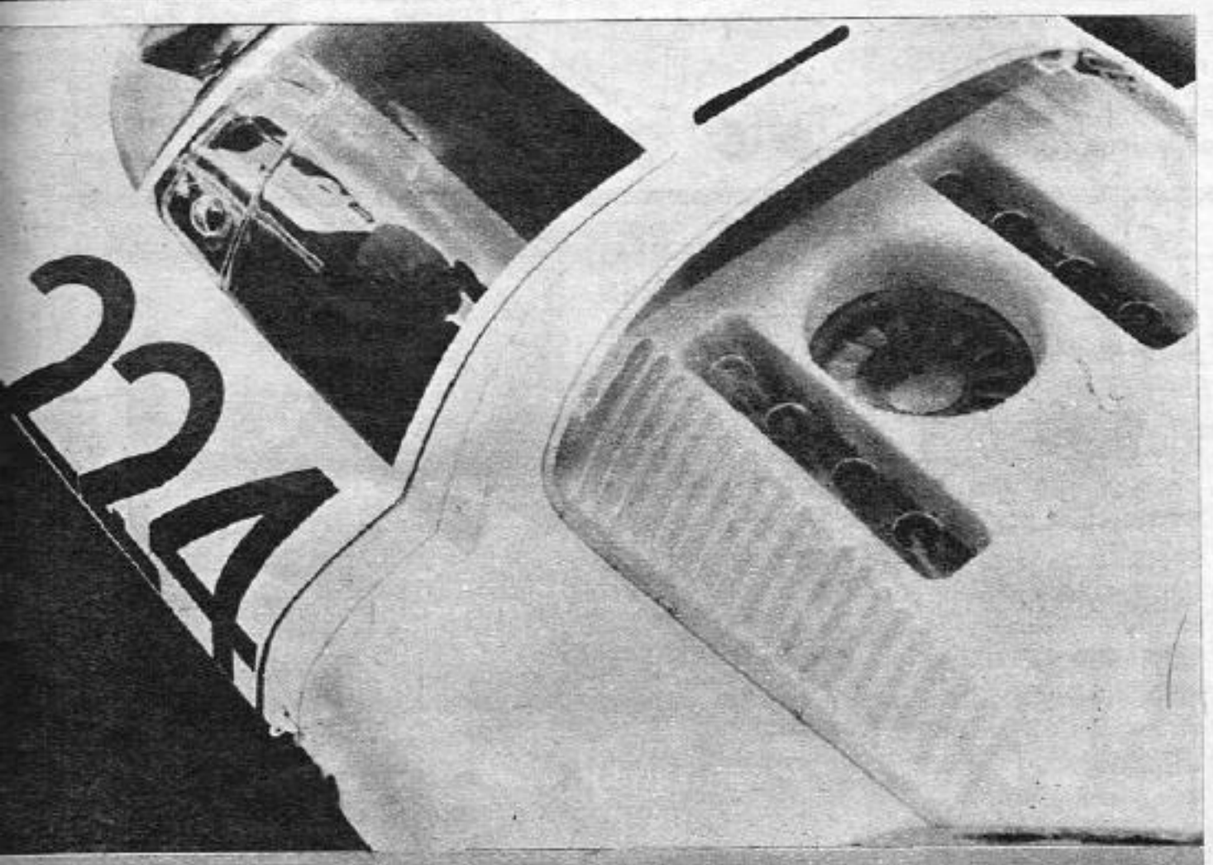
1º Mitter, Gerhard (Al)	Porsche ocho cilindros	45
2º Scarfiotti, Ludovico (I)	Dino	30
3º Herrmann, Hans (Al)	Porsche ocho cilindros	26
4º Greger,Sepp (Al)	Porsche Carrera 6	19
5º Weber, Michel (Al)	Porsche 916	14
6º Stommelen, Rolf (Al)	Porsche 914	5
7º Capuano, Ignazo (I)	Porsche Carrera 6	2
7º Clément, Jean (F)	Porsche Carrera 6	2
7º Fischhaber, Toni (Al)	BMW 2000	2

CATEGORIA GRAN TURISMO

1º Mahle, Eberhard (Al)	Porsche 911	45
2º Schetty, Peter (Aus)	Shelby Mustang 350	31
3º Foltek, Karl (Sz)	Lotus Elan	23
4º Zwimpfer, Siegfried	Ferrari GTB	19
5º Flückiger, Walter (Sz)	Lotus Elan	5
6º Sedpoerry, Dieter	Porsche 911	4

HISTORIAL DEL CAMPEONATO

1957 Willy Daetwyler	Suiza	Maserati
1958 Wolfgang von Trips	Alemania	Porsche
1959 Edgar Barth	Alemania	Porsche
1960 Heini Walter	Suiza	Porsche
1961 Heini Walter	Suiza	Porsche
1962 Ludovico Scarfiotti	Italia	Ferrari
1963 Edgar Barth	Alemania	Porsche
1964 Edgar Barth	Alemania	Porsche
1965 Ludovico Scarfiotti	Italia	Dino Ferrari
1966 Gerhard Mitter	Alemania	Porsche



Estas ocho bocas alimentaron los triunfos de Gerhardt Mitter en el Campeonato Europeo de la Montaña. Un motor de ocho cilindros —refrigerado por aire, por supuesto— colocado sobre un Porsche Carrera 6.



Fue uno de los grandes de la velocidad. Entonces, prefería vivir rodeado de fierros y olores de goma quemada y bencina. Ahora, prefiere vivir rodeado de "conejos", whisky y extracto francés; en fin, él sabrá. También escribe sus memorias, que CORSA viene publicando desde sus comienzos.

¿SE TERMINARAN LAS CARRERAS POR FALTA DE PLATA?

Exclusivo para CORSA por STIRLING MOSS

La liquidación de un equipo de carreras siempre es un acontecimiento lamentable. Pero, de la forma en que van las cosas hoy, no hay remedio. Los particulares tienen cada vez menos que hacer en carreras Grand Prix. Las cosas cada vez cuestan más y para correr Grand Prix hay que ser multimillonario.

Más aún; si los costos siguen en aumento, se verá comprometido todo el futuro de las carreras Grand Prix. Colin Chapman ya amenazó varias veces con retirarse porque nadie aguanta el tren. Ferrari también habla de abandonar; claro que eso lo viene diciendo desde 1947...

Las empresas petroleras gastan más de mil millones de pesos por año en la financiación de carreras GP. Están estudiando muy cuidadosamente su posibilidad de mantener ese ritmo. Y si Esso, Shell, BP, etc., deciden no apoyar más los GP, representaría el fin. ¿Acaso alguien piensa que es factible seguir sin el aporte publicitario de las empresas petroleras, de neumáticos, y otros?

Desde hace tiempo tengo ganas de organizar un equipo para correr en Indianápolis. Me hubiera gustado correr si hubiese dispuesto de una máquina adecuada. No pude, y entonces me gustaría sublimar mis deseos actuando como **caposquadra.**

Creo que Masten Gregory es un hombre que podría andar muy bien en Indianápolis. Desde sus primeras incursiones en Europa, hace más de diez años, ha progresado muchísimo.

En una época era sumamente impreciso para manejar. Andaba más fuerte de lo que sabía. Un poco como John Surtees en la primera época, aunque aun en su período evolutivo John siempre "sintió" el coche como Masten nunca pudo hacer.

Perdí la cuenta de los autos de los cuales Masten saltó antes de accidentarse. Cada vez que veía inminente "la piña", se paraba en el asiento y se largaba. Lo hizo en coches que iban a más de 160 km/h.

Afortunadamente, todo eso pasó. Ya Masten no necesita de esas cosas, porque maduró, es inteligente, suave y completamente profesional —lo que se necesita para Indianápolis.

Perdonen la digresión. Volvamos al tema costos. Desarrollar un nuevo motor para carreras Grand Prix cuesta unos 50 millones de pesos argentinos. Un auto de carrera cuesta cinco o seis millones. Cada carrera le cuesta 150.000 pesos en depreciación, siempre que el coche termine sin problemas.

Si se rompe... bueno, entonces sí que va a tener que meter la mano en el bolsillo. Cuando yo regenteaba el equipo British Racing Partnership, además de los 150.000 de depreciación por motor por carrera, había 150.000 más por detallecitos, eso sin roturas grandes. Una vez revisamos un motor, que no tenía nada, y la simple revisión costó casi 40.000 pesos.

No se olvide que el motor —que puede costar cinco millones de pesos— ya será obsoleto, con toda seguridad, cuando termine el año. Ni hablar de lo que ha costado el cambio a motores 3 litros para este año.

Muchos sostienen que todo esto significa el fin de las carreras Grand Prix. Yo no estoy tan convencido. Creo que las grandes carreras están demasiado establecidas, demasiado sólidas para eso. Aunque los patrocinadores tradicionales se nieguen a continuar, creo que siempre habría otros dispuestos.

Creo que empresas como por ejemplo B.M.C. podrían seguir el camino marcado por Ford. Después de todo, las pistas siguen siendo el mejor laboratorio para los coches de uso cotidiano.

No, no se terminarán las carreras por falta de plata. Las últimas 24 Horas, con el decidido empuje de Ford, parecen demostrarlo.

NOVEDADES CORSA

Realización EDDIE publicitaria • 32-7989 - 1424



REPUESTOS LEGITIMOS PEUGEOT

OSCAR S. E. DEL PRADO S.C.A.

ENVIOS AL INTERIOR

CABILDO 4112

T. E. 701 - 5798 / 701 - 5846

Buenos Aires

Ponga a "punto" su **FORD FALCON** con la reforma especial del **distribuidor con avance centrifugo y levas especiales.** Logre así máximo rendimiento, más pique, más velocidad y extraordinaria economía de consumo.



Además **levas especiales** para competición y standard de todo tipo de automotor. Visite a **ALFONSO VEGA, Teodoro García 2378/82** (casi esq. Cabildo al 900) **Tel. 772-0605/7138, Buenos Aires.**



PIACQUADIO EN AUTOMOVIL,

1496 Camarones 1500, Tel. 59-8573/9971, Cap.

TACOMETRO FRARNO colocado $ 7.500.-

Instrumental - Fundas anatómicas

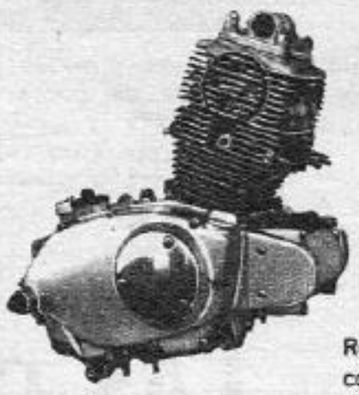
Volantes deportivos - Cinturones de seguridad **"Cuidex"** - Bujías Platinos - Cintas de freno (colocación) - Coronas - Piñones Amortiguadores - Juntas - Espirales - Herramientas importadas en general.

En LINIERS.
SERVICE ESPECIALIZADO para su AUTO UNION, también LINEA COMPLETA de REPUESTOS y ACCESORIOS LEGITIMOS.
CHAPA Y PINTURA

RIVADAVIA AUTOMOTORES

Tuyú **35**, Alt. Avda. Rivadavia 10700, **T. E. 64-8734 (Liniers)**





A. PAROLO Y Cía. S. R. L.:

Distribuidores Exclusivos de MOTOCICLETAS "HONDA"

Recibimos su viejo motor, como parte de pago por uno **0 Km.**

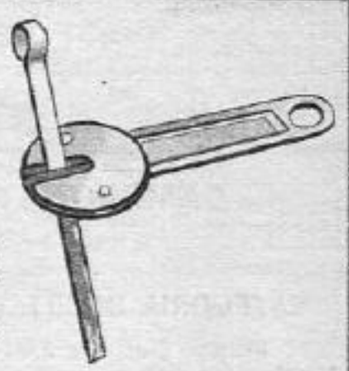
Service Mecánico - Repuestos Legitimos - Banco de Pruebas.

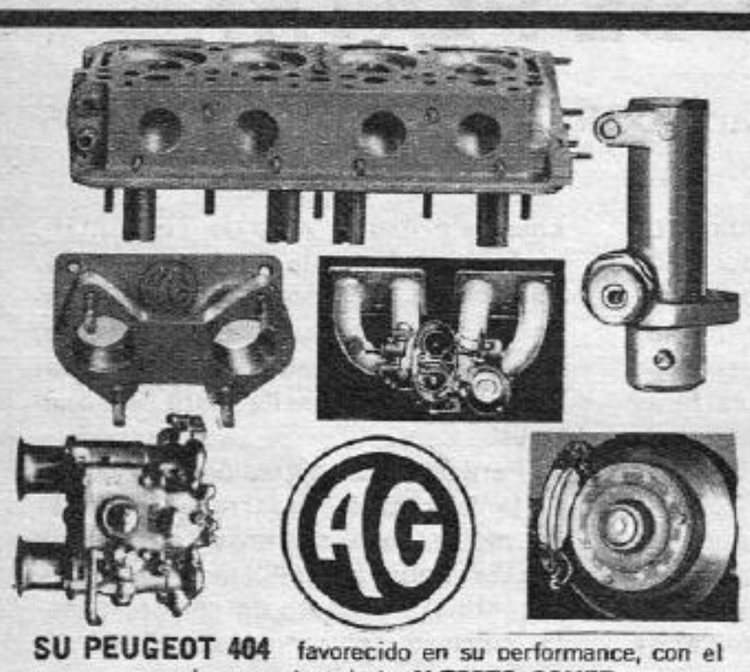
Ing. Pereyra 18 (Alt. Av. Rivadavia 11900) - T. E. 653-3856, CIUDADELA.

LIMPIAVARILLAS de ACEITE "BASTION"

No se ensucie las manos. Elimine trapos sucios. Evite cuerpos extraños en el aceite. Ubicado permanentemente cerca del motor. **Pat. Arg. 200876. Pat. Intern. en trámite.**

Fabr. y Distr.: TEA S.R.L., Gral Mosconi 1157, Sáenz Peña, Pcia. de Buenos Aires. Teléfono 757-1869





SU PEUGEOT 404 favorecido en su performance, con el **equipo** que le brinda **ALBERTO GOMEZ**

Velocidades aproximadas:

A Inyección ..... 160 Km/h. .... AGS .... 175 Km/h.
Std ..... 140 Km/h. .... AGA .... 160 Km/h.

FRENOS DE DISCO - EQUIPOS ESPECIALES p/MOTOR

Ofrecemos nuestro DINAMOMETRO para prueba de motores hasta 250 HP.

Venta y colocación

ALBERTO GOMEZ SERVICIO AUTORIZADO PEUGEOT

Ugarteche 3270 - Cap. - T. E. 71-6858



DYNA ROTOR

Primera Casa Argentina para el Automovilismo Deportivo. Jaramillo 2324, T. E. 70-5731, Cap. (a 50 mts. Cabildo 3800 frente Plaza).

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS DE **"N.A." HELMETS** PARA **AMERICA LATINA.**

Precios especiales para comerciantes.

EL CASCO PROTECTOR PARA EL PILOTO EXIGENTE. Unico modelo para competición fabricado en la **Argentina** bajo normas **IRAM. LIVIANO (800 gr.) SEGURO** (construido en fiberglass reforzado, con barbijo y nuquera) **COMODO** (interior ajustable, patente mundial, sistema **floating-band**) **BIEN AIREADO** (flujo de aire constante con agujeros de respiración).

VISITENOS. PONEMOS A SU DISPOSICION LA CASA MAS IMPORTANTE ESPECIALIZADA EN AUTOMOVILISMO DEPORTIVO EN LA REPUBLICA ARGENTINA.

Nuestros productos también se venden en:

CONCORDIA (E. Ríos): **AUTO SPORT,** Entre Ríos 450.
CORDOBA: **BOUTIQUE DEL AUTOMOVIL,** Av. Gral. Paz 185.
SALTO ARGTN.: **LA CASA DEL DEPORTISTA,** Prof. Montes 138.
SANTA FE: **P. BONACCI & CIA.,** L. de la Torre 2847.



AL-RO

Mod. 555

- **NUEVO SISTEMA DE REGULACION**
- **NUEVO CASCO EXTRA CHATO**
- **NUEVO CRISTAL OPTICO**
- **NUEVO REFLECTOR CON LAMPARA ESPECIAL SUPER POTENTE**



Adquiéralos en todas las casas del ramo de todo el pais

AL-RO S.R.L. Pje. LUIS BRAILLE 5620

CAP. FED. TEL. 64-6006

ACCESORIOS para AUTOMOTORES • COLOCACION en el ACTO

Defensas
Faros
Espejos
Alfombras
Radios
Bocinas
Tacometros
Volantes Sport
Cascos
Guantes

AL-RO ONCE



FUNDAS ANATOMICAS Y TECHOS VINILICOS SUPERFUND



TELEF. 93-8246 BUENOS AIRES

JUJUY 332

Comind AUTOMOTOR S.R.L.

Unico fabricante

TACOMETRO COMIND

le ofrece en su local la máxima categoría en accesorios para AUTOMOTORES.

TACOMETROS ELECTRONICOS COMIND – RADIOS – CINTURONES DE SEGURIDAD - CUBREVOLANTES CORSA SPORT - LINTERNAS - ESPEJOS - TABLEROS DEPORTIVOS FAROS, etc.

VISITENOS: LE ASESORAREMOS SIN COMPROMISO ALGUNO.

AV. CORDOBA 1770 - CAP. FED. - TEL. 49-5394.

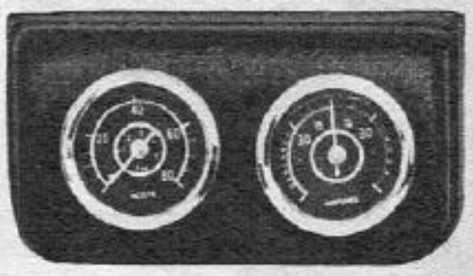


VITIS

presenta su línea de **ASIENTOS** especiales, modelos GRAN TURISMO, TURISMO CARRETERA y SPORT. Fabricados con interiores de espuma de goma, son anatómicamente adaptables a todo físico. Pueden verse en **MAURICIO VITIS y Cía. S. R. L., Dr. Adolfo Dickman 1375/79** (antes S. Blas), alt. Av. San Martín 2700, **Tel. 59-2026.** Bs. Aires. Solicite Folleto Gratis



INSTRUMENTAL BUENOS AIRES. DISTRIBUIDORES INSTRUMENTAL GLOSTER. TODO PARA EL TABLERO DEL AUTOMOVIL.



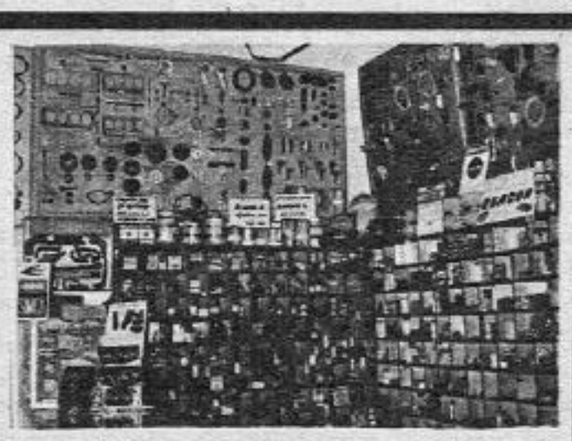
Venta - Reparaciones y Colocación, en: **Instrumental LIVI,** calle 42, Nº 511, La Plata **Instrumental Buenos Aires,** Charlone 155, C. Fed. (alt. Córdoba 6200).

Para pedidos de Interior unicamente a: **Av. Córdoba 5790, 1º P., Capital Federal.** Tableros Especiales

Envíos por Contrarreembolso. Precios especiales a revendedores.

TABLEROS ESPECIALES

Para toda la línea **FIAT, SIMCA ARIANE y ARONDE.** Además **Repuestos y Accesorios** Legítimos y Nacionales. Para el **Fiat 1500, 600 E, 770 y Multicarga**



ENRIQUE BECERRA FANDIÑO e HIJOS

Guise 2093, alt. Av. Santa Fe 3260, **Tel. 83-2963, Bs. As.**

TALLER MECANICO IRLANDA

Service especializado RENAULT DAUPHINE - GORDINI - 4L. Atendido por ex técnico de Kaiser. **Colocación frenos de Potencia, afinación completa y puesta a punto de motores, cambio de cintas de freno, embrague, amortiguación y suspensión.** Trabajos ampliamente garantizados. Repuestos legítimos. **Taller Mecánico IRLANDA,** está situado en **Alte. F. S. Seguí 1135, (alt. Gaona 2100), Capital.**



REPUESTOS Y ACCESORIOS SIMCA

- ARONDE - ARIANE - VDT
- PEUGEOT 403 - 404.
- FIAT 600 - 1100 - 1500 - etc.

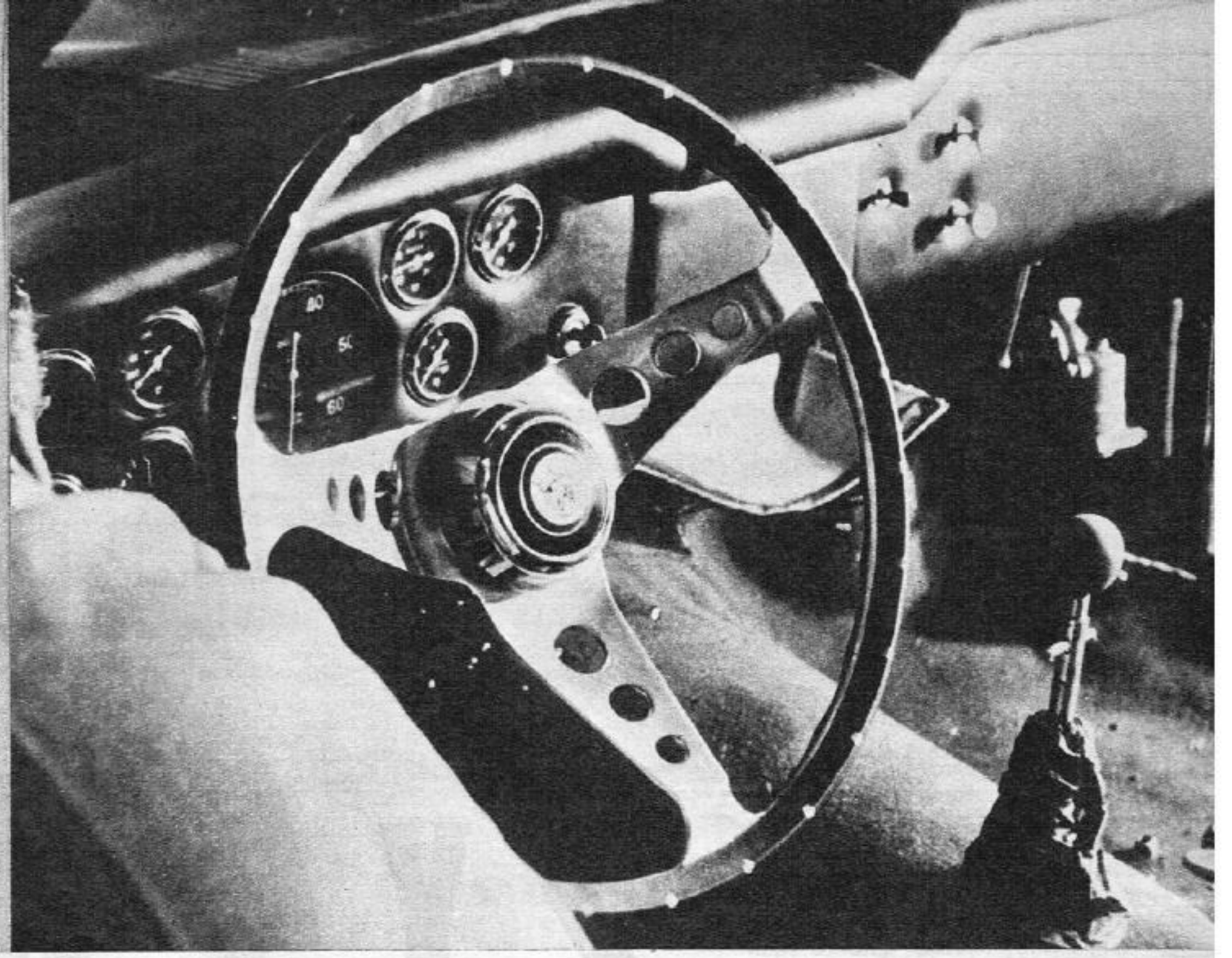


ANTONIO PEREZ FANDIÑO

CERVIÑO 3802/04, esq. Malabia, Tel. 72-4817 - Bs. As.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DEL BRABHAM F.3 A UN MUSTANG TC



El tablero totalmente acolchado y prolijamente construido en el taller de Ramón Requejo para el Ford Mustang de Vicente Sergio.

por GERMAN R. SOPEÑA

El automóvil que Ramón Requejo construye para Vicente Sergio puede compararse a la versión que Shelby ofrece sobre la misma base

Vicente Sergio, protagonista discutido de la última Temporada Internacional con un auto de su propiedad, era un asiduo concurrente a las competencias de TC con su empanada pistera de buena performance. Pero al tiempo que un fuerte golpe desbarataba, tanto a su F-3 como sus posibilidades a bordo de un monoposto en la Temporada, Sergio decidió volver al TC renovándose totalmente en lo que al medio mecánico respecta. De tal forma, aproximadamente cinco meses atrás, el veterano defensor de la MN, Ramón Requejo, recibía en su taller de Villa Lynch un casco Mustang al cual se le debían realizar las modificaciones necesarias y sobre el cual se montaría un motor Ford F-100 también "made in Requejo".

Hoy ya en movimiento y presto para debutar en cuanto se solucionen los eventuales problemas de experimentación práctica, el auto encargado por Sergio es un nuevo y positivo aporte al alentador panorama del TC actual. Construido con una prolijidad asombrosa —por suerte, cada vez más una costumbre— y con un cuidado extremo de todo detalle, se coloca quizás en la posición más cercana al Gran Turismo, al que pronto sin duda llegaremos.

El Ford Mustang, como el Falcon, es autoportante, o sea que el chasis forma parte integral de la carrocería. Esta construcción soporta perfectamente las versiones opcionales que se ofrecen en USA, equipadas con el motor Ford V8 de 289 pulgadas cúbicas, pero en tales casos la distribución de pesos que se logra no es exactamente la ideal. El motor Ford USA 289 es de fundición de paredes delgadas, pero por reglamento nosotros debemos usar en nuestro caso el V8 F-100 de 292 pulgadas cúbicas, encamisado a 4.000 cm³, que por ser de una concepción técnica más antigua a la del 289 es, por ende, más pesado. Por lo tanto el problema de la distribución de peso se agravaría considerablemente. Se recurrió entonces a la solución de serruchar parte del torpedo y desplazar la ubicación del motor 15 cm hacia atrás, lo que permite además el rediseño de la trompa mucho más penetrante y funcional que la original del Mustang y desde luego más agradable. Toda esta modificación obliga a construir un subchasis delantero de tubos de acero al cromomolibdeno, al estilo del Jaguar XK-E, que en el auto de Sergio continúa, formando parte de la jaula protectora y soporte de los tanques de nafta, terminando en el baúl y constituyéndose así en una estructura portante completa.

El desplazamiento del motor no dificulta para nada la comodidad y la funcionalidad interna debido al excelente diseño del habitáculo del Mustang —posiblemente uno de los mejores detalles del exitoso auto— cuyas generosas dimensiones permiten una cómoda ubicación de las butacas, sobre todo al suplantar el asiento trasero por los tanques de nafta de 220 litros de capacidad total.

Además de una marcada inspiración en la pintura del auto de Sergio con el GT-350 de Carroll Shelby, otras analogías se suman a ésta puramente visual. En materia de suspensiones Shelby rediseñó por completo la geometría de la suspensión delantera de su GT-350, mientras Requejo, ceñido por el reglamento que impone adaptar la de un coche de serie, colocó en el TC la del Mercury '51, elegida principalmente por ser más fácil de colocar que la del Falcon o Mustang original (iguales), difíciles de adaptar por el ancho del motor V8 F-100. Atrás, Requejo cambió totalmente el tren trasero colocando uno perteneciente a un Impala con diferencial autoblocante y con opción a las siguientes relaciones: 3,08, 3,54, 3,78, 3,89 y 4.11:1. Hojas de elásticos sobredimensionadas soportan el clásico puente Hotchkiss. Tanto adelante como atrás el auto de Sergio utiliza barra antirrolido y

→



La cola es Mustang cien por ciento y Shelby en la disposición de los colores que aquí son rojo oscuro con franjas plateadas.

La trompa es más GT que la original Mustang, aerodinámicamente más fluida y penetrante gracias al desplazamiento hacia atrás del motor con relación a la posición original.



MUSTANG TC

amortiguadores tubulares. El "carro" de Shelby en cambio agrega al eje rígido trasero un reactor longitudinal aunque carece de barra antirrolido detrás.

Ambos Mustangs, el GT-350 y el TC conservan adelante los discos Girling que trae el Mustang original, pero mientras Shelby mantiene atrás las campanas de fábrica, Requejo colocó discos de fabricación nacional (Discofren), con el doble circuito que exige el reglamento TC.

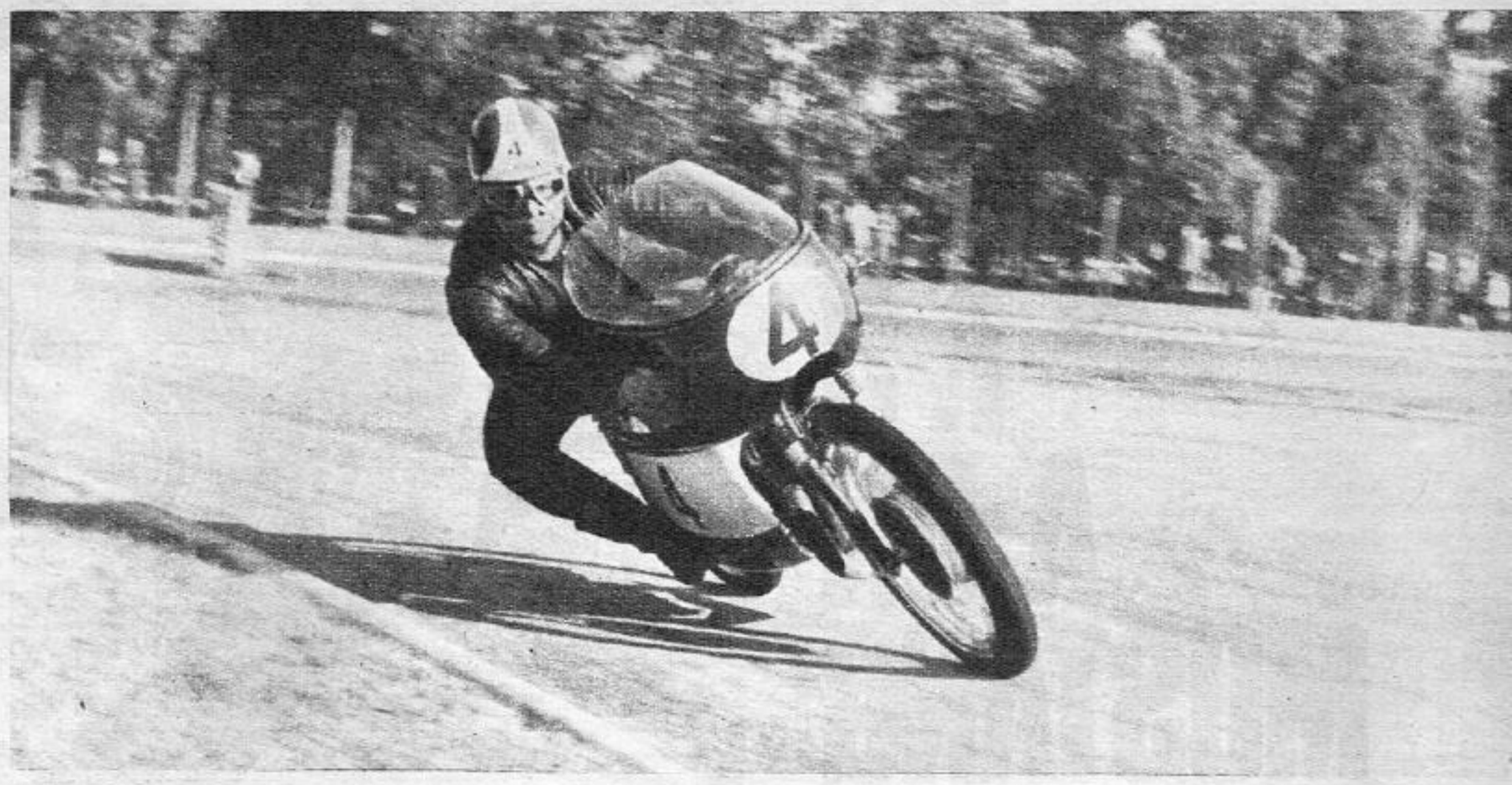
Finalmente, las cajas de velocidades de cuatro relaciones en los dos casos no tienen la misma procedencia: el Mustang-Shelby cambió la original por la Warner T-10. El TC conserva esta vez la carcaza Mustang, pero con engranajes nacionales de diferentes relaciones a las de fábrica.

En lo que sí se asemejarán mucho estos dos exponentes de potenciales tan disímiles pero tan artesanales ambos (sí, sabemos que los GT-350 se producen en miles, pero si no son decenas de miles sigue siendo artesanía en USA), es en el uso de las llantas y cubiertas. Creemos que en caso de debutar pronto el coche de Sergio será el primer auto TC equipado con llantas de magnesio que aparezca en nuestro país, elemento éste ya obligado en Europa y USA y por lo tanto de norma en el Shelby-GT. Por un inconveniente de entrada al país el coche realizado en lo de Requejo sólo posee por ahora las llantas de magnesio traseras de siete pulgadas sobre las que van cubiertas Firestone "Indy" 5.40/9.80 x 15. En consecuencia, las delanteras son Traversaro de seis pulgadas con gomas Firestone 5.50/5.90 x 15.

Lógicamente la gran diferencia entre estas dos derivaciones "mustangnianas" reside en el grupo propulsor. Encamisado a 4.000 cm³ el F-100 cede un handicap de 736 cm³ menos que el Ford 289. Este motor con un carburador Holley de cuatro bocas y una relación de compresión de 11,5:1 eroga 306 HP a 6.000 vueltas, mientras que el F-100 de Requejo, equipado con cuatro Weber doble cuerpo de 45 mm de garganta, si bien no fue probado en banco de pruebas, estará en el orden de los 250-260 HP, quizás poco más. Arbol de levas y distribución Iskenderian como es común ahora.

Es interesante notar, sin embargo, el siguiente detalle: el Mustang de Shelby, según una prestigiosa colega norteamericana, promedió una velocidad máxima real de 125 millas, o sea 201,2 km/h tirando una relación de diferencia 3,89:1, en tanto el Mustang TC alcanzará o superará posiblemente los 230 km/h con, por ejemplo, una 3,54, relación que generalmente usan los fordistas actuales. Claro que la curva de aceleración es mucho más empinada en el GT-350.

Pero lo realmente alentador en todo esto es el hecho de poder realizar una comparación de un automóvil completamente encuadrado en la categoría TC con un auto extranjero fabricado "con todas las de la ley". Hubiera sido una circunstancia por completo utópica hace escasos tres años. Ello demuestra el grado de evolución alcanzado en el TC y que es sólo el principio de lo que podemos llegar a ver.



2 Y 4 RUEDAS

por PEDRO ANIBAL REVOREDO
fotos de JULIO PEREZ BALBI

El calendario motociclístico del presente año presentó muy pocas competencias y muchas suspensiones. La Asociación Argentina de Corredores de Motocicletas resolvió realizar una carrera en el Autódromo, aprovechando cualquier fecha desierta. En esta oportunidad se unió a la recién formada Asociación de Corredores de Fórmula Cuatro para realizar conjuntamente una jornada de motociclismo y Mecánica Nacional Fórmula Cuatro (ex-minijuniors). En el Autódromo hubo una discreta cantidad de público, pero mucha gente observó el espectáculo forcejeando para estar más cerca del alambrado en el Parque Almirante Brown. Esto fue en desmedro de la recaudación (145.050 pesos), aunque para el espectador corsa ir a ver motociclismo y Mecánica Nacional Fórmula Cuatro tuvo un atractivo especial: con sólo cien pesos (el auto no pagaba) podían estar en los boxes o en la pista. A pesar de haber mucho público en la pista, éste no molestó y supo mantenerse en orden no situándose en lugares peligrosos. Diez puntos para la organización.

El sábado se realizaron dos competencias y las pruebas de clasificación de las restantes, que se disputaron el domingo. En la Clase 50 cm³ Raúl Ubieta volvió a repetir sus acostumbrados triunfos de los últimos cuatro años desde que monta su Itom, ya que sólo cuatro veces dejó de figurar como ganador.

Por tercera vez consecutiva se repitió la misma clasificación en los tres primeros lugares: Ubieta, Szalay, "Poly". Cuarto fue Saorín; quinto y primero en Standard resultó Andrés Rodríguez con una Demm.

En la clase 100 cm³ Alberto Gómez impuso su calidad sobre una Tehuelche, seguido de Redelico y Belverino (con Zanella y Tehuelche, respectivamente), quienes fueron los encargados de brindar el espectáculo.

La reunión del domingo comenzó con la Clase 125 cm³ que le brindó a Pachacho Arnaiz la oportunidad de decir "hacía catorce (mucho, no) años que no ganaba". Lo cierto fue que Arnaiz salió lo bastante retrasado como para temer por su suerte, ya que su máquina tardaba en arrancar. Eso permitió a Belverino tomar la punta, mientras era perseguido por Aldo Caldarella, Alberto Gómez (el motociclista) y Arnaiz se colocaba cuarto después de una vuelta.

En la segunda pasó a la tercera colocación y una vuelta después estaba segundo. En la quinta Arnaiz lo pasó a Belverino en la Curva de los Tontos, mientras que Caldarella se iba acercando al segundo puesto. Los cuatro primeros lugares se mantuvieron así hasta el final. Mauro Bianchi (también el motociclista) terminó quinto luego de una lucha con Médici, que finalizó cuando a ésta se le trabó la caja.

La clase 175 cm³ ofreció el mejor espectáculo de la tarde con una brillante victoria de Aldo Caldarella. Sólo Armando Vivacqua pudo impedir su triunfo, cuando un problema en su motor lo obligó a abandonar. Arnaiz fue segundo en la mayor parte de la lucha, pero tuvo dificultades que lo obligaron a detenerse unos instantes. Segundo terminó Belverino y tercero Arnaiz. Cuarto Alberto Gómez, mucho menos inspirado que el sábado.

Sólo cinco sidecars compitieron en la última carrera motociclística. Alberto Pomesano-Prado se impusieron con cierta facilidad luego de perder el caño de escape al promediar la competencia. Segundos resultaron los patrulleros policiales Marcos Rodríguez y Raúl Agusti. El espectáculo de los acróbatas acompañantes estuvo a cargo de Néstor Favián (éste también es el otro), compañero de Jesús Gazalla.

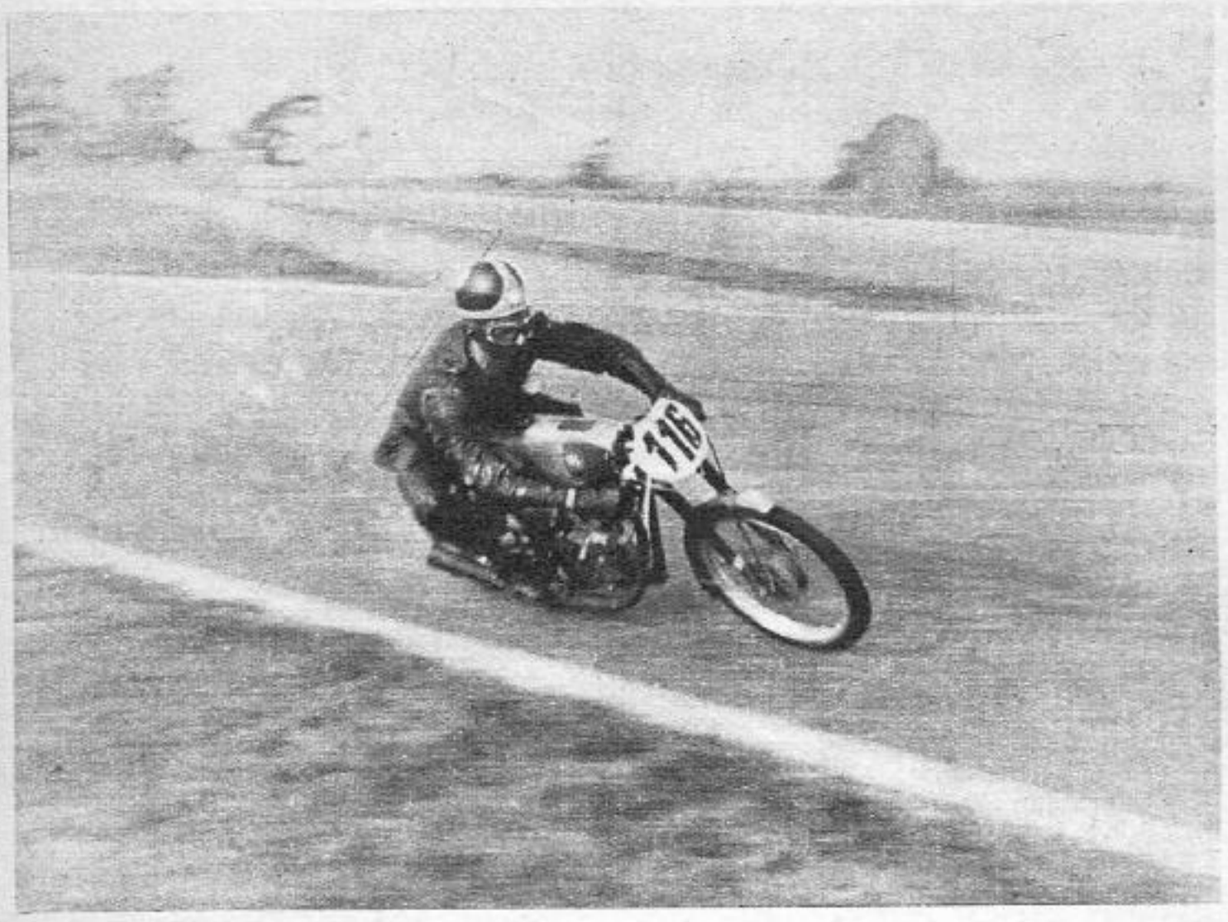
LOS MINIJUNIORS

Se disputaron primeramente dos series. En la primera, Alfredo Ragno demostró su mayor medio mecánico imponiéndose al impetuoso Carró. Tercero terminó Salatino y cuarto Malamute. En la segunda serie triunfó Jorge Kissling, que disponía de una máquina tan veloz como para realizar cuatro violentos fuori-pista en la zona del "tobogán". Roberto Galluzzi, Humberto Crespi, Sardá y Orabona lo siguieron en la clasificación.

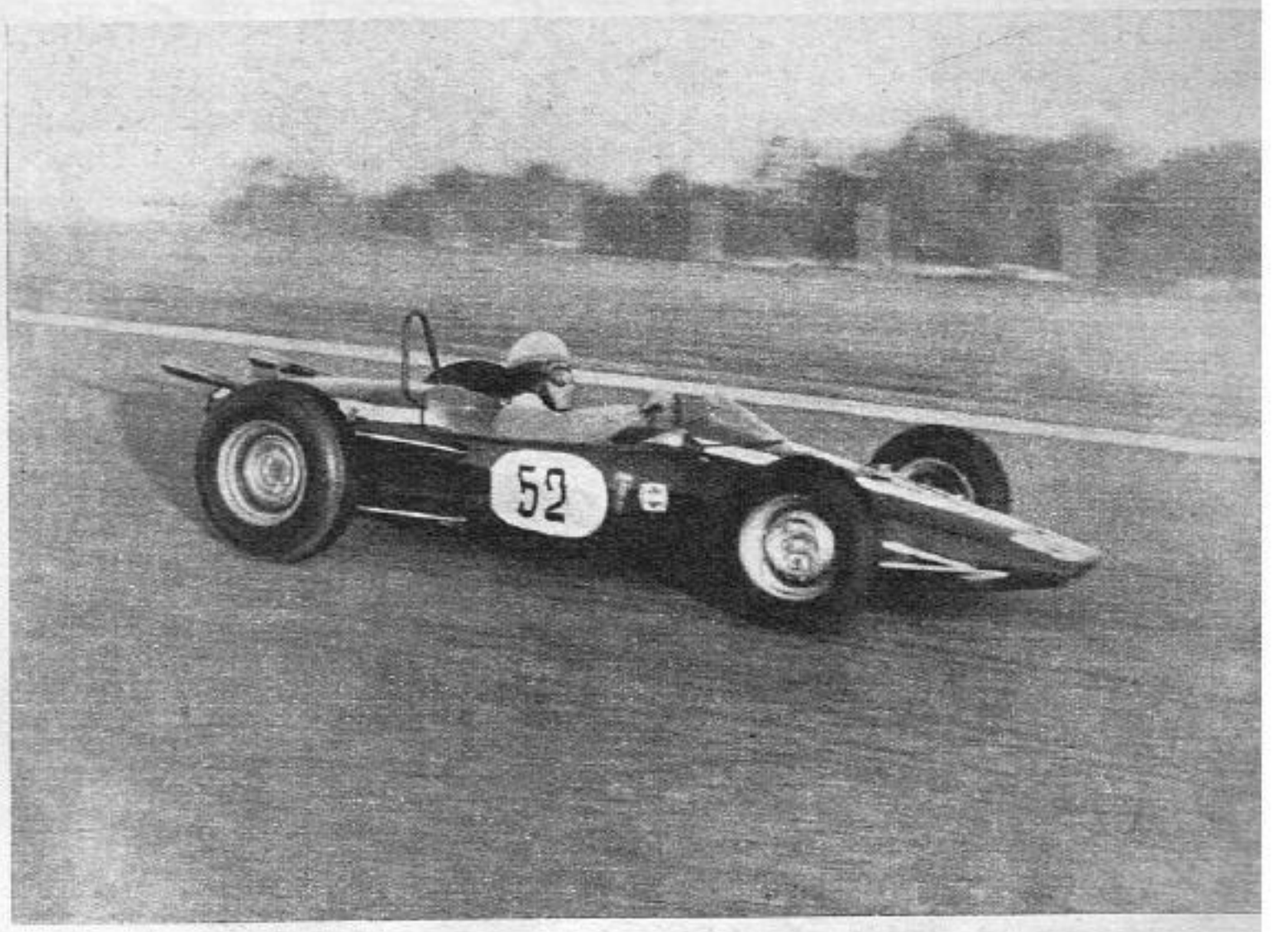
La final fue el pic-nic de los impetuosos. Las trece máquinas salieron con todo en busca del triunfo. Ragno tomó la punta seguido de Salatino, Carró, Sardá, Malamute y Kissling. En la segunda vuelta Kissling pasó cuarto y en la tercera estaba tercero. En la cuarta tomaba la delantera, que no abandonaría más, al desertar Ragno por rotura de palier. Cuando se tranquilizó la carrera Kissling, Carró, Malamute, Salatino y Crespi giraban en ese orden secundados por los rezagados: el muy discreto Varela y el refinado Orabona. Salatino abandonó cuando faltaban seis vueltas y el llegador Crespi pudo adueñarse del cuarto lugar, mientras Kissling lograba un brillante triunfo con buen manejo.

El próximo domingo habrá competencia de Mecánica Nacional Fórmula Cuatro en San Juan, junto a las carreras de Turismo. Doscientos mil pesos en premios más quince mil por "partenza". La gente de los mini está contenta.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Aldo Caldarella realizó una brillante exhibición en la Clase 175 cm³, la más interesante de las competencias motociclísticas.



Alberto Gómez anduvo muy bien el sábado resultando ganador de la Clase 100 cm³. El domingo le faltó inspiración pero demostró igualmente su calidad.

Jorge Kissling ganó en la fiesta del motociclismo, como para demostrar su fina ascendencia. Su máquina Crespi estaba bastante poco estable: en su serie tuvo cuatro "fuori-pista".

GRAN PREMIO SESQUICENTENARIO

Asociación Argentina de Corredores de Motocicletas - Asociación de Corredores de Fórmula Cuatro - Autódromo de Buenos Aires

CLASIFICACION

CLASE 50 cm³ - Circuito No. 5 - 10/IX/66 - 21,263 km

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	28	Ubieta, Raúl	Itom	17m50s	12
2º	74	Szalay, Ladislao	Suzuky	18m22s1	12
3º	178	"Poly"	Suzuky	18m26s3	12
4º	52	Saorín, José	Itom	18m46s4	12
5º	181	Rodríguez, Andrés	Demm		10

PROMEDIO DEL GANADOR: 85,911 km/h.

CLASE 100 cm³ - Circuito No. 5 10/IX/66 - 21,263 km/h.

1º	116	Gómez, Alberto	Tehuelche	16m21s3	12
2º	66	Redelico, Domingo	Zanella	16m27s2	12
3º	33	Belverino, José	Tehuelche	16m40s4	12
4º	74	Szalay, Ladislao	Garelli		11
5º	180	Menéndez, Guillermo	Tehuelche		11

PROMEDIO DEL GANADOR: 93,692 km/h.

CLASE 125 cm³ - Circuito No. 5 11/IX/66 - 42,526 km

1º	73	Arnaiz, Guillermo	Zanella RK	24m41s6	20
2º	4	Caldarella, Aldo	Zanella RK	24m42s4	20
3º	33	Belverino, José	Zanella RK	24m50s	20
4º	116	Gómez, Alberto	Zanella RK	25m33s6	20
5º	111	Bianchi, Mauro	Zanella RK		19

PROMEDIO DEL GANADOR: 103,442 km/h.

CLASE 175 cm³ - Circuito No. 5 11/IX/66 - 42,526 km

1º	4	Caldarella, Aldo	Zanella RK	24m32s4	20
2º	33	Belverino, José	Zanella RK	25m02s6	20
3º	73	Arnaiz, Guillermo	Zanella RK	25m24s4	20
4º	116	Gómez, Alberto	FMH	25m42s	20
5º	37	Diéguez, Alfredo			19

PROMEDIO DEL GANADOR: 102,472 km/h.

CLASE SIDECARS 500 cm³ - Circuito No. 10 - 11/IX/66 - 26,251 km

1º	10	A. Pomesano-J. Prado	Norton	15m36s8	10
2º	61	M. Rodríguez-R. Agusti	Triumph	16m02s1	10
3º	2	A. Pomesano-J. Quaremba	Norton	16m33s2	10
4º	24	J. Gasalla-N. Favian	Brough		8
5º	101	H. Lepiani-J. Lepiani	Triumph		7

PROMEDIO DEL GANADOR: 100,961 km/h.

MECANICA NACIONAL FORMULA CUATRO - Circuito No. 10 11/IX/66 - 52,502 km

1º	52	Kissling, Jorge	Crespi-BMW	27m08s4	20
2º	26	Carró, Juan Carlos	Crespi-Fiat	27m26s	20
3º	42	Malamute, Morris	Crespi-Fiat	27m30s	20
4º	12	Crespi, Humberto	Crespi-NSU	28m15s6	20
5º	19	Varela, Luis	Crespi		18
6º	4	Orabona, Mario	Crespi-BMW		18
7º	16	Sarda, Raúl	Crespi-BMW		15
8º	33	Salatino, Juan Carlos	Crespi-BMW		14

PROMEDIO DEL GANADOR: 116,093 km/h.

CORDOBA: S.O.S

Día sábado, 13.30 horas, pruebas de clasificación. Estando algunos de los inscriptos dando vueltas de práctica al atrayente circuito del Parque Sarmiento extrañamente aún no cerrado al tránsito, comenzaron a circular rumores sobre la existencia de alguna dificultad con las autoridades por el permiso que ya había sido otorgado con fecha 10 de agosto por el mismo gobernador de la provincia, señor Ferrer Deheza.

Y en efecto, cuando media hora después debían iniciarse las pruebas de clasificación, el trazado del circuito no se hallaba aún cerrado y el rumor tomaba consistencia, que se concretó poco después, cuando llegó hasta las autoridades del club un señor que sólo se identificó como mensajero de la casa de gobierno, portador del decreto de suspensión, asegurando no conocer ni siquiera el contenido del mensaje que transportaba.

La llegada del intempestivo mensajero provocó una rápida e informal reunión en el club organizador, donde se leyó el decreto de marras —decreto 631—, donde se anunciaban como motivos principales de la suspensión de la carrera, la desorganización existente en lo que se refería a medidas de seguridad en el lugar de la carrera. En rigor de verdad el circuito tenía algunas curvas peligrosas, pero con adecuada vigilancia podían ser controladas sin problemas y todo hace pensar que no se quiso distraer personal policial, asignado actualmente a enfrentar el grave problema universitario que vive en Córdoba su momento más doloroso.

Lo irónico de todo este lamentable asunto, es que el propio gobernador había enviado a las 9 de la mañana del mismo sábado una nota de felicitación por la buena organización de la carrera, pues él mismo, personalmente, había estado recorriendo el circuito. La posterior suspensión tomó a todos de sorpresa, ya que decretada tan sobre el filo de la iniciación, acaeció cuando todos los corredores que llegaron desde afuera estaban ya en Córdoba (Reutemann, Galluzzi, entre otros). Fue una lástima por todo y por la sacada de chispas que prometía la carrera con numerosos Fiat 1500, el Renault de Copello y el siempre eficaz Isard 1204 de Pomodoro.

No es la primera vez que también el automovilismo se ve afectado por este tipo de actitudes que no respeta el trabajo, el tiempo y el dinero de organizadores, participantes, periodistas, público y demás interesados directos.

Clasificación a las 14. Son las 14, aún hay automóviles particulares sobre el circuito y en los grupos se rumorea la suspensión que se haría efectiva momentos después mediante un decreto de las autoridades provinciales.



EUROPA

VENCIÓ BRABHAM

Bajo un sol radiante que se prolongó todo el fin de semana, comenzaron el pasado viernes las prácticas para la cuarta carrera con puntos para el Grand Prix de Francia de Fórmula Dos y para la Copa Internacional de Velocidad del A. C. de París, a disputarse ambas sobre el circuito de Linas-Monthléry, de 7,801 kilómetros de longitud, ubicado en las afueras de París.

Servoz-Gavin marcó en 3m 50s 3 el mejor tiempo de F. 3 con su Matra, seguido de Hitchcock y Jaussaud, y en F. 2 fue por supuesto un Brabham-Honda —el de Denis Hulme— el que hizo mejor papel en 2m53s9, seguido de muy cerca por los Matra-Cosworth de Schlesser y Beltoise. En la clasificación del sábado llevó su tiempo a 2m52s2 para obtener la cuerda, con "papi" Brabham a su lado, apenas tres décimas más lento. En los puestos subsiguientes del orden de largada estaban Beltoise (Matra-Cosworth), con 2m52s9; Clark (Lotus-Cosworth), 2m53s3; Schlesser (Matra-Cosworth), 2m54s5; Attwood, Stewart, Scarfiotti y otros diez de los mejores.

Y se largó, como es lógico, con Brabham al frente seguido del fiel Hulme y Clark atrás. Clark sorprendió a los pilotos de los Brabham an-



dando más que de costumbre y en la cuarta vuelta los pasó a los dos colocándose fugazmente primero, para volver a tercero en la quinta. Poco a poco Clark volvió a acercarse a Hulme, para pasarlo en la vuelta 28, cuando estaba a once minutos de Brabham y terminar las 33 vueltas de la carrera a 3,3 segundos del puntero.

Al ganar tres de las seis carreras, Jack Brabham, Campeón del Mundo 1966, se ha adjudicado virtualmente el Grand Prix de Francia de Fórmula Dos. Quizá el hecho más destacado de esta carrera de Monthléry consista en que por primera vez en la temporada 1966 de F. 2 un piloto —¡claro, nada menos que Jim Clark!— da batalla y logra superar en lucha directa a uno de los Brabham del equipo oficial, llegando a igualar con Jack Brabham el récord de vuelta en carrera.

En la "Coupe de Vitesse" de F. 3 se impuso Roby Weber con Alpine en 55m45s8 a 151,085 km/h de promedio, superando por la mínima diferencia de una décima de segundo al Lotus 41 de John Cardwell. Ambos habían elaborado una neta ventaja sobre Brian Hart y John Hines, ambos con Lotus 41, quienes se clasificaron en los puestos subsiguientes

GRAND PRIX DE FRANCIA FORMULADOS-MONTLHERY

Automobile Club de l'Ille-de-France 11/IX/66

CLASIFICACION

Pos.	Conductor	Nación	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	Brabham, Jack	Australia	Brabham-Honda	1h35m12s5	33
2º	Clark, Jim	G. Bretaña	Lotus-Cosworth	1h35m15s8	33
3º	Hulme, Denis	G. Bretaña	Brabham-Honda	1h36m07s5	33
4º	Stewart, Jackie	G. Bretaña	Matra-Cosworth	1h37m35s1	33
5º	Offenstadt, Eric	Francia	Lola-BRM	1h38m00s7	33
6º	Beltoise, Jean Pierre	Francia	Matra-Cosworth		32

PROMEDIO DEL GANADOR: 162,231 km/h.
RECORD DE VUELTA: Igualado entre Jack Brabham y Jim Clark: 2m50s7 a 165,517 km/h de promedio.

POSICIONES DEL GRAND PRIX DE FRANCIA FORMULA DOS

1º	Brabham, Jack	Brabham-Honda	27
2º	Hulme, Denis	Brabham-Honda	19
3º	Rees, Alan	Brabham-Cosworth	14
4º	Clark, Jim	Lotus-Cosworth	6
4º	Hill, Graham	Matra-BRM	6
4º	Stewart, Jackie	Matra-BRM	6
7º	Beltoise, Jean Pierre	Matra	5
8º	Rodríguez, Ricardo	Lotus-Cosworth	4
9º	Spence, Mike	Lotus-Cosworth	3
9º	Ahrens, Kurt	Brabham-Cosworth	3
11º	Atwood, Richard	Lola-Cosworth	2
11º	Offenstadt, Eric	Lola-BRM	2
13º	Schlesser, Jo	Matra-Cosworth	1
13º	Arundell, Peter	Lotus-Cosworth	1
13º	Blockdyk, Trevor	Brabham-Cosworth	1

GP DE AUSTRIA: OTRA VEZ PORSCHE

Veintidós competidores comenzaron el Grand Prix de Austria, competencia puntable para el Campeonato Internacional de Automóviles Sport, y sólo trece pudieron completar los quinientos kilómetros de carrera. Gerhard Mitter y Hans Herrmann ya han brindado suficientes triunfos a Porsche durante el presente año. Su triunfo en el Grand Prix de Austria es el segundo en ocho días que consiguen en Austria, luego de la subida de Gaisberg.

El triunfo de los Porsche fue una sorpresa luego de que Innes Ireland y Jochen Rindt establecieran los mejores tiempos en las pruebas de clasificación con dos Ford GT-40. Rindt, por supuesto el ídolo de los austríacos, tuvo dificultades durante la competencia pero se clasificó noveno. Desde el comienzo la lucha por la victoria se centró en Mitter (Porsche), Rindt, Ireland, Roger Mac, Mike Spence (todos con Ford GT 40), Mike Parkes (Ferrari 250 LM), Joseph Siffert y Joaquín Bonnier (ambos con Porsche Carrera 6). La competencia austríaca finalizó con el triunfo de Mitter - Herrmann, que acentuaron el cómodo triunfo de Porsche sobre Alfa Romeo en la Clase II del Campeonato Internacional de Automóviles Sport.



GRAN PRIX DE AUSTRIA

Steierm Automobil-Motorsportklub - 11/IX/66 - 502 km

CLASIFICACION

Pos.	Conductor	País	Marca	Tiempo
1º	G. Mitter-H. Herrmann	Alemania	Porsche Carrera 6	3h07m22
2º	Siffert, Joseph	Suiza	Porsche Carrera 6	3h07m58
3º	E. Linge-U. Schuetz	Alemania	Porsche Carrera 6	
4º	Bonnier, Joaquín	Suecia	Porsche Carrera 6	
5º	Van Lennep	Holanda	Porsche Carrera 6	

PROMEDIO DEL GANADOR: 160,958 km/h.
RECORD DE VUELTA: Gerhard Mitter y Joseph Siffert empleando 1m10s36 a un promedio de 163,63 km/h.

AGOSTINI CAMPEON DE LAS 500

Una semana después de oir zumbar los motores de la Fórmula 3 automovilística, el Autódromo de Monza escuchó una vez más el bramido de cuatro cilindros, pero no ya sobre cuatro ruedas sino sobre dos.

En el 44º Gran Premio de las Naciones el joven motociclista italiano Giácomo Agostini se aseguró el título mundial de la categoría 500 cm³ que ya estaba prácticamente en manos de Mike Hailwood. Al inglés, le queda sin embargo el consuelo de haber batido el récord del circuito a razón de 199,038 km/h (nada menos) antes de abandonar. Así, la corona cambia de cabeza pero no sucede lo mismo con la marca, ya que la MV Augusta de 4 cilindros consagra ahora a Agostini como consagró ininterrumpidamente durante casi 10 años primero a Surtees y luego a Hailwood.

Segundo de Agostini se clasificó el inglés Peter Williams con EMC y tercero Jack Fidlay con máquina similar.

También ganó Agostini en 350 cm³ con la MV "chica", seguido por Passolini y Pagani con sendas Aermacchi. Aún cuando falta disputarse el Gran Premio del Japón, Mike Hailwood es campeón de esta categoría con la Honda de 6 cilindros. El adusto inglés ganó la clase 250 cm³ con otra Honda "seis", embolsando así otro Campeonato Mundial.

Luigi Taveri ganó en 125 cm³. Su Honda promedió 177,656 km/h (¡oh!) y le aseguró al suizo la conquista del Campeonato. Segundo fue el irlandés Bryans, con Honda y tercero el inglés Yvi con Yamaha.

En 50 cm³ ganó Hans Anscheidt con Suzuki al increíble promedio de 156,175 km/h. Lo siguieron Bryans y Taveri con Honda, y los tres pueden aspirar al título, que se decidirá en Japón.

El récord de Hailwood superó la marca anterior establecida por el argentino Benedicto H. Caldarella el año pasado, con Gilera cuatro cilindros, en 196,356 km/h.

ICKX Y WILLIAMS

La Fórmula Tres ha tenido un domingo agitado. Mientras los más exquisitos corrían en Monthléry, el belga Jacky Ickx ganaba en Zolder la famosa "Coupes de l'Avenir" y Jonnathan Williams se imponía en Pergusa en el Gran Premio del Mediterráneo.

En Enna se volvió a repetir una vez más el triunfo de Jonnathan Williams en una competencia italiana, a un promedio de 198,087 km/h.

Segundo se clasificó el islandés Sverri Thoroddsson.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CONFIDENCIAL

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

Entre las modificaciones introducidas en el reglamento de TC que entrará a regir a partir del 1º de enero del año 1967 figura una nueva disposición en lo que se refiere a la numeración de los autos. Estos mantendrán un número fijo durante todo el año, el cual se otorgará teniendo en cuenta los puntos obtenidos en el ranking de partida a lo largo del presente año. El estado del ranking hasta el momento y teniendo en cuenta la cantidad de puntos acumulados este año solamente es el siguiente:

Nº		Pts.
1	Casá, Eduardo	91
2	Bordeu, Juan M.	73
3	Malnatti, César	44,4
4	Emiliozzi, Dante	42,1
5	Tarducci, Mario	37
6	Galbato, Carmelo	28,4
7	Menditeguy, Carlos	27,1
8	Polinori, Norberto	24,2
9	Pairetti, Carlos	21
10	Alzaga, Rodolfo	18

En los salones de FERSAN S. A. (Concesionaria Renault de la Ciudad de Santa Fe), tuvo lugar el pasado miércoles 31 la conferencia que sobre "Política y proyección del automovilismo argentino" ofrecieron los CORSAS Horacio Speratti y Carlos Marcelo Thiery. Esta charla formó parte de un ciclo organizado en conjunto por FERSAN S. A. y el Automóvil Club de Santa Fe, al cual son invitados sucesivamente periodistas especializados de diferentes publicaciones.

CAPESA, la concesionaria IKA de San Miguel, agasajó el pasado miércoles a César Malnatti y Eduardo Copello,



por la destacada actuación de ambos el domingo anterior, al comando de motores Tornado en el Triángulo del Oeste y en las 500 de Rafaela. La concesionaria de San Miguel está dispuesta a apoyar la actividad deportiva del piloto local Malnatti.

"Que el ejemplo cunda", decíamos al comentar la formación de la Asociación Deportiva de Concesionarios GM. Al margen del esfuerzo individual de CAPESA, un grupo de concesionarios IKA desborda entusiasmo en su tarea de recolectar adhesiones con el propósito de alentar la participación deportiva de los productos IKA.

La ausencia de Carlos Salto en las últimas competencias de TC estará justificada muy pronto, cuando reaparezca: carrocería, suspensiones y demás mecanismos de la vieja cupé han sido renovados y rediseñados; el nuevo motor F-100 ya ocupa el lugar del viejo 59AB. La gente de la peña "El Gato Rojo" de Moreno está eufórica con su rejuvenecido automóvil.

Ha sido lanzada al mercado una nueva versión del Porsche 911, al cual se le ha dado la denominación de 911S. Las diferencias que se pueden apreciar exteriormente con el 911 común consisten en nuevas ruedas de aleación liviana y en los paragolpes carentes de uñas.

El motor es un 6 cilindros de dos litros con una potencia de 160 HP a 6600 rev/min. La compresión es de 9,8:1 y la velocidad má;xima se estima en 225 km/h. La aceleración no es nada despreciable si tenemos en cuenta que en 7s2/10 alcanza 100 kilómetros por hora.

Con este nuevo producto, Porscha se apresta a intervenir en un duelo, tanto de mercado como de pista, con el Fiat Dino y el Alfa Romeo dos litros.

Con la fiscalización del Club Argentino de Regularidad y organizado por la Escuela Nacional de Educación Técnica Ingeniero Eduardo Latzina, se disputará el próximo 9 de octubre un interesante Rally.

La prueba tendrá una duración aproximada de 8 horas, durante las cuales se recorrerán 500 km.

La largada tendrá lugar frente a la Escuela, sita en la calle Lope de Vega 2150 de esta Capital, a las 3 de la madrugada.

Los caminos por los cuales se disputará la prueba son de pavimento y de tierra, estando previsto no anular la carrera en caso de lluvia, pero de acontecer esto se a dispuesto la ampliación del tiempo para clasificarse.

Habrá dos categorías, hasta 1000 cm³ y más de 1000 cm³.

Se informó también que el 16 del corriente mes se efectuará una reunión en el Club Argentino de Regularidad, con el objeto de poner en conocimiento de todos los detalles de esta prueba a los interesados. Las inscripciones se recibirán hasta el 30 de setiembre en la sede del CAR, Alberti 338 y en Lope de Vega 2150, Capital.

El domingo 4 se disputaron las Doce Horas de Ostende, en la ciudad belga del mismo nombre. La sorpresa de esta prueba fue el abandono de los grandes favoritos, los campeones belgas Stappelaer-Aerts, luego de un desperfecto mecánico en su Ford Cortina Lotus. Esto privó a la competencia de una lucha más ardua. Finalmente ganaron Saelens-Moens a bordo de un Lotus Elan, segundos Beyttebier-Knnude con Volvo.

La séptima edición de los Quinientos Kilómetros de Nürburgring se disputaron en el famoso circuito alemán el pasado domingo 4. Participaron en la principal competencia de la temporada para automóviles Sport hasta 1300 cm³ que organiza el Automóvil Club de Alemania (ADAC), sesenta y tres automóviles de los cuales llegaron treinta y cinco, entre los de Gran Turismo, Sport y Sport-Prototipos. Italia, Francia, Inglaterra y Alemania estuvieron representadas por Fiat-Abarth, Alpine-Renault, Diva-BMC, Austin-Healey, Glas, BMW y los novísimos NSU impulsados por el nuevo motor rotativo Wankel.

El ingeniero Carlo Abarth presentó casi una docena de sus automóviles conducidos por conocidas figuras del volante: Willy Mairesse, Schuetz, Herbert Müller, Furtmayr, Orther, Steinmetz, Bitter y Dechent. Abarth se había preparado con todo para lograr el título de Campeón Internacional de Automóviles Sport en la Clase I (hasta 1300 cm³), pero sus rivales, los Alpine-Renault esperaban repetir la victoria del año pasado, cuando los hermanos belgas Lucien y Mauro Bianchi se impusieron a más de 136 km/h de promedio. Este año también estarían presentes, pero en distintos automóviles, juntamente con Henri Grandshire y Vinatier.

Finalmente el triunfo correspondió a Furtmayr (Alemania) con Fiat-Abarth al emplear 3h39m37s. Segundo resultó Roger de Lageneste (Francia) con Alpine-Renault, tercero Herbert Müller (Alemania) con Fiat-Abarth y cuarto John Moore (Gran Bretaña) con Austin-Healey.



Campeonatos de regularidad: Luego de disputadas seis pruebas, Guillermo Vaccare y Miguel A. Yasky siguen encabezando el Campeonato Porteño con 1087 puntos, precediendo a José Salguero y Leonel Carballo (814 puntos) y a Jorge Batmalle (652 puntos). El próximo domingo 18 se realizará una nueva prueba con puntos para este importante campeonato, que se disputará entre nuestra Capital, Monte, Coronel Brandsen, General Belgrano y regreso.

Más al norte, el Club Regularidad Rosario hizo disputar su cuarta prueba de este año, en la que se impusieron los porteños Ricardo Lucey y Roberto Lustig, aventajando por un punto a Jorge Ricci y Jorge L. Rainoldi de Rosario. Ambos ocupan ahora el cuarto y el segundo puesto respectivamente, del Campeonato Rosarino de Regularidad, que encabezan Alfredo Ibáñez y Miguel Costa. El Dr. Rainoldi es, además de eficaz regularista, el responsable de la subcomisión de prensa del club rosarino.

La próxima prueba de este campeonato tendrá lugar el 25 de setiembre entre Rosario, Melincué y Firmat, y los interesados podrán inscribirse hasta el día 23 en Córdoba 3557 de Rosario.

Todos los días una peña nueva y un entusiasmo nuevo en las peñas viejas. Todo el mundo en todo el país parece haber encontrado a través del sistema de peñas, la manera de canalizar su dinero, su trabajo y su amor al automovilismo deportivo.

Nos escribe, por ejemplo, la peña Paris Giannini de Mercedes, que presiden Ignacio T. Brizuela y Juan C. Armengol, para informarnos que a su proyecto original de adquisición, preparación y mantención de un TC, se agrega ahora la intención de construir un circuito propio.

La peña La Lechuza, del Auto Moto Club Libertad de Merlo ha elegido un original camino para obtener fondos destinados a su propio automóvil de TC: organizan viajes colectivos a las competencias de TC, con el correspondiente asado al borde de la ruta.

Fuentes infidentes nos permiten anticipar que a fines de setiembre, quizá primeros días de octubre, pero siempre antes del Gran Premio, Fiat presentará al público sus nuevos modelos de 1500 cupé, carrocería Vignale. La foto muestra una cupé similar a la que se venderá en nuestro país, pero fabricada en Italia. La única diferencia estará en los paragolpes, que en nuestro caso serán reforzados para soportar estacionamientos impertinentes.



LA ERA DE LOS MONSTRUOS

por RONALD HANSEN

En la década del '50 se llegó a crear brutísimas máquinas de carrera tenuemente disfrazadas de automóviles sport.

Cierto, ahora tenemos aparatos como el Chaparral y el Lola-Climax, no olvidarse del Ford GT. Pero los autos de ahora doblan, frenan bien, son estables. Tienen que serlo, porque con 500 HP y deficiente estabilidad, al certificado de defunción lo único que hay que hacerle es llenarle los espacios.

Más o menos lo que pasó en una época. Ferrari llegó hasta cinco litros con un enorme coche de carrera de inmensa potencia y que era sumamente peligroso de manejarlo muy rápido. Por cierto, su aceleración era tan sísmica que rara vez había que preocuparse por doblar fuerte, bastaba entrar más o menos despacio y después salir arrastrando cubiertas. Pero ¿qué pasaba cuando se encontraban **dos** Ferrari 5 litros?

¿Quién se acuerda de la Maserati "birdcage", o jaula de pájaros? Se llamaba así porque su chasis empleaba una infinidad de pequeños tubitos todos triangulados y cruzados. Se decía que el procedimiento para diseñarlo había sido muy sencillo; habían puesto un pajarito dentro del bastidor y, por donde éste salía volando, ponían otro caño. Continuaron ese proceso hasta que el pajarito ya no pudo escapar. En ese momento dijeron "¡Ya está!"

El auto pasó sin pena ni gloria, aunque tuvo alguna que otra victoria importante; después hubo una versión con el motor atrás, pero más o menos para esa época la firma Maserati ya había resuelto dejar completamente de lado las carreras por un tiempo (en realidad, volvieron solo este año, por vía de los motores V12 para los Cooper-Maserati).

Una vez para Le Mans, Ferrari se quedó corto de pilotos para la carrera. Entonces empezaron a buscar. Cualquiera supondría que bastaría el rumor para que hordas de postulantes se agolparan a las puertas del hotel donde se alojaba el equipo de Maranello. Nada de eso pasó: los posibles pilotos miraron a las feroces cinco litros, pensaron que había que correr contra Jaguar, recordaron que tradicionalmente en Le Mans cae lluvia durante algunas horas, y urgentemente se trasladaron a otra parte para hacerse los desentendidos. Claro, si usted se imagina casi 500 HP con un eje rígido, pésimos frenos, suspensión delantera ingenua, un diferencial proclive a romperse y un embrague metal contra metal, es fácil darse cuenta por qué no era dado hacer buenas performances a todos con este aparato que tenía la fuerza de una usina... y no doblaba mucho mejor.

No por eso vamos a creer que los coches actuales son una jauja para manejar. Debido a sus gomas anchas ("patonas" en la versallesca jerga de nuestro TC), y a su escaso peso, cuando llueve estos coches se ponen inmanejables, porque prácticamente flotan arriba del agua depositada en el circuito.

Eran, de todos modos, representativos de una época. Aquí vimos correr también una Maserati 4500; como a los norteamericanos les parecía poco, para ellos hubo (no corrió en nuestro país) una versión especialmente agrandada a 5.700 cm³. A esa Maserati le decían "Bazooka"



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CORREO CORSA

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

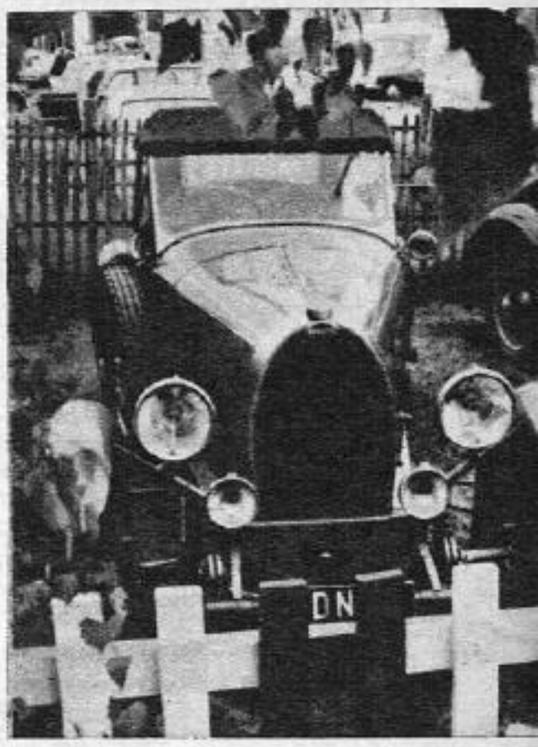
BUGGATTI JE T' AIME

De Mario Puppo, Quilmes, Provincia de Buenos Aires.

Soy poseedor de una Bugatti 1925 Type 40 y estoy restaurándola. Para ello me es de vital importancia poseer toda la información posible respecto a este modelo. Pido a la redacción de CORSA que me envíe a vuelta de correo todos los datos solicitados y la dirección del Bugatti Owner's Club.

R.: El parque automotriz de la redacción de CORSA se integra con un montón de vehículos prosaicos de dos y cuatro ruedas y además de dos Bugatti: un Type 35 y un Type 44. Sus dos dueños son capaces de reunir una media tonelada de papeles y fotos referentes a Don Ettore, sus automóviles y sus locuras y viven desesperados buscando bugattistas a quienes mostrárselos. Como Ud. debe pesar menos de media tonelada, es más fácil que venga aquí a verlos.

El Type 40 es el Ford A (con perdón de la palabra, como diría Landrú) de los productos Bugatti: un automóvil de turismo, de baja cilindrada y relativamente barato. Su motor de un litro y medio repartidos en cuatro cilindros de 69 mm de diámetro por 100 mm de carrera, tenía cilindros ciegos, con dos válvulas de admisión y una de escape accionadas, por supuesto, por un árbol de levas en la cabeza. El block tiene dos entradas de admisión y cuatro salidas individuales para los gases quemados. La arquitectura de motor es similar a la de todos los motores Bugatti a partir del Type 35 (la similitud, hablando de Bugatti, es válida incluso en términos estéticos): block de hierro con cárter, caja de válvulas y demás piezas y mecanismos accesorios en aluminio. El cigüeñal está soportado sobre cinco cojinetes de metal blanco sobre respaldo de bronce y lubricado a presión en las bancadas y centrífugo en las bielas, aunque en los modelos últimos (alrededor de 1930) la lubricación es a presión total. Estos automóviles fueron numerados del 40.100 en adelante, donde los dos primeros dígitos indican el modelo. Sus motores están numerados del 1 al 900. Su potencia es de aproximadamente 35 CV a 4.000 rev/min. La caja es de engranajes desplazables, de cuatro velocidades con palanca central a casillero. Las suspensiones son a ejes rígidos con semielípticos adelante y un cuarto elípticos invertidos atrás, con amortiguadores a fricción Hartford-Repousseau en las cuatro ruedas. Los frenos son a cable con compensación total, la dirección a sinfín y corona (2 ¼ vueltas de volante de tope a tope) y las ruedas de rayos Rudge con fijación central a mariposa, con cubiertas 4.75 x 5.00 x 19.



Direcciones: Bugatti Owner's Club, *Newbury, Berkshire, Inglaterra.* American Bugatti Club, *8724 East Garvey Avenue, SO. San Gabriel, California 91777, Estados Unidos.*

Para leer todos los días antes de acostarse y los domingos a la mañana, recomendamos el libro (en inglés) "Bugatti" de Hugh Conway, editado por Batsford de Inglaterra. Santo y seña internacional de los bugattistas: "Vive la Marque!"

SEGURIDAD EN TC

de A. A. Asbo, Villa Ballester (Provincia de Buenos Aires).

Siendo uno de los adeptos al tan popular TC, que tanto auge ha tomado últimamente y en virtud de un accidente bastante frecuente (de imprevisibles consecuencias), que se está observando en el desarrollo de las últimas carreras: me refiero a la rotura accidental del parabrisas, dadas las velocidades alcanzadas y que parece repercutir en algo de "vital" importancia para el buen uso de las mismas con un básico elemental margen de seguridad en lo que a la buena visión se refiere.

No creo que sea nada saludable marchar a esas velocidades con un deterioro de esa naturaleza, máxime cuando la integridad del público está de por medio, y escapa en pequeña medida a todas las previsiones que se puedan tomar al respecto en la faz organizativa de los clubes que las efectúan, y sin dejar de valorar el peso que pueden tener en todo este proceso la seguridad para el espectador el aspecto negativo que siempre aportan gratuitamente los eternos detractores del automovilismo deportivo, y que desgraciadamente encuentran oídos

ávidos de soluciones terminantes, como la suspensión de las mismas en ruta abierta y éste es un parche que ha sonado bastante últimamente con la lógica intranquilidad de los que en alguna manera somos fervientes adeptos.

Sin que ello sea una advertencia, ya que no me considero técnicamente capacitado para ello, desearía me aclararan algunas dudas al respecto:

1) ¿No es posible y aconsejable (o no) el uso de protectores de plástico sobre el original del auto que compite?

2) Los llamados deflectores que se usan sobre el capot en número de dos o solamente para el piloto del auto, ¿tienen algún valor práctico o solamente poseen una atracción personal o estética? Ya que algunos que los usan igualmente rompen sus parabrisas.

3) Dado el peligro que ello entraña, ¿cómo los llamados "cráneos" de la C. D. A. todavía no han llegado a una reglamentación que encauce este problema?

4) ¿Existe alguna solución a este problema? Espero no me contesten, como es muy de ustedes, que de haberla, ya la hubieran pasado a los corredores.

R.: 1) Es posible el uso de protectores de plástico sobre los parabrisas, pero ocurre que reducen bastante la visibilidad por su no muy perfecta transparencia, sobre todo porque cuando son muy usados se rayan mucho.

2) Los deflectores que se instalan sobre el capot sirven para mantener el parabrisas limpio de bichos estrellados.

3) Reglamentariamente se exige que el parabrisas sea de cristal de seguridad.

4) No creemos que el problema sea tan grave como usted se imagina, y por otra parte no prejuzgue sobre nuestras eventuales respuestas. No hay que ser tan mal pensado.

ASPIRANTE A CORREDOR

de Luis A. Pérez, Hurlingham (Provincia de Buenos Aires).

Tengo el agrado de dirigirme a ustedes para formularles las siguientes preguntas, que desearía me contestasen a la brevedad posible:

¿A quién tendría que recurrir para iniciarme como corredor, ya sea de motos o de automóviles?

R.: Puede usted recurrir a la Asociación Argentina de Automóviles Sport (AAAS), El Salvador 5709, Capital, que dicta cursos para postulantes a corredores.

JUVENTUD, DIVINO TESORO

de Juan C. Giurich, Villa Cañas (Santa Fe).

Me dirijo a ustedes para hacerles una pregunta: ¿Es verdad que el arrecifeño Luis Di Palma es el vencedor más joven con que cuenta el automovilismo argentino? De no ser así me gustaría saber a quién le corresponde ese mérito. También le agradeceré cualquier ampliación sobre este tema.

Sin más, quedo sumamente agradecido por anticipado a sus respuestas.

R.: Es muy difícil contestarle a quién le corresponde ese mérito, pero le podemos informar que en 1948 René Soulás fue campeón argentino de la categoría Sport (C. A. S.), habiendo ganado varias carreras, cuando tenía 18 años de edad.

MAGIA NEGRA

de N. N., presidente de la Peña "Ford" (en formación).

En la página 15 del Nº 18 de CORSA del 23/8/66, donde figura el orden de llegada de los corredores que participaron de la XI Vuelta de Rojas, me encuentro con el señor Vicente Galluzzo, clasificado 3º, que corre con un Chevrolet F-100. Tenía conocimiento que corría con F-100, pero yo, que soy fordista fanático, no creo que haya puesto una joya F-100 dentro de "eso"; quiero pensar por el honor de todos los fordistas de la República Argentina y del mundo, que ha sido un error de imprenta. En caso de no ser así, agradecería me dieran las características de este "novísimo" modelo, para su correspondiente desagravio ante las masas fordistas por el insulto de Don Vicente. Considero que esa ensalada no la usaría ni el famoso y no poco glorificado Anteo Pichetta.

En cuanto al dato que les doy →

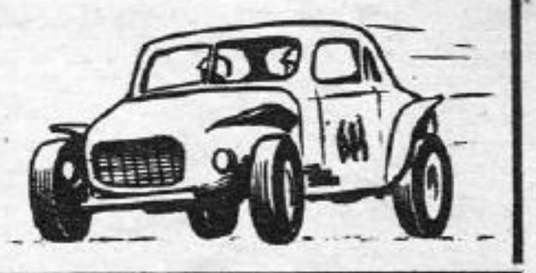


TALLER DE RECTIFICACIONES
RIVELLI Y KISSLING
ESPECIALIDAD EN
DE CARLO 700 CITROEN 2CV ISARD
MICROCUPES Y MOTOS
GARANTIA DE TRABAJO Y PRECISION



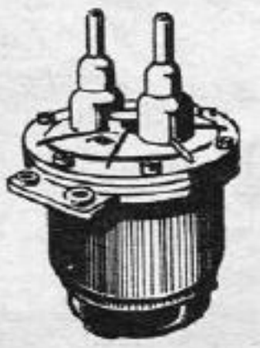
DORREGO 2030 - OLIVOS
Tel. 791-2722

CREADOS PARA TRIUNFAR...!



2 en 1
BICROMATIC
AROS DE PISTON
BORD

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 & Cía. S.A.
ROSARIO BUENOS AIRES CORDOBA TUCUMAN

CORREO CORSA

ahora, es para la columna "Confidencial": Sé positivamente por fuentes fidedignas que la máquina de los "ANGELES DE FORD" (Emiliozzi-s) ha llegado a los 252 km/h, cronometrados antes de su aparición como el automóvil del futuro durante algunas tiradas de prueba, y todavía le quedaban como 1000 revoluciones para llevar de auxilio. Lo pasado hasta el día de hoy no es otra cosa que la resultante de los hechizos, brujerías y lechuceadas que han hecho en unión los muchachos del taller de Froilán González y Juan Manuel Bordeu, por medio de un conocido brujo de nuestro medio.

Espero que esta carta sea publicada y no pase como la anterior, que no figuró ni en el repechaje, así quedarán macanudamente con la marca de la cual es hincha la mitad más uno del país.

R.: El chasis que pilotea Vicente Galluzzo es Chevrolet, aunque a usted le duela en el alma. Por otra parte reprobamos el tono peyorativo con que usted hace alusión al corredor Anteo Pichetta (sobre todo si es usted hincha de Ford).

Le agradecemos mucho el dato sobre el corredor Emiliozzi. Sobre todo, ahora que comprendemos la razón de sus abandonos por rotura, nos interesaría conocer el nombre del brujo causante del hechizo maléfico porque, basados en su extraordinaria efectividad, podríamos utilizar sus servicios para algunos de nuestros propósitos inconfesables.

CHIVITO NOMAS

de N. N. (en algún lugar de la Tierra).

Solicito que tengan a bien contestarme las siguientes preguntas (desde ya muy agradecido y mis más sinceras felicitaciones para su excelente revista):

1) ¿Cuál es la velocidad máxima de la pick-up Chevrolet 66?

2) ¿Cuál es la velocidad máxima, aproximadamente, de la "coloradita" de Bordeu?

3) Como hincha fanático del "chivo", felicito fervientemente a la Comisión Deportiva de Concesionarios "General Motors" y que los fordistas se aguanten el temporal, ya que con esta comisión los usuarios del "chivo" se verán muy favorecidos, especialmente en el Gran Premio de TC, dados los grandes premios que se repartirán.

Con respecto a Eduardo Casá, que le saque las vueltas que le faltan, a ver si se puede dar el gustazo de ganarle a "Maneco", y no digo al Chevitú, porque sería mucho pedir.

Desde ya muy agradecido por responder a mis preguntas.

R.: 1) Aunque no hemos tenido oportunidad de testear la pick-up Chevrolet 1966, estimamos que su velocidad máxima real es de aproximadamente 135 km/h.

2) También estimativamente el Chevrolet TC de Juan Manuel Bordeu debe estar en los 230 km/h de máxima.

3) Transmitimos sus felicitaciones a la Comisión Deportiva de Concesionarios General Motors.

RESULTADOS INTERNACIONALES

de Osvaldo Victor Ramos, Mar del Plata.

Tengo el agrado de dirigirme a ustedes para felicitarlos por vuestra publicación semanal "Parabrisas CORSA", por el alto valor técnico e informativo que representa para todos los tuercas del país y naciones limítrofes.

Asimismo desearía tengan a bien contestarme las siguientes preguntas:

1) ¿Cuántos competidores intervinieron en el Gran Premio de Inglaterra F. 1?

2) ¿Quiénes fueron?

3) ¿Con qué máquinas lo hicieron respectivamante?

4) Promedio del ganador de la misma prueba.

5) Récord de vuelta.

6) ¿Cuántos competidores intervinieron en el Gran Premio de Holanda F. 1?

7) ¿Quiénes fueron?

8) ¿Con qué máquinas lo hicieron respectivamente?

9) Promedio del ganador del Gran Premio de Alemania F. 1.

10) Récord de vuelta.

R.: 1) Veinte competidores.

2) Dan Gurney, Dennis Hulme, Jack Brabham, Jim Clark, Graham Hill, Jackie Stewart, Jocken Rindt, John Surtees, Bob Anderson, Mike Spence, Bruce McLaren, Chris Irwin, Josef Siffert, Joackim Bonnier, Bob Bondurant, Trevor Taylor, Guy Ligier, John Taylor, Peter Arundell y Chris Lawrence.

3) Eagle-Climax, Repco-Brabham, Repco-Brabham, Lotus-Climax 2000, BRM 2000, BRM 2000, Cooper-Maserati, Cooper-Maserati, Brabham-Climax 2750, Lotus-BRM 2000, Mc Laren-Serenissima, Brabham-Climax 2500, Cooper-Maserati, Brabham-Coventry, BRM 2000, Shannon-Emery 3000, Cooper-Maserati, Brabham-BRM 2000, Lotus-BRM, Coper-Maserati, respectivamente.

4) El promedio del ganador, en este caso Jack Brabham, fue de 153,659 km/h.

5) El récord de vuelta lo consiguió Brabham marcando 1m37s para recorrer el circuito de 4265 mts alcanzando un promedio de 158,280 km/h.

Para más datos podemos informarle que el récord absoluto del circuito lo logró Jim Clark con un Lotus 1500 cm³, que empleó para cubrirlo 1m35s4 a un promedio de 160,934 km/h.

6) Diecisiete competidores.

7) J. Clark, D. Hulme, J. Brabham, M. Parkes, D. Gurney, J. Stewart, G. Hill, J. Rindt, J. Surtees, L. Bandini, J. Bonnier, M. Spence, J. Siffert, P. Arundell, R. Anderson, J. Taylor y G. Ligier.

8) Lotus-Climax, Brabham-Repco, Brabham-Repco, Ferrari, Eagle-Climax, BRM 2000, BRM 2000, Cooper-Maserati, Cooper-Maserati, Ferrari, Cooper-Maserati, Lotus-BRM, Cooper-Maserati, Lotus-BRM, Brabham-Climax, Brabham-BRM y Cooper-Maserati, respectivamente.

9) El promedio del ganador, Jack Brabham, fue de 138,6 km/h.

10) El récord de vuelta fue logrado por Jack Brabham a un promedio de 152,793 km/h.

LOS OSOS ESTAN EN DETROIT

de Pablo Lebeck, Copetonas.

Agradecería la oportunidad de rectificar los términos de mi carta, publicada en el Nº 16, y replicar a los términos de un "tal" señor Franceschi, vertidos en el Nº 19.

Tiene mucha razón *Parabrisas CORSA*, cuando me contestan que el gaucho Ño Kitterman y los suyos no se están haciendo los osos. Los osos están en Detroit.

Está muy bien que un Ford T gane en Mecánica Nacional (ver CORSA Nº 14), y que prácticamente todos los campeonatos de TC los ganó el V8 originado en 1933. Pero esto no justifica que Don Henry y sus huestes insistan en hacer fabricar en la Argentina motores, que como el F-100 datan de doce años atrás, aunque hubiera ganado el Gran Premio TC 1965, el campeonato del mismo año, y Galbato ostente el récord de velocidad en carreras de Turismo Carretera.

Tengo fe en que el señor Kitterman está realizando activísimas gestiones para que el 289 sea una realidad argentina en muy corto plazo.

Téngase en cuenta que la competencia como General Motors, Peugeot, etc., equipan actualmente sus vehículos con los mismos motores última palabra, con que son equipados en su país de origen.

Al Sr. Franceschi le informo que el 289 no sólo sirve para pararle el carro a Bordeu o a quien se cruce. Tampoco sería problema para la sección Compras y Suministros, ya que también es de fundición.

Este motor introducido por la Ford de USA en el año 1961, es un brillante compromiso entre tamaño, peso, performance y costo. Piense, señor, que el 289 pesa 60 kg menos y es 15 cm más angosto que el F-100. Esto lo hace apto para equipar al Falcon de línea, que no dejaría de ser una justificación comercial en la Argentina, como lo es en los Estados Unidos desde hace cinco años. Dado el tiempo transcurrido, creo que no habría inconvenientes de ingeniería para fabricarlo en Pacheco. Además Shelby lo encontró apto para el Cobra, consiguiendo 400 HP a 7000 rpm. Bruce McLaren lo ensaya en la nueva fórmula uno internacional, reducido a tres litros, Chapmán lo encontró apto para ganar en Indianápolis, si bien en versión "algo" modificada. Es el motor que impulsa al Ford GT 40, el sueño dorado de cualquier tuerca.

Y hablando de TC, amigo y cotuerca Sr. Franceschi, diría que no le alcanzarían ni los 7010 cm³ que menciona, para arrimarse al 289, aunque sospecho que la C. D. A. vería con malos ojos una máquina de tal calibre.

No por ser hincha de Ford, pierdo contacto con la realidad, y efectivamente reconozco que actualmente el Chevy II y algunos siete bancadas más dejan parados por unos 15/20 km/h a los F-100, esto hasta que los Emiliozzi den en la tecla, o a Bamse le consigan un F-100 en cromo-níquel.

R.: Con pase al señor Franceschi, otro si digo, que será justicia.



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

TARIFA REDUCIDA
Registro de la propiedad Intelectual
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Parabrisas Parabrisas Parabrisas

Cómprela hoy mismo y lea:

EL NIÑO Y EL AUTOMOVIL

Lo que todo padre debe saber sobre este tema. Desde cómo llevar sus hijos con seguridad, hasta la educación vial en los colegios y los problemas relacionados con el transporte escolar.

PUEBLO DE SAN ISIDRO

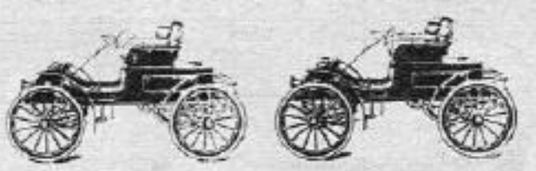
Su historia como paseo tradicional de fin de semana y su actualidad como excelente centro de diversión y descanso.

YA ESTA EN VENTA...!

DE SEPTIEMBRE ES INTERES...!

DE SEPTIEMBRE ES INFORMACION...!

DE SEPTIEMBRE ES ACTUALIDAD...!



SAN JUAN TURISTA

Una extraordinaria nota con toda la información para realizar un viaje de placer. Hoteles, restaurantes, entretenimientos y una visita por sus encantadores paisajes.

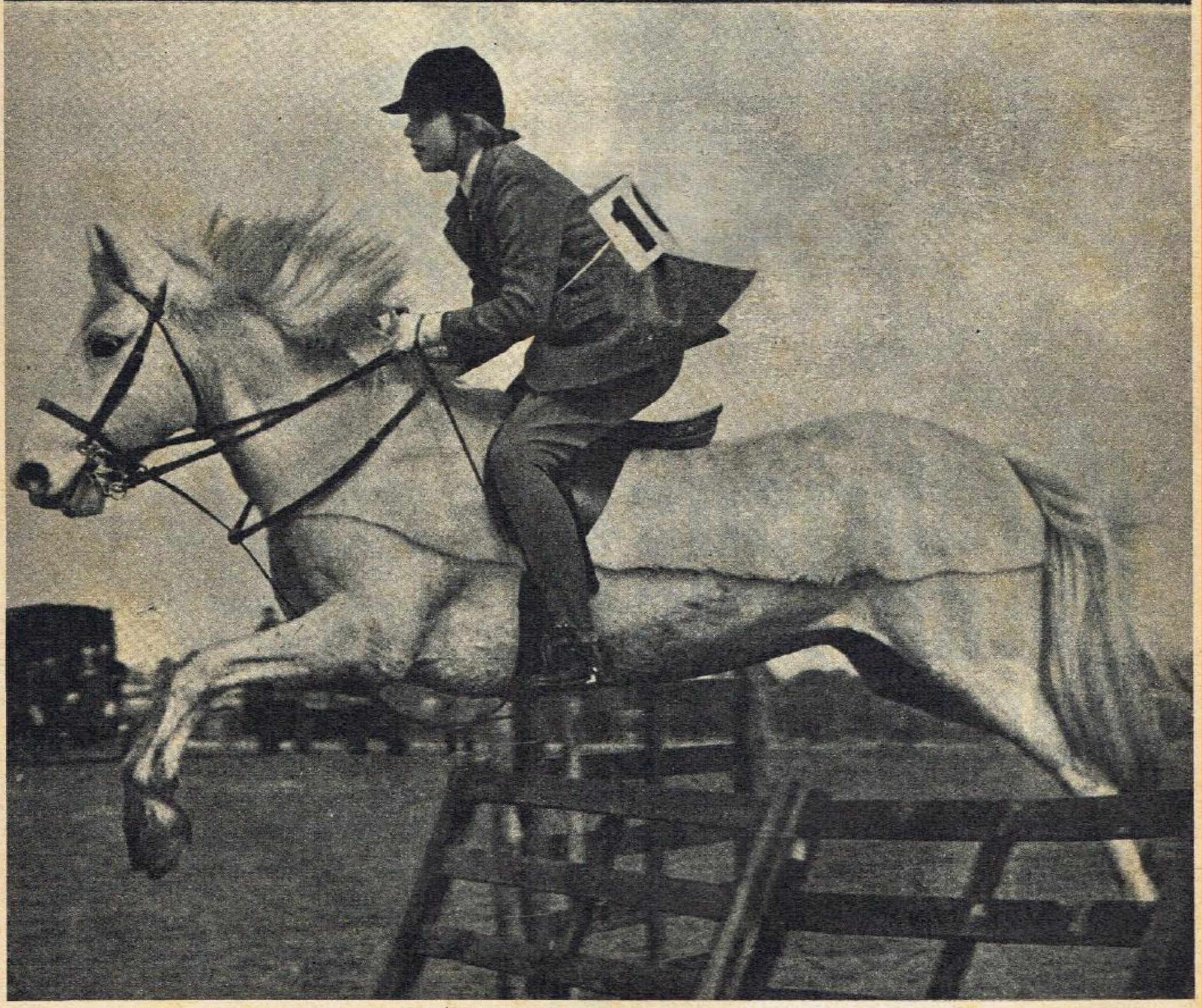
Y además en sus secciones técnicas:

Test del Valiant GT
Cuadro clínico del Chevrolet Super
¿Qué es un diferencial?
Parque Automotor Argentino

Todo esto y otras notas y secciones formidables véalo en Parabrisas de setiembre.

Tevedos

el CONCURSO HIPICO INTERNACIONAL, el CAMPEONATO MUNDIAL DE SALTO DE OBSTACULOS



estos dos extraordinarios acontecimientos deportivos

usted los verá por CANAL 2
del 30 de septiembre al 12 de octubre

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com