Nº 20 - SETIEMBRE 6 DE 1966 - APARECE LOS MARTES - $ 40.-

Parabrisas CORSA

CUPEIRO: TRIUNFO DE CALIDAD EN RAFAELA

(pág. 7)

TARDUCCI SUPERÓ POR UN SEGUNDO A EDUARDO CASÁ

(pág. 24)

BRABHAM campeón del mundo

(pág. 16)



LAS REVISTAS DE MAURO

¡HAY QUE ESTAR EN LA CARRERA!

El próximo domingo 11, desde las 7,30.

V PREMIO TURISMO CARRETERA (SAN NICOLAS)

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

EDITORIAL ABRIL

Parabrisas

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

Edición semanal CORSA

Secretario Técnico: GUILLERMO MARTIRE
Redacción: HORACIO SPERATTI
Jefe de 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: ASSIATED 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.
Tráfico: NESTOR SORRENTINO.

Arte y Gráfica

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

Departamento Fotográfico

Jefe: FRANCISCO VERA

Reporteros Gráficos: CARLOS ARCURI, PABLO ALONSO, BERNARDO ACUÑA, OSCAR BURRIEL, OSVALDO DUBINI, 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.



Este domingo 4 vino cargado de emociones para el mundo de la velocidad. Por un lado el Gran Premio de Italia, por el otro el Triángulo del Oeste, y lo que es más para nuestro automovilismo: las 500 de Rafaela. Circuito nuevo, fresquito, y una Mecánica Nacional que pega el primer bostezo tras un largo sueño. Aún no se puede hablar de grandes realizaciones mecánicas, tampoco ocurrió lo que se preveía a comienzos de año: que Rafaela sería la culminación de una serie de importantes proyectos que darían por tierra con los viejos esquemas mecánicos de esta categoría. No, lo que ocurrió es apenas el comienzo. Tal vez aquella previsión habría que haberla fijado con más precisión en Rafaela/67. El gran paso está dado, sin duda, y la materialización de este veloz y moderno circuito abre un mundo de posibilidades para nuestro automovilismo. Enhorabuena, señores de Santa Fe.

Por otro lado, comienza a preocuparnos el Gran Premio Internacional de Turismo. A poco más de un mes de su realización, la nota de la página 11 tiende a clarificar el panorama, todavía un poco brumoso. Sobre los coches, damos nuestro granito con la preparación de un De Carlo (pág. 20). Y de los hombres de la categoría, nos pareció adecuado acercar a los lectores! CORSA a Pedelaborde (pág. 4).

Eso es todo. Una vez más hemos cumplido, y van 20.

R. H. B.

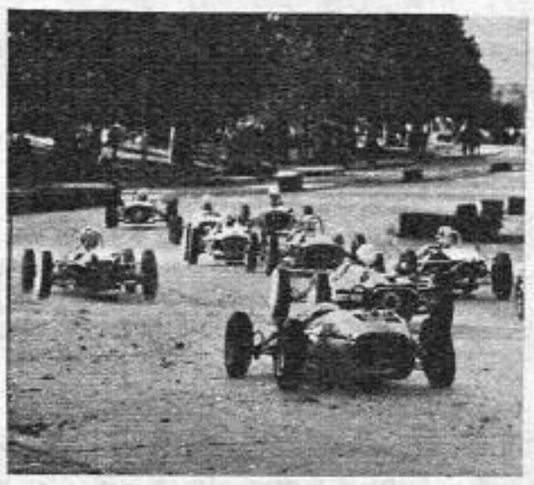
COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO CARRETERA en SAN NICOLAS (11 de setiembre): A las 9.30 del domingo comenzará el V Premio General Manuel N. Savio organizado por el Automóvil Club de San Nicolás. En caso de superar treinta el número de inscriptos se disputará el sábado 10 una prueba de clasificación eliminatoria. En caso de no llegar a treinta, el ordenamiento de los concurrentes obedecerá a las posiciones que cada uno de ellos ocupa en el ranking de la categoría. Los competidores deberán girar 34 veces al circuito de 15,45 km para totalizar 525,300 km. Para clasificarse será necesario haber dado 24 vueltas. Los cuatro primeros clasificados obtendrán 9, 6, 3 y 1 puntos respectivamente para el Campeonato Argentino de Turismo Carretera. El circuito corresponde al de la Siderurgia Argentina ubicado cerca de Instalaciones Dirección General de Fabricaciones Militares. Para quienes vayan a San Nicolás (tomar por Ruta Nacional 9) cualquiera de las cinco curvas del "pentágono" es atractiva. 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 Rebagliati, 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 CORDOBA (11 de setiembre): La Asociación Cordobesa de Volantes hará disputar en el circuito de 3,3 km del Parque Sarmiento de la ciudad de Córdoba sus clásicas Tres Horas Standard para la Categoría Turismo dividida en tres categorías: ABC (hasta 1150 cm³), D (1151 a 1600 cm³) y E (Más de 1600 cm³). En caso de participar más de seis competidores en cada una de las cinco categorías en que se divide el Campeonato Argentino de Turismo los cuatro mejores clasificados de cada una de ellas obtendrán 9, 6, 3 y 1 puntos respectivamente. El sábado 10 se realizarán las pruebas de clasificación que adquirirán carácter de eliminatoria. En la foto el crédito cordobés y gran candidato, Carlos Pascualini.



MECANICA NACIONAL FORMULA CUATRO Y MOTOCICLISMO en el AUTODROMO DE BUENOS AIRES (10 y 11 de setiembre): La Asociación Argentina de Corredores de Motocicletas ha tomado las riendas en el sector motociclístico y se ha decidido a realizar las competencias que fueron suspendidas en su calendario. Esta vez realiza una interesante reunión juntamente con la recién formada Asociación de Corredores de Fórmula Cuatro-Minijuniors. Todas las competencias otorgarán puntos para los respectivos campeonatos de Motociclismo y Mecánica Nacional Fórmula Cuatro. En el primer caso los cinco primeros clasificados obtendrán 8, 5, 3, 2 y 1 puntos respectivamente; mientras que en la ex-minijuniors (foto) los cuatro primeros acumularán 6, 4, 2 y 1 puntos respectivamente, más 1 punto al record de vuelta. El sábado 10 a las 14 comenzará la primera reunión con una carrera para motocicletas de las Clases 50 cm³ Fórmula Standard y Fórmula Internacional con clasificación separada. Luego le seguirá otra para la Clase 100 cm³ Fórmula Standard. En ambos casos los competidores deberán girar en diez oportunidades al circuito Nº 5 de 2,126 km para totalizar 21,263 km. Luego se disputarán las pruebas de clasificación para el domingo. A las 14 del domingo 11 comenzará la reunión con una competencia para la Clase 125 cm³ Fórmula Internacional sobre doce vueltas al Circuito Nº 5 para totalizar 25,515 km. Luego una para la Clase 175 cm³ Fórmula Internacional sobre quince vueltas al Circuito Nº 5 para totalizar 31,894 km. A continuación le seguirán dos series para Mecánica Nacional Fórmula Cuatro sobre diez vueltas cada una al circuito Nº 10 de 2,625 km para totalizar 26,251 km. Luego diez vueltas al Circuito Nº 10 para la Clase Sidecar Fórmula Internacional y por último la Final para Mecánica Nacional Fórmula Cuatro sobre veinte vueltas al Circuito Nº 10 para totalizar 52,502 km. Quienes deseen ir al Autódromo, sito en Avenida General Paz y Roca, disponen de las líneas de colectivos 21 a lo largo de la Avenida General Paz desde Vicente López, de las líneas 114 y 208 desde Constitución y Retiro (pasan por Puente Uriburu), del 223 desde la Estación Lomas de Zamora hasta Puente La Noria, desde donde sale el 21.



FOMENTO AUTOMOVILISTA en SANTA ROSA (11 de setiembre): Nuevamente los muchachos del Fomento brindarán emoción en Santa Rosa en otra competencia organizada y fiscalizada por la Asociación de Volantes de Limitada del 27 en disputa del Campeonato Argentino de Fomento Automovilista. Los cuatros primeros clasificados en la final obtendrán 6, 4, 2 y 1 puntos.

RECULARIDAD en JOSE C. PAZ (11 de setiembre): La Cooperadora de la Escuela Diferencial Nº 3 General Sarmiento organiza una competencia para tercera categoría con la fiscalización del Club Argentino de Regularidad. A las 8 largarán desde José C. Paz 2230, José C. Paz, para arribar en San Antonio de Areco.

— en CASTELAR (11 de setiembre): El Club Argentino de Castelar organiza una competencia para segunda y tercera categorías, con la fiscalización del Club Argentino de Regularidad. A las 8 se largará desde Montes de Oca 2242, Castelar, hasta Saladillo y regreso.

— a LUJAN (11 de setiembre): Con recorrido entre Mosconi 3050, Capital Federal, hacia Pilar, Luján y regreso, se largará a las 8 una competencia para tercera categoría organizada por el Colegio Nuestra Señora del Huerto y fiscalizada por el Club Argentino de Regularidad.

— en VICENTE LOPEZ (11 de setiembre): El Club de Leones de Vicente López organiza una competencia para tercera categoría con la fiscalización del Club Argentino de Regularidad. A las 8 se largará desde Juan Bautista Alberdi 415, Olivos, desde donde los participantes se dirigirán hacia San Fernando, Carupá, El Palomar, Camino de Cintura, Autopista General Richieri y llegada en el Club de Pato Corrales.

— en ROSARIO (11 de setiembre): Otra competencia por el Campeonato Santafecino de Regularidad que organiza y fiscaliza el Club de Regularidad del Interior. El recorrido será entre Rosario, Firmat y regreso.

KARTING en URUGUAY (11 de setiembre): Primera competencia por el Campeonato Rioplatense de Karting en el Parque Rodó, de Montevideo. Allí estarán presentes todos los ases del karting argentino para enfrentar a los de la vecina orilla. Esta competencia es para Fórmula A Internacional (hasta 100 cm³ con preparación libre) y los uruguayos podrán relucir sus exquisitos motores importados para enfrentar a los más preparados argentinos que intentarán defender a la mecánica nacional con los motores realizados en el país entre los que se destacan el Herceg realizado por José Miguel Herceg. Alberto Guzmán (foto) tratará de

COMPETENCIAS INTERNACIONALES



hacer valer su título de campeón argentino. Dos meses después se disputará en el Autódromo de Buenos Aires la revancha en suelo argentino.

SPORT en AUSTRIA (11 de setiembre): En el circuito de Zeltweg se disputará la anteriormente denominada 200 Meilen-Rennen, hoy Grand Prix de Austria antepenúltima competencia que otorga puntos para el Campeonato Internacional de Automóviles Sport. Los seis primeros de cada una de las tres clases, I (hasta 1300 cm³), II (1301 a 2000 cm³), y III (más de 2000 cm³), obtendrán 9, 6, 4, 3, 2 y 1 puntos respectivamente para la marca que representen. La organización corre por cuenta de la Sektion Knittelfeld del Steierm Automobil-Motorsportklub.

FORMULA DOS Y FORMULA TRES en FRANCIA (11 de setiembre): La Asociation Sportive del Automobil Club de l'Ile-de-France organiza el Grand Prix de Montlhéry, cuarta competencia por el Grand Prix de Francia, campeonato compuesto de seis carreras del que resulta ganador quien obtenga más puntos durante las seis competencias de acuerdo con los puntos que se otorgan a los seis primeros en cada una de ellas: 9, 6, 4, 3, 2 y 1.

FORMULA TRES en BELGICA (11 de setiembre): Otra disputa de las Coupes de l'Avenir en Bruselas bajo la organización de la Asociación "Le Soir", con residencia en la capital belga. Aquí estarán presentes algunos de los más fuertes de la Fórmula Tres, aunque es lógico que la mayoría preferirá afilar sus uñas para estar prendidos en Monthléry.

FORMULA TRES en INGLATERRA (11 de setiembre): Extrañamente la British Racing and Sport Club pidió la fecha para la realización de varias competencia en un día domingo. Hasta el momento de escribir estas líneas no se había confirmado la realización de esta competencia en Snetterton. Allí se correrán competencias para automóviles de turismo similares a las de los sábados ingleses. En Fórmula Tres estarán presente algunos de los capos de la Gran Bretaña.

MOTOCICLISMO en ITALIA (11 de setiembre): Luego de disputadas las competencias de Barcelona (España), Hockenheim (Alemania Occidental), Clermont Ferrand (Francia), Assen (Holanda), Francorchamps (Bélgica), Sachsenring (Alemania Oriental), Brno (Checoslovaquia), Keimola (Finlandia), Dundrod (en Ulster, Irlanda), Tourist Trophy en Isla de Man (Gran Bretaña) el Gran Premio de las Naciones en Monza es la decimoprimera competencia por los Campeonatos Mundiales de Motociclismo y una de las cinco que realizan carreras para todas las clases: 50, 125, 250, 350, 500 y Sidecar. Los seis primeros de cada una de las clases obtendrán 8,6,4,3,2 y 1 puntos. Los campeonatos finalizarán el 17 de octubre con el Gran Prix de Japón a disputarse en Fisco para todas las clases, excepto Sidecar que finalizará en Monza. La competencia de Monza será la sexta del año para la Clase 50, la novena para la Clase 125, la decimoprimera para la Clase 250, la novena para la Clase 350, la novena para la Clese 500 y la séptima para Sidecar.

MOTOCROSS en GRAN BRETAÑA (11 de setiembre): Faltando disputarse el Grand Prix de Austria para finalizar el Campeonato Mundial de Motocross en la Clase 250 cm³ se disputará el Grand Prix de Gran Bretaña por el Trofeo de las Naciones, competencia que se disputa por equipos nacionales y que no otorga puntos para el campeonato.



Roberto Pedelaborde UN HOMBRE

Lo más noable que surge de una hora y media de charla con Roberto Pedelaborde es su continuo esfuerzo por encontrar palabras, por explicar situaciones, por comunicar su gran amor por el automovilismo deportivo. Nos dice, por ejemplo: "Correr es lo que produce mayor satisfacción en mi vida, lo que plenamente me hace sentir feliz. Los momentos previos a la carrera, la carrera en sí y aún a amargura después de la carrera perdida, son cosas que llenan mi vida. Tengo un negocio, una familia a la que quiero muchísimo; sé lo que arriesgo, pero lo hago a plena conciencia porque es una pasión. El solo hecho de vivir los problemas de la preparación, de cambiar ideas con los mecánicos (a pesar de que técnicamente entiendo poco), me da una felicidad muy especial y muy difícil de alcanzar para mí fuera del automovilismo".

Roberto Pedelaborde tiene 33 años, es casado, con tres hijos. Perito mercantil, con segundo año de Ciencias Económicas... "pero me atraía más el comercio". Es presidente y promotor de ventas de la concesionaria Fiat que lleva su nombre y que ocupa la mayor parte de su tiempo. Corre desde 1961; ese año debutó en el Gran Premio con un Fiat 1100: "Los dos Guimarey, Caselli, Hortal, Allegrina, Coldwell y Pablo Rodríguez Larreta integraban el equipo en el que me dejaron entrar sin muchas ganas. Yo solo tenía un pooc de experiencia en karting. Me divertí mucho. El 1100 daba 135 km/h cuesta arriba y cuesta abajo y con eso gané una etapa y salí cuarto en la general, así que todo me pareció muy fácil. Después vinieron los años de perder, romper y gastar plata. Pero desde que estoy con Berghela las cosas andan bien, aunque con bastante mala suerte. Pero estoy contento. Perdí carreras imposibles, pero también gané tres carreras este año y cuatro el año pasado y me divierto, que es la razón fundamental por la que corro".

Alfredo Berghela arma el motor del Fiat de Pedelaborde, el mismo motor, las mismas bielas, el mismo cigüeñal desde hace dos años. Unicas roturas fueron las válvulas que le hicieron perder el Gran Premio en 1965 y, finalmene, el último domingo en el Autódromo, donde explotó todo, justo iban a rehacer todo nuevamente para el Gran Premio próximo. Y el de Pedelaborde es el 1500 más veloz en la actualidad: 180 km/h seguros, aunque en el Chaco, favorecido por largas rectas y viento de cola, anduvo a 185 km/h, que le permitieron un promedio parcial de 177 km/h.

Afirma que de las carreras lo que más le gusta es la pelea, e insiste con convicción en que corre por deporte y que perder o ganar es el riesgo del deporte: "Cuando entrás a la zona de Dique Los Molinos con un auto atrás y otro adelante el placer es infinito, algo que no tiene valor incalculable". En materia de carreras no duda en afirmar su especial predilección por el Gran Premio, así como su gran respeto hacia el Autódromo de Buenos Aires: "El G.P. es una gran carrera; en automovilismo el que gana un G. P. puede llegar a sentirse compensado en todos los esfuerzos y toda la mala sangre que te hacés en este deporte. El G.P. es la gran compensación, el placer de manejarlo, la repercusión, el público, la calidad de conducción de los participantes; es la aventura, es el compañerismo, es la amistad. Llegar a Arrecifes primero debe ser una cosa incalculable".

"En el Autódromo me divierto bastante y creo que es una especie de banco de pruebas. Yo no domino el arte del Autódromo y hay muchos pilotos mejores que yo que lo conocen mucho, Galluzzi y Guimarey por ejemplo. Pero me gusta el autódromo porque es como estar siempre dando un examen ante ojos ajenos y propios. No se puede cortar lejos porque la carrera es larga o corta, porque hay que cuidar gomas... allí andás o no andás, sin términos medios. Además, las carreras son más divertidas y menos riesgosas".

Quizá porque se autovalora con honestidad y contrariamente a la mayoría de los entrevistados por CORSA, no duda en declarar sus preferencias en materia de capacidad conductiva. Estima que los mejores pilotos son Estéfano, Menditeguy y Alzaga. Entre los pilotos de Fiat elige con seguridad a Rodríguez Canedo —"es algo muy serio"— y entre los de Turis-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



CORSA

mo en general a Gradassi, Copello y Carlos Guimarey: "Le presté el auto a Carlos en el Autódromo y fui con él para explicarle; luego de la tercera curva era él quien me estaba enseñando a mí".

Con la misma claridad y seguridad con que hace estas afirmaciones que limitan al redactor al trabajo de recopilación, sostiene que en Turismo hay juego limpio y que él no vivió un solo caso de mala fe en carrera por parte de un competidor. Le recordamos su problema con Alberto Gómez: "Hacía poco que yo corría y nos pasamos varias veces y hasta nos llegamos a golpear en un curvón en la carrera de Mar del Plata: Quince días después lo agarré por el medio a la salida del Autódromo y gratuitamente, porque él venía doblando correctamente y yo me lo llevé por delante al quedarme sin frenos. Esto creó algún malestar entre nosotros ya que él se sentía legítimamente perjudicado, no porque pensara en mala intención de mi parte, sino porque no había derecho alguno a que alguien lo sacara de una carrera linda como ésa donde él tenía muchas posibilidades. Yo justifico que Gómez se haya sentido molesto. Pero pasó el tiempo; hoy somos buenos amigos".

El mismo 1500 con que participara en las últimas cinco carreras es el que, totalmente repasado, irá al Gran Premio. En estos momentos está en pleno desarme de modo que no participará en ninguna otra carrera. Correrá en equipo con Boyadjian, quien compró el otro automóvil suyo y con Berghela que llevará un mulletto. Sus auxilios servirán también al automóvil que correrán Conti y Pocho Boscacci, serán dos camionetas Multicarga con cuatro mecánicos, diez personas en total. Utilizará cubiertas Michelin porque si tienen mayor adherencia y menor sensibilidad en el volante, permiten viajar 100 rev/m más rápido. En los circuitos, en cambio, utiliza las Pirelli Cinturato.

Aunque no tiene ningún proyecto concreto, le interesaría participar en otras categorías, especialmente en monoposto. Cree que perfeccionar la técnica conductiva sobre un automóvil de este tipo es una refinada clase de placer.

"Corrí cinco Grandes Premios y unas 30 carreras de las cuales gané siete. He logrado del automovilismo lo que me he propuesto: divertirme, tener éxito y sentir el placer de conducir. La compensación máxima sería el triunfo en el G.P.; he dado bastante al automovilismo pero me ha compensado con creces lo que yo creo haber dado".

Roberto Pedelaborde, el hombre del año en la categoría hasta 1600, conforma así en sus declaraciones la imagen del perfecto deportista que sabe encontrar en su actividad amigos, alegrías, satisfacciones y la continua posibilidad de superarse.

H. S.



UNA SOLA MANO
basta para brindar
total seguridad!

CINTURON
DE
SEGURIDAD



STECE
DE LUJO

Conexión con una mano
Bandas de Terylene
Parte metálica lejos del cuerpo
Fabricado bajo licencia Sueca

BALTICO
RIO DE LA PLATA S.R.L.
TUCUMAN 644 - 3° P.C - BS. AS.

CREADOS PARA
TRIUNFAR...!



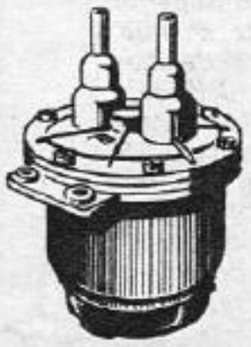


2 en 1
BICROMATIC

AROS DE PISTON
BURD

BOMBA ELECTRICA PARA NAFTA Y GAS - OIL

INDIANAPOLIS

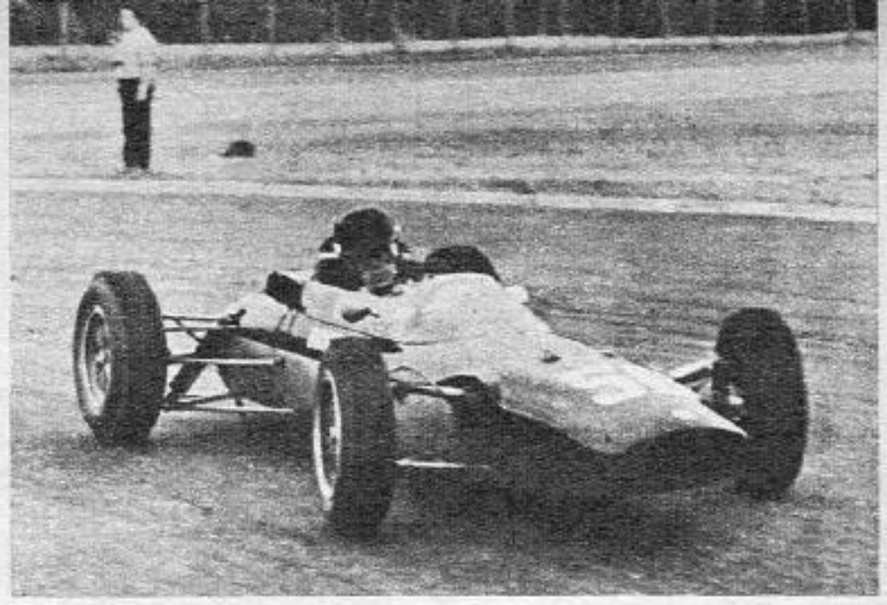


6 y 12 VOLTS - GARANTIA ESCRITA 6 MESES
Probada y aprobada por
táxis en todo el país

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



URUGUAY SOBRE RUEDAS



El siempre recordado Passadore con el coche "que lo empezó todo" (como se acostumbra a decir de Chapman cuando se habla de monopostos modernos) en el Uruguay: el Lotus 27.

El Beco F-3 en acción con Oscar "Bocha" González al volante. Quizás el monoposto de mayor calidad que se haya construido en esta zona de América. Y desde luego el principal contendiente de la reciente F-3 uruguaya.

Esta es la pequeña historia de un Fórmula 3 construido por los CORSAS orientales

Con el Uruguay siempre sucedió una cosa muy curiosa. No sabríamos si atribuirlo a razones de disímiles políticas automotrices o simplemente a criterios diferentes en materia de fierros, el hecho es que en la vecina orilla nunca florecieron los engendros mecánicos que no quieren caducar y reacios a las evoluciones que lamentablemente a menudo aparecieron en nuestro país. Esas comentadas cuestiones políticas, buenas o malas, siempre le permitieron a los uruguayos adquirir desde máquinas no estrictamente de carrera hasta verdaderos pur-sang.

Esa misma diversidad de modelos favoreció a un fácil tipo de carreras vale-todo donde Alfa Giulias compiten con Mini-Coopers, Mustangs persiguen a Volvos y NSU Wankels se mezclan con los agudos sonidos de exasperados Fiat Abarth 850. Y esto suele ser por lo general la piedra inicial que desencadena las desviaciones hacia fines imprevisibles. Si no, con ver lo que pasó en USA con los Dragsters y los hot-rods que en un principio eran simples picadas para divertirse, nos damos una clara idea.

Sin embargo nada de esto acontece allende el charco. La saludable inquietud de compararse internacionalmente lleva a los "botijas uruguayos" a vivir en relación con lo que pasa a su alrededor y permanecer así actualizados.

En los últimos tiempos fue el Turismo quien recibió, tan asiduamente como lo permitía, la intervención de los hermanos del Uruguay. Los grandes premios siempre fueron cita de honor para ellos y por desgracia ese criterio, tan combatido por CORSA, de exclusividad nacional impidió muchas veces que Héctor Fojo, el "Bocha" González, Fernández Aicardi y tantos más realizaran nuestras competencias del resto del año. Claro, pero el Saab le podía ganar a los Renault, circunstancia que nunca asustó a Steven pero que magnificaron muchos pseudos nacionalistas... ¡Qué irían a decir en Kuala Lumpur o en Mozambique de nuestra industria nacional! En la práctica, las veces que compitieron, los 1093 dominaron a los dos tiempos suecos; pero, en fin, no queremos volver a agitar el avispero. Al menos no en esta oportunidad.

Ciertamente los autos de calles son muy interesantes y divertidos para correr, pero más aún lo son aquellos vehículos diseñados exclusivamene para ello. Y cuando el ambiente argentino comenzó a moverse otra vez tras la verda; cuando raudos y actuales monopostos europeos surcaron nuestro autódromo y los de principales ciudades del interior, el Uruguay rápidamente se hizo presente. El recordado Passadore fue la embajada más poderosa, y posteriormente más dolorosa, que de allí nos enviaron.

Todo eso sirvió para mover las cosas en nuestro medio. Se promulgó F-2; luego de muchos cabildeos se estructuró a fines del año pasado el nuevo reglamento de F-1 y entretanto los minijuniors imponían definitivamente la imagen de un auto con motor atrás, suspensiones independientes y bajo centro de gravedad. Pero mientras aquí el proceso evolutivo se acompañó con objeciones, suspensiones y disgustos, en Uruguay sin ruido y con acuerdo general se reglamentó una F-3 nacional, nacional uruguaya por supuesto, que pretende la lógica proyección internacional que el tiempo puede ofrecer.

La reglamentación, adecuada en sus lineamientos a las posibilidades locales, admite motores de hasta 1000 cm³ que deben ser originarios de un coche de serie, excluyéndose aquellos con árbol de levas a la cabeza. Se limita el de los carburadores a uno solo y se prohíbe la sobrealimentación. Preparación del árbol de levas libre y prohibición absoluta de modificar bancadas ni tipo de cojinetes. La caja de velocidades no puede poseer más de cuatro marchas hacia adelante debiendo provenir también de un coche de serie. En cuestión neumáticos se hace la salvedad que en carreras nacionales se usarán exclusivamente cubiertas de producción local. Y en diferenciales se excluyen los autoblocantes.

Como se ve, sigue en general a la F-3 internacional, categoría eminentemente didáctica y escalón de paso para quienes aspiran a la F-1.

Un detalle adquiere particular importancia. Se señala con absoluta precisión el tiempo de vigencia de la fórmula. Esta abarca en este caso desde el 1° de enero de 1967 hasta el 31 de diciembre de 1968. Al fijarse la fecha de expiración se evita que alguien se vea perjudicado por construir un auto que se concreta bajo un reglamento y le cambian la fórmula. Hecho éste último que ha sido base, en muchos casos, de nuestros frecuentes estancamientos. Medida realmente digna de imitar.

Ahora bien, por características económicas el automovilismo uruguayo fue siempre más exclusivo de como puede serlo en la Argentina. Por ello existe en Uruguay una favorable predisposición hacia los minijuniors por el menor costo de los mismos, sobre todo inicialmente, que permitiría a muchos más iniciarse con autos "de verdad". Pensamos que sería el complemento ideal para la reciente F-3 del Uruguay, como perfecto escalón para la misma. Para captar todo ello CORSA se trasladará a la brevedad al Uruguay donde se incluirá lógicamente una prueba de manejo de los aparatos más relevantes que se encuentran allí.

De todas maneras con esto ya Uruguay y Argentina se sitúan en un plano directamente competitivo —por suerte— y al que se puede agregar Brasil, cuyos F-3 tuvimos ocasión de observar en la última temporada. Con todos estos precedentes un nuevo y amplio panorama se presenta para el automovilismo en este sector de América.

Basado en el Lotus 27 del desaparecido Passadore, el Beco deberá ajustarse en algunos aspectos a la reglamentación local como en lo de los neumáticos de origen nacional. La construcción revela la búsqueda de lo superior en todo sentido. Nótense los detalles como la caja Hewland, las llantas de magnesio, la suspensión delantera con amortiguación interna y el chassis cuidadosamente reticulado.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RAFAELA

CUPEIRO: 174 VECES BIEN

Ganó las 500 millas llevando una vez más su nombre al tope del interés popular: un gran piloto para una gran carrera. Segundo llegó el mendocino Copello ratificando también sus dotes de piloto. Mucho público, buena organización y hermosa fiesta para nuestro deporte

por CARLOS MARCELO THIERY
fotos de CARLOS ARCURI

¿Cómo son las 500 Millas de Rafaela con pavimento y peraltes? Son una cosa grande, inmensa, que seguramente se debe haber acercado mucho al espíritu de Indianápolis, tan codiciado por los rafaelinos mientras las dos o tres últimas horas debían correrse entre espesos nubarrones de tierra. El momento más vibrante de la reunión es la largada, cuando la escuadrilla formada de a tres en fondo sigue obedientemente al automóvil-piloto y de pronto se suelta —ruidosa y multicolor— como si fuera un enjambre de tábanos disconformes que da vueltas dentro de una cacerola.

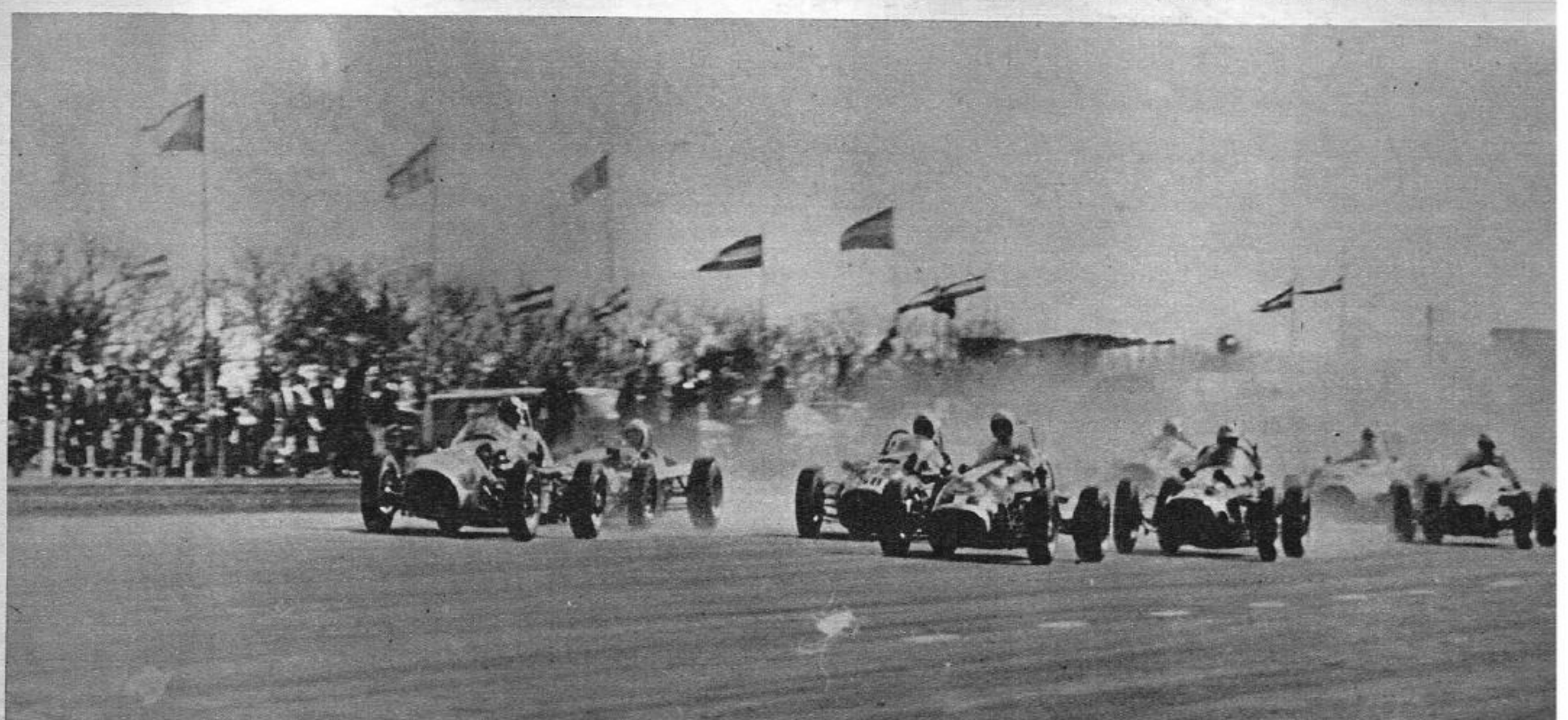
Después de las primeras diez o quince vueltas la caravana se estira, los punteros le sacan una vuelta a los rezagados, los colores se mezclan, los nombres se confunden y a partir de allí ya nadie sabe a ciencia cierta quién va primero ni lo sabrá probablemente en las próximas cuatro horas puesto que es eso precisamente lo que quisieran saber los planilleros que dan sus informaciones sin demasiada convicción.

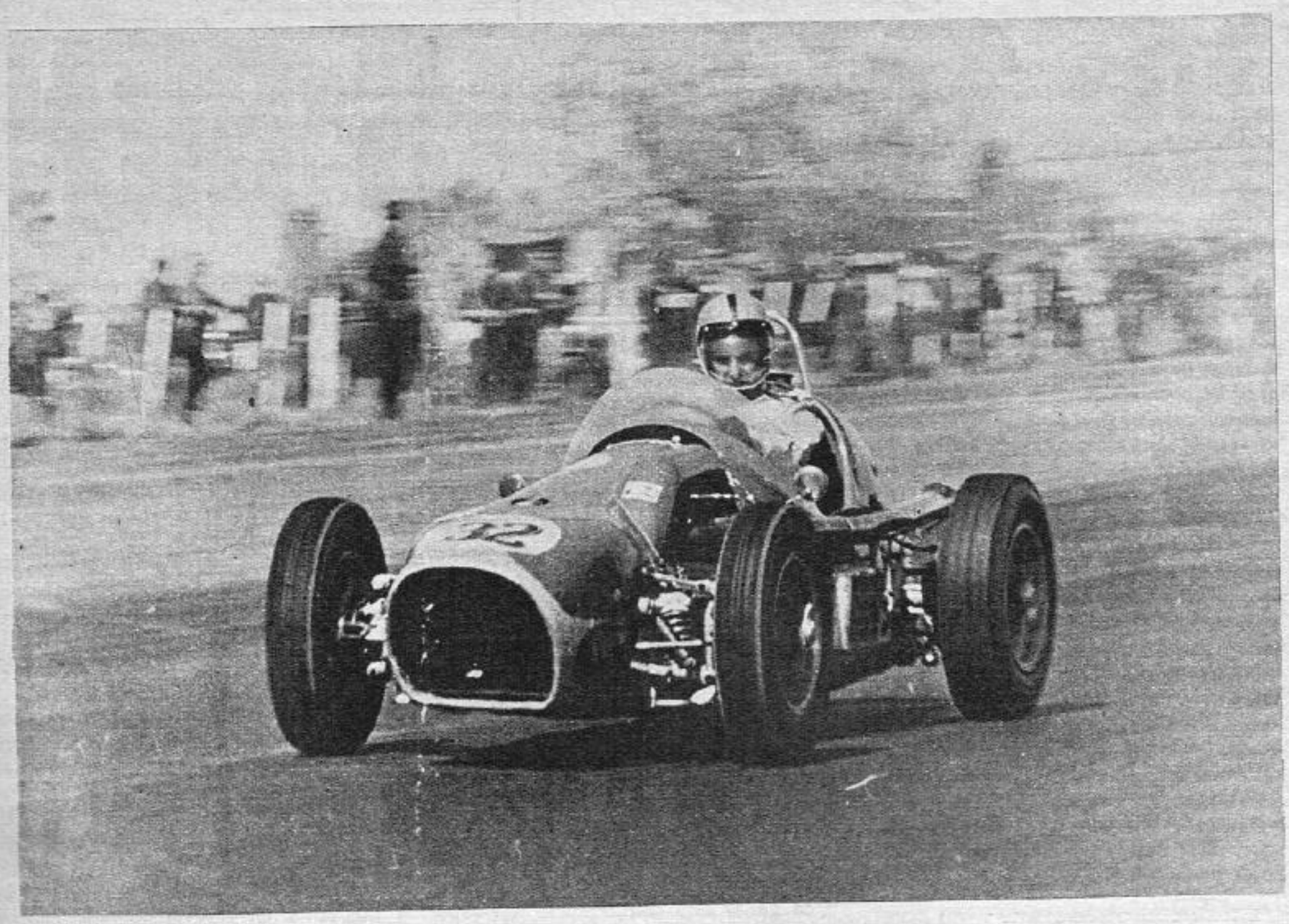
Entonces las cabezas dejan de girar de un lado hacia otro velozmente y la gente se dedica a comer, a pasear, a tomar sol y a ver subir y bajar las avionetas que aterrizan en el centro de la pista, mientras los mecánicos, uniformados con horribles combinaciones de colores, gatillan incansablemente sus cronómetros en los boxes y los pilotos dan vueltas y vueltas y más vueltas al óvalo gris ecajonados dentro de las estrechas cabinas.

Este tipo de carreras atrae más por el promedio de las pruebas eliminatorias y por las velocidades que se pueden alcanzar en las rectas que por el espectáculo en sí. Ese espectáculo es relativo en una carrera que dura más de cuatro horas, pero evidentemente estas carreras tipo Indy le ofrecen al público algo especial que quizá sean los mecánicos-colorinches, o el batifondo que se arma en el box del ganador cuando el ganador llega, o la multitud internacional de banderas que se colocó sobre los boxes, o los peraltes, o la oportunidad de mirar hacia la pista y ver autos de carrera andando cuando le dé la gana. El atractivo que sienten los pilotos es algo más concreto: por una parte el millón y medio de pesos que se lleva el ganador, razonablemente bien ganados. Por otra, la consagración que implica ganar una competencia tan especial como cualquier 500 Millas del Mundo. Y es así cómo se explica que mientras en casi todas las carreras del calendario de Mecánica Nacional nunca aparecen más de 20 anotados, en Rafaela hay firmadas casi 50 boletas de inscripción.

Hasta hace dos meses más o menos, cualquiera ponía las manos en el fuego por los automóviles de motor trasero y sostenía que en esta 28º edición de las 500 Millas Argeninas se iniciaría una nueva etapa de la MN. Pero los buenos autos con motor en popa no estuvieron listos a tiempo; y los que llegaron a Rafaela no tenían mayores posibilidades, algunos por tener demasiada poca potencia como para intentar nada en un circuito tan veloz (caso de los F2 Auto Unión de Galanti y Bravi, eliminados el viernes) y otros por no haber sido experimentados (el Crespi-Falcon de Estéfano) o por no haber estado nunca realmente a punto (Armando J. Ríos).

Lejos de pensarse en el triunfo de un auto concebido con actualidad, pocos días antes de la carrera ya estaba prácticamente establecido que ganaría un potente automóvil de motor delantero. Y no es eso solamente, sino que se vio muy claro que aún así la Fórmula Uno de MN permite alcanzar potencias y velocidades muy escasas para las posibilidades que ofrece el circuito, a menos, claro, que alguien se dedique a construir un automóvil especial y exclusivamente para correr en Rafaela. Esto no sería un pecado, por cierto, y va a terminar por suceder posiblemente el año próximo. Sin necesidad de proyectarnos tanto, ya tuvimos este año al primer automóvil especial para Rafaela. El De Tomaso-Fiat Grossi de Carlos Reutemann que tenía parrillas de suspensión más largas del lado derecho que del izquierdo. Así, la estructura fue desplazada hacia el centro de la pista y es muy relativo lo que tuvo que ver esto en el excelente quinto puesto que consiguió el joven piloto de Santa Fe. Lo interesante es que ése fue el primer auto hecho especialmente para el nuevo circuito de Rafaela. De todos modos, el quinto puesto del De Tomaso-Fiat 1500 no tiene el valor del premio y ni siquiera el valor del aplauso que mereció simplemente porque a la gente le gusta aplaudir al más chico o al más débil. Hay mucho más detrás de todo eso. Este Fiat-Grossi bien hecho, perfectamente atendido en los boxes, prolijo, conscientemente manejado y bruñido además para que no queden dudas del cariño que le tienen los hombres que lo rodean, es para la Me-

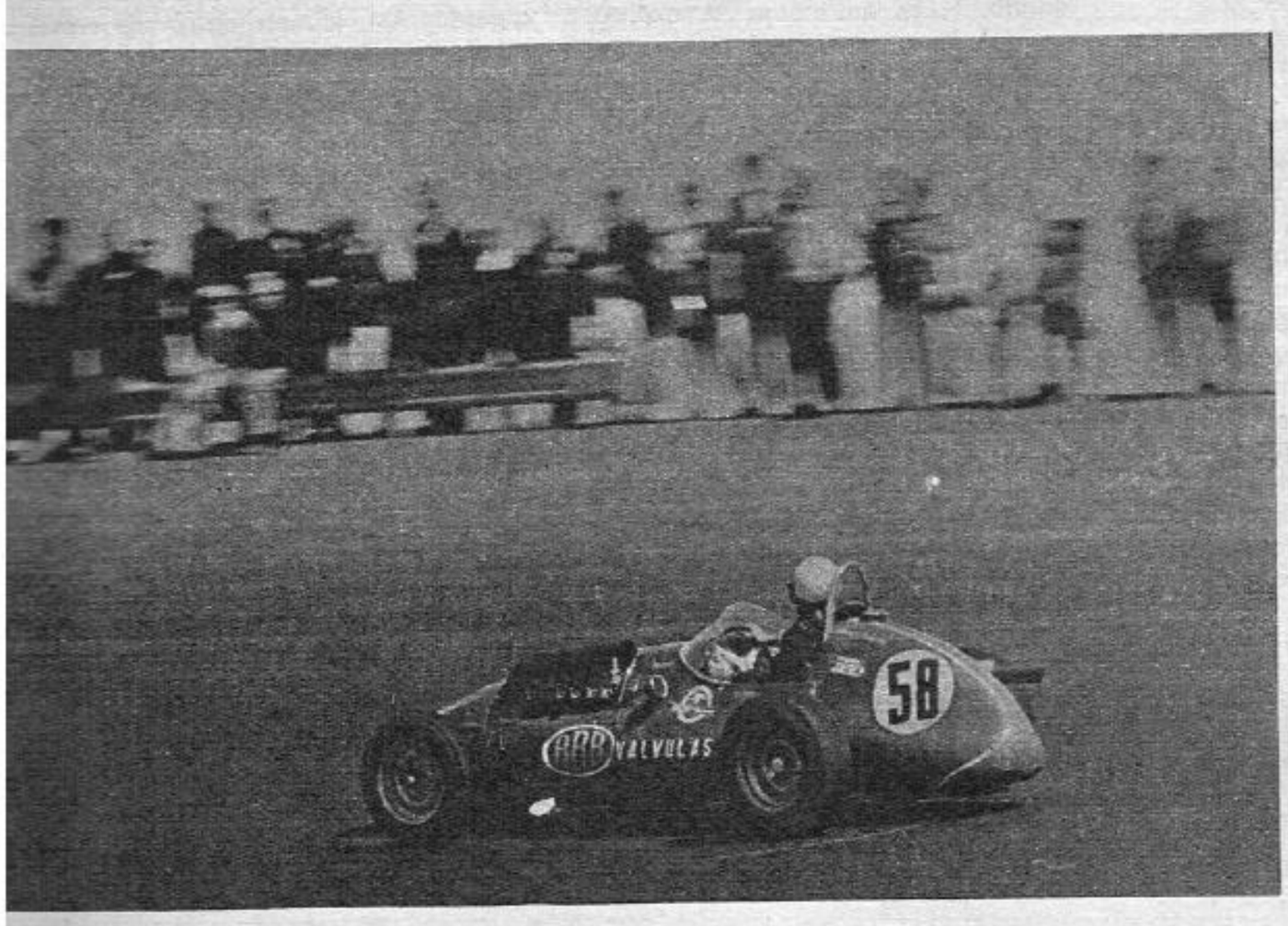




cánica Nacional algo así como el Cooper de Brabham en Indianápolis 1961, para los monstruos norteamericanos. Las cosas grandes sucedieron a partir de allí. Teóricamente, Reutemann tenía que haber conseguido algo más que el quinto puesto, pero llegaron muchos más de lo que se esperaba normalmente: Quince, sobre veintisiete.

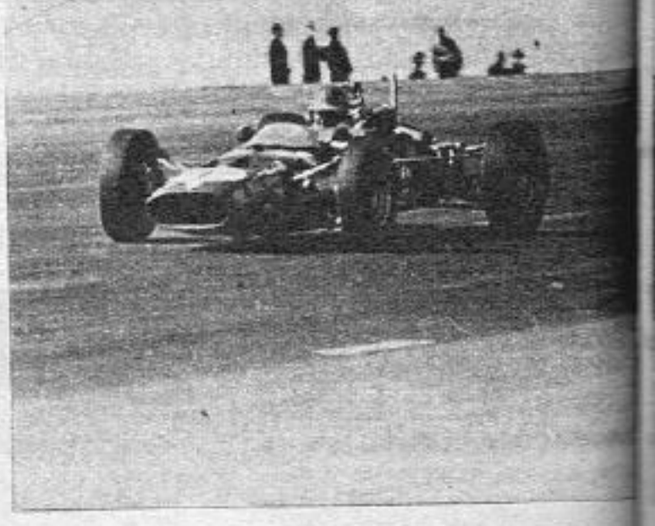
No era muy descabellado pensar en una especie de desastre, si en la primera media hora de carrera habían abandonado ya seis automóviles. Pero sucedió que rompieron enseguida los que tenían que romper de alguna manera, ya sea por apurados o por lo que habitualmente se llama "fatiga de metales" y es en realidad falta de preparación para una cosa muy seria, como pretender ganar las 500 Millas. Ejemplo: Domingo Di Santo gana el viernes las pruebas eliminatorias a más de 204 km/h de promedio y llega a los boxes con las cubiertas delanteras desbandadas, tan tranquilamente y como si tal cosa. ¿Qué había pasado? Que esas cubiertas —Cinturaso brasileras— no son aptas para alta velocidad y además ya tenían encima la friolera de 15 carreras, según dijo uno de los mecánicos del riocuartense.

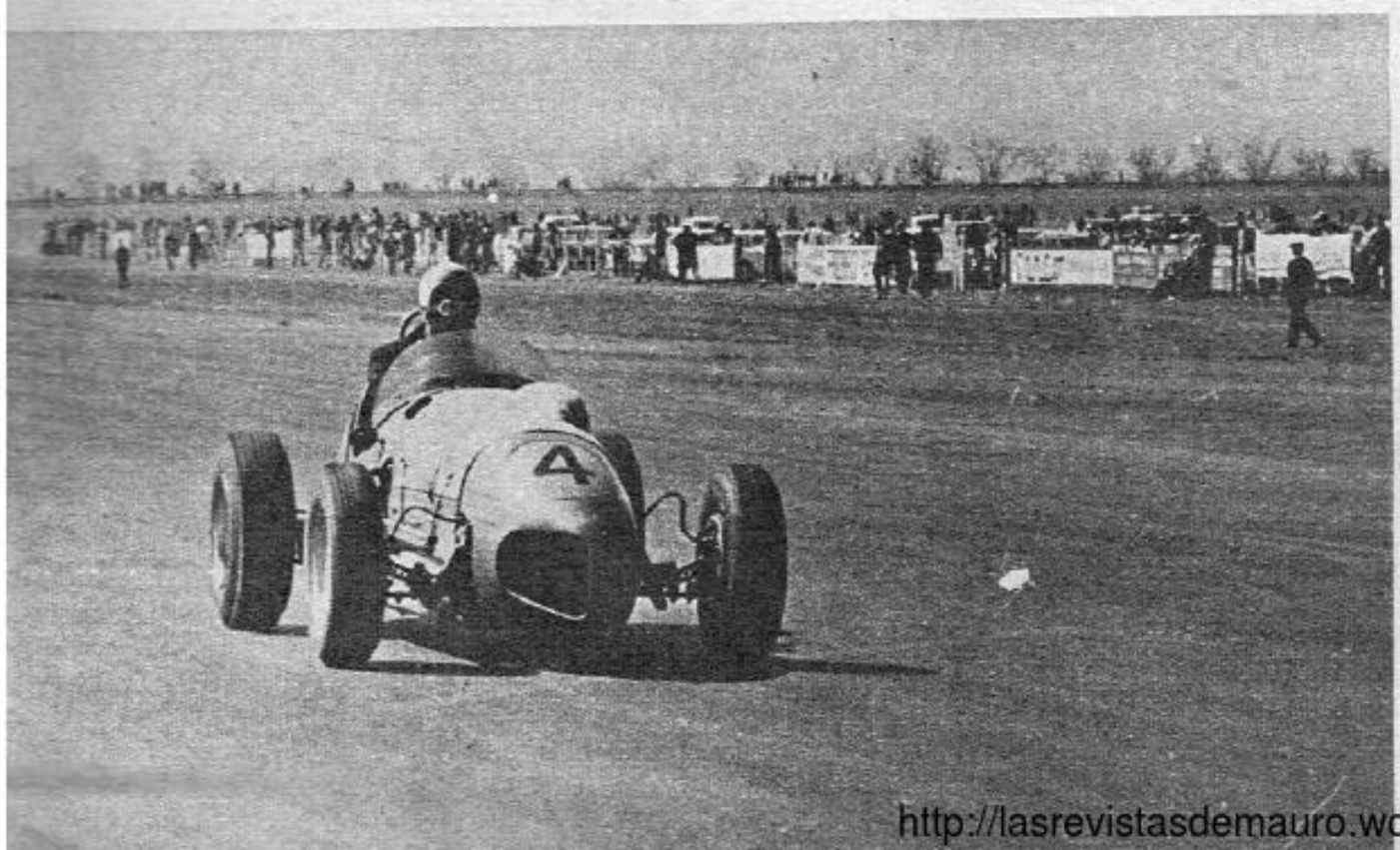
Dos días después largó con las Cinturato HS, que son las correctas,



Cupeiro jugó a ganar desde el vamos, siguiendo un tren de marcha perfectamente controlado por el cronómetro del cabezón González. Su Maserati - Chevrolet - Belavigna, muy bien diez.

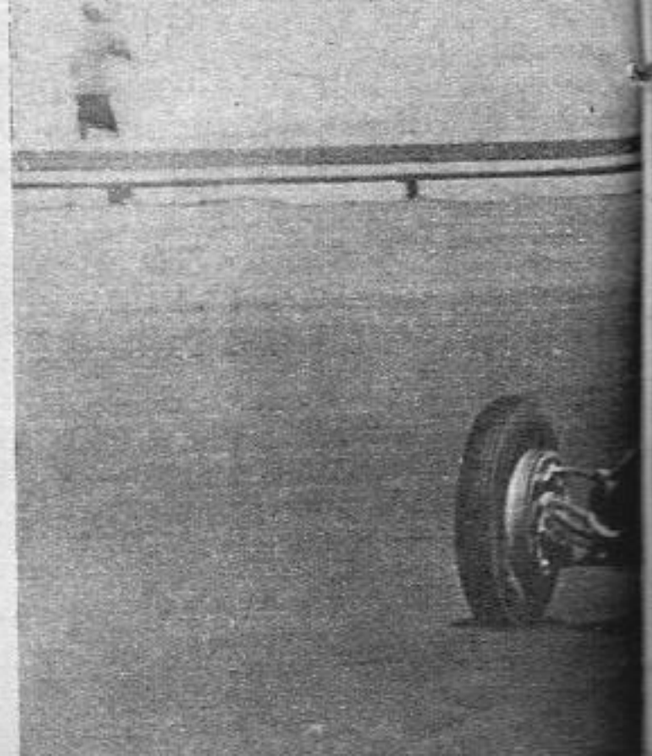
¿Retienen ese perfil? Una Maserati en perfecto estado de conservación, ahora con motor Tornado y al comando nada menos que el mendocino Copello. Un segundo puesto y bien ganado. El público, justo detrás del peralte, está off side.





Llega Sanmartino con su Chevrolet Apache, clasificado tercero y el mejor de la "vieja ola" de nuestra Mecánica Nacional.

Bueno, bueno, Cataudela todavía da trabajo. A pesar de sus 60 años y del mamotreto mecánico que no marcha a más de 180 km/h, don Natalio demostró que una vez que mete pata a fondo no se la hace quitar nadie.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

pero no es ningún secreto que en las eliminatorias siempre se anda más fuerte que en la misma carrera. Ese es un poco el estado de la MN: improvisación, soldaduras, refuerzos provisorios, parches y la gran feria del **fatto in casa.**

Di Santo, ganador de las últimas 500 Millas en 1964 y eminente favorito, salió a romper cronómetros junto con José Varisco. Varisco manejó la nueva unidad de Montalenti-Campetelli, que es uno de los pocos automóviles de la categoría realmente bien hechos, y si todavía uno y otro no se hicieron del todo amigos, pronto el piloto podrá llegar a hacer cosas muy interesantes, aferrado al volante de Heinkel que le instalaron a la máquina. Di Santo tuvo problemas en las válvulas de su Chevrolet Súper y Varisco sacó una biela a ventilarse en la primera media hora. Conclusión: camino libre para Cupeiro y Cipollatti que se alteraron un rato en la punta seguidos a distancia bastante prudencial por Copello, Gimeno y Sanmartino. Al ratito nomás Cipollatti sacó una biela y Cupeiro quedó solo, que es cuando él realmente se siente cómodo y funciona con todas las lamparitas encendidas. Sobre la recta opuesta a la de los boxes se entretuvo cazando liebres y aparentemente no lo inquietaba el segundo puesto de Eduardo Copello que montaba una Maserati-Tornado. Pero alrededor de las 70 vueltas pasó lo que pasa siempre en esas carreras: el palco de cronometristas lo daba primero a Copello, mientras su propio box, el box de Cupeiro y las distintas emisoras que transmitían la carrera, aseguraban todo lo contrario.

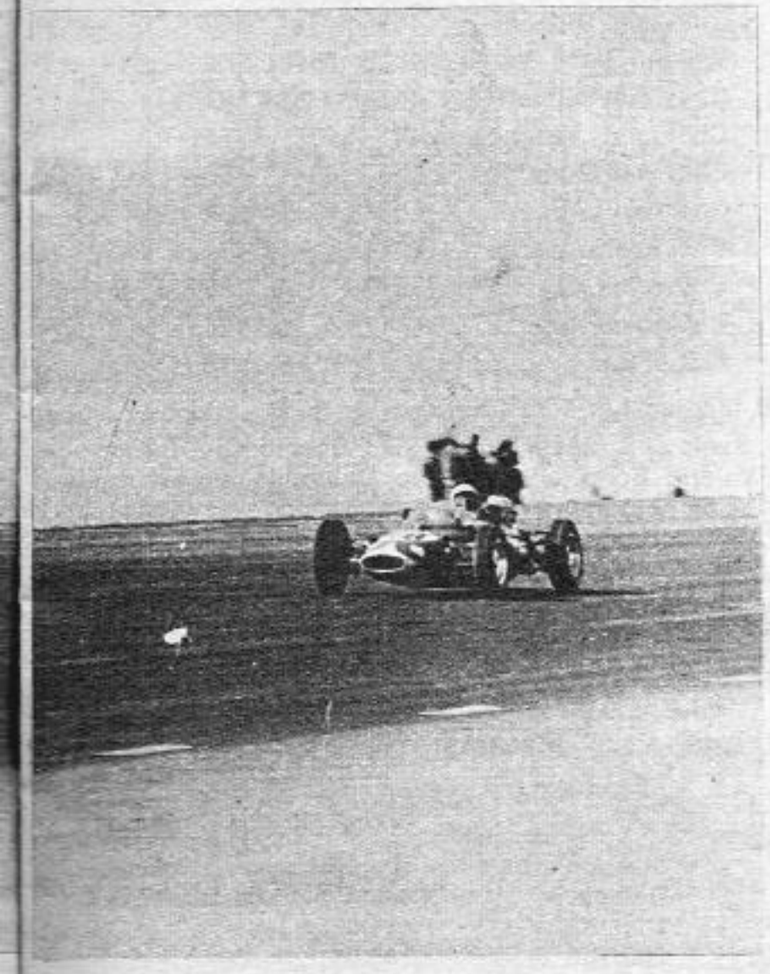
Entoces se discute, se apuesta, se habla idiomas diferentes y nadie entiende finalmente un absoluto rábanc de lo que sucede en realidad. Por fin se esclarece: Cupeiro primero, Copello segundo. Nasif Estéfano ya había abandonado después de romper por segunda vez en la carrera los dos palieres. Ternergo cambiaba el diferencial completo en los boxes y Héctor Sanmartino se ubicaba tercero.

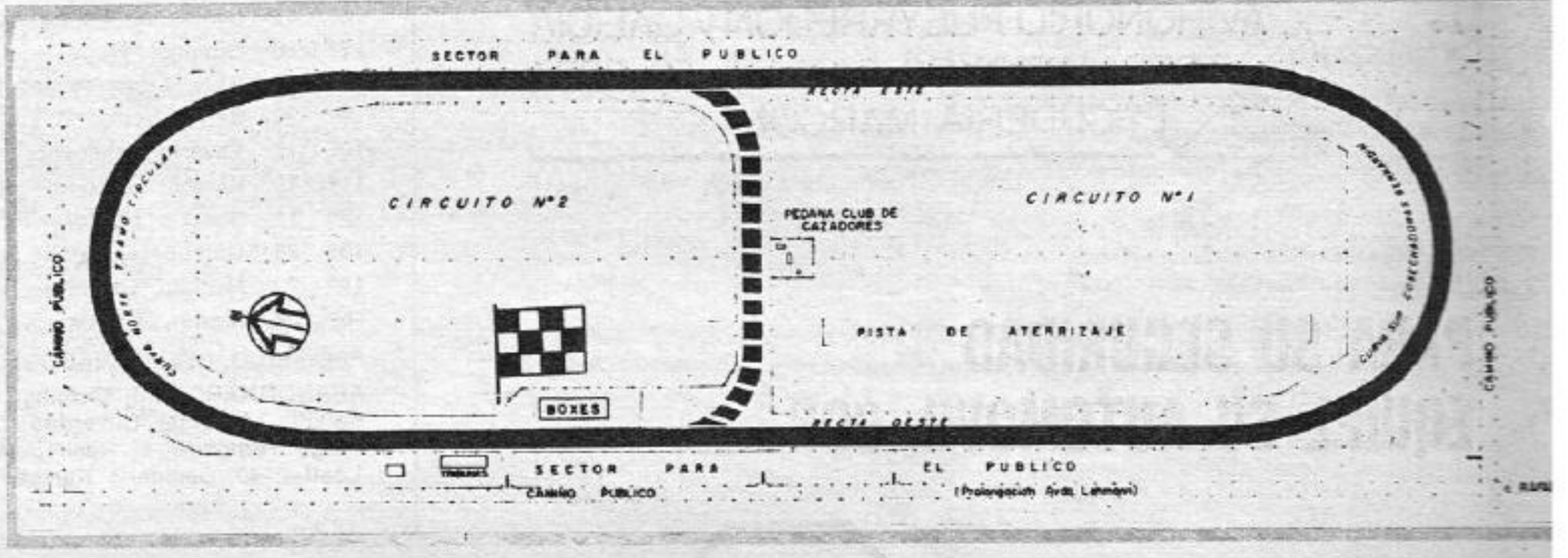
Vuelta 85: Cupeiro para a reabastecerse y Copello lo pasa, alborozando a su multitud de simpatizantes Vuelta 90: Para Copello y lo pasa Cupeiro. Más tarde empezó a patinar el embrague del mendocino y sus mecánicos tuvieron que salir de estampida a pedir azúcar a los que tomaban mate, para echar el azúcar entre el disco y la placa. Allí hizo Cupeiro la diferencia necesaria para ganar la carrera, más aún porque Copello —medido y maduro como no se lo conocía— andaba despacio sabiendo que le llevaba seis vueltas a Sanmartino, tercero. Se detiene Cupeiro otra vez, para nuevamente Copello y se mantienen las tres vueltas de diferencia hasa el final de las quinientas millas.

No es en vano que se hayan clasificado primero y segundo dos automóviles de origen noble y puro, como los dos Maserati de Cupeiro y Copello. Esas máquinas diseñadas por ingenieros y construidas por obreros especializados son las que pueden reconciliarlo un poco a uno con la Mecánica Nacional, mientras no aterricen bajo esas manos sabias que arreglan cualquier cosa con un cordón de soldadura eléctrica. Uno y otro conservaban todos los elementos Maserati, excepto el motor. De los 280 HP que tiene habitualmente el Chevrolet Súper de Cupeiro (versión TC) con los tres carburadores Weber dobles, sólo quedaron más de 200 con los Stomberg. Pero esa pérdida le dio seguridad mecánica a un motor que habitualmente no la tiene. En cuanto al Tornado está todo dicho, inclusive habiéndosele cortado una válvula el día de las eliminatorias. Oreste Berta, su preparador, fue ovacionado y aplaudico casi tanto como Cupeiro y Copello. Unos minutos antes había dicho "Siempre soñé con dar la vuelta al circuito montado en la cola de un auto y casi se me da". Lo felicitó a Froilán González (que recibió la congratulación con su gentileza habitual, es decir con cara de haber comido una docena de limones sin azúcar) y Berta quedó en manos de sus admiradores. A propósito: CORSA rectifica su opinión de la semana pasada sobre el motor Tornado, luego de ser señalada por el dedo acusador de sus defensores. El motor Tornado es excepcional, no se rompió nunca, no se rompe ahora y no se romperá jamás. Y si no, ahí está el tercer puesto de Malnatti en Los Toldos, aparte del segundo de Copello en Rafaela.

Bien, pasaron otras 500 Millas. Esto sugiere muchas otras cosas de las que se pueden condensar pocas horas después de la carrera. Por eso, en próximos números de CORSA publicaremos el análisis más profundo no sólo de esta carrera histórica sino también del estado actual de la MN.

Para cerrar la entrega, dedicamos el párrafo final al esfuerzo impresionante del Club Atlético de Rafaela, que, pavimentando su circuito podrá proyectar nuestro automovilismo al primer plano mundial dentro de pocos años. La obra,, hecha con infinito cariño, es demasiado elocuen-







Aquí van dos puntales de la renovación. Estéfano, que sufrió las consecuencias de "hacer" un coche en 15 días, pero que demostró bastantes buenas condiciones mecánicas, y Fiat 1500 de Reutemann, prolijo y de buena marcha, que obtuvo un meritorio quinto puesto.

Boxes activos, vibrantes. Humo de aceite, pequeñas o grandes reparaciones. Fiesta brava de nuestra Mecánica Nacional.



EQUIPOS DE ALTA PERFORMANCE PARA FALCON



TAPAS DE CILINDRO / ESCAPES
ARBOLES DE LEVA / AFINACION

ALINEACION DE DIRECCIONES - BANCO DE PRUEBA
Y ABLANDE DE MOTORES HASTA 350 HP Y 750 RPM

BALANCEO ELECTRONICO DE RUEDAS

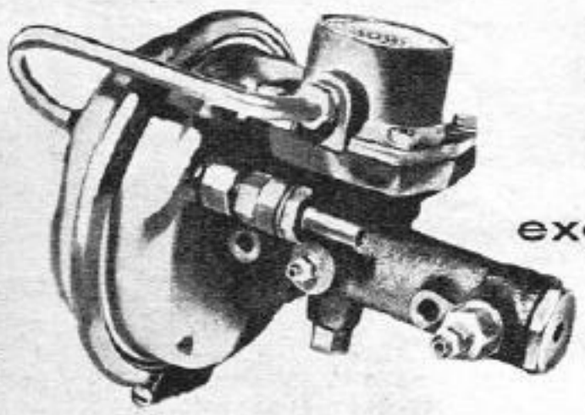
CUENTA VUELTAS MECANICO Y ELECTRONICO - INSTRUMENTAL Y TABLEROS - VOLANTES Y LLANTAS DEPORTIVAS - SERVO FRENO Y BOMBA DOBLE CIRCUITO - AMORTIGUADORES - CUBIERTAS "CONTINENTAL" - BATERIAS - FILTROS DE AIRE.

ESCUDERIA MARCONI

EDUARDO MARTINS e HIJO

Av. HONORIO PUEYRREDON y GALICIA
TRES ARROYOS 547 • TEL. 59-3237
ESCUDERIA MARCONI

PARA SU SEGURIDAD
EQUIPE SU AUTOMOVIL CON...



FRENO MIDLAND DE POTENCIA

exclusivamente

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

CONSULTE
A SU CONCESIONARIO

TENSA

32 - 9471/74
L. N. Alem 1074 Buenos Aires
Fábrica: Av. Mitre 3890 MUNRO

RAFAELA

te como para agregar nada más. Sólo una cosa: Rafaela es más veloz que Indianápolis, pero no es ni el único ni el mejor circuito de su tipo, como es obvio. Así parecieron creerlo los encargados de las redes de altavoces de la pista y los rafaelinos en general. Todo está muy bien, pero aparte de Indianápolis existen Monza, Avus y Monthléry y allí el público no pasa a la pista en hordas cuando termina la carrera, como sucedió en Rafaela.

Aparte de eso y de que la Policía santafesina (¡qué raro!) atentó contra periodistas colegas, fue una fiesta. Tomemos conciencia que el Club Atlético de Rafaela ha dado el mejor paso del año para el automovilismo argentino en función internacional. Amén.

CAMPEONATO DE MECANICA NACIONAL

1º	Cupeiro, Jorge	24
2º	Cipollati, Vicente	19
3º	Copello, Eduardo	18
4º	Sanmartino, Héctor	12
5º	Sotro, Rolando	10
6º	Reitieri, Edgardo	9
7º	Di Santo, Domingo	8
8º	Reutemann, Carlos	6
8º	Ternengo, Jorge	6
10º	Cuvertino, Omar	5
11º	Lehmann, Felipe	4
11º	Loeffel, Carlos	4
11º	Rivarola, Ricardo	4
11º	Sparza, Héctor	4
15º	De Mercurio, Francisco	2
15º	Morici, Orlando	2
15º	Rodríguez, Raúl	2
15º	Kaiser, Rodolfo	2

XXXIX QUINIENTAS MILLAS ARGENTINAS
Club Atlético Rafaela - 804,67 km - 4/IX/66

CLASIFICACION

Pos.	*Nº*	*Conductor*	*Motor*	*Tiempo*	*Vtas.*
1º	32	Cupeiro, Joge	Chevrolet Super ..	4h16m08s7	174
2º	58	Copello, Eduardo	Rambler Tornado Jet	4h17m29s9	171
3º	4	Sanmartino, Héctor ...	Chevrolet Apache .	4h17m14s6	165
4º	23	Reitieri, Edgardo	Chevrolet Apache .	4h17m09s8	163
5º	18	Reutemann, Carlos ...	Fiat 1500	4h16m31s9	162
6º	45	Lehmann, Felipe	Chevrolet Apache .	4h16m43s4	162
7º	6	Gimeno, Hugo	Valiant Slant Six ..	4h16m56s2	162
8º	13	Ríos, Armando José ...	Chevrolet Super ..	4h16m37s1	161
9º	26	Bollo, Nello	Chevrolet Apache .	4h17m25s	159
10º	15	Taverna, Anselmo	Chevrolet Apache .	4h17m06s1	155
11º	19	Kaiser, Rodolfo	Chevrolet Apache .	4h16m37s3	134
12º	11	Sparza, Héctor	Chevrolet Apache .	4h16m41s4	131
13º	28	Cataudela, Natalio	Chevrolet Apache .	4h16m30s6	128
14º	20	Moricci, Orlando	Chevrolet Apache .	4h17m07s5	124
15º	38	Martín, Carlos	Fiat 1500	4h17m05s1	118

PROMEDIO DEL GANADOR: 188,484 km/h.

ABANDONARON: 3, Domingo Di Santo; 48, José Varisco; 5, Vicente Cipolatti; 14, Omar Cuvertino; 50, Valerio Betta; 46, Osvaldo Chiarelli; 12, Jorge Ternengo; 1, Nasif Estéfano; 56, Antonio Franchi; 9, Carlos Walter Loeffel; 40, Desiderio Kuriger.

HISTORIAL DE LAS "500 MILLAS"

Año	*Ganador*	*Marca*	*Promedio (km)*
1926	Raúl Riganti	Hudson	126,925
1927	Juan Malcom	Delage	146,912
1928	Eric F. Greene	Bugatti	141,060
1929	Domingo Bucci	Hudson	145,661
1930	Gaetano D'Amico	Gardner	117,295
1935	Carlos Zatuszek	Mercedes Benz .	140,477
1936	Ernesto Blanco	R. E. O.	156,249
1937	Carlos Zatuszek	Mercedes Benz .	158,968
1938	Luis Brosutti	Mercedes Benz .	164,851
1939	Eleuterio Donzino	Cadillac V-16 ..	114,501
1940	Ernesto Blanco	R. E. O.	167,800
1947	Pablo Gulla	Ford-Bugatti ...	153,001
1948	Luis Brosutti	Mercedes Benz .	161,462
1949	José Fanto	Mercedes Benz .	152,691
1950	Juan M. Fangio	Talbot	177,097
1951	José Fanto	Mercedes Benz .	156,288
1954	Roberto Bonomi	Ferrari	152,868
1955	Alberto Larreta	Ferrari	159,824
1956	Carlos Najurieta	Ferrari	168,816
1957	Ramón Requejo	Chevrolet	155,612
1958	José González	Chevrolet	164,051
1959	José González	Chevrolet	170,218
1960	Ramón Requejo	Chevrolet	161,065
1961	Hugo Galaverna	Chevrolet	165,515
1962	Ramón Requejo	Chevrolet	162,354
1963	Vicente Cipolatti	Chevrolet	171,755
1964	Domingo Di Santo	Chevrolet	153,159

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO

LOS ARBOLES MUEREN DE PIE

Donde se dice cómo la Comisión de Carreras del ACA encontró la mejor manera de no conformar a nadie queriendo dejar contentos a todos, y donde se cuenta cómo Perú se convertirá en la primera potencia Sudamericana del automovilismo deportivo

por
CARLOS MARCELO THIERY
informe de
PEDRO ANIBAL REVOREDO
fotos de OSVALDO DUBINI

Llega setiembre. Falta un mes y medio para que se largue el Gran Premio Internacional de Turismo.

Mientras cientos de talleristas, preparadores, representantes y pilotos comienzan a vivir una época que tiene algo de romántica epopeya porque comienzan a alistarse para una carrera capaz de ofrecerles emociones mucho más variadas y profundas que cualquier otra, está por comenzar casi al mismo tiempo la lucha lamentable que nos enfrenta a los que creemos en la necesidad de tener un Gran Premio realmente internacional con quienes sostienen que debe reservarse exclusivamente para automóviles argentinos.

Es deplorable la facilidad y la seguridad que pueden sentirse al escribir "lamentable". De hecho esta contienda lo es, como todos los enfrentamiento, de quienes ya sabemos que jamán conducen a nada bueno y concreto. Pero si hiciera falta algún elemento más para justificar la denominación veamos, por ejemplo, que la gran mayoría de los pilotos que están dispuestos a correr el Gran Premio no tienen nada que objetar a la participación de automóviles extranjeros. Los que correrán simplemente por divertirse y tratar de dar alegremente la vuelta de 5.000 kilómetros, no se sienten molestos porque ellos no entran de ningún modo en la empresa de tratar de ganarle a ningún auto importado, a menos que la oportunidad venga muy servida en bandeja. Por otra parte, los que ya en este momento están planificando sus cosas para intentar la victoria, son lo suficientemente maduros, capaces y buenos conocedores de sus propias posibilidades que en ningún momeno olvidaron que ganar el Gran Premio implica la posibilidad de ganarle también a un automóvil foráneo, por especial que sea. (Cosa que teórica y prácticamente es muy posible, no solo por el antecedente de 1964 y 1965, cuando los autos argentinos ganaron a los importados, cuatro de las cinco categorías cada vez, sino por que actualmente las cosas se hacen lo suficientemente bien en nuestros talleres como para que nadie de asombre de un triunfo argentino sobre un producto importado.)

→

Es decir que si el grupo mayoritario de los que largarán el Gran Premio no desea la oficiosa defensa de quienes (con la mejor de las intenciones) intentan "defenderlos" de la participación extranjera, ya no tiene nada de sentido seguir discutiendo si conviene mantener la categoría de Internacional que tiene el Gran Premio de Turismo.

Sin embargo, ésta, que es nuestra batalla más dura del año, sigue siendo más lamentable todavía porque en 1966, como desde 1957, el Gran Premio de Turismo será tan internacional como siempre, por lo menos en los reglamentos. El error consiste en que al Gran Premio se le pegará una vez más la etiqueta de **internacional**, pero al Gran Premio no llegarán desde el exterior los automóviles, los pilotos o los equipos que tendrían que llegar normalmente si se consideran las inmensas posibilidades automovilísticas, experimentales y promocionales que ofrece a todos en mayor medida que cualquier otra carrera del mundo. Ya vamos a ver más adelante **cómo** sucede esto. Ahora vamos a ver **por qué** sucede.

Cuando comentábamos en "PARABRISAS" el Gran Premio anterior, decíamos aproximadamente: "La Comisión de Carreras del ACA fabrica un excelente producto pero no sabe venderlo". Esto quiere decir concretamente que si la Comisión de Carreras del ACA decide que el Gran Premio sea internacional (nunca podrá saberse si por convicción o por afortunada carambola) tiene la automática obligación de promocionar exhaustivamente la prueba en todos los países que fabrican automóviles. Aunque no lo hace.

No lo hace, fundamentalmente, porque no es un cuerpo joven. Entonces tiene terribles dificultades para entender que no basta hacer las cosas porque sí, para que sean buenas y útiles, sino que es necesario darles proyección, continuidad, etc.... En ese sentido, el concepto de la Comisión de Carreras del ACA es muy simple: llamando "internacional" al Gran Premio, pero a la vez no haciéndolo verdaderamente "internacional", se consigue con mucha comodidad personal y sin demasiado trabajo, el fin poco higiénico de conformar a todo el mundo. (Aunque como se ve, nadie está de ninguna manera con-



No hay Saab ni bultos que se meneen. El equipo IKA es capaz de ganarle a cualquiera, sobre todo en el Gran Premio.

Durante dos ediciones consecutivas del Gran Premio Internacional de Turismo, los Fiat 1500 demostraron que pueden ganarle a los Alfa Romeo.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El Glas 1.000 es uno de los asusta-viejas europeos. Sin embargo en nuestro Gran Premio no pudo ganarles a los automóviles argentinos de su categoría...

El Auto-Union es un viejo conocido del Gran Premio. Es también un poco el símbolo de la industria nacional...



forme.) Ahora bien, si éticamente hablando no puede aceptarse la política **del paño tibio,** qué otra cosa puede pretenderse, si el presidente de la Comisión de Carreras del ACA nunca responde a las preguntas comprometedoras de los periodistas sino con sus agradables sonrisitas, sus lacónicas evasivas y sus tan afectas palmaditas en la espalda... Y eso no es todo. Suponiendo, verbigracia, que algún periodista suertudo consiga comprometer una respuesta del presidente de la Comisión de Carreras del ACA, no es nada difícil que se quede boquiabierto cuando el orgulloso escribano Ghezzi le conteste: "Y qué quiere... si yo, de automovilismo, lo que se dice automovilismo, no sé nada..."

LA PAJA EN EL OJO AJENO

Es obvio que hablando de peleas, combates y contiendas haya que atacar necesariamente a las posiciones enemigas. Pero CORSA no va a participar en ese ataque porque le resulta mucho más positivo y mucho más útil argumentar en favor de algo que apuntar las baterías en contra de otra cosa. Vamos a señalar entonces por qué nos parece que el Gran Premio de Turismo tiene que ser realmente internacional, luego de haber pasado unos cuantos años perfeccionando la técnica de defender con solidez este parecer. (Y para que esto no parezca una reflexión de ancianos sabios, conste que en CORSA el promedio de edad es inferior a los 24 años, a pesar de los 36 que tiene su fósil director y de los 30 que ya han pasado tres de sus integrantes.)

Básicamente hay dos grandes grupos de causas que avalan la internacionalidad del Gran Premio:

a) SIENDO INTERNACIONAL POSIBILITA LA EVOLUCION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ARGENTINA.

Ya sabemos que nuestras moralizantes tías gordas no tienen razón cuando nos dicen que el automovilismo es "una cosa de locos". Eso se da por descontado desde el momento en que podemos darle al automovilismo deportivo una justificación social, que no por casualidad encontramos muy enraizada en la categoría "Turismo". Es esto: El automovilismo tiene verdadero sentido cuando permite a la industria experimentar elementos que si bien en primera instancia sirven para tener más posibilidades de ganar carreras, finalmente se utilizarán para dar más seguridad **(frenos a disco, nuevas suspensiones, mejores neumáticos)**, mayor performance **(equipos especiales, modificaciones mecánicas, nuevos sistemas de propulsión)** y menor costo de mantenimiento **(ampliación de los plazos de lubricación, mejoramiento del consumo, estudio y eliminación de fallas congénitas, etc.)** a los automóviles que las fábricas competidoras producen en sus líneas de producción.

Así está muy claro que la mejor forma de cumplir con ese propósito es la comparación constante entre las diferentes marcas sin hacer distinción de nacionalidades. (Después de todo sería un gran golpe de humor si por ejemplo los franceses se guardaran para ellos solos las "24 Horas de Le Mans", ¿no?.) Bien, si podemos aceptar que es así, se cae de maduro que el Gran Premio es la mejor oportunidad del año para que los argentinos podamos compararnos con el mundo. Sin ir más lejos, todos nosotros tendríamos que estar muy orgullosos porque gracias a nuestro Gran Premio, los Fiat 1500 de **todo el mundo** ya no tienen más problemas en sus diferenciales. Fue en la versión 1964 (en ella los Fiat 1,5 empezaron a correr el GP) cuando pudo ubicarse, estudiarse y solucionar la famosa falla de los diferenciales, que no por simple tenía menos preocupados a los ingenieros de todas las sucursales Fiat.

Hay más: no sólo tenemos en la Argentina a los Renault, DKW, Fiat y Peugeot más rápidos del mundo, sino, consecuentemente, a los especialistas mundialmente más capaces en esos modelos, y en el caso de Renault y DKW, los menores índices de reparaciones de post-venta entre todos los países que los fabrican.

Todas estas son victorias menos trascendentes, pero mucho más importantes que el triunfo físico en una carrera. Esto no llega generalmente al público. Esto se sabe silenciosamente en los laboratorios de las fábricas. Por lo demás, nuestros automóviles pueden andar hoy lo suficientemente fuerte como para no temer la lucha frente a ningún importado. Los Fiat 1500 fueron al Gran Premio del año pasado con régimen máximo de 6.300-6.400 rev./min; excepcionalmente con 6.500. Este año se va a andar con cierta holgura cerca de las 7.000 y con el mismo margen de seguridad mecánica. Con todas las marcas sucede más o menos lo mismo. Muchos se sorprendían de las 6.500 rev/min de los Renault oficiales en 1965. Y nadie se extraña de las 7.600 o más que tienen los Renault-Beria a mitad de 1966...

Claro que un automóvil no es directamente mejor porque su motor sea hoy capaz de girar a 1.000 rev/min más rápido que el año pasado. Pero no hace falta aclarar que el incremento de los regímenes en sí no es lo que da la verdadera pauta del progreso, sobre todo porque a partir de este año el Anexo "J" liberó la utilización de carburadores. Lo que interesa es que la evolución de nuestra categoría "Turismo" continúa manteniendo su ritmo y que el Gran Premio de cada año es el mejor punto de referencia para comprobarlo. Más aún si podemos comparar nuestra industria con la extranjera.

b) SIENDO INTERNACIONAL EL GRAN PREMIO HACE CONOCER EN TODO EL MUNDO LA VERDADERA DIMENSION DE LA REPUBLICA ARGENTINA.

Desgraciadamente, en 1966 mucha gente juraría que Buenos Aires es la capital de Montevideo. Desgraciadamente, en 1966, las grandes revistas europeas de automovilismo que publican catálogos de modelos producidos en todo el mundo, apenas incluyen al camioncito "Institec" como vehículo fabricado en la Argentina. (Aunque las más evolucionadas ya llegaron al Kaiser Carabela, es cierto.) También, desgraciadamente, hay muchos turistas que llegan aquí esperando ver gauchos montoneros, y mil cosas por el estilo.

Lo cierto es que nadie nos conoce como verdaderamente somos, excepto, claro, los que estuvieron y vieron. (Sin necesidad de viajar mucho, en el mismo Brasil nos preguntaron a principios de este año qué idioma hablábamos en la Argentina... Pero en lo que hace a la parte esencial automovilística de este problema, parece ser demasiado evidente que el Gran Premio Internacional de Turismo es la mejor arma que tenemos a mano para mostrarle al mundo que no sólo ya fabricamos cientos de miles de automóviles, sino que también tenemos aquí inquietos diseñadores, proyectistas estudiosos, finísimos carroceros... y departamentos de competición capaces de ganarle a los más eficientes equipos extranjeros.

Como es natural, toda esta promoción se consigue a través de la atención que un duro Gran Premio Internacional despierta en cualquier jefe de redacción de cualquier revista o diario del mundo. Además, es muy probable que cada una de las personas que nos visiten se convierta por propia voluntad en una especie de embajador argentino, ya sea impresionada por nuestra hospitalidad (que no es característica de Europa), o sorprendida por encontrar un país que tiene absolutamente TODO, desde paisajes hasta empresas altamente tecnificadas; desde climas hasta una pequeña multitud de categorías automovilísicas que permiten correr a quein sólo se lo proponga más o menos firmemente.

Lástima que después de haberse cumplido esta parte del programa durante algunos años, en este setiembre que se inicia nuestro Gran Premio Internacional de Turismo tenga tanta trascendencia mundial como una riña de gallos en Puerto Rico o una conferencia sobre la cultura etrusca ofrecida por una señora que vive en el Senegal.

No es cuestión de hacer planteos existencialistas, pero a esta altura de nuestra vida automovilística las cosas pudieron haber sido bien diferentes. Un formidable golpe de efecto se hubiera conseguido por ejemplo si el ACA, a través de su comisión de carreras, se hubiese ocupado de conseguir que la Federación Internacional del Automóvil, con sede en París, incluya a nuestro Gran Premio en su primer grupo de calendarios internacionales (Competencias internacionales de Velocidad). De ese modo los jefes de equipos de todas las fábricas del mundo conocerían la existencia y el reglamento del GP argentino al publicarse el calendario, cosa que sucede a principios de año, en los alrededores del Rally de Montecarlo. Al mismo tiempo, el ACA ha-



Como este Alfa 2,6 de Tito Quevedo, podrían correr otros Alfas oficiales. Pero parece que la Comisión Deportiva del ACA pierde poco a poco su imaginación.

Morris-Cooper. Otro cuco mundial. En el GP anda muy fuerte en la primer etapa y después aparecen los problemas. Es bajo, es poco elástico, tiene llantas de 10 pulgadas... Lo que sea, pero le ganan los productos nacionales...



bría tenido que tomarse el trabajo de confeccionar el reglamento con tiempo y de asegurarse con antelación todo el apoyo financiero que le haga falta. Estos dos requisitos se cumplieron apenas hace quince días y recién esta semana vamos a saber por qué lugares pasará nuestra prueba máxima.

Se puede suponer con cierta soltura que a los competidores habituales de la categoría Turismo en Europa les interesaría nuestro Gran Premio, ya que al margen de las posibilidades técnicas y publicitarias que ofrece, se realiza en octubre que es precisamente el mes desierto de carreras en el Viejo Mundo. También puede creerse que la distancia no les asusta a la mayoría, puesto que pasarse la vida viajando es parte del oficio de correr en autos y no es nada difícil que a lo largo del año los equipos y los pilotos particulares preparen sus valijas para anotarse en el East Safari Rallie (Kenya, Africa), Doce Horas de Marlboro (Estados Unidos), Sandown Park (Australia), Semana de la Velocidad en Nassau (Bahamas), Rallie del Invierno Ruso (en Gerli), o en el Gran Premio de Singapur (Malasia).

Y sólo porque los simpáticos muchachos del ACA no se resuelven a pedir la fecha correspondiente, nosotros nos quedamos sin la mejor ocasión de publicitar mundialmente al Gran Premio Internacional de Turismo. Es de verdad una gran lástima ya que uno de los requisitos más estrictos de la FIA para incluir una carrera de este tipo en sus calendarios es que esa carrera mantenga básicamente su recorrido y su kilometraje durante dos o tres años consecutivos. Como se sabe, desde que se empezó a correr el Gran Premio, en 1957, ese requisito ha sido cumplido casualmente al pie de la letra, aún considerando las pequeñas modificaciones introducidas desde entonces.

Duele pensar que por un detalle tan insignificante nos auto-coartamos la posibilidad de interesar a Lancia, Lotus, Alfa Romeo, BMC, Citroën, Ford, Glas, BMW, Mercedes Benz, NSU, Saab, Sumbeam, Triumph y Volvo que son los consumidores consustudinarios de la categoría.

Hasta hace un par de años, la Comisión de Carreras del ACA conservaba al menos la imaginación suficiente como para hacer coincidir algún viaje de Juan Manuel Fangio con las 24 Horas de Francorchamps o con las 6 Horas de Nürburgring para que Fangio haga conocer el Gran Premio Argentino. Gracias a eso llegaron a nuestro país Mercedes Benz, Volvos, Lancias y Alfas, pero actualmente ni siquiera queda el recurso-Fangio para el ACA, porque aparentemente Fangio sólo existe en el ACA para discutir las condiciones que se establecerán mutuamente para organizar y patrocinar la próxima Temporada Internacional.

Sería un poco como pedirle peras al olmo querer que el ACA reemplace el método improvisado de hacer viajar a Fangio y forme una oficina de prensa que funcione, para que esa oficina de prensa se ocupe de difundir al Gran Premio en todo el mundo, para que los jefes de equipos conozcan con un año de anticipación, si fuera posible, las características del Gran Premio de 1967, para que esa oficina designe a una comisión seria que viaje a Europa con todo el material gráfico necesario capaz de reforzar la imagen de la carrera.

Pero mientras la Comisión de Carreras del ACA sigue enfundada en su habitual política ostracista, la agencia EFE difunde hacia todo el mundo esta noticia (fechada el 8 de agosto): "El Gran Premio automovilístico del Perú contaría con la participación de los mejores volantes del mundo, quienes representarán a las escuderías oficiales de Mercedes Benz, Alfa Romeo, Volvo, Maserati, Ferrari y Ford. (Hay categorías de "Turismo" y Sport-Gran Turismo.) Las invitaciones a las correspondientes fábricas fueron ya cursadas hace más de dos meses por el Automóvil Club del Perú, y algunas de las empresas han confirmado extraoficialmente su participación, esperándose para los próximos días las comunicaciones oficiales que asegurarían la concurrencia, así como la lista de pilotos que serán enviados. La carrera tendrá por escenario las peligrosas pistas asfaltadas de la costa peruana y los escarpados tramos de la sierra preandina. En ella participarán desde luego los más experimentados especialistas del automovilismo peruano".

Bueno, cuando Pity Block visitó la redacción de CORSA dijo que no correría en nuestro Gran Premio para poder participar en la prueba máxima de su país, QUE POR CASUALIDAD O NO, SE REALIZA EN LA MISMA FECHA QUE LA NUESTRA.

En suma, Perú está a un paso de convertirse en la potencia sudamericana del automovilismo deportivo, con todos los pocos riesgos y todas las muchas ventajas que eso significa.

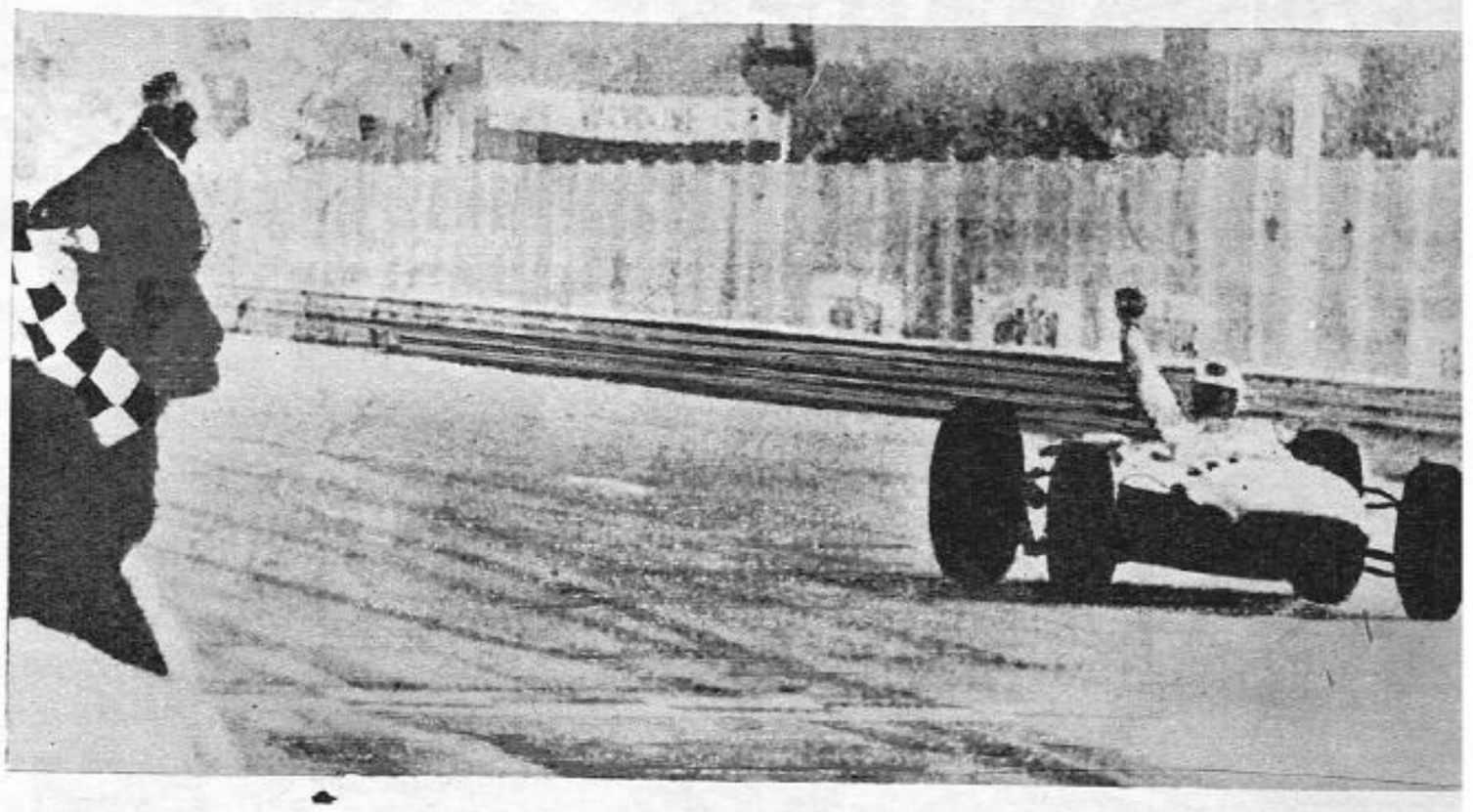
Afortunadamente, la Comisión de Carreras del ACA está a punto de recibir una inyección de gente joven en la misma medida que la recibió la CDA y se convrtió en un ente capacitado, más o menos moderno, actualizado y capaz de hacer cosas tan interesantes como el nuevo reglamento de TC. Esa es la gente que debe entender desde ya la responsabilidad que se echará sobre los hombros, y la generación encargada de poner las cosas en su lugar, dichas las cosas con criterio automovilístico.

De otro modo, el Gran Premio Internacional de Turismo, como los árboles, morirá de pie.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MONZA F. 1:

Después de muchos años el Gran Premio de Italia fue ganado por un corredor local: SCARFIOTTI, al promedio récord de: 218 km/h.



En 1952 Juan Manuel Fangio sufrió un accidente durante la disputa del Grand Prix de Italia que finalmente ganó Alberto Ascari. Pasaron catorce años y Ludovico Scarfiotti le brindó nuevamente la satisfacción a los cien mil "tifosi" italianos de ver un compatriota ganador del Grand Prix de Italia, además de montar una máquina italiana. Anteayer el hijo de Fangio salió a la pista piloteando un Brabham que tenía una cámara filmadora para la película "Gran Prix", que actualmente está filmando en Europa el norteamericano John Frankenheimer. Scarfiotti ya había sumado muchas actuaciones brillantes y su historial es uno de los más frondosos entre los corredores italianos. Dos veces obtuvo el Campeonato Europeo de la Montaña y figura en casi todos los historiales de competencias de automóviles Sport como ganador: Le Mans, Nürburgring y Sebring fueron sus victorias más sobresalientes. Scarfiotti ya había demostrado su garra en muchas oportunidades pero muy pocas veces corrió en Fórmula Uno. El público italiano ya tiene un ídolo en reemplazo de Bandini, el que nunca convenció. Los latinos también.

Brabham salió a la lucha dispuesto a obtener su tercer campeonato del mundo y poder declarar "creo que podré alcanzar el record de Fangio quizá lo supere". Brabham consiguió el Campeonato Mundial de Conductores y es el primer hombre que lo logra en un automóvil de su propia fabricación, pero en cambio no pudo obtener el Gran Prix de Italia al abandonar en la octava vuelta por desperfectos mecánicos. Está a un paso de obtener la Copa de Constructores de Fórmula Uno, pero Ferrari no ha perdido las esperanzas: debe ganar los dos Grand Prix que falta disputar, Estados Unidos y México.

Honda volvió a las pistas con su doce cilindros. Los japoneses tenían esperanzas de realizar una buena actuación y se habían preparado muy bien. Richie Ginther, su piloto, estaba realizando una buena carrera hasta la decimaséptima vuelta cuando su automóvil patinó en un charco de aceite en la curva de Lesmo, donde horas antes se accidentara Pairetti, Regazzoni y "Cacho". Hizo dos trompos, chocó contra el muro de contención y volcó. El estado de Ginther no es grave, contrariamente a lo supuesto en el instante del accidente. Dos comisarios de la carrera han sufrido heridas superficiales recibidas cuando se arrojaron violentamente a tierra para no ser embestidos por el Honda.

Jim Clark estrenó el Lotus con motor BRM de diesiséis cilindros dispuestos en forma de H. Se detuvo en la decimocuarta vuelta para cambiar la llanta trasera izquierda. En la vigesimatercera volvió a cambiar dicha llanta. Cuando reinició la carrera, para poner en marcha su máquina Clark utilizó un acumulador que no pertenecía a la unidad de la misma. Los comisarios de la carrera protestaron pero Clark entró en la pista nuevamente. Finalmente abandonó faltando catorce vueltas para finalizar. Declaró que espera lograr alguna victoria este año (todavía no ha vencido en ninguna carrera para monopostos de cualquiera de las tres Fórmulas ni siquiera en Indianápolis). Estados Unidos y México son sus últimas oportunidades.

CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES

1º	Brabham, Jack (Atl)	39
2º	Rindt, Jochen (Aus)	18
3º	Hill, Graham (GB)	17
4º	Surtees, John (GB)	15
5º	Hulme, Denis (NZ)	14
5º	Stewart, Jackie (GB)	14
7º	Bandini, Lorenzo (I)	12
7º	Parkes, Mike (GB)	12
9º	Scarfiotti, Ludovico (I)	9
10º	Clark, Jim (GB)	7
11º	Spence, Mike (GB)	4
12º	Bondurant, Robert (EU)	3
13º	Ginther, Richie (EU)	2
13º	Gurney, Dan (EU)	2
15º	Anderson, Bob (GB)	1
15º	Taylor, John (GB)	1

COPA DE CONSTRUCTORES

1º	Brabham-Repco	40
2º	Ferrari	31
3º	BRM	22
4º	Cooper-Maserati	20
5º	Lotus-BRM	7
6º	Lotus-Climax	4
7º	Eagle-Climax	3
8º	Brabham-Climax	1
8º	Brabham-BRM	1
8º	McLaren-Serenissima	1

Llega Ludovico Scarfiotti, triunfador de Monza, que le devuelve a Italia y especialmente a Ferrari, el gustito de la victoria (telefoto de AP).

CON ESTA PRUEBA QUEDO CLASIFICADO CAMPEON DEL MUNDO
JACK BRABHAM



Richie Ginther sufrió un accidente de consideración en el transcurso de la prueba. El corredor norteamericano piloteaba la nueva máquina Honda 3.000 cm³, que por primera vez interviene en este campeonato.

XXXVII GRAND PRIX DE ITALIA
Automóvil Club de Milán - 391 km. - 4/IX/66

CLASIFICACION

Pos.	*Conductor*	*País*	*Marca*	*Tiempo*	*Vtas.*
1º	Scarfiotti, Ludovico	Italia	Ferrari V12	1h47m14s8	68
2º	Parkes, Mike	G. Bretaña	Ferrari V12	1h47m20s6	68
3º	Hulme, Denis	N. Zelandia	Brabham-Repco V8	1h47m20s9	68
4º	Rindt, Jochen	Austria	Cooper-Maserati V12	1h47m46s3	67
5º	Spence, Mike	G. Bretaña	Lotus-BRM V8	1h48m33s3	67
6º	Anderson, Bob	G. Bretaña	Brabham-Climax 4	1h48m10s7	66
7º	Bondurant, Robert	E. Unidos	BRM V8	1h48m08s1	65
8º	Arundell, Peter	G. Bretaña	Lotus-BRM H16	1h48m28s7	63
9º	Russo, Giácomo	Italia	Lotus-Climax 4	1h47m35s6	63

PROMEDIO DEL GANADOR: 218,747 km/h.

ABANDONARON: En la primera vuelta: Graham Hill, Gran Bretaña (BRM H16); en la cuarta: Joaquín Bonnier, Suecia (Cooper-Maserati V12); en la sexta: Jackie Stewart, Gran Bretaña (BRM H16); en la octava: Jack Brabham, Australia (Brabham-Repco V8) y Dan Gurney, Estados Unidos (Eagle-Climax 4); en la decimaséptima: Richie Ginther, Estados Unidos (Honda V12); en la trigesimasegunda: John Surtees, Gran Bretaña (Cooper-Maserati V12); en la trigesimacuarta: Lorenzo Bandini, Italia (Ferrari V12); en la cuadragesimoprimera: Joseph Siffert, Suiza (Cooper-Maserati V12); en la quincuagesimocuarta: Jim Clark, Gran Bretaña (Lotus-BRM H16).

BRABHAM

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Tras la prueba de Monza, Jack Brabham se ha adjudicado el tercer campeonato mundial de conductores. Nuestro enviado de la Agencia EFE, Héctor Kuperman, mantuvo el mismo domingo una conversación con el nuevo campeón, que aquí publicamos con carácter exclusivo para los lectores de CORSA. En parte de la charla estuvo presente Juan Manuel Fangio. No se dijo nada trascendente, nada que pueda cambiar la vida del automovilismo, pero por lo mismo, por la sencillez del diálogo, esta conversación inédita y de gran actualidad con este "terrible viejo", vale por su autenticidad.

MONZA (Italia), 4. — Este ingeniero cuarentón (nació en Sidney el 2 de abril de 1926), de rostro franco y claro, de sonrisa leve, moreno, de pelo negro, alto (casi un metro ochenta) es Jack Brabham, el hombre que con su ingenio, su pericia y su talento ha ganado este año de 1966 su tercer campeonato mundial.

Jack Brabham, con un "taller de tres por cuatro, un taller de morondanga" (son palabras de Juan Manuel Fangio dichas ayer en Monza al cronista, ha batido este año a los Ferrari y a los demás en el campeonato mundial de Fórmula Uno.

"Pero Brabham —sigue diciendo Fangio— encontró una manera de construir coches magnífica, algo como el huevo de Colón. Ahora que se lo ve parece sencillo, pero se le ocurrió a Brabham. Con estas palabras del quíntuple campeón mundial se inicia el diálogo con el actual campeón mundial de Fórmula Uno. Brabham sonríe, sin ocultar el halago que representa la opinión de Fangio y responde con simpleza: "Fue cuestión de trabajar, nada más..."

El reportaje se efectúa en el taller móvil de la Brabham Organisation. El viejo terrible, como lo llaman ahora, es un australiano tranquilo, aparentemente sin nervios, que habla inglés como un egresado de Oxford.

"No, creo que no es así. No es que haya tenido suerte —responde a la primera pregunta—. Algo más simple. Mi auto es fuerte, sencillo, veloz, resistente y capaz de actuar bien en cualquier tipo de circuito y lo digo sin considerar nuestra falla de hoy, el campeonato mundial no se corre solamente en Monza...".

Se habla después de la Argentina, donde estuvo en 1960. "Fue una lástima... tuve que abandonar por problemas en la caja de cambios. Fue el año en que me clasifiqué campeón por segunda vez. Me gustó mucho, mucho, Buenos Aires. Me hubiera agradado también ganar en su Autódromo. Quizás alguna vez retorne. Ustedes, los argentinos, se parecen en muchas cosas a noostros, los australianos". Se habla entonces de La Pampa, de las grandes praderas de Australia. Brabham establece una comparación y luego comenta: "Todos los

→

GIGI

por RONALD HANSEN

A veces se recuerda a Luigi Villoresi, se lo menciona, pero nos duele que mucha nueva generación no tenga una idea ni lejana de quién era. Por eso lo recordamos hoy, en oportunidad del Gran Premio de Italia, donde brillara en tantas oportunidades.

años regreso por unas semanas a Brisbane en busca de silencio y de paz, me hace mucho bien". El campeón de 1959 y 1960, y triunfador de 1966, vive desde hace años en Surrey, donde posee ese "taller de tres por cuatro".

Luego, naturalmente, se torna a hablar de Fangio. "Fue un corredor fantástico; tan fantástico que seguiré actuando un tiempo más, pues me gustaría igualarlo y ganar cinco títulos mundiales". Pero, a la pregunta de cuál fue el más grande de todos los corredores, la contestación es rápida: "Nadie puede decirlo si habla serenamente. La gran diferencia de los coches impide cualquier opinión. Aunque claro, hay colegas que no lo creen así y tienen sus predilecciones..."

Después la conversación vuelve a sus planes futuros y se bromea sobre sus cuarenta años cumplidos. "Sí, ya que esta tarde me clasifiqué campeón, también correré en México y Estados Unidos este año. No hacerlo sería perjudicar a mi organización. Por otra parte, ¿acaso Fangio no corrió hasta los cuarenta y cinco años? A mí todavía me restan cinco..."

Es curioso. El hombre que acaba de decir esto, que anuncia que piensa continuar corriendo varios años más, sin preocuparle el arribo a la meta de los cuarenta, es el mismo que hace veinte años, después de dar varias vueltas con un Midget, en Brisbane, descendió del coche y afirmó: "Correr en auto es sólo para locos..."

¿Fuma, bebe?... "Sí, fumo y bebo... pero no mucho, apenas diez cigarrillos por día. Tampoco bebo mucho: un par de whiswys, entre amigos y después de cenar. Eso es todo. Fumar es un vicio muy fácil de dejar. Bernard Shaw decía que él lo había dejado ochenta y siete veces..." Ahora sonríe como si hubiera dicho una picardía.

"Esos coches —habla de los pequeños Brabham de Fórmula Tres— están demostrando ser los mejores de su categoría. Recuerde que por alguna razón Fangio los eligió para su escudería. Y él sabe mucho, pero muchísimo... y en cuanto al Repco Brabham, de Fórmula Uno, tiene menos caballos de fuerza que sus rivales. Pero ya se ha visto, no cuenta solamente la potencia... —otra sonrisa, esta vez más amplia—. Ciertamente, yo creo, contrariamente a otros, que la máquina cuenta en un cincuenta por ciento... el resto lo hace EL PILOTO. Aquí, en Italia, se le da mayor importancia a la máquina. Para mí, es un gran error."

—Habla de Ferrari...?

—Bueno, no... prefiero no contestar.

—¿Por fair play?

—No, nada de eso. Simplemente prefiero responder a su pregunta con el silencio...

Los mecánicos nos interrumpen constantemente. Están revisando las máquinas después de la carrera y se aprestan a meterlas en los camiones. Brabham tiene que dejarnos. Una última preguna: "¿es supersticioso?"

Ahora suelta una sonora pero discreta risa, muy británica.

—No, no soy supersticioso. No uso amuleto ni nada por el estilo.

—¿Ni siquiera una cábala?

—Bueno, vea, si seguimos ahondando, tal vez se descubra que soy un supersticioso al revés. Me explico: no soy supersticioso por cábala, porque estoy seguro que serlo trae por lo general una mala muerte...



Brabham en su maravilloso taller de "tres por cuatro", como lo calificó Juan Manuel Fangio el domingo en Monza. Nuestro campeón usaba esta expresión despectiva para magnificar la obra increible de Brabham como constructor



ACTUACION DE BRABHAM EN LOS CAMPEONATOS MUNDIALES DE CONDUCTORES

COMPETENCIAS	1957	1958	1959 Campeón	1960 Campeón	1961	1962	1963	1964	1965	1966 Campeón
Grand Prix de Africa del Sur	—	—	—	—	—	4º	Aband.	—	8º	—
Grand Prix de Alemania	Aband.	Accid.	Aband.	—	Accid.	Aband.	7º	12º	5º	1º
Grand Prix de Bélgica	—	Aband.	—	1º	Aband.	6º (L)	Aband.	3º	4º	3º
Grand Prix de G. Bretaña	Aband.	6º	1º	1º	4º	5º (L)	Aband.	4º	—	1º
Grand Prix de Holanda	—	8º	2º	1º	6º	Ac. (L)	Aband.	Aband.	—	1º
Grand Prix de Italia	—	Aband.	3º	—	Aband.	—	5º	14º	—	Aband.
Grand Prix del A. C. de Francia	7º	6º	3º	1º	Aband.	Ab. (L)	4º	3º	—	1º
Grand Prix de los E. Unidos	—	—	4º	4º	Aband.	4º	4º	Aband.	3º	—
Grand Prix de México	—	—	—	—	—	—	2º	14º	Aband.	—
Grand Prix de Mónaco	6º	4º	1º	Aband.	Aband.	8º (L)	8º (L)	Aband.	Aband.	Aband.
Grand Prix de Portugal	—	7º	Accid.	1º	—	—	—	—	—	—

De 1955 a 1960: Fórmula de 2500 cm3.
De 1961 a 1965: Fórmula de 1500 cm3.
(L): Lotus-Coventry Climax.
De 1957 a 1961: Cooper-Coventry Climax.
De 1962 a 1965: Brabham-Coventry Climax.
En 1966: Brabham-Repco.
Participó: 79. Clasificado: 47. Abandonos: 32. Primero: 11. Segundo: 2. Tercero: 5. Cuarto: 11. Quinto: 3. Sexto: 5.

Otras participaciones: todos abandonos.

1955	Grand Prix de Gran Bretaña	Cooper-Bristol.
1956	Grand Prix de Gran Bretaña	Maserati 250 F
1957	Grand Prix de Pescara	Cooper-Coventry Climax
1960	Grand Prix de Argentina	Cooper-Coventry Climax
1964	Grand Prix de Austria	Brabham-Coventry Climax

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Parece increíble. Uno le habla a uno de los chicos de ahora de Villoresi, y seguramente le contestarán: "¿Quién?"

Digo que es increíble, no porque Luigi Villoresi haya sido el corredor más grande de todos los tiempos — no lo era— sino porque de algún modo, para los argentinos que vivimos esa fructífera década del '50, "Gigi" Villoresi, por algún motivo, era sinónimo de velocidad.

Sería acaso la eurritmia del nombre, que "llenaba la boca". Sería la frecuencia de sus visitas a nuestro país. Sería su simpatía personal. Sería que en esa época todos los corredores europeos estaban rodeados de un aura mágico y celestial.

Sería, también, porque en esa época había más colorido, porque no se preocupaban tanto por analizar las curvas con regla de cálculo, sino que decían: **"Ma, cosa aspettiamo? Andeamo! Andeamo!".**

Gigi venía de una familia de corredores. Su hermano Emilio se mató antes de la guerra. Cuando las carreras se reiniciaron, Luigi empezó a correr con Maserati, marca con la cual se vería identificado durante muchos años. Lo conocimos con modelos viejos en Retiro y con las entonces flamantes 4CLT en Palermo.

Por ser un piloto de primera línea, no era de los más veloces, pero era magnífico estilista. Una vez en Silverstone, se aflojó el cuentavueltas, salió de su alojamiento en el tablero, y cayó al piso del auto, rodando hasta quedar debajo del pedal de embrague. Gigi terminó la carrera, y ganó haciendo los cambios sin usar el embrague.

Me pregunto cuántos de los corredores de ahora podrían hacer lo mismo.

Sus reiteradas visitas a la Argentina lo consustanciaron con el ideal de la velocidad. En 1950, si uno andaba demasiado rápido en auto, era casi seguro que en algún momento le gritarían: "¿Qué hacés, Villoresi?".

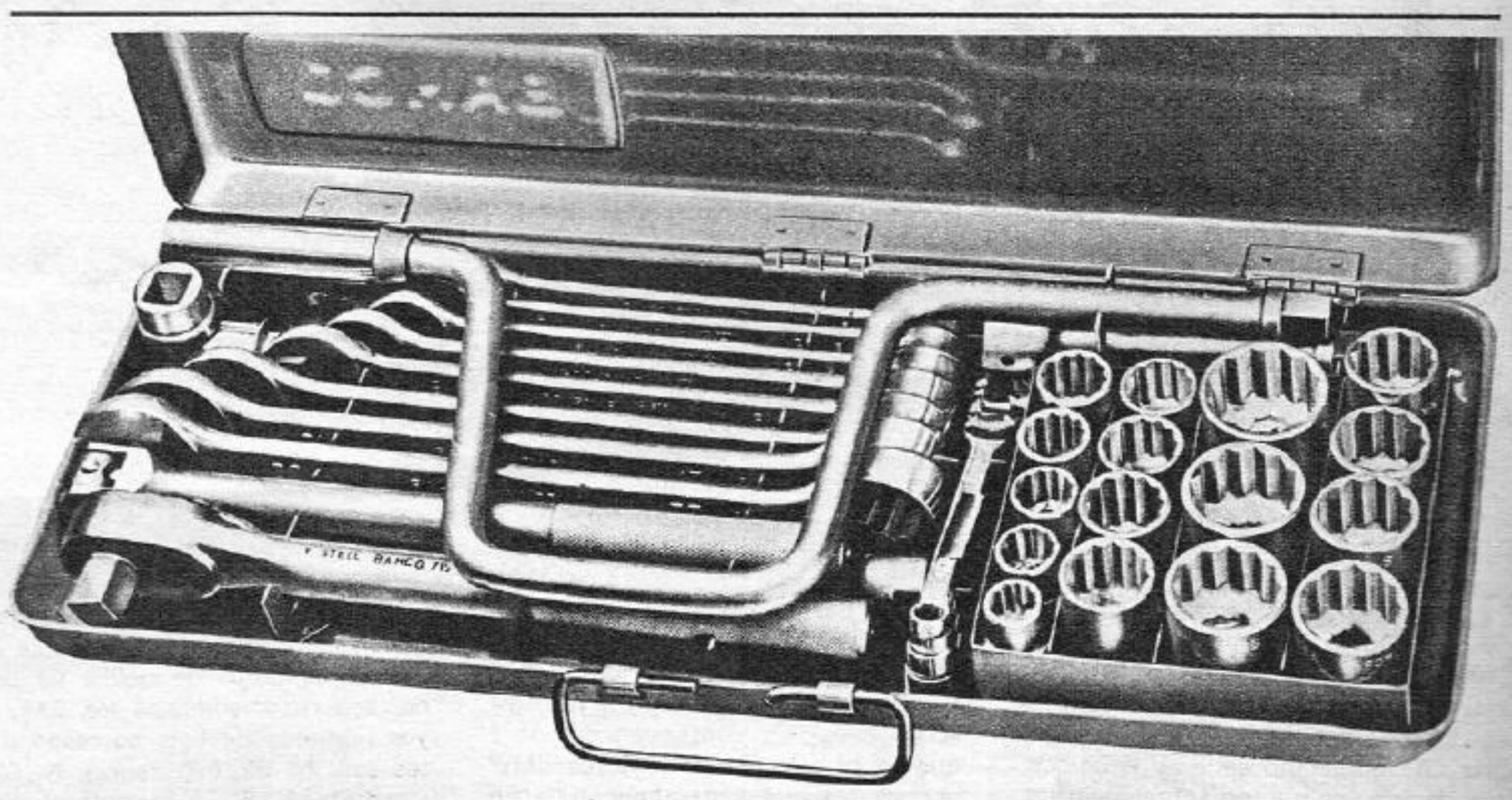
Villoresi, ya con anteojos, representó para Lancia la definitiva consagración de su modelo Lancia Aurelia. Con un Gran Turismo llegó segundo absoluto en la Mille Miglia de 1953, detrás de enormes mamotretos, como Ferraris de cuatro litros, Jaguars y todos los demás macabros fierros de una era heroica y espectacular. Esa fue una de las carreras más brillantes de Gigi Villoresi.

No puede hablarse de Villoresi sin mencionarlo a Ascari. Gigi fue en gran medida tutor de Alberto, pero andando las cosas Ascari empezó a manejar mucho mejor que Villoresi. Ya comenzada la década del '50, Ascari pasó definitivamente al frente como conductor; lo demuestran sus campeonatos mundiales de 1952 y 1953, con Ferrari.

En 1954 vinieron las Mercedes-Benz y el dúo Ascari-Villoresi pasó al equipo Lancia. Los Lancia caminaron poco frente a las Mercedes. Y en 1955 Alberto Ascari se mató probando una Ferrari en Monza. Le habían dicho: "Apúrate que es hora de comer...".

Después de la muerte de Ascari, Gigi siguió corriendo poco tiempo. Tuvo accidentes, arranques nuevos; finalmente comprendió que había un tiempo para todo. Hasta para descansar.

Las fotografías ilustran uno de sus accidentes callejeros. Lo acompaña su mecánico Secondo Paganelli, quien manejaba en momentos del percance.



Llaves **BAHCO**

Cómprelas ahora y úselas toda una vida!

Forjadas en acero sueco y tratadas térmicamente, las llaves BAHCO están hechas para durar y durar. Soportan largos años de intenso trabajo con sus quijadas y estrías inalterables. Son niqueladas y cromadas por el más avanzado sistema de galvanoplastía y todas tienen medidas exactas.

Equipe su taller con la línea completa de llaves BAHCO: fijas, estriadas, combinadas, ajustables, para caños, bocallaves, accesorios, etc.

Compre hoy las primeras, úselas y sentirá en su mano que son livianas, flexibles y de una poderosa resistencia.

Los ingenieros de BAHCO han logrado el diseño ideal para cada una de ellas luego de constantes pruebas en fábricas y talleres; resultan así técnicamente perfectas en los trabajos de motores e industrias modernas.

Las herramientas BAHCO son usadas por los mecánicos profesionales de 120 países... y desde ahora también por Usted!

Si no encuentra las medidas que necesita, consúltenos y le indicaremos la dirección del Distribuidor BAHCO más próximo a su domicilio.

BAHCO

SUDAMERICANA S.A.C.I. Avenida del Libertador 6791 Buenos Aires
Teléfonos 701-8272 y 8378

COMO PREPARAR UN



Por GUILLERMO MARTIRE

Fotos de BERNARDO ACUÑA

De todas las categorías instituidas por el Código Deportivo Internacional en lo referente a la clase Turismo, la más popular —en el más estricto sentido de la palabra—, es la categoría "A" que comprende a los chicos, es decir a los que no sobrepasan los 700 cm³ de cilindrada.

Es el más popular por ser la más accesible desde el punto de vista práctico-económico y porque brinda la posibilidad de sacarse el primer gusto a los aspirantes a corsas con diploma, por esa causa sus filas son por lo menos hasta ahora, las más densamente pobladas.

Esta categoría tiene un arquetipo mecánico en nuestro medio, un autito para el cual ya se ha hecho genérico el nombre de "la cupecita", evidentemente hablamos de la cupé BMW, que en nuestro país se llama De Carlo 700, este pequeño "sporting tourer" posee además de sus magníficamente estilizadas líneas (creación del italianísimo Giovanni Michelolli) aptitudes innatas para recibir la "tocatta" maestra de nuestros preparadores.

La que hablamos de preparadores, hemos obtenido para la presentación de esta nota sobre la preparación del De Carlo, el asesoramiento de uno de sus más logrados y efectivos realizadores de la marca: Horacio Ferrea, responsable de que la cupé que pilotea tan exitosamente su hermano Carlos, sea una de las más, sino la más rápida que compite en este lado del charco. Los Ferrea nos revelaron algunos de los "secretitos" tan interesantes y que pueden ser de tanta utilidad para los lectores de CORSA que quieran hacer de sus De Carlo —cupé o limusina— un vehículo más caminador, en nombre de ellos le quedamos muy agradecidos.

EL MOTOR

En el caso de los De Carlo, no podremos hablar de realizar las modificaciones sobre un motor nuevo, porque desgraciadamente los escasos motores nacionales que esporádicamente han nacido en los últimos tiempos, no son aptos para trabajar sobre ellos, en consecuencia habrá que partir siempre de motores BMW importados que generalmente tienen sus kilometritos a cuestas.

Siguiendo con una consuetudinaria usanza de estas agrestes pampas, lo primero será despanzurrar el motor para analizar el estado de sus piezas. El cigüeñal, que gira montado sobre tres bancadas-rulemanes se extrae, quedando armado con las bielas (los pistones se pueden quitar) y el rulemán de bancada trasera, los dos restantes se quitan a mano (y/o porrazo).

El conjunto cigüeñal, rulemán, bielas (que también giran sobre rulemanes sobre los correspondientes muñones del cigüeñal), se envía a una casa rectificadora. Hay dos de ellas que se especializan en trabajos para estos motores: Maratea y Rivelli & Kissling que por otra parte tienen amplia experiencia en el campo de la "tocatta corsaiola". En la casa rectificadora constatarán el estado del cigüeñal —si los muñones de biela no tiene desgastes o picaduras— y eventualmente cambiarán éstos por otros nuevos. Los muñones de bancada generalmene no se dañan, por el hecho de trabajar sobre las pistas interiores de los rulemanes de bancada.

Las bielas cualquiera sea su estado, se deben reemplazar por otras nuevas, Ferrea aconseja la adopción de bielas nacionales de acero al cromo-níquel de refinación fabricdas por Maratea, y jaulas de rodillos de pie de biela de bronce, también nacionales; los rodillos los suministra la casa rectificadora y son de procedencia extranjera.

Tanto bielas como cigüeñal, después de su tratamiento de pulido y de balanceado deben ser enviadas a examen de Magnaflux para detectar fisuras superficiales.

Los tres rulemanes de bancada se deben reemplazar por otros que tengan separadores de bolilla de bronce, son recomendables los SKF, cuyos números de lista correspondientes son: N° 6210 (trasera); N° 6209 (medio) y N° 6206 (delantera), estos números son coincidentes con los rulemanes originales standard, pero debe aclararse que deben tener separadores de bronce aptos para altas velocidades de rotación.

PISTONES

Los pistones standard aseguran juntamente con la altura original de los cilindros, un índice de compresión de 7,5:1, mediante la simple adopción de pistones especiales de alta compresión (cabeza bombé), la misma se va a 8,5:1. Estos pistones pueden ser los Sylicum nacionales que vienen modificados respecto de los originales, además de su cabeza, en lo referente a la cantidad de aros. Standard vienen con tres aros (compresión, rasca-aceite y ventilado), los especiales en cambio traen cuatro, dos de compresión y el resto igual a los antes mencionados. Ferrea ha obtenido buenos resultados con los aros Ramco nacionales.

Los pistones deben traer un "elíptico", es decir una diferencia de diámetro de 0,5 mm a la altura exacta de la porción media del perno. Al mismo tiempo deben tener una diferencia diametral de 4 a 5/10 mm sus porciones superior e inferior, en otras palabras desde una altura de un milímetro más abajo de la canaleta del último aro (de ventilado) hacia la cabeza, el pistón debe tener 4 a 5/10 mm menos diámetro que la porción de la pollera.

La luz de armado entre cilindros y pistones, medidas en la pollera lógicamente, será de 0,09 mm. Los pernos de pistón deben ser aliviandos alesando cónicamente sus interiores (en las porciones extremas solamente) hasta conseguirse una diferencia de pesos, respecto de los originales standard de 25 gr. por perno.

CILINDROS

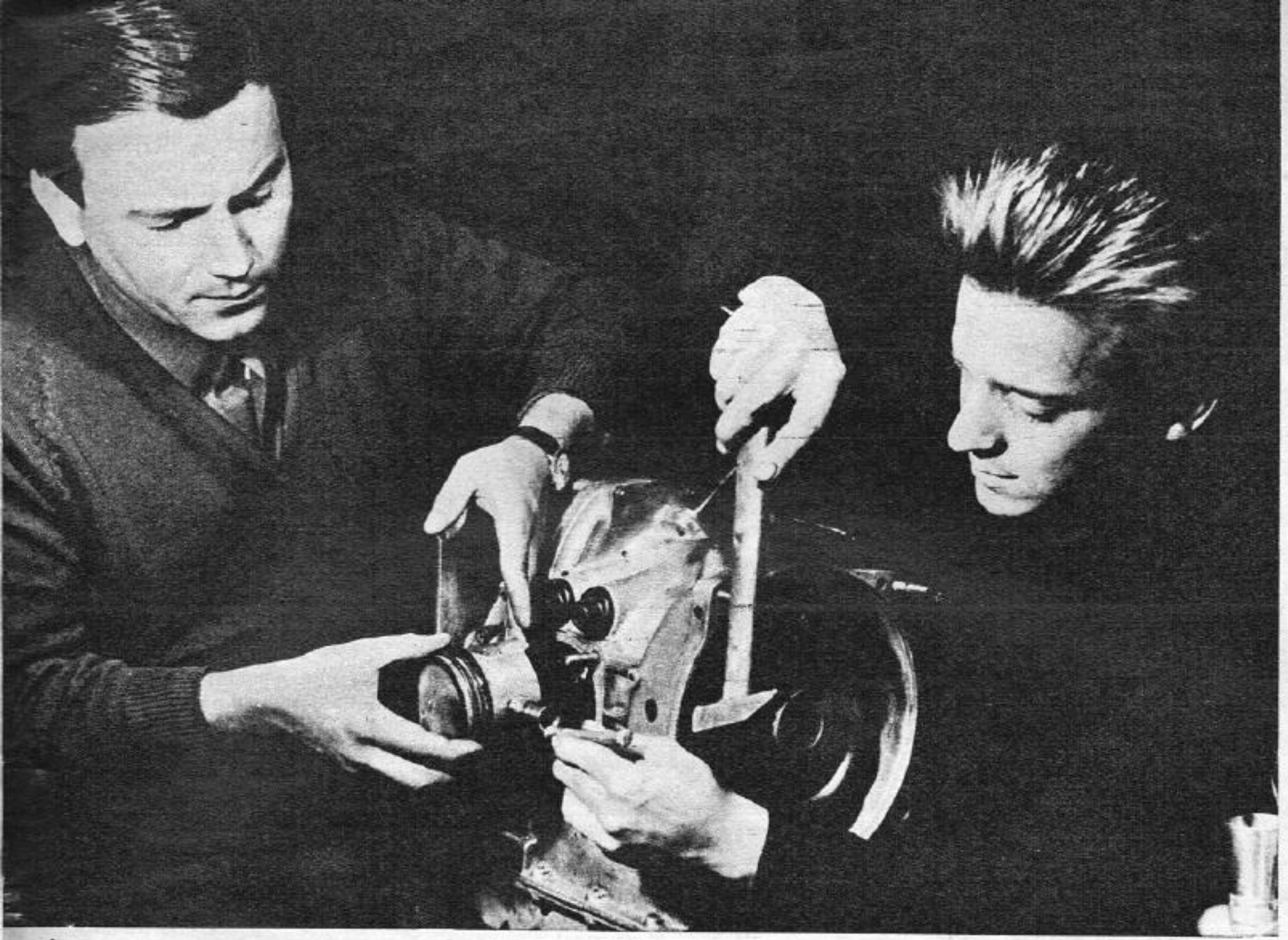
Como el BMW-De Carlo está muy al filo del límite de la cilindrada permitida por el CDI para su categoría (697 cm³), generalmente habrá que encamisar los cilindros en vez de rectificarlos sobre el estado original. Se debe constatar el perfecto estado del cilindro, especialmente su aleteado, para evitar futuros problemas de refrigeración.

La casa rectificadora rectifica (valga la redundancia) el cilindro y la camisa, y las clava en frío con una prensa. El cilindro se acortasn te maquinado en su cara inferior (la que apoya en el block) de 1 mm para asegurar, juntamente con la adopción de los pistones de alta, un índice de compresión de 9,2:1. El diámetro interior de las camisas deberá estar entre los 78 mm y los 77,5 mm. Las juntas de pie de cilindro podrán ser —si se consiguen— las de aluminio BMW N° 0010/712 de 0,5 mm de espesor, las juntas de tapa son de cobre BMW N° 0022/701 o las nacionales especiales para competición, que algunos dicen son idénticas a las standard.

TAPA DE CILINDROS

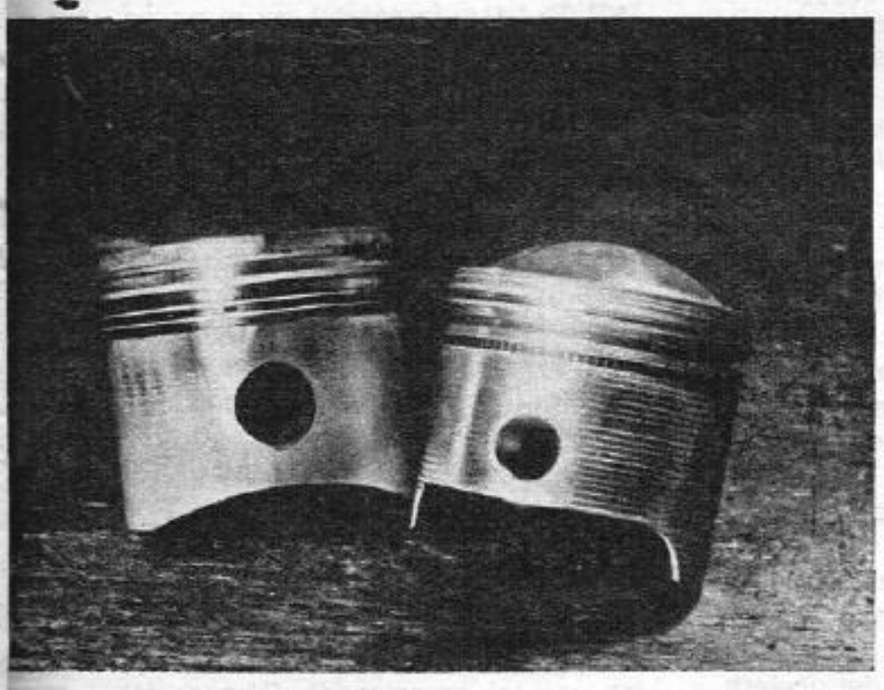
Aquí está la madre del borrego, o dicho de otro modo, aquí se viene la meresunda. La casa rectificadora quita los conductos de admisión reemplazándolos por dos especiales (vulgo pipas) con rosca tipo gas; estas "pipas" están copiadas de las originales para equipo de dos carburadores BMW y realizadas en fundición; lógicamente si cualquiera que quiera tomarse el trabajo, deseara fabricarse sus propios conductos, no

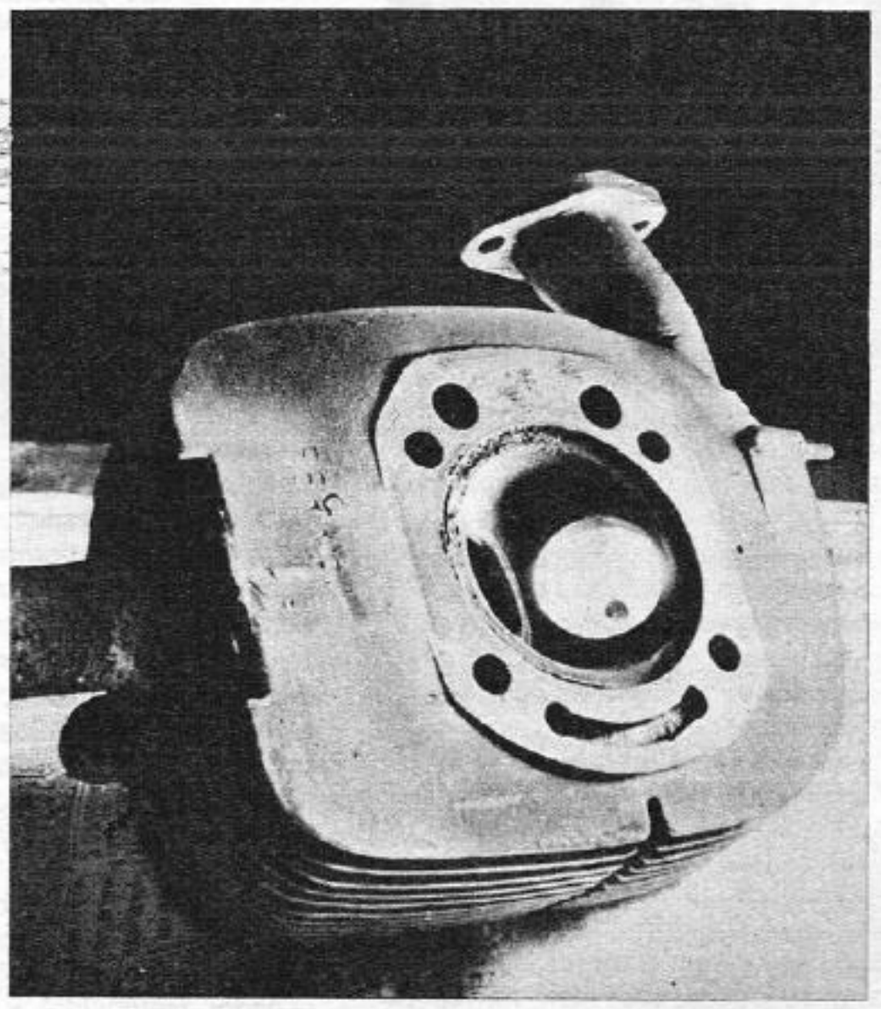
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

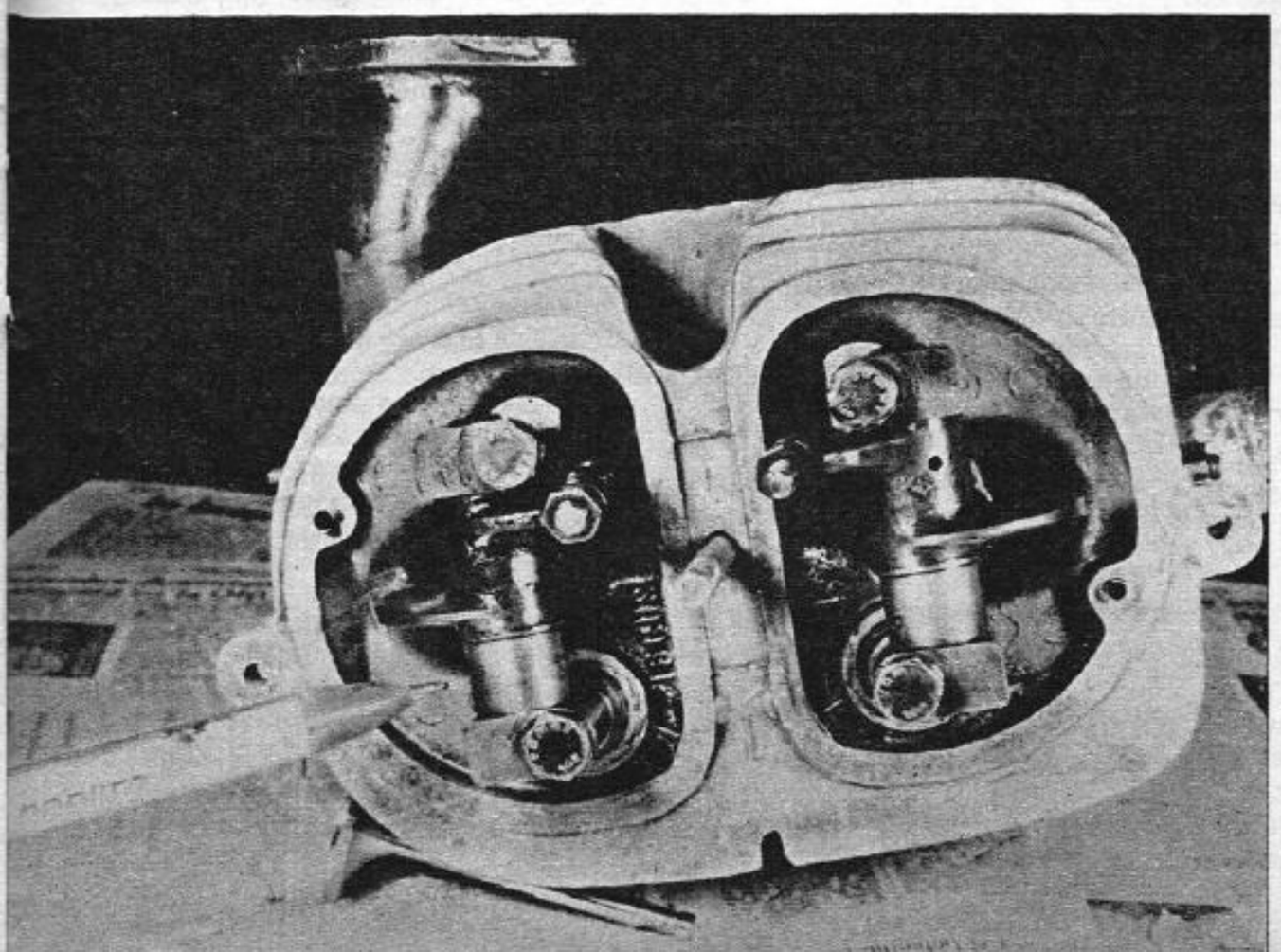


A la izquierda Carlos Ferrea el piloto, a la derecha con su herramienta preferida en la mano Horacio Ferrea, responsable de la preparación de la cupé De Carlo más ganadora de la presente temporada.

Dos pistones para el BMW-De Carlo, el de la izquierda es un humilde standard, a la derecha uno especial de alta compresión, se ve la cabeza bombé y la pollera tipo Courrèges.







Una tapa de cilindro elaborada; se nota claramente iluminada la tronera de admisión y la guía de válvula enrasada para no interferir el flujo de la mezcla.

Señalado con el lápiz se ve el buje que disminuye el largo de la parte pivotante del balancín; éste ha sido alivianado convenientemente.

hay reglamentación municipal que lo prohíba.

Las guías de válvula se reemplazan por otras de bronce aleado especial (de altura y demás dimensiones idénticas a las originales) que la casa rectificadora ya entrega colocadas. Las guías de admisión luego deben ser enrasadas con la superficie de los conductos de admisión de la tapa, con el objeto de mejorar el flujo de gases hacia la tronera correspondiente.

El cielo de la cabeza de cilindros se pule a espejo con pasta abrasiva (Carborundum o similar) y paño rotativo. Las troneras de admisión se deben agrandar a 38 mm dejando las de escape sin modificar, es decir de 35 mm.

Los asientos de válvulas se encasquillan nuevamente para condicionarlos a las nuevas dimensiones (admisión) teniendo la previsión de darles un ángulo de 30° lo que favorecerá también el flujo de los gases hacia las cámaras de combustión. Los asientos de escape, se dejan con un ángulo de 45° para facilitar buena transmisión de calor hacia las tapas.

Los conductos de admisión de las tapas se trabajan a piedra rotativa para agrandarlos en un milímetro por pared, en forma pareja todo a su largo; los conductos de escape solamente se pulen.

VALVULAS

Coincidente con el agrandado de la tronera de admisión se colocarán válvulas de 38 mm siendo recomendables las Super Freccia, tratando de igualar su peso con el peso de las válvulas standard; este trabajo se hace socavando a piedra la parte plana central del hongo de la válvula.

BALANCINES

Los balancines sufren una metamorfosis muy importante en el proceso de preparación del motor BMW 700; este cambio lógicamente es hecho para reducir al máximo —compatible con la seguridad estructural del mecanismo— el peso de la masa alternativa o columpiante del sistema de comando de las válvulas.

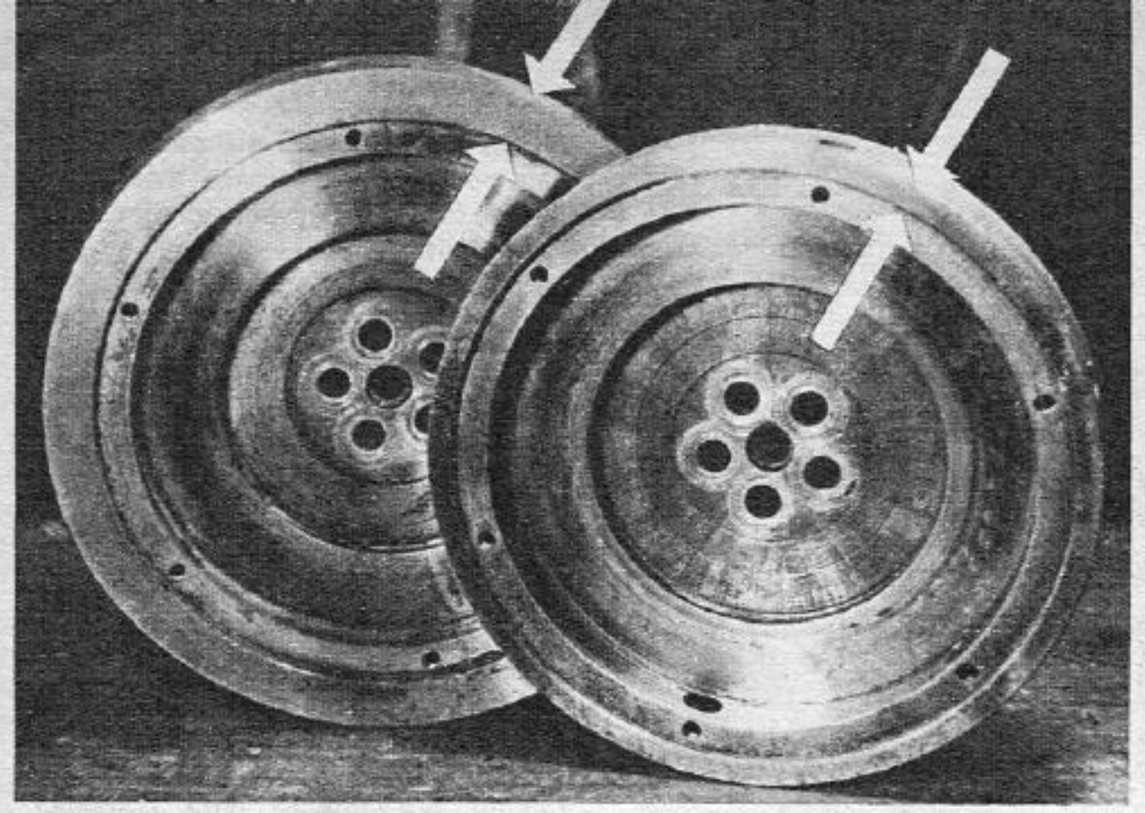
Fundamentalmente se acortan las bases donde pivotan los balancines, adoptando unos bujes sobre los ejes, de manera tal de que impidan el juego lateral de los balancines, luego se trabajan a lima y piedra afilándolos en forma de cuchillo, de menor a mayor, teniendo la previsión de dejar la parte inferior del mismo ancho que el original y la parte más filosa (superior) de no más de 1 mm.

VARILLAS ALZAVALVULAS

En este caso no hay alternativa posible, habrá que reemplazar las viejas por nuevas y de procedencia alemana solamente; el único tratamiento que llevarán será una sencilla pulida a paño. Los botadores se dejan standard.

RESORTES Y PLATILLOS DE VALVULA

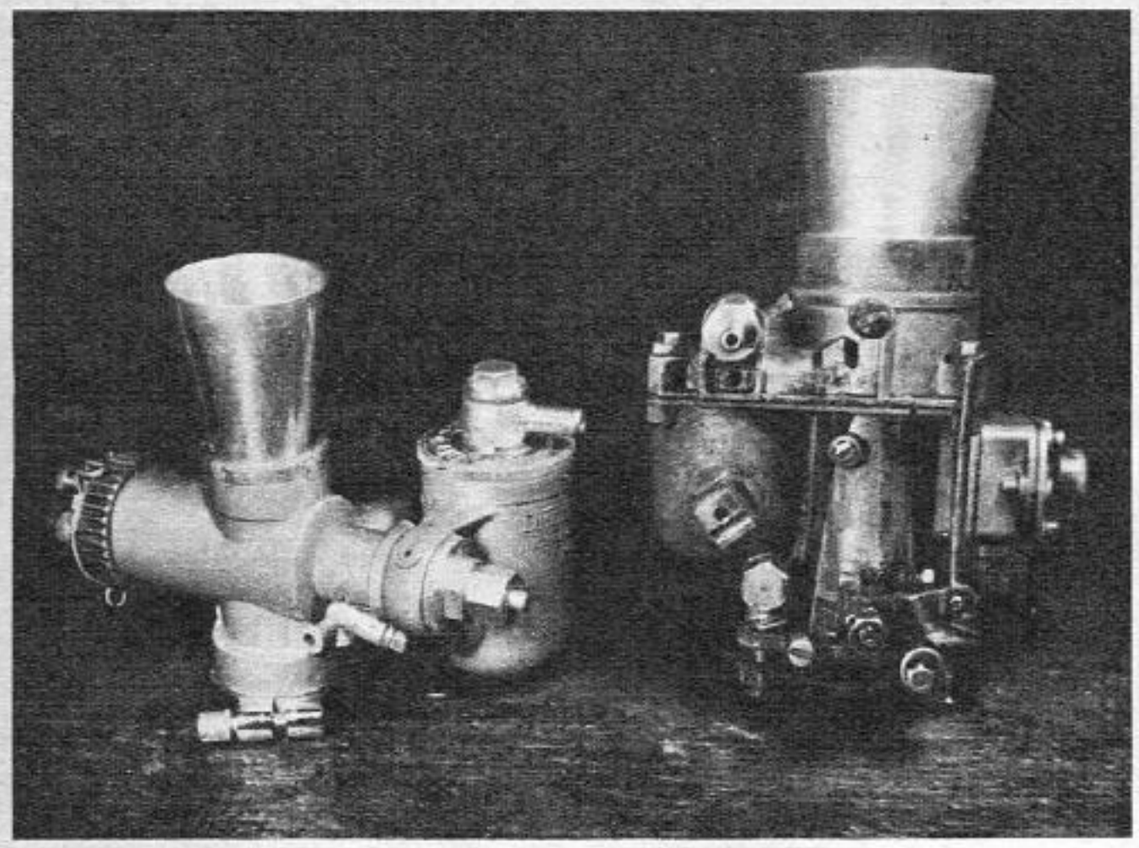
Los resortes son dobles y deben adoptarse los importados; para aumentar la tensión se puede recurrir



El volante de la derecha ha sido alivianado en 1 kg. mediante el torneado periférico, se nota la diferencia con el volante standard que aparece a la izquierda.



La biela ha sido cuidadosamente pulida para disminuir el peligro de concentración de tensiones por efecto de entalladura.



Para carreras de circuito se utilizan con mucho éxito dos carburadores motocicllsticos: Dell'Orto SS 32 (izq.). A la derecha el carburador Solex 34 PCI modificado, sin la mariposa del cebador.

al artificio de suplementarlos con unas arandelas de hierro que se deben colocar debajo de los apoyos postizos originales (que tienen recavados los resaltos para fijación lateral de los resortes). Estas arandelas tendrán de 1 a 1,5 mm de espesor; de este modo la tensión de los resortes se incrementa en unos 3 kg.

Los platillos de válvula se pueden alivianar en 5 gr. cada uno, mediante el agujereado. Esta operación se hará con una mecha de 3 mm de diámetro; los agujeros son ocho, dispuestos como es lógico pensar en forma simétrica respecto del centro.

ENGRANAJES DE DISTRIBUCION

Se dejan los standard por buenos que parezcan, adoptando los especiales de fabricación nacional de aluminio; para colocarlos en sus correspondientes árbol de levas y cigüeñal, se entibian en agua hirviendo durante cinco minutos, clavándolos luego con una prensa.

ARBOL DE LEVAS

Este siempre es el "gran tema", pero por más que se teorice al respecto, los grandes resultados vienen con la experiencia y más que con el reglaje de distribución con la combinación más favorable del perfil de las levas y ese reglaje.

El árbol de levas se debe hacer de acero para poderlo endurecer mediante un tratamiento apropiado. Horacio Ferrea nos proporcionó los reglajes de dos árboles de leva por él construidos de características diferentes, uno "salidor" y otro velocista.

Arbol tipo Autódromo		Arbol tipo Ruta veloz	
AAA	52°	AAA	84°
RCA	82°	RCA	116°
AAE	82°	AAE	116°
RCE	52°	RCE	84°

Alzada: 9,5 mm (medida en la válvula; árbol tipo Autódromo.)

Alzada: 7,5 mm (medida en la válvula; árbol tipo Ruta veloz.)

En ambos casos las luces de válvulas son: 0,6 mm para las de admisión y 0,8 mm para las de escape. Como se puede observar, Ferrea ha permanecido en ambos casos dentro de un diagrama de reglaje de distribución simétrico, es decir similar al original standard que también lo es (85°, 35°, 35°, 85°).

También es conveniente reemplazar los rulemanes del árbol de levas por otros con separadores de bronce.

VOLANTE

Debe alivianarse para carreras tipo Gran Premio en un kg respecto de su peso original mediante torneado periférico uniforme y plano (12/13 mm radialmente).

CARBURACION

Empezamos por la que manda la comida, es decir por la bomba. Como se instalarán dos carburadores hay que modificar la presión de suministro mediante el sencillo artificio de reducir la altura del separador de fibra de la bomba, de manera tal que situando a la bomba sobre su alojamiento (con el vástago ubicado arriba de todo) desde la cara inferior de la base de la bomba, hasta la cara superior del separador de fibra, queden 6 mm sin colocar los tornillos (o mejor dicho sin roscarlos), esto asegura 1,5 lbs/pulg² extra de presión. Lógicamente se debe instalar un cañito de cobre o bronce en su alojamiento (previsto en la bomba) para bifurcar la tubería de mandada de la misma.

Se colocan dos carburadores Solex 34 PCI anulándoles los cebadores; la varilla que vincula a la mariposa del cebador (removida) y la del acelerador, se tuerce fijándola en el soporte del cable del cebador o bien en uno de los tornillos de la tapa del carburador, para que el tope de los aceleradores quede fijo.

Se dejan los difusores en 28 mm reemplazándose los gicleurs de alta por unos de 135 + 10 el calibrador de aire por uno 180 y el de baja se reduce a 45.

La bomba de pique sufre el alargado del brazo de palanca en 12 mm para obtener mayor tiempo de inyección.

Para carreras tipo circuito se pueden adoptar dos carburadores verticales Dell'Orto SS 32.

Se puede quitar la serpentina de enfriamiento, reemplazándola por un

SISTEMA DE LUBRICACION

pequeño radiador de aceite (que tenga la misma superficie radiante que la serpentina quitada) que se ubica en el orificio de la carrocería que sirve para toma de aire de la turbina —del lado interior—; la instalación es muy sencilla porque se pueden colocar dos mangueras uniéndolas al sistema de circulación mediante uniones simples en reemplazo de la serpentina.

El filtro de aceite solamente será el Purolator debido a que es el único capaz de soportar la presión de lubricación incrementada. Lubricante: Castrol R-SAE 50. El carter puede ser el standard.

SISTEMA DE ENCENDIDO

Está hologado el sistema a magneto con el que se pueden ganar 200 rpm. plus, pero en una preparación tipo G.P. conviene dejar el convencional. A este sistema se lo modifica de la siguiente manera: se refuerza la lámina de acero del platino, con la adopción de otra similar (de dos platinos se hace uno). El avance de encendido fijo se deja en 10 u 11° modificándose la curva de avance de de tal manera que a 4500 rpm. el avance total (fijo más centrífugo) se incremente en 8°, es decir llegue a 40°. En consecuencia el avance queda así: 10° a régimen de ralentí (avance) fijo y el centrífugo efectúa 22° + 8° (30°) hasta llegar a los 4500 rpm, desde donde queda fijo. Para esto la leva del ruptor tiene dos pequeñas muescas que sirven de tope para el avance centrífugo (dentro de estas muescas trabajan dos pernitos que son los que contra las mismas hacen tope); para dar los 8° plus de avance se deben alargar (en sentido circunferencial) las muescas, aproximadamente 2,5 mm en el lado donde las muescas harían tope, girando la leva del ruptor en su sentido natural.

Las bujías a utilizar son las Bosch 290 T2; de la misma marca deberán ser platinos, bobinas y condensador. Es muy conveniente ensunchar con piolín fuerte el rotor de Dynastait para evitar la centrifugación de las espiras (bobinas) del mismo con el alto régimen de rotación.

SUSPENSION

Poco hay que hacerle al BMW-De Carlo en este sentido; simplemente es aconsejable instalarle atrás la barra anti-rol homologada (importada) y reducir la altura de los resortes traseros quitándole a sus alojamientos los suplementos que traen; adelante se reemplazan los resortes por otros 1,5 cm más cortos pero de dureza similar. Los amortiguadores aconsejables son los Fric-Rot de competición.

TRANSMISION

Hay tres cajas homologadas para la cupé De Carlo; sus relaciones son:

1a.	2a.	3a.	4a.
2,66	1,74	1,32	1,072
3,54	1,94	1,27	0,85
2,66	1,60	1,15	0,84

La última de las cajas es la aconsejable para una competencia tipo G.P. En cuanto a relaciones piñón-corona hay dos homologadas: la 7:38 y la 8:39.

Chimento final: los manchones que usa la cupé de Ferrea son marca VIK.

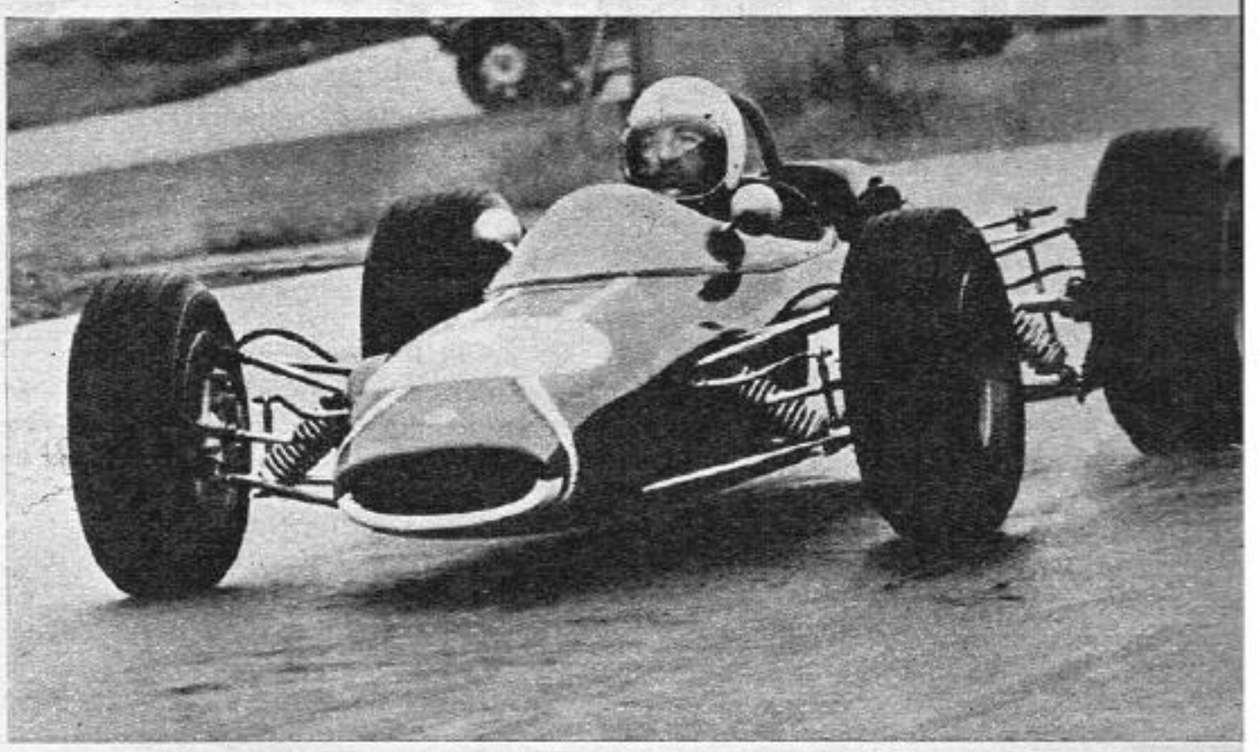
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MONZA F. 3:

En una prueba muy disputada, con final de bandera verde, llegaron en una linea los ganadores: Brambilla y Williams. De los nuestros, sobresalió por su empuje y velocidad Carlos Pairetti, quien sufrió un fuera de pista cuando iba primero. Cacho Fangio llegó quinto en su serie y Salerno tuvo que abandonar luego de haber peleado los primeros puestos



Cacho Fangio y Carlos Pairetti, respondieron plenamente a la confianza puesta en ellos. Anduvieron fuerte, rondando el récord de vuelta, que le fue arrebatado a Pairetti por una décima. Lástima el accidente del arrecifeño, que incluso malogró la chance de Cacho al producirse la triple colisión que narramos en la crónica.



La XIV Copa de Monza no alcanzó a figurar como una competencia de gran calibre. La ausencia de los mejores pilotos de Fórmula Tres —atraídos este último domingo por la más sabrosa Zandvoort—, le restó interés, pero de cualquier manera se pudo observar en acción a muchas de las nuevas máquinas italianas como las De Sanctin (J. Williams, Maglione, "Tiger"), Wainer (Manfredini), Foglietti (Nicoletti), Bellasi en las manos de su constructor, la inglesa Lola conducida por Giorgio Pianta y las Brabham residentes en Italia (Facetti, Regazzoni, Brambilla, Ghezzi, Davis, Salerno, "Cacho", Pairetti, Thoroddsson.

El circuito de 5750 m en Monza permite a los pilotos ir casi al límite durante la mayor parte del recorrido. En esta oportunidad dos automóviles se desprendieron del resto por más de treinta segundos y llegaron a la línea final empatados. La foto verificadora dio el draw y por primera vez en mucho tiempo una competencia de automóviles finaliza empatada. Brambilla y Jonnathan Williams fueron quienes se repartieron la XIV Copa Monza.

PRIMERA SERIE: Se inició con Regazzoni en punta seguido de Salerno, Pianta, "Tiger", Davies, Pairetti, Ghezzi, Brambilla, Petri, Chiari y el resto. Al cubrirse la primera vuelta Regazzoni continuaba marcando el ritmo pero Brambilla se había decidido a demostrar la velocidad de su máquina colocándose segundo en un impresionante avance mientras que Salerno parecía estar en un buen día situándose quinto. Pairetti marchaba séptimo. En la vuelta siguiente Salerno se detuvo en los boxes con defectos en el registro de válvulas (el mismo problema que le obligara a abandonar en Mar del Plata). Pairetti comenzó a forzar la carrera en las vueltas cuarta y quinta, registrando el record de vuelta para la serie que sólo sería superado por Boley Pittard por una décima en la final. En ese ritmo Pairetti se ubicó cuarto detrás de Regazzoni, Brambilla y Pianta y a sólo 15 metros de diferencia del puntero. Continuaron así hasta la penúltima vuelta en que "Tiger" pasó a la cuarta colocación desplazando a Pairetti. Sexto terminó Ghezzi, séptimo Davies y detrás Kurt, Chiari, Herbertssen Alffrey y Randolfo.

SEGUNDA SERIE: Se disputó muy por debajo del promedio marcado en la primera, contrariamente a lo que se esperaba. En la primera vuelta Williams estaba puntero con Thoroddsson, "Cacho" y Facetti. "Cacho" se retrasó hasta el octavo puesto y la lucha se centró entre los tres restantes. Thoroddsson estuvo primero desde la tercera hasta la penúltima vuelta con excepción de la sexta que perteneció a Williams. En la última vuelta fue tan impresionante la tirada final de Facetti que logró pasar de la quinta colocación a la primera para ganar finalmente. Atrás se clasificaron Williams, Thoroddsson, Pittard, "Cacho" (muy buen quinto puesto), Baur, Manfredini, Corti, Nogeira, Bellasi, Torrossa y Piassi.

FINAL: Veinticuatro competidores la iniciaron, con los cinco mejores de la primera serie ocupando las dos primeras líneas, merced a su mayor promedio. Regazzoni tomó rápidamente la iniciativa pero con Brambilla y Pairetti pisándole los talones en la primera vuelta, mientras que "Cacho" estava noveno. Pairetti se fue retrasando hasta la quinta colocación mienras que Facetti mantenía el segundo puesto hasta la quinta vuelta, en la que abandonó. Allí Jonnathan Williams se colocó segundo. En la octava se insinuaba el ataque de los argentinos. Mientras que Pairetti estaba tercero de Regazzoni y "Cacho" obtenía la sexta posición. En la décimoprimera vuelta se producía el sensacional avance de Pairetti a la punta, posición que ocupó hasta la curva de Lesmo donde patinó y fue a dar contra la muralla de contención. De rebote volvió a la pista, donde fue atropellado por Regazzoni y "Cacho". Los pilotos resultaron ilesos, pero no así los automóviles.

En la duodécima vuelta Jonnathan Williams y Brambilla iban en los dos primeros lugares separados por veinte segundos del pelotón de retaguardia compuesto por "Tiger", Corti, Davies y Ghezzi. La competencia finalizó con Brambilla y Williams empatados en un increíble final.

Como balance final la victoria le corresponde a dos pilotos muy acostumbrados al triunfo en Italia, pero que durante este año no pudieron vencer en otros países. Los automóviles italianos aún distan mucho de estar dentro del ritmo internacional que imponen franceses e ingleses. Para el equipo argentino quizá resulte el Waterloo, por este año. Problemas internos y el accidente de anteayer podrían significar el regreso del equipo a Buenos Aires. Lástima que no se le dio a Pairetti, cuando parecía tenerlas todas consigo.

XIV COPA MONZA DE FORMULA TRES
Monza, Italia - 172,5 km. - 4/IX/66

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Conductor	País	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	2	Brambilla, E.	Italia	Brabham-Cosworth	55m59s9	30
1º	50	Williams, J.	G. Bretaña	De Sanctis-Cosworth	55m59s9	30
3º	5	"Tiger"	Italia	De Sanctis-Cosworth	56m37s4	30
4º	7	Corti, E.	Italia	BWA-Cosworth	56m37s6	30
5º	29	Davies, M.	Australia	Brabham-Cosworth	56m37s9	30
6º	22	Ghezzi, F.	Italia	Brabham-Cosworth	56m38s1	30
7º	4	Manfredini, C.	Italia	Wainer-Cosworth	57m12s4	30
8º	34	Bellasi, G.	Italia	Bellasi-Cosworth	57m23s7	30
9º	25	Nogueira, F.	Portugal	Brabham-Cosworth	57m23s8	30
10º	24	Nicolotti, R.	Italia	Foglietti-Cosworth	57m45s7	30
11º	53	Chiari	Italia	Bianchini-Cosworth	57m31s5	29
12º	30	Herbertson	G. Bretaña	Cooper-Cosworth	57m45s8	29
13º	33	Randolfo	Italia	Brabham-Cosworth	56m47s6	28

PROMEDIO DEL GANADOR: 184,823 km/h.
RECORD DE VUELTA: Boley Pittard (BWA-Cosworth) en la segunda: 1m49s8 a un promedio de 188,524 km/h.
ABANDONARON: En la primera: Giorgio Pianta, Italia (Lola); en la tercera: Sverrir Thoroddsson, Islandia (Brabham); en la cuarta: Boley Pittard, Gran Bretaña (BWA); en la quinta: Alffrey, Gran Bretaña (Brabham) y Carlo Facetti, Italia (Brabham); en la octava: Froldi, Italia (De Sanctis); en la undécima: Carlos Alberto Pairetti, Argentina (Brabham) y Gianclaudio Regazzoni, Suiza (Brabham); en la duodécima: "Cacho", Argentina (Brabham) y Bernard Baur, Alemania (Brabham).



Elevado promedio, buena organización, 86 inscriptos y 200 mil espectadores; fue la gran fiesta del TC

Llega Tarducci, y aun no se sabe si ganó la carrera. Tras una consciente consulta de cronómetros se pudo establecer que había triunfado por el mínimo margen de 1 segundo. Por suerte que Casá es un muchacho tranquilo y bien educado, sino todavía se estarían escuchando las maldiciones.

TARDUCCI: 1 SEGUNDO MENOS

por GERMAN SOPEÑA

Bien se dice, por lo general, que la inmensa parte del atractivo de una carrera reside en la lucha que se plantea en los tramos finales, donde la incógnita de quién será el ganador sólo puede ser develada por la bandera final, acompañada por la correspondiente corrección de tiempos. Y en ese sentido, si nos regimos por el referido axioma, la competencia del Triángulo del Oeste resultó sensacional. Pero aunque el dramático descontar de segundos que practicó Casá mantuvo en vilo a los espectadores que, pegados a las radios, observaban el vigoroso paso de perseguidor y perseguido, otros numerosos elementos se reunieron para elevar en esta ocasión el habitual entusiasmo de los que siguen al TC.

Primeramente en los días de inscripción cuanto auto de Turismo Carretera existe en el mundo y algunos más, registraron su nombre para la prueba de las tres ciudades. Luego, en la clasificación, algunos no aparecieron y posteriormente a ella otros desertaron; pero la clásica fila india de los domingos por la mañana era nutrida y calificada como pocas veces.

En el circuito del sábado para obtener el número de salida, los observadores vieron que, tanto Roux como Rienzi, eran los dos únicos hombres de punta que trajeron las cubiertas de sección ancha, tipo autódromo. Ambos optaron por las Firestone Indy para las ruedas traseras, utilizando Roux las de medida 5,40/9,80 x 15 y Rienzo las 5,40/9,10 x 15. O sea perfil sumamente bajo (5,40 pulgadas) y anchísima banda de rodamiento (9,80 y 9,10 pulgadas, respectivamente). Si bien esto sólo es un detalle, dentro de los muchos influyentes, explica que no por casualidad Roux y Rienzo obtuvieron los mejores tiempos. Para la carrera en sí aparecerían con las más convencionales 6,50 x 16 lo que señala el grado de especialización que se va adquiriendo en la categoría. Los, por poco adorados, Emiliozzi pintaron en su auto el número 13, alrededor de lo que generalmente obtienen cuando no se larga por ranking. Con el número de la mala suerte esta vez, también abandonaron a poco de largar con los misteriosos problemas de costumbre.

Roux, que tan bien había andado el día anterior abandonó en seguida y Manzano y Figlioli, otros Chevrolet que marchan fuerte, experimentaron sendas roturas de pistón en las "tiradas" previas, por lo que no largaron, atribuyéndose estos problemas a la presencia de agua en la nafta, con la cual ya se habían tenido inconvenientes el sábado. Estas alternativas dejaron bastante expedito el camino a una mayoría de Ford encabezada por "Bamse", mientras los Chevrolet se guiaban por obra de Bordeu y Tarducci y se notaba el excelente y regular andar de Malnatti con su refocilante Tornado.

"Bamse", cuyos abandonos suman centenares, más o menos, posee sin duda uno de los autos más veloces que se mueven en el TC, y la característica vehemencia que impulsa al susodicho piloto lo llevó desde la iniciación a pasar autos en el camino en forma espeluznante. Siendo ya puntero por tiempo aunque segundo de Bordeu en la ruta, trató de conseguir la primera colocación también en el camino para entrar con más comodidad a recorrer el pedazo de tierra que comenzaba en Bragado. Logró doblegar en velocidad al coche de Balcarce, lo que habla del buen rendimiento del Ford a inyectores, para después quedar segundo de nuevo por irse un poco del camino en la curva —justamente— de entrada a la tierra. Poco duró para ambos la lucha, de todas maneras, pues los dos resignaron en este tramo sus respectivas chances. Bordeu no pudo repetir su labor de Mar del Plata en tanto "Bamse" continúa con su impresionante serie de abandonos que reactualiza el problema de los Ford veloces que no resisten muchos kilómetros de esfuerzo sostenido.

Lógicamente que "a río revuelto, ganancia de pescadores" y el hecho concreto es que al cumplirse la primera vuelta el auto que apareció en primer lugar fue el de Eduardo Casá. Sin velocidades de novela, sin marcar promedios escalofriantes pero seguro y fuerte como un tractor, demuestra claramente cómo las carreras terminan en las llegadas y no antes. Sin especular mayormente con su posición de puntero en el camino, Casá, con la menor velocidad de su máquina ve pasar a Tarducci al frente y da oportunidad a los "fanas" de siempre a explayarse sobre las excelsas virtudes del Ford o el Chevrolet. Pero surge en esta competencia un reciente intruso: el motor del Rambler Tornado, que equipa a César Malnatti y con quien se identifican los numerosos dueños de autos de la marca. Peleando con Rienzo el tercer puesto el corredor de San Miguel aumenta constantemente el promedio, pero en el transcurso de la segunda vuelta ambos pilotos sufren problemas aunque de muy distinta índole: Rienzo trata de limpiar el parabrisas en carrera con un trapo y el esfuerzo hecho al trabajar con el brazo afuera le produce un desgarramiento, cosa que lo obliga como es lógico a seguir prácticamente con una sola mano. Por su parte Malnatti, que anda con su motor a las mil maravillas y en un "in crescendo" continuo, se queda sin caja de velocidades o sea forzado a viajar en directa, cosa no muy importante en la zona de asfalto donde hay curvas veloces pero que lo perjudicaba en el tramo de tierre que presentaba algunas sinuosidades. A todo esto James Mc Cloud desde su avión y la plana mayor de IKA desde tierra, siguen la carrera que hace el por ahora "capo driver" de un posible futuro equipo de competición de Tornados para TC.

Cuando entra en el giro final la ventaja que lleva Tarducci en los relojes, ayudada por su posición de

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

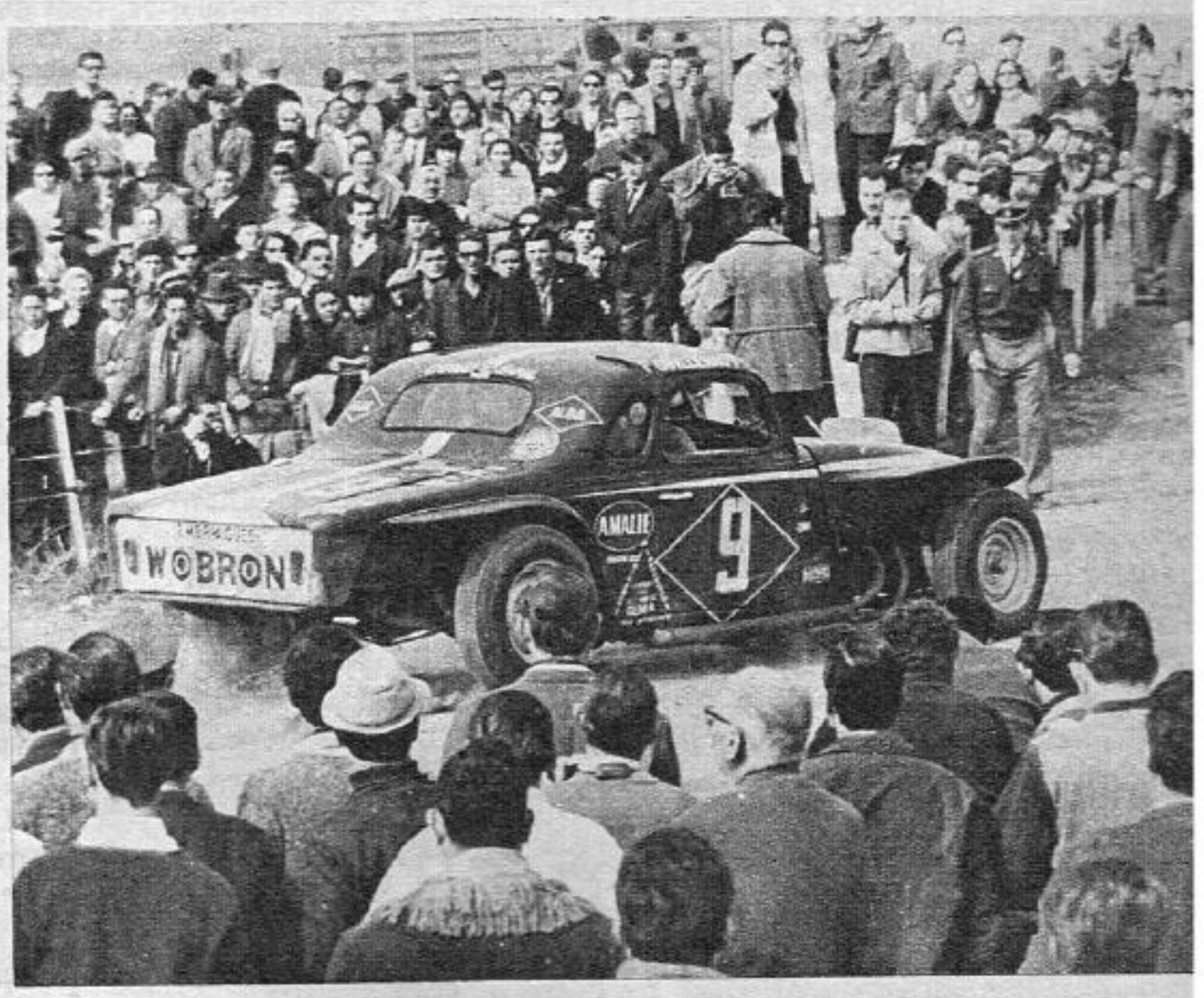


Casá marcha hacia la llegada con casi la certeza del triunfo. Por lo menos es el puntero en el camino y las señas del público parecen reforzar su creencia. Tal vez ese derrape en la última curva, cuando entraba a Los Toldos, le costó el precioso segundo que lo relegaría al segundo lugar, posición que ya le es un tanto familiar.

César Malnatti corrió una buena carrera con la caja de velocidades en actitud rebelde, y dándole "apenas un poco así de acelerador" al poderoso Tornado made in Stevens. No queremos ni imaginar lo que ocurrirá cuando se anime a apretar a fondo, pues así y todo ayer anduvo entre los más veloces de la competencia y se clasificó tercero. Lo vimos a Mc Cloud esbozar una de sus mejores sonrisas: la cosa empieza a pintar bien.

QUE CASÁ

fotos de JORGE DIAZ



puntero en el camino y por la, supuestamente, mayor velocidad pura de su Chevrolet lo indica, sino como cómodo favorito ni mucho menos, sí como el más probable triunfador de no mediar inconvenientes insalvables. Y en realidad no sufre inconvenientes tan graves como para abandonar, pero comienza a experimentar problemas de freno. Casá, advertido, por supuesto, inicia su empujón final y control por control las diferencias horarias van disminuyendo. El piloto del Ford consigue además entrar primero a la tierra en Bragado para esos últimos sesenta kilómetros que aún pueden alternar el orden de los dos primeros puestos. Prosigue el dramático descuento, lo que hace que los dos contendientes se tiren con todo en lo sinuoso y al encarar la última curva que desemboca en el palco de llegada los dos autos derrapan con fuerza, dada la vehemencia con que venían pero sobre todo se va un poco el auto de Mario Tarducci, lo que hace pensar si esa última alternativa habrá variado la posición final. No sucede sin embargo así, pues la innegable diferencia de: ¡un segundo! señala a Tarducci como el triunfador, quedando para la discusión aquello de si la carrera hubiera sido diez km más larga, etc. Reedita el corredor de Villa María su anterior triunfo de Lobos, con una labor meritoria y sin excesos y luchando sobre el final contra la falta de freno y de aceite.

Casá aceptó sin malhumor la ínfima diferencia que lo dejó segundo. Para él el placer mismo está en correr aunque este año el campeonato lo atrae con llamativa insistencia.

Tercero finalizó Malnatti, muy contento con su experimental motor al cual problemas de embrague en Mar del Plata y la rotura de la caja en Los Toldos no lo afetcaron en absoluto. Así y todo con el problema de hoy, aumentó siempre su línea de marcha demostrando que la experiencia es hasta ahora altamente satisfactoria.

Rienzi llegó con su brazo semi a cuestas, muy dolorido y no muy preocupado como es lógico por su quinto puesto logrado en estas condiciones.

Luis Villa, el crédito local, dejó contento a sí mismo y a sus numerosos parciales llegando también sin frenos con la queja por tal circunstancia. El Falcon de López Oribe que ya aporta por el Parque Cerrado no sufrió problemas y sigue un lógico proceso de maduración. Vale esperarlo. El Fiat de Canedo que sólo fue a probar para el Gran Premio puso también su presencia desacostumbrada en un recinto de TC y tras él llegaron de a poco los últimos del día, bufando y a duras penas.

Luego de carreras ruteras el TC vuelve por un domingo a los circuitos chicos. Será la semana que viene en el conocido trazado de la siderurgia en San Nicolás, donde toda la grey volverá a encontrarse. ¿Irá Emiliozzi?

Mucho, muchísimo público siguió esta competencia de TC. Las mentes más veloces en materia de cálculos hablan de más de 200 mil espectadores. La fotografía da una idea del amontonamiento. En la misma, López Oribe corrige un derrape de su Falcon F-100, que cada vez se muestra más entrador, aunque todavía marcha lejos de las esperanzas puestas en su eficacia.





QUEREMOS NOTICIAS DE EMILIOZZI

Una vez más los hermanos Emiliozzi abandonaron una carrera de la forma más misteriosa. Periodistas de la prensa escrita y radial intentaron en ésta y otras oportunidades averiguar las causas de cada abandono, los problemas que están acosando al cuádruple campeón, saber qué piensa, qué planea para mejorar en el futuro; pero nada, absolutamente nada. Si no es el silencio, es la evasiva discreta, que no conforma. Los miles y miles de fanas del volante de Olavarría ya comienzan a impacientarse, y se tejen las más desopilantes versiones. CORSA no quiere entrar en el simple rumor, pero al mismo tiempo se confiesa incapaz de poder dar una noticia certera sobre este caso. Por eso, pedimos que quién se considere en condiciones de dar un informe veraz que explique este feómeno lo envíe a nuestra redacción. Damos la seguridad de que no demoraremos nada en publicarlo, para satisfacción de fanas y detractores. Gracias desde ya.

II TRIANGULO DEL OESTE

Auto Moto Club Los Toldos — Nueve de Julio Automóvil Club — Automóvil Club de Bragado — 4/IX/66 — 522,6 km.

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	10	Tarducci, Mario	Chevrolet Super	2h47m15s8	3
2º	5	Casá, Eduardo	Ford F-100	2h47m16s8	3
3º	9	Malnatti, César	Chevrolet-Tornado	2h54m47s2	3
4º	19	Polinori, Norberto	Chevrolet Apache	2h58m52s6	3
5º	2	Rienzi, Angel T.	Ford F-100	2h59m35s6	3
6º	15	Villa, Luis J.	Chevrolet Apache	3h03m02s2	3
7º	32	López Oribe, Domingo	Ford F-100	3h04m28s8	3
8º	29	Pozuetta, Héctor	Chevrolet Apache	3h11m26s8	3
9º	52	González, Eloy	Ford 59 AB	3h12m13s4	3
10º	22	Prandi, Nelson	Ford F-100	3h12m30s4	3
11º	76	Auzmendi, Carlos	Chevrolet Apache	3h14m29s8	3
12º	46	Volpicina, Eduardo	Chevrolet Apache	3h14m39s8	3
13º	40	Muñoz, Julio	Chevrolet Apache	3h21m02s2	3
14º	28	Rodríguez Canedo, E.	Fiat 1500	3h29m00s2	3
15º	60	Cámara, Antonio		3h37m05s2	3
16º	50	Marcilli, Nello	Ford 59 AB	2h06m52s	2
17º	49	Ferraris, Luis A.		2h08m35s4	2
18º	44	Rinaldi, Adriano	Ford Falcon 6	2h11m54s	2
19º	43	Resnicoff, Alberto		2h12m59s8	2
20º	36	Vizcay, Manuel	Chevrolet Apache	2h15m38s	2
21º	16	Formisano, Vicente	Valiant	2h21m02s2	2
22º	64	Schenone, Carlos	Chevrolet Apache	2h32m27s2	2
23º	47	Santiago, Julio		2h36m22s4	2
24º	20	Coteet, Raúl	Ford F-100	2h48m37s	2

PROMEDIO DEL GANADOR: 187,464 km/h.

NO LARGARON: 8, José Manzano; 12, Héctor Figlioli; 24, Raúl Rodríguez; 25, Ricardo De Paoli; 35, Osvaldo Cortti; 37, Carlos Druetta; 54, Eduardo Matías; 56, Arides Alzari; 61, Julio Bolognini; 62, Roque Modarelli; 63, José R. Martínez; 65, Raúl O. Gougy; 66, Ramón Flores; 67, "Nahuel Curá"; 68, Dionisio Zaremba; 69, Juan R. Machado; 70, Armando Leguizamón; 71, Antonio Villegas; 72, Héctor Corpucci; 73, Erverto Rodríguez; 74, "Furia Carranza"; 75, Daniel Musso; 77, Dionisio Araquistain; 78, "Otelo"; 79, Vicente Galluzzo; 80, José Gallo; 81, Enrique Pourciel; 82, Aldo Zanotti; 83, Cesáreo Castaño; 84, Aarón Valanci; 85, Osvaldo Tosti; 86, Manuel Mantinián.

ABANDONARON: 1, Rubén Roux; 3, Pablo Fachini; 4, Julio R. Faustino; 6, Juan Manuel Bordeu; 7, Carmelo Galbato; 11, "Bamse"; 13, Dante Emiliozzi; 14, Carlos Castagnola; 17, Juan F. Luluaga; 18, Juan Carlos Perkins; 21, Antonio Tempone; 23, Oscar Tomietto; 26, Raúl Chabert; 27, Sergio Bocher; 30, Humberto Dana; 31, Remo Gamalero; 33, Mario Silvani; 34, Otto Parodi; 38, Felipe D'Alesio; 39, Antonio Del Vito; 41, Alberto Mazzuchini; 42, Alberto Grimoldi; 45, Roberto Pettinari; 48, Juan Novack; 51, Eduardo Usandizaga; 53, Alberto Sarno; 55, Marcial Feijoo; 57, Roque Vigorito; 58, Carlos Vidal; 59, Carlos Martinero.

El planillaje de esta prueba se realizó con la colaboración del equipo de "Emoción en las Rutas" de Radio Libertad, especialmente con Luis García del Soto, Darío Rinaldi, Roberto Bo y Carlos Alfonzo.

PREMIO

CORSA - BAHCO



Esta vez fue Miguel Pajón, acompañante de Mario Tarducci, quien se llevó el premio CORSA - BAHCO, con el que se procura reconocer el esfuerzo de los copilotos, tantas veces ignorados y que, sin embargo, cumplen tan importante labor en las carreras de Turismo Carretera.

El premio, como siempre una caja de herramientas Bahco, fue recibido con mucha alegría por Pajón. En esta oportunidad el enviado especial de CORSA, Germán Sopeña, le entregó al ganador la caja de herramientas.

CONCRETADO:

CORREDORES vs PERIODISTAS

(a muerte)

El desafío quedó concretado. El jueves 8, en la cancha del club YPF, Republiquetas y Libertador, se disputará, a partir de las 20.30, el promocionado partido entre Corredores (Los Galgos) y Periodistas (Los Plumas).

Según informaciones extraoficiales el equipo de los corredores estará integrado por Biglieri, Aizaga, J. Perkins, Viale, Galbato, Estéfano, Ríos, Duplan, Rey, Arrouge y Cupeiro (capitán del equipo).

No se pudo saber cómo formará el equipo de los periodistas por cuanto, según se dejó entrever, sólo se conocerá su formación en los vestuarios.

El jugador Jorge Cupeiro ya está dando patadas a cuenta: cada vez que se encuentra con algún periodista le sacude, para ir descontando un patadón en los tobillos.

El público tendrá acceso libre a la cancha y los organizadores aseguraron que es inexacta la versión de que el partido se jugará sin luces y con pelota negra.

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.

Peña va, peña viene, y el TC crece y progresa con un ahínco que merece el mejor de los elogios. Este nuevo estilo de cooperativismo deportivo comienza a rendir frutos más que interesantes. Y vayamos a los ejemplos contundentes: el más reciente, surgido de la iniciativa de la "Auto-peña El Aguilucho", de la calle San Juan 2047 de Rosario. Como los lectores recordarán, esta peña mantiene como ídolo y presidente honorario in-eternum a Oscar Alfredo Gálvez, de allí el nombre que eligieron. Fordistas todos, por supuesto, se han puesto a trabajar en

Vamos a subsanar un error, y al hacerlo estamos seguros de incurrir en un "confidencial" de características peculiares. Todos recuerdan que Cacho Fangio, durante mucho tiempo, corrió con el seudónimo de "Cacho" solamente. Algunas publicaciones, mejor adentradas en la confianza del corredor, comenzaron a agregar un entreparéntesis que aclaraba: "Oscar Espinosa". Finalmente, en la última temporada internacional el nombre de Fangio soltó sus frenos y don Oscar Espinosa pasó a ser decididamente Cacho Fangio para todo el mundo. Lógicamente, entre el público comenzaron a surgir dudas y se tiraron miles de preguntas como ésta: Por qué, si es hijo de Fangio, firma Oscar Espinosa. Es el apellido materno, prefiere no usar el nombre del padre, bla, bla, bla... Finalmente, nos tocó a nosotros satisfacer a varias cartas que indagaban sobre este misterio. No nos quedó otro recurso que responder por el camino más seguro, que desde luego creíamos el valedero, y publicamos

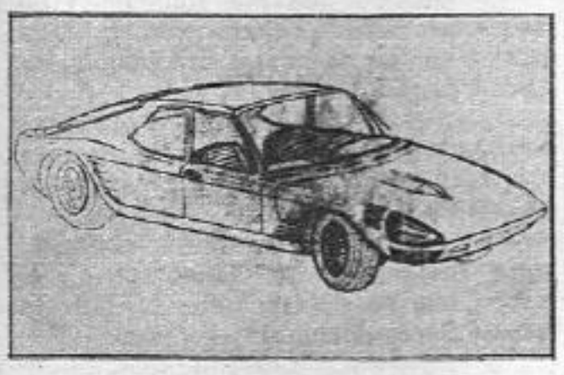


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CONFIDENCIAL

un nuevo TC que piensan consagrar como el gran representante de la ciudad de Rosario para la temporada 1967, para lo cual trabajan lógicamente sobre las nuevas reglamentaciones establecidas por CDA. El proyecto, ya en proceso avanzado, fue elaborado sobre la base de un Falcon con diseño de carrocería de Horacio C. Langanoni, y un motor F-100 al que le está sacando punta nada menos que Alfredo Pian.

Suerte para los rosarinos, y felicitaciones para Rene Mattaruco y Eduardo Haiek que tan bien llevan la dirección de esta peña (adjuntamos un dibujo del futuro TC-Rosario).



Leyendo, leyendo nos hemos enterado que en el Líbano el parlamento de ese país inicia una campaña para impedir la proliferación de coches sport. Para ello nuevos y mayores impuestos gravan a este tipo de automóvil que, según el referido parlamento, no trae ningún beneficio social. Pensamos que todo gobierno debe proveer al mayor bienestar de su pueblo y también en ese lejano país habrá muchos que, como nosotros, experimentan satisfacción en la conducción de autos exquisitos. ¿Es justo entonces privarlos de ello?

La nueva reglamentación del TC abre insospechado campo a las creaciones originales. Y dentro del tradicional campo del Ford y el Chevrolet se mencionan a menudo los proyectos que surgen para quienes se inician o para quienes aprovechan para renovar sus autos. En este último renglón ubicamos a Angel Rienzi, fugaz dominador el año pasado, a quien nunca entusiasmaron mayormente los grandes cambios pero que se apresta a sustituir —enhorabuena— su actual cupé.

Siempre partidario de los bastidores convencionales eligió en la oportunidad el del modelo Ford '54 que con los refuerzos del caso servirá de base al nuevo TC. De la carrocería poco quedará original ya que las transformaciones permitidas —recién en sus comienzos en dicho automóvil— son ahora mucho mayores. El grupo propulsor será, por supuesto, el F-100 o más propiamente el Ford 292 que tanto equipa a los F-100 como a los F-350 y F-600 que se producen en la planta de Pacheco.

que el nombre y apellido de "Cacho" era Oscar Espinosa, lo que equivalía a una media verdad que intentaba no ir más allá de lo que él mismo "Cacho" había ido al actuar públicamente.

Sorpresivamente, cuando todo hacía prever que las cosas quedarían así, recibimos una carta de "Cacho", desde Módena, donde nos aclaraba el entuerto y para que no queden dudas en el futuro, nos envió una fotocopia de su cédula de identidad que publicamos en esta página: su nombre completo es: OSCAR ALCIDES ESPINOSA FANGIO, Céd. nº 5.404.229 de la Policía Federal. ¿Está claro?

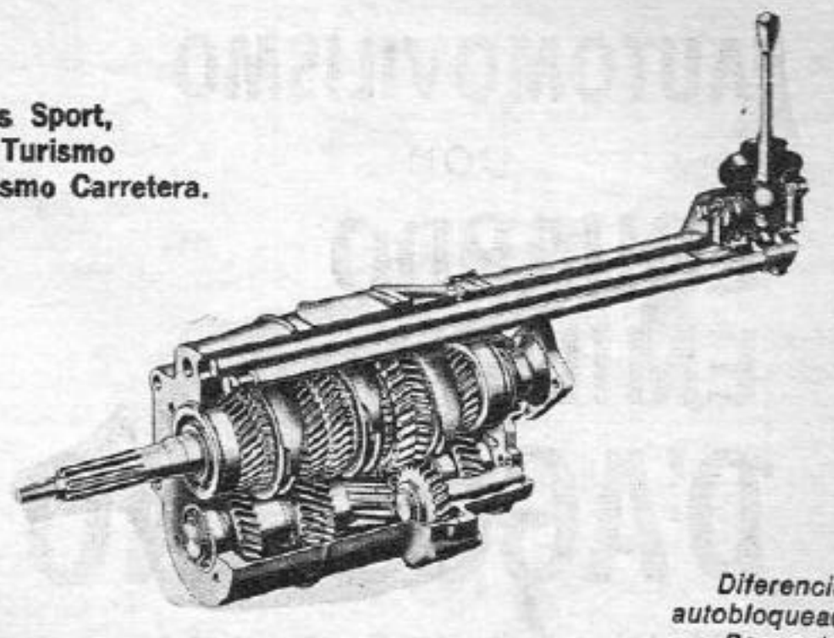




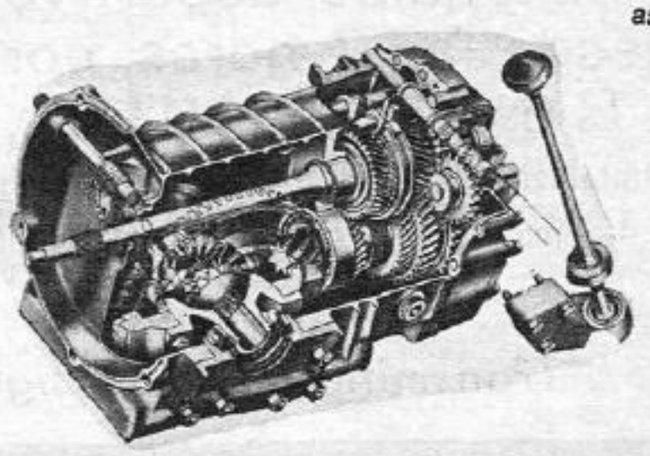
CAJAS DE VELOCIDADES
SINCRONIZADAS ESPECIALES

ZF

Coches Sport,
Gran Turismo
y Turismo Carretera.



Diferenciales autobloqueados, Repuestos y asesoramientos.



Fórmula 1/2/3.

REHM S.C.P.A. Avda. Maipú 3146 OLIVOS

Estanterias de hierro para todo repuesto!*

ROLSTORE*

Resistentes, especialmente aptas para repuestos de automotores. Adaptables a todo espacio y necesidad, las estanterias 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.

DOMINGOS ESTELARES DEL AUTOMOVILISMO

con

EDUARDO EMILIO D'AGOSTINO



y su equipo deportivo desde las 7 horas, por L R 6 RADIO MITRE,

conjuntamente con la Primera Red Radial del Automovilismo y las ondas cortas de LR1 Radio EL MUNDO.

Transmitiremos las siguientes carreras

AGOSTO

21 - Vuelta de Rojas
27 - " " Mar del Plata (1a. etapa)
28 - " " Mar del Plata (2a. etapa)

OCTUBRE

2 - Vuelta de Pehuajó
9 - " " Tres Arroyos
16 - " " Junín
23 - " " Rafaela
30 - " " San Antonio de Areco

SETIEMBRE

4 - Vuelta de 9 de Julio
11 - " " San Nicolás
18 - " " Olavarría
25 - " " Pergamino

NOVIEMBRE

6 - 500 Millas Mercedinas
13 - Vuelta Carretera de Tandil

GRANDES PREMIOS

Octubre 19 al 29
10º GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO MEJORADO

Noviembre 30 al 10 de Diciembre
44º GRAN PREMIO ARGENTINO DE TURISMO DE CARRETERA

Escuche los mas brillantes relatos de estas competencias, en la inconfundible voz de EDUARDO EMILIO D'AGOSTINO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CORREO CORSA

EL ULTIMO PAYADOR

De Raúl J. Figgini,
Agustina (FCGSM)

Me dirijo a Uds. con el objeto de que me solucionen un problema creado por la falta de un ejemplar de dicha revista.

Como colecciono Parabrisas CORSA, quisiera se me enviase el Nº 11, ya que por diversos motivos no llegó a ésta.

También el informe sobre el motor Tornado Jet, gracias a él me enteré de que lo correrá César Malnatti.

Además quisiera que publicara mi carta, que es la siguiente:

"Soy hincha del Chevrolet
de Cupeiro y Bordeu,
y a mucha honra señor
porque el chivo demostró,
tener más pujanza que el Ford."
"Y ya quedó demostrado
en las últimas carreras
la notable combinación,
el conjunto hombre-máquina,
Bordeu y Chevrolet,
a su entera disposición."
"Y si usted de TC quiere enterarse
lea Parabrisas CORSA
y sabrá que en las últimas cinco [carreras,
ganó la coloradita de Balcarce."

R.: Lamentamos informarle que sólo se envían gratuitamente los ejemplares atrasados de CORSA del Nº 0 al 6 inclusive, los restantes debe pedirlos a Ryela S. A. I. C. I. F. I. y A., Piedras 113, Capital, adjuntando giro por valor de $ 40.

Sobre el motor de Malnatti, la División Competición de IKA ha corrido un manto protector. En una palabra, fuimos para hacer una nota sobre este vehículo y los hombres de Steven se mostraron muy poco comunicativos y misteriosos, en consecuencia sólo sabemos que tiene un motor Tornado. Y contestando su payada:

"Aceptamos esta glosa,
que con voz triste y sentida,
nos envió el otro día,
un fanático de CORSA."
"Y ya vendrán tiempos mejores
en esta era de fierros,
para los Ford soñadores
con sus volantes de hierro."

ALEGATO

De A. E. B., San Justo,
(Pcia. de Buenos Aires)

Motiva la presente los hechos recientemente acaecidos, de pública notoriedad y profusamente ilustrados por los periódicos y publicaciones en general, respecto a los desgraciados accidentes de las últimas competencias de Turismo Carretera. Deporte nacional que por su nobleza, antigüedad y extracción, merece y recibe de la atención popular un sitio especial.

No trataremos de distribuir culpas y cargos, sino de colaborar a corregir supuestos errores o deficiencias en lo concernien-

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.

te a medidas de seguridad y precaución en carreras.

Cada entidad o club organizador de las tradicionales "vueltas", dispone en cada competencia de considerable número de controles, banderilleros, colaboradores, etc., pero ocurre que en la mayoría de las mismas dicho personal se concentra casi exclusivamente en las largadas y mil metros anteriores y posteriores a las mismas, salvo pocas excepciones, comprensible situación ésta si tenemos en cuenta que esta gente cumple su función ad-honorem y en forma entusiasta, pues casi siempre es la gente más allegada al ambiente, y una vez al año que sus ídolos visitan sus pueblos o ciudades, no se resignarían a estar alejados de los mismos cumpliendo su misión en alguna curva solitaria del circuito. Así es como vemos domingo tras domingo, algunos circuitos con puentes, curvas peligrosas, lomos, desniveles y las importantes y determinantes rutas de escape y demás, completamente huérfanas a una marcación adecuada al Turismo Carretera actual.

Casi en un ciento por ciento, éstos son los causantes de los desgraciados acontecimientos, cuesta creerlo, señores, pero resulta así. Cada entidad organizadora de competencias debiera planificar en forma exhaustiva y técnica, convenientemente asesorada, la perfecta marcación de su circuito para brindar seguridad y bienestar a pilotos y público.

Con estas simples y prácticas recomendaciones, podríamos solucionar y remediar en alto porcentaje las desgracias que luego tanto lamentamos y el público y afición seguirá mirando con admiración y cariño al deporte tan noble que nos ocupa. No nos olvidemos que el TC pasa por los más recónditos lugares del país, brindándose como ningún otro deporte lo hace en forma tan amplia, cumpliendo una auténtica función social. Movilizando la industria, el comercio, las relaciones en forma insospechada y dejando ese hálito de progreso detrás de cada competencia.

Sin otro particular, salúdalo atentamente.

R.: Sin comentarios.

AVANCE DE ENCENDIDO

De Humberto Remondini,
25 de Mayo (Pcia. de Bs. As.)

El tema de mi pregunta es el siguiente: en un motor que tenga una compresión de 8 a 1 y gira a 7.500 rpm, el avance es de 32° apms, si al mismo motor le aumentamos la compresión a 10 a 1 y haciéndolo girar a 7.500 rpm el avance debe ser menor, debido a que la mezcla tiene una mayor velocidad de propagación cuando se inflama debido a que está más comprimida.

Pero como el motor lógicamente aumenta las rpm, el avance tiene que adelantarse, debido a que tiene menos tiempo para la inflamación, por el aumento de la velocidad lineal del pistón.

Como Uds. pueden apreciar, estos dos planteos se contradicen, ahora yo quiero saber qué relación (compresión-rpm) hay que tener en cuenta para avanzar un encendido.

La otra pregunta es: ¿Se puede colocar en cualquier motor, un avance de encendido sincronizado con el acelerador? O esto se puede realizar solamente en motores que trabajan con la misma torsión (creo expresarme bien), por ejemplo: aviones, lanchas, etc.

Les hago esta pregunta porque no puedo utilizar ni el avance centrífugo, porque no hay espacio, ni el de vacío, porque no hay suficiente depresión en el múltiple, por tratarse de un motor monocilíndrico.

Sin más nada que preguntarles, quedo a la espera de sus prontas respuestas. Muchas gracias y felicitaciones por la revista. ¡Adelante!

Los saluda muy atte.

R.: Un motor "preparado", es decir con su potencia incrementada sobre la base del aumento de compresión y régimen de rpm, debe ser avanzado en lo que respecta a su encendido.

No hay una relación fija compresión-rpm-avance de encendido, en una palabra, no existen reglas preestablecidas para determinar, por ejemplo, a tantas unidades de aumento de compresión y/o aumento de régimen de rpm, le corresponden tantos grados de aumento de avance de encendido.

Generalmente se deja el avance fijo como está (algunos dicen que conviene avanzarlo para evitar el pistoneo a pocas vueltas, pero como no es usual emplear estos motores a pocas rpm, se lo deja con su valor original) y se avanza el encendido. Se modifica la curva de avance mediante determinaciones surgidas de pruebas en un dinamómetro, es decir, se hace funcionar el motor en el banco dinamométrico y se va avanzando el distribuidor, de manera tal de mantener la potencia y cupla motriz lo más alta posible al variar de 1000 en 1000 el régimen de rotación. En su caso podría sincronizar el avance del encendido con el acelerador, aunque evidentemente no obtendrá precisión en el accionamiento.

IL MORTO QUI PARLA

De la barra de Leocadio Bermúdez, S. A. de Areco

Los amigos del difunto Leocadio Bermúdez les enviamos las últimas palabras de nuestro bien amado Leocadio (q.e.p.d.), que

GUIA CORSA

REALIZACION EDDIE PUBLICITARIA 32-1424/7989

MECANICA - SERVICE - REPUESTOS - ACCESORIOS

REPUESTOS Y ACCESORIOS



SIMCA

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

ANTONIO PEREZ FANDIÑO

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

LAMBERT HNOS.

SERVICIO INTEGRAL
DE ELECTRICIDAD
Y CARBURACION
DEL AUTOMOVIL

TRABAJOS GARANTIZADOS

Mecánica Ligera

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

ASAMBLEA 506 - 512
TEL. 921-4514

GESTORIA CONGRESO

Transferencias, patentamientos, bajas, devolución de chapas, libre prenda Capital y Provincia. Ejecuciones prendarias, secuestros, localizaciones. Inscripción de Prenda con y sin Nº de Acreedor

GESTIONES DIRECTAS EN TODO EL PAIS

Seriedad
Rapidez
Economia

RIVADAVIA 1575 2° piso
Tel. 37-0850



ATENCION

CASA DACAR

El centro del DISTRIBUIDOR EL CARBURADOR Y LA BOMBA DE NAFTA

Ofrece LEVAS CON DISEÑO ESPECIAL PARA COMPETICION

Repuestos del encendido para coches Americanos y Europeos.

FITZ ROY 71 y J. B. JUSTO 3088
TEL. 54-8428 Bs. As.

DANNY CARS S.C.

Fabricantes de:
DEFENSAS Y PARAGOLPES

Han creado especialmente para su FIAT 770 COUPE, sus exclusivas
DEFENSAS INTEGRALES

Colocación en el acto

J. A. CABRERA 5729
(alt. Córdoba 5700) Bs. As.

Solicite turno al 772-5800



Pídalas al concesionario de su confianza. Al interior envíos contra giro y/o cheque bancario.

y tambien para su RENAULT 4L FURGONNETTE 4F y la linea RAMBLER TORNADO JET

TERMINE CON LAS VIBRACIONES



No viaje sin BALANCEAR sus neumáticos
Estática y Dinámicamente

CASA SALA

Venta de neumáticos al más bajo precio. Correas, caños y accesorios.

CANNING 1676 - Tel. 72-4624

Distribuidores
BATERIAS "DELCO"
BUJIAS "AC"
GM ARGENTINA

LIMPIAVARILLAS DE ACEITE "BASTION"



- No se ensucie las manos
- Elimine trapos sucios
- Evite cuerpos extraños en el aceite

Pat. Argentina 200876

Pat. Intern. en trámite

Fabrica y Distribuye:
Gral. E. MOSCONI 1157
SAENZ PEÑA Pcia. de Bs. As. TEL 757-1869

Mecánica de Automóviles FIAT

LA CUEVA DE CEA
de Jorge Cea

BERUTI 2562
TEL. 83-1040

NUEVO! BOMBA DOBLE CIRCUITO
SERVO FRENO "ROSLI"

PICK-UP - F. 100 - F. 350 - CHEVROLET ARGENTA - FARGO - DODGE - DE SOTO
Recuerde, cuide su vida y la de los suyos
LINEA IKA - FORD FALCON - CHEVROLET 400 - FIAT - PEUGEOT 403 - 404 - SIAM DI TELLA - MAGNATE - ETC.

STOP NORTE

Solicite turno 797-0804
O. FELIU 3280 - OLIVOS

REPUESTOS PARA AUTOMOVILES FIAT

VENTA POR MAYOR Y MENOR

JUAN CARLOS ZUPPIROLI S.R.L.

Av. San Martín 3260
Tel. 59-8195



DYNA ROTOR

PRIMERA CASA ARGENTINA PARA EL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

Jaramillo 2324, Tel. 70-5731 Cap.
(a 50 mts. Cabildo 3800 frente Plaza)

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

El Casco para el piloto exigente LIVIANO (800 grs.) SEGURO (Construido en fiber-glass reforzado). COMODO (sistema Floating-band, ajustable) Y BIEN AIREADO. Instrumental para tablero. Cuenta-revoluciones nacionales e importados, electrónicos y mecánicos, varias medidas. Para T.C.: Acoples de caja para Ford F 100, Frentes de distribución, Tapas de tanque, etc. Buscahuellas, Protectores de faros, Guantes, Volantes especiales, Mamelucos anti-inflamables. Para Renault: Dirección corta, Filtro de aire "1093" Distribuidor c/toma mecánica de cuenta-revoluciones, etc. Cajas de dirección corta (deportiva) Z.F. para T.C. y M.N.

Nuestros productos tambien se venden en:
CONCORDIA (Entre Ríos)
AUTO SPORT, Entre Rios 450
•
CORDOBA
BOUTIQUE DEL AUTOMOVIL, Av. Gral. Paz 185
•
SALTO ARGENTINO
LA CASA DEL DEPORTISTA, Prol. Montes 138
•
SANTA FE
P. BONACCI & CIA., L. de La Torre 2847

CORREO CORSA

pronunció, ya con una pata en el "jonca", momentos antes de producirse su deceso, motivado por la tunda que le propinaron los monos de cierta revista de automovilismo, cuando cumplieron la vendetta que juraron al leer en CORSA Nº 7, lo que el difunto Leocadio opinaba de aquella revista.

Dijo textualmente: "Antes que nada, quiero pedirles disculpas por hablar en tinta negra, pero como estoy pronto a "estirar la pata", creo que es conveniente empezar yo mismo a guardar luto (¿se dice así?).

¡Cretinos! Eso es lo que son, una manga de cretinos. Por algo les dije que no la publicaran; la carta estaba muy picante y por supuesto que les ardió, me chaparon los negros de la otra editorial y me encajaron una zalipa de órdago, me estropearon el chasis, la carrocería, el rodado, en fin, todo. Y McLaren vino después y me caminó por arriba. ¿Les parece bien? No, ¿verdad?

Pero pesará sobre vuestras conciencias (si es que la tienen), por los siglos de los siglos (no digo amén porque soy ateo). Y ahora, ya que dije todo, muero contento, he desenmascarado a los aprovechadores de lectores ingenuos, muero... ¡Ahhh!

Ahora, desde los quintos infiernos, continúo la lata; no se imaginan las cargadas que tuve que aguantar: 1º, yo no soy de Areco, sino que trabajo aquí desde hace un año y medio, pero me conoce medio pueblo. En la carta puse que soy de San Antonio porque estoy de lunes a viernes, después de las cargadas de los compañeros de trabajo (no me conocían por Leocadio. Parece mentira, pero hay muchos aquí que leen CORSA). Cuando llegué a mi casa de Munro, la mersa del barrio me estaba esperando con carteles y bombos (mucho, ¿no?), yo me dije: Si de ésta no me gano el premio "Pulitzer" o el premio Nobel de literatura, que no valga.

Una aclaración: Oscar Pazzaglia, volante local, todavía no anda con F-100, lo está preparando, pero en Salto corrió con el 59-AB; éste es otro de los que van a dar que hablar cuando salga con el F-100 y con algunos toques en la cupé (que fue de Gastón Perkins). También tiene "in mente" hacer un auto nuevo a la brevedad posible (guita). En igualdad de condiciones les va a pasar el trapo a muchos, a algunos ya se los pasó, cuando tenían todos más o menos las mismas velocidades, porque Pazzaglia maneja muy bien. Bueno, pibes, voy a cortar; me está llamando el diablo para jugar al rabón.

No se hagan un cargo de conciencia, aunque la publicación de la carta que, con fines estratégicos (dijeron ustedes), y promocionales (lo digo yo), me lo tomé a la broma y como broma estuvo macanuda y las cosas que en ella puse o mejor dicho quise expresar, son mi modo de pensar, y el hecho de que lo haya manifestado en broma, no significa que no sea en broma, o que cuando se presenta la oportunidad, no mantener lo que dije o también no criticarlos a ustedes por alguna macana que cometan, hasta ahora no tengo quejas y tampoco no he escuchado comentarios adversos."

Le saluda atte.

Leocadio Bermúdez
(a) Eduardo Fulleda

R.: La redacción de CORSA en pleno, les envía el más sincero pésame por el fallecimiento de Leocadio Bermúdez, a quien Dios tenga en gloria. Jamás hubiéramos imaginado que la publicación de su primera carta le acarreara al bueno de Leocadio tan "funestas" como imprevistas consecuencias.

Hoy cumplimos en publicar su epístola postrera, a manera de justo homenaje. Y lo lloramos mucho.

NO ES CAMELO

De Firma Ilegible (algún lugar de la Argentina)

Soy un joven de 19 años, fanático de la lectura de todo tipo y rematado por la velocidad. Luego de este breve prólogo, voy a confesarle que cuando me enteré de la futura aparición de CORSA, no pensé que fuera a obtener el merecido éxito que tuvo a pesar de sus antecedentes favorables como hermana de la exitosa revista como es PARABRISAS, pero me retracto con gusto y los felicito porque lograron crear la revista que la juventud fierrera esperaba.

Ahora bien, Uds. pensarán que todo esto es "camelo", pero se equivocan, porque no soy una persona de escribir o decir falsedades para obtener beneficio, además les juro que mis CORSA están ordenados en tapas-libros, que yo mismo les fabriqué, y en la biblioteca.

El pechazo en cuestión, es que necesito urgentemente el Nº 14 para no arruinar mi colección, que llevo desde el número 0 y les hago este pedido porque mis deberes de universitario me impiden buscarla yo mismo. No se olviden, por favor, porque no podría dormir tranquilo.

Además, les hago estas preguntas que me delatan como un fana de los Fiat 1500 y Gordini (las dos marcas me aguantaron y eso es mucho decir).

1) ¿Cuál es el Fiat 1500 más veloz del momento y cuál es su velocidad máxima?

2) ¿Cuánto costaría hacerle una carrocería deportiva a un Gordini, por ejemplo una Baufer?

3) Quisiera los datos técnicos del Fiat Abarth 1000, fabricado en Italia.

4) Y ésta, para ganar una apuesta: En pique y velocidad, el Fiat 1500 le gana al Peugeot 404 —ambos standard— ¿no?

5) ¿Por qué razón no publican fotos en colores de coches de competición, tanto nacionales como importados?

R.: Aunque su carta fuera puro "camelo", nosotros somos impermeables al mismo (modestamente, somos casi perfectos), y la prueba ahí va: CORSA solamente envía en forma gratuita los números atrasados desde el 0 hasta el 6 inclusive; para que usted pueda conseguir el Nº 14, deberá remitir un giro de $ 40 a nombre de Ryela S.A.I.C.I.F. y A., Piedras 113, Capital Federal, y se lo mandarán a domicilio.

Las respuestas por orden: 1) El Fiat 1500 más veloz es el de Roberto Pedelaborde, preparado por Alfredo Berghella, su velocidad máxima está en los 175/180 km/h (ver página 4 de este número).

2) Una carrocería Baufer para un Gordini estaría en unos $ 800.000 más o menos.

3) Fiat Abarth 1000 hay varios: el OT 1000, derivado del Fiat Abarth OT 850/150, tiene 54 CV (DIN) a 5200 rpm, un litro de cilindrada y pesa en seco 670 kg. Camina más de 150 km/h. El OT 1000 Coupé y Spider, derivado de los 850 Fiat Coupé y Spider, respectivamente, con el motor Fiat Abarth OT 1000 con carburador doble cuerpo, tiene 62 CV (DIN) a 6150 rpm. Tiene frenos delanteros a disco Fiat-Bendix y atrás a tambor. Su velocidad máxima está en más de 160 km/h.

El OTR 1000 Coupé y Berlinetta, derivados también de la serie OT 1000, pero con la cabeza de cilindros especial "bisférica", la berlinetta está carrozada por Bertone y fue presentada en el Salón de Turín en 1965, la potencia de estos autitos está en los 74 CV (DIN) a 6500 rpm, tienen válvulas a la cabeza en "V" a 41° y dos carburadores horizontales doble cuerpo Solex C 32PHH. La performance es de 172/175 km/h de velocidad máxima.

4) Si Ud. apostó por el Fiat 1500 ganó, porque acelera de 0 a 100 km/h (según nuestros tests de PARABRISAS) en 20s contra 24,5s del 404; también en velocidad máxima el Fiat anda más arriba: casi 150 km/h contra 142 del Peugeot.

5) A partir del Nº 16, CORSA publica lo que Ud. quiere. Quedamos cumplidos.

EL VIL METAL

De J. C. García,
Castelar (Pcia. de Bs. As.)

Tengo el agrado de dirigirme a Ud., dado que me considero un gran admirador de esta revista, que es auténtica voz de todo lo que sea fierros y autos. Bueno, ahora después de tantos elogios bien merecidos, vamos al motivo que me obliga a escribirle, que es el siguiente:

Relacionado con la carta que envió el señor J. M. Díez, aparecida en Parabrisas CORSA Nº 16, en la sección CORREO CORSA.

Por empezar, este señor es un fanático a muerte del Chevrolet, aunque él diga que es imparcial en las marcas; segundo, este señor dice que el preparador de la máquina de Casá va a tener que trabajar como negro para alcanzar la potencia del Chevy, pero no cuenta que Casá, con su poca potencia, va a la cabeza del campeonato y no abandona casi ninguna carrera; tercero, eso de tratar de infantiles las declaraciones de Oscar Gálvez es faltarle el respeto a una persona que luchó y todavía lucha por nuestro TC, y si Gálvez prefiere el Ford por algo es, o no por nada fue cinco veces campeón de TC, cinco veces con esa marca. Lo del problema del rulemán, lo puede tener cualquiera, o él fue el único; cuarto, lo del Chevy II que corre en el barro, tierra, pista, está bien, pero no es para tanto, de que es el coche más veloz está un poco en duda. Hace poco Galbato hizo declaraciones de que probando el coche marcó los 245 km/h; y si el Chevy camina tanto, tiene tantos récords y carreras ganadas por todos lados, ¿por qué Cupeiro no está primero en el campeonato? Y para terminar lo de las carrocerías que utilizó Ford, va este dicho: "El que tiene plata hace lo que quiere".

P.D.: Creo que se habrán dado cuenta que soy un hincha de Ford.

R.: No creemos que el coche de Galbato tenga la velocidad que Ud. dice, y seguimos pensando que el Chevy II es el más veloz.

TECNO KART 250

De J. Rodríguez, Capital

En el último número de CORSA, al responder a una carta del Sr. Rodolfo Etchegaray, mencionan un monoposto italiano, el Tecno-kart. ¿Es posible su importación? ¿Cuál sería su costo aproximado?

En nuestro medio ¿cuáles son motores más recomendables para la categoría?

R.: El Tecno-kart, es efectivamente un monoposto de la fórmula 4 italiana (hasta 250 cm³) producido por la Tecno-kart de Bologna, su nombre exacto es Tecno K 250. Su importación es imposible —como lo es la de cualquier automóvil extranjero— y su costo exacto en Italia es de 620.000 liras, es decir, cuesta prácticamente lo mismo que un Fiat 600 D.

En nuestro medio los motores más recomendables para la categoría "Monopostos 175" son los Zanella 175, ya sea en su versión "RK" o en cualquier otra versión corsa.

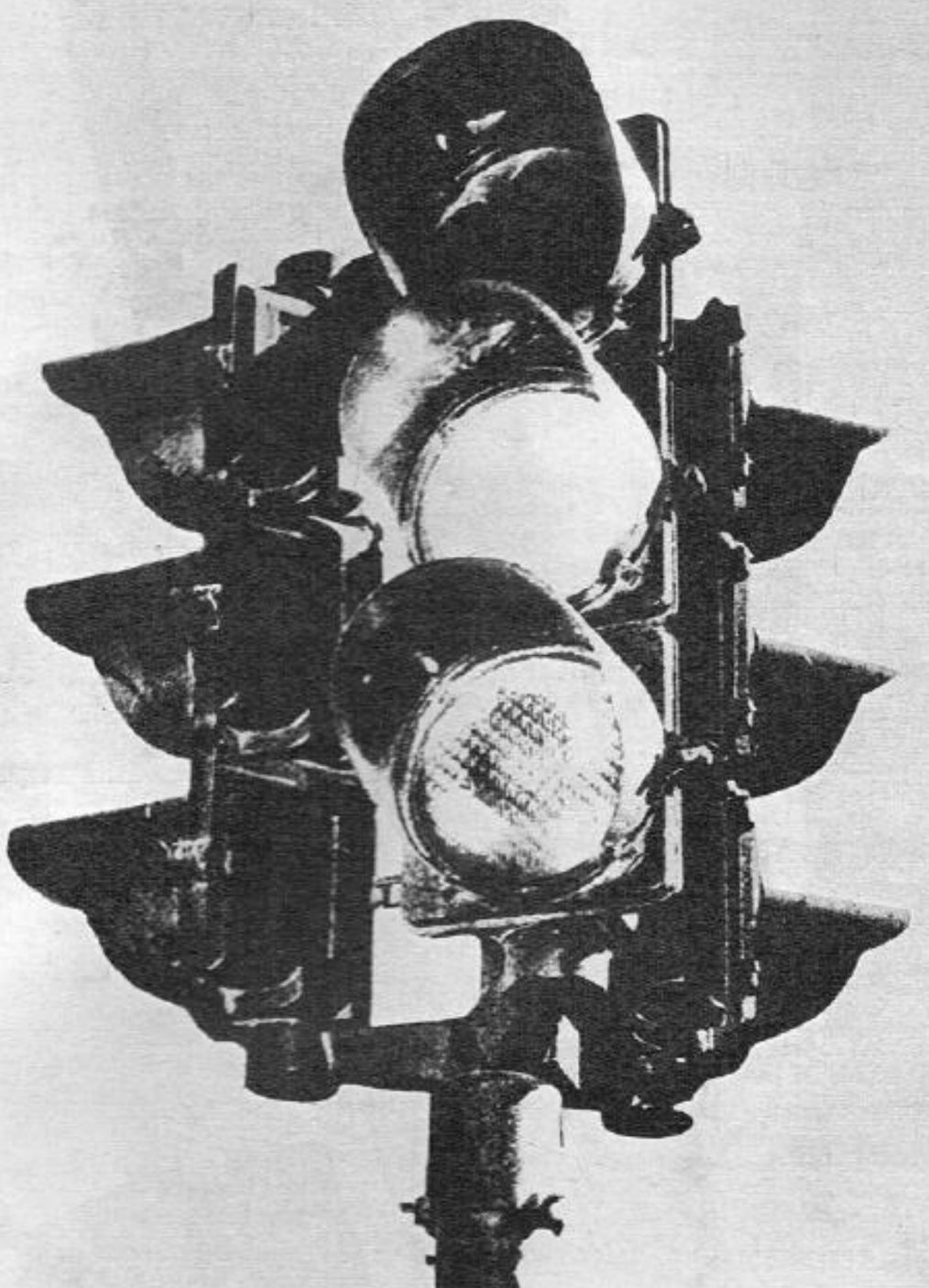


IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Correo Argentino Central B — TARIFA REDUCIDA — Concesión Nº 7970

Registro de la propiedad Intelectual Nº 856.913

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

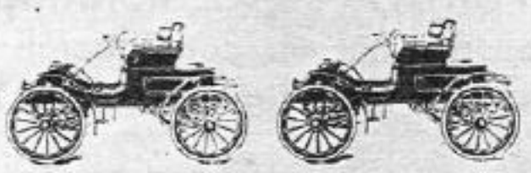
Su historia como paseo tradicional de fin de semana y su actualidad como excelente centro de diversión y descanso.

YA ESTA EN VENTA...!

DE SEPTIEMBRE ES INTERES...!

DE SEPTIEMBRE ES INFORMACION...!

DE SEPTIEMBRE ES ACTUALIDAD...!



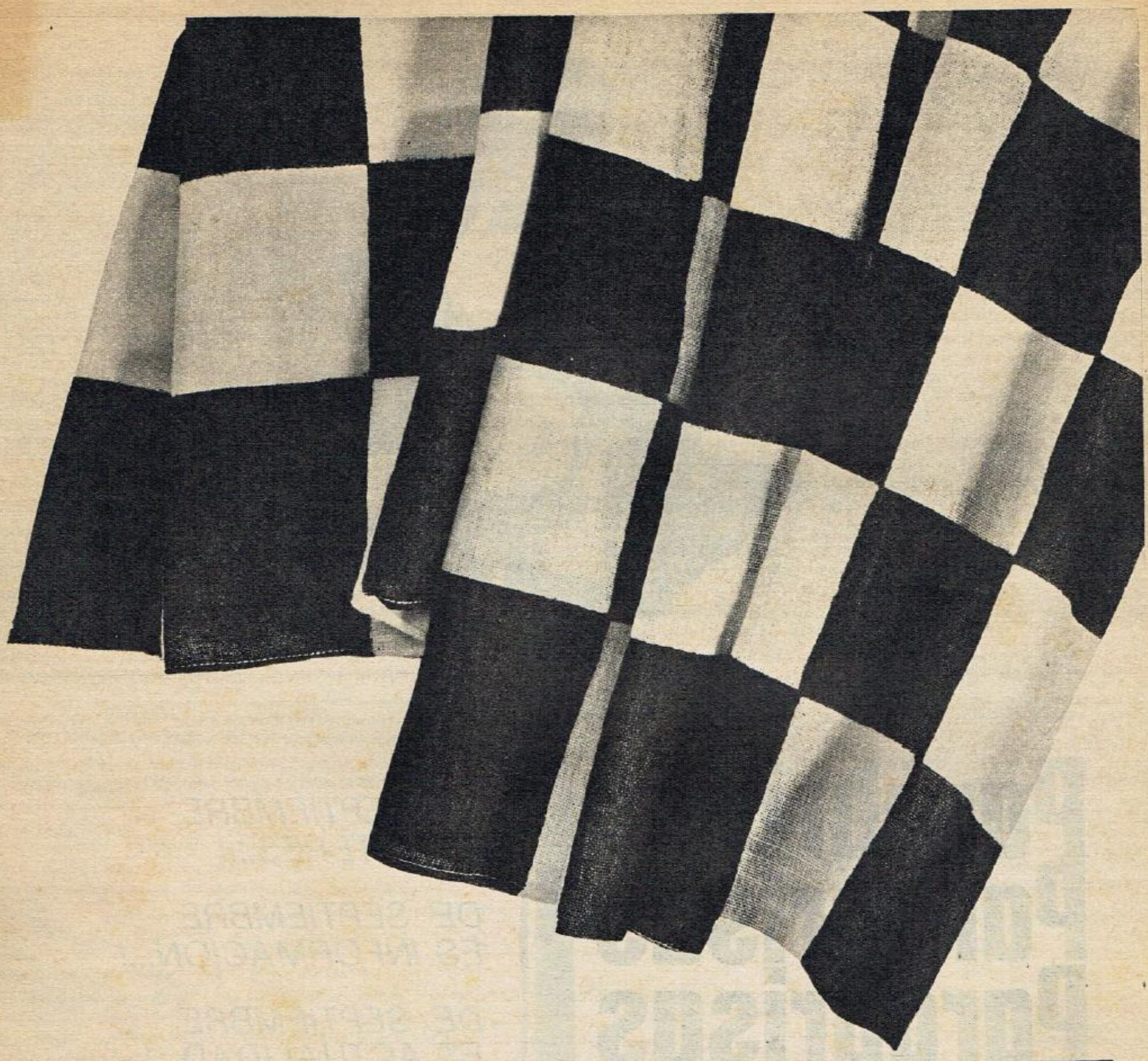
SAN JUAN TURISTA

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.



LA COMISION DEPORTIVA CONCESIONARIOS GENERAL MOTORS
tiene el agrado de anunciar su constitución y saludar,
en nombre de sus miembros fundadores, a los lectores de

CORSA

Este será el símbolo distintivo de una institución que ha sido creada para brindar apoyo al automovilismo nacional.

Junto a los aficionados en su pasión deportiva.

cdc

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com