$ 80

# Parabrisas

Nº 176

# CORSA

2 al 8 de septiembre de 1969

## PASCUALINI HABLA DE PASCUALINI

(pág. 46)

## PREPARE SU RENAULT 1093

(pág. 26)

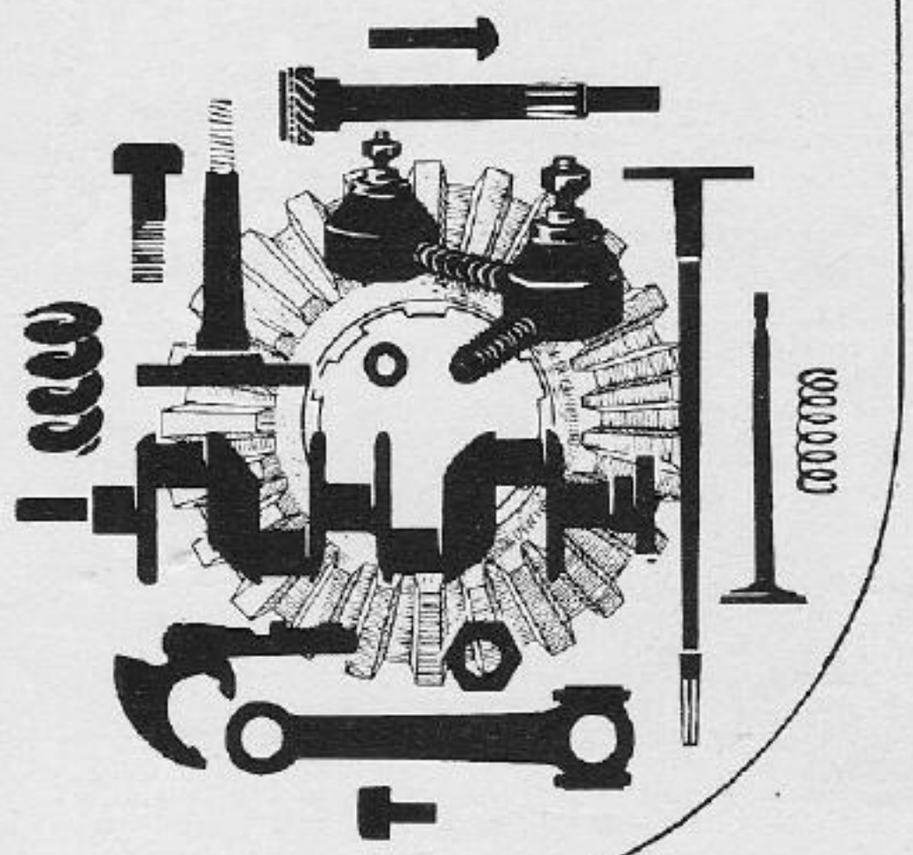
Las revistas de Mauro

# ACEROS SANTA ROSA
## en Nürburgring

Establecimientos Metalúrgicos SANTA ROSA, productora y proveedora de ACEROS de construcción utilizados en motor, transmisión y suspensión de las máquinas argentinas en Nürburgring, felicita a IKA-Renault y a la Misión Argentina que cumpliera tan importante desempeño.




1.000 promociones publicitarias



**"MAS ACERO ARGENTINO PARA LA INDUSTRIA ARGENTINA"**

*Establecimientos Metalúrgicos*
**SANTA ROSA**
SOCIEDAD ANONIMA

Alsina 671 Tel. 33-4521/9 y 34-7591/9 Buenos Aires

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 176 del 2 al 8 de septiembre de 1969

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

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

GERENTE EDITORIAL
Raúl H. Burzaco

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

DIRECTOR COMERCIAL
Joaquín Villegas González

SERVICIOS EDITORIALES
Director: Stefan Strocen
Jefe de Fotografía: Francisco Vera
Jefe de Archivo: César Freyer
Jefe de Correctores: Luis Canosse

PROYECTOS EDITORIALES
Director: Carlos Ibáñez

**Parabrisas CORSA**

DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

REDACCION
Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Balbi, Héctor Luis Bergandi, Sergio Cornejo, Carlos Figueras, Enrique S. Sánchez Ortega, y César M. Sorkin.
Gustavo J. Costas (Archivo)

COLABORADORES
Carlos Neira, Nicolás Gelormini, Arturo Pellet Lastra, Juan Carlos Llanos, Alejandro M. Ciancaglini y Rubén Torres.

CORRESPONSALES
Juan A. Abraham (EE. UU.), Héctor Acosta (Córdoba), Héctor José Milanich (Entre Ríos) y Franco Lini (Italia).

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

DIAGRAMACION
Eduardo César González (Jefe), Carlos A. Romanó y Helvecia Nessi Lavisse.

FOTOGRAFIA
Hugo Pérez Campos, Antonio Capria, Carlos Dulitzky y Osvaldo Varone

DEPARTAMENTO COMERCIAL
Jefe de Publicidad: Jorge Arigós
Promotores: Laura S. Benvenuto, Juan Carlos Hiquis y José Alberto Rivas.
Tráfico: Nilda Marruco

ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 3º, Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32-6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP) y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intel. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. DIAS DE CIERRE: Redacción, Roca 4410 (Talleres Gráficos Abril), Florida, Tel. 740-2587/0160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, París 170. En Italia: vía 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: Cap. Fed.: Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A., Paraguay 340, Capital Federal, Tel. 32-6010/29

# EDITORIAL

**Y Maggiolo cumplió el sueño del autódromo propio. En tiempo verdaderamente record las fuerzas vivas (expresión que siempre me causó mucha gracia y que no termino de comprender el porqué de su adopción, pero como queda bien hay que usarla) de la ciudad santafesina, yugando como beduinos y no reparando esfuerzos ni físicos ni económicos, construyeron un autódromo con todas las de la ley. Gran ejemplo de aquello que dice "querer es poder". Los maggiolinos o maggiolenses o maggiolanos o qué se yo como se llaman los habitantes de Maggiolo, tuvieron una inauguración muy digna de su nueva pista. Una carrera muy buena con toda la creme del automovilismo local. Y nuevamente un Torino enlatado dentro de un Numa II-B se alzó con el triunfo. Racha de Torino que se viene haciendo notar ahora más, porque se da en una época nada propicia, ya que la contra es la que siempre cuenta con los pronósticos favorables precarrera. Por ahora, cuando llega el momento de los papeles, sigue en el marcador Torino. Buena carrera de Copello y buena actuación de Ternengo.**

**Por estos pagos, la AAAS hizo correr en el autódromo a los Anexo "J" y F-2. Poca gente, dado que el partido de fútbol Argentina-Perú vino a coincidir, pero el espectáculo muy bueno, con carreras en las que los muchachos se esmeraron en darse palos sin asco "en pos" del lauro. La Asociación Argentina de Autos Sport sigue en su tradicional y meritoria línea de fomentar el automovilismo sin hacer especulaciones económicas. Merecían más suerte, pero a falta de $$$$, buenos son los aplausos. Vayan los nuestros.**

**G. M.**

## COMPETENCIAS NACIONALES

### LAS "500" DE RAFAELA

El próximo domingo 7 se llevará a cabo la trigésima primera edición de las clásicas "500 MILLAS ARGENTINAS". En el momento de cerrar esta edición, aún no había sido elaborado todo el reglamento particular de la prueba por parte del Club Atlético de Rafaela. No obstante, sí tenemos tres de los artículos más importantes de esa reglamentación y son los siguientes: **Neumáticos:** Es obligatorio el uso de neumáticos especiales para competición de alta velocidad.

**Reabastecimiento obligatorio:** Todo corredor que largue las "500 Millas" deberá detenerse dos (2) veces durante el desarrollo de la competencia para cargar combustible. El motor deberá estar parado y el competidor fuera de la máquina que tripula mientras dure la operación de carga de combustible. La infracción a esta disposición será penada con 2 ó 4 minutos de recargo, según sea parcial o total.

**Premios:** El Club Atlético de Rafaela distribuirá los siguientes premios: para las pruebas de clasificación y eliminación hasta el vigésimo (desde el 21º hasta el 27º se entregarán 5.000 pesos a cada uno), 2.435.000 pesos.

En carrera, hasta el décimo se entregarán 6.330.000 pesos (incluyendo los 90.000 pesos que se darán a cada uno de los ubicados desde el 11º hasta el 20º). Por vueltas, hasta el cuarto, se entregarán 390.000 pesos. Para el record de vuelta hay 20.000 pesos y si se bate el record absoluto del circuito 100.000 pesos. En fin, en total se darán 10.017.000 pesos.

Las pruebas de clasificación se realizarán el viernes 5.

### TURISMO ZONAL

Continuando con el Calendario confeccionado por la Federación Regional de Automovilismo Deportivo Zona 8, que incluye las provincias de Mendoza, San Juan y San Luis, el próximo domingo se disputará una prueba más —la sexta— para este Campeonato Zonal Cuyano de Turismo Anexo "J".

Esta vez le toca a San Juan, quien por intermedio de la Asociación Sanjuanina de Volantes ha organizado esta carrera a disputarse en el Autódromo de El Zonda. Se entregarán 400.000 pesos en premios distribuidos entre los cinco mejores de cada una de las tres categorías: "A" hasta 1150 cm³; "B" de 1151 hasta 2000 cm³ y "C" de 2001 cm³ en adelante.

### MIDGET Y MOTONETAS

El Club Social y Deportivo 9 de Julio de Mercedes (Pcia. de Buenos Aires) ha organizado un festival para el próximo domingo. Comenzará a las 13 en la pista compactada de 335 m que posee el club. La carrera para Midget cuenta con puntos para el Campeonato Argentino. También habrá motonetas hasta 175 cm³, preparación libre.

### MOTOS Y EX CAFETERAS

A partir de las 11 del próximo domingo, un ruido molesto se escuchará en Río Tala. Ese persistente ruidito indicará que la Peña "La Tuerca Floja" está llevando adelante en el circuito "Fruticultores Guzzo" (ruta 9, km 152) su programa de carreras. Estas se iniciarán con una bastante "polenta" para máquinas de la Fórmula 27 (ex cafeteras), para continuar luego con motos de 50, 100, 125 y 175 cm³ standard y preparación libre. Hay 180.000 pesos en premios.

### CACERIA

El Club Aconcagua, Franklin 874, Capital (T. E. 76-4844 de 19.30 a 22.30) ha organizado para el domingo venidero, una entretenida cacería en automóvil. Este entretenimiento consiste en el cumplimiento de una serie de tareas o prendas que los integrantes de cada coche deberán satisfacer entre la largada y la llegada.

En concepto de inscripción se cobrarán 900 pesos por persona. Al final de la prueba se servirá un asado en la Costanera, ya que la largada, y seguramente la llegada, se efectuará a las 8 de la mañana en la Avda. Costanera y Salguero. Se entregarán 21.000 pesos y muchas otras cosas entre los participantes. Y un asadito "corsa" como fin de fiesta.

### REGULARIDAD

La Cooperadora Policial de Ituzaingó preparó una prueba de Regularidad para la 1ª, 2ª y 3ª categoría y debutantes. El asunto se moverá desde Ituzaingó hasta Lobos y vuelta a Ituzaingó. Habrá copas y medallas para todos los participantes y un premio importante para el mejor clasificado. Después, a las 13, se servirá un asado criollo en el Club Atlético Ituzaingó, Pozos 48 de aquel paraje. Inscripciones en el Club de marras y una sedería de Pozos y Rivadavia, en Ituzaingó.

También la Asociación de Fotógrafos Profesionales por intermedio de su Escudería Enfoques organizó para el domingo 7 su 5a. Gran Carrera de Regularidad e Ingenio. El punto de partida será en la Avda. Córdoba 6070 de esta Capital, a las 8. La llegada se hará en Libertad, partido de Merlo. Habrá premios. Los informes e inscripción, reclamarlos en Córdoba 6070 de 9 a 12 y de 20 a 22 o a los fonos 772-8401 y 66-9401.

## COMPETENCIAS INTERNACIONALES

### ¡MONZA!

El domingo próximo se disputará en Monza esta edición '69 del Gran Premio de Italia con puntaje para el Campeonato Mundial de Conductores de Fórmula Uno. Avanti, e forza.

### RALLY

Por el Campeonato Europeo de Rallies, también el domingo finalizará el Rally de los Alpes. Esto se está poniendo lindo.

### PROTOS SIN

El 7, por último, en el circuito de Nürburgring en Alemania,, se efectuará una carrera para estos bólidos Sport Prototipos. No dará puntaje.

*—¡Al fin alguien se comió las sardinas que teníamos de clavo desde el año '62 . . .! (Piensa Abelito, un gomía que bien nos atiende en el restaurante Pepito, donde la Redacción en pleno suele concurrir los domingos muy tarde luego de finalizado el cierre.)*

*—Zxxxxxmghhhhbbbluuugrrrr (Ronca y murmura Germán Sopeña en su agonía tóxica.)*



# COPELLO ESTRENÓ MAGGIO




El Cardenal comanda el lote. Copello comienza lo que sería su segunda victoria en lo que va del año.

A la izquierda: Carlitos Marincovich ganó su serie demostrando una vez más que el Chevy tres es uno de los pocos autos rendidores.

Truenista Bruno, constructor Ruesch y tucumano Estéfano: Pelear la punta y estrenar autódromos.

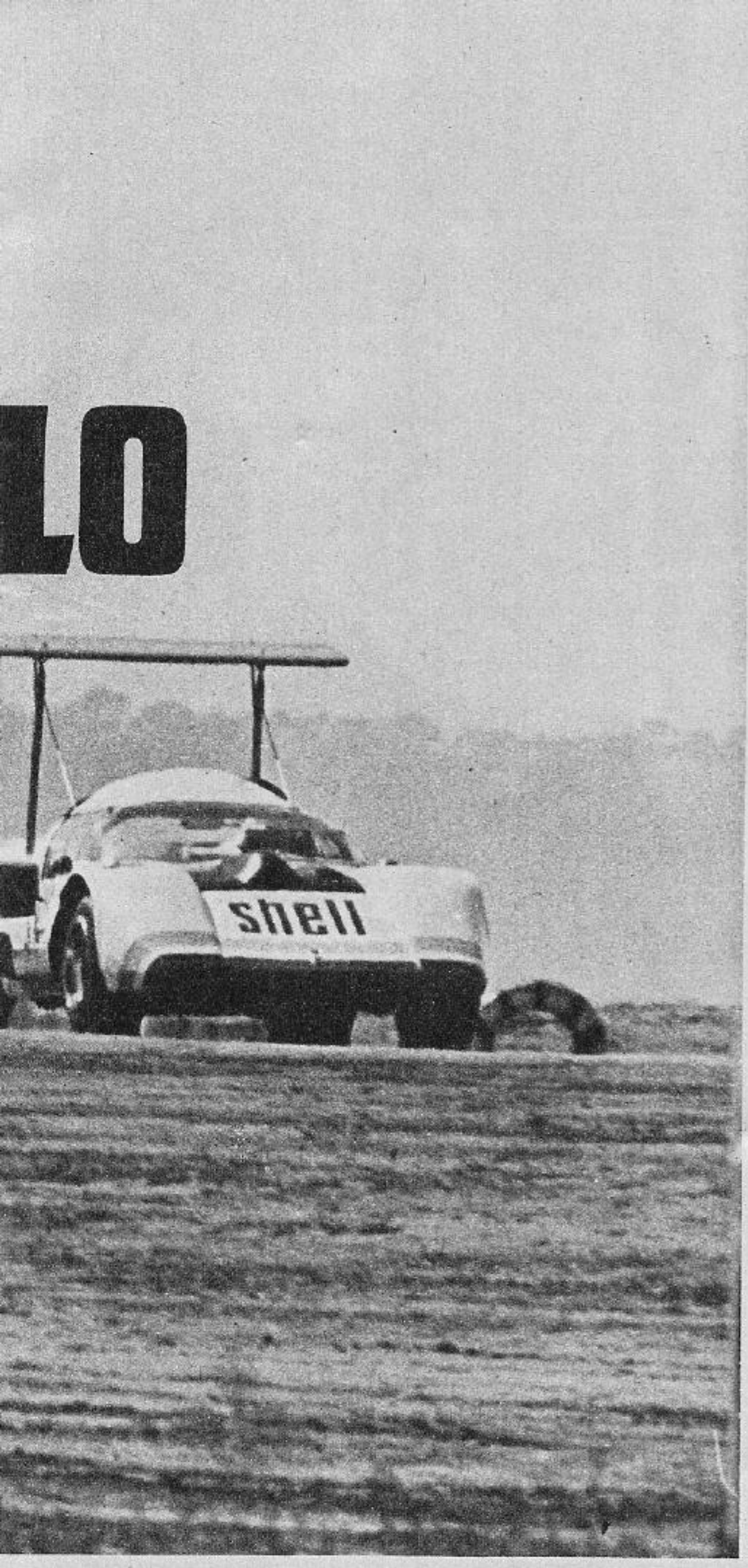


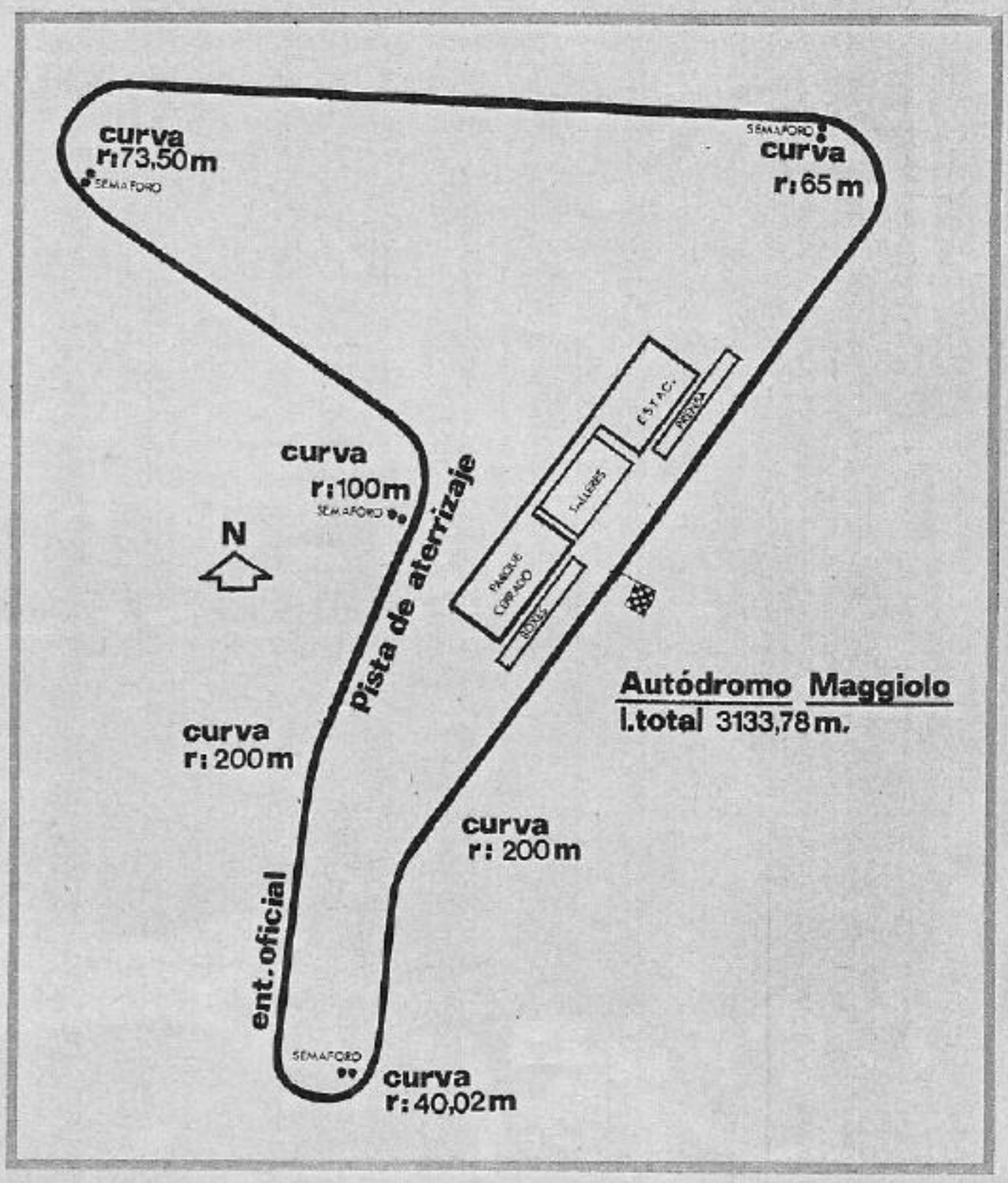





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# LO




## Nuevo autódromo reveló nuevo puntero Campeonato S P. Mucha seguridad y gran calidad conductivo-técnica a nivel espectáculo. Hay futuro para S P y para Maggiolo

*Por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA - GERMAN ROLANDO SOPEÑA*

*Fotos: MARIOLINC*

En gran autódromo, gran carrera. Podría ser un slogan que definiera lo del domingo en Maggiolo. Una flamante pista que amplía el parque de autódromos del país, estrenada con una carrera que verdaderamente resultó la mejor de la temporada, brindando lucha desde el principio al fin.

El dibujo de Maggiolo, muy trabado, es interesante y difícil, aunque no por eso peligroso y une a todas estas virtudes una importante condición para el espectador: se ve todo el trazado en todo momento. Una sola falla le encontraron los pilotos y es que el piso asfáltico es poco rugoso, lo cual, más que falla, es una dificultad anexa para el trabajo del conductor.

Lo estrenaron los SP y brindaron un espectáculo inmejorable. Alegría entonces para todos. Para la gente de Maggiolo, para quienes vieron la carrera, y también para quienes tenemos fe para la categoría, como la futura base fuerte del automóvil nacional.

### PRIMERA SERIE

Los encargados de dejar marcadas las rimeras huellas a lo largo de todo el brillante y resbaladizo pavimento fueron Marincovich, Copello, Pascualini y García Veiga. Porque ellos, desde el lugar que les había tocado en la clasificación del sábado, supieron acomodarse en el pelotón que marcaría el ritmo de las primeras vueltas a todo el resto. Jorge Ternengo venía octavo, pero en una **reprise** metódica y progresiva, fue quien pondría el título a esta serie y daría la pauta de lo que en definitiva sería la característica de la carrera en general: duelos mano a mano y lucha constante.

Marincovich parecía —promediando esta primera parte— ya definitivamente decidido a poner su nombre en la lista (sin iniciar) de los ganadores en el nuevo circuito. Detrás de él, Ternengo y Nasif (quien venía haciendo una carrera sumamente inspirada) ocupaban los lugares por los que Pairetti luchaba con un "Cardenal" que se le interponía tenazmente en el cuarto lugar. De pronto, Marincovich no apareció más y las radios se encargaron de confirmar lo que el público veía: el Chevy se había detenido en los boxes sin aceite. Así quedaron los tres primeros lugares que darían el cariz de esta primer serie, o sea Pairetti, Ternengo y Nasif. Ternengo y Pairetti, prácticamente como en la guerra. Sin perdonarse ni una. Rueda a rueda hasta el último centímetro del último metro de la última vuelta. Lo que provocó un final de bandera verde, un final sensacional. Pairetti venía en punta, pero sus ímpetus juveniles lo llevaron a entrar demasiado fuerte en la última curva a pocos metros de la línea definitoria y hacer que el Nova Naranja se fuera de pis- →

El maestro Copello dictó una cátedra magistral en ocasión de la inauguración de Maggiolo. Demostró también otra vez que el Tornado puede seguir conversando.

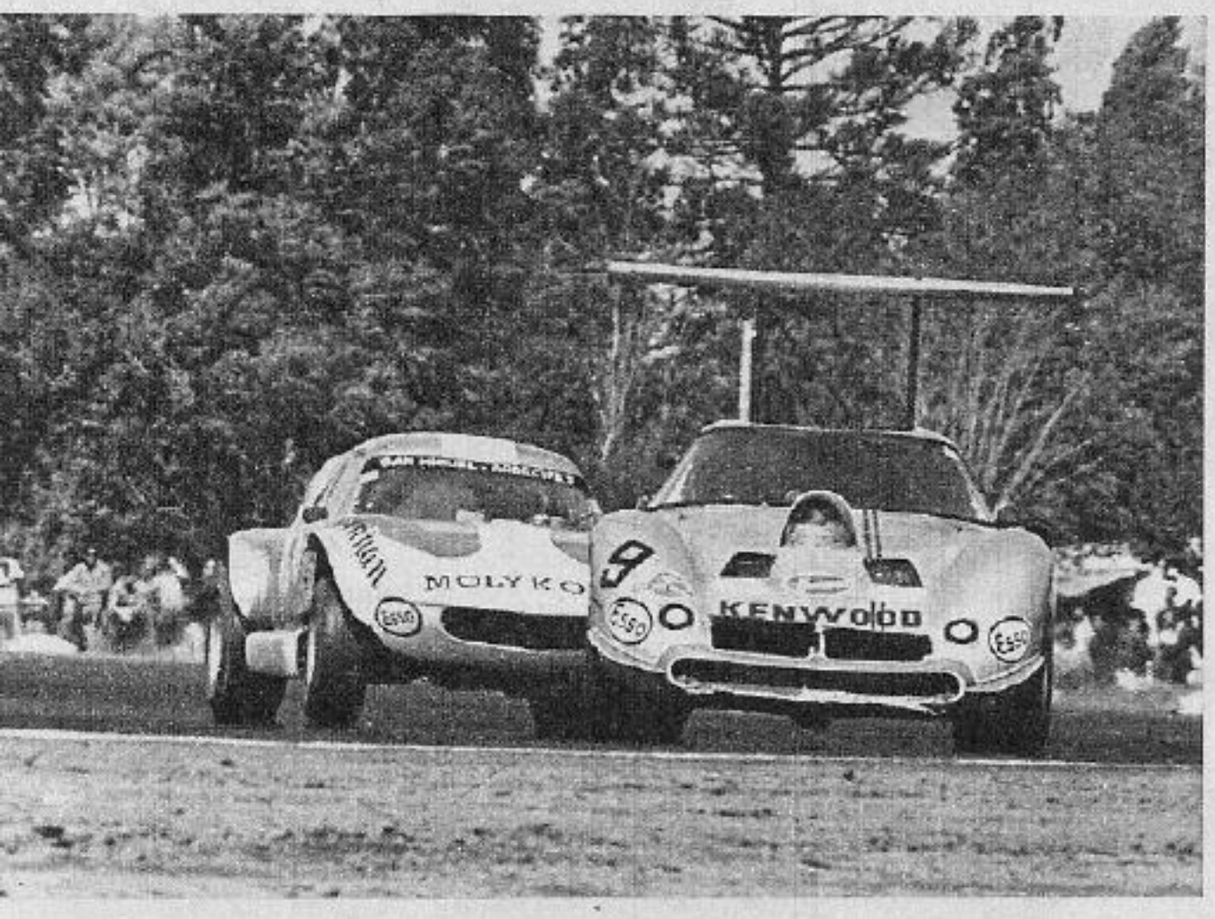
Carlos Ruesch, delegado hippie para las competencias de SP e anche TC. Actuó como de costumbre muy bien de acuerdo a sus posibilidades.

Siempre cuidando máquina, el amigo Carlos Ballbé ubicó su Baufer en quinta posición en la clasificación final por suma de tiempos.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com






ta. Oportunidad que el Nene aprovechó para colarse y pasar primero por la llegada con Pairetti pegado atrás. Y detrás de ellos Copello, que a último momento consiguió superar a Nasif. Así, agitadas, quedaron las cosas en espera de la otra parte.

## SEGUNDA SERIE

El momento culminante de la largada fue debidamente aprovechado por Ternengo, Copello y Ruesch, que se apoderaron de los tres primeros lugares y en especial por Carlos Marincovich que pese a partir desde atrás se colocó inmediatamente cuarto, seguido por Pairetti que había largado en la primera línea.

La situación de los primeros no era para especular dado el orden de arribo de la serie anterior y todos salieron a capturar la punta como se pudiera. A los que peleaban el primer puesto general se sumó Marincovich que desde su cuarto lugar inicial, ascendía al segundo luego de superar a Ruesch y Copello. Le quedaba adelante el Nene Ternengo, pero éste había resultado un hueso mucho más duro. Sobre todo por la enorme potencia del motor Ford que en cada recta le confería una distancia notable de metros favorables al hombre de Pronello.

El duelo se entabló entonces entre el Ford y el Chevrolet y el resultado era imposible de decir. Los autos se separaban y se volvían a juntar como respondiendo al irónico plan de un bromista que de golpe se cansó y los sacó a los dos del medio. Primero fue Marincovich que al acelerar muy exigido para no tragarse a Ternengo en la curva anterior a los boxes, bloqueó una rueda y siguió de largo. Perdió así ocho lugares para quedar detrás de Ternengo, Eduardo Copello, Ruesch, Pairetti, Bruno, Nasif, Ballbe y Tullio Riva. Por lo tanto Copello salió a la caza de Ternengo (no lo podía perder de vista) y los dos viajaron exigiéndose a fondo. El que no aguantó fue el motor F-100 que en el medio de la recta soltó una humareda azul para dar a entender que ya no quería saber más nada. Copello tomó sólidamente la punta y aguantó la arremetida de un Pairetti que ya pensaba en la necesidad de acumular segundos a su favor. Llegó adelante Copello y sumando los dos tiempos parciales, capitalizaba a su favor solo **cuatro** segundos. Gran promesa para la final.

## TERCERA SERIE

Para los aspirantes al primer triunfo en el autódromo de Maggiolo, la consigna se reducía a algo así como matar o morir. (Los motores, se entiende). Para quienes miraban el espectáculo la promesa de algo grandioso se iba a concretar, si en efecto ningún motor, ningún auto, desfallecía.

Lo mejor del caso es que fue así no más. Nadie rompió, nadie perdió terreno por imponderables y entonces se asistió a una manifestación perfecta de lo que significa una carrera de autos. Demostración llevada a cabo por los primeros, pero sobre todo por Eduardo Copello quien en una tarea sin fallas respondió ampliamente al apodo tantas veces mencionado de **"Maestro Copello"**. Copello ganó porque fue Copello y de eso a nadie le quedó duda. Sacó segundos magistrales de su portafolios mágico, equiparando esa pequeña diferencia de performance que podía acreditarse a Pairetti y su motor Chevrolet.

Copello y Pairetti partieron como locos pisando el acelerador casi con rabia para no perder centésimo alguno en su duelo personal, que excedía al interés parcial del resultado de la serie. Copello giró en punta las primeras vueltas, pero poco a poco lo fue alcanzando Marincovich, quien una vez más tomaba la punta en forma parcial, aunque ahora para no perderla más hasta el final. El Chevy empujaba más que todos y Marincovich se fue escapando sin molestia alguna. Pero el asunto estaba atrás. Copello, Bruno, Ruesch, Pairetti, Gradassi y Estefano que era el orden en la pista, pero de todos ellos se separaron tres autos que harían las delicias de toda la serie: Copello, Pairetti y Gradassi que viajaron, ora juntos, ora separados, no se dieron tregua alguna.

Pairetti llegó a tomar el segundo lugar que mantuvo durante tres vueltas, pero sin poder desprenderse del tenaz e implacable Copello, perfecto en todas sus maniobras. Gradassi, intercalando entre los dos, aprovechó "chupadas aerodinámicas" y las condiciones de su motor Dodge, para desplazar a Pairetti de su segundo lugar y conservarlo así hasta el resto de la serie. Para Copello y Pairetti eso no importaba, porque ya la carrera se refería exclusivamente a esos dos puntos. Aparentemente el motor de Pairetti tiraba un poquito más, pero los frenos tiraban un poco menos, y por lo tanto la lucha permanecía pareja, aunque poco a poco prevaleció la evidente mayor capacidad de Copello demostrada con una sola realidad: no cometer ni un solo error. Pairetti le perdió la cola al Numa de Copello y allí se acabaron sus posibilidades. En cuanto Copello ganó unos metros se hizo inalcanzable pero lo mismo tuvo que mantener el ritmo exigidísimo hasta el final, para no regalarle a Pairetti ni la menor oportunidad.

Llegado el momento de la fi-

→

nal, Marincovich recibió la bandera a cuadros y detrás de él Gradassi, pero el ganador era Copello que de esa manera concretó además otra cosa importante: pasar al frente del campeonato de SP.

Sin disponer de los elementos más apropiados, el equipo de Copello Fuesch y Estefano produjo en las tres últimas carreras los resultados más positivos que los conseguidos por ninguno de sus rivales. Y la casualidad no se repite nunca.

Conclusiones. Creemos que no cabe agregar nada más sobre Copello Ruesch y Estefano prote. En cambio si se puede elogiar nuevamente esta flamante obra realizada en Maggiolo, que no solo demuestra las cosas que se pueden concretar con fe y trabajo (el año pasado eso era un campo) sino que al mismo tiempo obliga a unos a preguntarse por qué Venado Tuerto con veinte años de carrera de TC, un club y una base mucho más poderosa, no hizo jamás una cosa parecida. Ni siquiera un circuito semi-permanente como corresponde, porque en solo dos semanas más se corre Hughes TC, en el mismo trazado de la Vta. de Venado Tuerto, solo que al revés. Y eso, de circuito semi-permanente, sólo tiene un nombre que se le quiso dar. Esperemos que lo de Maggiolo haga pensar a mucha gente. Los de Maggiolo pensaron antes.

## LA BOCINA DE MAGGIOLO

Siempre llegador Tullio Riva. Su motor no es del mismo nivel que los del equipo Shell y su auto por estar adecuado para TC pesa doscientos kilos más. Pero en base a regularidad, Riva lo coloca siempre en el marcador.

Eso sí: cuando pisó una mancha de aceite, el Numa salió disparado para cualquier lado y Tullio ya no entendía nada. Paró al costado para reponerse del mareo.

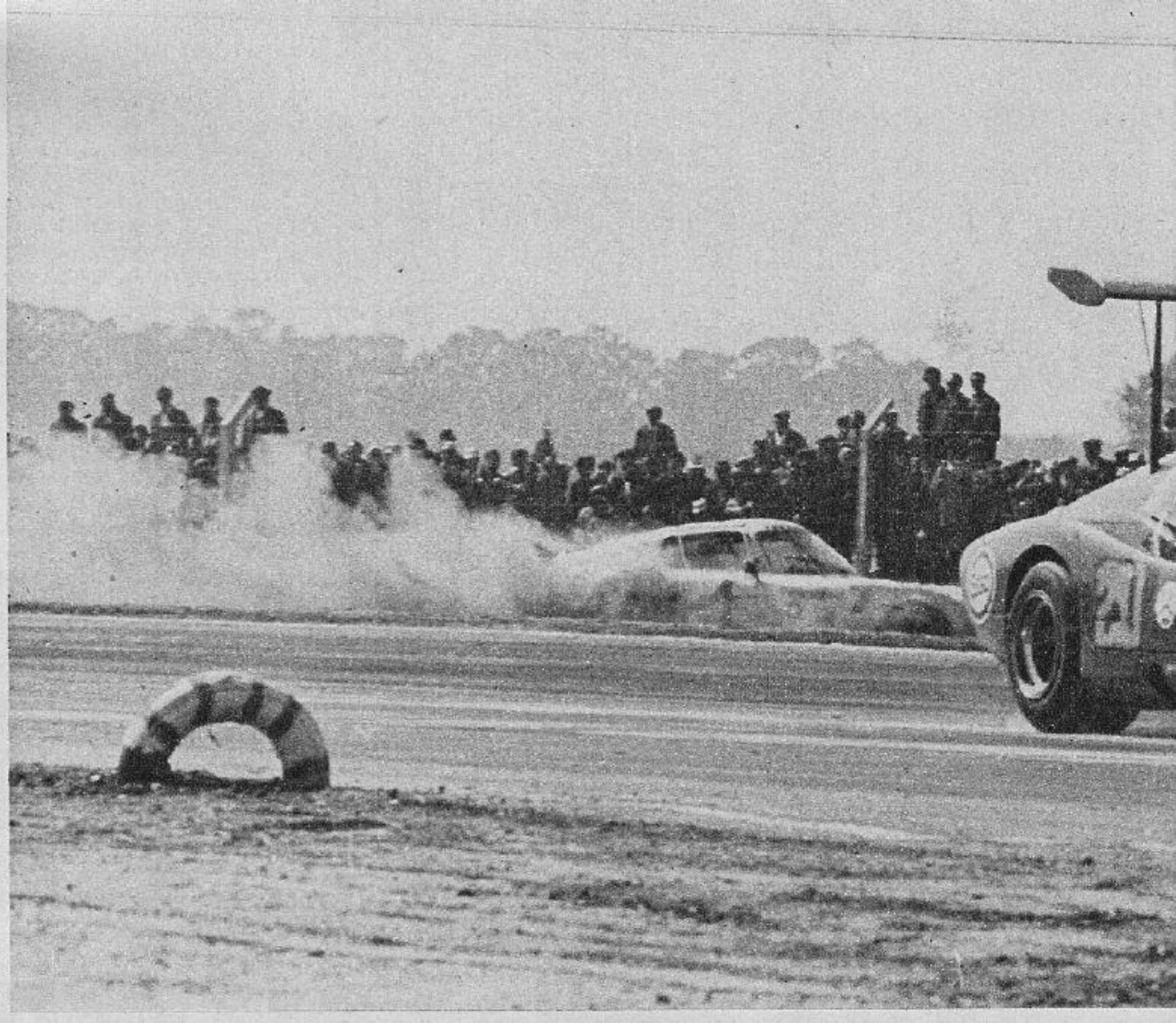
---

Cifras que determinan lo trabado del circuito. Los Ford probaron con la multiplicación 4,09:1 pero aún era demasiado larga y finalmente optaron por la 4,27:1. Los Torino en cambio —mucho más torque en baja— se contentaban con la 3,31:1; pero los Ford aceleraban infinitamente más.

---

Urruti se mantuvo firme peleando entre el pelotón de cola. Pero esa repentina caída de Federico. "Este motor tiene un montón de carreras corridas sin que se lo haya tocado. Ni siquiera se le han cambiado aros. Creo que debe tener una potencia de 230 HP, no más. Le pusimos una relación final de 3,54:1, el rodado más chico que







En la frenada de una curva Marincovich, por no tocar a Jorge Ternengo, se vio obligado a frenar muy bruscamente. La consecuencia fue el bloqueo de una rueda y la posterior salida de pista.



A Il matto le falló el cálculo de aproximación en la última curva antes de la llegada de una de las series. El "Nene" juguetón se le coló. Pairetti hizo una buena carrera y comenzó a quebrar la racha.

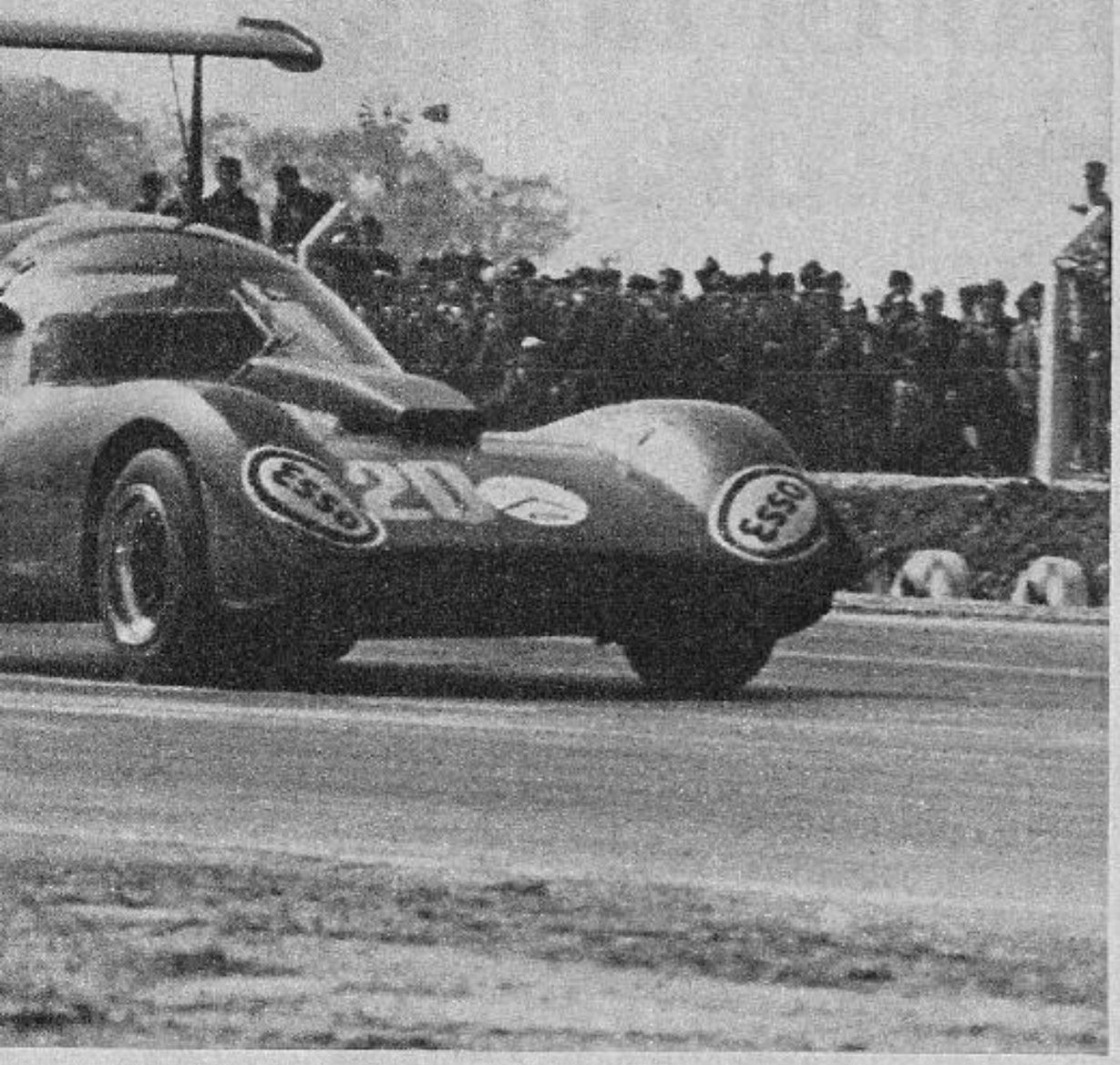


Carlitos Pascualini fue el primer hombre a quien se le atribuyó ser el más veloz sobre la cinta asfáltica de Maggiolo. Bien.



Cuña nueva para Turco sin suerte. Esta vez la señora suerte no estuvo tan lejos del tucumano y su tercer puesto en la general así lo certifica. De a poco, Nasif llegará a ganar alguna vez. Sic.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



## PREMIO INAUCURACION DEL AUTODROMO DE MAGGIOLO

**Organizada por el Club A. Maggiolo**

**Tres series de 20 vueltas al circuito de 3.133,78 metros**

**PRIMERA SERIE**

| Pos. | Nº | Piloto | Marca | Tiempo | Vts. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1º | 20 | Ternengo, Jorge . | Pronello-Ford .... | 27m03s7 | 20 |
| 2º | 3 | Pairetti, Carlos .. | Pronello-Chevrolet . | 27m04s | 20 |
| 3º | 2 | Copello, Eduardo . | Numa IIB-Tornado . | 27m08s4 | 20 |
| 4º | 7 | Estéfano, Nasif . | Romero-Tornado .. | 27m08s6 | 20 |
| 5º | 6 | Ruesch, Carlos .. | Numa IIB-Tornado. | 27m19s | 20 |
| 6º | 11 | Bruno, Alberto .. | Competic-Chevrolet | 28m26s2 | 20 |
| 7º | 9 | Ballbé, Carlos .... | Baufer-Chevrolet . | 28m37s2 | 20 |

**Promedio del ganador:** 138,981 km/h.
**Record de vuelta:** Pairetti en la 15a.: 1m18s9 a un promedio de 142,976 km/h.

**SEGUNDA SERIE**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1º | 2 | Copello, Eduardo . | Numa IIB-Tornado . | 26m36s3 | 20 |
| 2º | 3 | Pairetti, Carlos .. | Pronello-Chevrolet. | 26m44s2 | 20 |
| 3º | 6 | Ruesch, Carlos .. | Numa IIB-Tornado . | 27m03s3 | 20 |
| 4º | 11 | Bruno, Alberto .... | Competic-Chevrolet | 27m11s | 20 |
| 5º | 7 | Estéfano, Nasif .. | Romero-Tornado .. | 27m21s8 | 20 |
| 6º | 1 | Marincovich, C. . | Martos-Chevrolet . | 27m22s2 | 20 |

**Promedio del ganador:** 141,347 km/h.
**Record de vuelta:** Copello en la 11a.: 1m18s3 a un promedio de 144,082 km/h.

**TERCERA SERIE**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1º | 1 | Marincovich, C. .. | Martos-Chevrolet .. | 26m52s9 | 20 |
| 2º | 4 | Gradassi, Héctor . | Baufer-Dodge ..... | 26m55s1 | 20 |
| 3º | 2 | Copello, Eduardo . | Numa IIB-Tornado. | 26m59s6 | 20 |
| 4º | 3 | Pairetti, Carlos .. | Pronello-Chevrolet. | 27m02s1 | 20 |
| 5º | 7 | Estéfano, Nasif .. | Romero-Tornado .. | 27m21s8 | 20 |
| 6º | 6 | Ruesch, Carlos .. | Numa IIB-Tornado. | 27m35s6 | 20 |

**Promedio del ganador:** 139,892 km/h.
**Record de vuelta:** Gradassi en la 2a.: 1m19s1 con un promedio de 142,624 km/h.

**FINAL (Por suma de tiempos)**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1º | 2 | Copello, Eduardo . | Numa IIB-Tornado | 1h20m44s3 | 60 |
| 2º | 3 | Pairetti, Carlos .. | Pronello-Chevrolet . | 1h20m50s3 | 60 |
| 3º | 7 | Estéfano, Nasif .. | Romero-Tornado .. | 1h21m45s3 | 60 |
| 4º | 6 | Ruesch, Carlos .. | Numa IIB-Tornado. | 1h22m00s9 | 60 |
| 5º | 9 | Ballbé, Carlos ... | Baufer-Chevrolet . | Sin tiempo | 58 |
| 6º | 16 | Malnatti, César .. | Pronello-Tornado . | Nublado | 57 |
| 7º | 10 | Urruti, Federico . | Pronello-Tornado . | Chaparron. | 57 |
| 8º | 1 | Marincovich, C. .. | Martos-Chevrolet . | Húmedo | 56 |
| 9º | 24 | Pauloni, Norberto. | Pauloni-Chevrolet . | Lloviznas | 56 |
| 10º | 11 | Bruno, Alberto ... | Competic-Chevrolet | Ll. aislad. | 51 |
| 11º | 12 | Riva Tullio ..... | Numa IIA-Tornado. | Tormenta | 43 |

**Promedio del ganador:** 139,730 km/h.

teníamos, pero aun así ni levantaba vueltas.

**N. de la R.:** A no desesperar Federico que el patrón ya regresará del Nürburg y todo volverá a ser como entonces.

---

Orden probable de eficiencia de los SP de estos días: 1º Huayra; 2º cerca, el Chevy y los Trueno Sprint, luego en más o menos igualdad el Nova y los Numas y posteriormente el resto. Del Martos Ford de Casá aún no se puede asegurar nada, porque aún faltan detalles.

---

Bastante mala suerte en el equipo de Horacio Steven. El Nene García Veiga que vino con todos los ánimos cargados de sus andanzas europeas, no pudo terminar la impetuosa carrera que estaba llevando. Un agujero que fue a acomodarse en un pistón lo relegó al comienzo de la primera serie. Bruno tuvo que padecer también su abandono a causa de una deficiente alimentación al motor que trajo como inconveniente problemas mecánicos de prolongada reparación. Por último, digamos que Vicente Sergio estrenó el tercer Trueno Sprint. Ni fu, ni fa. Pero muchísimo mas fa que fu.

---

Tampoco hubo precisamente alegrías por lo de Pronello. Carlitos Pascualini tuvo antes de largar la certeza de que una vez más fallaría el varillaje de la caja. Así fue, en la primera serie se le quedó el Huayra en punto muerto y mientras saltaba de un lado a otro en un trompo, Pascualini buscaba desesperado enganchar una velocidad en esa caja que parecía llena de manteca. Por fin metió una y pudo salir del contratiempo para detenerse en boxes.

Para la última serie le cambiaron la caja pero pusieron una que tiraba más aceite que la misma bomba. Tuvo que parar definitivamente. Ternengo la peleó bien hasta el final.

---

Uno de los pocos teceístas volcados de lleno al SP es Tuqui Casá. No lo vimos en la vuelta de Salto, a pesar de ser una carrera hecha a su medida. No tenía entonces un motor adecuado para pelear. Sin embargo sí lo vimos en Maggiolo con su Martos Ford. El motor que corrió es de la Comisión de Concesionarios, pero a él desde hace unos meses lo persigue una mufa. Esta vez se le rompió la junta de la bomba de agua, el V-8 recalentó provocando complicaciones con una válvula. Ingenieros de Ford sin embargo le aconsejaron seguir, pues aseguraron que en altas revoluciones el motor no presentaba problemas. Por su parte Manolo Rodríguez asintió. De cualquier manera dio un par de vueltas y comprobó que lo que tenía debajo del capot no diferia de un queso, por lo cual abandonó. Lo mismo, aplausos para Tuqui y su interés para seguir para arriba.

---

Generalizado problema (revelado por Carlitos Travers): es casi imposible ver para atrás en la mayoria de los coches, fue comprobado y también descubrimos las excepciones del caso materializadas en los coches de Ruesch. El de Copello y el de Ruesch al igual que el Mateton tienen en el parabrisas unos espejos retrovisores que parecen tablas de planchar; las formas de las lunetas de esos coches favorecen también la visión. Sin duda esta gente trabajó siempre con mentalidad de punta y clara visión hacia atrás.

---

"Todo esto que ocurre a los coches es positivo" explicaba en rueda interrogante Pronello, cuando el ruido habia cesado. En un equipo de carreras hay que poner muchas cosas hasta llegar a un resultado óptimo aseguraba Don Heriberto. Por un lado, están los motores con los que hay que trabajar y experimentar, después está el coche en sí y en tercer lugar están los pilotos. Cualquiera de esos tres factores son determinantes de triunfo o derrota. Nosotros fuimos puliendo los tres factores de tal manera que hoy puedo estar tranquilo en cuanto a autos y pilotos. He ido eliminando puntos sobre los cuales no existía una absoluta seguridad para llegar a este momento en que los únicos problemas que surgen son consecuencia de la búsqueda de mejoras en los motores. Por esa circunstancia es que se han roto varios.

## CAMPEONATO SPORT PROTOTIPO

| Pos. | Pilotos | Pts |
|---|---|---|
| 1º | Copello, Eduardo ..... | 9,50 |
| 2º | Marincovich, Carlos ..... | 9 |
| 3º | Bordeu, Juan Manuel ..... | 7 |
| 4º | Cupeiro, Jorge ..... | 6,50 |
| 5º | Ruesch, Carlos ..... | 6 |
| 6º | Pairetti, Carlos ..... | 5 |
| 7º | Pascualini, Carlos ..... | 3 |
| 8º | Ballbé, Carlos ..... | 2,50 |
| | Riva, Tullio ..... | 2,50 |
| 10º | Urruti, Federico ..... | 2 |
| 11º | Aranzana, Evaristo ..... | 1 |

# Eduardo Copello no larga si su motor no está "en temperatura." Usted, sí.

BH14.812

Uno de los peores enemigos del motor es la marcha en frío.
Usted lo sabe. Sin embargo, las exigencias diarias no le permiten esperar. Este apremio lo sufre su motor.
La solución?
Usar aceite Shell Super Motor Oil y nafta Super-Shell Sprint.
Estará seguro, porque también son productos comprobados por los ases del volante en todas las pistas.
Téngalo en cuenta, su auto necesita de Shell más que un Sport Prototipo.

**ACEITE SHELL SUPER NAFTA SUPERSHELL SPRINT**

*Sea el gran ganador, sea de Shell!*

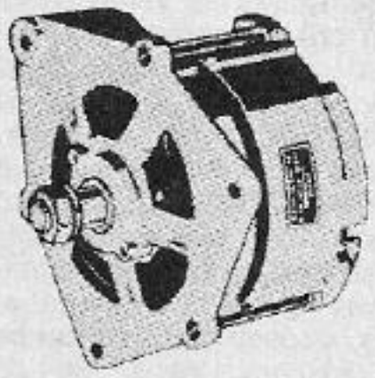
SHELL






http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

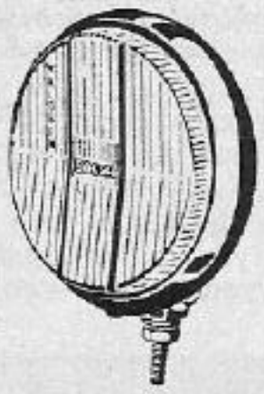
# Nürburgring!



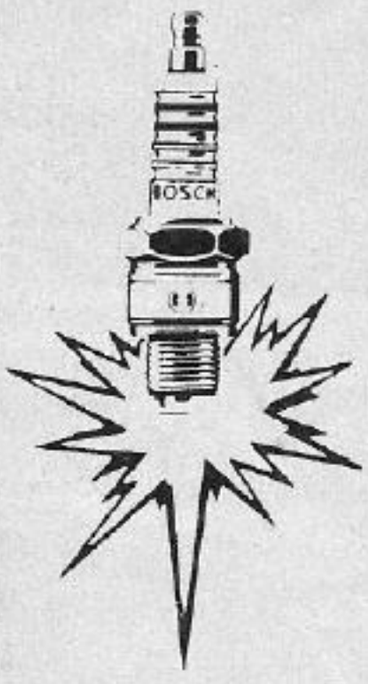
alternador




bobina



faros halógenos




y bujías de encendido

Thermo elastic

## una esperanza hecha realidad

ROBERT BOSCH ARGENTINA S.R.L.

se siente honrado
de haber podido colaborar
en el éxito
de la MISION ARGENTINA
y equipar a los
Torinos con productos

# BOSCH

**Calidad para Campeones**

---

Recorte este cupón y envielo a

ROBERT BOSCH ARGENTINA S.R.L.
Cramer 1222/26-Buenos Aires-Tel.:78-4041/45

y recibirá sin cargo en el próximo mes de Setiembre, la edición Extra del Noticiero BOSCH dedicado a Nürburgring, ampliamente ilustrado.

NOMBRE.....

DIRECCION.....

OCUPACION.....




Corsa

# AUTENTICA PROMOCION

**La Asociación Argentina de Automóviles Sport hizo disputar en el Autódromo una carrera para Turismo y Fórmula Dos. Perdieron plata, pero cumplieron con los que esperaban grandes carreras.**

**Esto es promoción del automovilismo**

## COMIENZO ALLEGRO

## VIVACE

Y sí. Los muchachos lo sabían. En el Nº 6 es fundamental tomar la cuerda de entrada si no se quiere perder tiempo en los primeros pases. Pero resultó que un largador, demasiado preocupado por la bandera y con una pequeña falta de ubicación física, obstruyó el camino de Angel Monguzzi que tenía la cuerda en el grupo multicolor de **milnoventaitrés.** Para esquivarlo, la maniobra instintiva, un golpe de volante. Atrás venía Alonso, lo chocó en el guardabarro trasero izquierdo, lo empujó y el auto de Monguzzi se cruzó delante de todos en el medio de la pista. Bueno. Imagínense los que no la vieron. El desparramo de órdago que se armó. Autos chocados, gente que salía corriendo para cualquier costado, golpes, chapa abollada y una decena (10) de autos golpeados. El que sacó partido del asunto fue Carlos Monguzzi que disparó del pelotón que se venía bastante desconcertado y sin entender nada de nada. Mientras tanto, Angel Monguzzi se quedó con el auto parado en medio de la pista (más o menos en forma similar como aconteció con Ampacama dos años atrás) y reclamando ayuda, el doctor Carranza lo mismo con un guardabarros que le rozaba el neumático delantero izquierdo y Parisi peludeando por el pasto.

Carlos Monguzzi siguió su carrera en el primer puesto de punta a punta. Bastante tranquilo, se dio el gustazo de ganar una carrera puntable y volvió a Córdoba sin tener que contentarse con un segundo puesto detrás de su hermano de bigotes. Roggero lo mismo: no tiene hermano con bigotes pero estuvo inamovible en el segundo puesto y les demostró a los porteños por qué él y su auto (developed by Luis A. Simón) hacen tabla rasa en el zonal entrerriano. Alonso, en las primeras vueltas, estuvo 3ro. plantado en el circuito el mejor 1093 de Antelo, por el momento. A media carrera un ruido extraño en plena recta: una Michelín X estalla por el continuo roce contra la chapa abollada de un guardabarros. De ahí, a casa.

Por esos entonces los tres que más se retrasaron en la largada (Monguzzi Angel, Parisi y Carranza) empezaron a descontar tiempo como enloquecidos, excepto Carranza que duró en sus embates solamente unas pocas vueltas. Monguzzi, rapidito y con buena letra, pasó uno y otro hasta que vio la tapa de motor gris metalizada del Renault de Roggero y ahí decidió parar la maniobra que, de seguir pata y pata, se tornaría ilógica. Se resignó al tercer puesto y a maldecir el accidente y a su ocasional causante: el que estaba debajo de la bandera.

Parisi, por otro lado, hizo lo mismo que Monguzzi. Pisó y pisó hasta que clasificó cuarto el 1093, justito delante de su protegido Jorge Serafini que (si mal no recordamos, fue una de las primeras veces en su vida), se mandó una carrera muy lógica sin andar a los trompos y fuera del camino como acostumbraba a hacer cuando quería doblar más rápido de lo que el auto podía ofrecerle.

Hace poco, en el mismo escenario, el público que había ido a ver Sport Prototipos deliró cuando en la carrera "de complemento" los




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Fiat y Peugeot se trenzaron en un duelo a primera sangre sobre la pista del Autódromo. Y quizas esa tensión definida a favor de Fiat en aquella ocasión, hizo que la mayor parte del interés de todo el mundo recayera en esta versión aumentada y corregida de la clase "B". Peugeot y Fiat: Fiat y Peugeot estaban dispuestos a no dar ventaja ni en la largada, y fue así que Carlos Reutemann (segundo tiempo de la clasificación) se vio apurado a la entrada del curvón por el sandwich de Peugeot con Fiat de relleno que le prepararon "Cocho" López y Paco Mayorga. Ver esta primera entrada en el curvón fue para asustar al más pintado. Un montón de autos, todos al mango, tocándose a diestra y siniestra fue la tónica. Algunos, sin embargo, lograron doblar sobre la pista.

Fue así que Paco Mayorga y "Cocho" López se cortaron delante, mientras el "Chino" Canedo doblaba apoyado en la carrocería del auto de López y muchos más por la zona trasera del pelotón se daban como en la guerra de Crimea. (Allá por 1894, ¿se acuerdan?) Y López y Canedo entraron a sacarse lustre en cada vuelta mientras Reutemann apuraba como loco para alcanzar a los primeros. Castañón cambiado, vehemente y recio, pugnaba por las cuerditas de las curvas. Pero Mayorga, que se había cortado desde la largada, se mantuvo en el primer puesto, mientras "Cocho" López y "Pepe" Migliore cubrían los otros "puestos-Peugeot-habito" merced al abandono de Rodríguez Canedo y Reutemann. De todo lo que pasó en la carrera se sacaron conclusiones y se vieron cosas. Siendo una carrera de asfalto, nos dio la impresión de que se corría en la tierra. Todo el mundo viajaba por el pasto, no ya para corregir un viraje al límite, sino para acortar camino. Uno de los que más utilizó el corte por el pasto y la pista auxiliar fue el 224 de Horacio Santángelo que pese a viajar solo y sin apuro, se mandaba por la pista auxiliar como si fuera cosa de todos los días. 2) Los autazos que se dieron ya eran alevosos y en cualquier momento puede pasar algo serio. Los Peugeot de Castañón (marcas en el costado derecho), López (ídem), Migliore (guardabarros delantero derecho y lateral ídem) y los Fiat de Galluzzi (guardabarros trasero izquierdo), de Reutemann (golpes varios en los laterales) y el de Canedo (lado derecho y roces en el izquierdo) mostraban a las claras el "vale todo" de la categoría. Deben ponerse veedores y poner orden, porque un autazo sin querer cualquiera lo da, pero tomar esta práctica como costumbre, ya es un hábito demasiado primitivo y peligroso como para permitirlo. Miguel Angel Galluzzi presentó una denuncia formal contra los tres autos del equipo Peugeot oficial, rompiendo así el pacto de caballeros que había entre las dos fábricas o equipos (tácito, por supuesto). Los autos de Peugeot fueron puestos a disposición de la Comisión Técnica para su revisión y para hacer las cosas bien, la Comisión Técnica pidió un auto de la Scuderia Fiat para hacer lo propio. Los talleres del A.C.A. serán testigos de la revisión de los autos cuestionados y de una cupé Fiat. Para poder hablar esperaremos a que los autos sean revisados y la C. T. se expida al respecto; mientras tanto corremos un velo piadoso sobre este hecho. A esperar.

## MAS DE 2.000 CM3: CANEDO POR UN LARRY

Con los muchachos mayorcitos no pasó nada. Los Torino oficiales preparados en fábrica por el americano Ing. Leeper se presentaron conducidos por el infaltable "Larry" y Rodríguez Canedo. Tarde o temprano y como era de prever, "Larry" "cazó la manija" pasándolo a Canedo. El asunto no duró mucho: en el Tornado de Rodríguez Larreta se desconectó el cable de bujía del cuarto cilindro y con cinco, la verdad no le daba para mucho. Así lo pasó Canedo, que al fin ganó la carrera. Después "Papín" Jaras que fue brillante segundo y demostrando que en el autódromo de Buenos Aires los circuitos le sientan bien y anda más rápido y mejor que en otras partes. Carubia pasó tercero en excelente carrera y cuarto "el alemán" Gotte que más o menos podía contener a "Larry" y sus cinco cilindros.

En síntesis: Canedo, Jaras, Carubia, Gotte y "Larry"

## F2: AHORA SE LA VE MEJOR

Había nueve autos inscriptos. A la hora de la verdad, solamente se había borrado el Rafela-Fiat de Goicoechea porque pasaba agua a un cilindro. El resto, los ocho, se presentaron a la cita tratando de mejorar la imagen que tienen todos de la F-2: muy linda, pero todavía no se ven ni pingos, ni cancha.

Reutemann ganó de punta a punta y fue por lejos el mejor. Cosa fácilmente afirmable cuando de monopostos se trata, donde es menos dificultoso afirmar quien está doblando rápido y bien. Santamarina estuvo unos cuantos metros detrás de Reutemann hasta más de la mitad de carrera; después, hizo un trompo a la salida del "ombú", sin causas evidentes, y se desilusionó del todo. Alberto Gómez, que andaba por ahí, lo incitó a seguir... y siguió. Benedicto Caldarella (casi ni se lo veía dentro del cockpit), reapareció después de un año de inactividad.

Raúl Kissling abandonó después que se cortó el manchón de dirección más o menos como lo estaba esperando. Bucci, con un motor de disposición y número de levas originales, sufrió algo más o menos parecido: rotura de un brazo de dirección. Y mucha mufa encima. Favergotti fue tercero y con una falta patética de HP.

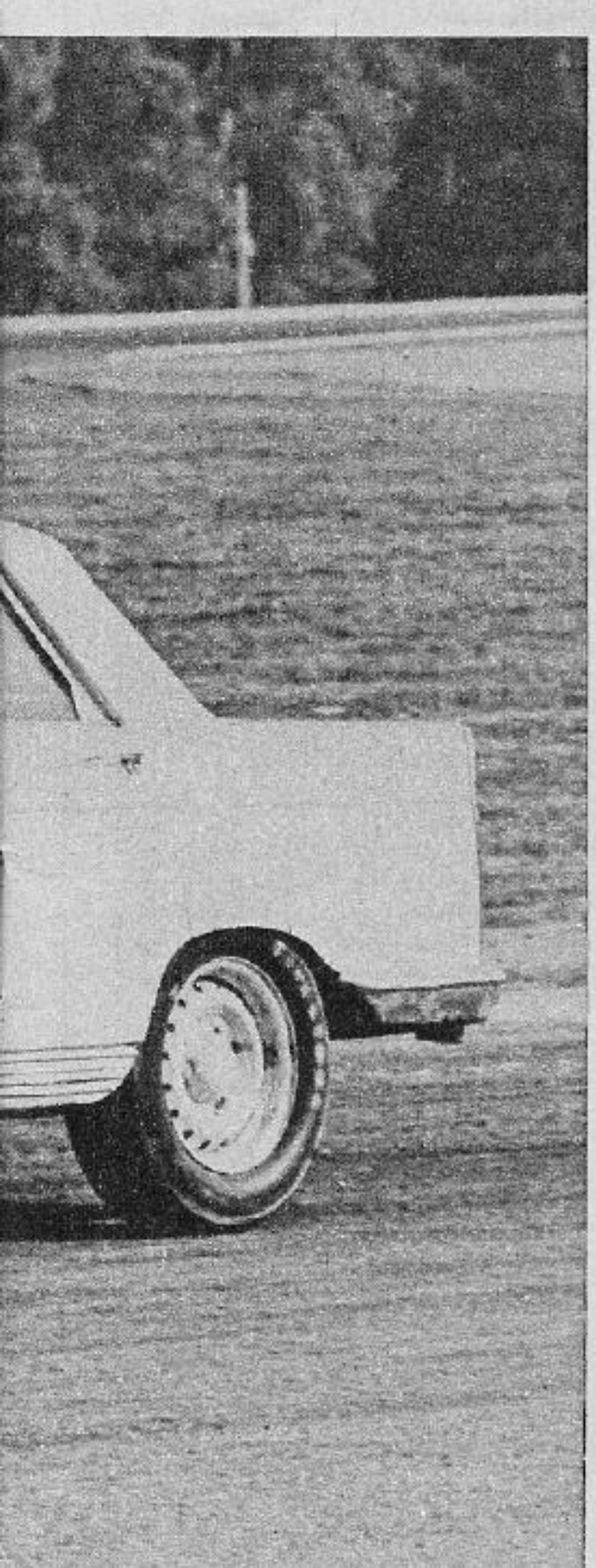
Interesante la carrera porque mejora en buen grado el optimismo de la categoría. Lógica su inclusión en el programa por parte de la AAAS que siempre se preocupa por fomentar categorías lógicas... alguna vez lo hizo con F-4... evidentemente eligen categorías lógicas porque son gente lógica.

## GENTLEMAN DRIVES

La primera carrera de todo el programa correspondió a los socios de la AAAS, que se quisieron sacar el gusto en patota, pero sin los autazos reservados exclusivamente al profesionalismo.

Los que largaron (porque hubo quienes no largaron) se encargaron de montar el espectáculo. Y

→



Paco Mayorga y la que fuera el domingo, posiblemente, una de sus mejores actuaciones. En la carrera reservada a su clase, tomó la punta de entrada, se cortó solo y mantuvo la colocación con serenidad y precisión.



Carlos Monguzzi —uno de los damnificados por el revoltijo de la largada, pero menos que otros— ganador hasta 1.150 cm³. A largada revuelta ganancia de alguno que no resulte muy perjudicado.




El "Chino" Canedo... un cable de bujía suelto en el auto de "Larry"..|. y el "Chino" Canedo gastando una de sus conocidas pullas. Ganó y chau.

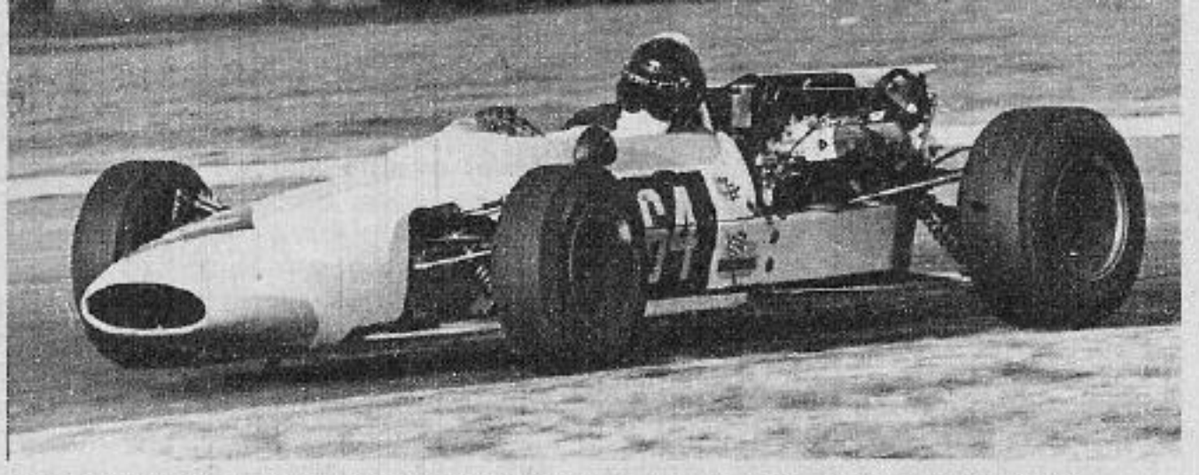
entre los que montaron el espectáculo, se destacó por varios cuerpos Antonio Giráldez, a quien dedicaremos unos parrafitos más adelante. De entrada nomás, la punta quedó en poder de Roberto Lustig (Peugeot 404 preparación Roberto Díaz), hasta que en la última vuelta una biela cantó "nunca más...". Mientras tanto, quien lo secundara en todo el transcurso de la carrera, Rodolfo Carballo, llevó su Fiat 1500 Cupé derechito hasta la bandera a cuadros.

En la carrera de los socios se vio lo que no se veía desde la vieja época del Turismo Mejorado. Autos muy muy, autos menos muy, y autos casi completamente standard, como por ejemplo la Berlina 1500 de Osvaldo Santacroce, quien terminó tercero. Claro que el que hizo las delicias de todo el mundo fue Antonio Giráldez, que con su Fiat 750 "polenta-polenta" anduvo todo el tiempo prendido con los Peugeot y Fiat, colándose entre ellos en cuanta curva pudo, por adentro o por afuera, pero prendido siempre. La diferencia de velocidad se notaba en las rectas, pero en las curvas, otra vez apilado Giráldez. Le faltó pasar por arriba o por abajo de alguien. No pudo. Cabe destacar que "Batman" Giráldez es capo del taller Fiat-Corsa, evidenciando, además de su solvencia como piloto, un buen gusto exquisito al elegir nombre para su taller. De cualquier manera —salvo honrosas excepciones— todos evidenciaron conocimientos prácticos de la "guida automobilística da corsa", y por sobre todas las cosas, muchísimo entusiasmo. Bien por los socios. Que se repita.

## TODOS LOS TORINOS SE FUERON A GANAR...

... el más chiquito se quiso quedar. Pero hablar de chiquititos no tiene mucho sentido, ya que la categoría "de 2.001 cm³ en adelante" se llama Torino 380 W y santeacabó. Claro que en la final corrieron todos mezclados como en "clase única", y se podía ver Renault al lado de Torino, Peugeot al lado de Fiat 1500 (pero menos "al lado" que en la carrera reservada a los muchachos de hasta 2 litros...), y hasta un 750 que entraba como podía y salía también como podía.

"Larry" se tomó el buque de entrada, tomándose la también revancha, dado que quedó muy amoscado el Mosca, después que un cable de bujía suelto lo relegara al quinto puesto, cuando los Torino 380 W corrieron solitos su categoría. O sea, que desde el principio hasta el final, de bandera a bandera, la primera colocación fue para "Larry". Tras él, Papín "Ñato" Jaras y el "Chino" Canedo disputándose el segundo lugar. Jaras estuvo segundo de entrada, con un



No se pudo dar el gusto en la guerra de Anexo "J", pero Reutemann se llevó el primer puesto en la paz de F-2.

auto que suena muy pero muy bien, hasta que el asedio de Canedo rindió su fruto: Jaras, fuera de pista en la entrada del curvón, y huequito hábilmente aprovechado por el "Chino", quien secundaría a "Larry" hasta el final de la fiesta. Hablar de los Renault en esta carrera no tiene mayor sentido, ya que en el mejor de los casos estaban dando medio litro de handicap a sus inmediatos superiores. Pero hablar de los Peugeot sí tiene sentido, ya que lo hecho, especialmente por Osvaldo "Cocho" López, en su duelo personal con el 380 W de Roberto Mouras, es destacable. Viajaron muchísimo tiempo Mouras adelante y Osvaldo López atrás, muy cerquita y como atado con un piolín. Miramos bien y no había piolín... Finalmente, los dos litros de ventaja de Mouras se hicieron ver, y "Cocho" López, muy pulido en su conducción y viajando sobre la tierra muchísimo menos que sus colegas de categoría, abandonó esa persecución sin sentido. A quien Mouras no pudo superar fue a Paco Mayorga, que entró al curvón posteriormente a la largada, detrás de los tres Torino ("Larry"-Canedo-Jara) y terminó la carrera en la misma posición, en base a una de las mejores tareas realizadas hasta el momento por Paco. O sea, que los delirantes por la marca criollo-francesa tuvieron lo que se puede llamar "su día de paroxismo", gracias a Paco Mayorga, "Cocho" López y "Pepe" Migliore. La familia, agradecida.

Cabe destacar que todos —especialmente los representantes hasta 2 litros— que corrieron la final, estuvieron bastante más aplacados en sus impulsos de hacer la guerra en lugar del amor. La final no fue la cosa de locos que se preveía, en función de lo actuado anteriormente. ¿Será que todos se volvieron mansos de repente, como el lobo de Gubbia, o será que un 380 W es más difícil de empujar que un Peugeot o un Fiat..."

## PREMIO INVIERNO

**Asoc. Argentina Automov. Sport. - Aut. Buenos Aires - Circuito Nº 6**

CLASIFICACION

**CLASE "A", hasta 1.150 cm³**

| Pos. | Nº | Piloto | Marca | Tiempo | Vts. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1º | 125 | Monguzzi, Carlos .... | Renault 1093 .... | 31m16s4 | 15 |
| 2º | 141 | Roggero, Alberto .... | Renault 1093 .... | 31m28s1 | 15 |
| 3º | 138 | Monguzzi, Angel Negro | Renault 1093 .... | 31m35s3 | 15 |
| 4º | 131 | Parisi, Emilio Negro .. | Renault 1093 .... | 31m55s8 | 15 |
| 5º | 136 | Serafini, Jorgito ..... | Renault 1093 .... | 32m02s8 | 15 |
| 6º | 111 | Lombardini, Juan .... | Renault 1093 .... | 32m19s3 | 15 |
| 7º | 127 | Anzulovich, Juan .... | Renault 1093 .... | 32m29s9 | 15 |
| 8º | 104 | Calianno, Carlos ..... | Renault 1093 .... | 32m44s5 | 15 |
| 9º | 110 | Spinetto, Jorge ..... | Fiat 600E..... | 32m45s5 | 15 |
| 10º | 122 | Perrota Bengolea, R... | Renault 1093 .... | 32m49s9 | 15 |
| 11º | 130 | Arce, Juan A. ..... | Renault 1093 .... | 33m25s6 | 15 |
| 12º | 103 | "Martin, Christian" .. | Renault 1093 .... | 31m47s5 | 14 |
| 13º | 126 | Sardi, Alberto ..... | Renault 1093 .... | 32m52s5 | 14 |
| 14º | 124 | Lazzaro, Jorge ..... | Renault 1093 .... | 27m21s8 | 12 |
| 15º | 108 | Claudio Melli, A. .... | Renault 1093 .... | 26m19s9 | 10 |

**Promedio del ganador:** 105,054 km/h.
**Record de vuelta:** 138, de Monguzi Angel Negro (Renault 1093), en la 8a. vuelta, en 1m55s2 a un promedio de 107,356 kh/h.

**CLASE "B" (De 1.151 cm³ hasta 2.000 cm³)**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1º | 210 | Mayorga, Paquito .... | Peugeot 404 .... | 29m33s7 | 15 |
| 2º | 209 | López, Osvaldo Cocho | Peugeot 404 .... | 29m33s9 | 15 |
| 3º | 207 | Migliore, José Pepe .. | Peugeot 404 .... | 29m44s4 | 15 |
| 4º | 228 | Arizu, Alfredo ..... | Fiat 1500 Cupé.. | 29m57s9 | 15 |
| 5º | 240 | Rossi, Alberto ..... | Fiat 1500 Cupé.. | 30m06s9 | 15 |
| 6º | 236 | Castañón, Norberto .. | Peugeot 404 .... | 30m29s | 15 |
| 7º | 201 | Blaquier, Juan José.. | Peugeot 404 .... | 30m54s | 15 |
| 8º | 235 | Iglesias, Ricardo .... | Peugeot 404 .... | 31m15s5 | 15 |
| 9º | 232 | De Ambrosi, Juan C.. | Fiat 1500 Cupé.. | 30m49s5 | 15 |
| 10º | 206 | Dubourg, Hernán .... | Peugeot 404 .... | 24m39s4 | 14 |

**Record de vuelta:** El 210 en la 3a. (Mayorga, Paco) con 1m48s9 a 113,776 km/h.
**Promedio del ganador:** 111,136 km/h.

CLASE "C", de 2.000 cm³ en adelante

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1º | 302 | Rodríguez Canedo, E.. | Torino 380 W .... | 28m20s8 | 15 |
| 2º | 306 | Jaras, Papín ..... | Torino 380 W .... | 28m23s2 | 15 |
| 3º | 308 | Carubia, Gurí ..... | Torino 380 W .... | 28m38s8 | 15 |
| 4º | 311 | Gotte, Alemán ..... | Torino 380 W .... | 28m40s8 | 15 |
| 5º | 301 | Rodríguez Larreta, A. | Torino 380 W .... | 28m41s8 | 15 |
| 6º | 309 | Mouras, Roberto ... | Torino 380 W .... | 29m15s4 | 14 |

**Promedio del ganador:** 115,900 km/h.
**Record de vuelta:** El 302 del "Chino Canedo en la decimoprimera vuelta en 1m43s2 a un promedio de 119,839 que no es farsa.

### FORMULA II

| Pos. | Nº | Piloto | Chasis-motor | Tiempo | Vts. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1º | 64 | Reutemann, Carlos Lole. | BWA-Fiat ..... | 24m45s7 | 15 |
| 2º | 62 | Caldarella, Benedicto .. | Brabham-Fiat .. | 24m55s1 | 15 |
| 3º | 60 | Favergiotti, Fernando ... | Valacco-Peugeot. | 25m38s6 | 14 |
| 4º | 15 | Santamarina, Ernesto ... | Rafaela-Peugeot . | 26m04s | 13 |
| 5º | 47 | Barragán, Luis Coco ... | Rafaela-Fiat ... | 22m51s6 | 12 |

**Abandonos:** El 4, de Daniel Rocco (y sus hermanos), en la 10a. vuelta (Rafaela-Fiat), y el 46, de Raulito Kissling (Crespi-Peugeot) en la 3a. vuelta.
**Promedio del ganador:** 131,836 km/h.
**Record de vuelta:** Para Carlos Lole-Reutemann, en la 6a. vuelta, en 1m28s4, a 139,118 km/h.

### Turismo Libre para Socios de la AAAS

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1º | 8 | Carballo, Rodolfo ..... | Fiat 1500 Cupé .. | 18m07s9 | 8 |
| 2º | 204 | Lustig, Roberto ..... | Peugeot 404 ... | 18m53s9 | 8 |
| 3º | 12 | Santacroce, Osvaldo .. | Fiat 1500 C ... | 19m14s4 | 8 |
| 4º | 3 | Montanelli, Roberto ... | Fiat 1500 Cupé . | 19m30s | 8 |
| 5º | 15 | Lemos, Osvaldo R. ... | Fiat 1500 Cupé . | 19m30s6 | 8 |
| 6º | 20 | Giráldez, Antonio ..... | Fiat 750 ..... | 19m31s5 | 8 |
| 7º | 103 | "Christian Martin" .... | Renault 1093 .. | 18m55s | 6 |
| 8º | 9 | Baratucci, Alfredo ..... | Fiat 750 ..... | 15m29s | 5 |

**Record de vuelta:** El 8 en la 5a. (Carballo, Rodolfo) con 1m54s4 a un promedio de 103,580 km/h.

### FINAL (Clases A-B y C)

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1º | 301 | Rodríguez Larreta, A... | Torino 380 W .. | 27m57s5 | 15 |
| 2º | 302 | Rodríguez Canedo, E... | Torino 380 W .. | 28m19s4 | 15 |
| 3º | 306 | Jaras, Papin ..... | Torino 380 W .. | 28m26s8 | 15 |
| 4º | 210 | Mayorga, Paquito ..... | Peugeot 404 .. | 28m58s6 | 15 |
| 5º | 309 | Mouras, Roberto ..... | Torino 380 W .. | 29m20s1 | 15 |
| 6º | 209 | López, Osvaldo Cocho.. | Peugeot 404 ... | 29m24s6 | 15 |
| 7º | 207 | Migliore, José Pepe .. | Peugeot 404 .... | 29m40s6 | 15 |
| 8º | 236 | Castañón, Norberto .. | Peugeot 404 ... | 29m45s8 | 15 |
| 9º | 240 | Rossi, Alberto ..... | Fiat 1500 Cupé . | 28m05s8 | 15 |
| 10º | 138 | Monguzzi, Negro ..... | Renault Gordini . | 28m50s5 | 14 |
| 11º | 125 | Monguzzi, Carlos ..... | Renault Gordini . | 29m03s | 14 |
| 12º | 232 | De Ambrosi, Juan Carlos | Fiat 1500 Cupé . | 29m42s3 | 14 |
| 13º | 104 | Collanno, Carlos ..... | Renault Gordini. | 28m16s6 | 13 |
| 14º | 110 | Spinetto, Jorge ..... | Fiat 750 ..... | 28m29s8 | 13 |
| 15º | 126 | Sardi, Alberto ..... | Renault Gordini. | 24m22s8 | 13 |

**Promedio del ganador:** 117,488 km/h.
**Record de vuelta:** El 301 del "Mosca" Larreta en la 5a. vuelta, en 1m43s4 a una media de 119,611 km/h.



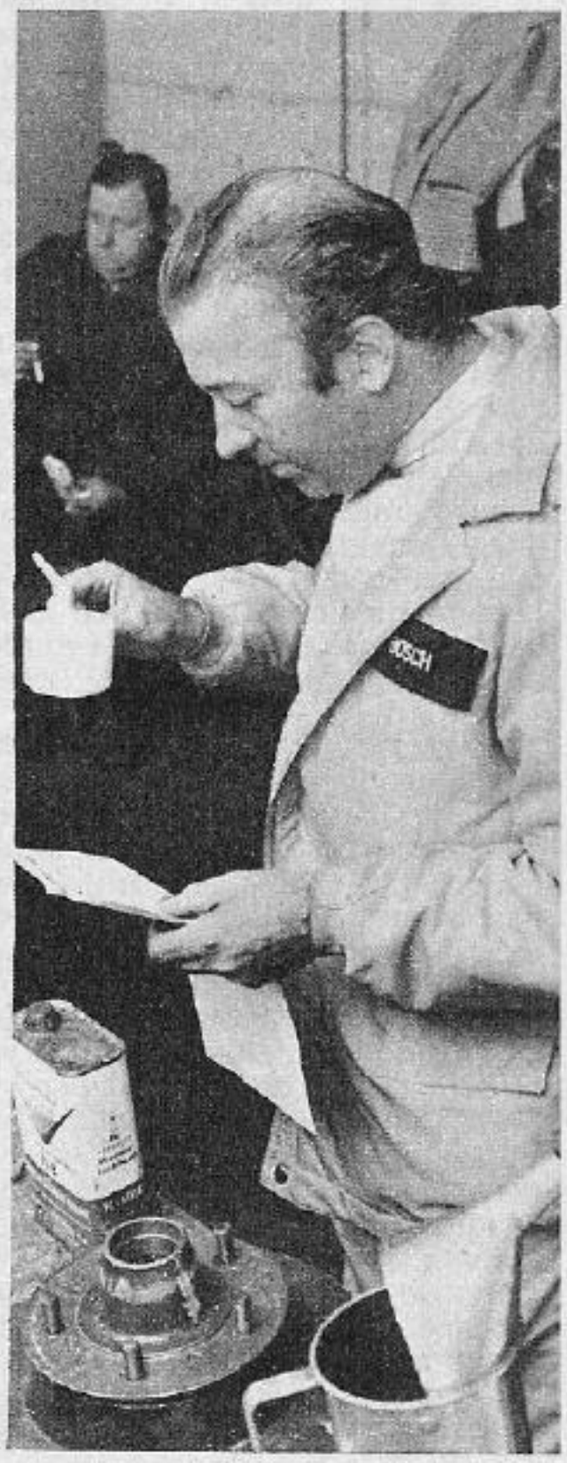
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com




# UN BALANCE CON SUPERAVIT

Momento decisivo en el box argentino. El Torino ganador para en el stand a cambiar el caño de escape. Carrera perdida, prestigio salvado con creces.





**A una semana y días de terminada la Marathon de la Route volvemos sobre el tema para dar nuestra opinión final sobre "Misión Argentina". Sus pro y contras. Lo que hay que rever y la importancia de salir del país. El primer paso está dado, esperemos el segundo acto luego de un balance que dejó un alentador superávit**

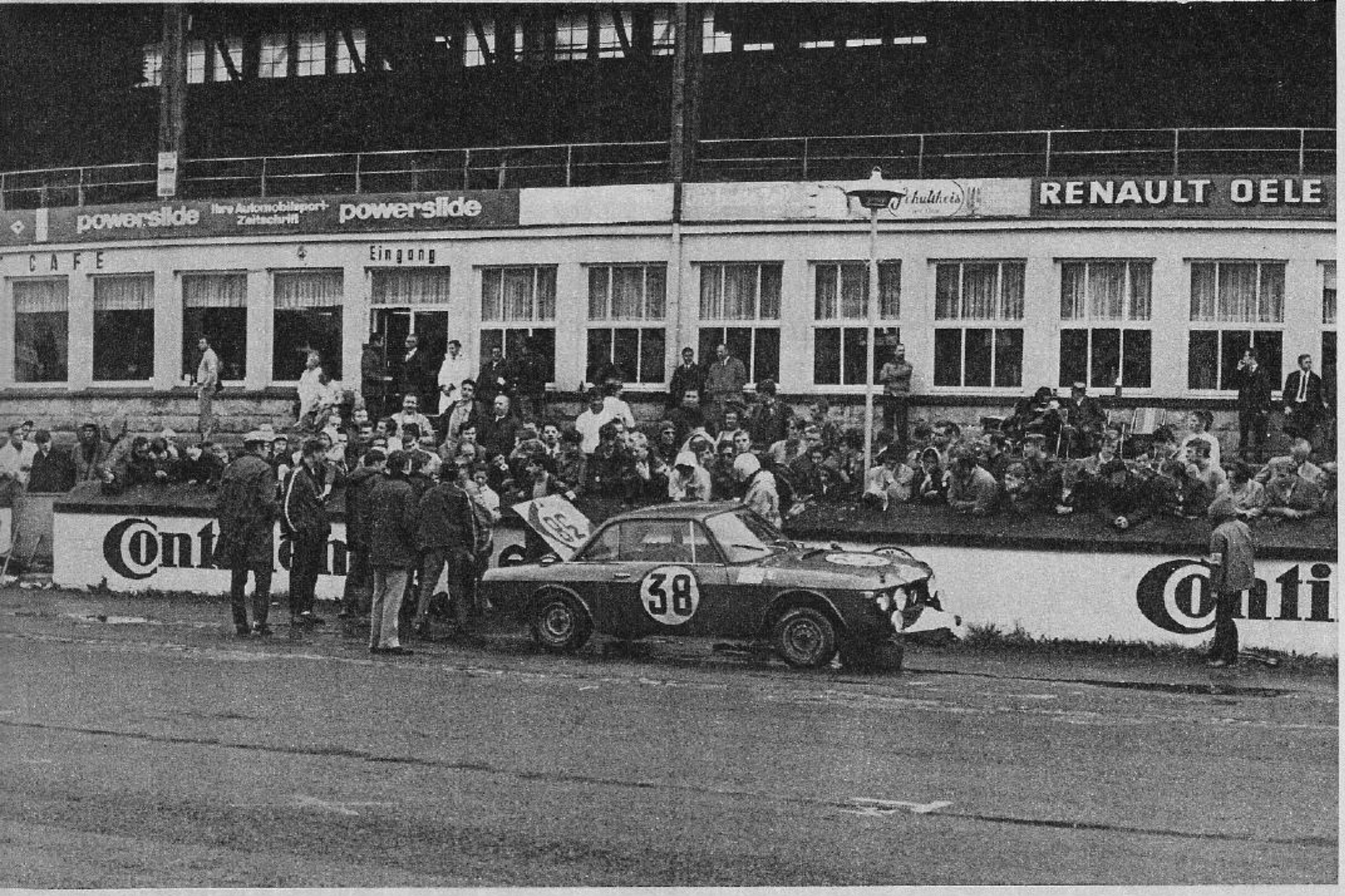
*Por CARLOS F. FIGUERAS*

Si siguiéramos removiendo en este asunto no teaminaríamos ni a fin de año porque continuarían apareciendo intereses de por medio, algunos ofendidos, dirigentes que se sienten heridos, etcétera, etcétera. Pero ya hemos dicho lo que teníamos que decir. Nuestro argumento más valedero es que todo lo publicado es **verdad.**

Pasando a lo otro —mucho más importante y menos escabroso— o sea lo referente a nuestra actuación en Nürburgring, hemos dejado bien sentado en la Marathon de la Route que nuestras posibilidades para una carrera de este tipo son óptimas. Estuvimos a la altura de los mejores y los asombramos llegando a puntear la carrera durante más de la mitad de la prueba por lo que el saldo final nos indica que "podemos" ganar una carrera como las 84 Horas contando con más organización y mejor planeamiento; el año que viene (si es que volvemos) podemos ir con la cabeza más alta y directamente con intenciones de pelear la punta.

Técnicamente los autos rindieron más de lo esperado. Porque al salir de Buenos Aires nunca pensamos que volveríamos con un cuarto puesto en nuestras manos y con el aliciente de indicar el camino por muchas horas. Ese es el mérito de "Misión Argentina", de los coches y de la preparación con que fueron vitaminizados, de los pilotos que en su mayoría supieron hacer las cosas pese a las

→




## NÜRBURGRING: UN BALANCE

dudas que existían en los momentos previos a la largada, y uno o dos enfrentamientos aislados que no llegaron a mayores, además del trabajo de todos los mecánicos que compusieron el grupo encargado de mantenimiento que no se fijó en turnos ni horarios. Eso es lo que vale. Los errores directrices del operativo se vieron velados —mejor para ellos— por el éxito rotundo de la misión que llegó a su fin trayendo de Alemania una vallosa clasificación que podría haber sido mejor aún. Las cosas salieron bien, tenemos que estar más que conformes por lo logrado, pero que nadie se eche los laureles sobre los hombros porque éste ha sido el triunfo de la industria automotriz argentina y de la virtuosa nobleza de un vehículo en particular.

Esta primer "escapada" de un grupo argentino de pilotos, mecánicos, dirigentes y autos fabricados en nuestro país debe ser el movimiento inicial para vencer una inercia que nos duró muchos años. La continuidad es lo más importante, y aunque empezamos por una carrera que no es de primera categoría, el próximo paso podría ser las 24 Horas de Francorchamps que tienen más difusión, son mucho más veloces y el ritmo es más ágil que el de las 84. Volver a las "84" pero con intenciones de "ir a ganar" es la otra posibilidad. Luego vendrá la cadena interminable de la que no debemos descuidar ni un solo eslabón.

Todos estamos felices y orgullosos porque es un éxito argentino. Queremos estarlo mucho más y para eso hace falta esperar un año y organizarnos mejor. No dudamos que se hará.

### LOS AUTOS, LOS EQUIPOS Y DEMAS

Este año, como ya dijimos en la edición anterior, se corrió con un ritmo muy inferior al impuesto el año pasado por el Porsche 911 ganador de Kaushen-Linge-Glemser en el orden de las veinte vueltas. En esta edición, Kaushen iba con las mismas intenciones, pero Steckonning se las frustró poco después del amanecer del primer día de carrera con una soberana piña. Las cosas que le dijo Kaushen no son publicables. Los otros dos Porsche que quedaron, no estaban en condiciones de entrar en la conversación por falta de respaldo mecánico y por contar con pilotos de segunda línea. El único Porsche que tenía apoyo de fábrica era el de Kaushen, y por ende, el que era número puesto desde el comienzo. Allí estaban puestas las esperanzas de la casa de Sttutgart que no aparecía oficialmente, pero se olía y palpaba en el producto que conducía el piloto alemán del Porsche Grupo 6.

El Ford Capri, que fue otro de los punteros, se limitó a experimentar el motor V-6 con miras al futuro con respecto a su intervención en competencias el año próximo en forma masiva. 200 HP fue el resultado y una interesante performance, sobre todo en lo referente a suspensiones, frenos y tenida. Pese al abandono, los pilotos y los capos de Ford Deutscheland quedaron contentos.

Los BMW fueron plaga, y entre tantos, alguno tenía que arrimar bien. Son algo frágiles (los alemanes dicen que visitan demasiado seguido a los talleres mecánicos) y no doblan muy bien que digamos. Hay potencia y con ella se corrigen errores de geometría de suspensiones y dirección. Cuando hay HP's uno se puede permitir ciertos lujos o desaciertos. El motor es una cosa seria, y el segundo puesto logrado lo confirma. Los DAF, por su parte, fueron a hacer su carrera y también a probar un nuevo sistema de trasmisión que no presentó problemas. Fueron aplaudidos porque ya son viejos visitantes del circuito de Nürburgring en oportunidad de la Marathon y aunque andan despacio dan la nota simpática pasando por la recta a no más de 130 km/h. Los Ford Escort (dos ejemplares, uno de 1.100 y otro de 1.600 cm³) no rindieron en la medida de sus muy buenos antecedentes. Los dos desintegraron el motor, demostrando que son campeones europeos de la clase turismo por el Trofeo Challenger, pero la cosa cambia cuando hay que durar muchas horas sin parar.

Los Mazda son la revelación de la categoría 1969. Andan cualquier cosa y aceleran que da miedo. Además es muy difícil que se rompan. Ultimamente vienen sonando en todos lados y aparecen muy encaramados en las clasificaciones finales, pese a sus 2 litros de cilindrada. El motor Wankel tiene un futuro increíble que ya no es discutible. Los japoneses siguen su avance en terreno automovilístico a pasos agigantados, poniendo en evidencia su capacidad ya famosa. Cuanto comenzaron ellos —en cualquier terreno— lo fueron perfeccionando hasta llegar a ser los mejores en el rubro. Los Mazda cumplieron muy bien su misión y seguramente continuarán progresando hasta estar entre los mejores del mundo.

El resto de los autos participantes se limittaron a girar con tranquilidad, a excepción del Triumph que anduvo sin parar a ritmo veloz y sostenido, y los Lancia Fulvia HF que supieron ganar la carrera con picardía y disponiendo de un motor de alta performance. Los Volvo, muy despacio, y con la única intención de llegar; el Fiat 125 excelente, considerando que era un auto totalmente standard; los Cooper con las mismas falencias que los Escort Twin-Cam; Datsun con cinco autos de gran rendimiento, pero que por distintos problemas fueron quedando en la pista o en los boxes, y tres Mercedes Benz Diesel que no pudieron girar más despacio. En marcas, máquinas y modelos, las "84" no demostraron nada nuevo. Sólo hubo asombro por el rendimiento de nuestros Torino.

En materia de pilotos tampoco vimos cosas del otro mundo. Piot-Schenken y Glemser, tripulantes del Capri, anduvieron fuerte y sin errores. Tony Fall con ritmo y seguridad, en tanto Kallstrom demostró sus cualidades para andar bajo la lluvia. Innes Ireland exquisito (reminiscencias de F-1), Pinto, Munari, Slotemacker, Kelleners y Deprez conforman el conjunto de los mejores que vimos en distintas partes del increíble circuito alemán.

Resumiendo, nada nuevo bajo el sol. Tenemos mucho que aprender y sólo la experiencia —si es que sabemos asimilarla— será la que nos enseñará a mejorar y pulir nuestros errores. Lo importante es saber que estamos a la altura de ellos y que no son tan cucos como pensábamos. Bajemos el telón y esperemos el segundo acto



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com









Los que entraron terceros con un Triumph que no paró jamás. Carpentier-Duvachel-Barbara. No hubo mujer, pese a algunas informaciones. Aquí la prueba.

Foto del triunfo del Lancia. El inglés Fall cambia caño en tres paradas sucesivas y una sola vuelta penalizada. Audacia.

Arriba, centro: Los desconocidos de siempre. Que trabajaron sin respiro durante muchas horas. Los mecánicos del equipo argentino. Honor a ellos.

Arriba, derecha: El Escort Twin-Cam 1600 de Worswick-Heppenstall-Poole con toda la preparación grupo cinco del mundo. Voló motor.

No duró mucho ni anduvo muy rápido, pero dio prestigio. El Matra Djet de la scudería belga. Caja de velocidades kaput.




## LOS QUE HICIERON POSIBLE LA MISION ARGENTINA

SECRETARIA GENERAL DE PRESIDENCIA DE LA NACION
BANCO MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES
YACIMIENTOS PETROLIFEROS FISCALES
ELMA
BARDAHL LUBRICANTES ARGENTINA S. A.
ROBERT BOSCH ARGENTINA S. A.
EL GRAFICO
FRIC ROT GABRIEL S. A.
HOESCH ARGENTINA
BENDIX
IKA RENAULT S. A.
LA RAZON
RUEDAS ARGENTINAS S. A.
TRANSAX S. A.
WOBRON S. A.
CLARIN
CARLOS PEDRO BLAQUIER
SUIXTIL S. A.
C. A. P.

## AGRADECIMIENTOS

Como primera medida debemos agradecer al departamento de Relaciones Públicas de General Motors Argentina (especialmente al señor Alberto Linares) por sus gestiones ante Adam Opel de Russelheim, Alemania Occidental para obtener en calidad de préstamo un Opel Kadet LS del que hicimos uso y abuso. También a la diligencia y amabilidad con que se nos ha atendido en la citada fábrica, particularmente al señor Ihrig, del departamento de Prensa de Opel, al que sinceramente consideramos un amigo. Muchas gracias porque ellos hicieron posible que todo el material fuera enviado a tiempo a Buenos Aires y de esa forma cumplir con el lector.

Tampoco podemos olvidarnos de los amigos de Transradio que hicieron lo imposible por que nuestras comunicaciones tuvieran prioridad uno en el tráfico normal. A los señores Agra, Masip y todos sus compañeros el agradecimiento profundo de Parabrisas CORSA por la misión cumplida y por todos los favores que nos hicieron fuera de todo programa.




**Los TORINO orgullo de la técnica argentina están equipados de fábrica con caños de radiador de:**

MANUFACTURA DE ARTICULOS DE CAUCHO
YACO S.A.C.I.F.I.
SIEMPRE A LA VANGUARDIA
FABRICA: French y Vte. López - MORON - PCIA. BUENOS AIRES
Teléfonos: VENTAS: 629-7766/2421 - ADMINISTRACION: 629-9100/7654

# EN ROSARIO

Parabrisas CORSA

5° ANIVERSARIO

repuestos y accesorios
MILTON JORGE BARBAGALLO
ISARD
DE CARLO
N-S-U
CITROEN
HEINKEL
ISETTA
DKW
RENAULT
FIAT
envios al interior contrarreembolso
Av. Alberdi 270
Rosario T.E. 39-4522

MICROCARGADOR de BATERIAS
CARGUE SU BATERIA DE 6o12 VOLTIOS, 10 AMP. EN SU CASA
DESDE $ 12.500.-

FABRICAMOS TODA LA LINEA DE CARGADORES DE ACUMULADORES
PRECIOS ESPECIALES A REVENDEDORES
SALTA 1574
T. E. 22743
ROSARIO
REMITIMOS CONTRAREEMBOLSO

SILENCIADORES
Y CAÑOS DE ESCAPE

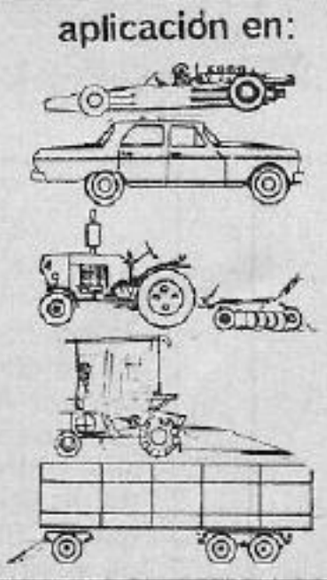
ZUBON
colocacion de silenciadores en 1 h.
GALVEZ y ENTRE RIOS
TEL. 814734 ROSARIO

NUEVA FIRMA
NUEVO SURTIDO
NUEVOS PRECIOS
COMPRUEBELOS!!
AUTOGOL S.R.L.
(EX-LUCCHESE Y CIA.)
Para su
AUTO UNION D.K.W.

toda la linea
REPUESTOS-ACCESORIOS
legitimos e importados
ELECTRICIDAD-CHAPERIA
Pedidos Contrarreembolso al interior
3 de FEBRERO 1563 T.45364 ROSARIO

radiocar's

productores
magazines
SERVICE AUTORIZADO:
AUTOVOX
BECKER
BLAUPUNKT
MOTOROLA
RADIOMATIC
R.C.A. VICTOR
Créditos
5, 10, hasta 15 meses
Canje de magazines
Venta y service
de
autoradios
y
autostereos

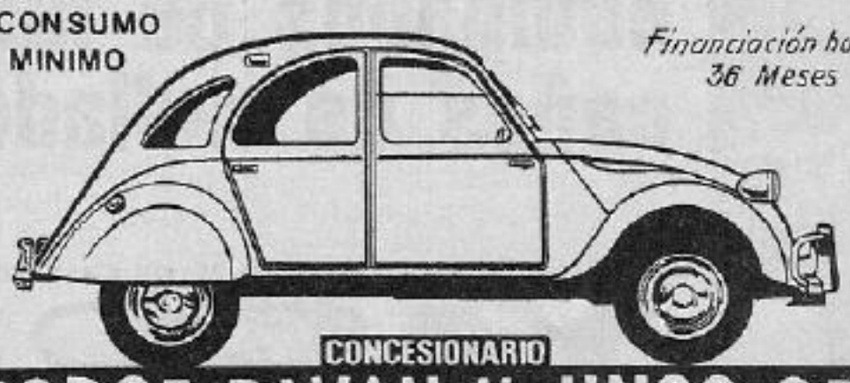
aplicación en:

COJINETES
REX
SOCIEDAD ANONIMA
con licencia de
FEDERAL MOGUL BOWER BEARINGS INC. U.S.A.
Av. OVIDIO LAGOS 4140
t.e. 85330 - 88868 c.c. 47

PEUGEOT
FIAT
su service
ALEMFRAN S.R.L.
MAIPU 2339 T. 80855 ROSARIO


RUEDAS DEPORTIVAS
DISPONEMOS LLANTAS STANDARD O ESPECIALES 6" 7" 8" Y ADAPTAMOS A DISTINTOS ANCHOS PRECIOS DE FABRICA
INDARA S.R.L. SAN MARTIN 2646 TE 811166 80025 ROSARIO

de KINA para su automovil

LAPRIDA 1802
T.E. 80625
ROSARIO

AHORA CONVIENE MAS... citroën
CONSUMO MINIMO
Financiación hasta 36 Meses

CONCESIONARIO
JORGE PAVAN Y HNOS. S.R.L.
SAN MARTIN 2898 - T.E. 813998 - ROSARIO


# GRAN PREMIO DE TURISMO 1969

**Los muchachos de Turismo pueden estar contentos. HAY GRAN PREMIO. Va por el sur y en Río Gallegos hay división de recorrido para las tres clases**




Nuestro tan amado y esperado Gran Premio de Turismo ha sido anunciado por los más altos jerarcas del Automóvil Club Argentino. Este año no tendremos participación internacional (¡¡¡otra vez!!!) y sólo podrán correr autos de fabricación nacional o similares importados, por lo cual se descuenta que la lucha entre fábricas se hará aún más intensa y seguramente veremos a fábricas que hasta ahora no participaban en esta carrera, interviniendo con todo. Para ahorrar palabras, vamos a los hechos y a determinar paso a paso cómo ha de ser este gran premio. Habrá tres clases: A (hasta 1150 cm³); B (de 1151 hasta 2000 cm³) y C (más de 2000). Como primera medida informamos que será única y exclusivamente para automóviles nacionales o sus similares importados lo que sigue constituyendo un error garrafal al ignorar, no ya la industria europea o estadounidense, sino la sudamericana. Pero esto lo decimos hace mucho tiempo y nunca se nos ha hecho caso, por lo que pensamos que la industria latinoamericana no debe interesar a nadie y menos a los organizadores del Gran Premio. Pero sería lindo, ya que la confrontación con Europa es escabullida por pilotos y organizadores, ver un mano a mano con los autos latinoamericanos.

## DESARROLLO

1ra. **Etapa.** 23 de octubre: Prov. de Buenos Aires-Trelew, 1.039 km. **2a. Etapa.** 24 de octubre: Trelew-Río Gallegos, 1.325 km. **3a. Etapa:** 26 de octubre (Se dividen las tres categorías y se hace un recorrido para cada una). Clase A (Río Gallegos-Río Turbio-Río Gallegos); Clase C (Río Gallegos-Ushuaia-Río Gallegos) y Clase B (Río Gallegos-Punta Arenas-Río Gallegos). El kilometraje respectivo es el siguiente: Clase A: 590 km; Clase B: 587 km y Clase C: 1.204 km. **4a. Etapa.** 28 de octubre: Río Gallegos-Comodoro Rivadavia, 1.177 km. **5a. Etapa.** 30 de octubre: Comodoro Rivadavia-San Carlos de Bariloche, 896 km. **6a. Etapa.** San Carlos de Bariloche-Zapala, 393 km. **7a. Etapa.** 2 de noviembre: Zapala-Santa Rosa, 718 km.

El recorrido es, sin duda, muy agradable y en algunos tramos se da pie a que se desarrollen grandes velocidades, como en otros se observará el manejo de montaña o en faldeo veloz. Indudablemente el trazado de este Gran Premio está bien elegido, es largo, y en sus 7.000 km hay todo tipo de camino.



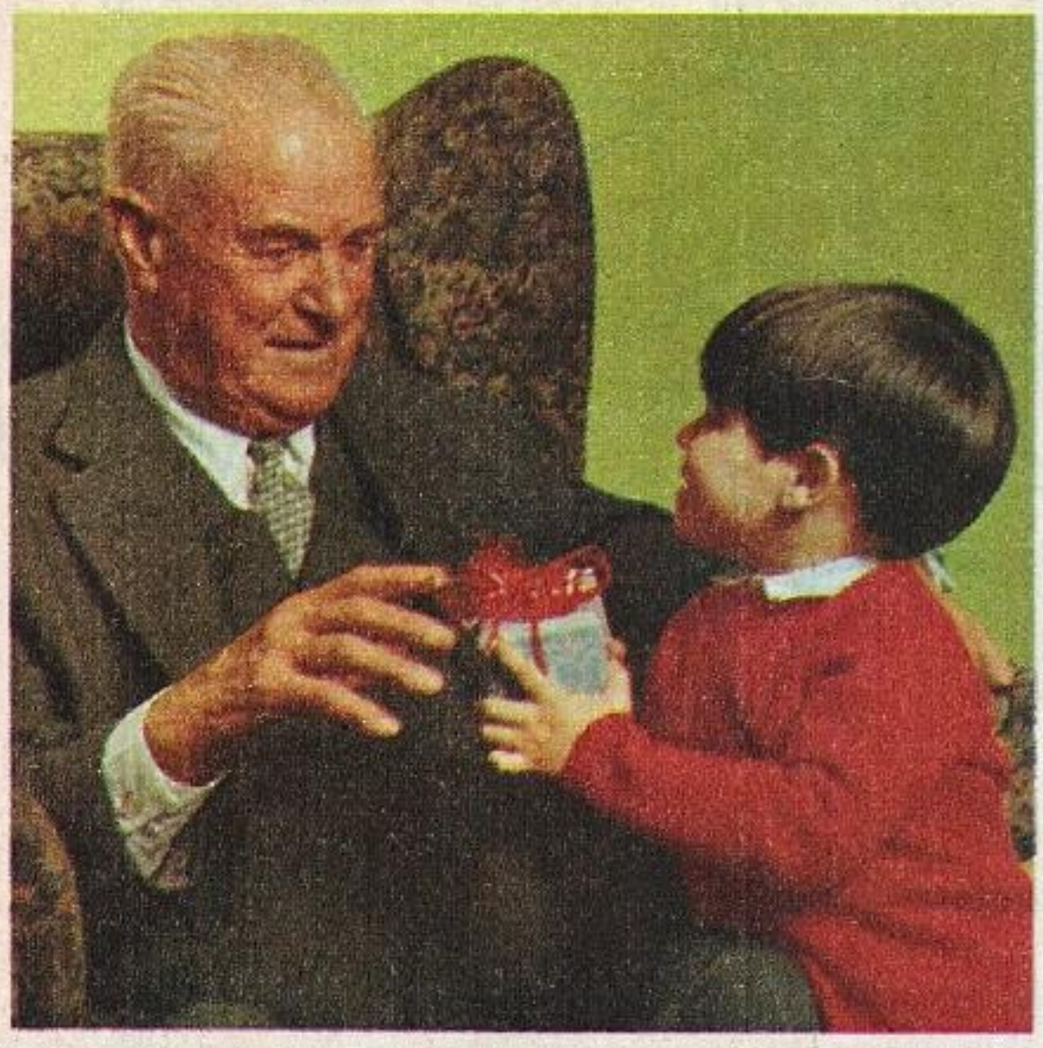
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



# El abuelo que cumplió años en una noche de sol.

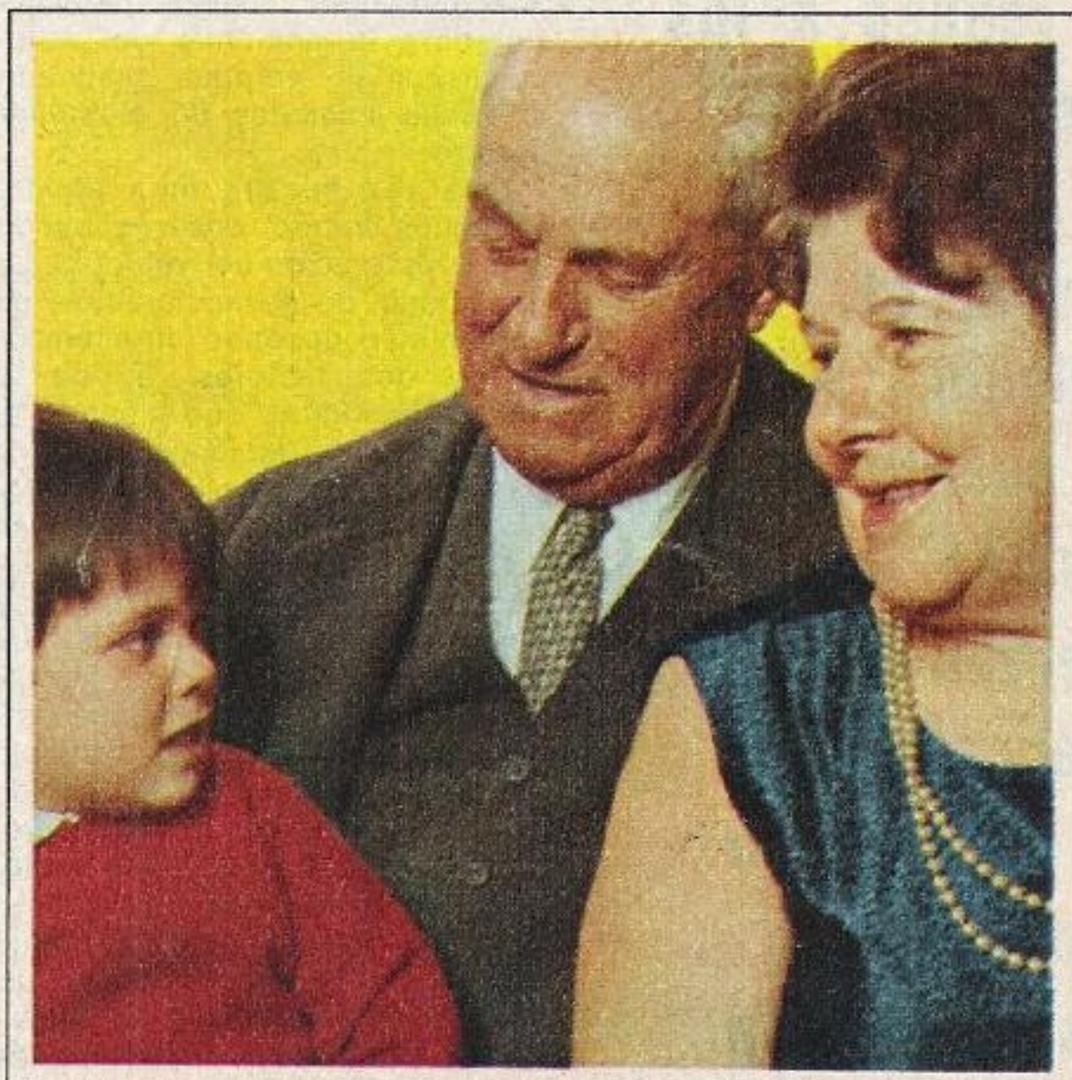
Flash! Flash! Flash! Flash! Y la casa y la noche se llenaron de sol.
El cumpleaños del abuelo, captado por una cámara Kodak con flash.
Sonrisas de abuelo, besos de hijos y nietos, emoción, ternura, alegría.
Todo, con los soberbios colores de las películas Kodak. Cuando la fiesta terminó, el Laboratorio Color Kodak de Buenos Aires reveló las fotos.
Rápidamente, y con perfección.
Este cumpleaños del abuelo jamás terminará. Por Kodak.

KODAK ARGENTINA S.A.I.C.



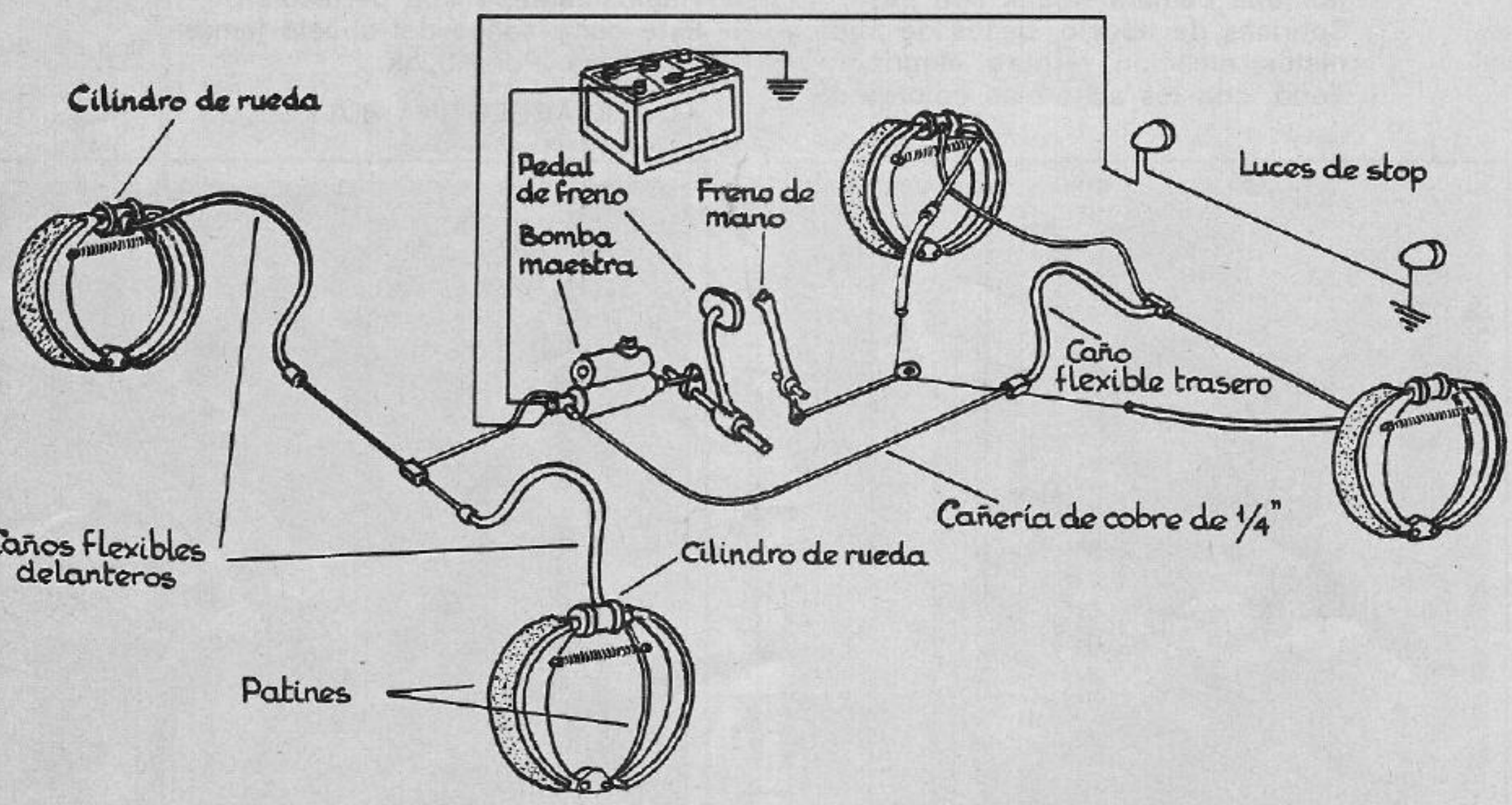






*Todo el año es bueno para fotografiarlo con Kodak.*

# LOS FRENOS




**Esquema representativo de un sistema de frenos hidráulicos de campana o tambor.**

## Un repaso a los mecanismos encargados de detener el vehículo, teniendo en cuenta los muchos factores intervinientes, a veces no puestos en evidencia a simple vista

Continuamos nuestro pantallazo sobre la anatomía del automóvil con un enfoque destinado a los no iniciados en el *métier* fierrero.

Esta vez nuestra mira apunta hacia los frenos, encargados de la *desaceleración* del vehículo. La capacidad de desaceleración de un vehículo depende directamente de dos factores: a) de la *fuerza friccional* que genera el material de fricción (cintas o pastillas) y la superficie de fricción; puede deducirse que esa fuerza será función del área disponible en los frenos y de las características del material de fricción utilizado; b) de la *habilidad* con que el sistema entrega a cada rueda del vehículo la cantidad exacta de acción frenante requerida en cada frenada, sin hacer que llegue a bloquearse; o sea que intervendrán aquí la correcta distribución de esa acción frenante entre las ruedas delanteras y las traseras y además la capacidad de agarre de las cubiertas. Planteado así, el asunto suena simple. Pero no lo es tanto, como podemos ver. Comencemos por conocer cuál es el trabajo (tarea) desempeñado por nuestros entrevistados de hoy, los frenos.

### ENERGIA TRASFORMADA

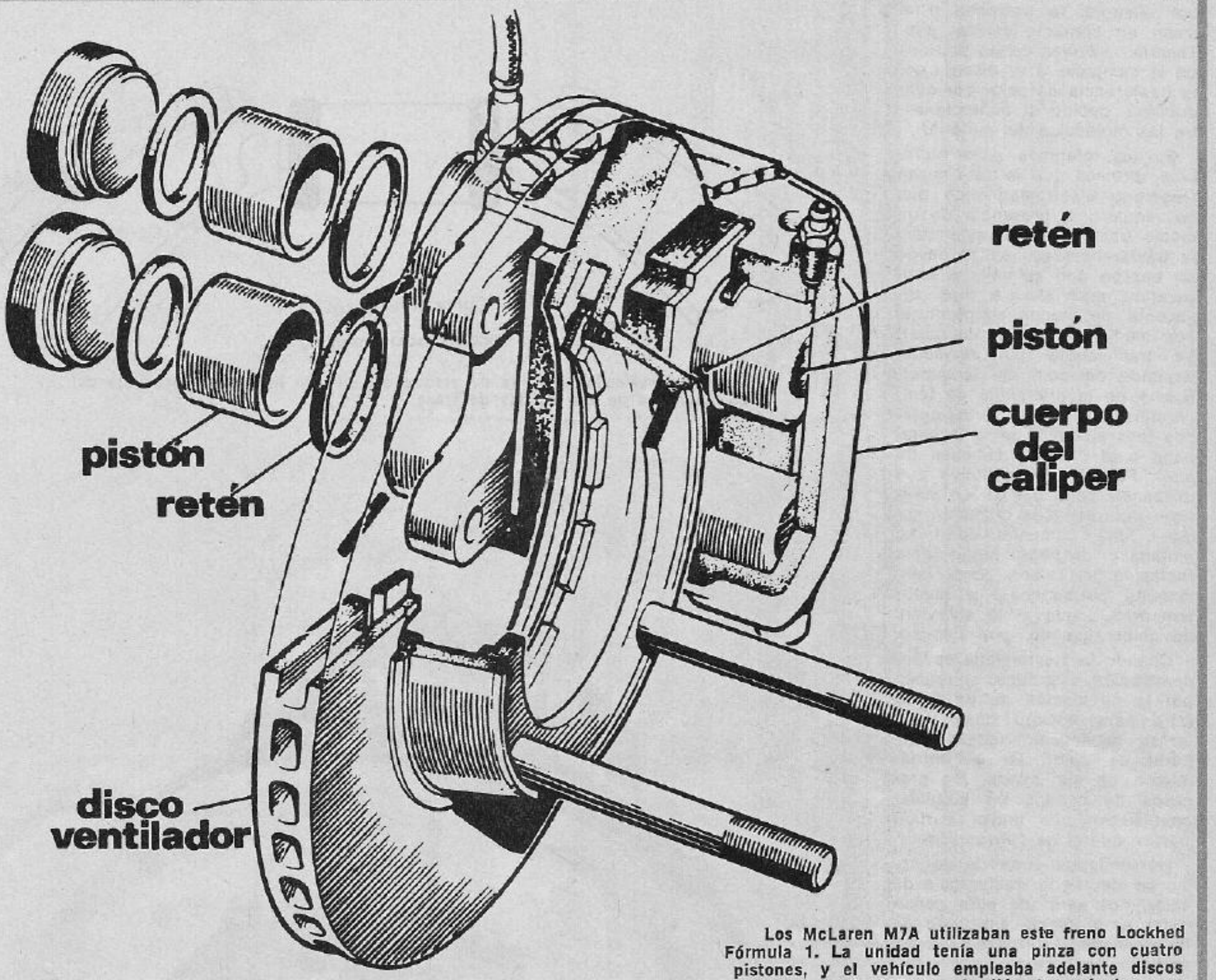
Los frenos, aplicados a un automóvil, avión, ascensor o cualquiera otra máquina, se encargan en todos los casos de trasformar energía cinética en calor. Todo vehículo en movimiento posee una cierta cantidad de esa *energía cinética* dada por la expresión $Ec = 1/2.\ m.\ v^2$, y resulta debido a su masa (m) y velocidad (v). Esa energía es directamente proporcional al peso (m) del vehículo y al cuadrado de la velocidad que lleve el mismo. Supongamos que el vehículo se va deteniendo; entonces esa energía tiene que ser disipada —es decir, convertida— en alguna otra forma de energía. Si dejamos que ese vehículo se detenga solo (sin recurrir a los frenos) sobre un camino nivelado, la referida *energía cinética* será disipada en: la resistencia aerodinámica, la resistencia aportada por el motor (suponemos que lleva una marcha enganchada), la fricción de rodamiento de los neumáticos y en la fricción de los mecanismos (cojinetes, engranajes, etcétera). Pero, si en cambio utilizamos los frenos para detenerlo, entonces la *energía cinética* resultará convertida en calor a través de las cintas, zapatas y campanas (o pastillas, mordazas y discos) debido a la "fricción de rozamiento".

Si volvemos a analizar la expresión de la energía cinética, se deducirá de inmediato cómo ésta resulta incrementada si se aumenta la masa y/o velocidad del automóvil. El primer factor (m) incide en menor grado que

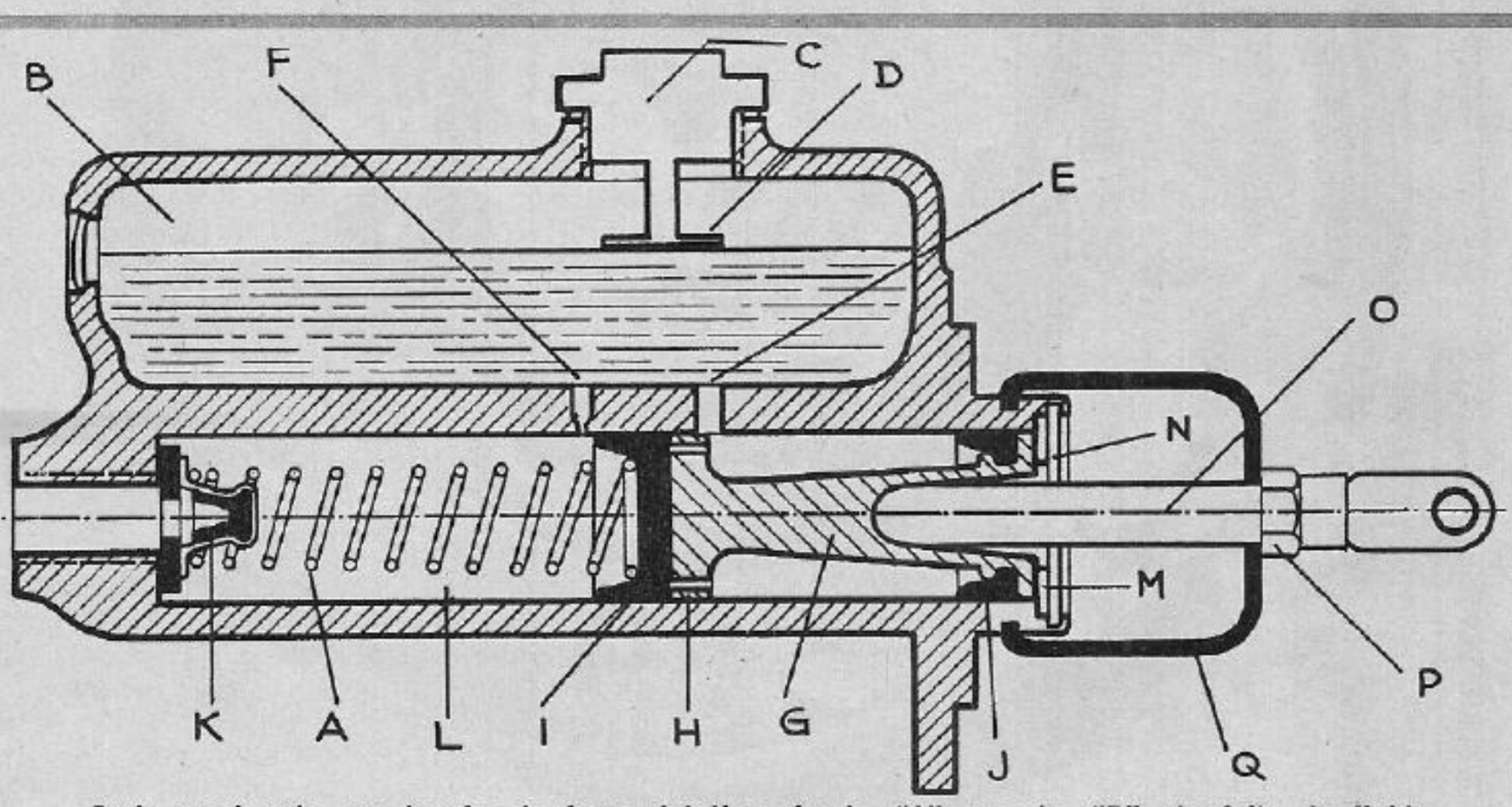


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por ENRIQUE ROBERTO CARMONA




**Los McLaren M7A utilizaban este freno Lockhed Fórmula 1. La unidad tenía una pinza con cuatro pistones, y el vehículo empleaba adelante discos ventiladores de 305 mm de diámetro, mientras que atrás calzaba otros de 266 mm.**




**Corte mostrando una bomba de freno del tipo simple. "A": resorte; "B": depósito de fluido; "C": tapón; "D": indicador de nivel; "E": orificio compensador; "F": orificio de alimentación; "G": pistón; "H": ídem; "I": cubeta de goma; "J": ídem anterior; "K": válvula de mando a la tubería; "L": cilindro maestro; "M": arandela; "N": retén; "O": vástago; "P": regulación del vástago.**

la velocidad, por hallarse ésta elevada al cuadrado. Bastará con ver que un vehículo de 2.000 kg posee 33 por ciento más de energía cinética que otro cuyo peso sea de 1.500 kg, a una velocidad dada. En cambio, aumentando la velocidad, por ejemplo, desde 95 a 135 km/h, se verá cómo el valor de la energía cinética resulta *duplicado*. De aquí podemos sacar como corolario *cuánto* se ha visto incrementado el trabajo de los frenos en los últimos años, dado que durante ese tiempo la tendencia general ha sido fabricar automóviles algo más livianos, pero mucho, mucho más veloces.

## CALOR TRASFERIDO

El calor puede ser trasferido de un medio a otro por tres procesos distintos: por *conducción, radiación o convección.*

Por *conducción:* se requiere en este proceso que ambos me-

→

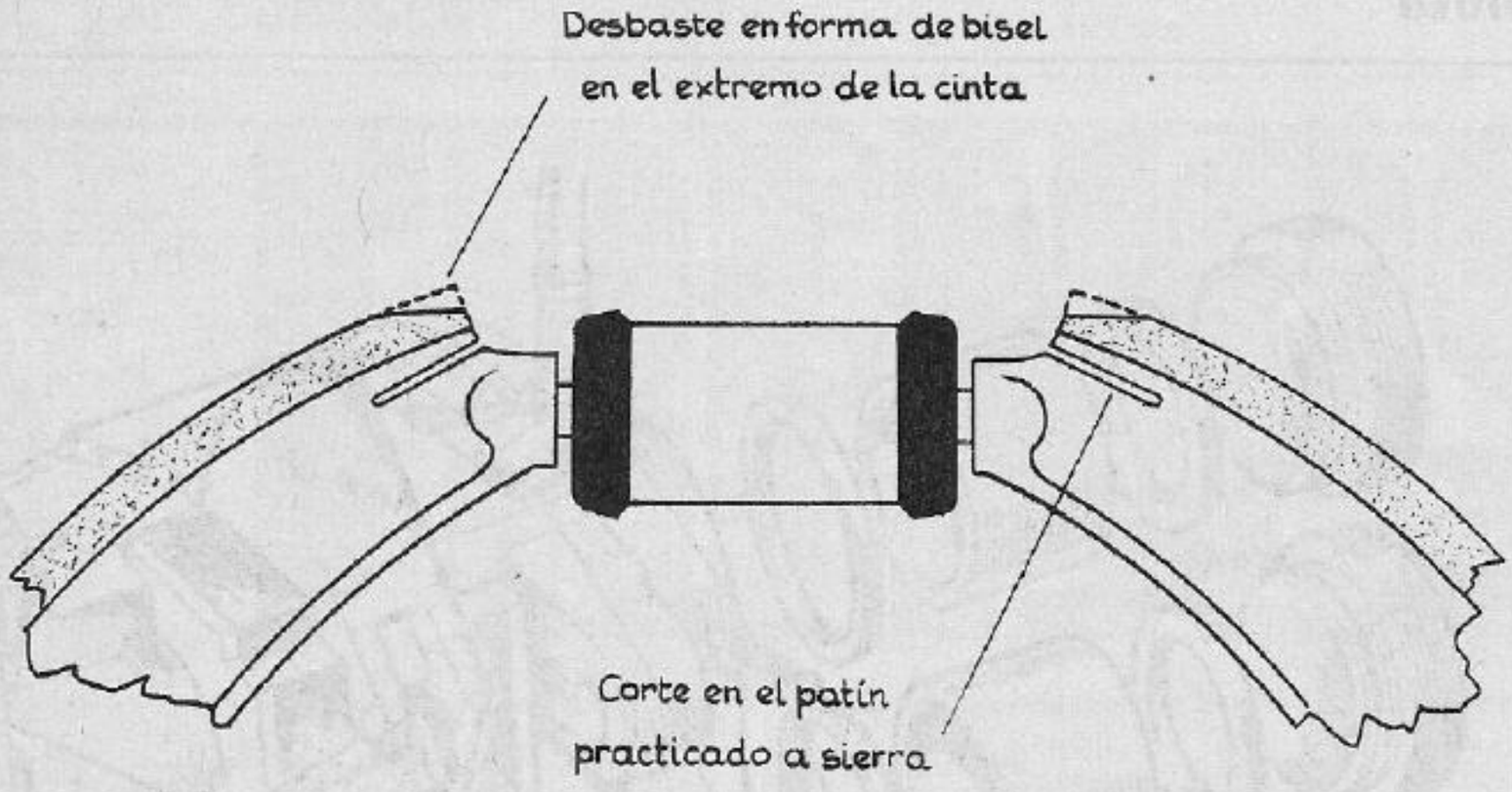
dios estén en contacto físico; por ejemplo, la campana o el disco en contacto con el aire. También a través de las paredes de la campana o el disco existe trasferencia de calor por *conducción*, debido al contacto entre las moléculas del material.

Si nos referimos a la *radiación*, diremos que se trata de un fenómeno electromagnético que no requiere la presencia de un medio trasferente. En este caso la trasferencia se realiza desde un cuerpo que se halla a temperatura más alta, a otro adyacente de menor temperatura, por medio de ondas de calor. La trasferencia por *radiación* depende del color de la superficie y de la diferencia de temperatura existente entre los cuerpos (por ejemplo, entre la campana o el disco, y la masa de aire). Por el mismo motivo que utilizamos ropa blanca en verano —para evitar la radiación solar—, una campana de freno pintada color negro facilitará la *radiación* del calor y consecuentemente permanecerá a menor temperatura que si lo estuviera de color aluminio, por ejemplo.

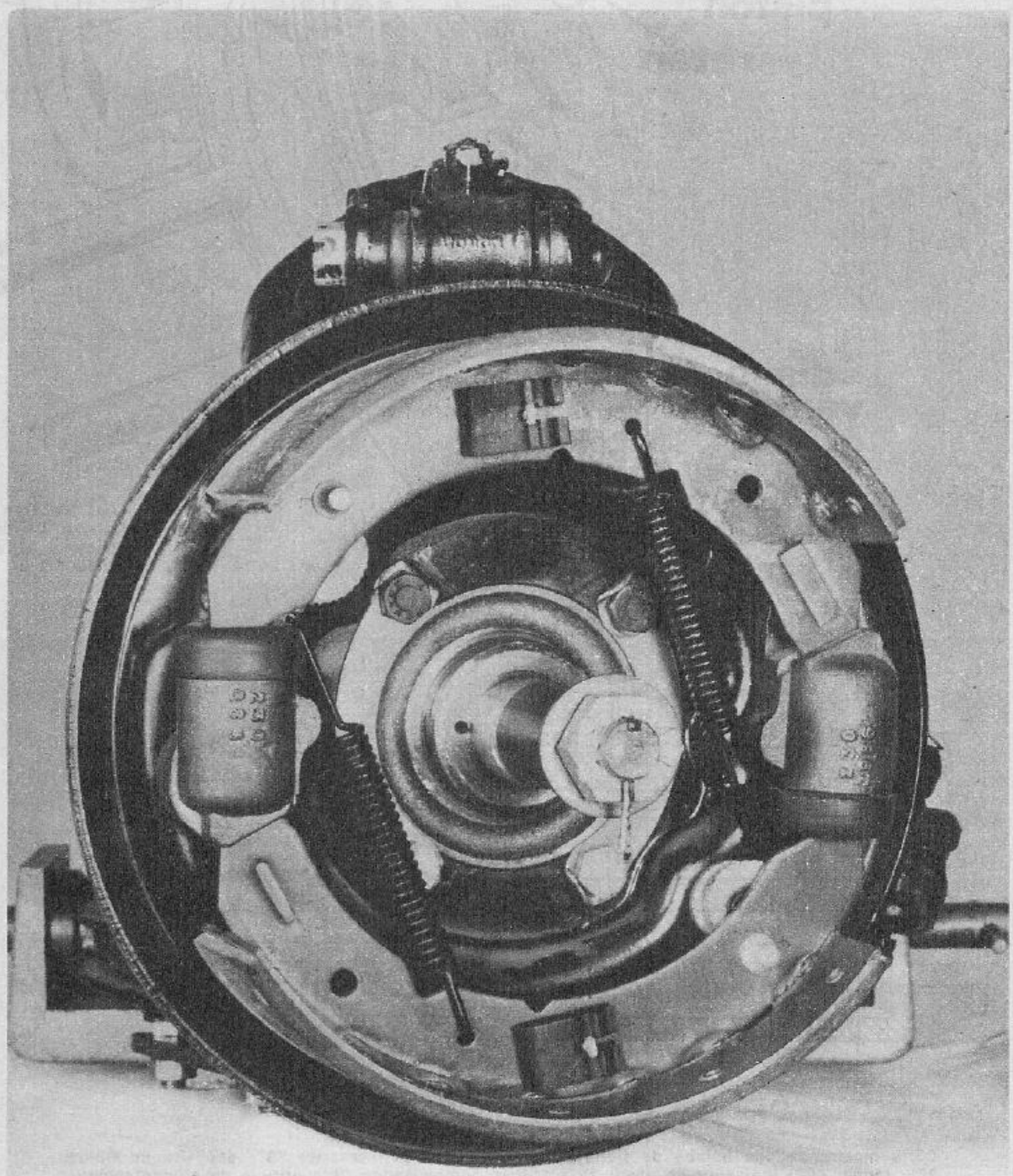
Cuando la trasferencia es por *convección*, el proceso se realiza por la circulación de un fluido (aire para nuestro caso), que en su movimiento realiza trasporte de calor. En el enfriamiento de los frenos, los procesos de *conducción* y *radiación* tienen una mayor participación que el de *convección*.

Habiéndonos enterado de cómo se efectúa la trasferencia de calor, nos será útil para considerar el problema suscitado en la *dimensión* y *forma* de las superficies de fricción de los frenos, ante la acción de la temperatura en aumento. Particularmente en el caso de los sistemas clásicos de campanas, donde por acción del calor se expanden, alejándose de las cintas, ocasionando una consecuente "pérdida" de pedal. Si la temperatura resulta incrementada aún más, las campanas terminan además por deformarse, viéndose entonces reducida la superficie de contacto con las cintas. Paralelamente, ese aumento de temperatura habido origina un cambio negativo en el coeficiente de fricción. Estos tres factores negativos que acabamos de ver identifican las limitaciones de las campanas de freno, y han sido causal de su reemplazo por los más eficientes sistemas de disco.

En efecto, la limitada capacidad de las campanas para evacuar calor es debida a que alrededor de dos tercios de su superficie están en contacto con las cintas, todo dentro de un recinto cerrado donde la evacuación debe realizarse a través de paredes relativamente gruesas. En cambio, en el sistema de disco, si bien la tem-



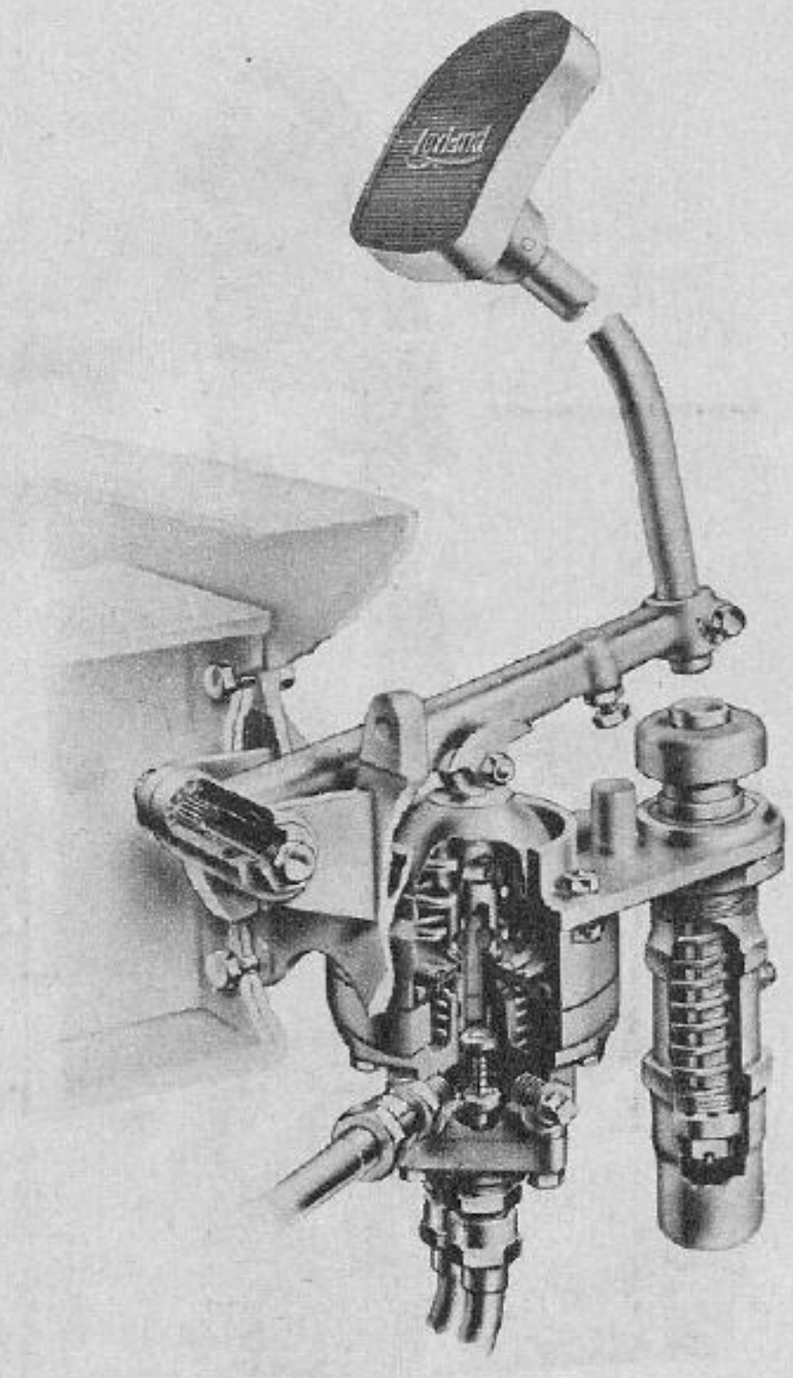

**Esquema mostrando la forma de ataque del cilindro hidráulico encargado del accionamiento de las zapatas de freno.**



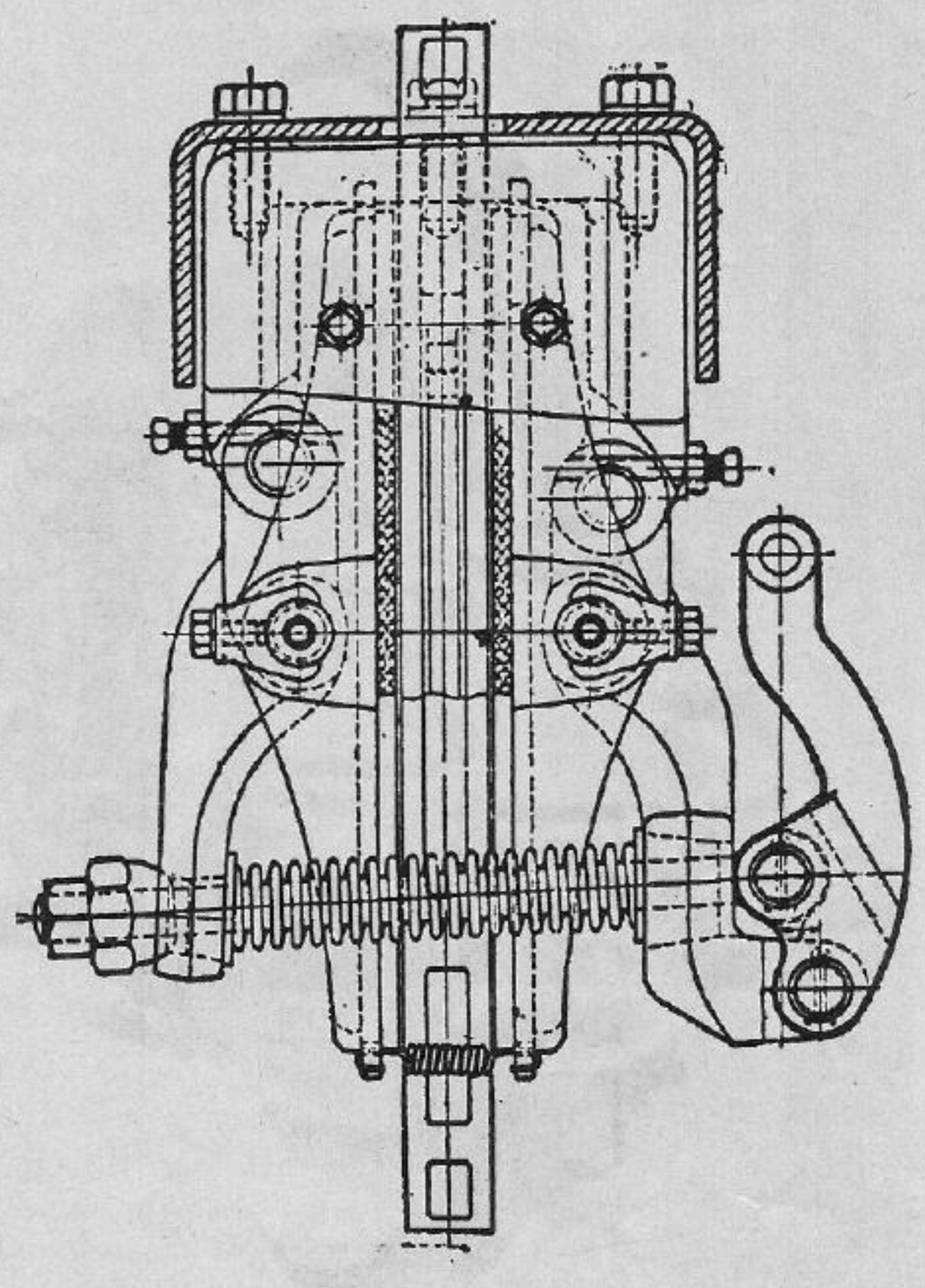
**Zapatas de freno de un sistema a campana convencional, accionadas mediante dos cilindros hidráulicos. Los resortes mantienen separadas a las zapatas de la campana cuando no trabajan esos cilindros.**



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com




**Pedal de freno "doble presión" de los ómnibus Leyland Tiger que deambulan por Buenos Aires. Las frenadas suaves son permitidas por una válvula intercalada en el circuito primario, la que deja pasar aire lentamente. Para las frenadas violentas se obtiene una gran presión de aire instantánea de otro circuito, ejerciendo una fuerza adicional sobre el amortiguador cargado a resorte, que vemos a la derecha. Los frenos de aire del Leyland son accionados por diafragmas.**



**Primitiva aplicación práctica de los frenos de disco. La ilustración corresponde al sistema llamado "Trustop" utilizado en la trasmisión de algunos camiones estadounidenses circa 1926.**

peratura de trabajo es muy superior, solamente alrededor del 15 por ciento de la superficie del disco se halla en contacto con el material de fricción (pastillas), quedando el restante 85 por ciento en contacto con el aire, disipando calor.

Existe una premisa alrededor de la cual giran las soluciones que suelen ser puestas en práctica para mejorar la acción de los frenos, o al diseñarlos: "la cantidad de calor trasferido es función de área de los elementos componentes del freno". Así se recurre a disponer aletas sobre las campanas, consiguiéndose aumentar el área disipadora sin que ocurra lo mismo con las dimensiones generales del conjunto. Otra solución puede ser aumentar las dimensiones de todos los elementos, o incrementar la trasferencia de calor por *conducción* o *convección* ventilando el sistema con ranuras o pantallas deflectoras.

## PERMEABILIDAD Y ABSORCION TERMICAS

Durante una frenada violenta desde alta velocidad se produce un fuerte desequilibrio entre el calor generado por los frenos y el que ellos pueden disipar. La enorme cantidad de calorías generada en un instante no puede ser prácticamente evacuada tan rápidamente por ningún sistema. En consecuencia, el calor remanente es el causante de que los frenos se mantengan calientes cuando trabajan. Ese calor lo absorben los elementos componentes; es decir que el calor que no ha sido trasferido o disipado al exterior, resulta retenido y hace aumentar la temperatura de trabajo del sistema.

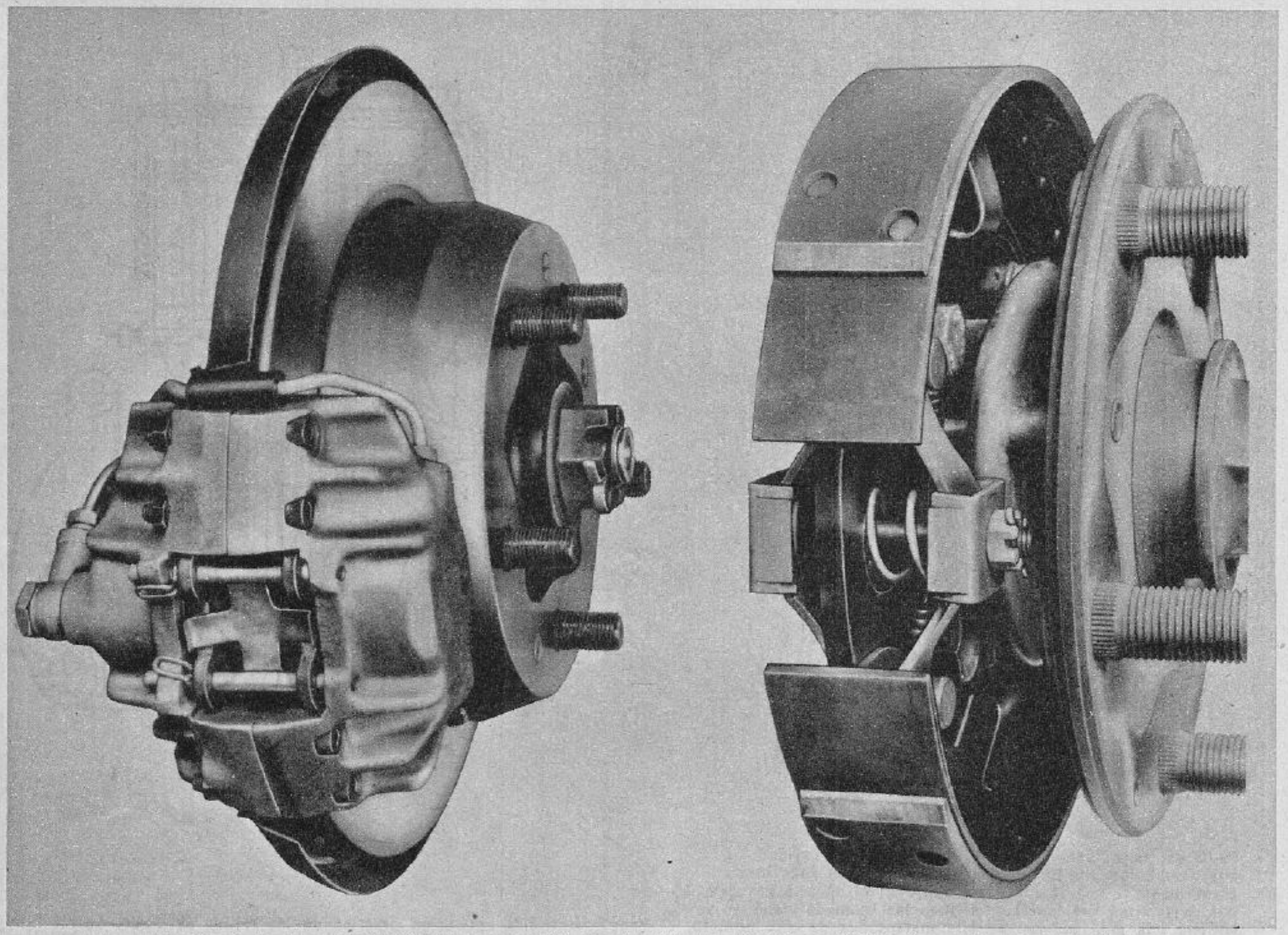
El grado de absorción de calor de un cuerpo está directamente vinculado a dos factores. Estos son la *masa* y el *calor específico* del material que lo compone. *Calor específico* se llama al calor necesario para elevar en un grado la temperatura de la unidad de *masa* de una sustancia a una temperatura dada. Los materiales varían ampliamente en sus calores específicos; por ejemplo, el del aluminio duplica al del hierro y al del acero, siendo por esa razón que sus distintas aleaciones resultan ideales para campanas, zapatas, mordazas, etcétera. El aluminio no sólo tiene un relativamente alto calor específico —es decir que su temperatura se incrementa comparativamente mucho menos para una determinada cantidad de calor absorbido—, sino que además se caracteriza por tener una gran permeabilidad térmica.

Otro antídoto para el pernicioso aumento de temperatura —no considerando en este caso el calor específico— es el factor de *masa*. Campanas y zapatas, al ser grandes y pesadas, llegan a absorber muchísimo calor dentro de un razonable aumento dado de su temperatura. Esto evidencia el aspecto más crítico de los frenos de disco, donde mordazas y disco constituyen un conjunto de relativamente poca masa. Si bien es reconocida su capacidad de disipación, la enorme cantidad de calor generada durante el uso intensivo en competición no siempre es evacuada rápidamente. Lo que se traduce en temperaturas que llegan a poner el disco al rojo, como algunos mortales pueden visualizarlo durante la noche en Sebring o Le Mans. Esas altas temperaturas de trabajo ocasionan rápido desgaste del material de fricción, circunstancia que no constituye un problema grave en competición, pero sí lo es en el campo de los automóviles de serie rápidos o pesados, que requieren prestaciones prolongadas con menos costo y mínima atención.

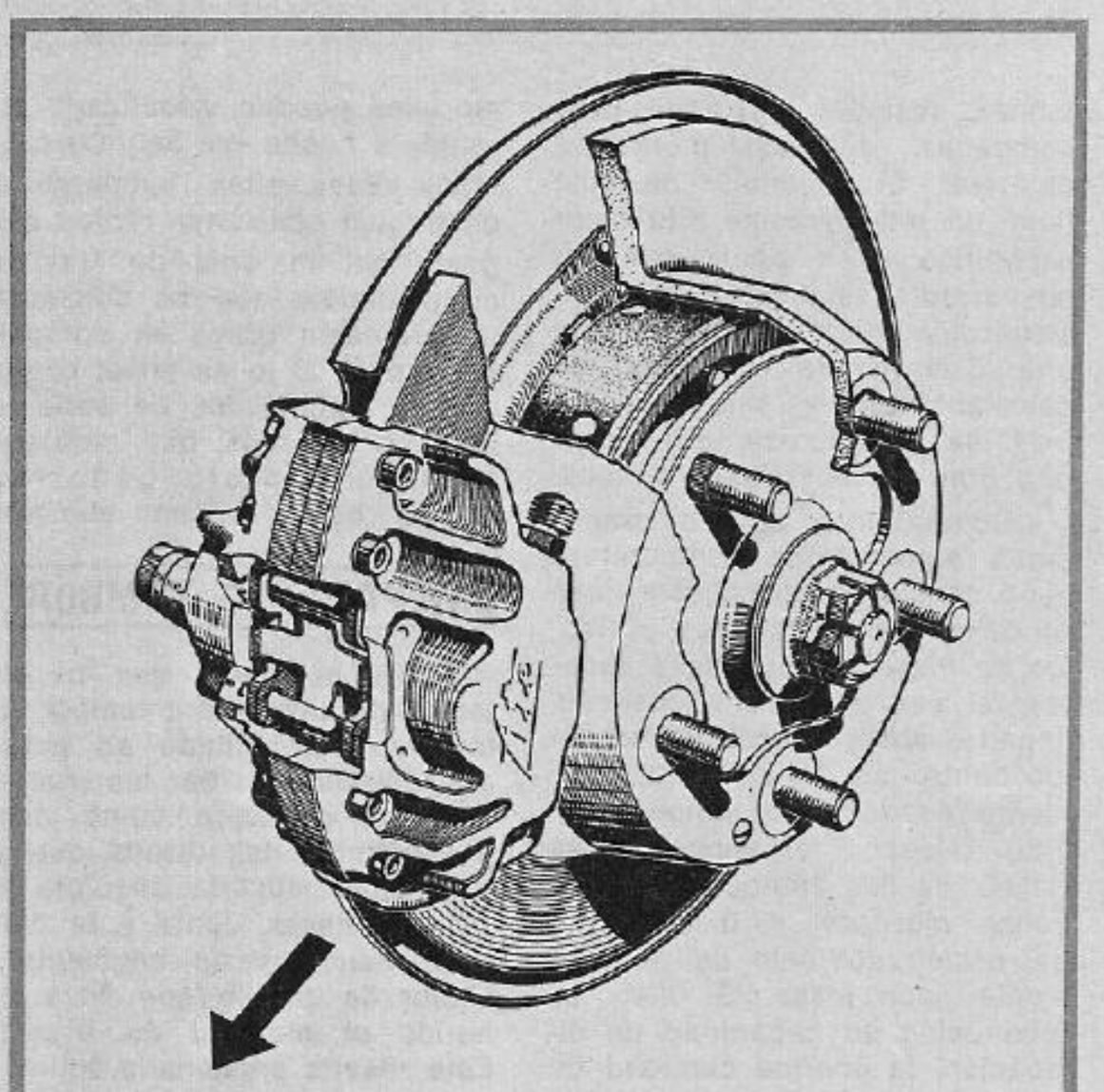
## CAMPANAS O TAMBORES

Puede estimarse que los sistemas de campana o tambor ven francamente limitada su actuación al ámbito de las ruedas traseras, actuando como complemento de los discos que ya son casi mayoría absoluta en las delanteras. Junto a la campana hallamos un segmento o sector de círculo que lleva adherido el material de fricción. Este resulta presionado sobre la campana gracias a la acción pivotante de aquel segmento o sector, llamado zapata de freno. Un método simple para su accionamiento consiste en pivotar ambas zapatas con dos

→



A la izquierda, la unidad ATE-Porsche completa, y a la derecha, el sistema interno de zapatas correspondiente al freno de estacionamiento.



Unidad ATE utilizada por Porsche, donde se combinan un disco externo del freno de pie con una pequeña campana interna, destinada al freno de estacionamiento. Va montada en las ruedas traseras solamente.

extremos apoyados sobre un perno, e instalar entre los otros dos un cilindro hidráulico con doble pitón. Por hallarse yuxtapuestos, éstos empujarán a los extremos correspondientes de las zapatas en sentidos contrarios. Los otros métodos de accionamiento existentes constituyen variantes o complementos del aquí descripto.

Al frenar, la campana, mientras se halla girando, tiende a arrastrar a la zapata en el mismo sentido, generando una cupla alrededor del punto pivote. Esa cupla hace que la zapata resulte empujada aún con más fuerza sobre la campana. Esta acción es llamada *autoenergetizante* o *auto-servo*, y obviamente se produce sólo sobre una de las zapatas cuando el vehículo avanza. La zapata autoenergetizada pasó a ser conocida en la jerga automovilística como la "leading", mientras que la que no realiza ese efecto resulta denominada zapata "trailling".

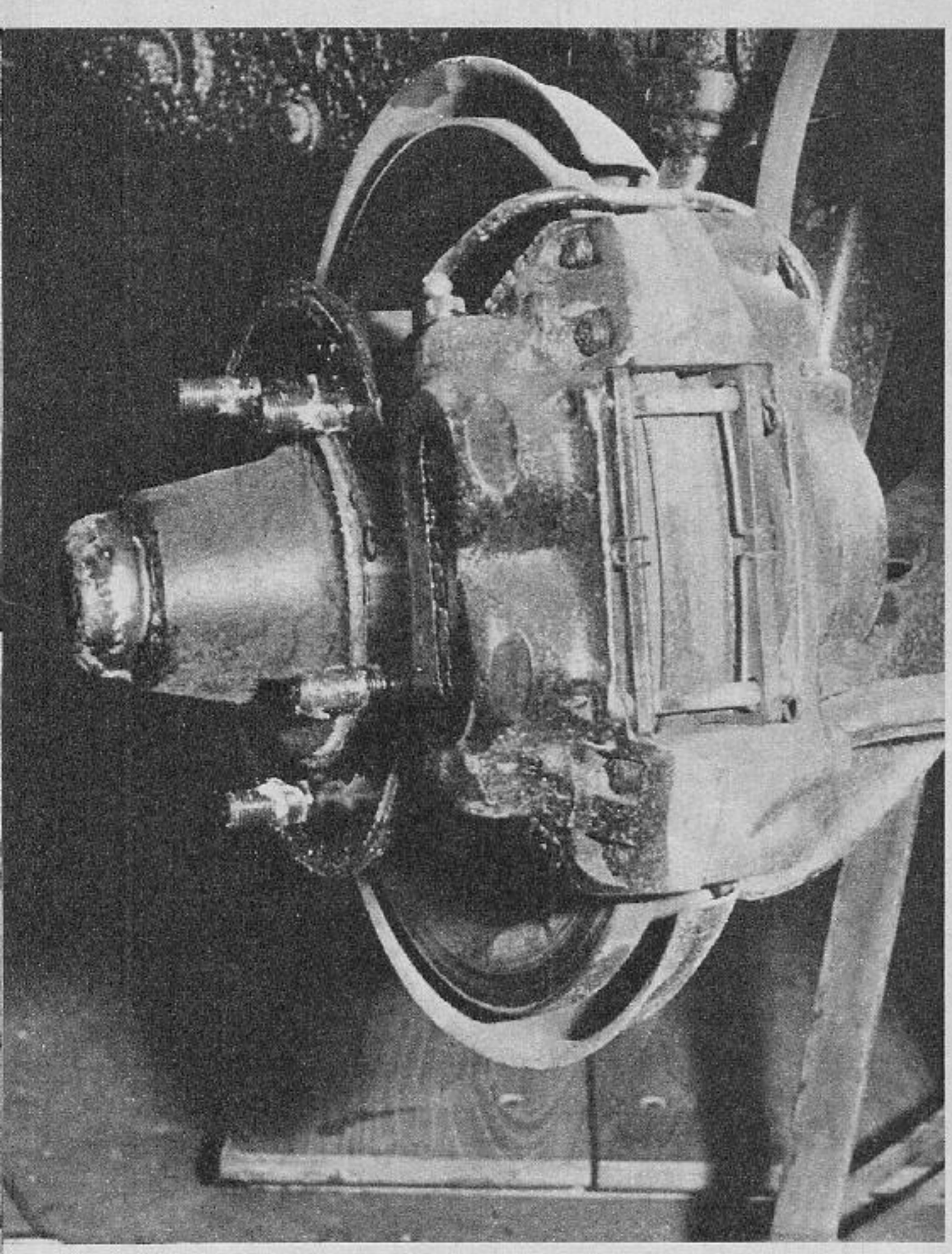
Hilando fino se podrá barruntar por lo visto que en un sistema de frenos equipado con *"leading"* la acción de *auto-servo* —y por ende la total de los frenos— depende grandemente del coeficiente de fricción que también vimos disminuye generalmente al aumentar la temperatura. Teniendo en cuenta esa circunstancia, algunos fabricantes como Peugeot (404) utilizan zapatas "trailling" que no ejercen acción *auto-servo*. El sistema empleado es llamado *Termoestable* y pertenece a Bendix de Francia, que resolvió ingeniosamente la manara de hacer pivotar las zapatas para que se comporten como *"trailling"* tanto hacia atrás como adelante. Así Peugeot, debido a esa solución, puede proclamar gran resistencia al "Fading" porque las *"trailling"* no resultan afectadas por disminución del valor del coeficiente de fricción. Ferodo creó también otro dispositivo llamado Autoestable con el mismo fin de unir la seguridad a una plena eficacia. Este sistema tenía doble circuito adelante.

## FRENOS DE DISCO

En lo concerniente al desarrollo de los frenos en general, encontramos que los de disco representan el avance más significativo habido en el largo historial de aquéllos. La gran ven-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



**En primer plano, una pinza de cuatro pistones. Más atrás, la protección que resguarda al disco de piedra, etcétera.**

taja de este novel a la vez que clásico sistema constituye tener tanto la superficie de fricción como las mordazas o pinzas totalmente expuestas al aire. Se suma a esa ventaja otra secundaria representada por el hecho de que el disco se expande sin distorsión, a diferencia de lo que ocurre con la campana o tambor.

Vistos los *pro*, ahora no está de más una mirada a los *contra* de los discos. Indudablemente el sistema es expansivo, desde el punto de vista de la masa suspendida no aporta mucha ventaja, y generalmente requiere que las pastillas sean cambiadas con cierta frecuencia. De cualquier modo, ninguno de los *contra* que hemos señalado alcanza a eclipsar la muy estable capacidad de frenado, aun a temperaturas de trabajo de orden elevado. De hecho, a diferencia de los sistemas de campana, en los de discos no existe acción autoenergetizante, razón por la cual los servo se hallan a la orden del día entre ellos.

En competición, al igual que en algunos automóviles cuyo peso excede las dos toneladas, es práctica difundida recurrir al uso de discos que son rotores ventilados, tratando de aumentar la superficie disipadora con miras a incrementar la vida de las pastillas. A la vez puede significar una reducción en el valor de la masa no suspendida. Algunos problemas se asociaron inicialmente a los ventilados debido a fisuras que se producían en las perforaciones y que concluían partiendo a los discos; no obstante un posterior desarrollo subsanó esa anomalía. Aparte, en general, se manifiesta una marcada tendencia a elevar la cantidad de cilindros por cada mordaza.

Debido a la inherente baja acción frenante de los discos a velocidades lentas, cuando se los utiliza como freno de estacionamiento requieren una elevada relación de brazo de palanca para conseguir la requerida presión de cierre en las mordazas. En este caso los sistemas de campanas siguen consrevando ventaja. Así algunos automóviles como Porsche y Corvair emplean la ingeniosa solución que consiste en una pequeña campana que va ubicada en el interior del disco y está destinada exclusivamente al freno manual.








Fabrica y distribuye: STAND S.A. - Avda. Corrientes 1145 - Tel. 35-8500/8505.



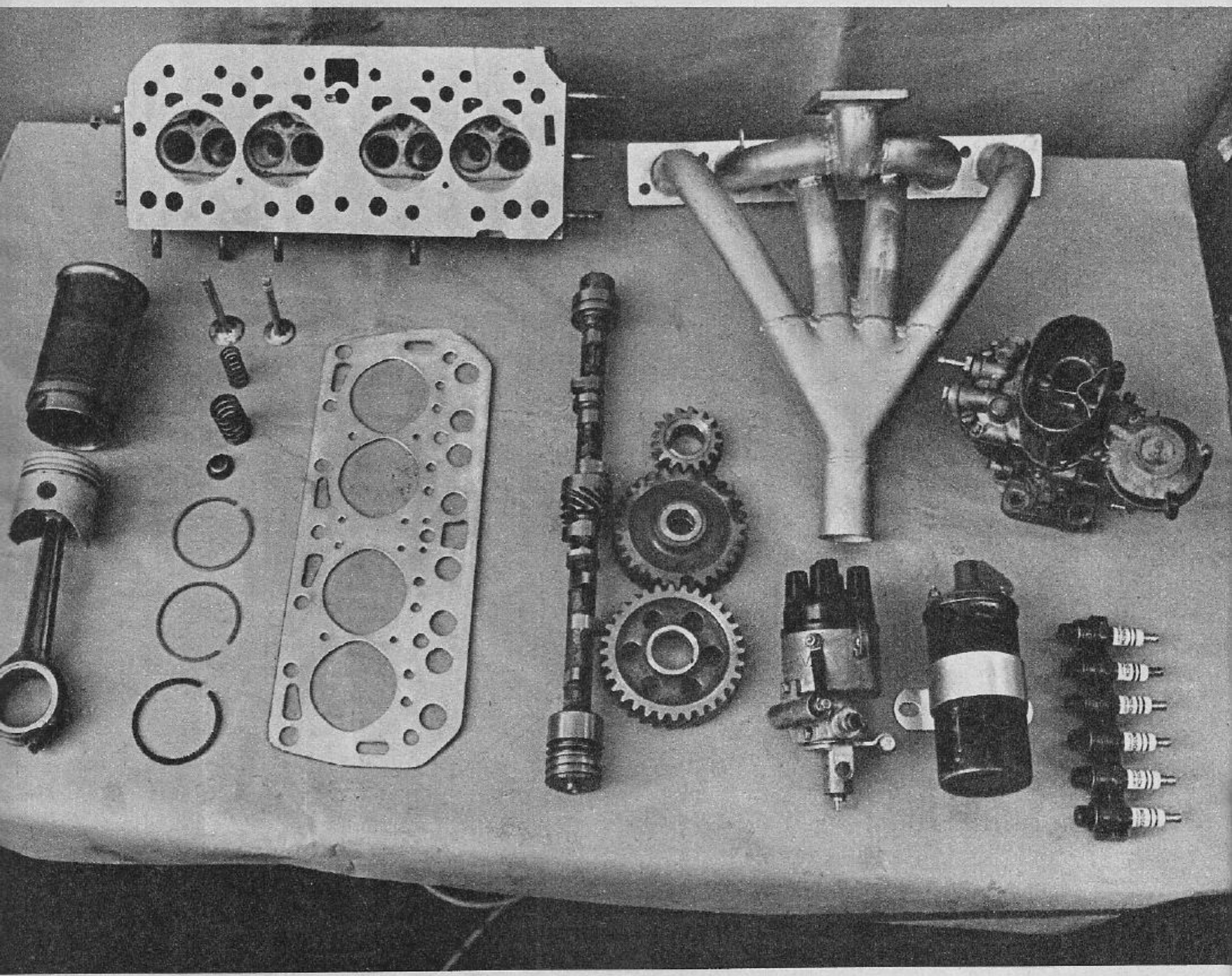

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# COMO PREPARAR UN RENAULT 1093

**En esta nota Ud. podrá sacar conclusiones para la preparación de un Renault 1.093. Para ello Osvaldo Antelo, prestigioso preparador de la marca, enseña y descubre secretos del motor y suspensiones**

*por JULIO F. PEREZ BALBI*

→



RENAULT 1.093

Se larga una carrera de TM hasta 1.150. Lo que hace un año era una maraña de Renault blancos, la mayoría con las llantas cromadas, entremezclados con otros aparatos de la misma marca rodeados a veces de otros colores más rimbombantes, sigue siendo, en 1969, el mismo grupo de aparatitos que suenan como abejorros molestos dentro de un cuartito de dos por dos; ahora, en vez de ser blancos, pasean un azul Francia. Es decir: la milanesa sigue siendo milanesa. Todos Renault, muy parecidos entre sí, lo que hace que el profano, que no sabe quién es un Antelo, quién es un Batelli, se aburra de lo lindo (por nombrar la única pica que hay en la categoría: la de los dos preparadores con apoyo semioficial).

En término de dos años, más o menos, los Renault 1.093 se convirtieron en demagógicos y absolutistas dueños de la categoría, actualmente la menor de nuestro TM. ¿Las razones? Sus únicos contrincantes, los Auto Union, padecían una anemia muy crucial: la del apoyo logístico, técnico y el fundamental: $$$$$. La fábrica temblequeaba en el mercado y la cosa no estaba como para apoyar la faz deportiva.

Para 1970, de acuerdo con la nueva reglamentación impuesta a partir del 1º de enero de ese año (más o menos todas las libertades del Grupo 5 actual), la categoría tendrá una inyección deportivo-vitaminizante muy importante: si bien la mayor libertad encarecerá un poco más las cosas, en la clase hasta 1.150 aportarán experimentalmente, en los comienzos los Fiat 800, llevados hasta 850 o quizá a 1.000 cm³, con toda la mostaza homologada Abarth. Los Renault técnicamente no tendrán problemas para llevar los motores hasta los 1.150 cm³ que permitirá en ese entonces el Grupo 2 y las carreras van a ser algo sensacional. !!!Un Renault, en ruta, podrá llegar hasta los 190 km/h!!! Señores, no estamos pecando de exagerados, ¿eh?

Pero basta de tantas proyecciones y vayamos a lo que hoy nos interesa: cómo se prepara un Renault, con el equipo 1.093 para nuestro actual Grupo dos, pensando en el próximo GP Nacional, ya que estamos.

**En la mitad izquierda se puede apreciar una tapa trabajada, el pistón especial, la camisa, válvulas, aros y la junta pertinente. En el medio, el árbol de levas, de mayor cruce, y los engranajes de distribución más anchos para que puedan soportar la mayor carga que les ofrecen los resortes de válvulas dobles. En la mitad superior derecha el múltiple Autobleu y el carburador Solex de 32 mm. En la misma mitad, pero en la parte inferior, el distribuidor, la bobina y las bujías especiales. Este "kit" es elemental para el que quiera tener un auto de punta.**

## LO QUE HAY QUE TENER

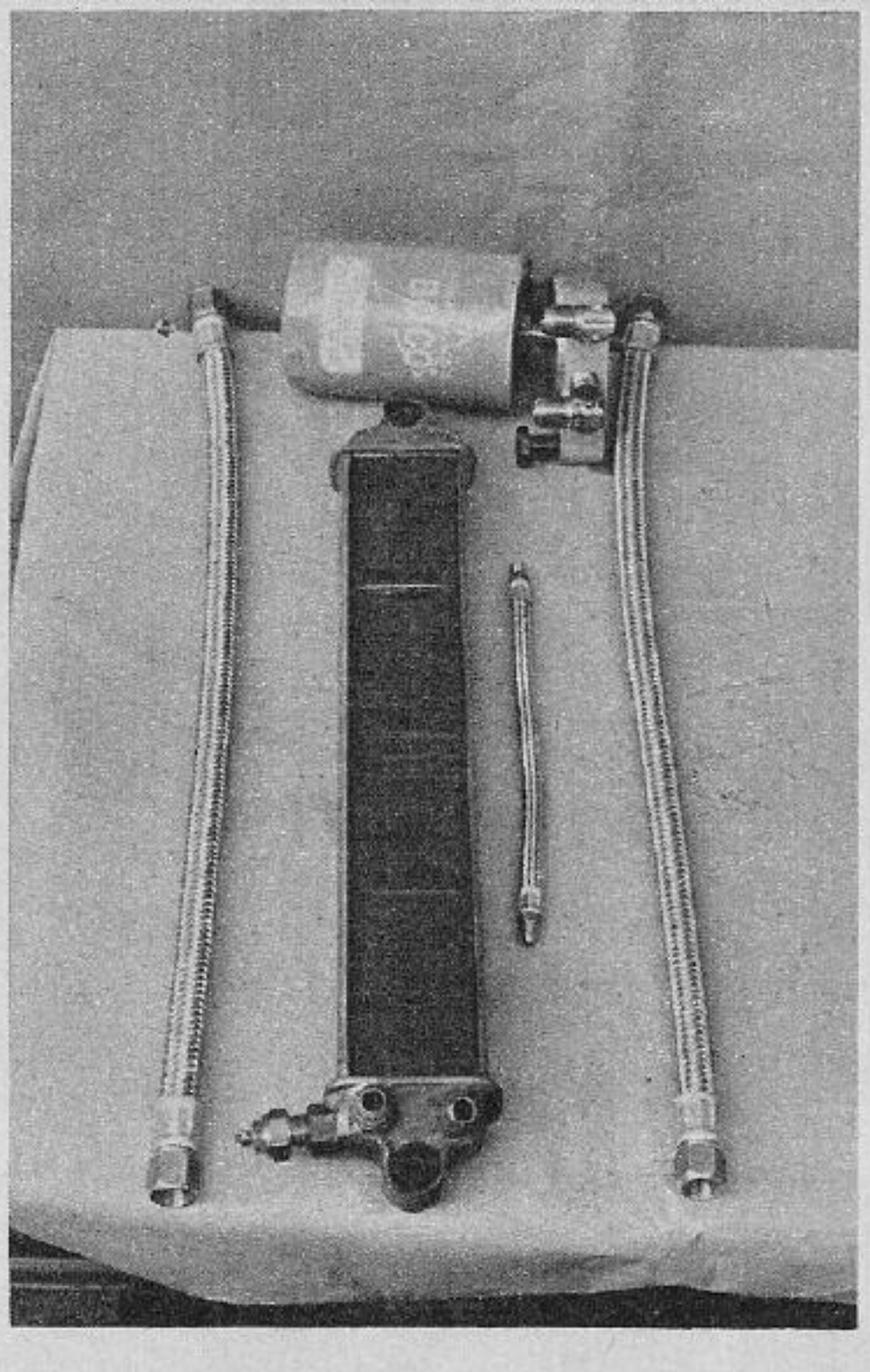
Hay que partir de un Renault 0 Km. A lo sumo con 10.000 kilómetros reales y buen estado general, sin choques o golpes fuertes a la vista, ni bien disimulados. Puede ser un 850 (sucesor económico del Dauphine) o un Gordini, lo mismo da. La preparación que sigue y detallamos a continuación es made by Antelo, uno de los preparadores semioficiales en nuestras corsas, junto con Oreste Berta (que dicho sea de paso sigue vendiendo motores preparados para Renault) y los hermanos Batelli, que son quienes más triunfos han obtenido en estos últimos años con automóviles de su preparación.

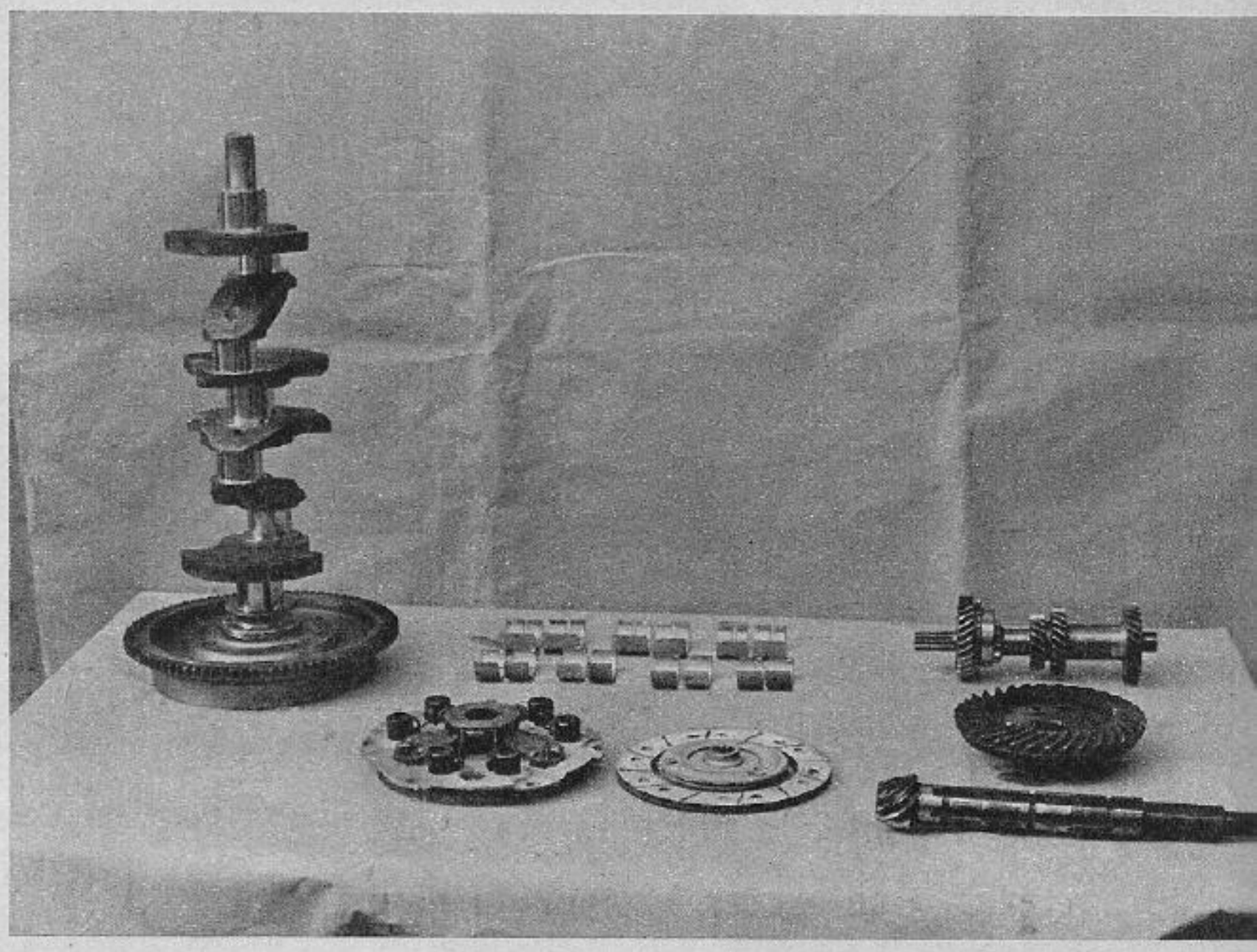
## MOTOR Y EMBRAGUE

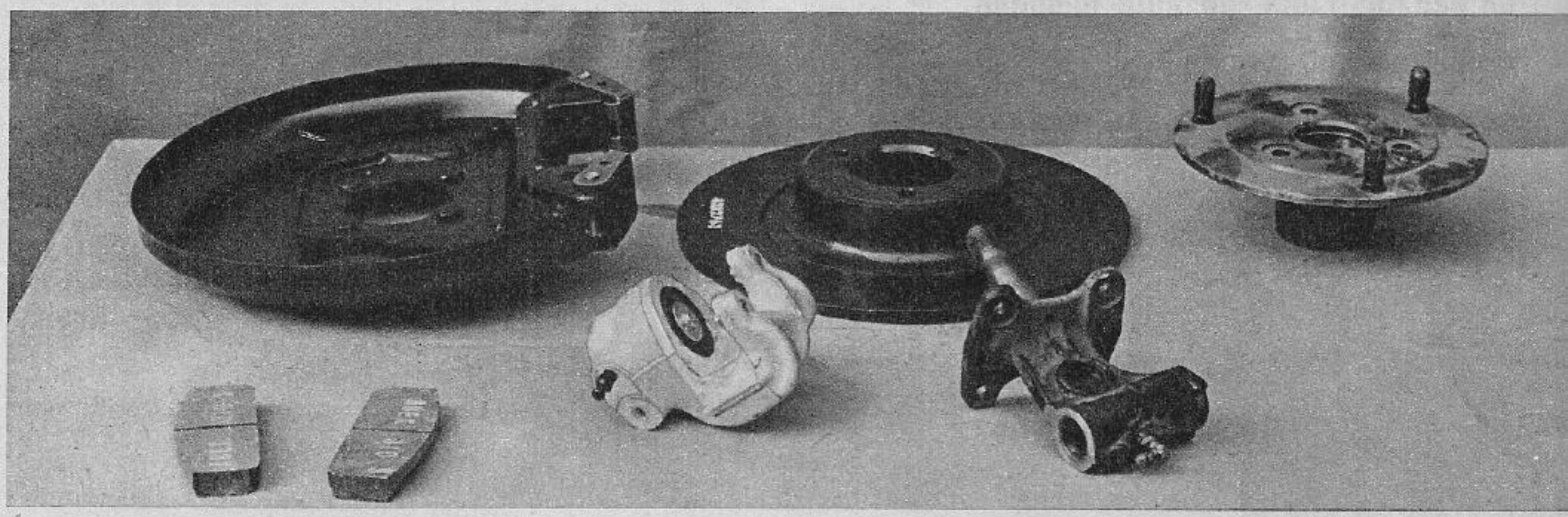
El motor se desarma de cabo a rabo, se pasan por el Magnaflux el



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







cigüeñal, bielas, volante, etcétera. Acto seguido se le da más luz al cigüeñal, el incremento de rev/min será de 1600 ó más y de esa manera se evitarán rozamientos peligrosos entre los cojinetes de bancada y el cigüeñal que acarrean una fundida y/o girado de cojinete. Siguiendo con el cigüeñal, se balancea estáticamente (para determinar el centro de gravedad) y dinámicamente (para evitar vibraciones, que pueden llegar a producir roturas con el estropicio imaginable.

Las bielas, por otro lado, se contrapesan; al volante del motor se le saca un kilogramo (1,2 cuando se corra en pista). Por supuesto, esta última operación se realiza en la parte exterior del mismo y en las zonas más alejadas del centro para reducir la fuerza centrífuga, disminuyendo por ende las solicitaciones en el centro y previniendo un estallido del volante. Aliviándolo se aumenta la aceleración del motor y no se disminuye, como creen muchos, la velocidad final del automóvil todo. *"Para una preparación rutera lo rebajo menos porque no me interesan tanto las rpm máximas, si total hay que viajar a un ritmo bastante inferior al máximo; si tenés 7.000 rpm, andás a 6.500 y seguro que llegás,* aseguró Antelo.

**Despiece de un freno de disco. De izquierda a derecha: plato protector, disco, maza, pastillas, pinza de aleación liviana y, finalmente, una punta de ejes trabada para la adaptación.**

**Arriba, centro: Radiador de aceite y filtro de flujo total con las mangueras de rigor.**

**Arriba, derecha: El volante alivianado, el cigüeñal balanceado, los cojinetes Vanderwell para biela y bancada y el embrague, desarrollado por Boulogne. A la derecha, la caja corta y el piñón y corona 7/33.**

El árbol de levas se cambia por otro especial ($ 25.000), desarrollado a partir de los que la fábrica provee en bruto. Tiene distinto cruce y los camones de leva son de mayor diámetro.

A la tapa de cilindros se le ponen otras guías, que también son de fundición; las válvulas se cambian por otras de mayor diámetro y más resistencia (todo: $ 10.900). La cámara de combustión, trabajos de fresado y pulido por medio, adopta una forma hemisférica. Los resortes de válvulas son dobles.

Los pistones de alta compresión (Sural) pesan solamente unos 15 g menos que los originales de fundición. La diferencia es tan ínfima porque a través de los años de experimentación se fue aumentando la altura del pistón para que sucediese lo mismo con la relación de compresión. Por lo tanto, ese aumento de material, además de los refuerzos en las polleras y la base del perno, hacen que los pistones aparenten ser pesados. No lo son teniendo en cuenta la altura y los refuerzos que tienen. Los pernos de pistón son King, de cromo níquel; los aros de compresión son cromados marca G. S. importados. Entre los nacionales los Ramco y los Arosa dieron excelentes resultados.

El embrague ($ 7.000), talón de Aquiles hasta un tiempo atrás, dejó de serlo. Los muchachos de Embrague Boulogne dieron en la tecla y lo reforzaron lo suficientemente bien como para que desaparezcan los problemas que acarreaba el esfuerzo deportivo. Para eso se cambiaron los resortes, seis en total, por otros de 3 kg más de tensión (lo que se trasforma después de un simple cálculo colegial en 18 kg totales). Por supu, los forros y discos también son especiales.

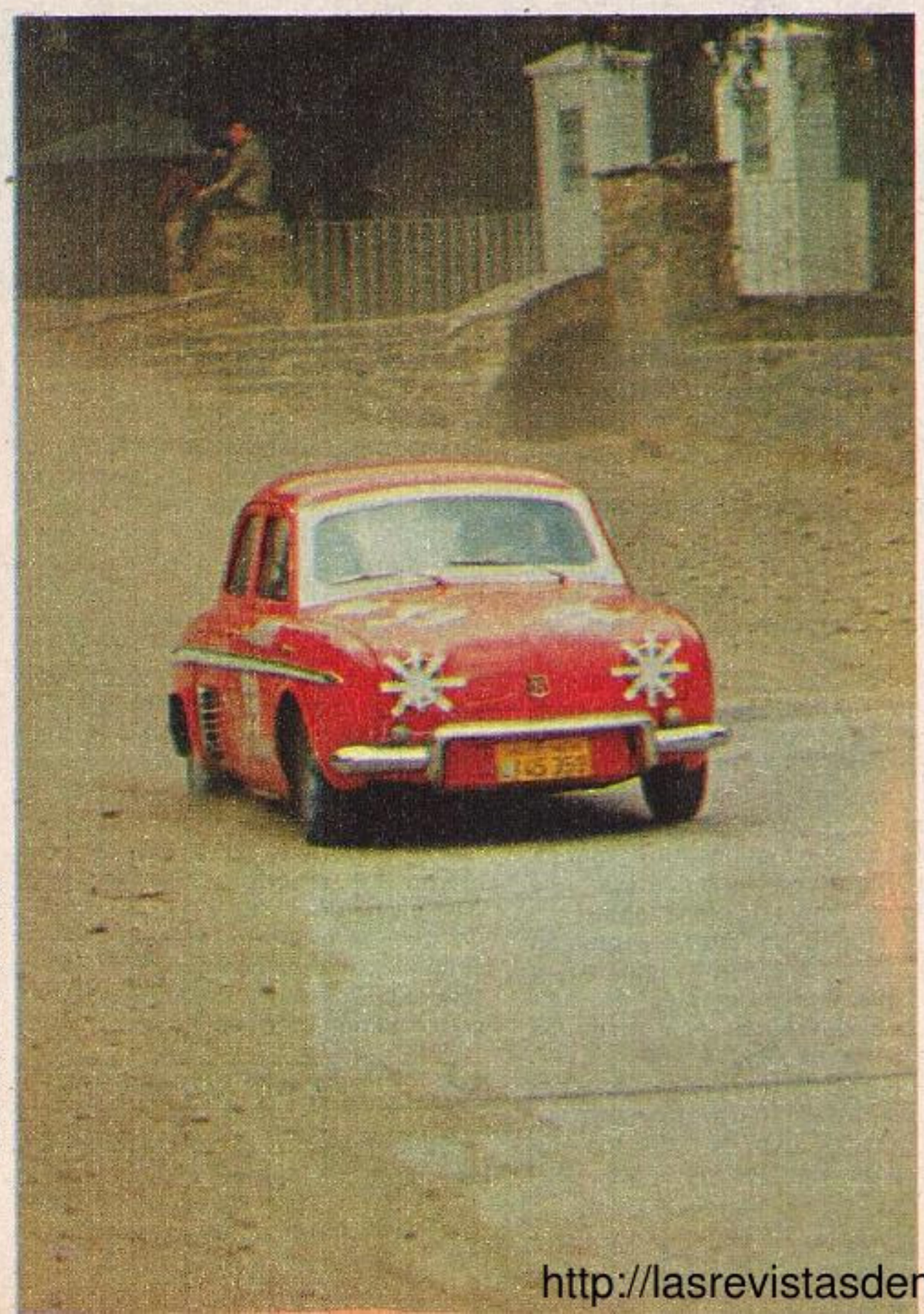
## LUBRICACION

Para mejorar la circulación del lubricante se lapidan y se pulen los →




**Para mucha gente, la única forma de empezar a correr es haciéndolo sobre un Renault 1.093, un auto pequeño, difícil, con no mucha potencia pero que enseña muchas cosas. Si usted quiere preparar el suyo, aquí lo ayudamos**





RENAULT 1.093

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


NEOTEC
SPECIAL
CORSA
7
feYro
12

agujeros de lubricación. Se adapta un filtro de flujo total y un radiador de aceite ($ 25.000), que se ubican sobre el puesto trasero de la suspensión e inmediatamente delante del radiador de agua, a la altura de las paletas del ventilador, de forma que el aire circule a través de los dos radiadores. La presión de aceite tiene que estar en el orden de los 4 kilogramos y la temperatura entre 65 y 90°C, si no, la engranada de pistón o delicias del mismo tipo se vienen en patota, como los muchachos de barra brava de San Telmo. La capacidad de lubricante aumenta en 1,250 litros.

## ENCENDIDO, CARBURACION, ESCAPE

El distribuidor original se cambia por otro, un SEV JP 41 ($ 30 mil), que tiene la toma para el taquímetro mecánico ($ 15.800 con el comando completo). Con el carburador pasa lo mismo *(¡¡¡¡Noooo, no se reemplaza por otro distribuidooooooorrrrrrr!!!!);* se coloca el Solex C32 PAIA3 ($ 35.000), que hasta el momento dio excelentes resultados. Excepto en los F-4, Antelo los usa en todos los motores; probó inclusive con Weber de doble boca y no pasó naranja; en Concordia, carrera en la que se le dio por mandarse la pruebita, los motores que lo llevaron hicieron sapo con respecto a los del legendario Solex. Por el momento es algo intocable.

El múltiple de admisión y escape es el Autobleu 1.093 (6.000 morlacos de curso legal si es posible) de cuatro salidas de escape y dos de admisión.

## SUSPENSION, AMORTIGUACION Y TRASMISION

En lo que incumbe a las suspensiones se usan tres tipos de espirales: los Fuyi de doble efecto y

**Osvaldo Antelo nos muestra el interior de un 1093. Por arriba la barra antivuelco. A la izquierda del tablero un pantagruélico Jaeger. En el centro un medidor de presión de aceite, uno de temperatura de agua y el último (no visible) de temperatura de aceite.**

**Arriba, derecha: Parados: Espiral corto delantero para pista, amortiguadores delanteros para pista y ruta, traseros ídem y espiral largo trasero. Abajo, una caja de dirección corta (de nueve dientes y bujes desplazados).**

**Abajo: El tanque suplementario de 70 litros. Conviene usarlo siempre porque mejora la distribución de pesos y facilita la circulación de aire a través del radiador.**

que tienen acción residual; los reforzados ($ 2.500 cada uno) y los de pista, que son los originales del auto acortados en dos vueltas.

Con los amortiguadores pasa algo más o menos parecido. Es decir, están las variantes rutera y pistera ($ 3.750 cada uno).

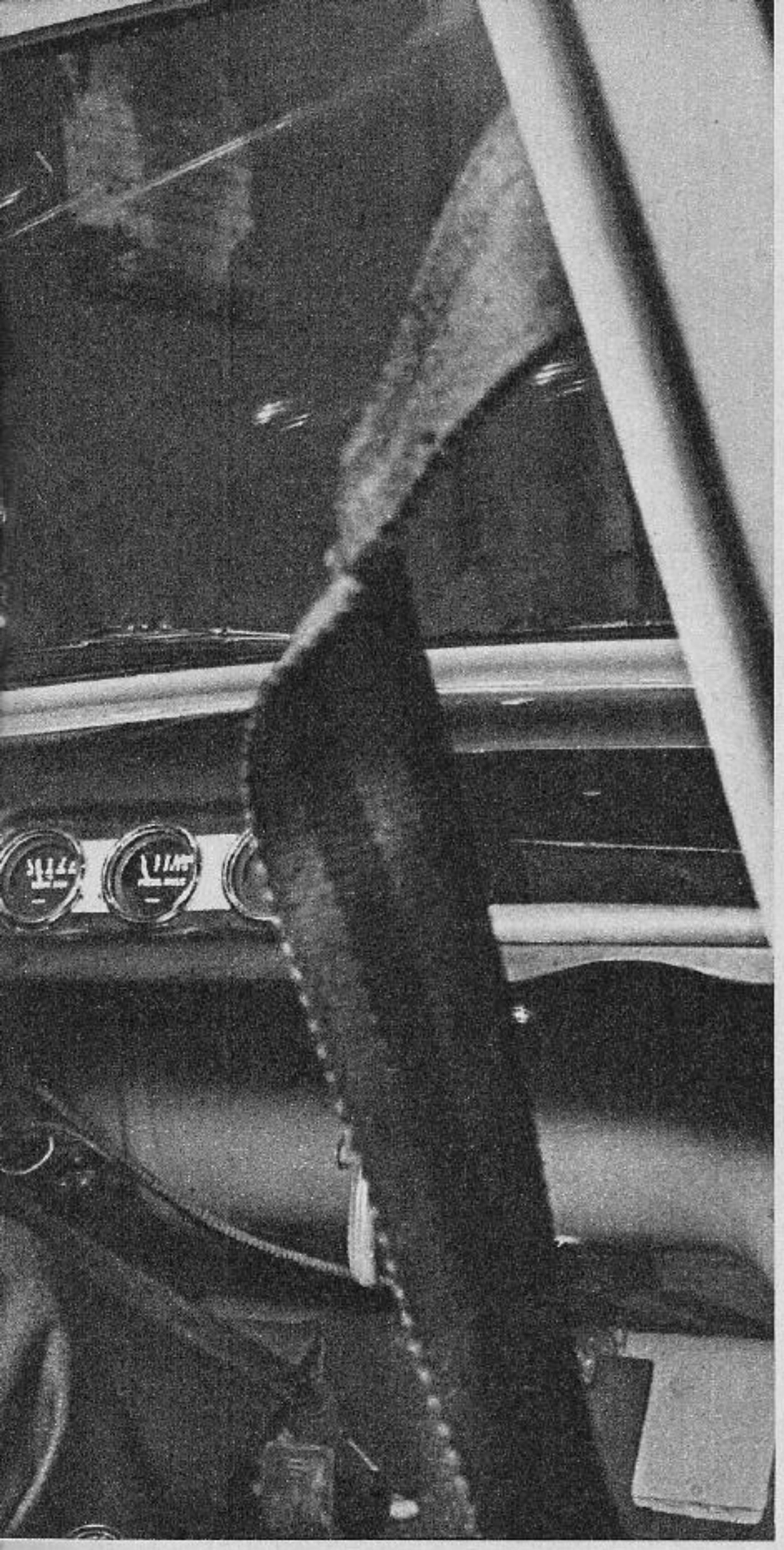
Relaciones de caja/finales hay dos para optar. La de ruta es la original del Gordini, de 8,35/1 con la directa no directa de 1,035/1. Por otro lado, la restante, que pasó a la popularidad bajo el nombre de *caja corta* ($ 26.000) y la directa también no directa (¡¡cómo se frasea!!) de 1,07/1; esta última es muy usada en circuitos, aunque no sean muy trabados. Por otro lado también se puede optar por el piñón y corona 7,33, también útil para circuitos ($ 45.000).

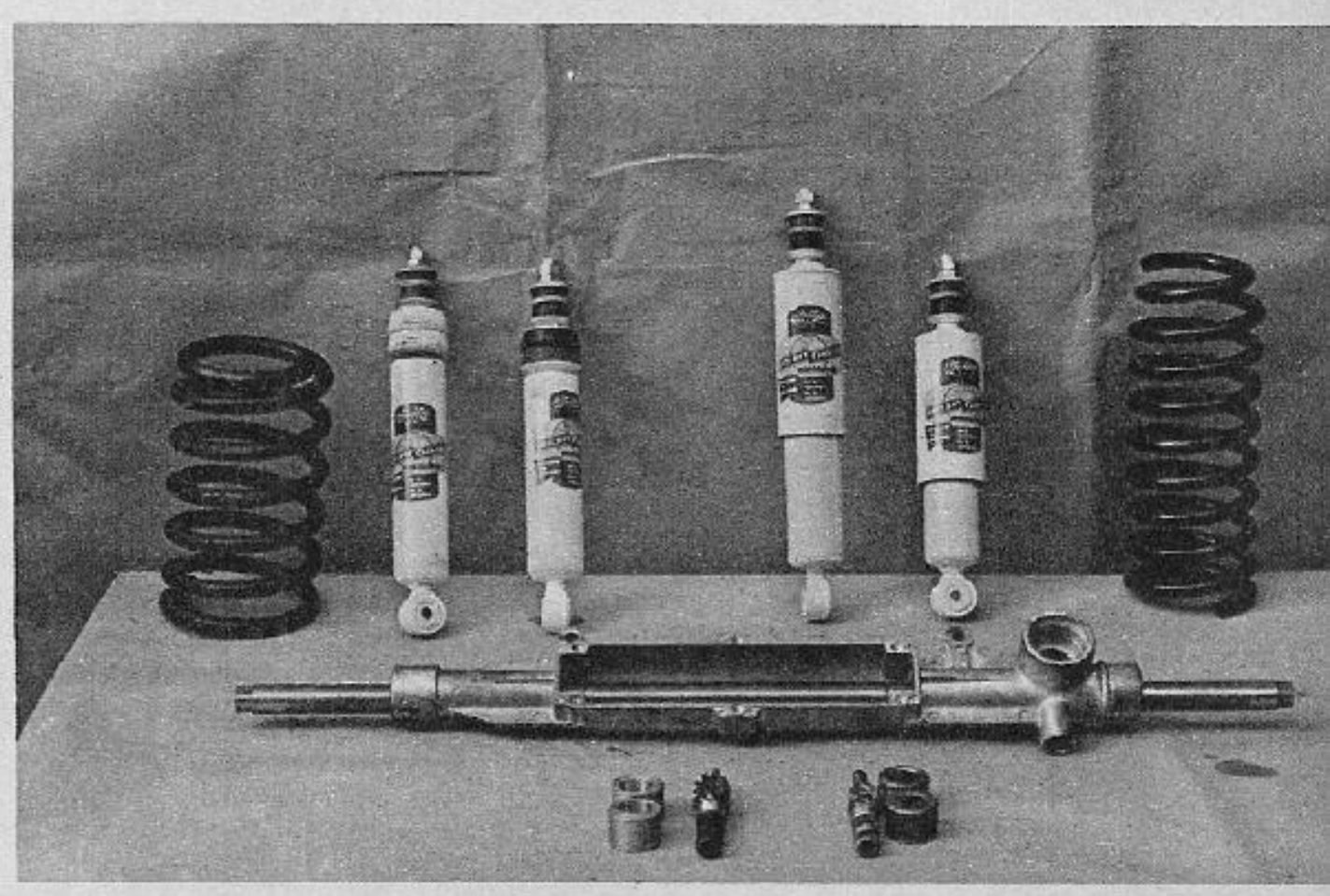
## LO QUE HAY QUE TENER EN CUENTA...

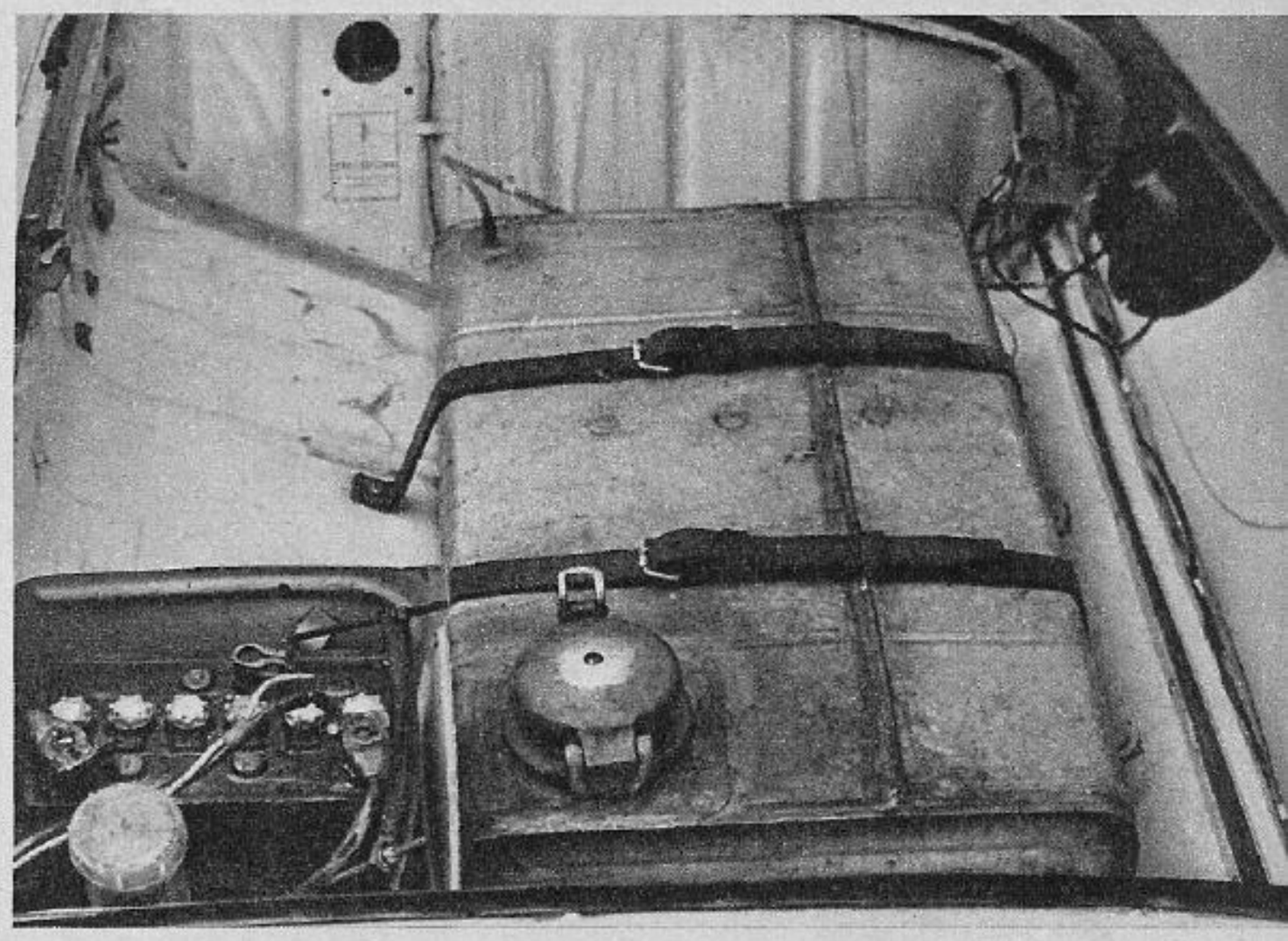
...es que existen en nuestro país unas 20 unidades de las llamadas



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







## PONGA A PRUEBA SU ENTUSIASMO

| | | | |
|---|---|---|---|
| Cuatro juegos de camisa, pistón, perno y aro ... | | $ | 25.000 |
| Múltiple de escape y admisión Autobleu ..... | | „ | 6.000 |
| Carburador Solex 32 PAIA3 ..... | | „ | 35.000 |
| Distribuidor SEV JP 41 ..... | | „ | 30.000 |
| Válvulas ..... | | „ | 6.400 |
| Filtro de aire (doble, de baúl, para ruta) ..... | | „ | 12.000 |
| Filtro simple (para pista) ..... | | „ | 6.000 |
| Bocina Bosch ..... | | „ | 7.000 |
| Bujías ..... | | „ | 2.400 |
| Arbol de levas especial ..... | | „ | 25.000 |
| Resortes y arandelas de válvulas ..... | | „ | 4.500 |
| Amortiguadores ..... | c/u. | „ | 3.750 |
| Espirales ..... | c/u. | „ | 2.500 |
| Caja de dirección de nueve dientes ..... | | „ | 6.000 |
| Cuatro frenos de disco Lockeed ..... | | „ | 175.000 |
| Barra estabilizadora de cromo níquel ..... | | „ | 6.000 |
| Cuentavueltas mecánico con comando ..... | | „ | 15.800 |
| Piñón y corona (7/33) ..... | | „ | 45.000 |
| Embrague ..... | | „ | 7.000 |
| Butacas ..... | c/u. | „ | 17.000 |
| Neumáticos Michelin X ..... | c/u. | „ | 13.000 |
| Alternador ..... | | „ | 23.000 |
| Radiador de aceite ..... | | „ | 25.000 |
| Caja corta ..... | | „ | 26.000 |
| Mano de obra ..... | | „ | 160.000 |
| TOTAL ..... ni muy muy, ni muy muy | | | |

*"cascos livianos"*. Estos fueron construidos en Santa Isabel por encargo de Horacio Steven en la época en que regenteaba el equipo de competición. Estaban construidas en chapa de 4L, con la misma con que se construía el Dauphine en Francia. Algunas fueron volcadas, otras las tienen Monguzzi, Antelo, Parisi, etc.

...una de las maniobras elementales para sacarle peso a un Renault es el rascado de la pintura asfáltica y protex que tiene bajo la carrocería. A un casco 850 se le puede rebajar de esa manera unos 28 kilos y acercarse a los 620 homologados, cosa a la que se llega fácilmente si se parte de un casco liviano. A pesar de partir de casco "pesado" los 1.093 de Alonso y Carranza, desarrollados por Osvaldo Antelo pesaron 630 kilogramos.

...la potencia de esta preparación estará en los 60 CV a 6.800 rpm. El torque será de 9,5 kgmts. a 6.600 rpm.

...en carrera al motor no hay que dejarlo caer de las 5.000 rpm.

...siguiendo en carrera hay que tener cuidado en dos puntos: el embrague, que sigue siendo una pieza algo delicada. La restante es cuando se corre en tramos largos (de ruta) con viento a favor. En esas condiciones la temperatura del agua aumenta. Nunca hay que pasar de 95°C y 120°C la del aceite.

...para las carreras ruteras hay que usar, o sí o sí, los filtros dobles de baúl.

...la presión de aceite estará en el orden de los 4 kg.

...el régimen indicado para *crucerear* en carreras largas son las 6.500 rpm, en pista 7.500/7.600. Si las da.

...la dirección del taller de Osvaldo Antelo es Bonpland 2052.

...en ruta la velocidad máxima será de 170 km/h; en pista unos 155 km/h.

...para ruta se usan las Cinturato 135/15 infladas a 32/34 libras. En circuito, Michelin X de la misma medida a 40/42 libras/pulgada$^3$.

...que esta nota, no es cosa de nunca acabar...




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



# MIRAGE SPYDER

*Texto y fotos: JUAN ALBERTO ABRAHAM*

**John Wyer no se queda quieto. Después de la aparición, no muy feliz, del Mirage BRM berlinetta, se lanzó a la lucha con un nuevo modelo, el Mirage Spyder**

## El Mirage Convertible

Momentos antes de largarse las recientes "5 Horas de Watkins Glen" por el campeonato mundial de marcas, un auto de envidiable fama daba su simbólica vuelta de despedida. El Ford GT 40 del equipo inglés de John Wyer, ganador por dos años de las clásicas 24 Horas de Le Mans y orgulloso defensor de un campeonato mundial, rugía por última vez ante el público norteamericano. Reemplazándolo en la ambiciosa ruta del progreso fijada por Wyer, se alineaba para la carrera una máquina con los mismos colores y similares pretensiones: el Gulf Mirage.

Wyer, que inició su nuevo proyecto con dos unidades similares, pero con distintas plantas motrices (una con motor BRM y otra con Ford), llevó a Estados Unidos un modelo rediseñado del que debutara en Nürburgring. Emulando a los Porsche 908, el auto fue convertido en "spyder" al quedar sin techo. La modificación, además de disminuir notablemente el área frontal, significó un ahorro de casi 40 kilos en el peso total.

El spoiler, que antes estaba conformado como parte de la carrocería, fue reemplazado por una cola de bajo perfil a la que se adosó una "hoja" ajustable a modo de spoiler. La aerodinámica del contorno al puesto de conducción fue ligeramente modificada, a fin de permitir una eficiente corriente de aire hacia los radiadores de agua (ubicados en la parte trasera, a ambos lados del motor).

El gran alternador, previamente montado detrás de la caja de cambios, fue reemplazado por uno considerablemente más pequeño e integrado con la planta motriz, que para la ocasión fue el conocido Ford Cosworth V-8 de cuatro litros (Grand Prix) de 430 HP. Para ayudar al pequeño alternador se instaló una batería más grande. La combinación resultó en una disminución de casi 5 kilos en relación con la anterior concepción (gran alternador y pequeña batería). Otras variantes incluyeron modificaciones en los radiadores y tanque de aceite, caja de velocidades y suspensión delantera, con mejor estabilidad durante frenadas violentas.

La construcción del auto en sí revela uno de los más prolijos trabajos que se hayan visto en prototipos, incluidos los extraordinarios Porsche. Entre los accesorios, uno de los que más sigue llamando la atención es el sistema de extinción de fuego (Graviner). Un dispositivo electrónico ubicado sobre el motor y un par de llaves son sus operadores. Si el motor se incendia, inmediatamente una luz roja en el panel de instrumentos advierte el peligro al piloto y éste pone en funcionamiento el sistema apretando solamente un botón. Además, "llaves de impacto" accionan automáticamente el equipo en caso de choque, vuelco o alternativa similar.

En Watkins Glen la máquina dio espectáculo hasta que comenzaron a sobrevenir los problemas (al volante se alternaron Ickx y Oliver). Primero fue la suspensión delantera —hubo que cambiar amortiguador y espiral del lado izquierdo— y, finalmente, muy exigido en tren de recuperar tiempo perdido, el motor dijo no va más con un campanilleo poco saludable. En velocidad estuvo bastante cerca de los Porsche, pero en las curvas los coches alemanes se escapaban poniendo en evidencia mejor estabilidad. En el rediseño de la suspensión puede estar la clave del éxito del Mirage. Y precisamente en la última carrera de la temporada mostró aptitudes competitivas. Bajo la conducción de Jackie Ickx el Mirage le complicó un poco las cosas a los Porsche en las primeras horas de la carrera. Luego abandonaría, pero quedó el importante precedente para los comienzos del próximo año.

# CAMPEONATO Mr. PINTA 1969

**Breve reseña de la edición anterior de este campeonato, y pronósticos para el presente. Los hermosos son muchos, y las posibilidades también. A no desesperar, Narcisos; el tiempo dirá**







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



**Sí, señores; cuando se enteró de su triunfo en el campeonato, se volvió loco de alegría. Se le cruzaron todos los cables y a la postre ofrecía este aspecto. Este año Carlos Pairetti se perfila como favorito...**

**...en cambio, al enterarse Tuky de su segundo puesto —Princeso primero— tuvo un soponcio de primera magnitud. El pobre esperaba otra cosa.**

**El Princeso segundo —aunque su volumen justifica todo un principado—, festejando en Mau su título. En amable charla, recordó nítidamente su primera carrera: la vuelta de Babel, hace mucho, mucho tiempo...**

**A la izquierda: Mister Elegancia —el Gallego Cupeiro— celebrando al mejor estilo Fauno. Lo vemos soplando la mitológica flauta, de la que arrancó acordes realmente estremecedores. Como flautista, reveló indiscutibles cualidades de piloto.**

## PARABRISAS CORSA BUSCA A Mr. PINTA 1969

### Segundo concurso en procura del más hermoso del automovilismo argentino

### VOTO

Yo, en uso y goce pleno de mis facultades mentales, sin temor alguno a meter la gamba o a faltar a mi verdad suprema, afirmo que el más hermoso es .....

.....

Nombre del votante .....

Localidad .....

Si me equivoco, que la CADAD y el comodoro Baca me lo demanden.

Señores: el campeonato está en marcha. Los lindos están de parabienes, porque saben que alguno de ellos será el elegido por la voluntad popular. El año pasado, a esta altura, ya teníamos coronado un hermoso exponente de la raza: Carlitos Pairetti. Pero este año, ante la invasión de bellos en las pistas, en los boxes, en la eterna gamuza, detrás de las cámaras y micrófonos de televisión y radio y —por qué no decirlo— en el staff de todas las revistas especializadas menos una, debimos postergarlo un poco, para darle tiempo al tiempo y tiempo a ustedes para que la elección no sea producto del apuro o de un amor a primera vista.

El aluvión de misivas, perfumadas algunas y otras curiosamente enviadas desde Nürburgring, colma el canasto destinado a ellas en redacción. Y si bien todavía estamos en los comienzos, los pronósticos pueden efectuarse en vista de la calidad de algunos exponentes: dentro de la categoría infantil tenemos al Nene García Veiga, a Carlitos "Picho' Pascualini, a Marito García, Osvaldito López, Cachito Franco, Luisito Di Palma, Norberto Alvarez Ojea, etcétera, etcétera. Dentro de la categoría cadetes se podrá optar por Lole Reutemann, Oreste Berta, Eduardo "Chino" Rodríguez Canedo, Carlitos Pairetti —brillante triunfador del año pasado y actual poseedor del título "Mister Pinta"—, Eduardo Casá, Heriberto Pronello —famoso opositor—, Jorge Ternengo, "Larry" y mil bellezas más. Dentro de la categoría mayores figuran con posibilidades —ganador o placé— Gastón Perkins, Pirín Gradassi, Nasif Estéfano, Alex Talbot Guiñazú, Alberto Hugo Cando, Dante Emiliozzi, Eduardo Copello, Ricardo Sauze y muchos otros a quienes la mamá los hiciera grandes...

Queda una categoría más, integrada por fósiles selectos de nuestro ambiente, a quienes preferimos no nombrar para no herir susceptibilidades o miocardios débiles.

Conviene, para tener una guía comparativa, establecer cuáles eran las posiciones de las elecciones anteriores a esta altura de la cosa: primero, Tuky Casá, con 32 votos y tres de ventaja sobre su inmediato posterior, Luisito Di Palma. El sexto puesto estaba en poder de Il Matto Pairetti, quien en evidente y luego impresionante rush, se adjudicaría el campeonato. El último puesta estaba encarnizadamente compartido por Douglas Kitterman, Beto Rigoni, José Cano y Alberto Lee, quienes pelearon como descosidos para determinar claramente quién era el más fulero. Al promediar el campeonato mantenía la punta Tuky, pero a un solo punto de Carlitos Pairetti, y habiendo sido desalojado de la punta Luis Di Palma, cuyo lugar ocupó, justicieramente, el Nene Ternengo (from Rafaela for export). Inexplicablemente sexto, Alberto Hugo Cando, quien al encontrarse con esta posición, quedó mudo por 17 segundos y fracción; parece mentira, pero fue así.

Mientras en la punta se desarrollaba una lucha intensa, las posiciones del centro estaban en poder de Alex Talbot Guiñazú, Papín Jaras, Pepe Zanetta, "Barba" Blanco y algunos horribles más. El penúltimo puesto, detentado y compartido por Oscar Gálvez, José Soifer, Carlos Ragno, Mingulto Marimón y J. M. Faraoni, con un solo punto, y el último orejón del tarro resultaba a la sazón Jorge Augé Bacqué, con 0,83 puntos, equivalentes al voto de su única "fan": Martita Areco.

Tienen ustedes una panorama bastante completo. Queda sólo agregar un repasito a la final, la gran final del campeonato. Las elecciones, basadas en el más puro y democrático sistema de representación por unidad, arrojaron el siguiente balance: primero —Mister Pinta 1968— Carlitos Pairetti; segundo, y coronado como Princeso primero, Tuky Casá; tercero, y coronado como Princeso segundo, Ricardo Sauze; cuarto, y ostentando el trofeo Mister Elegancia, el Gallego Cupeiro, y quinto, Mister Simpatía, Alberto Hugo Cando, quien volvió a enmudecer, pero menos que la primera vez.

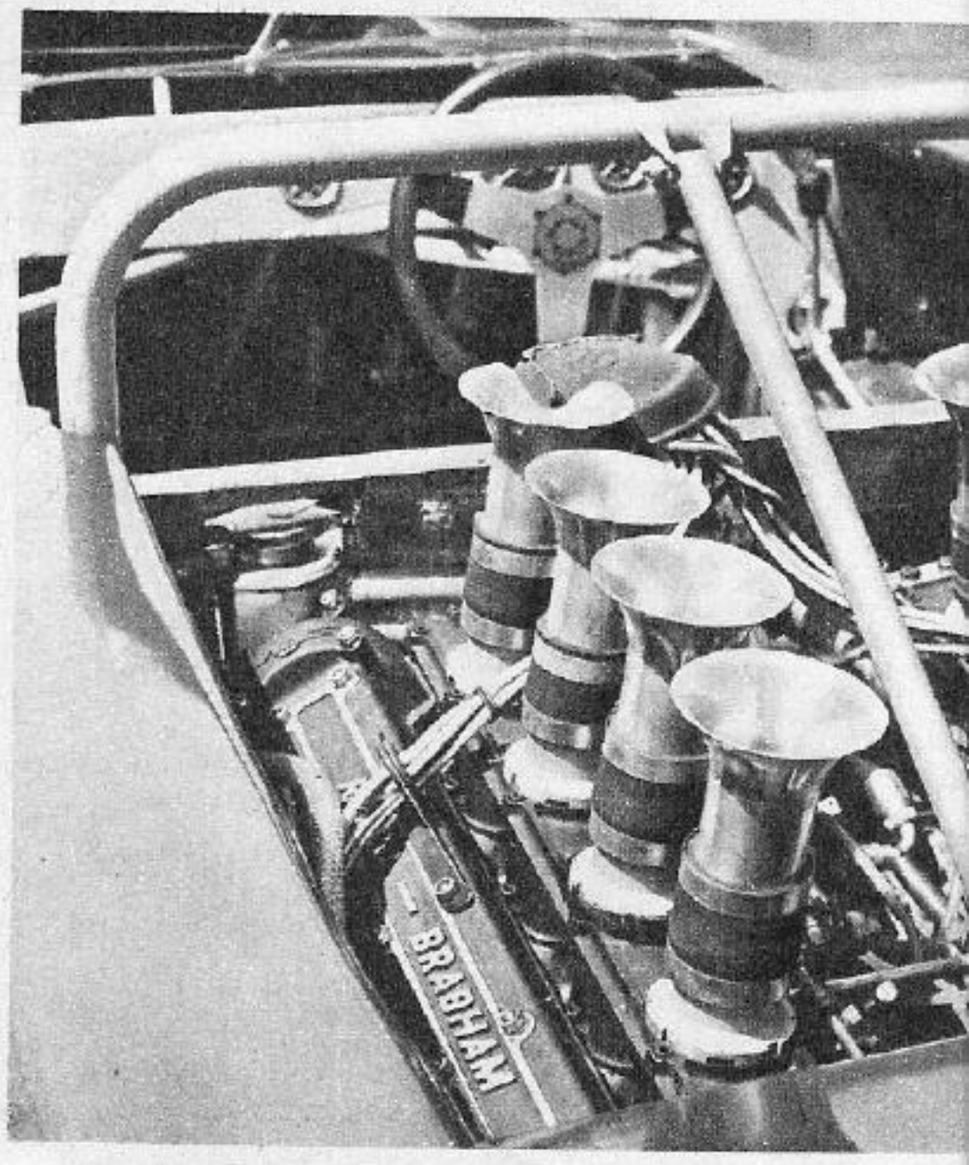
Los premios fueron entregados a los titulares en breve pero emotiva francachela en el Caffé Boccaccio, de Martínez, donde la canilla libre y las inspiradas palabras del Mono Villa, más la trasmisión radial directa a cargo de Alberto Hugo Cando (y usted de copiloto) elevaron el ambiente al apogeo de sus posibilidades. Muy tardecito —o muy tempranito, depende por dónde se mire— los participantes de la parranda se perdieron en la bruma de Libertador, entre chirridos de gomas y sonido a escapes furiosos. Increíblemente, todos ellos viven aún...

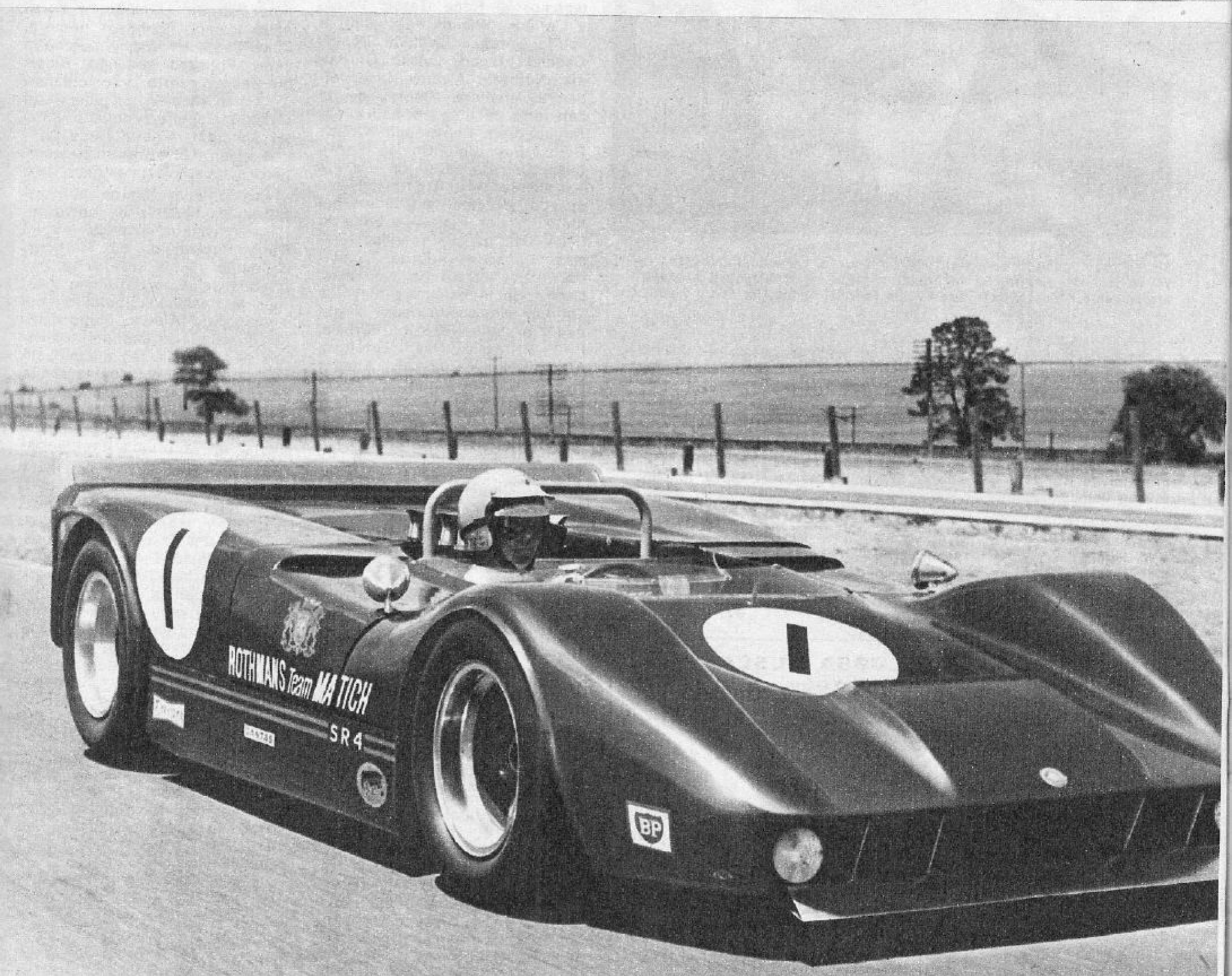
Cabe destacar que los premios destinados al triunfador y su séquito serán verdaderamente sorprendentes, y que la amable reunión que, sin duda alguna, concitará la atención de lo más rancio (bastante pasadito, digamos) del ambiente, y en la que se celebrará el feliz resultado de este concurso, marcará un hito en la historia de los saraos, ágapes, ambigúes seguidos de baile, bacanales y/o demás manifestaciones similares de gula, jolgorio y exotismo que Buenos Aires haya presenciado desde la histórica nevada de 1918.

Adelante, entonces, con los cupones; que la democracia nos ampare —si puede— y que vuestra voluntad se refleje en las urnas. Un solo norte: determinar quién es el menos feo, y un solo lema: Más vale hombre hermoso que mujer peluda.

# EL BOOM - ERANG DE AUSTRALIA

**De Australia, el Matich SR 4 con motor Repco Brabham de 4,8 lts., con el que su constructor y piloto Frank Matich incursionó e incursiona en la Copa Tasmania y en Can - Am**




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Para el Repco se optó por la inyección indirecta de la mezcla combustible. El abocinado de las trompetas está finamente calibrado para el logro de la correcta velocidad de entrada del aire.

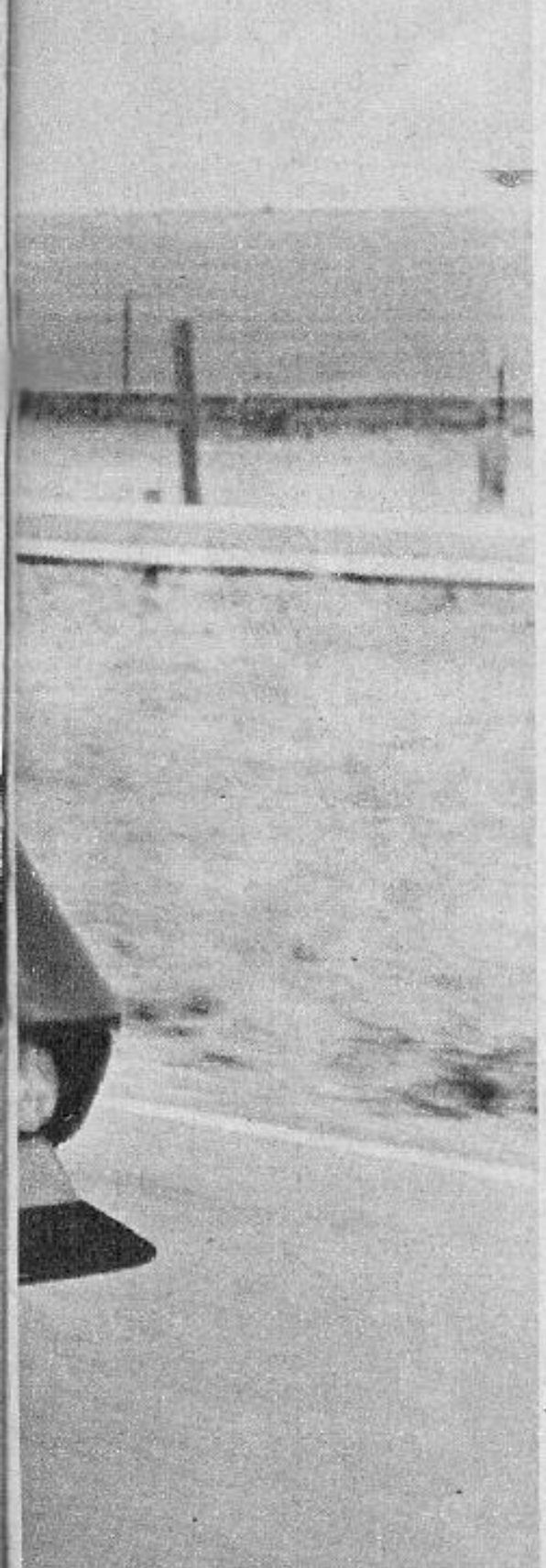
Sobre las carreras de automóviles de Australia ha caído una maldición. Y la maldición tiene un nombre y un apellido, el de Frank Matich, un mecánico y piloto de Sydney nacido en Adelaida hace 33 años. Y Frank Matich es una maldición porque con sus veloces autos de carrera no sólo ha logrado los records en los principales circuitos del continente-isla sino que monopoliza cuanta competencia cuenta con su intervención.

El regordete Matich asombró a los entendidos y fue catapultado a la atención mundial de los mundillos corsaiolos cuando en la temporada de 1967/68 logró algunas buenas actuaciones en los compactos y zigzagueantes circuitos donde se corría la Copa de Tasmania. Se valía en aquellos tiempos de un Matich SR 3 con motor Repco-Brabham de 4.400 cm³, el mismo con el que intentara fortuna en la Can-Am del '67 sin obtener resultados muy halagüeños.

Pero así como es sabido que los sydnyanos tienen fama de corajudos, los adelaidinos sabido es que pecan de obstinados. Es entonces que nuestro Frank se pone a hacer otro vehículo en el que aprovecha la experiencia recogida con el SR 3, y en un rapto de originalidad y lógica lo bautiza SR 4. El SR 4, como su antecesor, usa motor Brabham-Repco pero de 4.800 cm³ preparado por Frank "Pancho" Hallam. El motor, de notable ligereza —pesa solamente 165 kilogramos, lo cual no es mucho para un V8—, está equipado con inyección indirecta de combustible, válvulas especiales hechas por el propio Hallam y encendido Bosch. Según sus fabricantes, estos motorcitos son los más potentes del mundo para su peso y capacidad.

Matich, que es un experto en cuestión de cubiertas de carrera, comenzó el diseño de su automóvil partiendo precisamente de los "zapatos", a los que rodeó con caños, chapas, aparatitos y esas cosas que se ponen en estos casos. Contó con la complicidad de Norman Wilson en la producción del vehículo, que con motor y completo para largar pesa tan sólo 630 kg, lo que lo convierte en el Grupo 7 más liviano que se conozca. Todo el coche es australiano, y Matich se enorgullece en proclamarlo, salvo la caja de cambios y los frenos de disco, que son Hewland FT 200 y Girling respectivamente y de procedencia inglesa.

Con la "maquinita" terminada Frank se largó a competir en cuanta carrera de Sport se le ponía a tiro encabezando el Rothmans Team Matich, patrocinado, como es obvio, por los fabricantes de esos cigarrillos (¡Vio, don Gold Leaf, cómo se copian!...). Como dato interesante su constructor agrega que el SR 4 está capacitado para desarrollar 330 km/h, cosa un tanto improbable de comprobar, pues en Australia no hay pistas que permitan esa velocidad a este tipo de vehículos.



El monótono marco de la sabana (o frázada) australiana enmarca las delicadas formas del diseño de Norman Wilson. Desde que Matich consiguió el patrocinio de Rothmans, sus máquinas lucen el azul intenso en sus carrocerías.




Lo más excitante
de Brillantina Palmolive
...es el hombre que la usa.

Peina con firme soltura, tiene un inquietante perfume y otorga al cabello un soberbio brillo natural. Pero lo más excitante de Brillantina PALMOLIVE es... el hombre que la usa.

Brillantina
Palmolive
Presencia de hombre... excitante!




También en incisiva fragancia lavand

# LOS AUTOS FRA

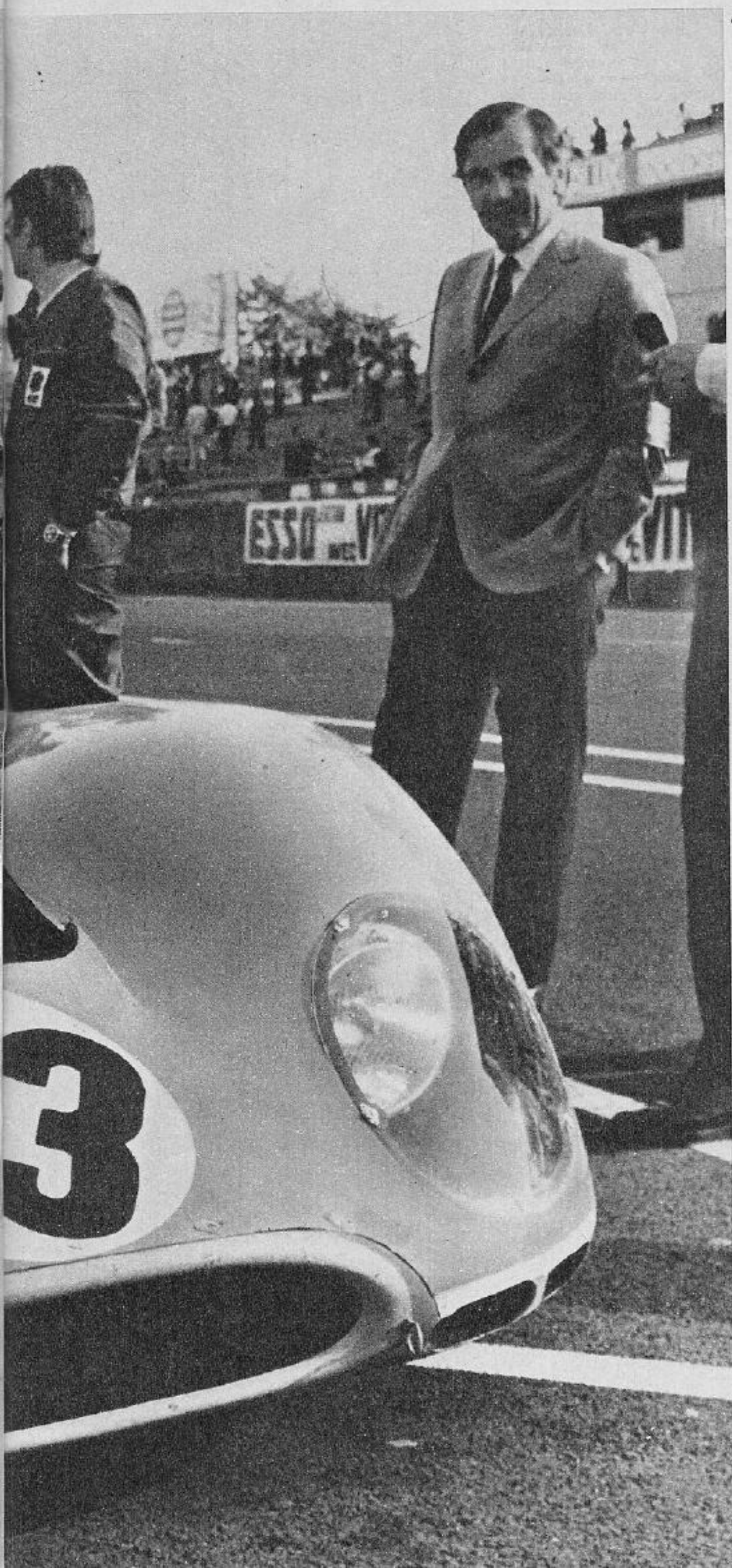



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

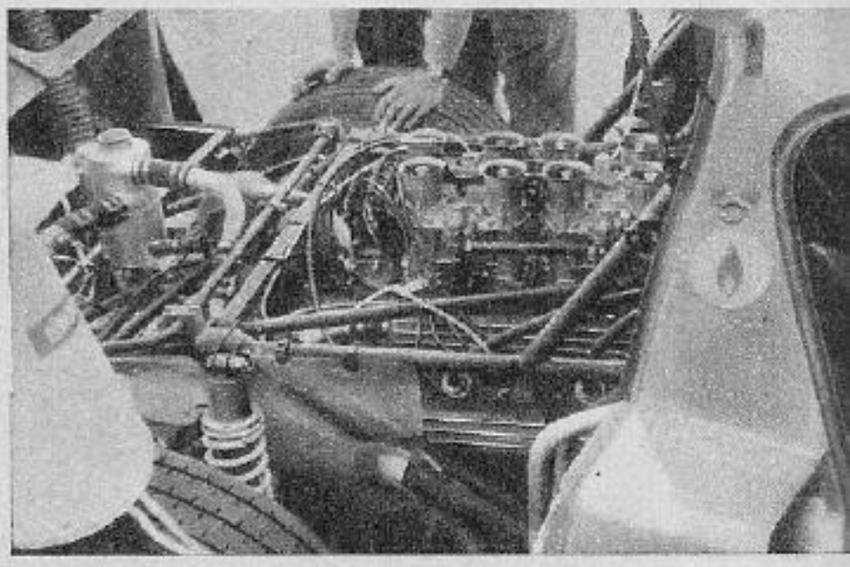
# NCESES...

**...Piensan ganar Le Mans en 1970.**
**Un proyecto ambicioso tras el cual están las ansias y los desvelos de mucha gente.**
**La que está más cerca de lograrlo es Matra.**
**Alpine amenaza...**
**El azul Francia, ¿volverá a ganar?**

*por JORGE A. AUGE BACQUÉ*
*Fotos: GERMAN R. SOPEÑA*



*El Matra spider durante los entrenamientos para las 24 Horas de Le Mans.*



*El motor del Alpine 3.000 cm3. Amedee Gordini desarrolló el motor y la estructura estuvo a cargo de Automobiles Alpine. subsidiaria deportiva de la firma Renault de Francia.*



*Detención del Matra de Guichet-Vacarella en los boxes del circuito de La Sarthe. Este auto, aunque más antiguo que el spider tuvo un gran desempeño durante la última edición de Le Mans*



*Puesto de comando del Matra Spider. Nótese el comando de la caja de velocidades a la derecha del volante, vale decir entre la puerta y la pierna del piloto. Instrumental simple y de rápida lectura. El volante con acolchado en el centro y rayos. Sobre el acolchado pegada una cinta adhesiva con un recordatorio.*

Quizás el color francés haya sido uno de los más clásicos del automovilismo deportivo mundial. Y ese color, azul celeste intenso, ha campeado durante años y años a través de todos los circuitos del mundo llevado a horcajadas por autos con prosapia y lustre. Bugatti, Amilcar, Delage, Delahaye, Panhard, Chenard-Walker, León Bolée y Salmson fueron algunas de las marcas famosas en el consenso mundial y que supieron, en su momento, mantener ese color y esa tradición a través del tiempo y de las carreras.

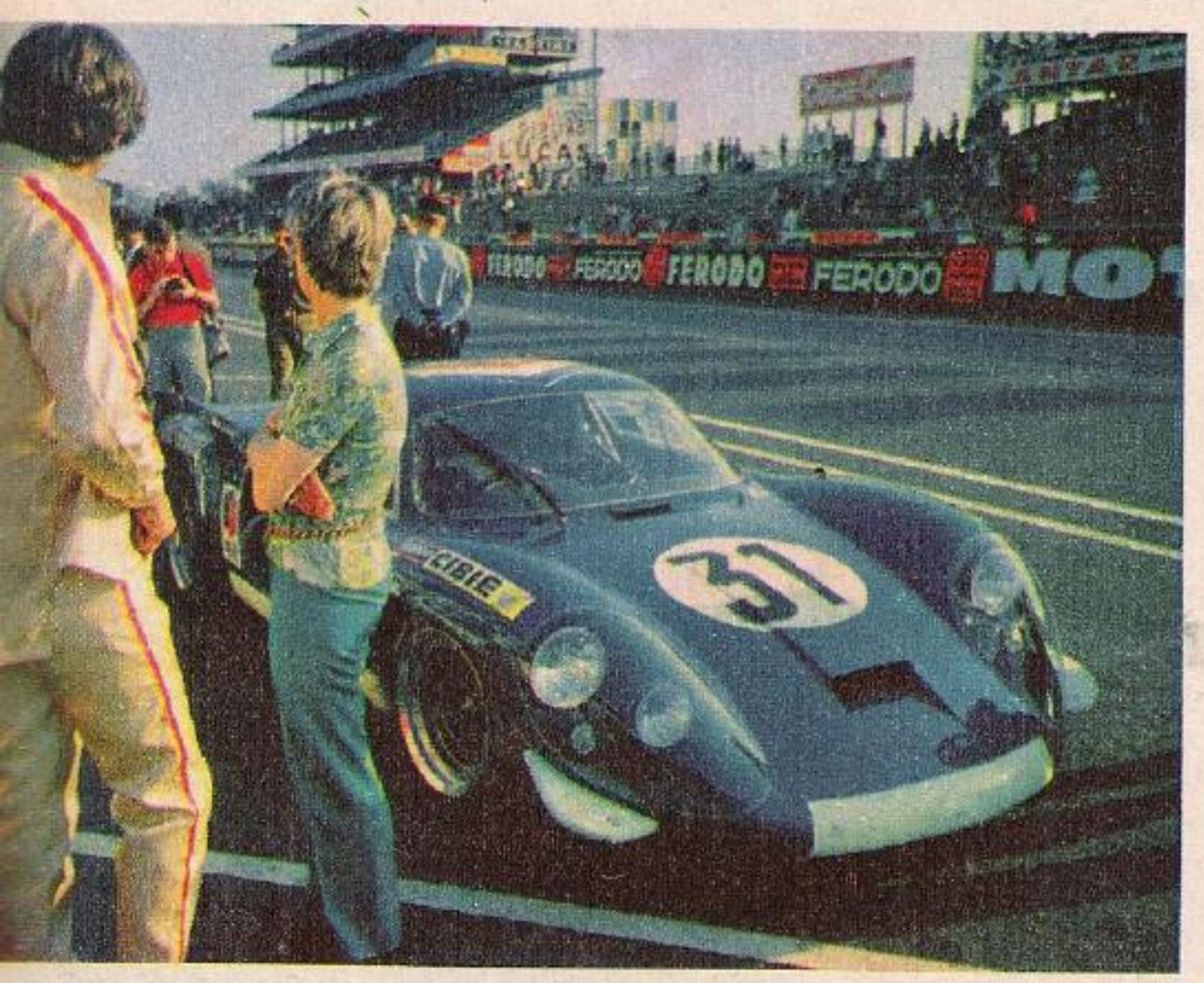
Pero desde esa época heroica del automovilismo a nuestra era lunar, donde ya no se corre a 200 kilómetros por hora sino que se circula a alarmantes 320 plus, mucha agua ha pasado debajo de los puentes Dunlop de Le Mans... Y en consecuencia, el azul Francia circula cada vez más rápido empujado por caballos de fuerza cada vez más robustos y controlado por frenos mucho más perfectos que en esas románticas épocas.

Y los León Bolée, los Panhard, los Bugatti y los Amilcar han dejado paso a la exquisita mecánica y a los diseños armónicos de los Matra o los Alpine.

Los franceses, desde Calais hasta Marsella, pasando por los de París, Lyon, Nantes y Montpellier, deliran ya ante la posibilidad de que un auto francés gane las 24 Horas de Le Mans. Porque a los franceses les importa bastante poco ganar en Fórmula Uno, llevarse el Campeonato Europeo de Fórmula Dos o Tres. Es más, casi no les importa nada. Sin embargo, viven pendientes de los preparativos de sus autos para Le Mans. Porque Le Mans es su carrera y

→

# autos franceses




*Arriba: Las cualidades aerodinámicas de los Alpine siempre fueron superlativas y de tal manera se esperaba un gran rendimiento cuando se colocó el motor tres litros. No fue así.*

*Centro: Sale un Matra 650 a la pista. Este modelo se realizó casi exclusivamente para competir en Le Mans 69 pero con la mente puesta en 1970. Este año estuvo lejos aún de los Porsche tres litros.*

*Abajo: ¿Lindo o feo? Las opiniones sobre el Matra spider están divididas, pero de cualquier manera sus formas están dictadas por inflexibles estudios aerodinámicos.*

*Derecha: Boxes de Le Mans... La tribuna principal vibra con cada movimiento de los autos azul francia. Los Alpine tres litros llevan sobre sí la responsabilidad de un triunfo absoluto.*










http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

**Francia volvió por sus fueros con el Matra de Fórmula Uno pero nadie puede negar que su verdadero objetivo es volver a ganar alguna vez las 24 horas de Le Mans. Alpine y Matra constituyen la presencia francesa en la tradicional carrera y de ellos dependen muchas ilusiones**






## FICHA TECNICA DEL ALPINE A 220 S P

**Constructor:**
Automobiles Alpine.

**Motor:**
Gordini ubicado en popa.

**Características del motor:**
Ocho cilindros en V a 90°. 2.996 cm3 de cilindrada. Diámetro y carrera: 85 x 66. Indice de compresión: 10,5:1. 320 HP a 8.000 rev/min. 5 bancadas. 2 árboles de levas a la cabeza. 2 válvulas por cilindro. 4 carburadores Weber tipo 40 DCLN 5 doble cuerpo.

**Trasmisión:**
Trasera: caja ZF de cinco marchas, palanca de cambios a la derecha del piloto.

**Chasis:**
Tubular; suspensión anterior independiente, cuadrilátero deformable, amortiguadores telescópicos. Suspensión trasera independiente, cuadrilátero deformable, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

**Frenos:**
A disco en las cuatro ruedas, doble circuito.

**Sistema eléctrico:**
Bujías Champion, distribuidor Marelli.

**Dimensiones y peso:**
Distancia entre ejes: 2.300 mm; trocha anterior: 1.340 mm; trocha trasera: 1.340 mm; largo máximo: 4.640 mm; ancho máximo: 1.690 mm; altura máxima: 1.000 mm; peso: 810 kg; capacidad del recipiente de nafta: 120 lts.

## FICHA TECNICA DEL MATRA 630 S P

**Constructor:**
Matra Sports.

**Motor:**
Matra ubicado en popa.

**Características del motor:**
12 cilindros en V. 2.993 cm3 de cilindrada. Diámetro y carrera: 79,7 x 5. Indice de compresión: 10:1. 390 HP a 9.000 rev/min. 7 bancadas. 4 válvulas por cilindro. 2 árboles de levas a la cabeza por cada block. Inyección directa Lucas.

**Trasmisión:**
Trasera, caja de cinco marchas, palanca de cambios a la izquierda del piloto.

**Chasis:**
Estructura autoportante. Suspensión delantera a ruedas independientes y cuadrilátero deformable. Suspensión trasera ídem.

**Frenos:**
A disco en las cuatro ruedas, marca Girling.

**Sistema eléctrico:**
Distribuidor Bosch; bujías Marchal.

**Dimensiones y peso:**
Distancia entre ejes:- 2.440 mm; trocha delantera: 1.400 mm; trocha trasera: 1.410 mm; largo máximo: 4.010 mm; ancho máximo: 1.750 mm; peso: 790 kg; capacidad del tanque de nafta: 120 litros.

## FICHA TECNICA DEL MATRA 630-650 S P

Difiere del modelo descrito anteriormente en la forma externa y en algunos detalles del chasis. Las medidas son prácticamente las mismas.




no la ganan con un auto azul francia desde 1950, en que Luis Rosier, conduciendo durante 23 h 50 m (los 10 minutos restantes para completar las 24 horas manejó su hijo Juan) se impuso con un Talbot y segundos se clasificaron Pyrat y Willy Mairese también con Talbot.

Y dieciocho años sin ganar son muchos años. Más para el espíritu nacionalista y fanático del francés, que a los efectos automovilísticos es muy parecido al italiano, con sus mismas motivaciones y partiendo de la misma raíz latina.

No sólo el común del pueblo francés es fanático y partidista de sus colores hasta la muerte. El gobierno francés, consciente tal vez de un logro demagógico, decidió brindar su apoyo total a las dos marcas francesas que tenían posibilidades de desarrollar motores y estructuras íntegramente nacionales para competir.

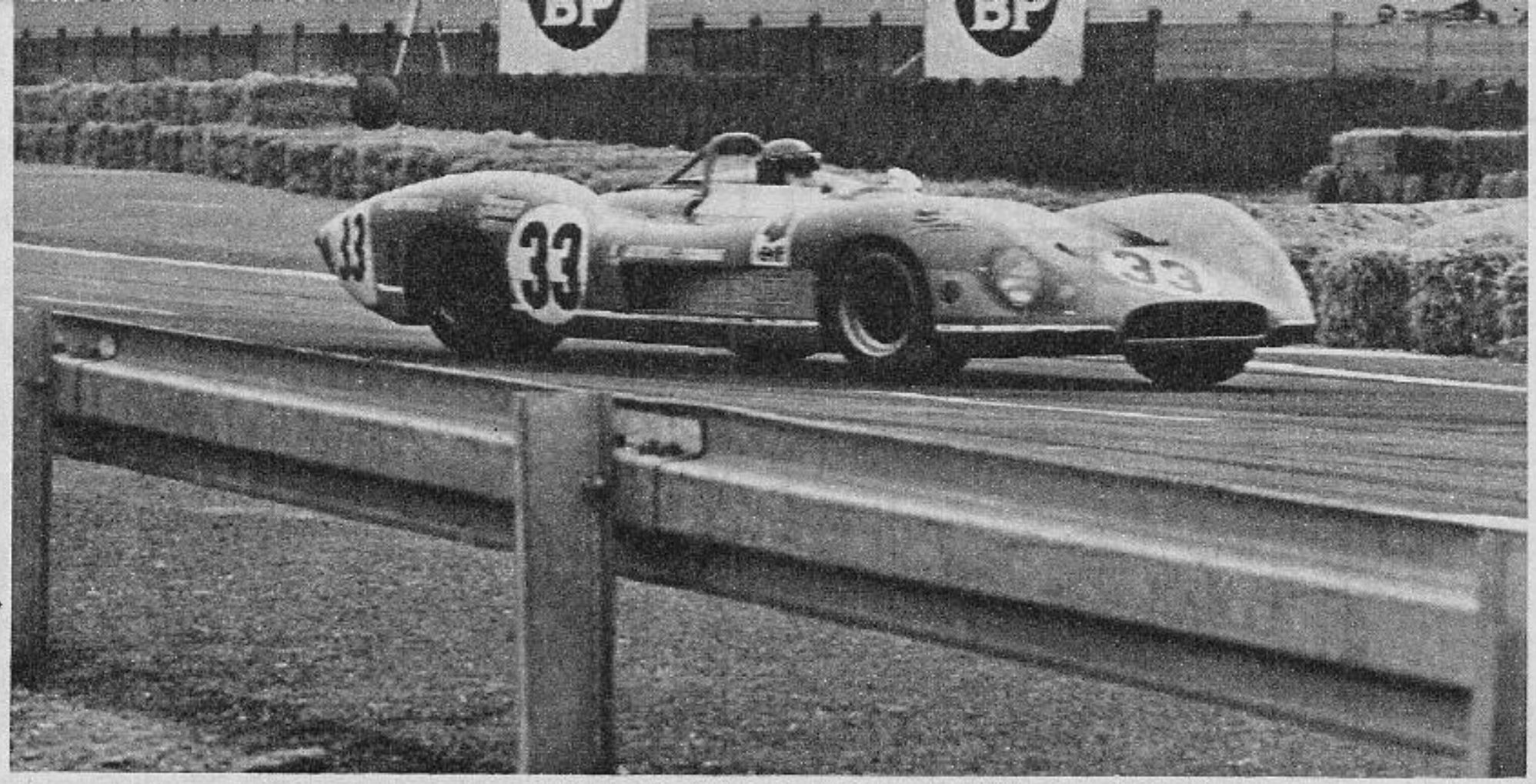
Las dos empresas fueron Matra y Alpine. La primera de estas dos grandes marcas deportivas cumplía desde hace mucho tiempo ya con tareas de diseño y construcción de elementos para cohetería y misiles. Matra es la firma más avanzada de las dos en el diseño de estructuras de automóviles de carrera, mientras que Alpine, más modesta, ha ocupado su tiempo en el desarrollo de un motor de 3 litros gracias a la colaboración de Amedée Gordini. Sin embargo, ha sido Matra, pese a trabajar solamente en las estructuras y eventualmente en el motor Matra V-12,






http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

*Nótese la ventanilla rebatible del Matra 630 cerrado, las bisagras y la pequeña palanca que hace de manija de la puerta. Todo muy delicado, muy liviano y funcional.*




*Jean Pierre Beltoise con el Matra spider entrando en la chicana Ford, previa a la recta de boxes. Los Matra nuevos (spider) demostraron una tenida inmejorable en recta y en curvas muy veloces*

*Durante las pruebas de clasificación para las 24 Horas de Le Mans, los Alpine-Renault 3 litros sufrieron serios problemas en las baterías de carburadores Weber. A último momento fueron solucionados y pudieron correr sin problemas.*




*En carrera, sale de boxes un Alpine 3 litros. Una de las características salientes de estos autos son las enormes burbujas que encierran las unidades lumínicas. Cuando se corre de día solamente, estas burbujas se tapan con "contact" de distintos colores para identificar cada auto.*

*Izq., abajo:*
*El Alpine 3 litros de la escudería semi-particular Sabin-Calberson entrando a la curva previa al puente Dunlop. Los Alpine demostraron siempre extraordinarias cualidades aerodinámicas.*

la que más éxitos ha logrado y la que con más exactitud ha llevado a cabo un programa de predicciones y realizaciones: los directivos de Matra Sports se propusieron que en 1967 debían salir campeones de Fórmula Tres con el Matra-Ford, y lo fueron; en 1968 se erigieron en campeones de la Fórmula Dos, siguiendo la profecía, y en 1970 plantearon la seguridad de ganar Le Mans. Claro que lo de Le Mans es una profecía muy difícil de cumplir, pero lo de la F.-2 y F.-3 también parecieron difíciles en aquella época (dos años atrás) y sin embargo...

Este año la gente de Matra, modificando su política de utilizar motores BRM, se presentó en Le Mans con los motores V-12 producidos por ellos mismos. ¿Por qué? Porque De Gaulle los intimó a poner motores franceses ante la amenaza del retiro de la subvención estatal.

Alpine también tiene problemas con el apoyo estatal. Se queja de que pese a ser sus autos íntegramente franceses —motor y estructura— el gobierno le retacea el apoyo que —según Alpine— le vuelca a Matra. Pero Alpine no es, como Matra, una empresa independiente y que necesita del capital estatal para desarrollar los automóviles que produce. Alpine es el departamento de competición de Renault de Francia y tiene carta blanca en lo que respecta a fondos. Y con más recursos que Matra (no reconocidos), Alpine no pudo llegar a lucubrar triunfos como los de la coheteril empresa. Aunque si bien los resultados generales no han sido nada famosos en el caso de Alpine, esta marca ha sido la heredera de las clasificaciones del índice Energético y de Performance de los CD-Peugeot y los DB-Panhard. Vale decir, y haciendo honor a la verdad, que los franceses —amos indiscutidos del reglamento "Lemansiano"— crearon clasificaciones especiales para ser ganadas por los autos franceses... hasta que llegaron los Porsche y se alzaron con copas, trofeos y efectivos francos franceses. Habiendo sido superados por los Porsche en esas clasificaciones "made in dedo", lo único que les queda por hacer es tratar de ganar Le Mans de punta a punta y en terreno similar al que emplean sus oponentes directos.

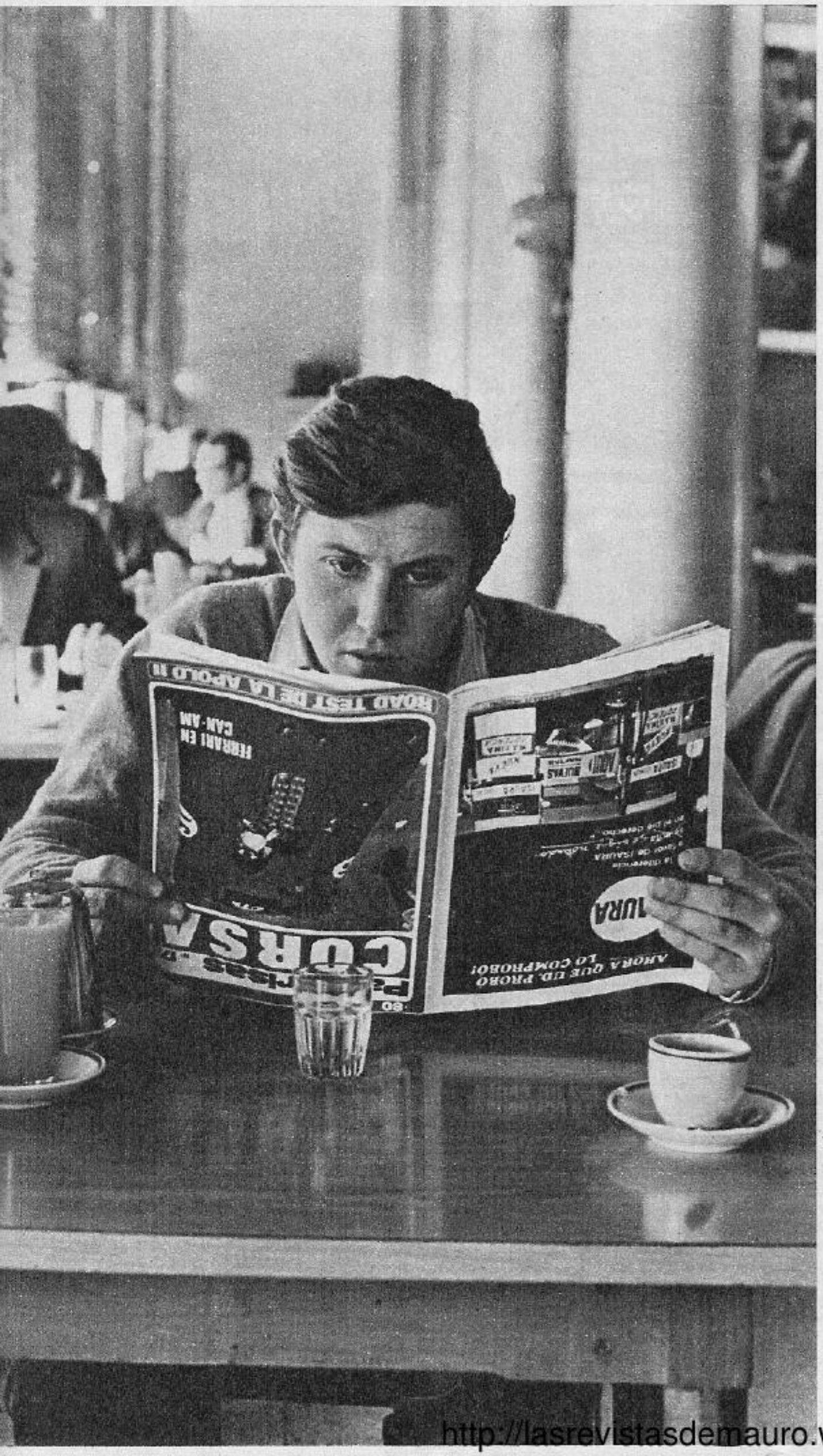
Matra tiene sus esperanzas cifradas en Le Mans y tiene grandes posibilidades de lograr lo ansiado. Con un nuevo motor que piensan desarrollar durante lo que resta del 69 y parte del 70, y desechando el consabido doce en V creado por la sociedad estatal Le Moteur Moderne (El Motor Moderno), preparan la ofensiva.

Alpine piensa también en Le Mans, pero las posibilidades de esta fábrica son menores que las de Matra, ya que el motor de 3 litros que utilizan y que fue creado por Gordini aún no ha llegado a rendir lo que se esperaba.

Las dos fábricas francesas más importantes de automóviles de carrera se dedicarán durante esta impasse —válido hasta Le Mans 70— a preparar, desarrollar y afilar sus armas para las 24 Horas. A lo mejor...

# PASCUALINI POR DENTRO

**Que no hay que juzgar a la gente sin conocerla es una verdad de Perogrullo. Sin ánimo de juzgarlo, pero para tratar de entender por qué alguna vez fue**



**"Picho" Pascualini, uno de los grandes valores de Córdoba. Serio, concentrado . . ., estudioso del tema que es su vida: el auto.**

**En la foto color de la derecha, el Pascualini de siempre: joven, franco; García Veiga, Reutemann, Marito García, ¿qué más podemos decir? . . .**

En Buenos Aires, y en invierno, llueve casi siempre. Cuando no llueve hace mucho calor, o llovizna y está pegajoso, o está nublado o hace demasiado frío. En esta Capital rigurosa uno está obligado a trabajar con demasiado y acelerado ritmo. Los lunes atacamos la semana con la misma pasión renovada en dos tardes fugitivas y un sábado a la noche. Pero a medida que pasan los días sobre la máquina de escribir y tantas letras, y llega el jueves interminable, y el viernes las ideas salen retardadas y opacas y el despertarse a la mañana es mucho más malhumorado; recién es cuando uno mira para afuera y piensa en el sol negado pero accesible.

"Mirá, Willy —le propondrá entonces al Director—, hay que ir a Córdoba y hacerle una nota a Pascualini, a los coches de F-1 que se están construyendo y al ambiente; salgo mañana para allá."

El Director dirá que sí, pero pensará que uno piensa en tres o cuatro días de sol y sierras, en el Cerro de las Rosas, en Susanita Moyano o quién sabe en qué otra verdad. Pero así es como un redactor se puede encontrar un domingo a la noche tirado, recién bañado, en una cama del hotel Bristol, marcando en el teléfono el 31821 y preguntando por Carlitos Pascualini.

Porque para escribir algo sobre alguien no hay otra forma de hacerlo más que estando cierto tiempo junto a esta persona. Si la nota es



**¿Lo reconocen? Es el segundo, de izquierda a derecha, sentado en el suelo. Es la época en que le decía a la maestra: "Cuando sea grande no sé si voy a ser vigilante o corredor". Y la maestra lo mandaba a la dirección.**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

**criticado, y, sobre todo, para poder medirlo en toda su magnitud, fuimos a Córdoba a conocer a Pascualini, a explorarlo, a convivir unos días con él**

*por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA*

poco importante y la persona mas o menos, bastará un encuentro circunstancial en cualquier café del centro. Pero si el tipo ocurre que ganó hace pocos meses Rafaela SP y es piloto oficial del equipo más fuerte que tenemos entre nos hoy participando, no habrá más remedio que viajar a buscarlo y explorarlo un poco.

La tarea de hacerlo es interesante y agradable por los medios y los resultados. Será porque ahora la juventud interesada por el automovilismo sabe que los monstruos no son tan monstruos. Que leyendo la vida de cualquiera de los pilotos que ve partir en primera fila de cada carrera se siente plenamente identificado con ellos. Las circunstancias que lo dejan a él en la tribuna y al otro en la pista son tan simples y accesibles que bien podían estar los puestos intercambiados. Ya no existe más aquella barrera mística que rodeaba a un Gálvez o un Fangio cuando defendían los colores de Ford y Chevrolet, respectivamente. Ahora un Pascualini o un García Veiga renuevan en el Autódromo de Buenos Aires aquella antigua y arraigada puja, pero el asunto está ahora en manos de un par de veinticinco años —o menos— y no son sólo ellos dos los jóvenes.

Y el lunes fuimos a almorzar juntos.

Empezamos a hablar desde el principio, como corresponde. De cuando con el Peugeot 403 "de su →

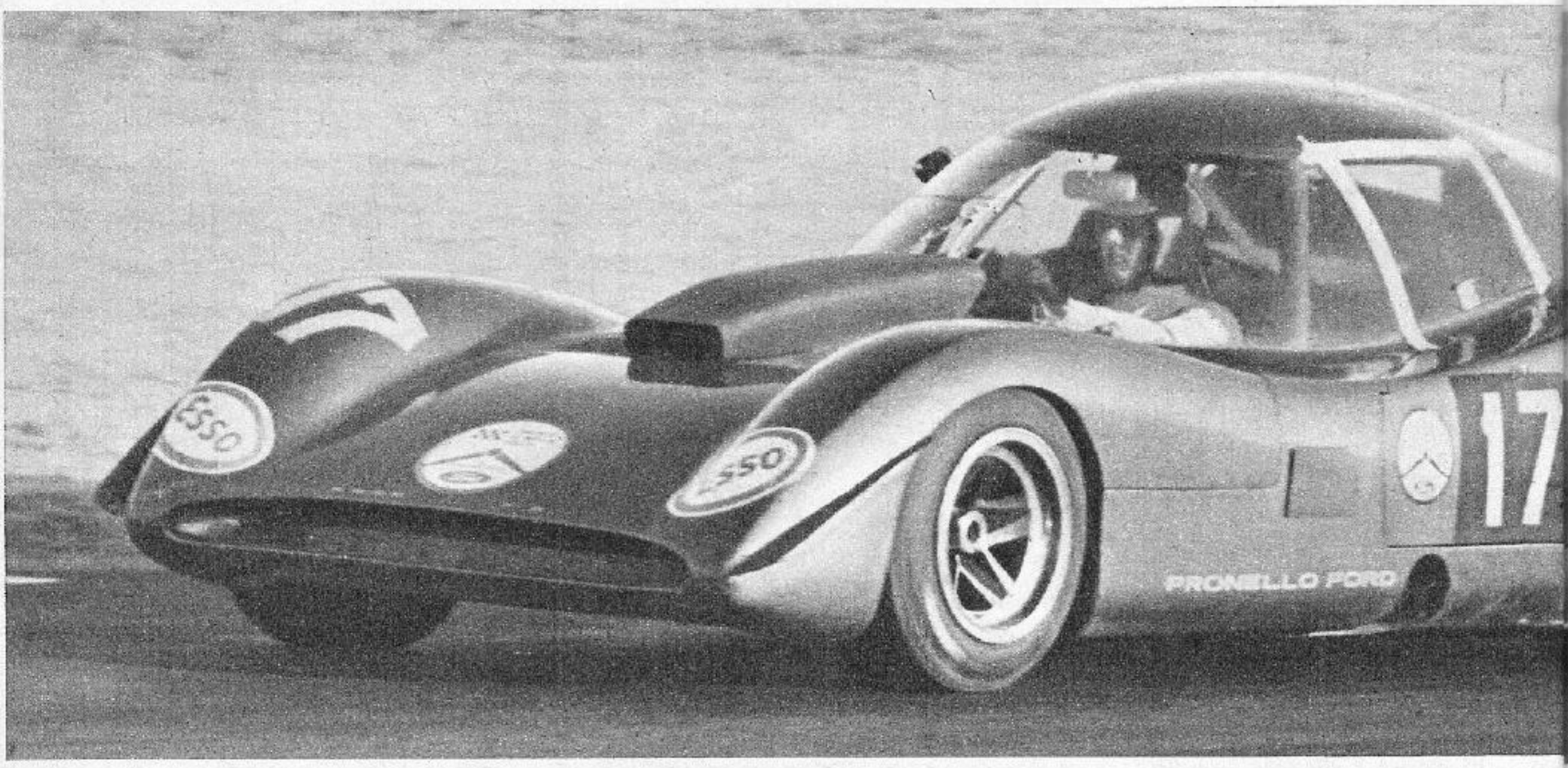









PASCUALINI

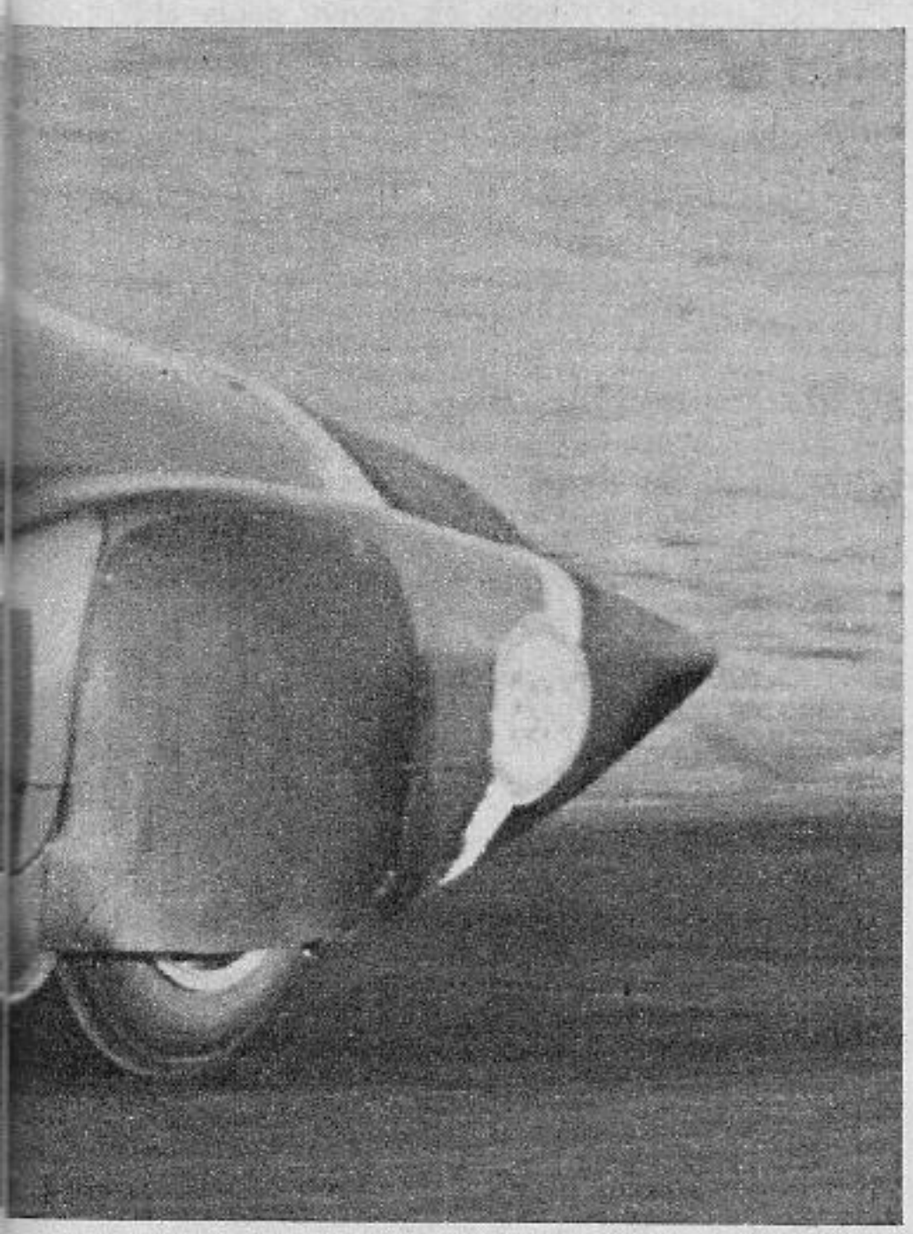


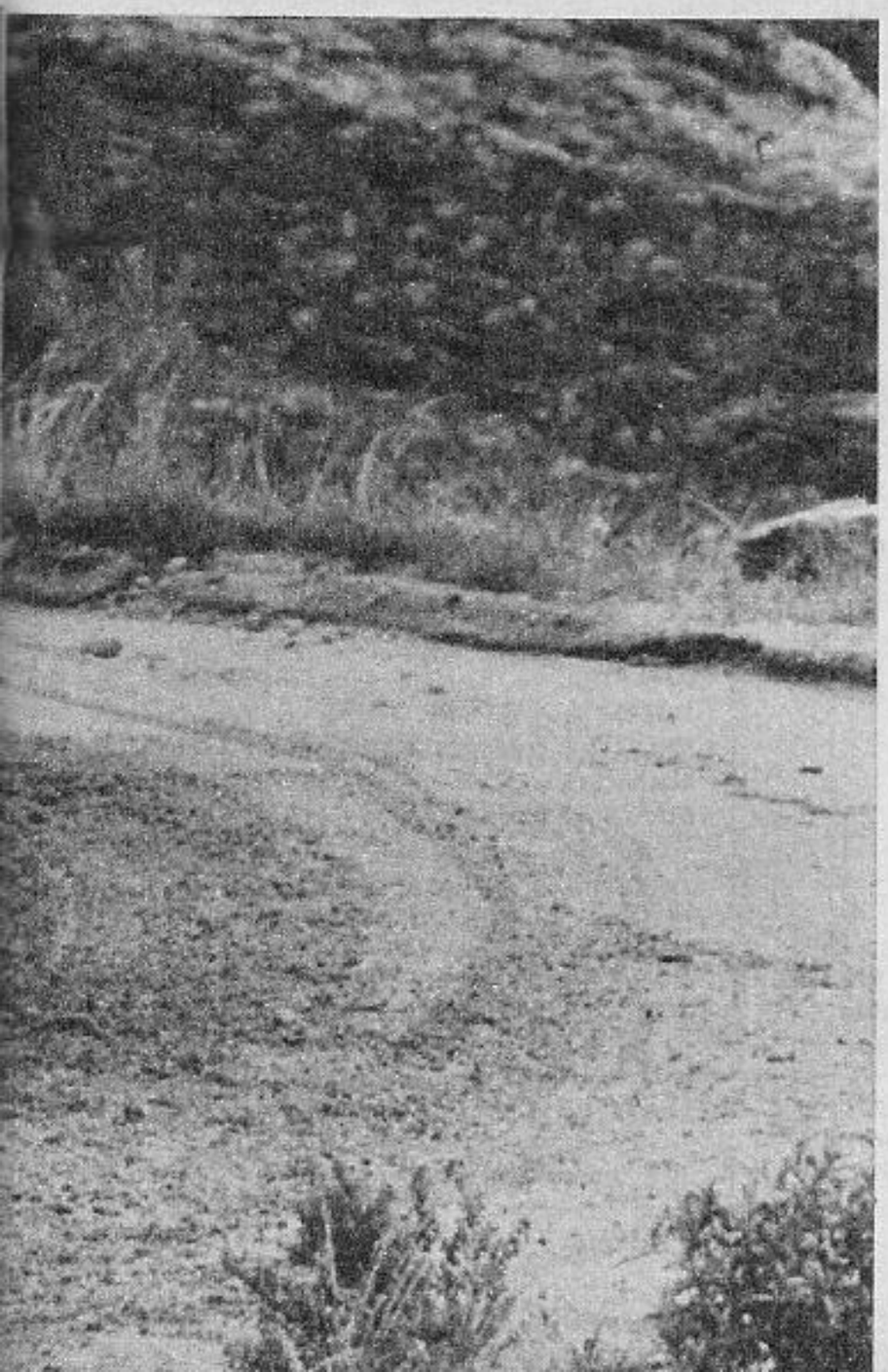



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com









**"Un piloto debe adaptarse a cualquier coche y sentirlo." Para corroborar sus palabras está esta foto que habla de la versatilidad de "Picho"**

**Arriba, derecha: También piensa que para evolucionar hay que estudiar. Por eso casi todas las semanas toma clases de Tornado con el versado y cuasi hippie profesor Ruesch (puntero en mano). En la misma clase, Arrieta y el Negro Carbajal, aplicados alumnos.**

**Arriba, izquierda: La primerísima carrera de su vida. Con el Peugeot de papá Nazareno con bandas blancas y todo. Fue la Vuelta de Carlos Paz de agosto de 1962.**

**Cualquiera que haya visto la forma en que ganó Pascualini con el Huayra la carrera de Rafaela, seguramente lo recordará por mucho tiempo. Piloto y máquina absolutamente identificados.**

**Arriba, centro: Exactamente dos años antes de su gran triunfo en Rafaela SP, con el Fiat Anexo "J" particular propio suyo. Hizo sapo.**

**El '68 le fue favorable, llegó a la cúspide en Fiat y en Turismo. Integró el equipo oficial de la Comisión de Concesionarios. A ellos pertenece esta cupé que dobla fuerte en el 1er. Gran Premio de la Montaña.**

casa" se anotó en la Vuelta de Carlos Paz para aquellos "TM Standard" del '62. Apenas 18 años y la autorización de don Nazareno negada. Pero gracias a un amigo de su padre, de don Nazareno, el permiso llegó y junto con él la proyección infinita. Un empezar que puede ser el de cualquiera, porque después fue otro Peugeot y después una berlina Fiat, en el '66. En el '65 ganó su primera carrera, en Laguna Larga, el 31 de enero. Después le tocó correr una cupé 1500 que llevaba la inscripción de la concesionaria Fiat Stabio, de Córdoba.

Antonio Sergi lo vio y poco después lo adoptó para su equipo. Y así llegó su último paso en Turismo, cuando en 1967 integró la squadra oficial de los concesionarios Fiat.

Ahora ya llegó todo lo más al tope que se puede llegar, dado lo que automovilística-deportivamente nuestro país puede ofrecer. Sin embargo, su vida sigue siendo la misma. Con el mismo ritmo y las mismas ocupaciones. Nada más que ahora, en lugar de perseguir de taller en taller y de negocio en negocio los elementos para su coche de carrera, lo hace para los coches de Pronello. Que también son un poco suyos. Y a uno lo hacía pensar en aquellos equipos heroicos de preguerra, cuando los corredores eran compradores de esa empresa, pequeños administradores, casi mecánicos o mecánicos del todo, choferes y colaboradores directos del dueño del equipo-empresa. Así, si no más efectivo, seguramente es mucho más lindo. Por eso uno, en papel de reporteador, casi siempre tiene una primera pregunta que busca el diálogo del piloto con el periodista y consigo mismo: **¿Cómo creés que debe ser un corredor?** "Fundamentalmente alguien que sienta el auto con todo su cuerpo. Un corredor, a lo largo de su vida como tal, es el piloto de distintos autos; su vida es una sucesión hilvanada de coches corridos. El corredor deberá ser un buen piloto de cada uno de ellos. Por eso es muy importante el tiempo de adaptación a cada coche. Un buen piloto sabe el valor de ese tiempo y lo utiliza plenamente. Yo creo que con el Huayra he andado tan bien porque he estado junto a él desde el principio. Desde aquellas pruebas cuando uno entraba en una curva a cinco mil doscientas revoluciones —por ejemplo— y doblaba, y en la vuelta siguiente uno entraba a la misma curva al mismo número de revoluciones y el coche pegaba un latigazo con la cola y entraba en trompo. Entonces era cuestión de bajar, comentar con Heriberto las reacciones del coche y esperar que se corriegiera el error. Así pasaron pruebas y pruebas, hasta lograr los resultados que da hoy el coche. Así me fui haciendo yo a la máquina para terminar por conocerla al pelo. Si hoy me subiera al Trueno Sprint de Steven quién sabe lo que pasaría, y si surgiera algún inconveniente de tenida —por ejemplo— no podría dar a Steven las mismas explicaciones de acuerdo a lo que yo siento que le doy a Pronello después de cada entrenamiento o carrera. Se puede decir que yo he sido piloto de pruebas del Huayra y eso es realmente bueno para un corredor."

"Pienso también que un corredor debe dedicarse plenamente al coche. Andar y andar y andar. Si yo pudiera me pasaría el día entero girando en el autódromo de Córdoba. Y si hubiera podido, en Buenos Aires, antes de la carrera, me hubiera pasado una semana girando en el circuito 9. Aunque también tengo que aclarar que los extremos tampoco son buenos. Uno debe dedicarse al auto, sí, pero cuando se saca el casco y cierra el auto hasta el día siguiente, tiene que olvidarse de las carreras y todo ese asunto. Salir a bailar o a lo que sea y olvidarse del tema. O uno se convierte es un temático imposible que no resulta agradable a nadie. Ninguno de mis amigos entiende nada de autos ni jamás ha tenido nada que ver con las carreras (uno es ingeniero, el otro es dueño de la boîte Seven Seas, etc.), salvo Minguito Marimón. Todos los lunes nos reunimos con ellos, a las ocho y media de la noche, a comer y después nos vamos al cine, lo hacemos por una especie de tradición. En esas reuniones nunca se toca el tema de los coches o de las carreras."

Del taller donde antes hacía sus coches Pronello fuimos a buscar discos de freno, y de allí a buscar unos escapes para llevar a Villa María. Antes habíamos pasado por el taller de los hermanos Perugini. Son cinco hermanos y ellos le han atendido los coches de carrera a Pascualini desde aquellos primeros gateos con el 403, cuando todavía no había terminado el colegio. Allá está ahora el monoposto que correrá en Rafaela. Es el que este año corrió Pirín Gradassi y ahora Pascualini se lo compró. En realidad no lo compró

→



Juntar trofeos —ya son muchos— y vender coches en casa. Actual actividad de Pascualini.




Y éste viene a ser el momento preciso en que Carlitos es sorprendido con la "cometa" de Molykote entre las manos. Seguramente no es para él.

## PASCUALINI

sino que lo negoció; él no se lleva plata de la publicidad, pero pone el motor Ford y recibe un porcentaje de los premios. Seguramente al Fórmula 1 le pondrán una trompa cuña igual a la que Pronello está haciendo para el coche de Ternengo.

**¿Qué sentís cuando estás en carrera y ves un accidente como el de Peduzzi con la Garrafa?** "Mirá, alguien te contestaría que es el momento de apretar más a fondo el acelerador porque es cuando todos están afectados por el accidente y levantan un poco. Eso, por lo menos, es lo que decía el protagonista de la película Grand Prix. Pero lo que en realidad ocurre es que todos —seguramente porque todos vieron Grand Prix— aprietan más el acelerador. Yo, en cambio, te confieso que me taré bastante en aquella oportunidad. Pero solamente hasta la siguiente curva. Después ya ni me acordaba de la Garrafa, debe ser una reacción automática de la mente. No se puede pensar en eso."

Sin los caños de escape para Villa María, nos fuimos a devolver unas mordazas de frenos de Fiat que le habían prestado para el Huayra. Hasta allí llegó el trabajo para Pronello. "Ahora vamos a ver un poco el trabajo que están haciendo en algunos coches que tengo para vender." Ese es su negocio. No tiene agencia, aunque alguna vez pensó abrir una. "Pero los gastos de personal, si las cosas te van mal, te pueden arruinar. En cambio, yo los vendo en casa, no tengo gastos de nada y los coches se venden igual. A veces compro autos en remates judiciales y saco una buena diferencia, con eso me alcanza para vivir bien."

"Mi padre compró un campo, y ahora va a comprar otro. A veces quiere que yo vaya, pero a mí no me gusta el campo. Si voy es solamente de visita y de pasada."

**¿Corrés en auto porque te da un status social elevado aquí en Córdoba o porque te crea una especie de imagen de playboy que a vos te gusta?** "No, para nada. Y te lo demuestra el hecho de que me gustaban las carreras desde la época en que todavía estaba en el colegio. Cuando a ninguno de mis amigos le interesaba el tema de los autos o las carreras. Dentro del círculo de gente que frecuento aquí en Córdoba, dentro del círculo de amistades que tengo, sería muy poco trascendente el hecho que dejara de correr o siguiera."

**¿Corrés por la plata que dan las carreras?** "Tampoco; creo que lo que saco en premios no me alcanzaría, o mejor dicho no sería tanto como es lo que saco haciendo negocios con los autos."

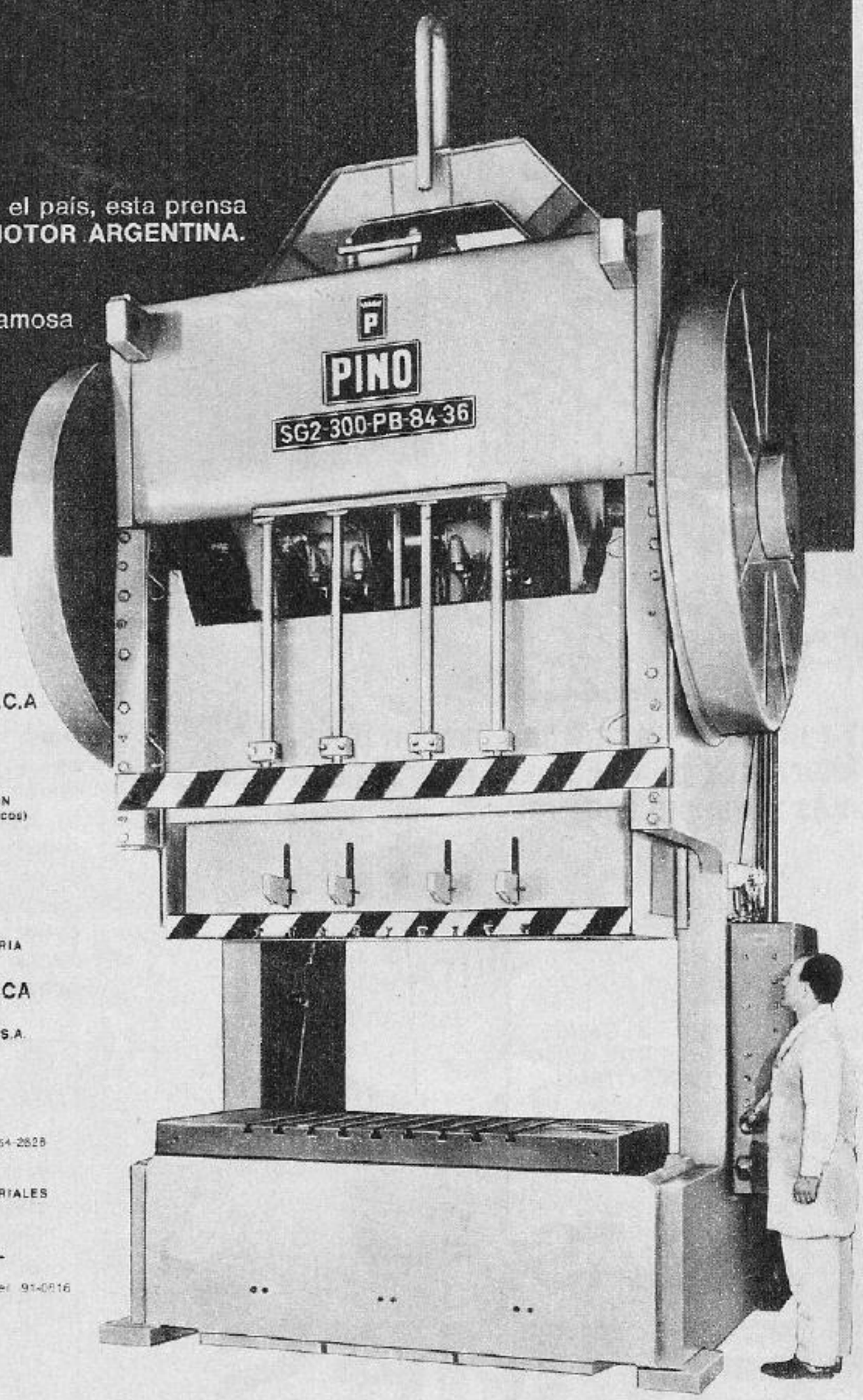
**¿Si no hubiera premios en plata correrías igual?** "Sí, siempre seguiría corriendo."

Ya era el jueves. Se imponía regresar. Nos encontramos en Lara Gas, el negocio del gran Filipuchi Riccardi (un personajón), y nos fuimos al aeropuerto de Pajas Blancas. Claro que antes pasamos —de pasada— por una fundición de aluminio a buscar las nuevas tapas de distribución para los motores Ford. Pronello las esperaba esa tarde en Villa María.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# Equipamos empresas argentinas con máquinas argentinas

**ESTEBAN PINO E HIJOS** ha fabricado, íntegramente en el país, esta prensa mecánica para una gran empresa automotriz: **FORD MOTOR ARGENTINA.**
Gracias! por su confianza.
Con la experiencia tecnológica y productiva adquirida a través de 57 años, y el respaldo de la mundialmente famosa E. W. BLISS CO., de Canton - Ohio (U.S.A.) nuestra empresa está ampliamente capacitada para construir cualquier tipo y tamaño de prensa que exija el desarrollo de la industria argentina.




TAMBIEN AGRADECEMOS A:

**A.C.E.C. ARGENTINA S.A.C. e I.**
MOTORES ELECTRICOS - CONTACTORES - ARRANCADORES
Tacuari 560 - Capital - Tel. 33-2971/8

**ACERIA QUILMES S.C.A.**
FUNDICION ELECTRICA DE ACERO
Avda. Mitre y Pcio. Varela - Ezpeleta - Tel. 253-0417

**ACEROS NEER**
FABRICANTE DE PLANCHUELAS Y CHAPAS DE ACERO
J. Everisto Uriburu 352 - 3er. Piso - Of. 24
Capital - Tel. 47-2517 o 6454

**D. y E. BARAGATTI S.C.A.**
PRODUCTOS METALURGICOS. CORTES CON PANTOGRAFO A CHAPAS Y PERFILES
Avellaneda 1185 - Beirat - Tel. 202-1419

**COPROMET S.R.L.**
HIERROS Y ACEROS
B. Matienzo 3117 - Capital - Tel. 771-3884

**DISINFER S.A.I.C.F. e I.**
BULONES - TORNILLOS - HERRAMIENTAS
Venezuela 474 - Capital - Tel. 34-2910

**ANTONIO GRIEGO Y CIA. S.A.C.I.F. e I.**
HIERROS, CHAPAS Y PERFILES
Avda. Sáenz 621 - Capital - Tel. 91-9205/6

**LOZANO Y BENITEZ S.R.L.**
MATERIALES ELECTRICOS PARA LA INDUSTRIA
Brasil 637 - Capital - Tel. 28-4774

**MARATHON ARGENTINA, ACEROS FINOS Y ESPECIALES S.A.**
Venta: Montañeses 2434 - Capital - Tel. 78-5071/9
Administración: Piedras 744 - Capital
Tel. 33-2021/5

**MONTEFIORE HNOS. Y CIA. S.C.A**
MANGUERAS Y ACOPLES PARA SISTEMAS HIDRAULICOS Y NEUMATICOS
Belgrano 441 - Capital - Tel. 30-7456

**F. HAROLDO PINELLI S.A.**
ELEMENTOS DE COMANDO Y SEÑALIZACION
(Contactores, Botoneras, arrancadoras eléctricos)
Gosquín 5340 - Capital - Tel. 60-0937/2561

**M. ROYO S.A.C.I.I. y F.**
CHAPAS DE HIERRO
Perú 277 - Tel. 30-1895/3290

**SEMAR S.R.L.**
RODAMIENTOS ESPECIALES PARA INDUSTRIA
Perú 606 - Capital - Tel. 30-6214

**SOLDADURA SEMIAUTOMATICA CITOGENO - PHILIPS**
MANDATARIOS COMERCIALES COMELSA S.A.
Alsina 1360 - Capital - Tel. 38-9059

**STEIN S.A.C.I.F.I. y A.**
PRODUCTOS PARA FUNDICION.
PINTURAS INOCULANTES, FUNDENTES PARA FUNDICIÓN
Santiago de Chile 6445/83 - Capital - Tel. 64-2828

**TALLERES FILI S.A.E.F.**
TORNERIA Y CONSTRUCCIONES INDUSTRIALES
Paso 217 - Quilmes - Tel. 253-3841

**TECNICA TOLEDO S.A.I.C.**
AUTOMACION INDUSTRIAL - HIDRAULICA - NEUMATICA - ELECTROMECANICA
Dr. Prof. Pedro Chutro 3040/42 - Capital - Tel. 91-0816

1911 - 1969

# ESTEBAN PINO e HIJOS

12 de Octubre 1520 y Av. Calchaquí - Quilmes - Pcia. de Buenos Aires - Tel. 253-7760/8629

Licenciatarios y representantes exclusivos de **E. W. BLISS COMPANY**, de Canton - Ohio (U.S.A.) **PINO BLISS**




**Ya no se volverá a quedar sin pilas: ahora hay pilas Emmes Hitachi, con mucha más potencia real.**




PIDA LAS PILAS BLINDADAS UM-1 Y UM-3, MAS ALCANCE, MAS DURACION Y POTENCIA. SON UNA USINA DE BOLSILLO

# PILAS EMMES HITACHI

Pilas Emmes Hitachi, técnica japonesa aplicada a la industria argentina.





## SANTIAGO DE CHILE, 17 DE AGOSTO

Consigna el cable el triunfo de nuestro conocido chileno del apellido pintoresco, Boris Garafulic Stipycic, en la prueba reservada para "specials" de Turismo de Carretera en el autódromo trasandino de Las Vizcachas. Con un promedio de 125,119 km/h para recorrer las 30 vueltas, el Falcon de Garafulic superó por apenas cuatro segundos al Mustang de Claudio Ibarra. Tercero y cuarto fueron Eduardo Kovacs y Alfredo Revolar con Austin Cooper y Ford Falcon, respectivamente, mientras el quinto puesto fue de nuestro mendocino Antonio Martorell con su popular Ford F-100. Garafulic cumple así siete fechas consecutivas invicto en el Autódromo de Las Vizcachas. Pará un poquito, Boris . . . Pip.

## PARIS, 17 DE AGOSTO

Se cumple en informar que se realizaron carreritas varias para monopostos surtidos en el autódromo de Nogaró, Gers, Francia. Ganador de la "gara" de Fórmula Tres resultó el ignoto velocista galo Francis Mazet, a bordo de un aparato Tecno, superando a nivel de amasijo a sus compatriotas Patrick Depailler y Jean Pierre Jaussaud.

En la manga reservada a la surgiente "Fórmula France" impuso condiciones otro local, Robert Miusset, tripulando raudo Martini-Renault. Pip.

## PARIS, 15 DE AGOSTO

Pasando a la cosa seria, cabe comunicar a la muchachada que la Federation Internationale de l'Automobile ya compaginó el orden de fechas correspondientes al Campeonato

### CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES PARA 1970

| | | |
|---|---|---|
| Marzo 7 ..... | GP de Sudáfrica | Kyalami |
| Abril 19 ..... | GP de España | Montjuich |
| Mayo 10 ..... | GP de Mónaco | Montecarlo |
| Junio 7 ..... | GP de Bélgica | Spa-Francorchamps |
| Junio 21 ..... | GP de Holanda | Zandvoort |
| Julio 5 ..... | GP de Francia | ?????????? |
| Julio 19 ..... | GP de Inglaterra | ?????????? |
| Agosto 2 ..... | GP de Alemania | Nürburgring |
| Agosto 16 ..... | GP de Austria | Zeltweg |
| Septiembre 6 .. | GP de Italia | Monza |
| Septiembre 20 . | GP de Canadá | Mosport |
| Octubre 4 ..... | GP de Estados Unidos | Watkins Glen |
| Octubre 18 .... | GP de México | Magdalena Mixhuca |
| Noviembre 22 . | GP de Australia | ?????????? |



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Mundial de Conductores de 1970. Llama la atención la reiterada inclusión en dicho calendario del Gran Premio de Bélgica, programado para ser corrido en el polémico circuito de Spa-Francorchamps. Como es sabido, la asociación que agrupa a los conductores de F. 1 se negó a utilizar ese escenario en la edición de este año, y se puede prever que repetirán su boicot en la próxima temporada. Francia, Gran Bretaña por costumbre, y Australia porque aún no se ha decidido, no tienen pista designada para la realización de sus respectivos grandes premios. Se supone que serían Reims, Brands Hatch y Warwick Farm, respectivamente.

Como se aprecia, el torneo máximo del automovilismo de este baqueteado planeta está cada vez más frondoso. Hay catorce fechas puntables, y tendríamos que hacer lo posible para que la decimoquinta sea nuestra antes que se aviven los de las islas Galápagos y nos ganen de mano. Pip.

## STUTTGART, 21 DE AGOSTO

Sensacional. Porsche es sede mundial del entusiasmo. El Campeonato Mundial de Marcas logrado este año ha satisfecho las aspiraciones de la casa de Zuffenhausen, y a partir del '70 sus máquinas correrían para un equipo particular y bajo la dirección de quien fuera hasta hoy su encarnizado enemigo: John Wyer. Por supuesto Porsche pretende así asegurarse las 24 Horas de Le Mans del año que viene. Para ese efecto, Wyer conservará el concurso de Jo Siffert y Brian Redman, prescindiendo en cambio de todos los pilotos alemanes que componían el team para reemplazarlos por los suyos, Ickx, Oliver, Hailwood y Hobbs. ¿A qué se dedicará entonces Porsche si los Sport Prototipos quedan en manos de Wyer? . . . ¡Bueh! Parece que los alemanes tienen mucho interés en el Campeonato de Conductores —o Copa de Constructores de monopostos— y se largarían a preparar un equipo para Fórmula Uno, más uno o acaso dos ejemplares especiales para las 500 Millas de Indianápolis. La base sería el motor de 4,5 litros que actualmente impulsa a los 917. ¿Se lo imaginan a Seppi Siffert en el pelotón con Andretti, Foyt, Unser y Leonard? Prrrrrr Pip.

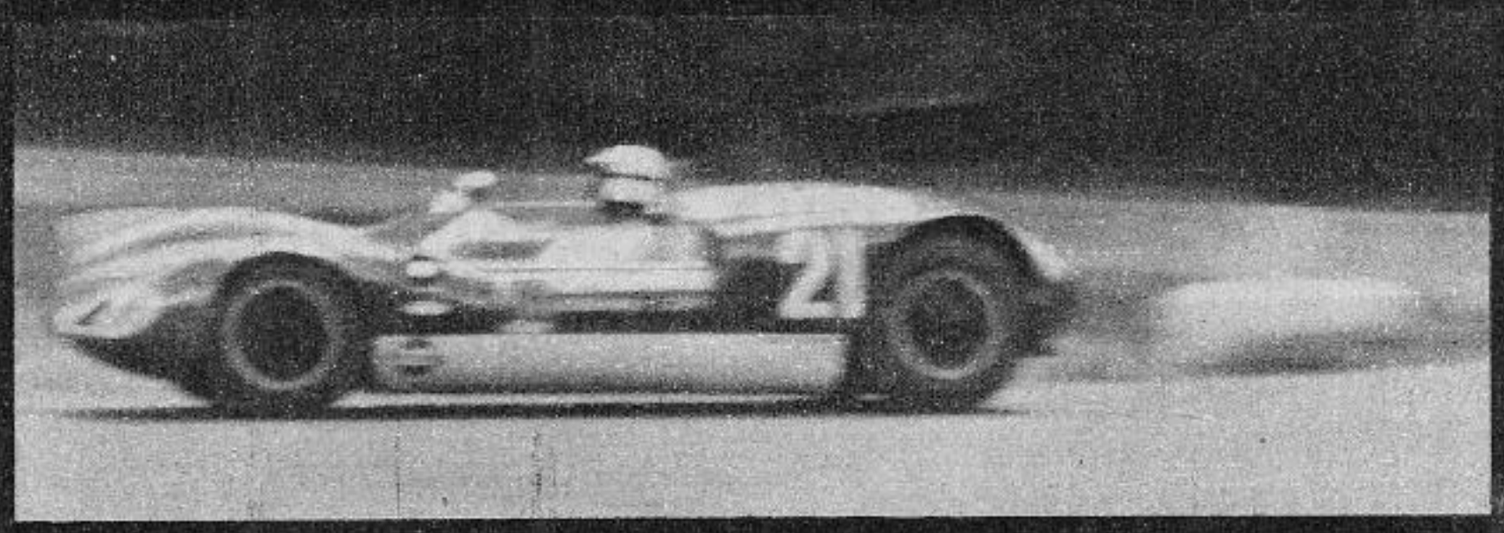
## JUDENBURG, 16 DE AGOSTO

Se busca en todo el territorio austriaco la elegancia que perdió Pedrito Rodríguez al intentar fugarse —como los colimbas— de un lugar nocturno sin abonar el costo de su consumición, que en el caso particular que nos ocupa ascendía a trescientos chelines de los que gastan en Austria. Si bien se desconocen los motivos que movieron al conocido "chauffeur" a mostrar tan desaprensivamente la hilacha, estamos en condiciones de informar que el pago del mencionado importe más un extra en carácter de indemnización, costas y costas, le permitió regresar al país del tequila evitando el engorro de pasar 14 días "en galera". Los "vidrios" no se regalan, Pedrito. Piiiiip.

## INDIANAPOLIS RACEWAY PARK

Peter Revson, quien fuera sorpresa en las 500 Millas con un Repco-Brabham al clasificarse sexto cuando nadie lo tenía en cuenta, volvió a pagar $ 2,10 a ganador al batir con la misma unidad a las máquinas americanas (favoritas, por supuesto) en las 200 Millas del Indianápolis Raceway Park, sobre trazado sinuoso. En todo momento fueron dominadores Dan Gurney y Mario Andretti, con Eagle-Ford y Hawk-Ford, respectivamente, pero Revson estaba muy cerca de ambos y al primer descuido se apoderó de la vanguardia sorprendiendo a todo el mundo con su triunfo. Primer triunfo en USA del chasis inglés con motor australiano y confirmación de Revson, hijo del dueño de los productos de cosmética Revlon y figura ascendente del automovilismo yanqui. Mandá perfume, Pete. PIP PIP PIP.


Si mañana participara en esta carrera



Ud. usaría un Rolex

Un automóvil de carrera "Gran Prix" fórmula 1, al tomar una curva cerrada a unos 270 km. por hora, recorre aproximadamente 15 metros en un quinto de segundo. Por lo tanto, es obvio decir que los corredores de automóviles de carrera tienen un sentido del tiempo sumamente desarrollado, dado que de él dependen sus vidas. Muchos de ellos usan el cronómetro que consideran el mejor del mundo. Su caja "Oyster", cincelada de un sólido bloque de acero inoxidable sueco u oro, garantiza absoluta hermeticidad al agua, polvo o transpiración. Como muchas de las piezas son hechas a mano, lleva más de un año terminar un Rolex Oyster. Jackie Stewart considera que es tiempo muy bien empleado. El ROLEX que él usa es el Daytona.



ROLEX
GINEBRA

RELOJES ROLEX ARGENTINA S. A. I. • Suipacha 1111 esq. Santa Fe - Piso 24

# RECORRIENDO EL C

**Dos pilotos europeos en Buenos Aires.**
**Tony Fall -ganador de las 84 horas- y su copiloto Gunnar Palm pasaron por Buenos Aires**
**recorriendo ya el camino del próximo rally Londres - México**



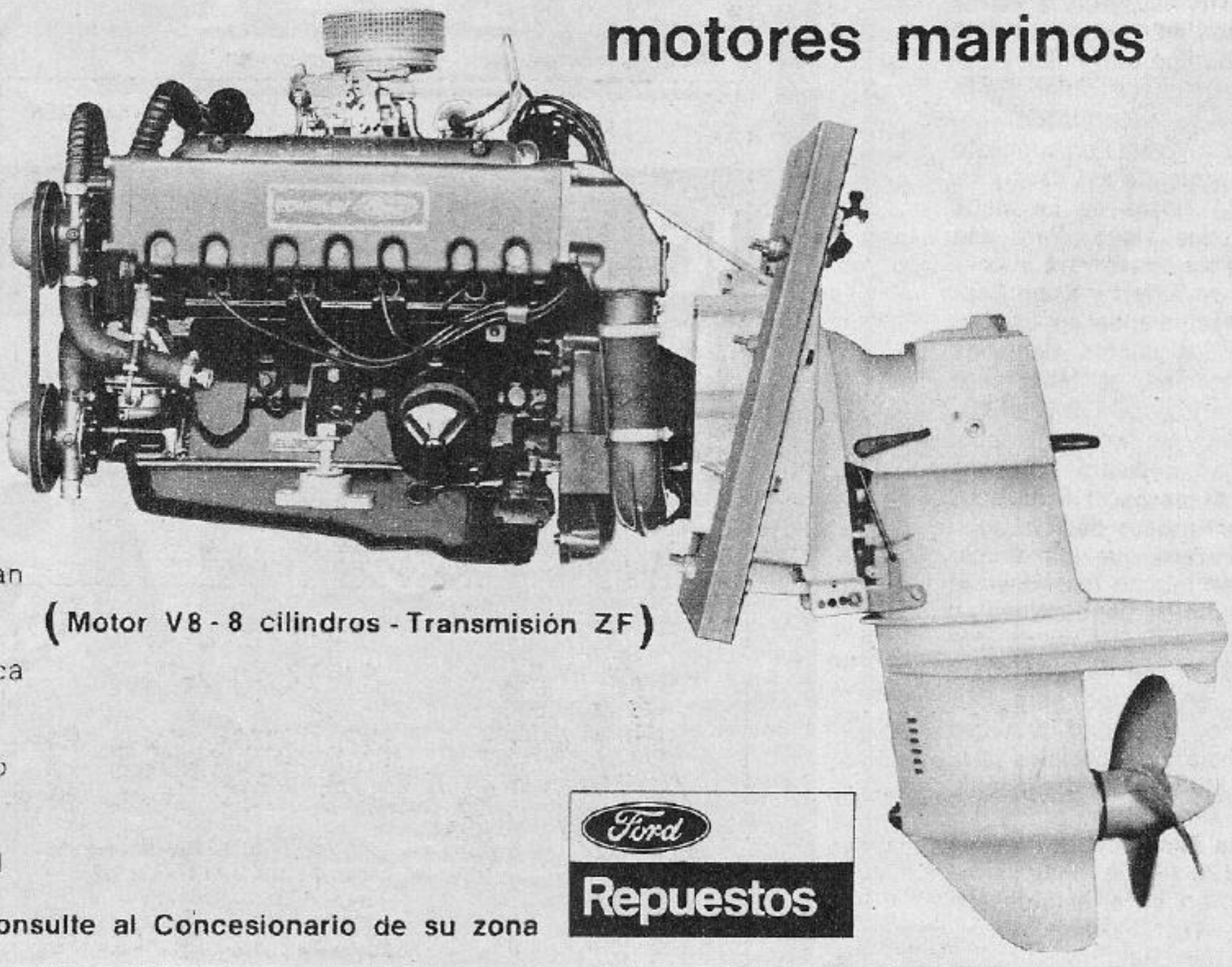
Tony Fall (con traje oscuro) y Gunnar Palm recorriendo fugazmente las calles de Buenos Aires —Avda. Córdoba— en rápido paso por la Argentina.

Suecos e ingleses hacen muchas cosas destacables y ocupan un lugar de avanzada en el orden mundial en cualquier concepto. Pero dejando de lado a hippies, mentes evolucionadas, libertades intelectuales y demás progresos logrados por la gente nórdica, hay otra cosa en la cual las personas de estas dos nacionalidades han demostrado ser casi imbatibles: los rallies y todo tipo de carrera rutera europea para coches de turismo.

¿A qué venía todo esto? Por lo siguiente: para sorpresa de todo el mundo aparecieron la semana pasada en Buenos Aires el ganador de la Maratón de la Ruta, Tony Fall y uno de los mejores copilotos de rally de Europa, el sueco Gunnar Palm. El sorpresivo anuncio que llegó desde Ford Argentina revelaba las intenciones de este dúo anglo-sueco en su fugaz paso por nuestro país; llegaron para recorrer primariamente la ruta del extenuante rally Londres-México que, organizado por el "Daily Mirror", se llevará a cabo en enero próximo.

El primero en llegar fue Palm que lo hizo el lunes. Se había previsto que viajara junto con Fall, pero como éste tuvo la buena idea de ganar las 84 Horas inte-


**La calidad FORD de siempre, ahora también en motores marinos**



Los motores V8 e I6 de Ford, impulsan la motonáutica nacional con la calidad de su marca y la economía resultante de comprar el repuesto que necesita, en cualquier Concesionario Ford

(Motor V8 - 8 cilindros - Transmisión ZF)

Ford Repuestos

Consulte al Concesionario de su zona




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# AMINO

grando el terceto sobre el Lancia ganador, tuvo que permanecer en Bélgica para la entrega de premios; por lo tanto, arribó a Buenos Aires un día después, absolutamente rendido tras horas de viaje en auto y en avión.

Tony Fall, inglés, 29 años, es integrante oficial del equipo Lancia y corre profesionalmente en rallies desde hace seis años. Pasó primero por las filas de BMC para luego incorporarse a Lancia. Gunnar Palm, por su parte, sueco, 32 años, de una simpatía mucho más interesante, fue siempre copiloto o navegante, vale decir, quien lleva constantemente el control de tiempos en carrera. Es profesional de su actividad desde 1963 y formó pareja con los mejores pilotos de rally como Eric Carlsson, Tom Trama o Rauno Aaltonen. Con Eric Carlsson, precisamente, ganó una edición del rally de Montecarlo.

Gunnar Palm fue uno de los primeros profesionales del "copilotaje" y uno de los más cotizados porque —él mismo lo asegura serenamente— está entre los diez mejores navegantes de rally del mundo. Cosa que según Palm es más difícil de encontrar que un buen piloto. Es bastante raro, además, que un hombre prefiera ser copiloto a ser directamente el conductor del auto, pero Palm explica que teniendo plena confianza en el hombre que lleva el volante a su lado, se complace mucho más con su trabajo de navegante.

Tony Fall viene de ganar las 84 Horas de Nürburgring y de haber cumplido la invalorable tarea de cambiar solo el caño de escape de su auto en la zona no penalizada, cosa que prácticamente les significó el primer puesto logrado. Lógicamente habla elogiosamente de los Torino y de los pilotos argentinos un poco por opinión propia y un poco también por saber que está en la Argentina, donde el tema adquirió características nacionales. Pero Gunnar Palm, más directo, más franco, reconoció también que la presentación del equipo argentino había sido realmente impactante.

Fueron recibidos oficialmente por Ford porque desde el año que viene ambos serán integrantes del equipo oficial de competición de Ford de Inglaterra, y como pilotearán juntos un Ford en la Londres-México, recibieron de Ford Argentina un Falcon para recorrer parcialmente la ruta. Con él partieron rumbo a Santiago de Chile, luego de lo cual continuarán en avión rumbo a Perú para competir en el Gran Premio peruano que comenzará dentro de dos domingos. Terminado el Gran Premio de Perú seguirán por tierra rumbo a México para relevar así la parte más difícil de todo el trazado. Queda para después el tramo Río de Janeiro-Buenos Aires, descartado por ahora por ser el más sencillo de todos.

Los dos están de acuerdo en señalar que este rally monstruo es aún mucho más difícil que la maratón Londres-Sidney disputada hace poco. La responsabilidad con que encaran el trabajo lo demuestra.


Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7988

sugerencias PARABRISAS CORSA

M. R. RESORTES DE SUSPENSION
ALBARIÑO 627, Tel. 64-2907, Bs. As.

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

En AUTO-RADIOS
SONORIDAD Y BUENA MUSICA
Adquiriendo su autoradio Autovox, Motorola, Transyca, Sonders o la de su preferencia.
LA TOUR,
J. P. Melo 2193 (casi esq. Azcuénaga) T. E. 85-0678, Capital en donde Ud. comprará calidad, sumada a una colocación y service garantizado

SOLUCIONE LOS PROBLEMAS de su CAJA AUTOMATICA
DIRECCIONES HIDRAULICAS
HERRAMIENTAS e INSTRUMENTAL DE PRUEBA IMPORTADOS
VENTA DE REPUESTOS
CAJAS DE RECAMBIO
DE MARCO Hnos. SRL.
24 de NOVIEMBRE 561 - Cap.
Tel. 97-4410/7488

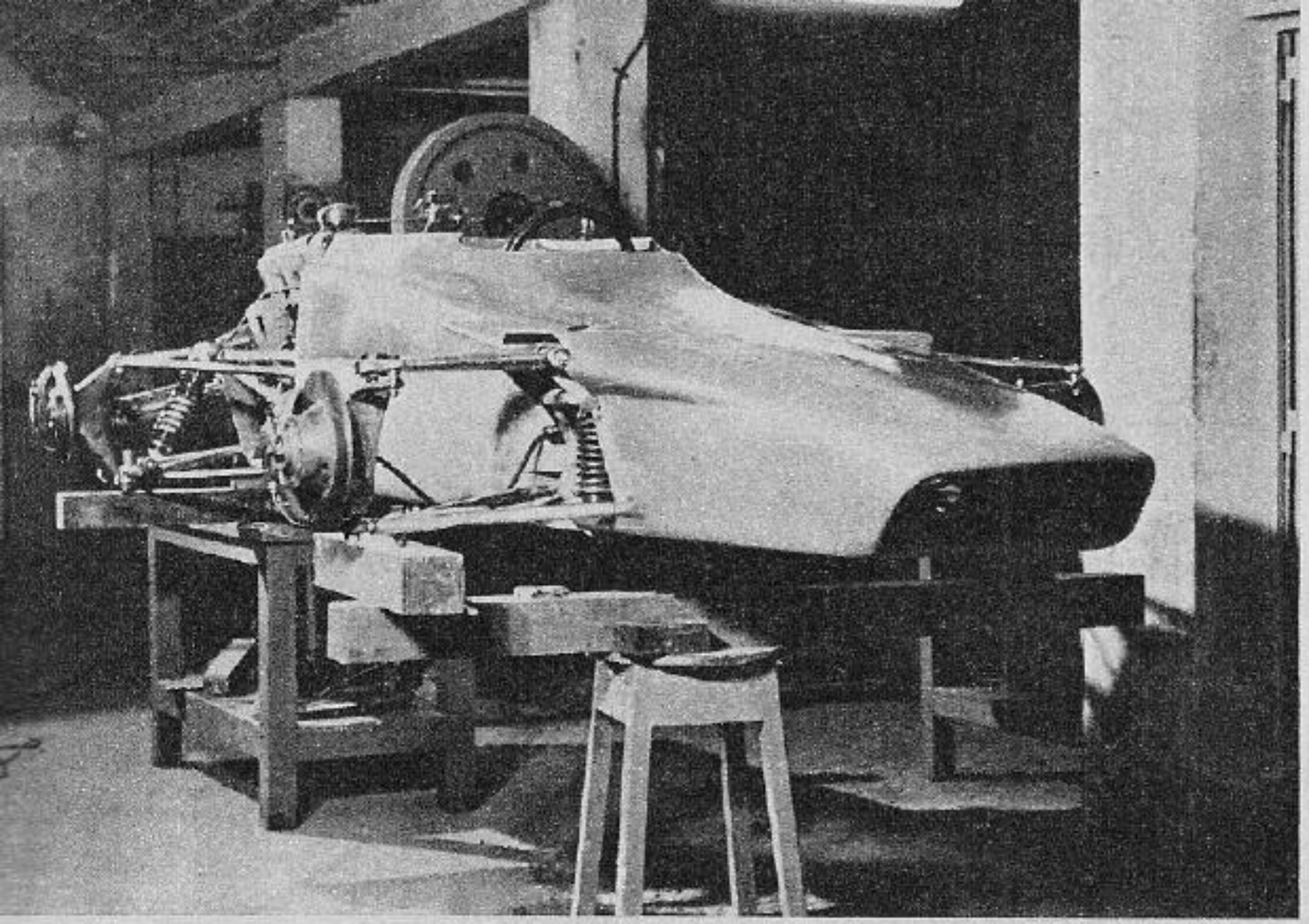
LLANTAS CROMADAS
UNICAS CON GARANTIA ESCRITA POR 12 MESES
VICAR S.C.A.
Av. JUAN DE GARAY 2356 - T. E. 26-5347

SU PICK UP FORD
CON ALFOMBRAS Y CUBREALFOMBRAS
Aconcagua M.R.
EN GOMA, GOMA CON PVC Y TERMOPLASTICO VINILICO
Es otro producto PEUMAN S.A.C.I.F.I.A. - VARELA 949 T.E. 61-8577/0577, Bs. As.

LIMPIA MANOS PROTECTOR
QUILFREN
Una caricia que limpia
PIDALO A: GRAL. PAZ 1353
MoSeDa Tel. 791-7680 Vte. López

REPUESTOS PARA FIAT
• IMPORTADORES DIRECTOS Y FABRICANTES.
• ASESORAMIENTO PARA INSTALACION DE NEGOCIOS.
• VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE.
• ENVIOS AL INTERIOR.
FIAT FRANCESCHINI HNOS. IND. y COM.
EXPOSICION Y VENTAS: RIVADAVIA 8643 ESQ. GOYA 14
T. E. 69-6738 - CAP. FED.
FABRICA: BOULEVARD DE LOS ITALIANOS 221
VILLA DOMINICO - AVELLANEDA

ANTENAS AUTO-RADIO
MAREL
Antenas de todos los modelos para cada necesidad y marca de automotor
MAREL S.C.A.
DARWIN 279 T. E. 55-6548 Bs. As.



La forma de cuña, última moda en carrocerías para competición, viste el chasis multitubular construido con caños de acero 1.010 y 1.020.

# LA CUÑA PARA DODGE

**Ya está terminado el Avante - Albizu - Dodge con el cual Omar Cuvertino defenderá los colores de Chrysler. Es candidatazo, a pesar del período experimental por el que atraviesa, en las 500 Millas de Rafaela**

Durante los últimos meses, período en que la MA F-1 se sumía en un tedioso letargo, peligroso para el futuro de la categoría, se habló constantemente de un proyecto que se inició el 7 de marzo del corriente: el Avante-Albizu-Dodge. Ya está consumado. Hace más de una semana que Parodi (constructor del automóvil bajo la dirección del Ing. Albizu) está viviendo en Rafaela para ultimar los detalles de puesta a punto de suspensiones y detalles menores del automóvil.

Por supuesto estarán presentes en Rafaela para las inminentes 500 Millas (la idea era tenerlo una o dos carreras antes para experimentarlo en carrera) bajo la conducción de Cuvertino.

2,47 m tiene de distancia entre ejes; 1,52 m de trocha trasera y dos cm menos en la delantera. Tiene una serie de piezas especiales de construcción muy fina, como ser caja de dirección Brabham, mazas delanteras Lotus, embrague Shieffert y caja de velocidades Hewland DG 300 de cinco marchas, única en nuestro país y dicho sea de paso usada actualmente en Europa en F-1.

El motor, por supuesto, será Dodge, preparación de fábrica y el conjunto será propiedad de la CCCC que financió todo el asunto. Juan Carlos Salatino será también ocasional piloto del auto y junto con el viejo y legendario Albizu-Dodge conformarán el par de unidades que tendrán el apoyo de la Comisión de la marca. A Parodi, Albizu y Garibotti los secundaron: Víctor Boscarol, actual jefe de mecánicos del Team Albizu, los Hnos. Olegario y Gerardo Sara, Fernando Mazzi y Carlos Rossini. En la ejecución de las piezas especiales Osvaldo Matschke trabajó con Parodi. Todo listo para el domingo.

# LOS F4 EN CHILE

**La troupe de F4 tiene una interesantísima propuesta para correr tres carreras que conforman una petit temporada chilena**

Hace cosa de dos semanas, más o menos, Tulio Crespi y Jorge Guerrero, dos cuasi delirantes por la F-4 bajaron la escalinata de un Caravelle proveniente de Valparaíso. En sus valijas traían todos los detalles y pormenores de la propuesta más grande que tuvo la categoría desde su nacimiento hasta nuestros días: correr una petit temporada en Chile.

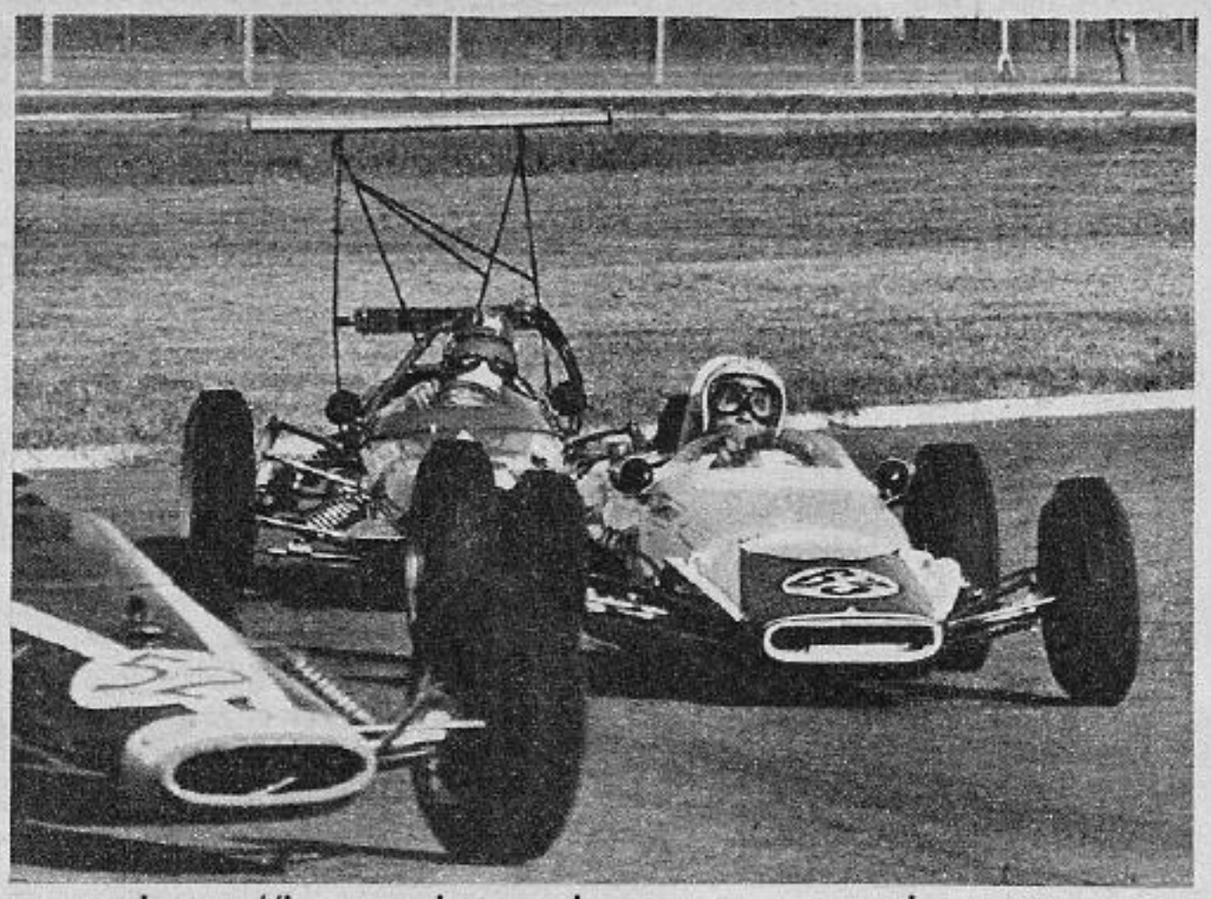
Más o menos a imagen y semejanza de nuestras temporadas internacionales de F-2, los chilenos se quieren "mandar" en una semana tres carreras de F-4. Para ello los invitaron a Crespi y Guerrero a Chile.

Cuando volvieron empezaron a comentar el asunto que es sencillamente sensacional para la categoría. En principio se disputarán tres carreras que serán a fines del mes de octubre o principios de noviembre. Competirán solamente 20 automóviles que serán seleccionados en una prueba en el autódromo municipal.

El traslado será por cuenta de la entidad organizadora. Será terrestre hasta Mendoza y de ahí en más, seguramente, se hará en avión. Para los pilotos también habrá traslado gratuito y estadía paga. Y prima de partenza.

Evidentemente es una brillante iniciativa chilena que aprovechará el entusiasmo existente en su país por el automovilismo deportivo, algo bastante desaprovechado por la falta de carreras. Todo esto estará organizado por manos privadas que tienen a su cargo la explotación del autódromo de Las Vizcachas. Parece ironía, pero en nuestro país faltan carreras para la categoría y del exterior la contratan sin conocerla profundamente. Dicho sea de paso, la CADAD tendrá que tomar medidas, para que en 1970 la categoría tenga más carreras.

*J. P. B.*





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

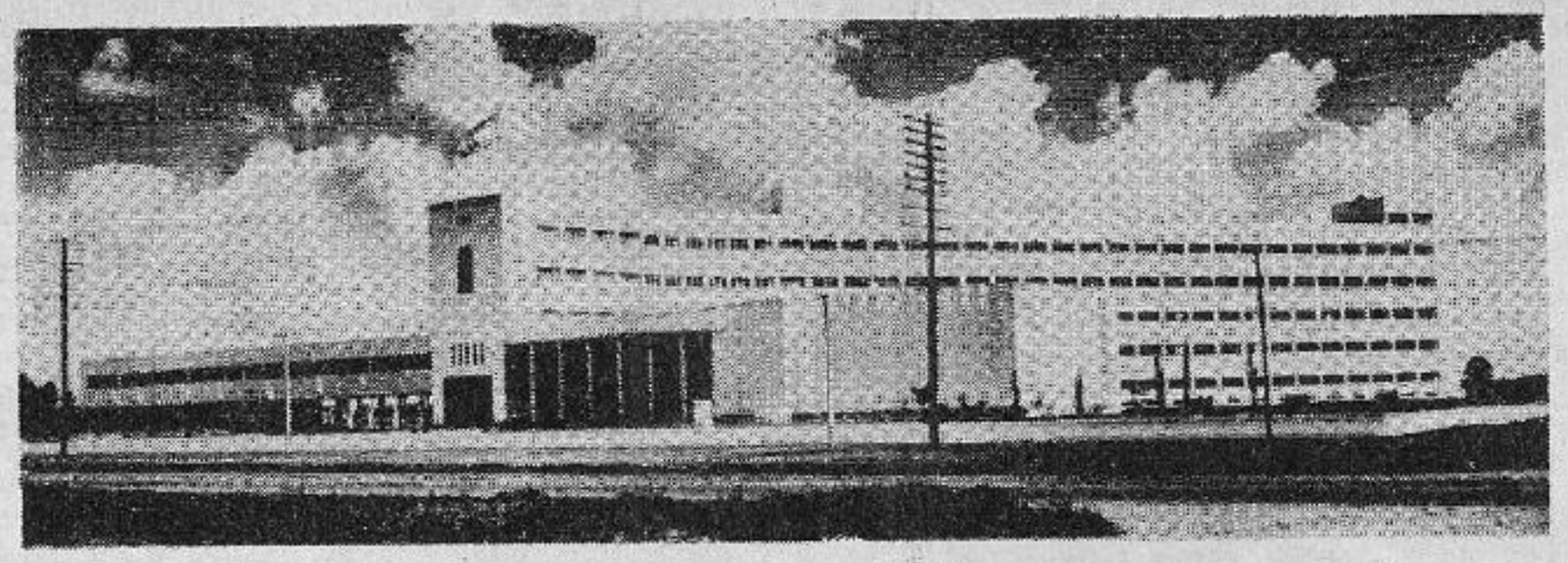
# AYER
## *nuevas naftas!*
# HOY
## *con lubricantes!*
# Y...SIEMPRE!

YPF

## *toma la delantera y gana por su calidad*

Y.P.F. se complace en hacer pública la inauguración en su Laboratorio Petrotécnico en Florencio Varela, la Sala de Motores, UNICA EN LATINOAMERICA, para controlar la calidad de los lubricantes, mediante la aplicación de las normas más modernas en el mundo.

Una vez más, Y.P.F. pone al servicio de la industria en general y del automovilista en particular, la avanzada de la técnica, para garantizar la más alta eficiencia de sus productos.



**cargue naftas y lubricantes** YPF ***...Y Péguele Fuerte!***

**CORRESPONSALES**

Héctor Acosta *(Córdoba)*
Luis A. Gómez *(Mar del Plata)*
Héctor J. Milanich *(Entre Ríos)*
Rodríguez "Corsa" *(Misiones)*

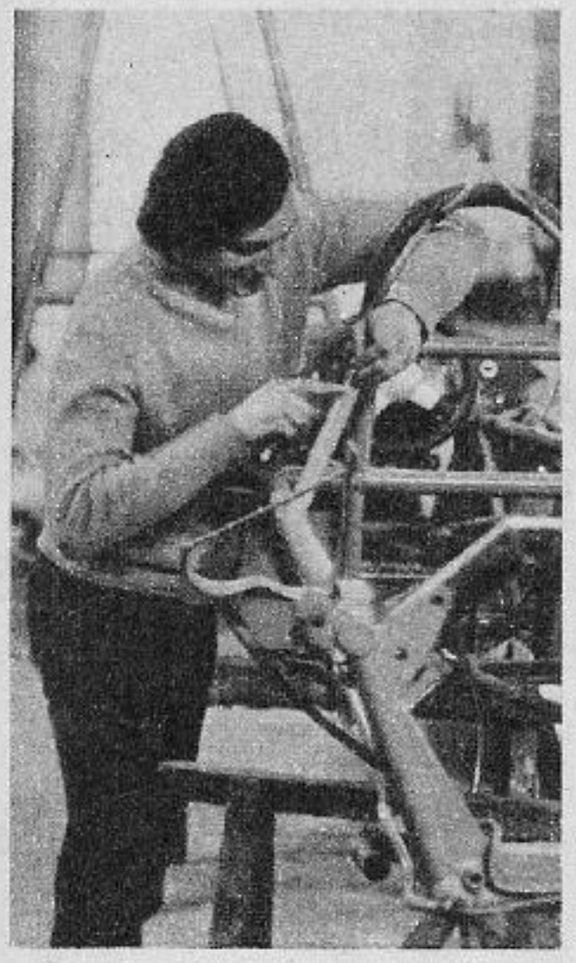
# PARABRISAS CORSA EN EL I

Unica sección - 2 Páginas

PERIODICO AUTOMOVILIS

**CORDOBA**

## AUTODROMO, ZONAL Y RALLY



La Asociación Cordobesa de Volantes ya se encuentra abocada a la tarea de diagramar sobre su terreno las futuras pistas del autódromo de Pajas Blancas. Lo que actualmente aún es un proyecto parece que poco a poco se va convirtiendo en una realidad. Autódromo, pista de aterrizaje, piletas de natación, country-club, canchas de tenis y de fútbol conforman el complejo deportivo, uno de los más importantes del país, que hará la A.C.V. Muy bien por la A.C.V.

Parece ser que el Campeonato Zonal Cordobés está un poco muerto en lo que respecta a apoyo popular y de los pilotos. "El ambiente está muy frío —aseguró un periodista cordobés— y ya no se corre como antes, todos los domingos, en el autódromo Cabalén." Pocos son los que creen que el automovilismo cordobés siga con los ímpetus con que se inició. Algo que sí está tomando mucho auge son las trepadas de montaña y los rallies.

Oscar Ruesch, piloto de un Torino 380 W TC en rally, no correrá más, según las últimas novedades llegadas de La Docta. El tío de "Cacho" Ruesch luego de ganar la clase C en el rally de Córdoba aseguró a algunos íntimos que dejaría la especialidad y que se dedicaría a otra cosa.

Carlos Ruesch sigue trabajando. Ahora lo hace con los tres autos que representarán al equipo Shell en las 500 Millas de Rafaela. Los motores Tornado del equipo de Ruesch y preparados por Oreste Berta pueden caminar en la clásica carrera rafaelina, y más luego de las dos carreras sucesivas ganadas en el Autódromo de Buenos Aires por el equipo.

**MISIONES**

## DESPEDIDA EN SANTA INES

Por última vez se disputó una competencia en el circuito de Santa Inés, ya que el calendario 1969 no contempla su utilización en lo que resta de él. Se disputaron cuatro-grandes-carreras-cuatro con puntaje para el Campeonato Zonal del Noroeste y todas contaron con la emoción propia de ese tipo de competencias. La primera carrera se disputó para coches de la clase A, ganando "Nenín" Carnicer con Renault 1093, imponiéndose al habitual ganador, el goyano Juan Manuel Bravo. Tanto Carnicer como su inmediato escolta, Moncada, llevan el sello de la preparación de Oreste Berta. Carnicer y Moncada mantuvieron durante toda la carrera un duelo rueda a rueda que hizo vibrar a los espectadores y dio clima a esta reunión. En la carrera de autos hasta 2.000 cm³ una epidemia pareció invadir a los autos de la clase, por lo que nuevamente Moncada y Carnicer mantuvieron en pie a la tribuna hasta que Carnicer debió resignarse, dejando el segundo puesto en manos de Tomás Arce y ubicándose tercero. Cuarto y quinto se clasificaron dos Fiat 1.500 pertenecientes a Mainardi y Pereira. Klein, en la final, resultó una fija desde que se supieron los inscriptos La rivalidad existente entre los dos créditos misioneros —Klein y Sobolewski— daba asidero a esperar una lucha espectacular, más con el aliciente de algunos tiempos muy buenos realizados por otros anotados (Belotti entre ellos). Sobolewsky, sin embargo, no logró inquietar a su clásico rival debido a problemas en la temperatura de su Falcon. Tampoco faltaron las piñas: Juan Lory chocó contra un barranco con su "Falcon by Haupt". También Belotti sufrió un "fuori pista" que lo obligó a abandonar.

Con luchas y espectáculo dio fin esta competencia, esperándose la próxima en Charata para revalidar los títulos obtenidos.



**CLASIFICACION**

**Clase A** - 10 vueltas - 64,800 km.

| *Pto.* | *Nº* | *Piloto* | *Máquina* | *Tiempo* | *Vtas* |
|---|---|---|---|---|---|
| 1º | 2 | Carnicer, C. ..... | Renault Gdnl. 1093 | 30m 40s 1 | 10 |
| 2º | 8 | Moncada, V. R. .... | Renault Gdnl. 1093 | 30m 40s 3 | 10 |
| 3º | 5 | Arce, T. ..... | Renault Gdnl. 1093 | 30m 44s 1 | 10 |

Promedio del ganador: 126,182 km/h.

**Clase B** - 15 vueltas - 97,200 km.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1º | 8 | Moncada, V. R. ..... | Renault Gdnl. 1093 | 45m 05s 1 | 15 |
| 2º | 5 | Arce, Tomás ..... | Renault Gdnl. 1093 | 45m 07s 2 | 14 |
| 3º | 2 | Carnicer, C. ..... | Renault Gdnl. 1093 | 46m 29s 4 | 14 |
| 4º | 42 | Mainardi, E. ..... | Fiat 1.500 | 49m 32s 3 | 14 |

Promedio del ganador: 129,312 km/h.

**Clase C** - 25 vueltas - 250 km.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1º | 72 | Klein, H. ..... | Torino 380 W | 1h 10m 26s | 25 |
| 2º | 73 | Sobolewski, A. ..... | Ford Falcon | 1h 12m 38s | 24 |
| 3º | 75 | Carauni, E. ..... | Torino 380 W | 1h 13m 08s | 23 |

Promedio del ganador: 138,002 km/h.



**BUENOS AIRES**

## RUCUCU JUNTO AL MAR

**MAR DEL PLATA.** Rodolfo Mariani piensa intervenir en las 25 Horas de Turismo Anexo J a disputarse en el Autódromo Municipal entre los días 20 y 21 de diciembre. Si puede clasificarse (no lo dudamos en ningún momento, ya que el Renault 1093 preparado en Sussex anda más que los Fiat y Peugeot de la zona) oficiará de copiloto el balcarceño Crovetto, figura conocida del ambiente de las cafeteras. Por supuesto que Mariani piensa intervenir también con su Renault 1093 en el Gran Premio de Turismo Anexo J.

La Asociación de Corredores de Cafeteras ha llamado a reunión de sus asociados, en Mar del Plata, para determinar la obligatoriedad de la revisión técnica de las máquinas luego de cada competencia de la especialidad. En las revisiones previstas se cotejará la



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# NTERIOR
## TICO DE LAS PROVINCIAS

**Nº 176**
Argentina,
2 de septiembre de 1969


tapa de cilindros, el encendido y el diferencial para constatar que todos estos elementos estén en regla.

Muy revolucionado se encuentra el ambiente marplatense ante la renovación técnica de la peña Roberto Trama. "Cacho" Fangio correrá el "Camello" de Formisano (mecánica Chevrolet) y Barragán lo hará con el Trueno Dorado que utiliza "Cacho" en la actualidad. El Fórmula Dos, motor Fiat-Marín, seguirá en poder de "Coco" Barragán, que se alternará en ambas categorías.

Bien por la peña Roberto Trama.

# UN NUEVO COMPLEJO

**BAHIA BLANCA.** Bahía Blanca hará su nuevo autódromo. Para eso, el Bahía Blanca Automóvil Club ha realizado el anteproyecto de un autódromo que reemplazará al actual de Villa Bordeu donde hasta ahora se llevara a cabo toda la actividad automovilística de la zona. El nuevo circuito surgirá debido a un planteo llevado a cabo por la Sociedad Rural de Bahía Blanca por la entrega de las tierras donde se encontraba el autódromo actual. Luego de una intensa campaña para conseguir un nuevo predio, el señor Jorge Campaña ofreció su campo y en él se llevarán a cabo las tareas del nuevo autódromo. Refinerías de Petróleo La Isaura S. A. aportó el dinero suficiente para que esta obra sea una realidad. Pero no sólo se ha pensado en realizar un autódromo, sino que el proyecto abarca la realización de un complejo deportivo para todas las actividades.

# KART EN LA ESTANCIA

**PIROVANO.** En la estancia Cumeco, de Pirovano, provincia de Buenos Aires, el Club Sportivc Pirovano llevó a cabo una reunión de karting donde intervinieron volantes de la zona a bordc de máquinas de la categoría 125 con caja. Se llevaron a cabo tres series, dos repechajes y una final a 12 vueltas. Las series respectivas fueron ganadas por Ricardo Rivero (Urdampilleta), Guillermc Vezzosi (Pirovano) y Abel Cernadas (Urdampilleta). El primer repechaje se lo adjudicó Emilio Vezzosi (Pirovano) y el segundo el representante de Bolívar, Juan Valusek.

Para la final se clasificaron los dos primeros de cada serie, uno del segundo repechaje y dos del primer repechaje (por haber empatado el primer puesto), largando por lo tanto nueve competidores. Los 241 metros del circuito de tierra fueron cubiertos en doce oportunidades por los competidores, empleando el ganador cuatro minutos, ocho segundos.



La clasificación de la final fue la siguiente: 1º) Ricardo Rivero (Urdampilleta); 2º) Carlos López (Bolívar); 3º Juan Valusek (Bolívar); 4º) Abel Cernadas (Urdampilleta).

**SANTA FE**

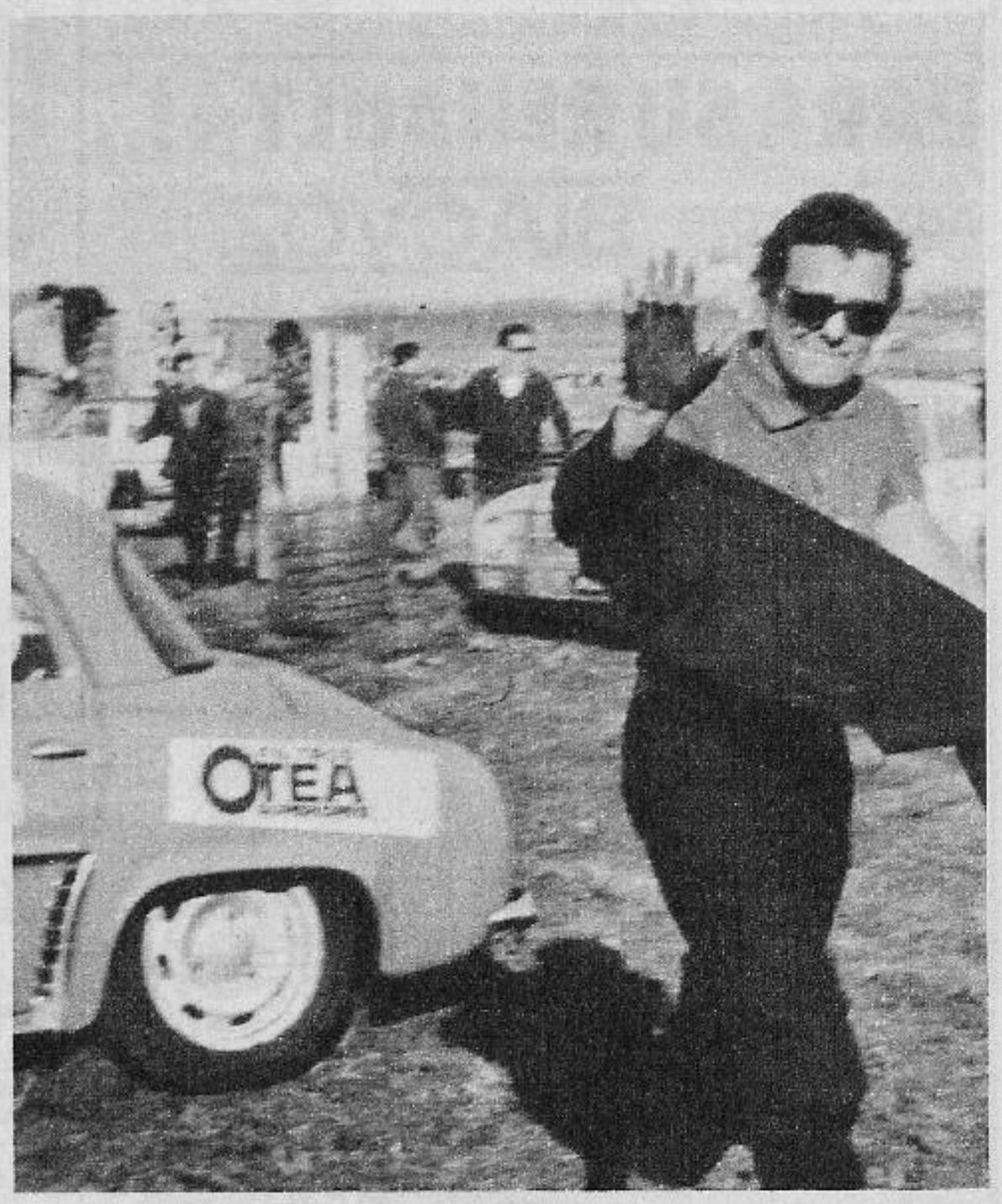
# MAS ASFALTO

La fiebre de los autódromos sigue acumulando víctimas. Ahora resulta que en Santa Fe dos nuevos trazados están siendo puestos en condiciones para iniciar los trabajos de asfaltado. Las ciudades de Rosario y San Jorge, en Santa Fe, están abocadas a la realización de sendos trazados asfaltados y aptos para disputar todas las carreras zonales de la Federación Santa Fe y de las categorías nacionales tales como Sport Prototipos, Turismo de Carretera, Mecánica Argentina en todas sus subdivisiones y Turismo Anexo J. Con estos dos nuevos proyectos la epidemia de los autódromos continúa su marcha inexorable. Tal vez sea ésta la manera de desterrar las carreras en ruta de un vez por todas y dedicarse a correr en lugares donde la seguridad del espectador y del corredor sean totales. Y con esto se destruye uno de los mitos más increíbles de las carreras en ruta: "El interior del país quiere carreras de ruta", dijo algún locutor de radio alguna vez. Y ahora parece que la tortilla se da vuelta, ya que el interior del país está, con todo su poderío, volcándose hacia la construcción de autódromos.

# ZONAL EN COLONIA BELGRANO

Por el Campeonato Zonal santafesino (con sede-cabecera en Rafaela) se disputó en Colonia Belgrano, Santa Fe, una fecha para Turismo Anexo J para automóviles de fabricación nacional. Se programaron tres carreras, para las clases A (de 701 cm³ hasta 1.150 cm³), clase B (de 1.151 cm³ hasta 2.000 cm³) y clase C (más de 2.001 cm³). La organización de la carrera fue elogiosa, ya que la gente de Colonia Belgrano brindó todo su apoyo a la competencia y las autoridades de la carrera brindaron toda su buena voluntad para solucionar cualquier problema a los corredores, al periodismo e incluso al público, que se agolpó a la vera del circuito. Es de destacar también que se hizo especial hincapié en la seguridad de la pista, lográndose perfecta ubicación del público y los boxes.

La clasificación de cada categoría fue la siguiente:




**Clase A—**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1º | 42 | Mendito, Félix | Renault 1093 |
| 2º | 22 | Monguzzi, Carlos | Renault 1093 |
| 3º | 5 | Moncada, Vicente | Renault 1093 |

**Clase B—**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1º | 31 | Linares, Vicente | Fiat 1500 Cupé |
| 2º | 22 | Monguzzi, Carlos | Renault 1093 |
| 3º | 37 | Rigotti, Ricardo | Peugeot 404 |

**Clase C—**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1º | 54 | Pierella, Daniel | Torino 380 W |
| 2º | 31 | Linares, Vicente | Fiat 1500 Cupé |
| 3º | 41 | Corione, César | Torino 380 W |

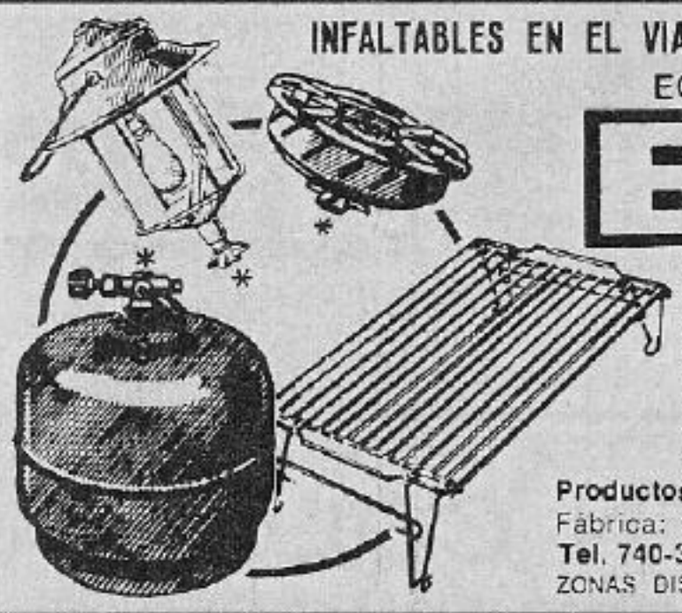
Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

# sugerencias PARABRISAS CORSA


INFALTABLES EN EL VIAJE, CAMPING, HOGAR...

EQUIPO CAMPING

ECO



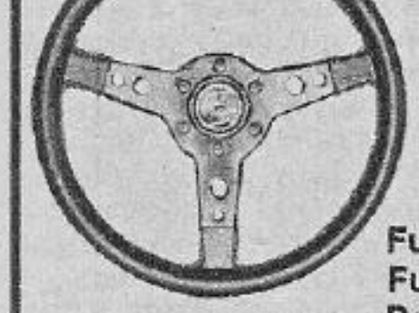
**CALENTADOR:** c/garrafa de 1, 2 y 3 kgs. de gas.
**FAROL:** a gas con o sin barral para garrafa.
**PARRILLA PLEGABLE:** extensible, galvanizada e inoxidable. Medidas: cerrada 35x45 cm., extendida 35x90 cm.

**Productos ECO**
Fábrica: **Ameghino 557 V. Martelli**
**Tel. 740-3662.**
ZONAS DISPONIBLES EN TODO EL PAIS

Para su automotor compre Ud. lo mejor

3H — CALIDAD PROBADA — GARANTIA DE UN PRODUCTO — IMPULSORES DE ARRANQUE

VOLANTES STANDARDS Y DEPORTIVOS



nacionales e importados
COLOCACION EN EL ACTO
Reparación, Nacarados y Plastificados.

ACCESORIOS DEPORTIVOS



Fundas cubre auto,
Fundas Anatómicas,
Palanca al Piso.

**LA CASA DEL VOLANTE**
Warnes 1308/10, Tel. 58-9694, Bs. Aires

PEUGEOT — Citroën
El surtido más completo de repuestos y accesorios
IMPORTACION-FABRICACION
**TATEOSSIAN Hnos. S. A.**
CABELLO 3363/65
T.E. 71-3952/8959 y 72-3957

CITROEN



STUDEBAKER
REPUESTOS LEGITIMOS
CONCESIONARIA OFICIAL
**CHARCAS AUTOMOVILES S.R.L.**
MARCELO T. DE ALVEAR 399
ex CHARCAS Tel. 32-9179 - Bs. As.

PARA SU RENAULT 4!...
AUTO RADIO BLAUPUNKT VOZ



MODELO **GUANTERA**

¡SOLICITELA A SU COMERCIANTE AMIGO!

ES UN PRODUCTO
**MOTORVOX**
VIEYTES 1433 - CAP. FED. T. E. 21-6878/2932

FUNDAS
LIN-TAP
y... nada más!
¡OFERTAS REALES!
EN SIMIL CUERO BASTONADO



| | |
|---|---|
| CITROEN | $ 6.950.- |
| FIAT 600 | $ 6.950.- |
| RENAULT | $ 8.500.- |
| DI TELLA | $ 8.950.- |
| FALCON | $ 9.750.- |
| RAMBLER Ent. | $ 9.400.- |
| VALIANT | $ 9.600.- |

Y TODAS LAS MARCAS
**CONCORDIA 1410**
**T. E. 69-1318**
(Alt. J. B. Justo 6200)

EN CRISTALES... LA SEGURIDAD ES
JOSE RENTA



- IMPORTADORES DE CRISTALES DE SEGURIDAD E INASTILLABLES (CURVOS Y PLANOS) PARA TODA CLASE DE AUTOMOTORES, DONDE LE BRINDARAN ESMERADA ATENCION.
ADEMAS CERRAJERIA DEL AUTOMOVIL.
ENVIOS AL INTERIOR. VENTAS Y COLOCACION:
**BILLINGHURST 2150 - T. E. 82-2118**



**UNA ORGANIZACION EN CONSTANTE DESARROLLO**

**Nos renovamos para una mejor atención a nuestros clientes**
La línea más completa en repuestos y accesorios nacionales e importados para **PEUGEOT 403 - 404 - T4B. - 504**
Precios especiales a talleristas y revendedores. **Otorgamos Créditos Personales.** ENVIOS AL INTERIOR.

EL EMPORIO DEL PEUGEOT
PICHINCHA 1657
TEL. 26-2327 - BS. AIRES
AV. PAVON 787
TEL. 22-3166 - AVELLANEDA


# AVISOS corsificados

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

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

Los interesados en publicar avisos en esta sección deberán concurrir personalmente a la Redacción de PARABRISAS CORSA, L. N. Alem 896, 3º piso, Sección Avisos Corsificados, de martes a viernes

Parabrisas CORSA

**CUPON**

Solicito que se publique en la Sección Avisos Corsificados el siguiente texto:

.....

.....

.....

.....

Nombre y apellido .....

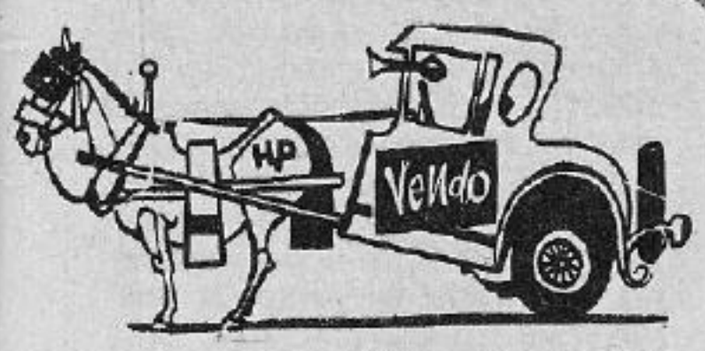
Dirección y localidad .....

Teléfono .....

Adjunto Giro Postal - Bancario Nº .....



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

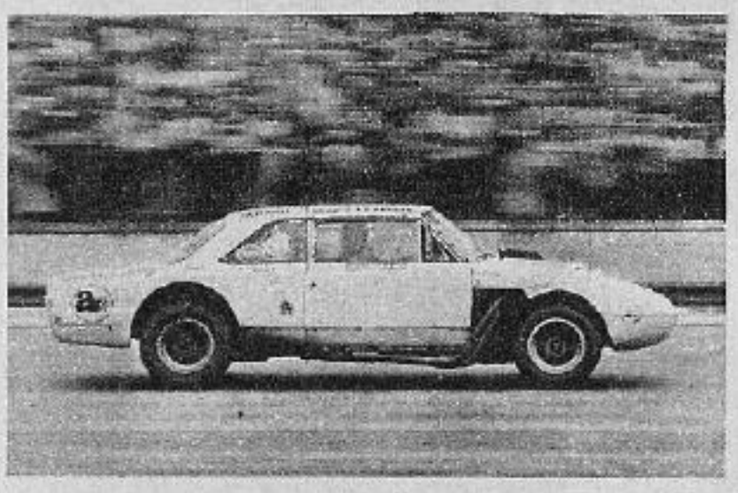



en horario de 12 a 17 horas. Los avisos recibidos hasta el día jueves inclusive serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarla o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo.

Los lectores del interior podrán enviar su aviso por correo a PARABRISAS CORSA adjuntando el cupón que aparece al pie de esta página y el importe, en forma de giro postal o bancario a la orden de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. Alem 896, Bs. As. Los cupones con sus correspondientes giros recibidos hasta el día jueves inclusive determinarán que el aviso sea publicado la semana siguiente.

---

**TORINO LIEBRE** "Mark 1 ½" (ex Oscar Coordonnier) *listo para largar*, totalmente equipado. Motor y caja en



perfecto estado. Vendo o permuto. Con facilidades. ANDREW'S RACING PARTS, Av. del Libertador 1746, Capital, tel. 83-8049.

---

**CHEVROLET TC** Carrocería realizada por Tulio Crespi. Color amarillo. *Motor Chevrolet 230 pulg, preparado por los*



*Hnos. Bellavigna.* Listo para largar. ANDREW'S RACING PARTS. Av. del Libertador 1746, Capital. Tel. 83-8049.

---

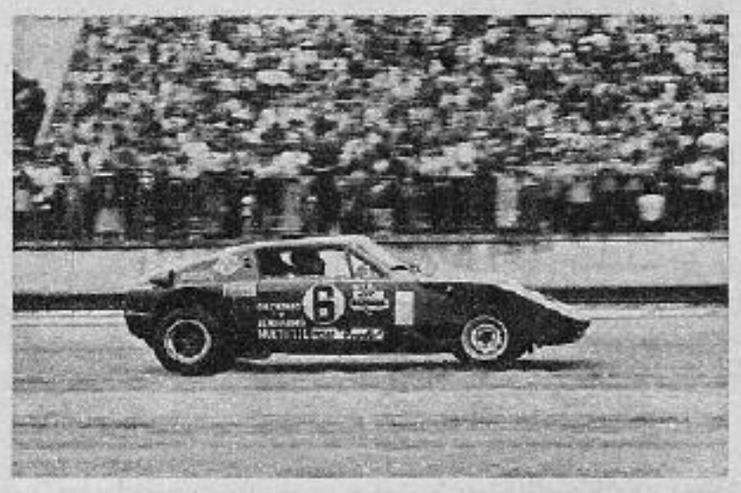
**FORD FALCON** (Ex Antonio Cámara) ideal para Turismo de Carretera. Motor Ford Falcon Futura, equipado con tres carburadores Weber de 45 mm. Caja Galaxie de cuatro marchas. Vendo o permuto. Con facilidades. ANDREW'S RACING PARTS. Av. del Libertador 1746, Capital. Tel. 83-8049.

---

**CITROËN 1966** al 1961, todos reacondicionados a nuevo, dirección, suspenrión, chasis, cubiertas, piso, interior perfecto estado; tapizado, paragolpes, defensas, chapa, pintura y capota nuevos; batería, motor, caja y diferencial con garantía; facilidades, precios reducidos. Nelson Graglia, A. Sáenz 58, tel. 91-8488.

---

**TORINO CRESPI** (Ex Rodolfo de Alzaga) ideal para ambas categorías: Sport Prototipo y Turismo de Carretera. Lis-



to para largar. Escucho ofertas: Alfredo Peirano, 3 de Febrero 2111. Tel. 76-5530.

---

**CHASIS FORMULA 4,** Tulio VI, con frenos a disco en las 4 ruedas, radiadores de agua y aceite, barras antirrolido, torres de suspensión reforzadas. Raúl Expósito vende, Av. San Martín 7160.

---

**TORINO 380 W '68** "Anexo J". Listo para largar (ex Cupeiro). Av. Mitre 1349, Florida.



---

**VELERO**, 4,50, revestido de poliester, vela y cabos dacrón, herrajes inoxidables. Permuto por componentes de HI-FI; amplificador, grabador, baffles, etc.; acepto también moto o Kart o vendo en $ 100.000. Tel. 795-7737, después de las 19 horas.

---

**RENAULT 4L** Vendo, azul, año 1966, 4 marchas, muy buen estado, con radio; financiado en 20 cuotas. Primer pago en octubre. Progreso 760 - Villa Progreso, San Martín, tel. 755-3098.

---

**BOTES**, listos para armar. Eslora 4,10, manga 1,50. Se entregan costillas armadas y forro. Todo en cedro. Para motor fuera de borda o remos. Adjuntamos planos. $ 48.550. Giros contra reembolso a Brunetti y Cía. Av. 66 Nº 575, La Plata.

---

**CIGÜEÑAL "ABARTH" 850** TCR, nuevo legítimo, apto para Fórmula 4 o nuevo reglamento Turismo Anexo "J", grupo 2, hasta 9.000 RPM. ¡OPORTUNIDAD! tel. 44-2749, de 20 a 22 horas.

---

**PEUGEOT 404-TM**, Osvaldo López vende o permuta su 404 TM amarillo ¡¡Fabuloso!! Oportunidad para aquella persona que se decida de una vez por todas a largarse a competir en Turismo Mejorado. Todo nuevo, recién patentado, carrocería especial para competición (alivianada), repuestos varios y suspensión para pistas y carreteras. PRECIO TOTAL: $ 1.600.000. Tratar: San Pedro 5487, Capital, tel. 68-7470.

---

**COMPRO TRAILER** para Fórmula 4, llamar en horario de oficina, tel. 47-1002, Sr. Chutrau.

---

**VENDO CARBURADOR** "Solex", doble cuerpo, todo original, para "Alfa Romeo" Giuletta Sprint, tel. 92-0747, Sr. Pilati.

---

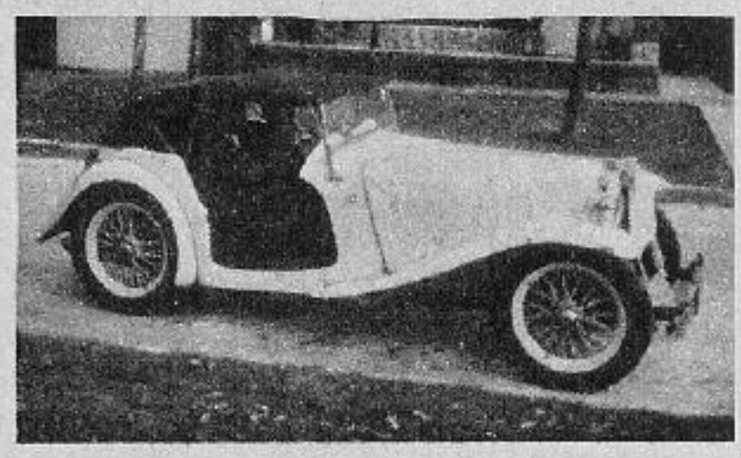
**CRUCERO 9,85 x 3,** "Mercruisier" 110 HP; 6/8 cuchetas, baño, cocina, totalmente equipado, nuevo, propietario San Juan 310, 1º A, Rosario, tel. 46474.

---

**CUPE FORD FAIRLANE 57,** motor V8, 5200 cm³, 225 HP, VENDO al contado. Ver sábados y domingos de 9 a 12 horas, en Holmberg 1062, Capital, tel. 51-4842.

---

**MG 47,** perfecto estado original. Ver en Cordero 351, ADROGUE, sábados y domingos.



---

**VENDO 2 KARTS.** El 1º chasis Fox, rodado delantero de 4 pulgadas, todo original, con motor Mc. Culloch Mc. 20, preparado por Herceg, con 2 carburadores (puede usarse sólo uno). También Kart completo con caja de velocidades. Tratar: Loria 2183, Capital, tel. 91-1765.

**La tarifa de los avisos corsificados es la siguiente: Cada palabra $ 90 m/n., con un mínimo aceptable de 10 palabras. Para que los avisos corsificados puedan ser perfectamente claros, evitando abreviaturas confusas, destacamos muy especialmente que cualquier excedente de las diez palabras (mínimas) será incluido gratuitamente.**

# Parabrisas CORSA correo

## METAMORFOSIS

*de Elide Iurlina F., Buenos Aires.*

Estimados señores: Ante todo, ruego que esta carta no la tiren al cesto, porque quiero aclararles una cosa de mucha importancia para mí. Hoy recibí vuestra postal de Indianápolis (es preciosa, estoy muy agradecida), pero con gran asombro, ¡oh!, comprobé que estaba dirigida al SEÑOR Elide Iurlina.

Les aclaro que ese señor no existe; Elide Iurlina es una señorita de pies a cabeza.

No se imaginan cómo me sentí mortificada, porque me creo un bello ejemplar de mi sexo. Les fui tan, pero tan fiel, que cuando estaba en la pobreza, en lugar de comprar pan compraba CORSA.

Tengo todas las revistas –desde el Nº cero–, y les quiero confesar una cosa: cuando leo vuestras páginas, siento como si fueran de mi familia, como si estuvieran presentes. LOS QUIERO MUCHO.

Sé que esta carta no va a ser publicada, porque no es de importancia para los lectores. Pero para mí es de mucha importancia, porque quisiera que quede anclarado el asunto mencionado más arriba.

Salúdalos una verdadera admiradora de ustedes.

*R) SEÑORITA Elide: el hábito no hace al monje (perdón ... a la monja); y sírvale de ejemplo lo siguiente: por más que llamemos Señorita a Carlos Fresco seguirá siendo el mismo hombre feo sin solución de continuidad, por los siglos de los siglos. Así que discúlpenos el error de haberla llamado* Señor; *Ud. seguirá siendo señorita y tan femenina como siempre, mientras no se le ocurra visitar al doctor De Fazio. Y siendo un "bello ejemplar ..." de pies a cabeza, además de amante de los autos, le comunicamos que ninguno de nosotros tiene problema en formar parte de su familia, siempre y cuando nuestros suegros (sus padres, claro ...) no presenten objeciones. Siendo fiel como dice ser, menos problema aún. Por supuesto que de aceptar esta proposición —verdadera declaración, por qué no decirlo— deberá acostumbrarse nuevamente a comer ejemplares de CORSA, porque para pan no hay... Claro que ésos son inconvenientes que solamente el amor subsana, y podemos jurarle que cuando uno se acostumbra, no hay nada mejor para el almuerzo y la cena que tres o cuatro ejemplares de CORSA; si son atrasados, mejor (añejos, digamos ...).*

*Creemos haber interpretado la letra y el espíritu de su carta. Que, además de todo, si resulta de importancia para los demás lectores; es bueno que sepan que una (1) mujer nos quiere ...*

*Salvado su honor femenino, y aclarada para siempre esta cuestión de privilegios que nos plantea, cúmplenos saludarle con un estentóreo y a unísono ¡¡¡HASTA PRONTO, ELIDE!!!; hasta que volvamos a encontrarnos aquí o en el altar de San Nicolás de Bari el próximo martes a las 20.30. (Rogamos concurrir de largo ... y de blanco.)*

## ROAD TEST

*de Carlos A. Planes, Rosario.*

Distinguidos redactores: Mueve esta carta el motivo siguiente: quisiera saber cómo se hace un Road Test, para hacerlo por mi cuenta en un Dodge GT recientemente adquirido. ¿Es muy complicado? ¿Se requieren elementos especiales? En fin, todo lo que haga al test.

*R) Para evitarse todo el problema que significa hacer un test, le sugerimos conseguirse el Nº 167 de CORSA, donde figura, entre otras joyas literarias, el test del Dodge GT. Ahora bien, si Ud. está realmente interesado en la realización de un test, le sugerimos guiarse de acuerdo con lo siguiente.*

*Por lo menos, nosotros hacemos así: nos encontramos muy tempranito —por ejemplo a las 9 de la madrugada— con mucha cara de sueñito. Lógicamente, antes de salir de nuestras casas, sacamos el dedito índice por una hendija de la persiana, y pensamos, en vista del frío reinante, "que el test lo haga Pirulo ...". Pero la obligación manda y, como le decíamos, "en vivo y en directo", nos encontramos en determinada esquina. Una vez instalados en el vehículo a testear, tomamos rumbo al autódromo, derechito por Callao. En el viaje, nuestras apreciaciones sobre el auto son las siguientes: "Che ... este tornillito es fulero, ¿eh? ... Deberían haberlo tapado ..." "No ... lo peor es la puerta trasera derecha ..." "¿Por qué? ¿No cierra bien? ..." "No ... me agarré el dedo, al subir... Cómo duele ..." "¿Qué ... el dedo?" "No ... la puerta, gil ..." Otros comentarios pueden ser los siguientes: "¿La viste ...?" "No ... no la vi ... ¿dónde está?? ..." "¡Ahí, en la parada del 124 ... ¿no es sensacional? ..." "Sí ... sí ... ¡mirala ... qué cosita!!!" Bien. Entre otras apreciaciones estrictamente destinadas a juzgar la calidad del auto, llegamos al autódromo. Primera operación: se colocan en línea las latas para hacer el Slalom. Mientras uno se juega la vida en tan arriesgada pirueta, otro toma tiempos, ampolleta en mano. Luego se realiza la prueba de frenado. La más divertida —para los que miran— es la de 140 km a 0. Se organiza sobre la marcha una gran boleteada: "Que vuelca ... que no vuelca ... sliii, mirá cómo se cruza ... maldición ... lo tuvo derecho ... ahí, ahí ... ahora síí ... noo ... sí, te digo que sí ..." Ganando en caso que vuelque los que se inclinaron por asegurar que sí volcaba, y en caso que no vuelque los que aseguraron que no volcaba. ¿Está claro?*

*Además, se hacen mil pruebas más, como por ejemplo, la determinación del radio de giro. Mientras el que maneja, con la dirección al tope, gira sobre el asfalto, el que acompaña abre la puerta y va marcando con una tiza la trayectoria. Luego se mide el diámetro de la circunferencia trazada, y en compleja operación se divide por dos, para determinar el radio. Pero Ud. tiene el test en el Nº 167. Léalo ... no sea tímido ...*

## BABY... BABY...

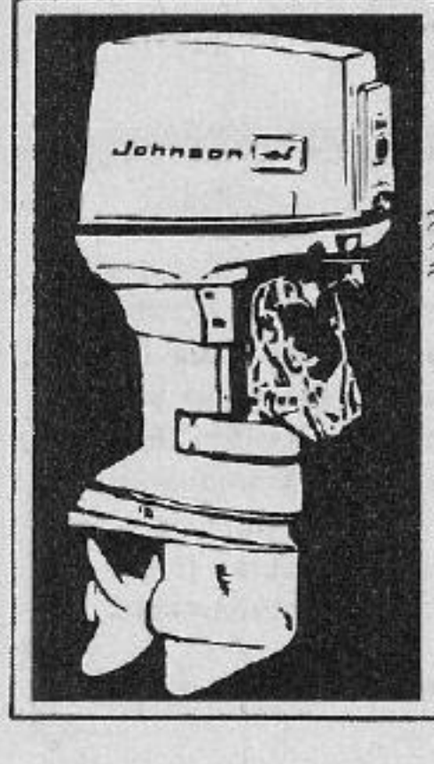
*de J. M. Rodríguez.*

Me dirijo a ustedes para hacerles algunas preguntas; guarda que ahí van:

1) Quisiera que me den los siguientes datos sobre el Ford Baby modelo ... *(N. de la R.: el lector omitió el año o característica correspondiente a ese modelo ...).*

*R) Estimado Sr. Rodríguez: todos los Ford de 8 y 10 HP, fabricados entre los años 1932/1951, se denominan Baby. Ahora bien; si usted nos aclara cuál de éstos es el que Ud. quiere conocer, gustosamente se los daremos.*

*Los modelos fueron los siguientes: Y (Popular), fabricado desde el '32 al '37; 7Y (Eight), desde el '37 al '39; EO4A (Anglia), desde el '39 al '40; E54A (Anglia), desde el '46 al '49; E494A, desde el '49 al '51; EO4C, desde el '40 al '48; E494C, desde el '49 al '51; C (de luxe), desde el '34 al '37; 7W (Ten), desde el '37 al '38; E93A (Prefect), desde el '39 al '40; E53A (Prefect), desde el '46 al '49, y E493 (Prefect), desde el '49 al '51. Tiene Ud. una regia docenita de modelos para elegir. Tenga a bien indicarnos cuál es el que quiere, y tendrá sus datos. Nosotros, mientras tanto, intentaremos establecer contacto con la madre Catalina, que todo lo sabe y lo ve a través de su bola de cristal. Puede ser que por esa vía sepamos a qué modelo se refiere usted. Abracadabra.*


La nueva línea JOHNSON ya está disponible desde 25 HP hasta 115 HP

*REPRESENTANTE EXCLUSIVO*
**CASA STEWART S.A.**

*AGENTES DISTRIBUIDORES*
**ASTILLERO AROLDO CAMPANILI**
Av. 24 de Septiembre 1968 - CORDOBA
**CANESTRARI & Cía.**
Av. Libertador 3083 - VICTORIA (Bs. Aires)
**ASTILLERO REGNICOLI S.A.**
Av. Libertador 1881 - SAN FERNANDO (Bs. Aires)



**Johnson**
...los confiables




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# YA SOY MECANICO

## DIPLOMADO



**No importa la marca del coche o el tipo de motor. Los conozco bien. Puedo localizar las averías y repararlas. Antes sólo poseía la práctica del oficio. Me faltaba la técnica. Un día decidí estudiar un Curso por Correo, con todas las garantías, aprovechando los ratos libres. Ahora poseo los conocimientos técnicos que la práctica no me había dado.**

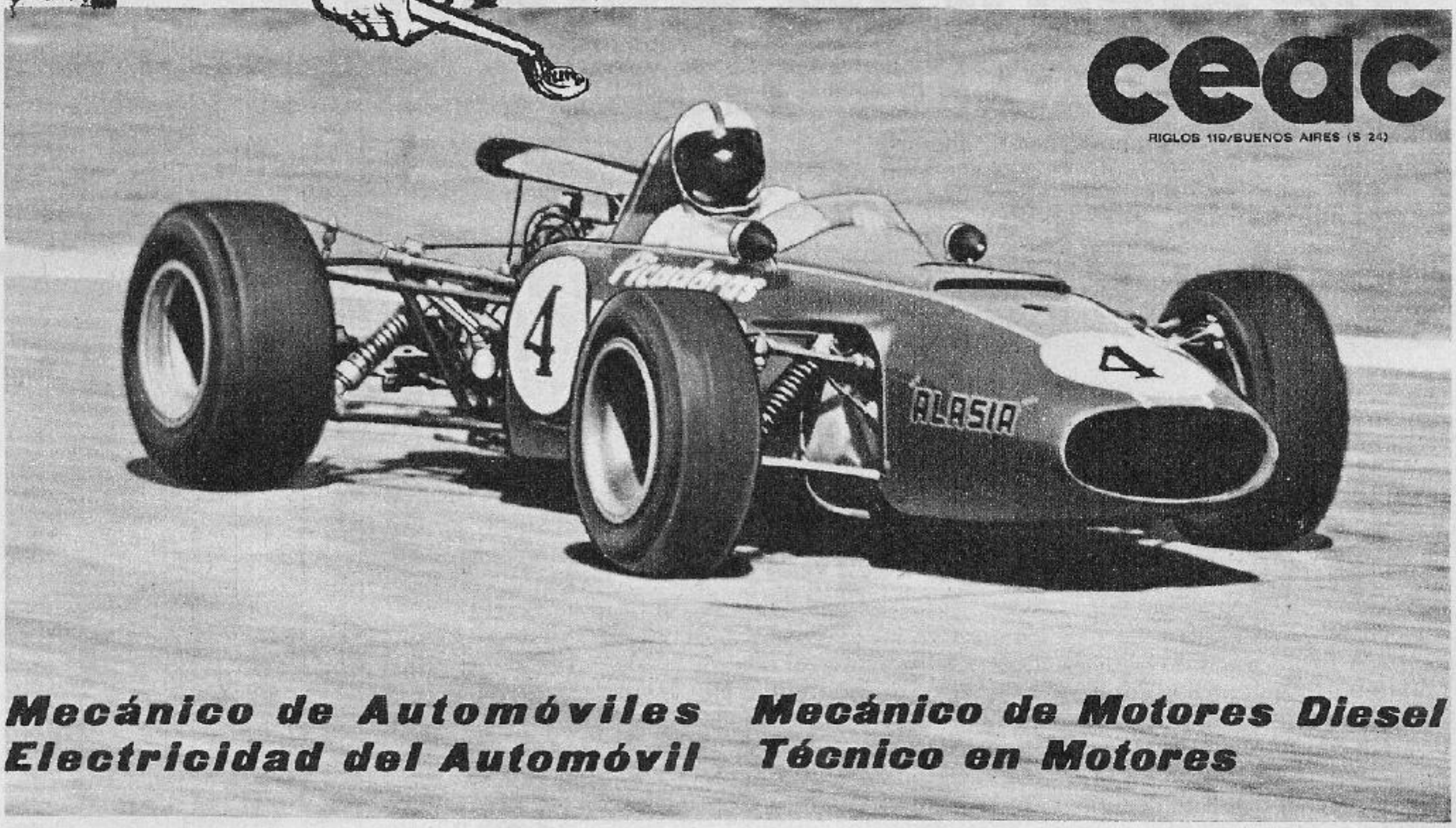
**Usted también poseerá un**

# TITULO TECNICO

**estudiando alguno de estos acreditados Cursos que le ofrece**

**ceac**

RIGLOS 119/BUENOS AIRES (S 24)




***Mecánico de Automóviles*** ***Mecánico de Motores Diesel***
***Electricidad del Automóvil*** ***Técnico en Motores***

**ESTOS SON TODOS NUESTROS CURSOS:**

**DIBUJO:** Nuevo Curso de Dibujo • • •

GOWLAND PUBLICIDAD



# Cuando un jet toca la pista las cubiertas de su tren de aterrizaje sufren un impacto tremendo.

# Son cubiertas de Nylon®

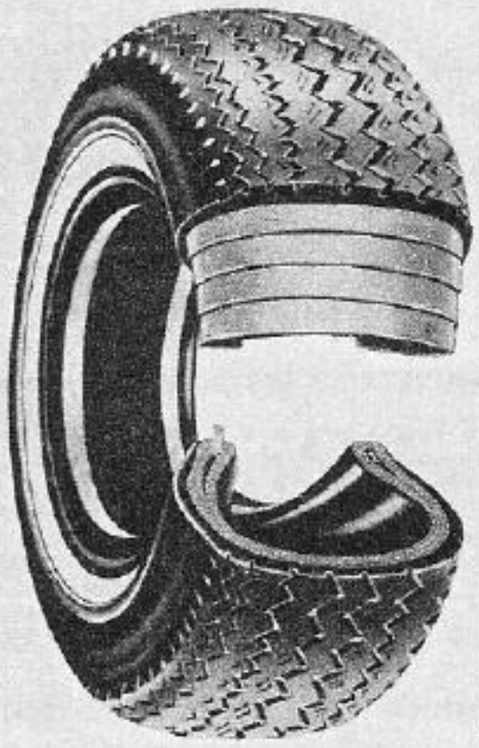
## y a usted qué?

A usted mucho.
Imagine este golpe repetido a lo largo de continuos aterrizajes.
Unicamente las cubiertas con telas de Nylon los resisten.
No hay otra fibra capaz de hacerlo.

Porque el Nylon® tiene más resistencia al impacto.

Su automóvil necesita, evidentemente, cubiertas con telas de Nylon. Con ellas, muchas cosas pueden evitarse.

Neumáticos con telas de Nylon Ducilo: Mayor resistencia al impacto.



DUCILO

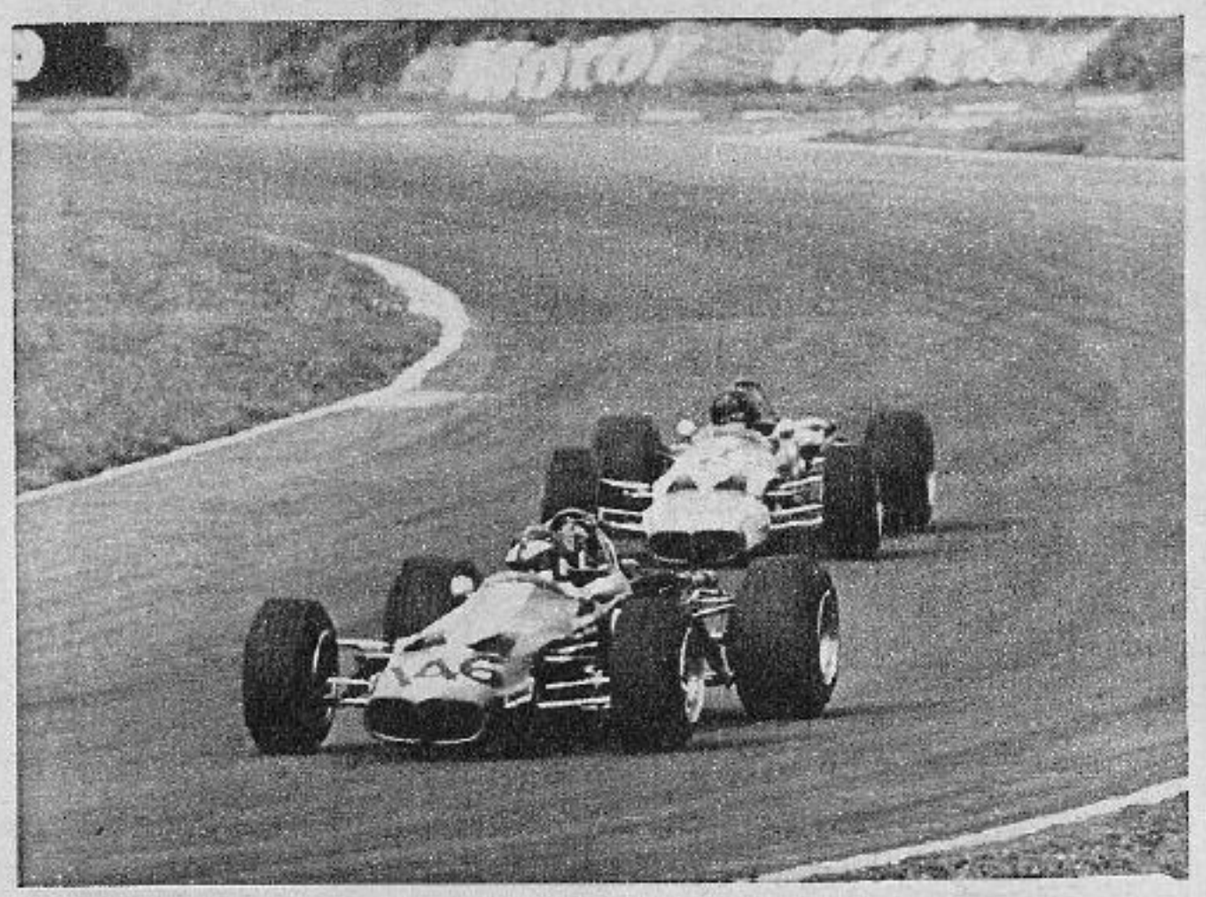
® Marca Registrada de DUCILO S.A.I.C.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# ... ARACA, EUROPEOS !!!

**Europa no es vista como tabú por la nueva generación de pilotos latinoamericanos. Fittipaldi hace punta ganando en Brands Hatch**



**Subdesarrollado Fittipaldi (146) y angloyanqui Roy Pike (135). El "pike" se lo mandó Fittipaldi.**

Los latinoamericanos siempre nos hemos tenido por "muy ranas", sobre todo en lo que a deportes atañe, pero la verdad es que hasta ahora solamente teníamos nivel internacional en el "fóbal", y un poquitito en el guapo deporte de los cazotes, vulgo box. Pero lo que es en automovilismo, aunque muchas veces "nos comimos los chicos crudos" de la boca para afuera, y otras nos quejamos de estar "muuuuuuuuuuuy lejos de los europeos", la verdad es que nunca movimos un dedo para probarnos y probarles a los gringos que en este fato de "pata y fe" la "manyamos bastante lunga". (Perdón. Excepción hecha del "Turco" Nasif y el "Tano" Andrea, que ganaron las 12 Horas de Reims en el '64). Ahora, aparte de la corajeada que nos mandamos con los Torino, hay otros latinoamericanos que van a la cueva a ver si es cierto lo que se cuenta del lobo. Tal el caso de Pablo Brea, argentino, que acomodó *tercero su Merlyn-Ford* en una "corsa" de F-3 en Brands Hatch, en el mismo segundo que Ron Collins, quien a su vez fue precedido por Peter Deal.

Pero esto no termina aquí. La semana anterior, en la misma pista de Brands Hatch se realizó otra reunión en la que se impuso en forma brillante un vecinito nuestro muy digno de ser tenido en cuenta para próximas oportunidades: el joven brasileño Emerson Fittipaldi quien, de "pesado" no más, le ganó la Amasco Cup al muy mentado Roy Pike, en una carrera de locura.

Ambos corredores pilotearon sendos Lotus 59 de F-3, y en una encarnizada pelea se distanciaron notablemente del resto de los competidores, estableciendo un nuevo record compartido para la categoría con 50 segundos clavados para el giro, a 143,2 km/h. A pesar de su experiencia en este tipo de carreras, y aún cuando viajaron juntos todo el tiempo el americano no pudo evitar que el "brasileriño" lo superara ajustada pero visiblemente sobre la línea.

¡Ah!... y ahí va la yapa: Emerson se había impuesto también en la carrera previa para cucarachitas de Fórmula Ford. No, si es como le decía Esther Williams a Van Jhonson en "Escuela de Sirenas": "Nunca te tirés a la pileta sin antes fijarte si hay agua, pero si está llena ¿por qué no te vas a tirar?... Vení que está fresquita".

**HLB**.


T 520

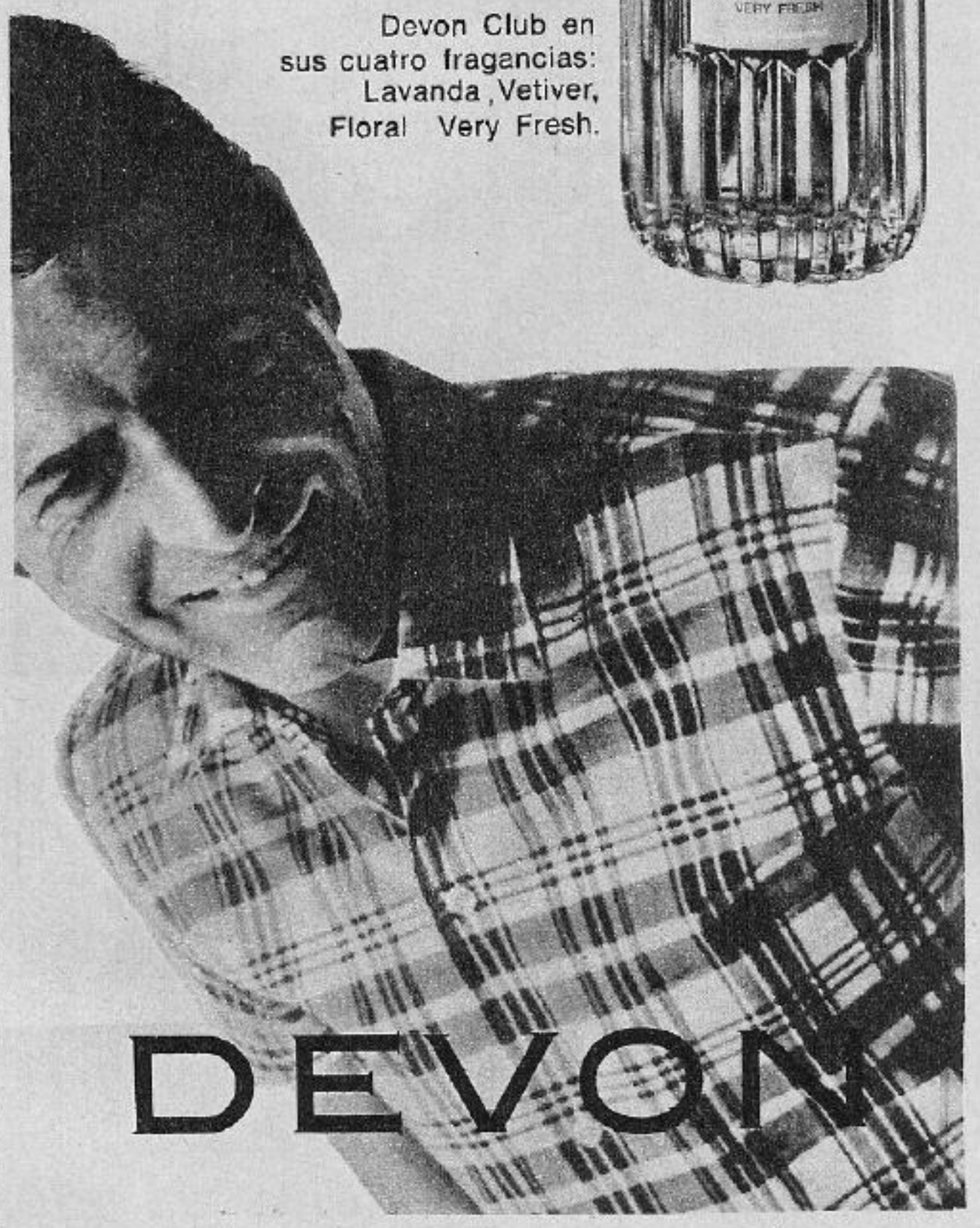
Si yo no uso los sombreros de mi mujer, ni los juguetes de mi hijo, ni los discos de mi hija...

¿Por qué todos usan mi colonia Devon Club?

(la vida de padre es un eterno sacrificio... aunque éste es grato.)




Devon Club en sus cuatro fragancias: Lavanda, Vetiver, Floral Very Fresh.



DEVON

# el "santo y seña"

## - es RAMCO -



**RAMCO**
**BAR-FLEX**

es lo más avanzado en diseño y calidad que se produce en aros para pistón.

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

*Solicítelos al agente de su localidad*




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# Siempre pida el No.1

Diseños de avanzada y calidad excepcional han hecho de Perfect Circle, en la Argentina y en todo el mundo, la gran marca de aros de pistón para la fabricación y reparación de motores. Perfect Circle respalda su trabajo garantizándole, además de máxima eficiencia, la solución justa para todos los problemas del motor.
El Nº 1 es servicio total.




2 en 1 cromados
aros de pistón

FABRICADOS POR **E. DANERI** I.C.S.A. - LICENCIADA DE LA DIV. PERFECT CIRCLE DE DANA CORPORATION - U.S.A.

# La gente joven es exagerada, pero cierta.




Cierta... como Commander.
Por eso, o usted está con Commander...
o no está.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Muy exagerado, muy exagerado... pero cierto.