$m/n 100 $1

Nº 227

CORSA

Parabrisas

25 al 31 de agosto de 1970



OPEL KADETT RALLYE

Las revistas de Mauro

moreno mac donell

Con la izquierda, no.

No es de buen gusto.
Ni educado.
Las cosas como deben ser.
Derechas.
El vaso envuelto en servilleta de papel.
La cara maquillada.
El pelo bien peinado.
La bebida antes que los canapés.
Saber que tres soles es un Coronel y que a un Obispo inglés se le dice "My Lord".
Detalles, me dirán?
Eso es estilo. Educación. Clase.
Así son las auxiliares de AUSTRAL-ALA.



Señoritas que saben lo que hacen, porque han sido entrenadas para hacer de su vuelo una cosa perfecta.
Con la izquierda sostendrán la bandeja.
Eso es tolerable.
Pero le atenderán con la derecha.
Por eso, si alguna vez le sirven con la izquierda, avísenos. Se nos filtró una zurda.

AUSTRAL ALA

Nadie lo lleva mejor... pero por las dudas exíjanos.

PASAJES Y CARGA AEREA: CONSULTE EN NUESTRAS OFICINAS O A SU AGENTE DE VIAJES.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

? 227 del 25 al 31
agosto de 1970

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
SECRETARIO GENERAL EJECUTIVO
Adolfo Baisi
CONSEJO EDITORIAL
Carlos Civita - Adolfo Baisi
Raúl Burzaco - Carlos Ibáñez
GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner
GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés
GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scaltini

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, Carlos Figueras, Enrique S. Sánchez Ortega y César M. Sorkin.
SECRETARIA
Vilma E. Rueda
COLABORADORES
Sergio Cornejo
Carlos Neira, Nicolás Gelormini, Arturo Pellet Lastra, Pedro Siedmann y Alejandro Ciancagiini.
CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR:
Juan A. Abraham (EE. UU.), Franco Lini (Italia), Andrés Meyer (Alemania) y Carlos Reutemann (especial en Europa).
SERVICIOS EDITORIALES
Director: Stefan Strocen
Jefe de Archivo: César Freyer
Jefe de Correctores: Luis Canossa
SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE
DIAGRAMACION
Eduardo César González (Jefe), Enrique J. Giovanetti, Carlos A. Romanó y Helvecia Nessi Lavisse.
FOTOGRAFIA
Carlos Agustín, Alfredo Albornoz y Mariolino Castellazzo.
DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director de Publicidad: Alberto Pazos.
Promotores: Alberto E. Olveira, Juan Carlos Morel, Armando Savastano.
Tráfico: Mabel Sánchez
ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 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 prohibe 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. 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

LAS CUENTAS CLARAS...

Aun a riesgo de que se nos tome por temáticos o por poco imaginativos, nos vemos obligados a volver a insistir una vez más sobre el tema Temporada Internacional.

Decimos que nos sentimos obligados, porque queremos dejar perfectamente aclarada nuestra posición en el asunto, que hoy ha tomado un giro muy inquietante para nuestra responsabilidad como deportistas, como amantes del automovilismo, pero antes que nada como argentinos conscientes del papel que nos toca desempeñar en nuestra sociedad.

Tal cual lo adelantáramos la semana pasada en el editorial del Nº 226 titulado "El punto de no retorno", los "trascendidos" de que en las esferas oficiales no habría clima favorable —apoyo gubernamental— para la realización de la Temporada eran correctos. Esto se vino a confirmar además por una segunda visita a Presidencia para entrevistar al señor Baltiérrez, llevada a cabo por dirigentes del club YPF y Juan Manuel Fangio y por las declaraciones de éstos a la prensa.

En nuestro editorial analizamos un poco globalmente el problema y manifestamos nuestro convencimiento de la impostergable necesidad de hacer llevar a cabo la carrera de los 1.000 Km de Buenos Aires (puntable a partir de 1971 para el Campeonato Mundial de Marcas). Insistimos una vez más en nuestra tesis, pero debemos hacer algunas aclaraciones por si alguien no hubiera interpretado, a través de estas líneas, el espíritu de nuestro pensamiento.

Hoy, más que nunca, que todo nuestro país está viviendo una crisis institucional, social y moral, todo ciudadano que inicie una empresa —cualquiera sea su orientación o fin— de reflexionar y encararla antes que nada con **conciencia argentina**, tratando de postergar egoísmos y **mirar hacia el país.**

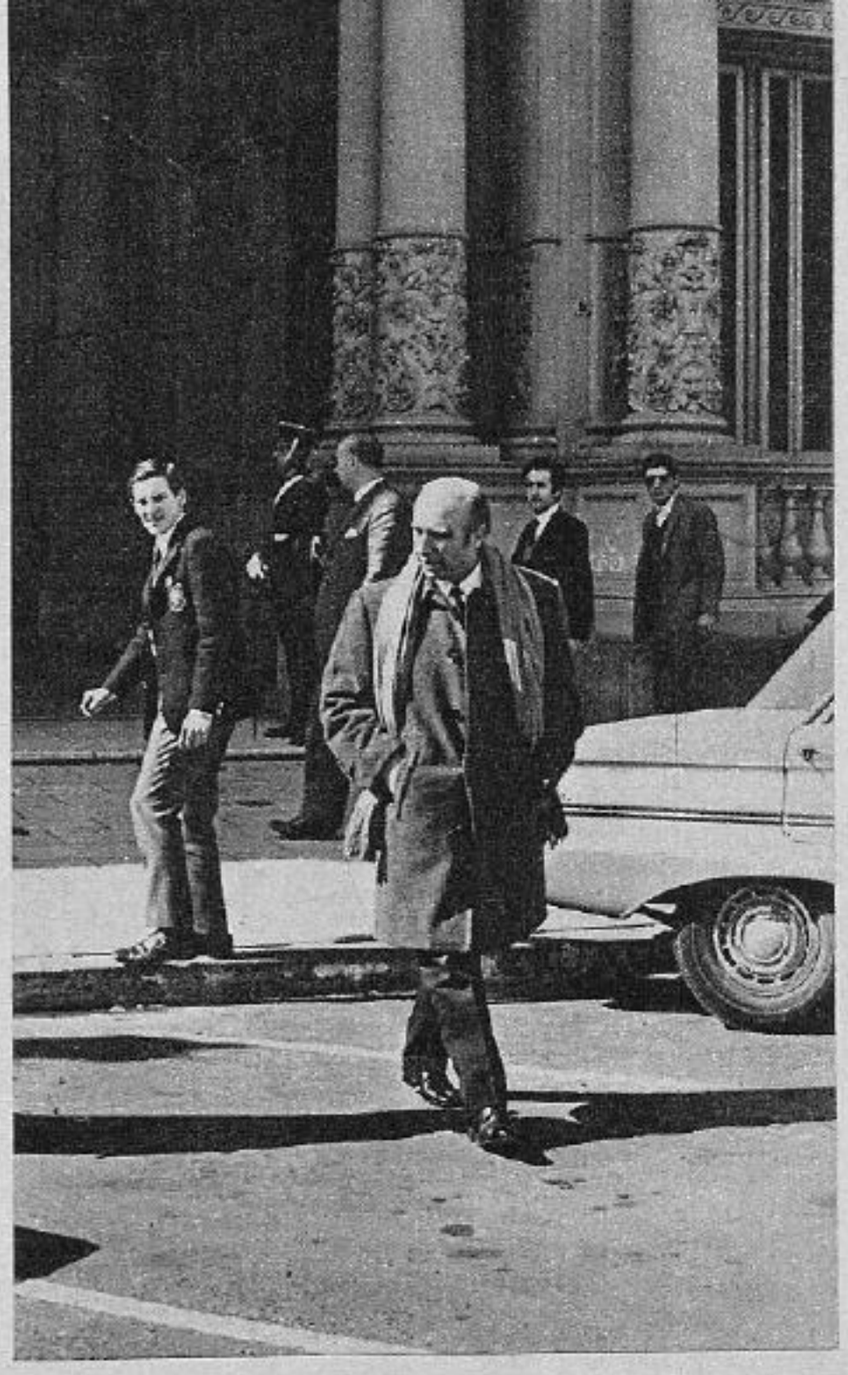
Esta empresa que es la Temporada Internacional 1971 no debe escapar a esos lineamientos. Por eso hemos afirmado de que en primera instancia **sólo debe realizarse una sola competencia** y ésa —claro está— debe ser la que ya tiene puntos para el Campeonato Mundial. Hemos dicho en ese editorial que en caso de realizarse esa única carrera (tesis de CORSA) la eventual ayuda gubernamental se reduciría de una manera notable.

Aquí tenemos que hacer la primera aclaración para dejar sentada nuestra posición de manera taxativa y evitar que gente que tuviera intereses creados nos juegue o mejor dicho juegue nuestra buena fe en bien de eventuales beneficios personales.

No somos ni economistas ni entendidos en finanzas, pero hay cosas que conocemos perfectamente bien. Para hacer disputar una prueba que es puntable para el Campeonato Mundial no se necesitan cantidades astronómicas de dinero.

No existe ninguna obligación por parte del organizador de la carrera en pagar ningún gasto ni de traslado ni de estadía. Solamente primas de partida y premios. Eso sólo. Para muestra basta un botón: el Berta LR fue a correr los 1.000 Km de Nürburgring (también prueba válida por el Campeonato Mundial) y el bueno de Oreste y sus muchachos tuvieron que pagarse como duques lo suyo. Sólo fueron **invitados** y creemos que en esa invitación estaba involucrada solamente la cuota de inscripción. La razón es muy simple: al que quiera celeste que le cueste. Si alguien quiere optar por los puntitos que se cotize.

Por otro lado, esto hace que por su propio peso se efectúe una selección de inscriptos muy saludable. Sólo acuden a sacarse las chispas los que tienen potencial y uñas para hacerlo; es decir los equipos oficiales, que por otra parte son quienes más interés tienen en los puntos que acuerda la carrera.



Los que sólo tienen intenciones turísticas (que conforman el popular grupo de los desconocidos de siempre, vulgo aventureros profesionales) se tienen que quedar en casita y no venir a parasitar hospitalidad.

Pasando al asunto premios, opinamos que con 50 millones de pesos viejos (o sea u$s 125.000), incluyendo las primas de partida, podemos hacer de los 1.000 Km de Buenos Aires **la carrera mejor paga del mundo** (a nivel europeo, es decir, exceptuando las 500 millas de Indianápolis y las carreras de la serie CanAm por razones obvias y muy particules) porque el GP de los EE.UU. disputado en Watkins Glen, que fue el Grand Prix mejor pago hasta la fecha, contó con u$s 100.000.

Si es la carrera mejor paga del mundo, aun cuando le restaran muchos otros atractivos, los 1.000 Km se llenarían de inscriptos espontáneamente. De eso estamos seguros.

No nos metemos a opinar sobre qué cantidad de dinero haría falta además para gastos de organización de la carrera porque no somos expertos en finanzas, pero existen muchos precedentes en carreras nacionales llevadas a cabo en el Autódromo, que se pueden tomar a solo título de punto de partida. Repetimos que, sin meternos a opinar sobre el resto de la cifra, la misma dista mucho de ser astronómica. Lamentablemente nos hemos enterado por otro trascendido, que la dificultad surgida en la tramitación del pedido de apoyo residiría en el natural estupor del gobierno ante lo descomunal del monto del presupuesto sugerido.

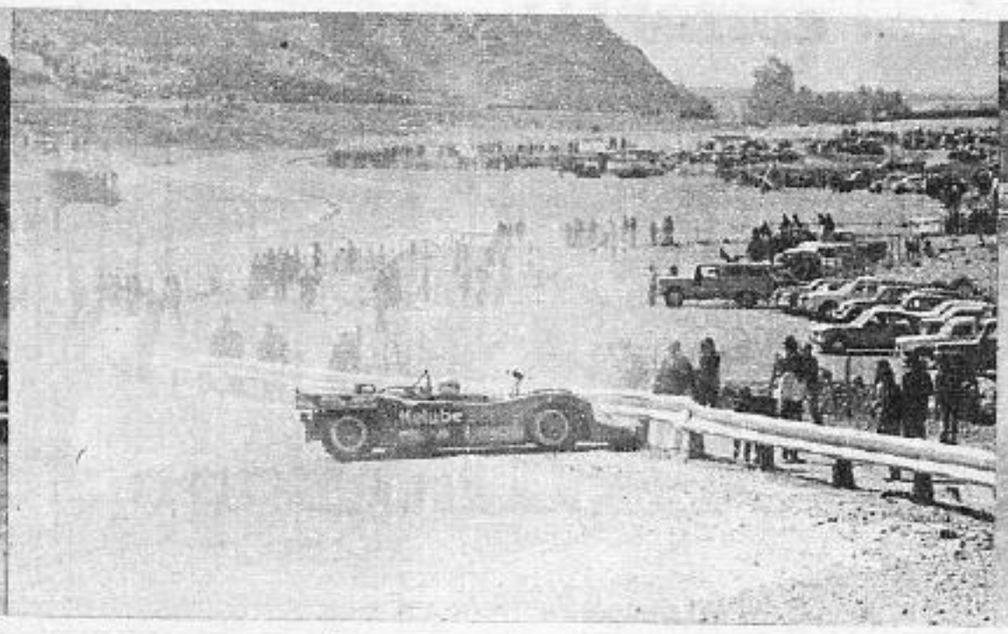
Y es justamente aquí donde queremos dejar bien sentada nuestra posición. Insistimos en que **el gobierno debe apoyar la realización de los 1.000 Km de Buenos Aires** porque ya estamos en el punto del no retorno. Pero queremos hacer abrir bien los ojos a quienes tengan que hacerlo. El apoyo no es necesario que sea astronómico; sólo debe ser razonable por el elemental análisis que hemos expuesto.

La carrera debe hacerse. La inversión realizada hasta la fecha en las temporadas precedentes debe tener sus frutos. Debemos permanecer ad perpetuum en el calendario de las fechas puntables del Campeonato Mundial. Se debe aprovechar el gran valor que tiene una competencia de esta importancia como elemento para la promoción internacional de nuestro país.

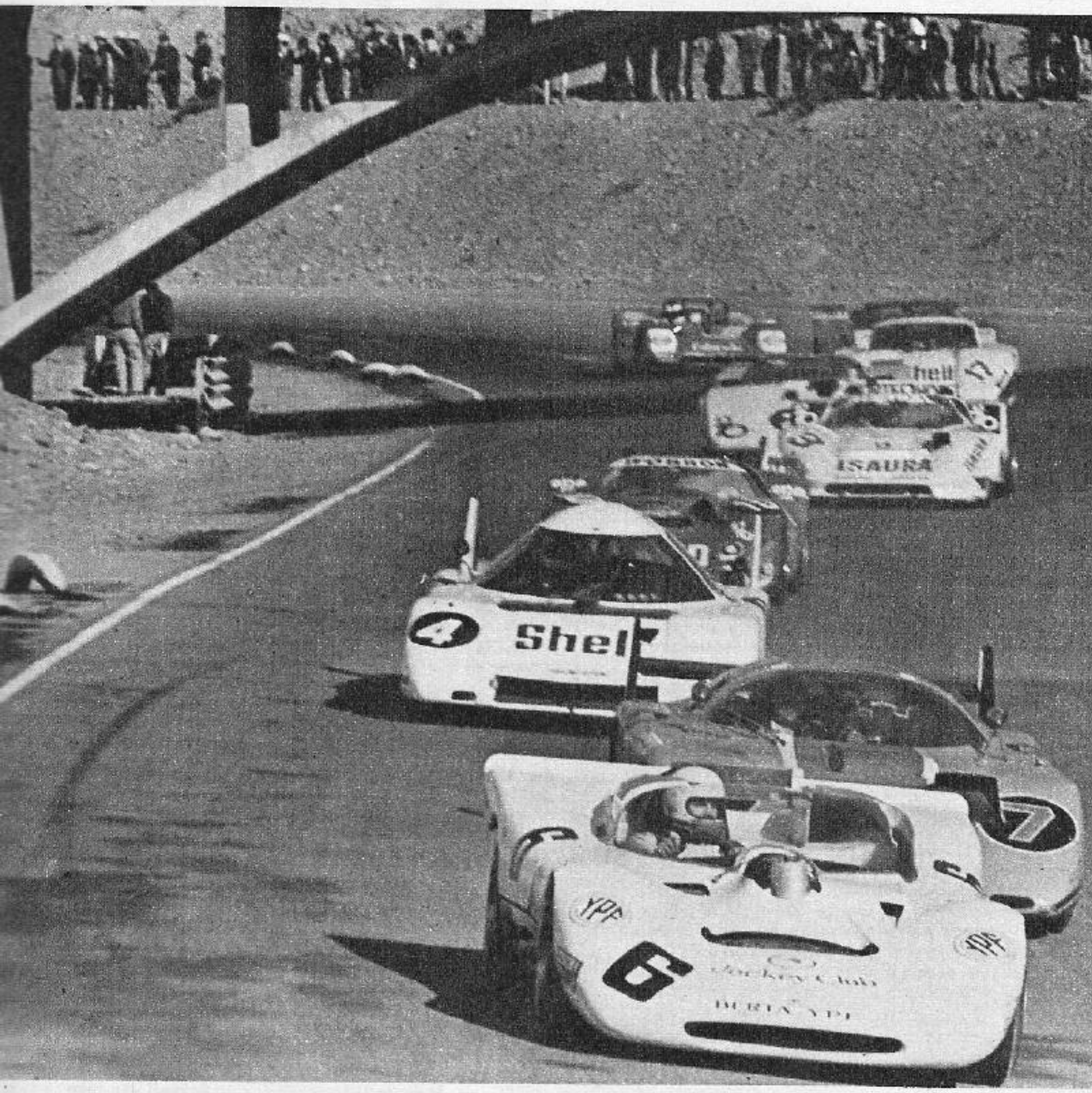
Hacemos un llamado ahora, no sólo a quienes se les ha pedido apoyo, sino también a quienes tienen la responsabilidad de capitalizar y encausar correctamente ese apoyo organizando la Temporada, en beneficio del deporte automovilístico sin olvidar que la última instancia de todo debe ser el país.

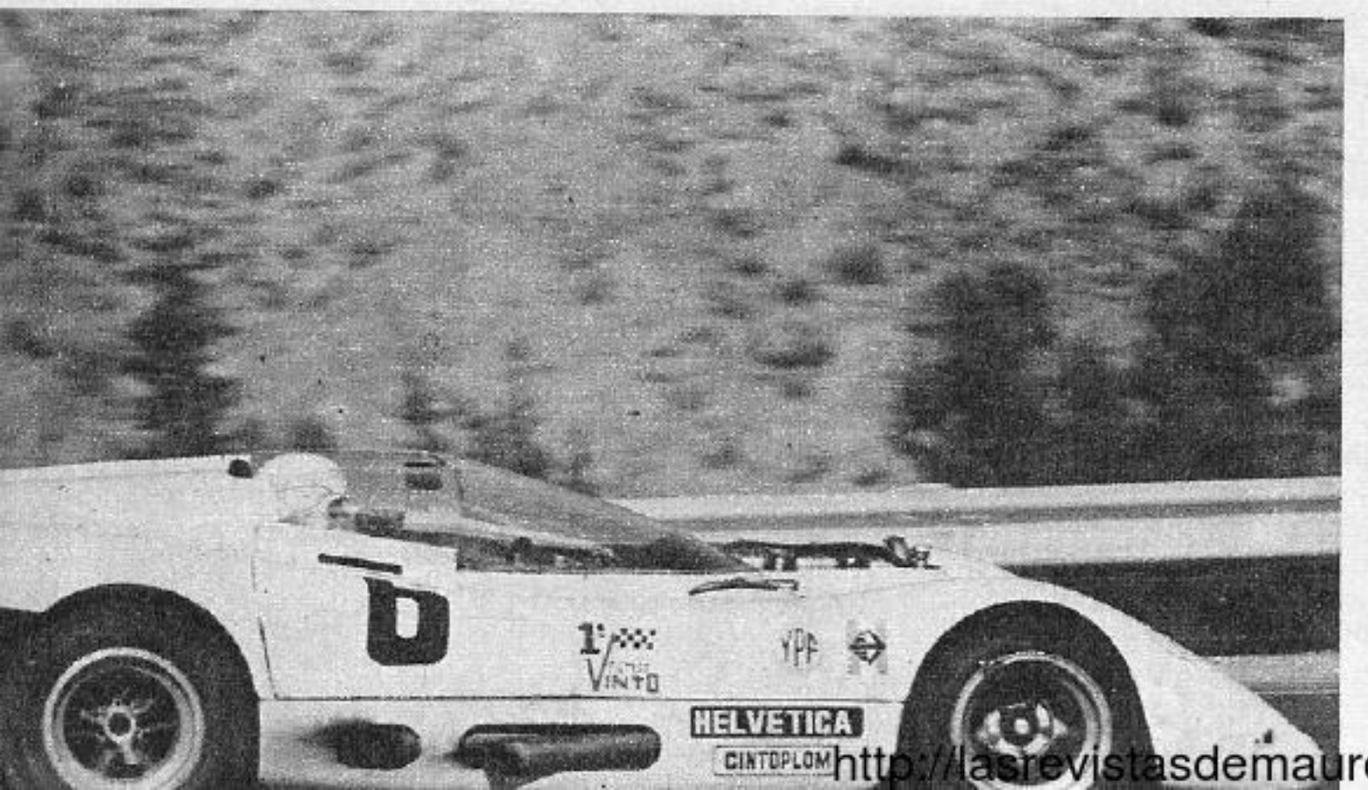
G. M.













http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Ruesch contento. La corona de laureles reposa por segunda vez en el año en los hombros de don Cacho.

Secuencia de arriba: Salatino pasa por la horquilla, mientras Del Río falla en la frenada, se le cruza el auto y marcha de cola al guard-rail. 2) Trompo y pega de punte contra el riel. La gente mira. 3) El Avante recula después de haber golpeado.

Un hombre que siempre arrima y cobra. Nasif Estéfano no tiene todavía un auto para ganar pero siempre está cerca. En San Juan fue 4º.

Abajo, izquierda: El dúo (Di Palma-Berta) que tuvo que haber sido y no fue. Excesiva vehemencia en la conducción determinaron la debacle.

Abajo, centro: García Veiga, otro que hubiera podido ganar y no fue. Si ganaba en San Juan se cortaba en el Campeonato sin oponentes. Ahora...

El hombre del día: Carlos Ruesch. Estructuró la carrera desde los boxes y supo apurar cuando hacía falta. ¿El auto?... 0 Km.

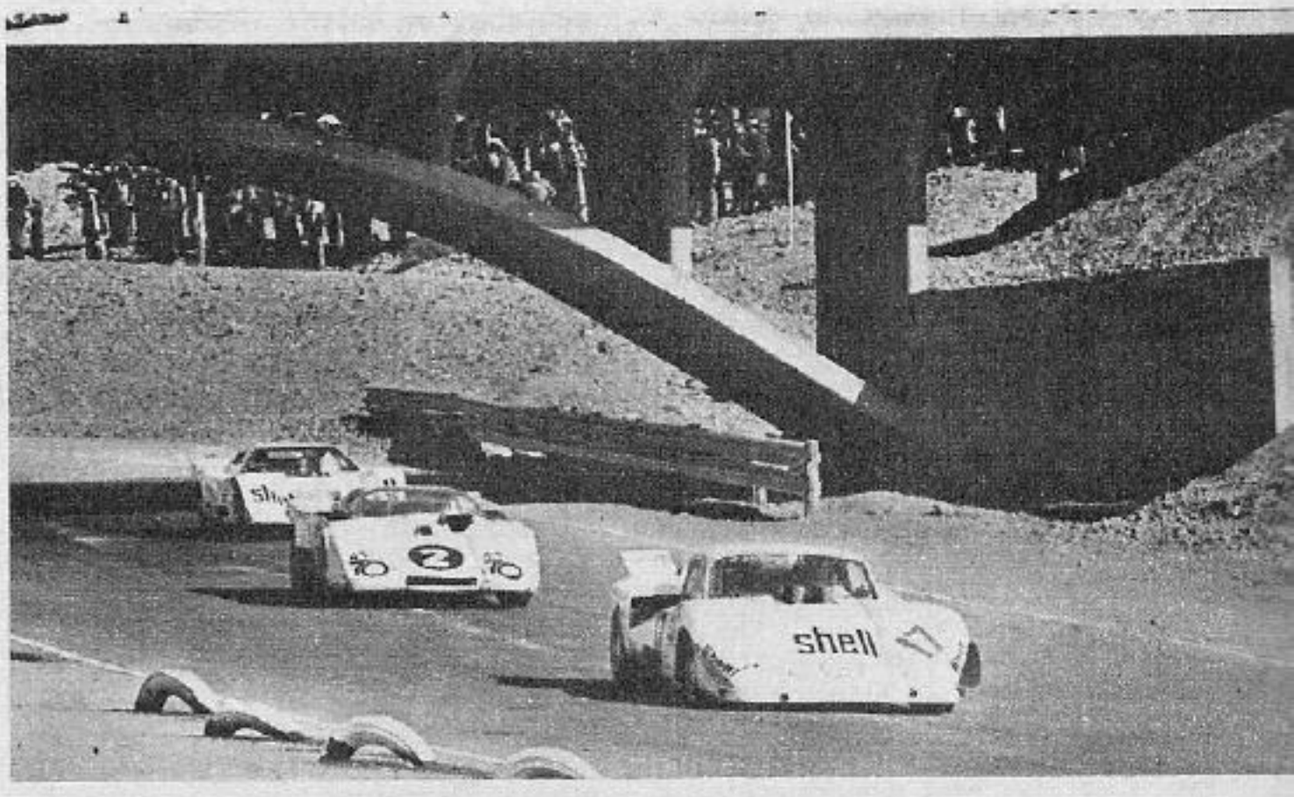
SAN JUAN SP

ROMPIENDO ESQUEMAS

Ruesch quebró el esquema García Veiga gracias a una carrera bien pensada. Di Palma con excesiva vehemencia arruinó un triunfo imposible de perder, mientras García Veiga sufrió del famoso mal de moda: mala suerte

Por JORGE A. AUGE BACQUE y CARLOS R. NEIRA

Fotografías de don ALFREDO ALBORNOZ



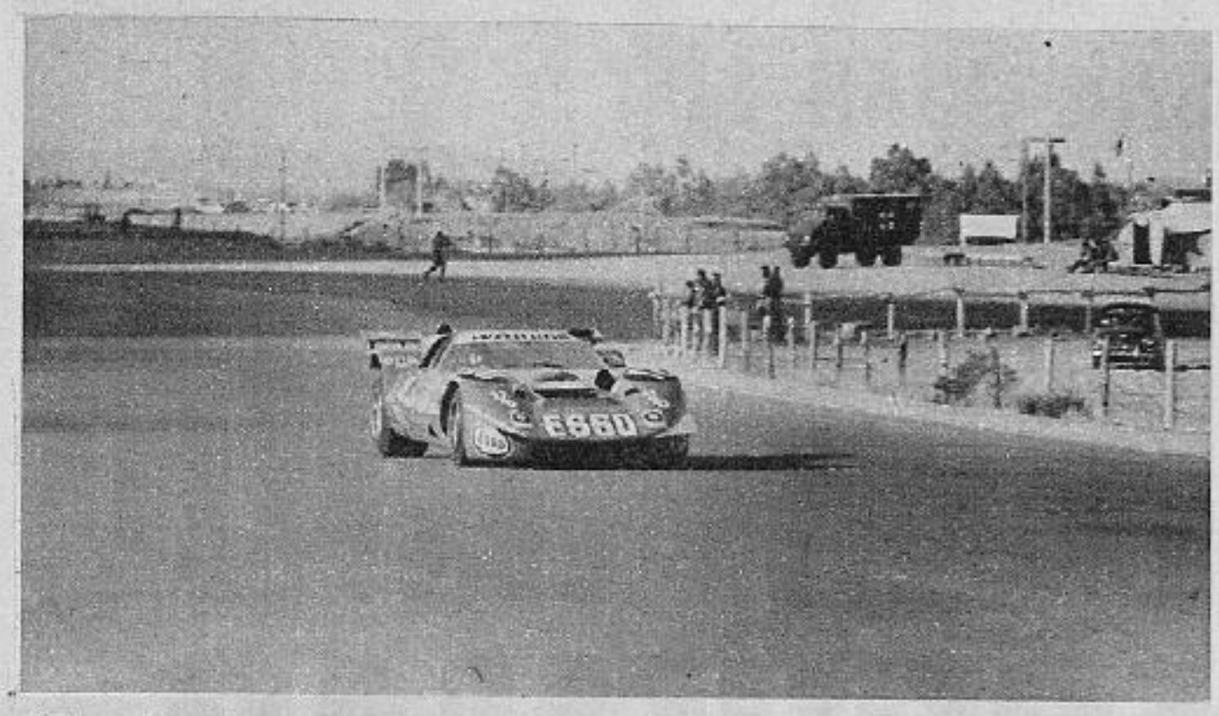


Hace ya unos cuantos meses que no veíamos una carrera como la que se vivió en el Zonda, en San Juan. Quizá porque no ganó el Nene García Veiga o quizá porque cuando se llegó a las últimas vueltas de la última serie aún no se podía arriesgar un ganador firme.

La carrera se planteó violenta desde el vamos, con un Di Palma vehemente y virtuoso, pero que fue perdiendo en sucesivas etapas todas sus posibilidades gracias a esa inopinada violencia: Primero un furibundo trompo y más tarde una salida de pista que le destrozó la trompa fueron los momentos culminantes de su actuación.

García Veiga y Marito García —por su parte— integrando el equipo de la Comisión de Concesionarios GM, no pudieron soportar el tren de carrera impuesto ya que el motor de García Veiga tenía tres carreras y el de Marito García nada menos que 3.000 km de corsa. Indudablemente una excesiva confianza en los fierros mató las aspiraciones de la gente de GM, que de haber previsto que esos motores se podían romper —dado el "training" que tenían encima— hubieran podido hacer que García Veiga se clasificara Campeón Argentino de SP a mitad de año. Ahora, con el triunfo de Ruesch, García Veiga tiene un ene-

→



Andrea Vianini cumplió destacada actuación en la primera serie, luego debió romper la trompa para refrigerar el motor.

migo más y una posibilidad menos, aunque la diferencia en la tabla de puntaje sea suculenta. Si García Veiga hubiera ganado en San Juan, Ruesch no lo hubiera podido alcanzar ni aunque ganara todas las carreras restantes.

Por otra parte, las dos marcas que —hasta ahora— tienen menores posibilidades en SP estuvieron presentes sin brillo. Nasif Estéfano debió cambiar el motor de su Romero-Ford y poner uno común debido a que el que tenían —con cigüeñal experimental— se rompió el sábado. Gradassi no pudo hacer más de lo que hizo luchando con un fierro que no tiene la potencia requerida en 1970 para SP. Ante la ausencia de los dos equipos semi-oficiales, Pronello y Formisano, la marca del óvalo continúa su calvario, por culpa única y exclusivamente de sus motores oficiales. Si Gradassi y Nasif no estuvieran corriendo en SP, ¿qué pasaría con los F-100?

Si hay alguien, o mejor dicho algo, que se merece un punto a favor por el espectáculo es el Autódromo de El Zonda, que sirvió de marco a una lucha que a lo mejor no se hubiera planteado —a igualdad de pilotos y máquinas— en otro tipo de circuito. El gran manejo que empareja posibilidades técnico-mecánicas se dio en San Juan, demostrado esto por Carlos Ruesch que con un auto inferior pudo mantenerse entre los primeros puestos y ganar posteriormente la carrera. El público de San Juan muy contento por el espectáculo brindado y la categoría SP con un empujón más, luego de su alicaída "tournée" por los autódromos del país.

La organización tuvo algunos defectos, pero que se vieron más del lado de la CADAD que del de la Asociación Sanjuanina de Volantes. Largadas mal estructuradas y otras yerbas, menudearon en el programa. Los SP pasaron por San Juan y afirmaron su popularidad un tanto decaída.

PRIMERA SERIE

Con 20 minutos de retraso sobre la hora fijada se largó la competencia de SP. En un primer momento los pilotos pidieron al Comisario Deportivo suspendiera la largada debido a que la pista estaba llena de aceite. El Comisario Deportivo —Ing. Rafael Sierra— aceptó la propuesta y postergó la largada durante 20 minutos. Eduardo Copello no se presentó a la largada por propia decisión.

En el pique tomó la delantera García Veiga seguido muy de cerca por Di Palma. En la largada se vio el espectacular trompo realizado en la "viborita" por Juan Carlos Salatino debido a que la pista aún estaba impregnada de aceite. En el primer paso por el control, García Veiga pasó comandando el lote seguido por Di Palma, Vianini, Marincovich, Estéfano y Ruesch. Ruesch en la segunda vuelta pasa a varios autos y García Veiga se detenía con problemas en la caja y Vianini hacía un violento trompo.

En la primera vuelta, también se detuvieron Gastón Perkins (junta de tapa y posterior trompo) y Jorge Omar del Río (radiador de agua). Di Palma pasó a encabezar la carrera mientras Ruesch finalizaba un impresionante "rush" que lo llevó a la segunda posición, seguido del gallego Cupeiro. A todo esto, la carrera no tenía un ritmo sumamente veloz debido a que todos los autos circulaban con precaución puesto que la pista presentaba un estado deplorable.

Mauricio García abandonaba —a todo esto— por embrague roto. En la cuarta vuelta, Cupeiro lo pasa a Ruesch mientras Marincovich con el Numa-Dodge se retrasa y queda séptimo en la pista. García Veiga con problemas de caja venía marchando octavo.

La lucha entre Cupeiro y Di Palma comenzó a insinuarse hasta que en un momento dado, Cupeiro pasa a la punta y se logra mantener a 5/10 de luz. Cupeiro estableciendo un inteligente plan de carrera logra hacerlo poner nervioso a Di Palma y éste realiza un espectacular trompo que le cuesta la punta de la serie.

Cupeiro queda a la cabeza de la serie con Ruesch a 7 segundos, y Di Palma tercero tratando de recuperar lo perdido. En la 12ª vuelta, Di Palma supera a Ruesch y se coloca segundo. La ventaja entre Di Palma y Cupeiro se iba achicando cada vez más. En la 18ª vuelta, Cupeiro se detiene en boxes y los espectadores ya de pie desde hacía unas cuantas vueltas estallan en alaridos. Di Palma pasa al frente seguido de Ruesch, Vianini, Marincovich, Estéfano, Gradassi y García Veiga. Así llegaron al final de la carrera, luego de una serie realmente sensacional que mantuvo en vilo la atención de todo el mundo.

SEGUNDA SERIE

Mientras se procedía a la reparación de las máquinas de la Fórmula Uno se alinearon para largar los SP en su segunda presentación. A su vez los SP habían tenido ya su lapso para revisión y reparación. Al auto de Di Palma se cambió un neumático y se trabajó en la barra de dirección; revisión y chequeo en la de Ruesch; en el auto de Vianini se trabajó en la trompa porque recalentaba; en el Chelco de García Veiga se reparó la caja de velocidades y en el Romero de Estéfano se trabajó en el motor a los efectos de darle mayor rendimiento.

La largada se produjo con Ruesch en la punta seguido de Vianini, Di Palma, Estéfano y Marincovich en los puestos de privilegio. Pero ya en la segunda vuelta, García Veiga se ubica delante de Marincovich y Estéfano, ubicándose cuarto, en la fila india. En la tercera vuelta, García Veiga lo pasa a Vianini colocándose tercero. En la sexta, Ruesch seguía encabezando el pelotón de punta, mientras Marincovich se golpeaba en la entrada al rulo al quedársele trabado el acelerador. En ese mismo momento, Di Palma quiebra la línea de marcha de Ruesch. A la otra vuelta, García Veiga lo pasa a Ruesch y sale en procura de Di Palma, mientras en el pelotón de atrás, Gradassi estructura un repunte maravilloso. En la novena vuelta, pasa García Veiga a la punta. Di Palma, ya ubicado en la general ante la deserción de Vianini y Cupeiro, se circunscribe a vigilar el accionar de García Veiga. Pero en la vuelta 17ª Di Palma se "traga" las cubiertas marcatorias y pierde un lugar. Fue en este momento que Ruesch aprovecha y pasa a la segunda posición, quedando tercero Di Palma y cuarto Gradassi. Bajada que fue la bandera de la segunda serie, la clasificación por suma de tiempos arrojaba el siguiente resultado: 1º) Di Palma; 2º) Ruesch; 3º) García Veiga; 4º) Estéfano y 5º) Gradassi.

TERCERA SERIE

La largada de la tercera y última serie lo vio a Di Palma con su Berta herido en la trompa lo que lo obligó a detenerse en la segunda vuelta para solucionar el problema. Ruesch se ubicó en punta asediado por García Veiga muy de cerca. En la 3ª vuelta, G. V. pasó al frente tratando de descontar lo que le llevaba Ruesch en la general, descontado Di Palma que viajaba con 2 vueltas menos y que no podía aspirar al triunfo. En la 12ª vuelta, G. Veiga había logrado descontar a Ruesch la ventaja que éste le llevaba en la general. Perd parece que Agatha Christie y Edgard Allan Poe habían escrito en conjunto el libreto de la carrera, y en la 14ª vuelta, G. Veiga merma su marcha por un botador roto. Y así, Ruesch fue apurando la marcha hasta que volvió a descontar la diferencia y a aumentarla hasta triunfar en la serie y en la general.

"CUBITAS DE ROBLE"

La ida afuera de Di Palma en la segunda serie tuvo su explicación por vía labial y procedente del propio interesado al bajar del auto en el Parque Cerrado: "Venía el Nene adelante y yo pegado a la cola. En un momento dado, lo alcanzamos a Salatino y el Nene se tiró a pasarlo por la izquierda, por las piedras, porque Salatino iba viajando por el medio de la pista. Yo me tiré a pasarlo por la derecha. Cuando Salatino lo vio al Nene, se abrió a la derecha sin darse cuenta que por ese lado venía yo. Me tuve que tirar a la banquina y ahí me tragué las cubiertas hundidas rompiéndoseme la trompa" (Luis Rubén Di Palma, "SIC").

Oreste Berta no estuvo en San Juan para supervisar la actuación del Berta YPF. Se quedó en Alta Gracia trabajando en el Fórmula Uno que Di Palma llevará a correr a las 500 Millas de Rafaela. En la emergencia, el director de equipo fue "Pepe" Díez.

Por primera vez Carlos Marincovich corrió con Dodge. El cambio de marca no lo favoreció por lo menos en su primera presentación, pero tanto él como los Bellavigna estiman que el Numa y el nuevo motor que están desarrollando les van a dar satisfacciones.

Declaraciones de "Cacho" Ruesch una vez finalizada la carrera: "Te aseguro que yo no tenía ni idea de que iba ganando la carrera. Lo que sí sabía era que le iba ganando a García Veiga cuando se fue quedando. ¡Yo creía que me ganaba Di Palma y resulta que me vengo a enterar que Luisito había roto! ¡Te imaginás la alegría!".

El colorado Zunino estuvo en San Juan pero no participó porque Pronello decidió no hacer correr sus autos. Asimismo, el equipo de Formisano se quedó en casa para prepararse para Rafaela. "Mutis por el Ford".

En la última serie, el Avante-Tornado 3000 sufrió un "fuori-pista" que lo obligó a abandonar: Pegó contra el guard-rail en la horquilla y destrozó gran parte de su estructura.

De todas maneras, el Avante de Del Río no se lució por su performance, algunos dicen que el problema estaría radicado en que Berta no se esmeró mucho para que el Tornado chico del Avante rindiera lo que debe. Tiene bastantes HP menos que cualquier SP de punta. A esta altura del partido es un "changüí" muy grande.

El rumor de que el Nene García Veiga iba a ser descalificado por circular por lugares indebidos fue tomando cuerpo durante las últimas vueltas de la tercera serie, pero nadie pudo confirmar lo pronosticado. Parecería ser que el Comisario le habría echado el ojo porque lo vio andar en reiteradas oportunidades por las banquinas y repartiendo piedras a diestra y siniestra. Sin embargo, todo no pasó de un rumor. Vamos a esperar.

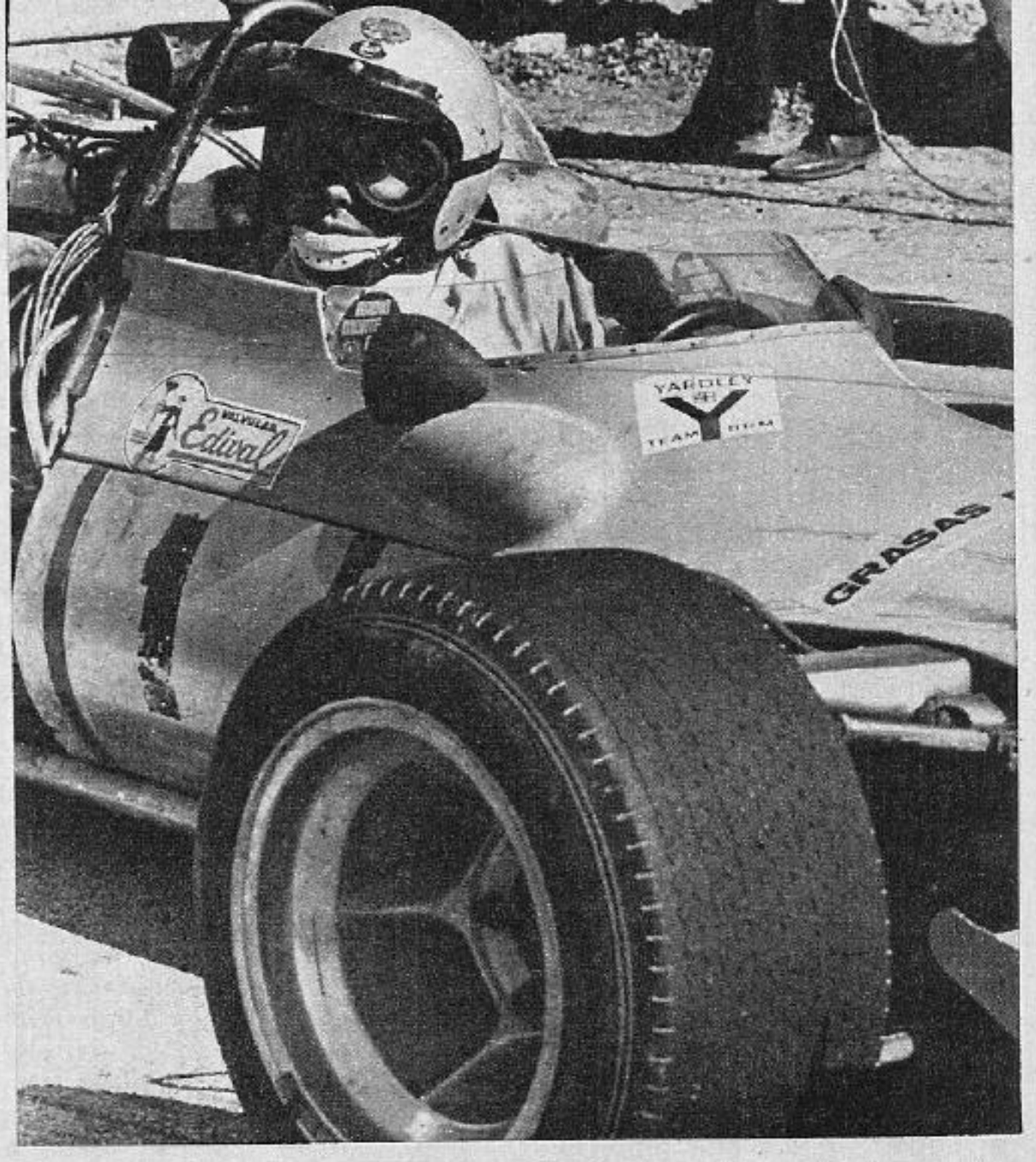
Juan Carlos Salatino debió ocupar la butaca del Trueno Sprint de Angel Monguzzi ya que éste correría en Fórmula Uno y no lo podía hacer en las dos fórmulas. El desempeño de Juan Carlos fue medido y tranquilo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SAN JUAN M. A. F. 1

TORNADO: GANADOR Y PLACE

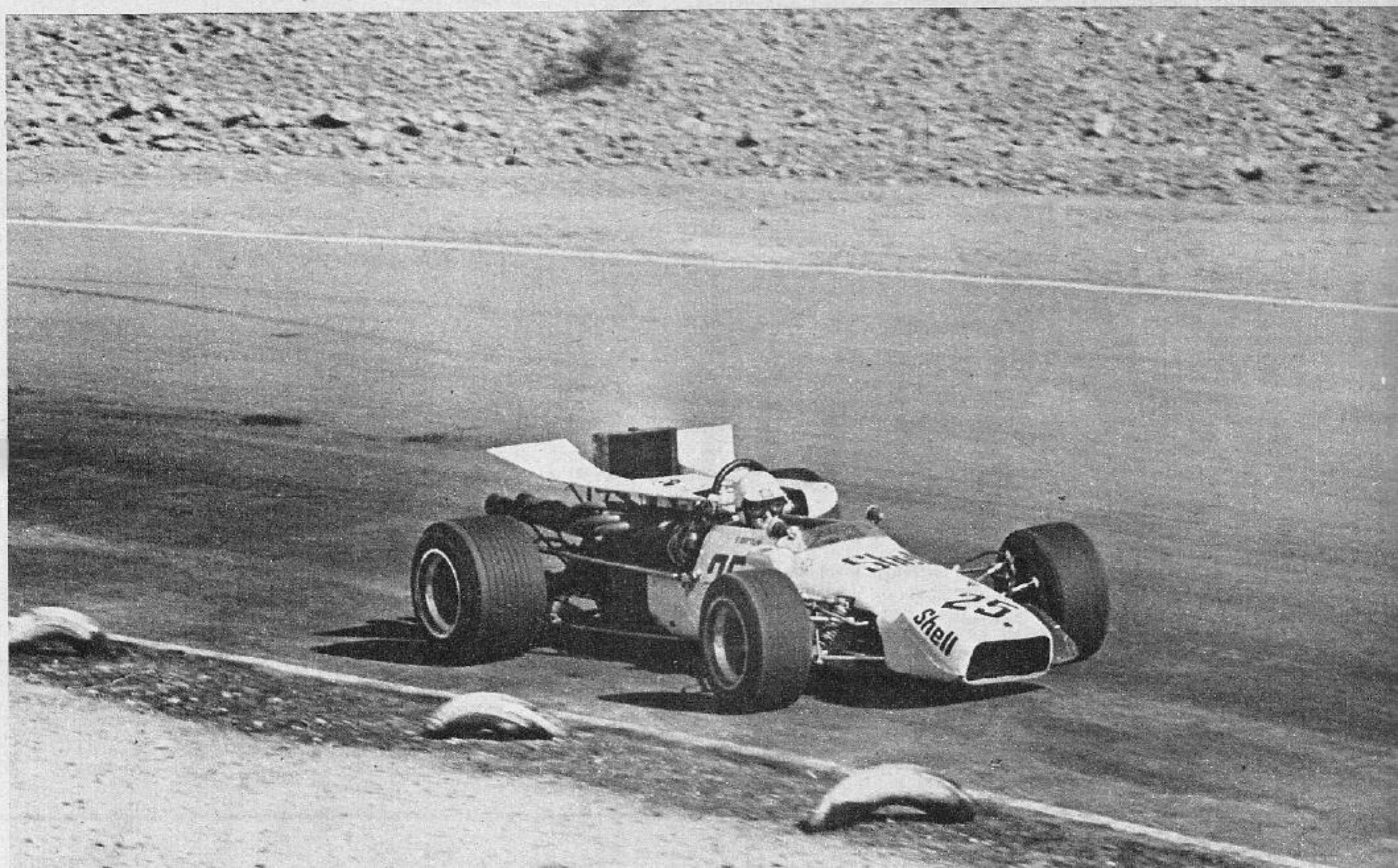
Bertolini y Ternengo hicieron uno-dos con los motores de Berta. Confusiones de una largada y lamentable accidente de Kissling



Diez coches de Fórmula Uno de M.A en San Juan pueden parecer pocos si no se tiene en cuenta que en los tiempos que corren, en cantidad —y a veces en calidad— de inscriptos puede pasar cualquier cosa. Y si en la práctica sólo siete coches salieron a luchar en la serie decisiva, más lamentable fue que desaparecieran del panorama dos de los cuatro candidatos lógicos a figurar al tope del marcador, es decir Plá y Cuvertino, dejando entonces el campo limpio a Bertolini y Ternengo. Auspicioso debut de Eduardo Pino y frustración de Angel Monguzzi que no pudo salir a disputar la primera serie (y tampoco la segunda) por un inesperado confuso episodio.

Arriba: Ternengo segundo en las dos series y segundo en la suma de tiempos. Falló motor.

Levemente inferior fue el promedio del ganador Bertolini con respecto al de Ruesch.



PRIMERA SERIE

Con el confuso episodio de que hablábamos se inauguró la tarde para los monopostos. Monguzzi —que había dejado el Trueno SP a Salatino— se encontraba dando la vuelta preliminar y Eduardo Pino trataba infructuosamente de hacer arrancar al motor de su auto con varios mecánicos en la tarea, cuando hete aquí que inopinadamente se dio la largada. Cuando el cordobés llegó al "starting grid" paró pensando que los demás en seguida volverían. Y volvían pero ya en carrera y a la que no había sido invitado, ya que no se lo dejó partir. Pino fue empujado y salió en búsqueda de los demás con bastante retraso.

A todo esto Cuvertino se había apropiado de la punta seguido por Favre, Kissling, Plá y Bertolini, mas el hombre del Albizu-Dodge se escapaba a ojos vista. Y en la cuarta vuelta Plá establecía el un-dos de santafesinos al superar a los que tenía adelante. Bertolini y Ternengo comenzaron a apurar y se situaron atrás de los santafesinos. Las posiciones cambiaron varias veces hasta que en la décima vuelta Plá —que iba tercero— abandona por rotura de embrague. Todo parecía claro pero faltando unos metros para el banderazo, Cuvertino baja considerablemente su velocidad y termina penosamente la serie no sin antes ser pasado por Bertolini y Ternengo. La causa determinante del retraso de Cuvertino fue una manguera de aceite que no resistió la presión. Dos segundos separaban a los tres primeros y la segunda serie aparecía ultra interesante.

SEGUNDA SERIE

Tampoco empezó bien esta segunda parte. El motor de Cuvertino perdía abundante aceite en las rondas preliminares y hubo que esperar que se regara con cemento el circuito, cosa que fue aprovechada por éste para reparar. Hecho esto se dio la largada y picaron en punta Bertolini y Ternengo seguidos de Kissling. Cuvertino con reiterado problema del sistema de lubricación paraba definitivamente en la segunda vuelta.

Con las posiciones de punta sin cambios —en realidad no se modificarían— llegamos a la quinta vuelta en la que Kissling, al entrar en la viborita se fue y pegó contra el terraplén, a resultas de lo cual el coche se dio vuelta, lo despidió y luego rebotó en la pista para caer del lado opuesto donde se comenzó a incendiar y luego explotó. Kissling tuvo algunas lesiones, escoriaciones y una pierna fracturada. No se vieron alternativas de mayor interés en las vueltas que faltaban, salvo el escalonamiento de posiciones de Pino que lo llevaron al tercer puesto del parcial, con lo que Bertolini logró triunfar y pasar a Cuvertino en el puntaje acumulado por el campeonato nacional de la categoría, con un auto que funciona mejor que el de Ternengo. El uruguayo Bianchi con medios más modestos se dio el gusto de terminar la segunda carrera consecutiva en la Argentina y en un meritorio cuarto puesto.

BARRILITOS DE VINACHO

El sábado a la tarde el "Negro Monguzzi estrilaba porque no llegaba su coche. La cosa se aclaró cuando llegó Steven. Lo habían asaltado en Canals y le birlaron por métodos compulsivo los dineros y demás valores. El monoposto no se lo robaron, según los cacos, "para que eche cría". ¿?¡

En carrera se comprobó que mientras Ternengo tenía el mejor chasis, Bertolini disponía de la mejor planta motriz de ambos autos movidos por mecánica Berta. Ganó la fuerza, es decir el Tornado del mendocino.

Ya que hablamos de los que resultaron primero y segundo, digamos que ninguno de los dos clasificó el sábado, por lo que tuvieron que largar por sorteo.

Excepcional destino de Eduardo Pino para los debuts: cuando lo hizo en karts ganó; en Turismo (en el autódromo de Bs. As. allá por 1964) salió segundo; en F-4 también lo hizo ganando y en F-1 con el Trueno del Cupeiro fue tercero. La única vez que no se le dio fue en TC "A" donde sólo hizo unos pocos kilómetros y abandonó.

Durante la segunda serie un hecho poco común llamó la atención de los observadores del cielo (bablecas). Nosotros lo vimos. Como queriendo emular al zorro del Cabalén, a las perdices del autódromo o al caballo de Paraná, un cóndor (contur rapaz) evolucionaba majestuosamente sobre el Zonda a unos mil metros de altura. Luego de algunas vueltas y algo aburrido puso proa a la Cordillera y nunca más. ¿Será el cóndor plateado?

CAMPEONATO ARGENTINO DE SP

1º	Néstor García Veiga	29	puntos
2º	Carlos Ruesch	14,5	„
3º	Héctor Luis Gradassi	11	„
4º	Jorge Cupeiro	9,5	„
5º	Eduardo Copello	8	„
6º	Nasif Estéfano	6	„
7º	Andrea Vianini	4	„
8º	Mauricio García	3	„
9º	Luis Di Palma	2	„
10º	Carlos Marincovich	1	punto
	Federico Urruti	1	„
	Luis A. Barragán	1	„
13º	Evaristo X. Aranzana	0,5	„

CAMPEONATO ARGENTINO DE F-1 M.A.

1º	Emilio Bertolini	35	puntos
2º	Omar Mura Cuvertino	29	„
3º	Jorge Ternengo	16	„
4º	Angel Monguzzi	15	„
5º	Daniel Favre	14	„
6º	Juan M. Bordeu	12	„
7º	Orlando Sotro	10	„
8º	Víctor Hugo Plá	9	„

200 KILOMETROS DE SAN JUAN

Autódromo El Zonda - 3.230 metros - Tres series

SPORT PROTOTIPOS

Primera Serie

Pos.	Nº	Piloto	Auto	Tiempo	Vts.
1º	6	Di Palma, Luis Rubén	Berta YPF-Tornado ...	27m 8s	20
2º	4	Ruesch, Carlos	Trueno Sprint-Chevrol.	27m17s9|10	20
3º	10	Vianini, Andrea	Baufer-Chevrolet	27m19s4|10	20
4º	2	Marincovich, Carlos .	Numa-Dodge	27m30s5|10	20
5º	17	Estéfano, Nasif	Romero-Ford	37m30s5|10	20
6º	21	Gradassi, Héctor Luis	Formar-Ford	27m44s6|10	20
7º	7	García Veiga, Néstor .	Chelco I-Chevrolet ...	27m46s8|10	20
8º	3	Cupeiro, Jorge	Baufer-Chevrolet	—	19
9º	22	Salatino, Juan Carlos .	Trueno Sprint-Chevrol.	—	19

PROMEDIO DEL GANADOR: 142,850 km|h.
RECORD DE VUELTA: Di Palma en la 17ª en 1m17s8|10, a 149,463 km|h.

Segunda Serie

Pos.	Nº	Piloto	Auto	Tiempo	Vts.
1º	7	García Veiga, Néstor	Chelco I-Chevrolet ..	26m27s	20
2º	4	Ruesch, Carlos	Trueno Sprint-Chevrol.	26m43s4|10	20
3º	6	Di Palma, Luis Rubén	Berta YPF-Tornado ..	26m45s	20
4º	21	Gradassi, Héctor Luis	Formar-Ford	27m 1s4|10	20
5º	17	Estéfano, Nasif	Romero-Ford	27m 9s	20
6º	10	Vianini, Andrea	Baufer-Chevrolet	—	19
7º	22	Salatino, Juan Carlos	Trueno Sprint-Chevrol.	—	19
8º	42	Del Río, Jorge Omar	Avante-Tornado 3000 .	—	19

PROMEDIO DEL GANADOR: 146,540 km|h.
RECORD DE VUELTA: García Veiga, en la 8ª, en 1m17s7|10, a 149,656 km|h.

Tercera Serie

Pos.	Nº	Piloto	Auto	Tiempo	Vts.
1º	7	García Veiga, Néstor	Chelco I-Chevrolet .	26m29s5|10	20
2º	4	Ruesch, Carlos	Trueno Sprint-Chevrol.	26m37s5|10	20
3º	21	Gradassi, Héctor Luis	Formar-Ford	26m52s6|10	20
4º	17	Estéfano, Nasif	Romero-Ford	26m53s	20
5º	10	Vianini, Andrea	Baufer-Chevrolet	27m13s	20
6º	6	Di Palma, Luis	Berta YPF-Tornado ..	—	18
7º	22	Salatino, Juan Carlos	Trueno Sprint-Chevrol.	—	16

PROMEDIO DEL GANADOR: 146,310 km|h.
RECORD DE VUELTA: Di Palma en la 16ª, en 1m16s7|10 a 151,608 km|h (record absoluto en El Zonda).

Clasificación final por suma de tiempos

Pos.	Nº	Piloto	Auto	Tiempo	Vts.
1º	4	Ruesch, Carlos	Trueno Sprint-Chevrol.	1h20m38s6|10	60
2º	7	García Veiga, Néstor	Chelco I-Chevrolet ..	1h20m43s1|10	60
3º	17	Estéfano, Nasif	Romero-Ford	1h21m32s5|10	60
4º	21	Gradassi, Héctor L. .	Formar-Ford	1h21m38s6|10	60
5º	10	Vianini, Andrea	Baufer-Chevrolet	—	59
6º	6	i Palma, Luis Rubén	Berta YPF-Tornado ...	—	58
7º	22	Salatino, Juan Carlos	Trueno Sprint-Chevrolet	—	54

PROMEDIO DEL GANADOR: 144,901 km|h.

MECANICA ARGENTINA FORMULA UNO

Primera Serie

Pos.	Nº	Piloto	Auto	Tiempo	Vts.
1º	25	Bertolini, Emilio	Bravi-Tornado	16m16s7|10	12
2º	1	Ternengo, Jorge	Berta-Tornado	1'm19s	12
3º	10	Cuvertino, Omar	Albizu-Dodge	16m19s1|10	12
4º	14	Kissling, Raúl	Planetto-Dodge	16m39s1|10	12
5º	28	Pino, Eduardo	Trueno Sp-Chevrolet .	16m48s2|10	12
6º	31	Bianchi, Jorge	Crespi-Ford	16m49s4|10	12
7º	16	Sotro, Orlando	Sotro-Ford	17m39s2|10	12
8º	2	Plá, Víctor Hugo	Bravi-Chevrolet	—	11

PROMEDIO DEL GANADOR: 142,864 km|h.
RECORD DE VUELTA: J. Ternengo en la 9ª, con 1m17s8|10, a 149,463 km|h.

Segunda Serie

Pos.	Nº	Piloto	Auto	Tiempo	Vts.
1º	25	Bertolini Emilio	Bravi-Chevrolet	16m28s1|10	12
2º	1	Ternengo, Jorge	Berta-Tornado	16m30s1|10	12
3º	28	Pino, Eduardo	Trueno Sp.-Chevrolet .	16m48s7|10	12
4º	31	Bianchi, Jorge	Crespi-Ford	17m 7s4|10	12
5º	11	Favre, Daniel	Cenci-Chevrolet	17m14s9|10	12
6º	16	Sotro, Orlando	Sotro-Ford	—	

PROMEDIO DEL GANADOR: 142,228 km|h.
RECORD DE VUELTA: J. Ternengo, en la 10ª, con 1m19s5|10, a 146,269 km|h.

Clasificación final por suma de tiempos

Pos.	Nº	Piloto	Auto	Tiempo	Vts.
1º	25	Bertolini, Emilio	Bravi-Tornado	32m44s8|10	24
2º	1	Ternengo, Jorge	Berta-Tornado	32m49s1|10	24
3º	28	Pino, Eduardo	Trueno Sp.-Chevrolet .	33m36s9|10	24
4º	31	Bianchi, Jorge	Crespi-Ford	33m56s8|10	24

PROMEDIO DEL GANADOR: 142,546 km|h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Carlos Ruesch anda a 6.500 r.p.m. para que Usted pasee tranquilo con su familia.





En las pistas él exige a fondo a su auto.
Para probar en las más duras condiciones los productos Shell.
Los mismos que Usted usa para ir de paseo con su familia.
Nafta Supershell Sprint, la más especial (potencia para cuando la necesite; andar parejo para cuando sus "pasajeros" quieran curiosear por las ventanillas).
Y nuevo aceite Shell Super Motor Oil, el protector (protege contra la corrosión y el desgaste provocados por marchas discontinuas, piques, peso excesivo).
La experiencia internacional de Shell respalda la eficacia de sus productos.
Simplemente para que Usted pueda disfrutar plenamente de su auto.
Porque —para Shell— Usted es el gran ganador.

Use naftas y aceites

SHELL

y sea el gran ganador





SALTO S

Mayorga se impuso en la "B" superando a Rodolfo Marincovich.

Transfer en la "A". Carencia de espectáculo en un circuito que no debió ser autorizado.

Los equipos oficiales ausentes. Solamente Billy presentó un auto

Por: SERGIO CORNEJO

Fotos: MARIOLINO CASTELLAZZO



Las circunstancias quisieron que corra Paco y no Norberto Castañón el 504 de Billy ya que este último llegó tarde la mañana del domingo a Salto. Esto hizo que Mayorga consiguiera tres puntos, que a esta altura del partido resultan de oro.

El domingo en Salto experimentamos una sensación muy especial. Directamente nos sentimos trasportados a una época que si bien no está lejos cronológicamente ya creíamos totalmente superada. Se volvió a correr en tierra. En un circuito que fue revisado y aprobado por el personal especializado de CADAD el miércoles último. Quienes estuvieron allí fueron testigos de la aberración que dicha aprobación constituyó. De los 24 kilómetros de que consta el trazado, el treinta por ciento es asfaltado y el resto de tierra. ¡Y qué tierra! Directamente talco. Ella fue la culpable del accidente múltiple que se produjo en la primera vuelta de la carrera para la categoría "A".

Volver sobre el tema sería una redundancia innecesaria y estimamos que no es momento; pero archívese en la carpeta de circuitos de tierra otro acidente producido por la estupidez de pretender que se corra a ciegas.

Lamentablemente, aparte de todo lo desagradable, en otros aspectos tampoco la carrera nos entregó nada lindo.

En la clase "A", que por la cantidad y calidad de los inscriptos podía haber pintado de otra forma no se dio principalmente por el accidente que enfrió mucho los ánimos. Transfer, con excelente mecánica, ganó una carrera más demostrando que la vigencia del "deca" es un hecho. Carubia, Epsilon, Alonso y Melli completaron el espectáculo que careció de todo sabor.

En la mediana, Mayorga impuso junto con su manejo la calidad de un 504 de Billy con cualquier cantidad de burros bajo el capot. Aparte de él merecen un párrafo destacado Rodolfo Marincovich, quien condujo en muy buena forma un 404 muy polenta. El resto nada, algunos por arrastrar problemas, otros porque no dan para más. Quedó demostrado que las carreras cobran sabor cuando intervienes los equipos oficiales o bien cuando no lo hace ninguno de ellos. Ningún particular, por el momento, tiene algo que hacer.

En definitiva Salto arrojó poco y nada de positivo. Es de esperar que el informe sobre la carrera sea tenido en cuenta por las autoridades que realmente están empeñadas en sacar todo esto adelante; de lo contrario, el automovilismo se seguirán hundiendo en el pantano en que se encuentra. Es necesario que se unifiquen las ideas: no hace dos meses, no se iba a permitir que se largara la carrera de Bragado porque las banquinas se encontraban embarradas. Y el domingo se hizo largar cada diez segundos a más de veinte pilotos en un circuito donde la tierra formaba compactas cortinas.

BRINQUITOS

Del ingeniero Céspedes al terminar la carrera: "En el accidente pasé de casualidad, poco des-

Arriba, Izquierda: La mecánica DKW sigue dando buenos frutos en manos de Transfer. El domingo ganó y lejos. Su "Deca" sigue siendo quizá el coche más veloz de la categoría.

Abajo, Izquierda: Rodolfo Marincovich es un nuevo piloto que anda "comme il faut". La mecánica de Aldo Mira y su más que correcto manejo lo llevaron a un brillante segundo puesto.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

OBRE LA TIERRA



pués me topé con una pick-up que circulaba en el mismo sentido de la carrera. Me llevó más de diez kilómetros atrás suyo a cien km para peor tenía patonas y levantabamás tierra que diez Renault juntos. Poco más adelante apareció una ambulancia en sentido contrario. En fin, faltó muy poco para que me metiera en boxes. De esta forma no se puede correr".

El entrerriano Cabrera apenas se dio el gusto de poder completar dos vueltas. La presión de aceite se negó a mantenerse en su correcto lugar.

Otro que tuvo constantemente que detenerse por culpa del aceite fue Martínez Fano. No obstante logró terminar.

Herminio Cuesta fue quizás el que más fuerte vimos doblar. Lamentablemente se encontró con el problema de que las cubiertas no contaban con suficiente buche y constantemente hacían tope contra el guardabarros. Perdimos la cuenta de las gomas que cambió.

Roberto Carubia punteó la carrera durante las dos primeras vueltas. Luego, el cable del embrague lo dejó con las ganas.

Otro de los que quedó afectado por el accidente fue Armando Melli. Al terminar la carrera nos comentaba: "Lo único que faltó para que abandonara fue que mi acompañante me dijera algo. La verdad es que no tenía ganas de seguir".

PRIMERA VUELTA DE SALTO

Club Compañía General - Circuito rutero mixto de 24 km.

CATEGORIA "A"

Pos.	Nº	Conducor	Marca	Tiempo	Vts.
1º	4	"Transfer"	Auto Union	1h25m34s9	8
2º	1	Alonso, Rubén	Renault 1093	1h27m 0s1	8
3º	2	"Epsilon"	Renault 1093	1h27m 6s9	8
4º	6	Melli, Armando	Renault 1093	1h29m55s7	8
5º	9	"Dannypol"	Auto Union	1h30m22s7	8
6º	13	Depego, Alberto	Renault 1093	1h31m28s2	8
7º	8	Caliano, Carlos	Renault 1093	1h34m 0s	8
8º	17	Tonello, Pedro	Renault 1093	1h24m45s1	7
9º	30	Spiatta, Juan Carlos	Renault 1093	1h25m 6s3	7
10º	22	Elverdin, Luis Alberto ...	Renault 1093	1h25m59s	7
11º	24	Navarro, Abel	Renault 1093	1h27m16s	7
12º	11	Malpezzi, Angel	Auto Union	1h28m40s	7
13º	7	Pardo, Julio	Renault 1093	1h30m47s	7

CATEGORIA "B"

Pos.	Nº	Conducor	Marca	Tiempo	Vts.
1º	52	Mayorga, Francisco	Peugeot 504	1h40m27s8	10
2º	61	Marincovich, Rodolfo	Peugeot 404	1h43m30s9	10
3º	64	Tornatore, René	Fiat 1500 Cupé ..	1h40m32s1	9
4º	55	Molinaro, Sandro	Peugeot 404	1h42m38s3	9
5º	63	Martínez Fano, Fernando	Fiat 1500 Cupé ..	1h45m25s1	7
6º	60	Cuesta, Herminio	Fiat 1500 Cupé ..	1h21m16s6	6

RECORD DE VUELTA: Paco Mayorga en la décima vuelta, en 8m37s.

EL EQUIPO DEL ACA EN EUROPA

EL EJEMPLO DE

Gianclaudio Regazzoni triunfó en el Gran Premio del Mediterráneo de F2, en Enna, Sicilia, donde Reutemann abandonó por rotura de caja. El ganador: un ejemplo de trabajo y perseverancia para quienes creen que el equipo argentino ya tiene que ganar



Con un calor impresionante derritiendo el asfalto, veinte máquinas de Fórmula Dos desgranaron las sesenta y dos vueltas de un nuevo capítulo de la peregrinación del equipo del ACA en Europa. La cita fue esta vez en Enna, bajo el ardiente sol de Sicilia, y ni el ambiente netamente latino sirvió para torcer aunque sea un poquito la racha adversa que viene castigando a nuestra representación.

La actuación de Carlos Reutemann no fue muy diferente a las que nos tiene acostumbrado desde que cruzó el gran charco, con alentadores fulgores en algunas secuencias del episodio, y los típicos bajones de quien todavía no tiene la suficiente experiencia como para dejar de bailar con la renga.

Por ejemplo, en las pruebas de clasificación consiguió un octavo puesto que se hace vistoso si se contempla el valor de quienes lo superaron y si se observa que detrás de él, entre los doce restantes, quedaron Siffert, a la postre segundo, los dos Brambilla, Beltoise, Hubert Hahne, Stommelen y el resto.

Pero ya en la largada de la primera serie, uno de los clásicos problemas imposibles que siempre matizan la intervención criolla en Europa retrasó a Lole hasta el último puesto.

Más adelante, en franco tren de recuperación y totalmente inspirado, subiría hasta la octava posición en la primera serie superando a Fittipaldi sobre la raya y recuperando su puesto original de largada para la segunda, lo que habla un montón a su favor. Pero lo que tenía de bueno el afán de Reutemann, lo tenía de malo un rulemán de la caja de cambios, que explotaría como una granada en la segunda batería, echando por tierra hasta otra oportunidad, la chance de sumar algunos puntos en la estancada cuenta del team.

Sin lugar a dudas, estamos bastante mal acostumbrados como para creer que nuestros juicios sean suficientemente bien fundamentados. Ya se ven por aquí y por acullá brotes de reacción, analizados o espontáneos, que florecen en airadas protestas por la falta de resultados logrados por Reutemann, Staffa & Co., volviendo a nuestro desapego nacional por la perseverancia, y a la apresurada tendencia a pensar que somos, o los peores o los mejores del mundo, sin términos medios.

Es posible que otros corredores o equipos, argentinos o extranjeros, hayan ascendido más aceleradamente buscando como logro la consagración, pero sin duda hay distintos caminos para llegar a ella: uno podría ser la inspiración, otro la genialidad, otro la mística, otro la suerte, y todavía habría muchos más. Pero hay uno de ellos que tarde o temprano, y aunque sea más largo que los demás, no se corta nunca y siempre conduce a la meta deseada; es el camino del trabajo, que casualmente ahora es transitado por un grupo de argentinos que, sabiendo que no son genios, ponen lo mejor de sí para tratar de satisfacernos a todos. Olvidemos un poco los laureles de antaño, y veamos con ojos más benignos este esfuerzo, que poco a poco dará sus frutos, aunque al principio sean pequeños y no muy dulces.

PRIMERA SERIE

Jacky Ickx ganó la pole position a 210,650 km|h, y en ese orden de velocidades elevadas se agruparon los diecinueve restantes en el siguiente orden: Regazzoni, Cevert, Westbury, Bell, Quester, Fittipaldi, Reutemann, Siffert, Ernesto Brambilla, Beltoise, Hahne, Victorio Brambilla, Stommelen, Gagliardi, Dal Bó, Jabouille, Salvatti, Kullen y Depailler.

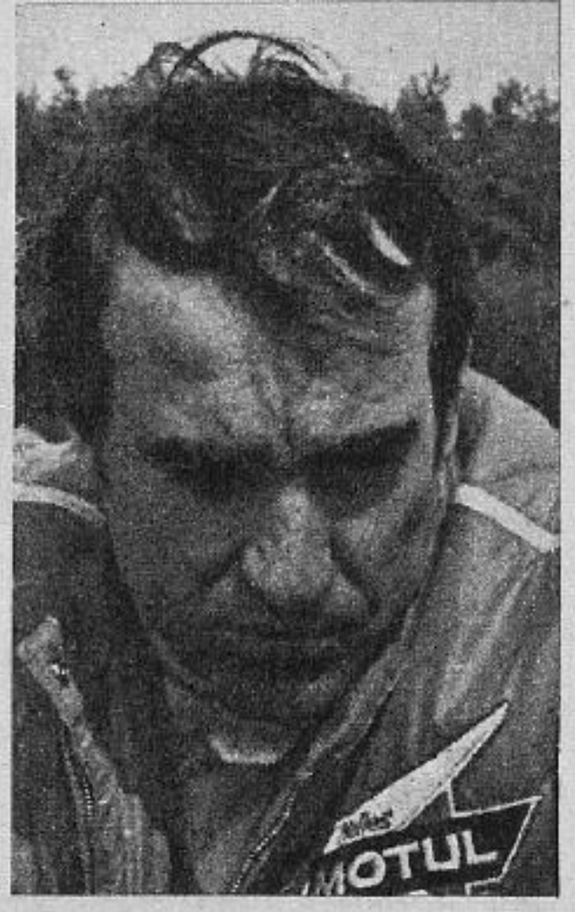
Ahora bien, como el circuito de Pergusa es velocísimo, los organizadores no tuvieron idea mejor para aminorarla que recurrir a una novedosa chicana **—¡cosa nunca vista últimamente!—** ubicada a unas dos cuadras de la largada, de manera que todo el pelotón —¡sobre que los muchachos de F-2 no son todos medios rayados!— se tiren febrilmente al agujero porque la trayectoria ideal para sortear el infernal invento permite el paso de un solo coche por vez. Picando en punta el BMW de Ickx con Regazzoni chupado a su cola, la jauría salió disparada hacia el deseado huequito. Reutemann fue algo lento en moverse y fue superado en los tramos iniciales por Quester con otro "BeEme" y Beltoise con un Pygmée. La zambullida de los dos por entrar a la chicana primero dio como resultado que Quester bloqueara la línea del Lole por un lado, mientras a Beltoise se le cruzaba el auto por el otro lado, cerrándole el embudo en forma total, mientras todos los demás pasaban lenta pero cómodamente por el resto de espacio que permitía el Pygmée atravesado en medio de la pista. Desde los boxes, que están a noventa grados con respecto a esa recta, no se puede ver ni la largada ni la llegada, ni mucho menos lo que pasa en la chicana, de manera que los argentinos no entendían nada de nada cuando veían pasar a todas las máquinas y a Lole no, y ya estaban en el proceso de salir a los piques a buscarlo, cuando lo vieron pasar, último de los últimos, con una salud mecánica envidiable que acrecentaba aún más su desconcierto.

De ahí en adelante, Reute-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

REGAZZONI





Lole eutemann quedó último en la largada, trabado por Quester y Beltoise en la chicana, a poco de largar. Después recuperó con brío todo el terreno perdido hasta el octavo puesto inicial, para abandonar en la segunda serie: caja rota.

GRAN PREMIO DEL MEDITERRANEO

Circuito de Pergusa (5,504 km)

Enna, Sicilia, 23 de agosto, 1970

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	36	Glanclaudio Regazzoni	Tecno	1h28m 3s5|10	62
2º	4	Joseph Siffert	BMW	1h28m 3s8|10	62
3º	6	Jacky Ickx	BMW	1h28m 4s1|10	62
4º	24	Peter Westbury	Brabham .	1h28m10s	62
5º	40	Emerson Fittipaldi	Lotus	1h29m18s6|10	62
6º	20	Rolf Stommelen	Brabham ..	1h29m28s	62
7º	22	Derek Bell	Brabham ..	1h28m57s5|10	60
8º	12	Jean Pierre Jabouille	Pygmée ...	1h28m 9s2|10	59

PROMEDIO DEL GANADOR: 204,679.

RECORD DE VUELTA: Glanclaudio Regazzoni, Tecno: 1m28s2|10.

mann no tuvo más problemas, ni con la bendita chicana ni con nada ni nadie más, entrando a funcionar como los dioses en pos de los puestos perdidos, y mientras Regazzoni se imponía en la serie, Lole superaba en impresionante rush a Fittipaldi, luchando por el octavo puesto.

SEGUNDA SERIE

Con "todo como era entonces" las esperanzas de un buen puesto parcial en la segunda serie tenían fundamentos más reales que nunca, pero desde la segunda vuelta la palanca de cambios comenzó a endurecerse, y en la sexta, Lole llegó a boxes apenas con el impulso, teniendo que resignarse a abandonar. Un engranaje había "explotado", perforando la carcaza como si fuera un bizcocho.

En la pista un pelotón de punta —Ickx, Siffert, Regazzoni— se alternaba continuamente en la delantera, y un pelotón de persecución —Bell, Fittipaldi, Westbury— daba el mismo show a la tribuna pugnando por alcanzar a los punteros. Al final, sólo Fittipaldi lograría saltar de un pelotón al otro, llegando a la raya en el mismo segundo de los tres primeros, con Regazzoni confirmando su calidad de capo al adjudicarse la prueba, y los dos BMW en tándem entre el puntero y el brasileño, adelante Siffert y chupado Ickx.

¿CALDARELLA?: LA PALABRA DEL ACA

La insólita permanencia de Benedicto Caldarella en Buenos Aires cuando teóricamente integra un equipo con base en Europa resulta realmente una paradoja. El comodoro Baca, por el ACA, lo explica con sus respuestas.

—¿Caldarella sigue integrando el equipo del ACA?

—Sí. El equipo sigue integrado por los dos pilotos designados originalmente.

—¿Por qué no vuelve a Europa?

Caldarella puede volver cuando quiera, pero como él regresó a Buenos Aires por asuntos particulares tendría que pagarse su pasaje de retorno a Europa ya que su pasaje a Europa originalmente otorgado, está usado en dos oportunidades. (Es la segunda vez que volvió al país desde Europa).

—¿No se consideró la posibilidad de nombrar a otro piloto?

—De ninguna manera. Por otro lado eso sería casi imposible porque aquí la mayoría de los pilotos probables están contratados por alguien y en el utópico caso de designar otro piloto sería prácticamente imposible lograr que lo aceptaran en Europa donde ya fue un triunfo lograr que Reutemann y Caldarella —sin antecedentes en Europa— pudieran competir directamente en F. 2.

DIALOGO CON LONDRES

En la semana anterior mantuvimos una conversación telefónica con el director del equipo Héctor Staffa —en ese momento todavía en Londres— para aclarar la situación del equipo de dos pilotos de los cuales en realidad sólo corre uno. Vía satélite, éste fue el diálogo mantenido durante veinte minutos.

¿Es cierto que en algún momento se envió un telegrama a Buenos Aires pidiendo que el ACA solicitara los servicios de Nasif Estéfano o de Carlos Marincovich para correr un auto de F. 2?

—No, de ninguna manera. Nunca mandé tal telegrama.

—¿Caldarella sigue integrando el equipo?

—Yo espero la decisión de Buenos Aires. Sólo puedo hacer lo que el ACA resuelva.

—¿Quién pidió prestado o quiso alquilar el auto que no se usó en las últimas carreras?

—Tres extranjeros. Andrea de Adamich, Adam Potocki y Graham Birrell. Lo negamos porque los autos se compraron exclusivamente para el equipo argentino y por otro lado porque nos viene muy bien tener dos autos para que Lole elija el mejor ya que sólo nos quedan tres motores de los seis originales y aún faltan cinco carreras.

—¿Qué pasó con los otros tres?

—Bueno, son los tres que rompió Caldarella. Para colmo como estos motores tienen paredes muy finas no se pueden rectificar lo cual obliga a comprar todo nuevo. Por el momento hemos comprado un block y una tapa nueva para armar así dos motores con lo que tenemos y completar cinco unidades en marcha. La macana es que Cosworth está de licencia y por el momento los motores los atiende Lucas.

—¿Qué otras cosas compraron en Inglaterra últimamente?

—Rótulas, amortiguadores, brazos de suspensión, mangueras, espirales, en fin... todo nuevo, para tener los autos siempre 0 Km.

—¿Saldrá un nuevo modelo de Brabham F-2 este año?

—Aparentemente sí y si está listo antes de las últimas carreras de la temporada Jack Brabham le ofrecería uno de esos autos a Lole.

—¿Hubo algún ofrecimiento de F. 1 para Reutemann?

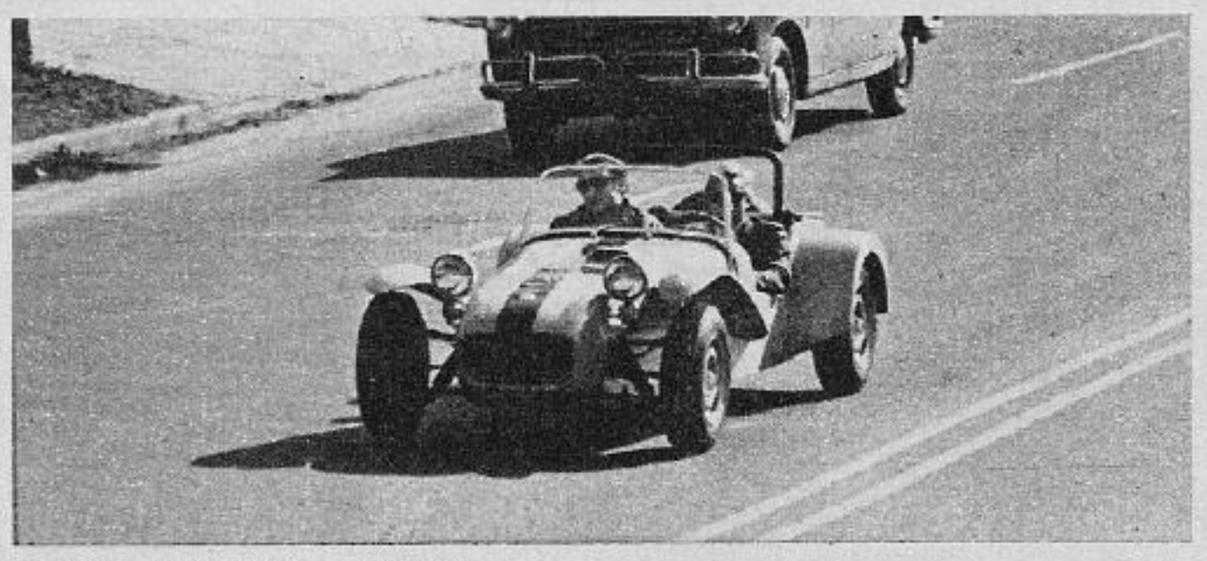
—Oficialmente nadie le ofreció nada aunque sabemos que alguien lo quería para que manejara un March. Pero nunca hablamos del asunto en forma oficial.

—¿Cuáles son las carreras que faltan hasta el fin de la temporada?

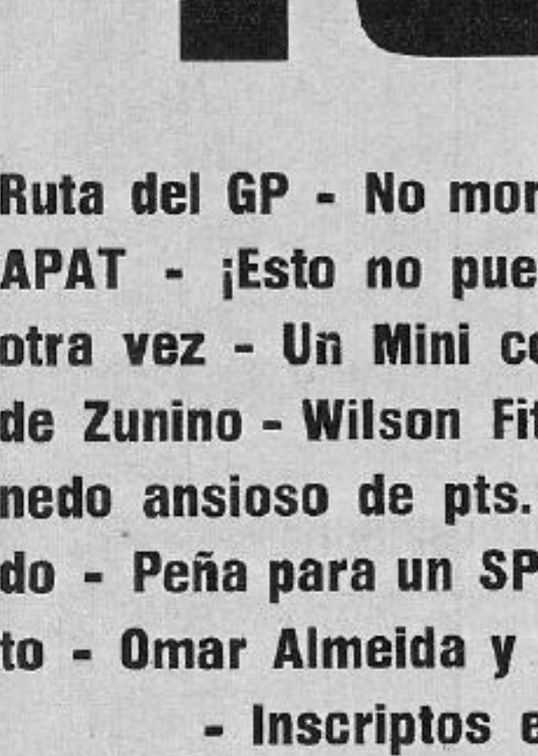
—La próxima es el 30 de agosto en Austria, luego otra el 13 de setiembre, también en Austria, donde están inscriptos todos los pilotos importantes de F. 2 y F. 1, después una carrera en Italia que se haría en Imola el 27 de setiembre porque Vallelunga no estaría lista y finalmente el 22 de noviembre en Hockenheim que será la última de la temporada.

TOQUECITOS

Ruta del GP - No more Huayra's - Maratón de APAT - ¡Esto no puede ser! - Los dos litros otra vez - Un Mini contra los Renault - El no de Zunino - Wilson Fittipaldi y Raphy'500 - Canedo ansioso de pts. - Lotus Seven caminando - Peña para un SP 2 litros - El "128" pronto - Omar Almeida y SP - Supermarket de F-2 - Inscriptos en el GP al norte



Lotus 7: ¡De frente... March!



Pronello y la nueva era.

CONFIRMACION RUTA DEL GP

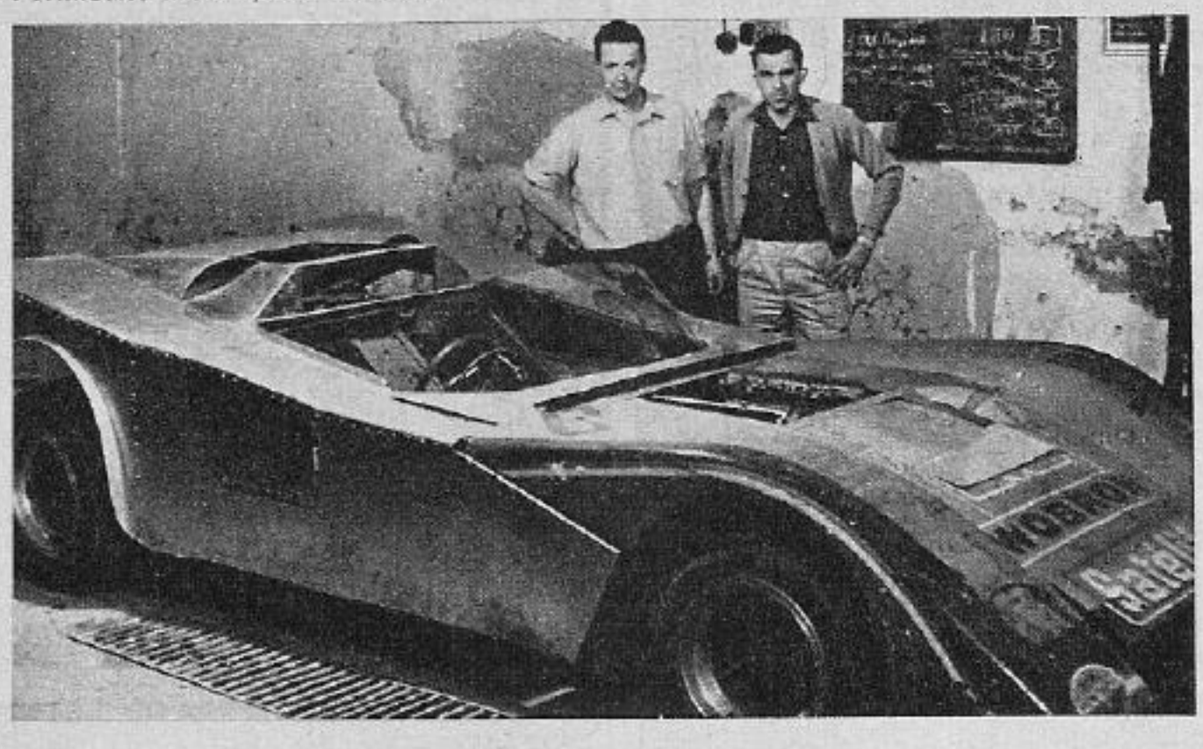
La Comisión de Relevamiento de ruta del ACA volvió la semana pasada y se ha dado a conocer el recorrido definitivo del G.P. al norte con sus kilometrajes parciales y progresivos. Como se sabía, el mismo se largará desde **Acheral** (provincia de Tucumán) pasando por **Tafí del Valle, Cafayate, Salta** (neutralización), **Jujuy** (nueva neutralización), **Volcán, Tilcara, Humahuaca, La Quiaca** (neutralización y aduana) y de allí entrando a circular por territorio de Bolivia hasta llegar a **Tarija** sobre un total de 912,4 km. La segunda etapa se larga de **Tarija** y entran a nuestro país por **Bermejo** (neutralización y aduana) circulando por Salta hasta **Capitán Pagé** (Límite Salta-Formosa) y pasar por **Laguna Yema, Cruce Ruta Nacional 95, Pirané, El Colorado, Tatane** y llegada a **Formosa. La etapa tiene 1.225,9 km** con un progresivo de **2.138,3 km.**

El tercer tramo se incia en **Asunción** (Paraguay) luego del cruce en balsa que toma por **Itaguá, San José de los Arroyos, Puerto Presidente Stroessner** (neutralización y aduana), **Foz Iguazú** (Brasil) en cruce y largada nuevamente desde **Puerto Iguazú, Bifurcación Ruta Nacional 12.** A partir de aquí existen dos variantes, pues en caso de ser terminada la ruta, el GP tomaría por **El Dorado y San Ignacio** para llegar a Posadas; en cambio, de no ser así, se tomaría por **Montecarlo.** La etapa se desarrolla sobre **636,9 ó 622,4** (depende de la ruta) y con un progresivo de **2.760,7 ó 2.775,2 km.** La última etapa pasará por **Ituzaingó, Ita Ibate, Tuyutí, San Cosme, Empedrado, San Lorenzo, Goya, Cerrito** y finalizando en Paraná sobre **868,6** km y un total de **3.643,8 ó 3.629,3 km** (depende del tramo a utilizarse en la tercera etapa).

NO MAS HUAYRA'S POR UN MES

Luego de la actuación poco descollante de los Huayra del equipo de Heriberto Pronello en la carrera de Paraná en razón de fallas en la parte motriz de los Ford F-100, la Comisión de Concesionarios de esa marca, juntamente con Ford Motor Argentina y Pronello decidieron no presentar más los autos hasta dentro de un mes aprovechando el receso que se produce en el calendario de la categoría. Los motores —se supo— correrán por cuenta y responsabilidad de Pronello y es muy factible que el encargado de hacerlos sea Rafael Balestrini. De esta forma, Ford, Pronello y sus pilotos esperan volver dentro de treinta días, pero esta vez por las buenas... ¡Que se les haga de una vez por todas!

Formisano-F-100 para Almeida.



MARATON DE APAT Y LA CLASE MAYOR

Existe una sola posibilidad para que los autos de más de 2.000 cm3 integren la lista de participantes en las próximas 26 Horas organizadas por APAT —esta vez llamada Maratón de APAT— a correrse en el Autódromo de Buenos Aires. Según informó Boschi, la única forma es que tanto General Motors, Chrysler y Ford Motor aseguren la participación de tres autos de cada marca para ofrecer alguna resistencia a los Torino 380W. Parecería que la vacuna prendió en los nombrados y se han propuesto preparar tres máquinas para esa carrera. Caso contrario la competencia se hará sólo hasta dos litros de cilindrada.

ASI NO SE PUEDE CORRER

"Si un Fiat gana el Gran Premio será por esas cosas de la vida. En condiciones normales no se les puede dar. ¡Imaginate! Van por lo menos una docena de Peugeot 504 con toda la música y bien organizados contra sólo cinco Fiat 1500 cupé de la Comisión de Concesionarios. ¡Te das cuenta! Es absurdo... Para colmo no apoyarán a particulares como Apkarian, Rossi, Venturi, Zunino, Ahumada y otros que formarían un conjunto interesante como apoyo logístico. Por eso es que muchos han decidido no correr... cosa que me parece muy lógica; así no van a ningún lado". Escuchado de boca de alguien que prefirió permanecer en el anonimato por ser corredor de la marca desde hace poco.

INCLUSION DE LOS DOS LITROS

Está confirmado que los Grupo Dos de más de 2.000 cm3 tendrán su clase en el Gran Premio al Sur que recorrerá parte del territorio chileno. Como se sabe, en ese mismo GP correrían junto a los G-2 los TC F"A" aunque esto no es algo definitivo pese a figurar en el calendario. Dicen que "Larry' está feiiz...

UN AUSTIN-COOPER 1,1

La semana pasada lo adelantamos como rumor, pero ahora ya es un hecho. **Edgardo "Bielka" Boschi** correrá el Gran Premio de septiembre en la clase hasta 1.150 cm3 con un Austin-Coper 1.100 El motor lo están armando en el taller de "Lotus" en la avenida Panamericana y la carrocería del Mini ya está prácticamente lista. Espera un rendimiento más satisfactorio del auto debido a una leva mágica que el "inglés" Richard Vignoles (socio de Muttio y Boschi en el asunto Lotus) trajo hace muy poco de Inglaterra.

INVITACION DE COELHO A ZUNINO

José Coelho, propietario de la agencia Peugeot de la zona de San Fernando y director de su equipo, invitó la semana pasada a

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE BOCINA

Ricardo Zunino a correr el Gran Premio de Turismo. La oferta tuvo que ser rechazada por parte del rojizo sanjuanino debido a que el equipo de Pronello corre para el equipo ESSO y no podría participar en el GP corriendo en Coelho que es integrante del team SHELL. Además se superpondría una fecha del SP el mismo día que termina el GP. Se supo que se cursarían invitaciones a **García Veiga** o **"Larry"** para correr con los 504. Hasta el momento los únicos pilotos que intervendrán son **José Migliore y Cocho López,** no así Daporta y O'Connor. La inclusión de **González Montbrun** también estaría confirmada.



Torino 380 W: Otra vez GP.

WILSON FITTIPALDI NO VIENE A RAPHY

No correrá el brasileño Wilsinho Fittipaldi las 500 millas de Rafaela con el coche de F-1 propiedad de Albizu. Los contactos fueron infructuosos. Por el momento no se sabe quién será su piloto.

CANEDO ESTARIA EN LA DEL 30

Eduardo Rodríguez Canedo (muy publicitado en aviso de Fiat 1600 cupé con su family) habría pedido a los directivos de la CCF que tuviesen una cupé lista para estar presente en la carrera del 30 de agosto organizada por el San Isidro Automóvil Club para Grupo Dos. La razón sería que el Chino anda ansioso en la búsqueda de puntos para acercarse en el campeonato a Pepe Migliore que le lleva seis de ventaja. Los Grandes Premios serán, sin duda, los que decidirán quién es el campeón.

¿Y EL LOTUS SEVEN?

Se está trabajando duro y parejo en **Lotus Argentina** para tener los primeros diez autos terminados en el menor tiempo posible. Aunque aún no hay fecha definitiva de salida estamos en condiciones de asegurar que sería antes de fin de año. La mecánica será definitivamente de Fiat 1600 y el precio no ha variado con respecto a la idea inicial...: $ 17.000 aproximadamente.

PEÑA PARA UN SP CON MOTOR PEUGEOT

Está en vías de fundarse una nueva peña. La misma patrocinaría la participación de **Jurgen Nathan.** El SP sería construido en lo de Baufer y llevaría motor **Peugeot** de 2.000 cm3. Por el momento es sólo una idea... que poco a poco va tomando forma. El nombre de la peña es "Le Mans".

FIAT 128: PARA NOVIEMBRE O DICIEMBRE

Queda prácticamente confirmada la salida del Fiat 128 para antes defin de año. Los jefes de taller de cada uno de los concesionarios Fiat de esta capital están haciendo el correspondiente curso "128". El precio oscilará entre el **millóncien y el millón-doscientos.**

EQUIPO APKARIAN-BRUNO

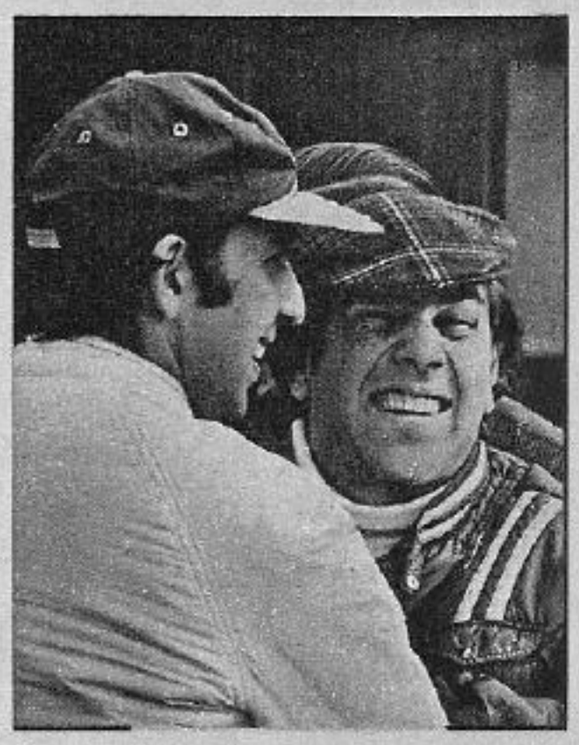
Con dos cupés Fiat 1500 estarán presentes en el Gran Premio por sus propios medios (en forma totalmente particular) y con el apoyo de importantes firmas. La semana próxima saldrían a hacer la ruta de la prueba en su totalidad. Abby Apkarian y Alberto Bruno han formado equipo corriendo con los gastos de auxilios y demás conjuntamente.

ALMEIDA EN SP

Dentro de unos 30 días se produciría el debut de **Omar Almeida** en SP. En Rafaela están mejorando el Formisano-F100 que recientemente le canjeara a Carlos Pairetti por el Pianetto-F100 de Fórmula Uno. Fissanotti (diseñador original del auto) es el encargado del asesoramiento técnico de las reformas (carrocería, radiadores de aceite). El motor será F100 armado en Rafaela con piezas provistas por la Comisión de Concesionarios.

F-2 ASOCIADOS VENDE DE TODO

La entidad que agrupa a todos los cuasi-delirantes de F2 está funcionando a mil por hora. Entre otras cosas, ya consigue infinidad de piezas para armar al piloto y al auto. Para el piloto hay cascos integrales (m$n 13.000). Para el auto: neumáticos (Dunlop a 160 mil el juego de cuatro cubiertas), pinzas de freno de aleación liviana, cajas casi Hewland, llantas de Magnesio, bielas especiales para Fiat y Peugeot, etc. Todas estas piezas son al **costo** pero podrán adquirirlas solamente los asociados.



García Veiga: Invitación especial.



Cooper 1,1 anti-Renault.

GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO Y.P.F.

Lista de Inscriptos al 20 de agosto de 1970

Clase A (Hasta 1.150 cm3)

DEFELIPPO, Félix	Renault Gordini	Argentina
SANTAMARIA, Raúl	Auto Union 1000 S	Argentina
FERNANDEZ RIVAS, Baltasar	Auto Union 1000 S	Argentina
BADONNIO, Julio César	Renault Gordini	Argentina
TESTA, Juan Carlos	Auto Union 1000 S	Argentina
"TRANSFER"	Auto Union 1000 S	Argentina
CARRANZA, Ricardo	Renault Gordini	Argentina
"CARNICER - MONCADA"	Renault Cordini	Argentina
"DEL GROSSO - BERNASCONI" ...	Renault Gordini	Argentina

Clase B (De 1.151 cm3 hasta 2.000 cm3)

LUCHETTI, Horacio	B.M.W. 2002 TI	Argentina
ZASADA, Sobieslaw	B.M.W. 2002 TI	Polonia
CONCARO, Juan Pablo	Fiat 1500 Cupé	Argentina
ROSSI, Alberto	Fiat 1500 Cupé	Argentina
ALDABE, Pedro Natalio	Alfa Romeo 1750	Paraguay
CANDIA, Wilfrido	Peugeot 504	Paraguay
FOSATTI, Jorge	Fiat 1500 Cupé	Argentina

AQUI ESTA EL

SIN

El proyecto más ambicioso e importante de nuestro automovilismo deportivo es ya una realidad en Alta Gracia. Oreste Berta trabaja sobre piezas terminadas del motor que nos representará ante el mundo. Nosotros lo vimos, lo tocamos. Existe

El principio del principio: diseñar la tapa. Este fue el dibujo original del que se partió desde la cámara de combustión al resto.

Quien sabe si en verdad tiene dones sobrenaturales. De carne y hueso es: se "mufa" como todos cuando algo no sale como él quiere, se concentra hasta la ausencia total, corre tanto con las piernas como con las manos cuando está en plena tarea creativa, tiene un Renault 4 con motor 1300 (carburador Weber doble cuerpo) con llantas patonas, vive. Es tan joven como vos o a lo mejor un poco más. Es fácil reconocerlo porque siempre anda sin varita, ni galera, ni naipes escondidos. Pero si repentinamente un día se te ocurre abrir la Enciclopedia Sapiens (Ilustrada) de la Lengua, pág. 698, leerás que **magia** es la ciencia o arte de hacer cosas extraordinarias o admirables. Lo que confirma que sí, que como dijo El Negro el otro día, Mandrake vive en Alta Gracia.

Allá Oreste Berta, con su campera de nylon manchada de grasa, con sus pantalones de corderoy exageradamente arrugados, desalineado como son —o han sido— los genios de siempre, lleva a cabo la obra mecánica más grande de nuestro historial deportivo. En su taller (visitado como atracción turística tanto o más que El Zapato de Capilla del Monte) se realiza la ambición más grande e importante de nuestro automovilismo. Pondrá un motor diseñado

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BERTA V-8 3 LITROS

Por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

VARITA NI GALERA

por él y construido (ídem) íntegramente en la Argentina en un Sport Prototipo (también argentino) para medirse con los grandes constructores internacionales (a nivel de patria).

Alta Gracia, 20 de agosto de 1970. (10 hs.). Sol, en Córdoba ya es primavera. Paredón (más allá la sequía), de este lado de adentro Berta y Di Palma ejecutan el concierto a cuatro manos y orquesta con el Tornado en banco de pruebas y chasis pelado. La carrera de San Juan se cae encima y todavía falta tanto: armar la dirección, ajustar las suspensiones, terminar el motor y ponerlo. No sobra tiempo para nada. En un rincón el Nene Ternengo termina de armar su Fórmula 1 para llevarlo también al Zonda. De aquí para allá Hugo Garibotti se mueve para que el Avante también pueda estar presente con su motor en popa (todavía desarmado).

En el banco de pruebas se mide la potencia del segundo motor para Di Palma. ("No hay caso, la balanza no quiere subir..."). Y Oreste participa de todo. "¿Te das cuenta? —dijo de repente— no doy abasto. Tendrían que suspender todas las carreras de autos por un año".

Más consultas de cualquiera, mecánicas, sociales ("no podré estar en dos lugares el mismo día a la misma hora") contestar cartas. Se acerca Luisito. "Vamos a almorzar". Recreo.

El mismo día 13,30 hs. La "mufa" se diluyó en un fuentón de puchero, dos vasos de vino y el paseo desde el pueblo hasta el taller a 190 en el Torino doméstico de Di Palma. (Media hora antes Luis recibió una llamada de Coehlo para ofrecerle un Peugeot para el Gran Premio al norte).

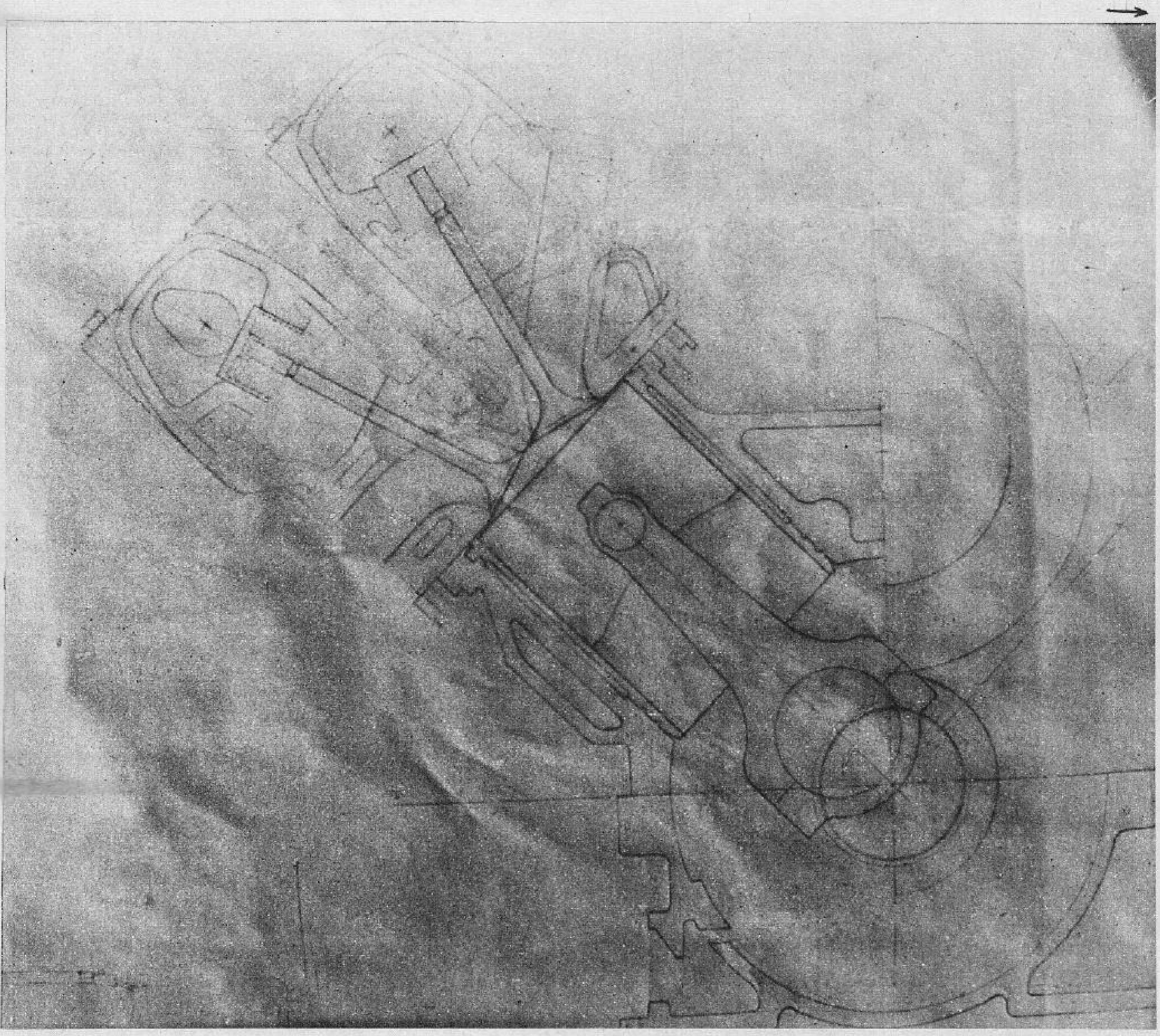
"La gente quiere saber qué es el motor V-8 de Berta".

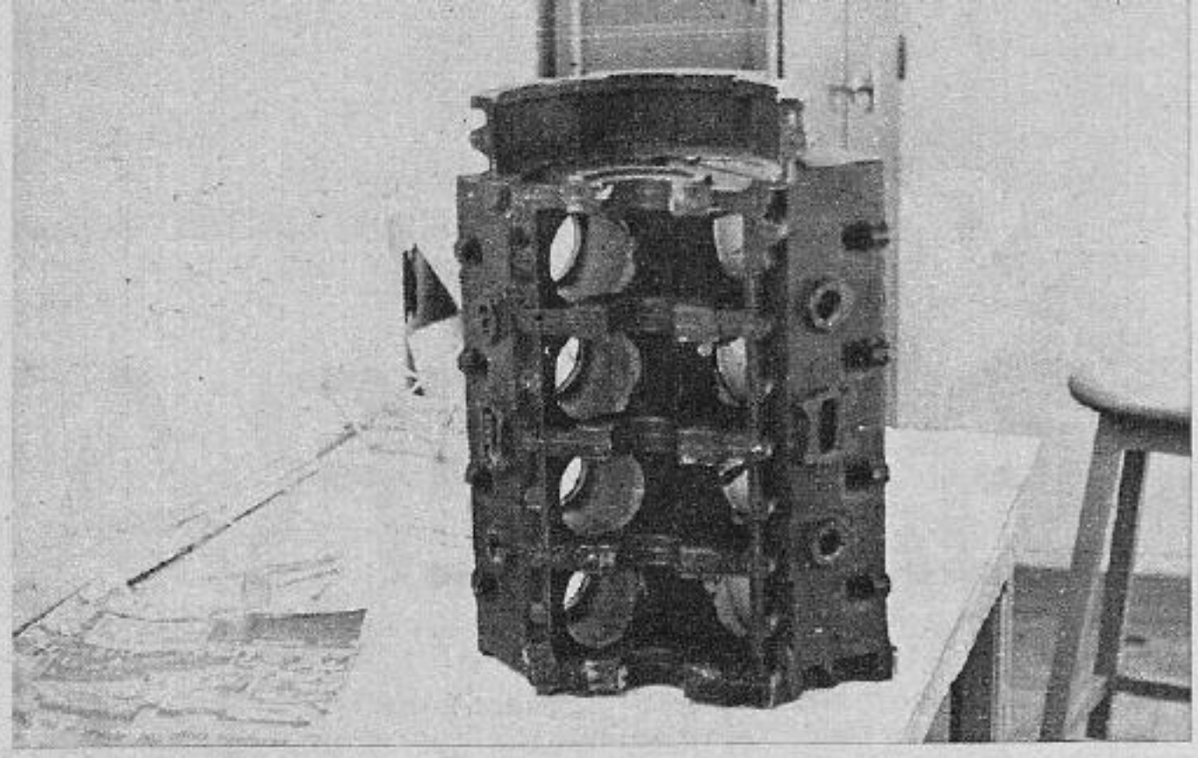
—"¿Y qué quieren saber?".

—**"Todo".**

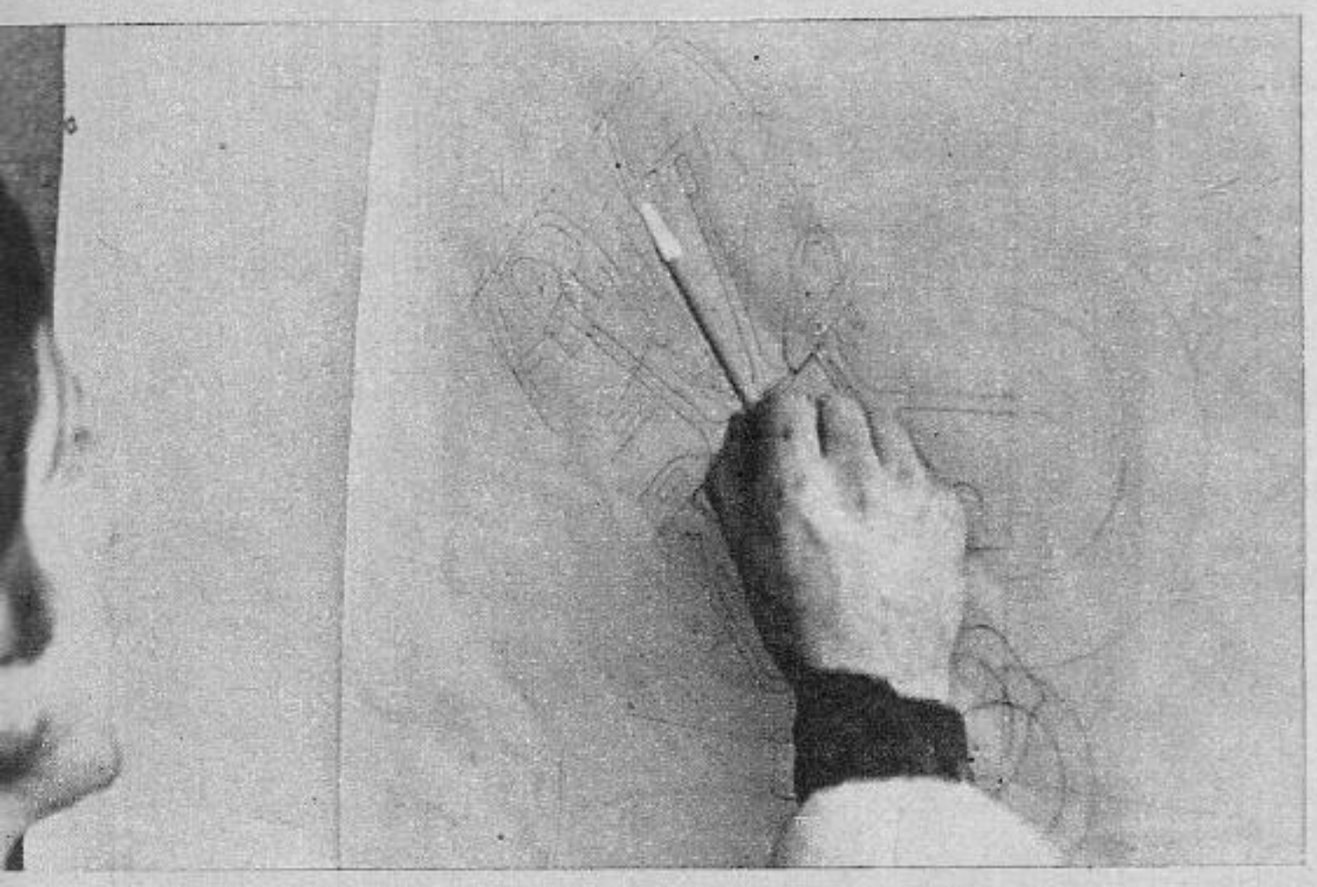
—"Vengan, entren al cuarto de dibujo".

Allí estaba el block recién traido de la fundición y todos los dibujos originales aún en el tablero.





El block recién llegado de Tandil. Ahora se lo maquinará mediante las órdenes de una computadora.



"Los árboles de levas se sacan por las puntas. El diseño del conjunto es marcadamente más sencillo que el que utiliza Cosworth."

AQUI ESTA EL BERTA V-8 3 LITROS

Contra una pared el original de los originales, el principio de todo: un corte frontal del Berta V-8 3 litros. En un tablero, mediante coordenadas cartesianas se están determinando en un plano del motor puntos (abscisas y ordenadas), y estos datos serán suministrados a una computadora para que por medio de ella se realice de manera absolutamente automática el maquinado de block, tapas, etc. del nuevo motor.

—"El principio de todo, Oreste". "Muy simple. ¿Recuerdan aquella reunión que realizó el entonces Presidente Onganía en la Casa de Gobierno con una delegación de pilotos y constructores después de la última Temporada Internacional? En aquella oportunidad me felicitó por haber construido el Berta-LR y dijo que sería tan importante como deseado por todos poder llegar algún día a tener un auto íntegramente argentino, con motor y todo. Cuando salimos de la Casa de Gobierno, Patricio Peralta Ramos (La Razón) me dijo: ¿No te animás a hacer el motor? Y lo hicimos.

—¿Es difícil pensar cuál es el primer paso, por dónde comienza el diseño de un motor totalmente nuevo?

—"Todos los cálculos deben comenzar por la cámara de combustión. Ese es el principio. Determinando la forma que tendrá uno ya sabe el llenado que se logrará y las medidas de las válvulas (entrada y salida de gases). También la presión media efectiva y ya con ella se pueden calcular las cargas en pistones, bielas y cigüeñal y así se continúan los cálculos hacia las partes inferiores del motor".

"En el caso de este motor, dado el primer paso que fue el dibujo de las tapas establecí el diámetro de válvulas: las de admisión (2) tienen 32 mm mientras las de escape (2) 28 mm (relación distinta a la del Cosworth V-8) lleva cuatro válvulas por cilindro. (Las hace Edival). Las tapas (de aluminio) me las entregarán de fundición la semana que viene, ya me avisaron de Tandil que están listas. Una vez con ellas aquí obtendremos con mis dibujantes, mediante coordenadas lo mismo que para el block, partiendo de un punto arbitrario para los ejes, determinamos los puntos en el dibujo que alimentarán la computadora".

"La solución está de realizar el maquinado mediante este sistema partió de una propuesta por parte de un grupo de gente de Olivetti. Ellos se encargarán de las computadoras mientras que el trabajo de maquinado se realizaría en unos talleres (que sugirieron ellos también) de Merlo, cerca de Buenos Aires". "Es un trabajo muy complicado para nosotros realizar los cálculos para determinar los puntos ya que las máquinas perforarán y trabajarán en muchos planos, por lo que el cálculo es espacial por tres coordenadas".

—¿Por qué elegiste esa metalúrgica de Tandil para que realizaran el trabajo de fundición de block y tapas de aluminio?

—Fundamentalmente por la calidad de sus trabajos (son los mejores) y sobre todo por la capacidad de esa gente. Yo envié los dibujos y sin necesidad de ir ni una sola vez a ver cómo iban los trabajos o reparar alguna confusión me enviaron el block terminado y ya llegan las tapas".

—¿Qué similitud tendrá tu motor con el difundido Cosworth V-8 de 3 litros que se utiliza en Europa actualmente y que vos también lo utilizaste?

—En cuanto a soluciones, ninguna. Se trata como aquel de un V-8 tres litros pero en mi caso he tratado de simplificar al máximo recursos, como por ejemplo el armado y desarmado de éste con respecto a aquél. Puedo afirmar que el Berta V-8 será 3 ó 4 veces más fácil de desarmar que el Cosworth V-8, donde se han empleado soluciones demasiado complicadas en algunos casos. Por ejemplo, el motor inglés tiene 20 engranajes de distribución, mientras el mío utilizará solamente 9. Ello puede determinar algunos problemas, tal el caso del engranaje más grande (en el extremo del cigüeñal) que por su diámetro va a tener al girar velocidades periféricas muy elevadas y eso podría batir demasiado el aceite y cortar la película lubricante. El torneado de estos engranajes se realizará aquí mientras el fresado de los dientes lo encargaré a un taller de la ciudad de Córdoba".

—¿En qué otro elemento se hace evidente una mayor simplicidad del tuyo con respecto el Cosworth?

—En el caso de los árboles de leva el motor inglés requiere —para quitar uno de ellos— sacar la tapa y aflojar las bancadas que lo sujetan. En el Berta las tapas de los árboles traen fundidas las bancadas en el aluminio y los árboles se meten y se sacan por la punta, sin necesidad de levantar la tapa del túnel —con sólo aflojarlas— se pueden cambiar o modificar la posición de éstos mucho más rápido. La lubricación a éstos será bastante más generosa. Junto con las tapas de cilindros me llegarán de Tandil en estos días los túneles de los árboles.

—¿Qué ventajas tendrás al maquinar los elementos de fundición mediante computadoras?

—En primer lugar me planteaba dónde podría hacer ese trabajo por lo complicado, necesitaría máquinas que en mi taller no tengo. Y en segundo término la precisión del maquinado planteado por Olivetti, todo se hará con una tolerancia de 2,5 micrones.

—¿Qué dificultad tuviste hasta ahora?

—La magnitud del trabajo determina dificultades lógicas al desarrollar el conjunto y los elementos. Hasta ahora sólo tuve que reformar el dibujo de los pistones ya que se crearon problemas para su construcción en Persan aquí en Córdoba. Estos llevarán aros Arosa.

—¿Quién te hará las bielas?

—"Me las están forjando en San Nicolás. Miden 122 mm de largo". En éstas he tenido en cuenta también la lubricación, a ellas llegará un gran caudal de lubricante".

—¿Cómo?

—"Mediante el sistema que diseñé para el cárter seco con dos bombas recuperadoras y una de presión. El aceite que lubrica la parte inferior del motor (cigüeñal, pie de bielas, etc.) y la distribución es expelido a una canaleta lateral del cárter por donde vierte hacia la parte posterior donde lo recoge la bomba recuperadora". "Los pistones se moverán dentro de camisas que actualmente me construye Fadecya en Buenos Aires, y los pernos de pistón se hacen en Córdoba en Pescara.

"Como ves ya he conseguido proveedores de todas las piezas. Solamente tuve grandes dificultades para conseguir quién me hiciera los cojinetes. No en el caso particular de este motor si no que siempre he tenido problemas para conseguirlos. Por eso recurrí a una medida standard inglesa extraída de un catálogo de fábrica. Hay en existencia allá y los encargué. Olvidaba decirte que los árboles de levas también me los hacen en Tandil y yo los maquinaré en mi taller.

—¿Y el cigüeñal?

—Aún no he terminado el diseño. No puedo todavía encargar nada.

—¿Pensaste ya en el sistema de alimentación?

—Sí. Utilizaré un sistema de inyección Lucas indirecta que ya tengo aquí.

—¿Tenés calculadas las performances que podrán obtener?

—Es muy difícil determinar nada sin el motor armado. Tanto en cuestión de cifras de potencia como en cuanto al resultado de determinadas soluciones mecánicas. Tal el caso de los engranajes de distribución que por su velocidad periférica pueden descomponer el aceite o no. Eso se verá en las pruebas con el motor girando, así son los fierros. Con los árboles de levas —vos sabés que el cruce justo se da probando y probando— ocurre lo mismo".

—¿Cifras?

—"Y... 87,38 mm x 62 mm para el diámetro/carrera".

—No, cifras de performances.

—Mirá, tendrá menos carrera que el Cohworth, pero pienso lograr la misma velocidad lineal de pistón aumentando el número de r.p.m.

—¿En qué número de r.p.m. podrá girar?

—He calculado estar en el orden de las 10.500 r.p.m., lo que podría significar en este caso (con 2.971 cm3) algo así como 450 HP más o menos. Espero que así sea.

Mientras, el taller alrededor del cuarto de dibujo seguía su ritmo diario. El Fórmula Uno para Rafaela, el coche de Copello recibiendo como molde el de Luisito Di Palma, los dos Torino blancos y standard de un par de clientes adeptos y el próximo 380 W particular del Patrón (con toda la rabia y un poco más).

Eso hace mucho ruido. Pero lo más importante, el proyecto más lindo e importante en que se ha embarcado nunca nuestro automovilismo se desarrolla con ímpetu cibernético, en silencio.

"La idea es tenerlo terminado y probado para la Temporada Internacional".

Berta tiene la ciencia (o el arte) de hacer cosas extraordinarias y admirables. Por eso algún chiquilín se lo imagina con galera y varita. Si esa fantasía es cierta, todos esperamos que de su chistera dentro de unos meses salgan 450 caballos (en lugar de conejos) para bien de nuestro deporte.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

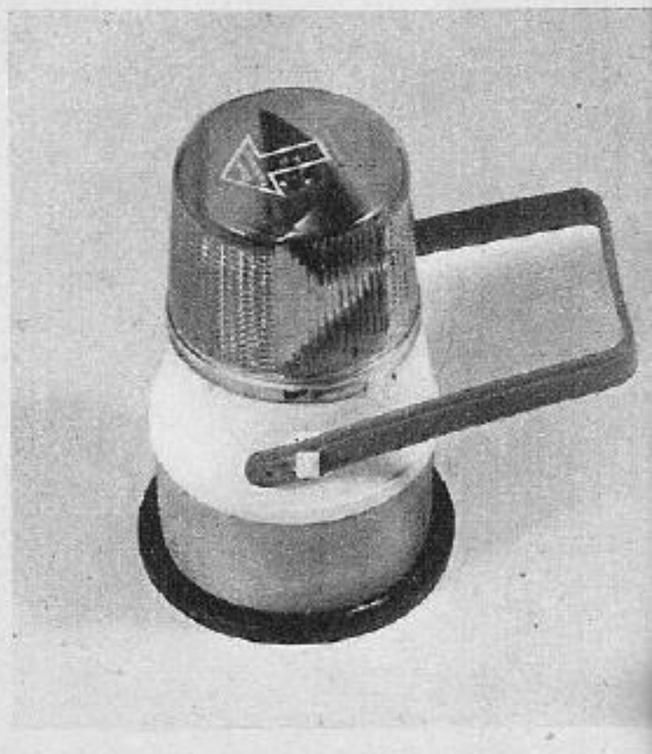
Dolores Blaquier de Vianini y su FIAT 1600 SPORT

la vidriera de corsa

Hoy iniciamos una nueva sección: "La vidriera de Corsa". Partimos de la base de que Vd. tiene auto, o una moto, o una lancha, o... muchas ganas de tener esas minucias. Puede ser también que Vd. no tenga nada de eso y desee empezar por comprar la bocina, el bidón o las balizas que son aún más baratas. Porque aunque es bien sabido que la mayoría de nuestros lectores pertenece a la alta aristocracia, también escribimos para algunos pobres... De cualquier manera, en este espacio encontrará todo lo que la frondosa imaginación de los fabricantes de accesorios ha imaginado para sacarle a Vd. los pesos viejos o nuevos, total a ellos no les importa, no son fanáticos. Periódicamente les iremos presentando petates, chirimbolos y chiches que deambulen por esos negocios de Dios. Que disfruten ustedes con sus compras



Brújula (no es la de la escóbula) y compás marino, linterna de 2 elementos, importada del Japón. Ideal para caza submarina (sumergible), $ 65. Todo-Car. Av. Maipú y San Martín, Vicente López.



Baliza intermitente y linterna, marca Eisemann, para 5 pilas grandes. Tamaño grande, $ 40. Tamaño chico, $ 35. Todo-Car.

Butacas especiales para Citroën; delanteras, $ 260; traseras (sin caño central), $ 160. Autopista. Cochabamba y Pichincha, Capital.



Cuentametros (odómetro) con lectura parcial y total, marca HALDA, ideal para Rallies, $ 750. Mejor.

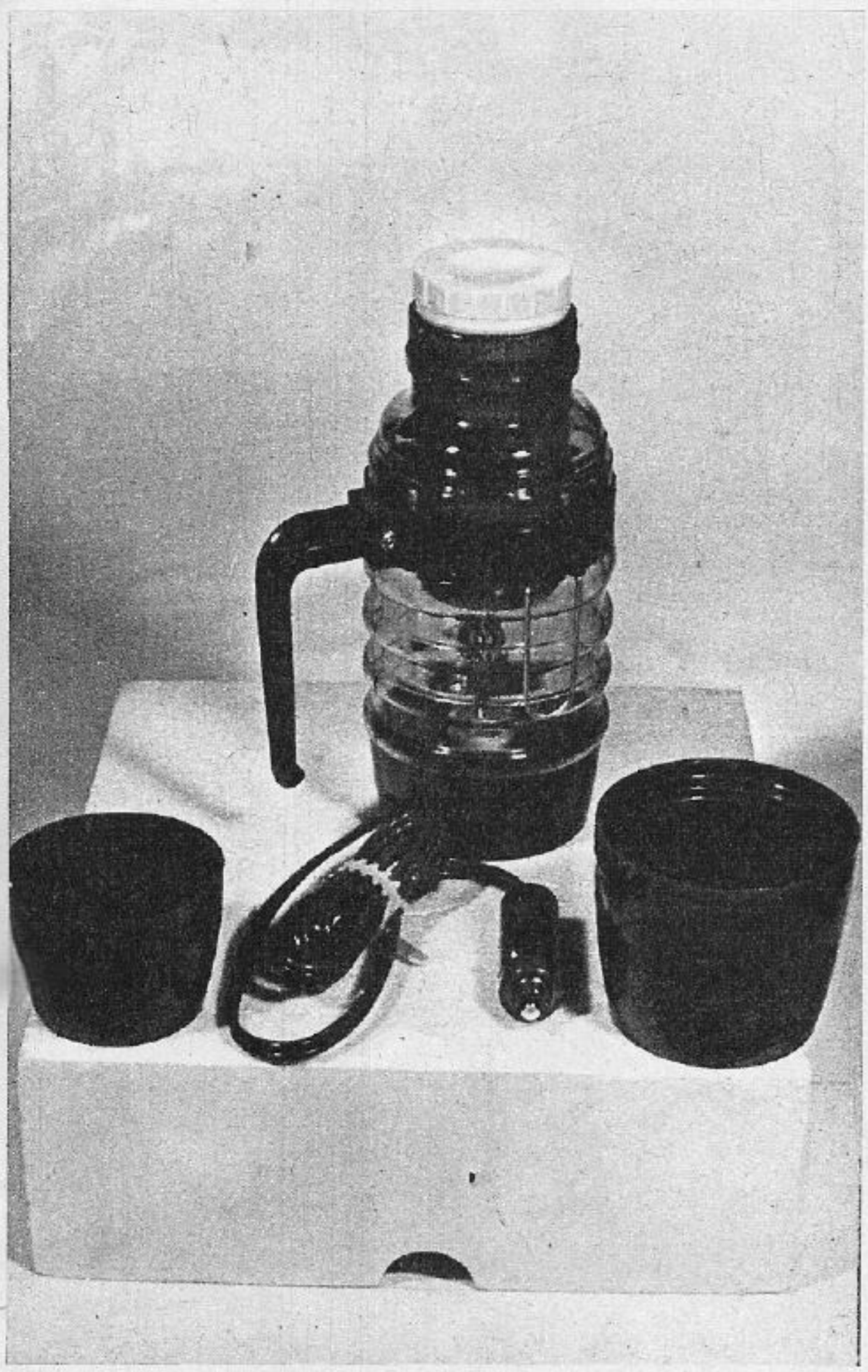


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



PEUGEOT 404

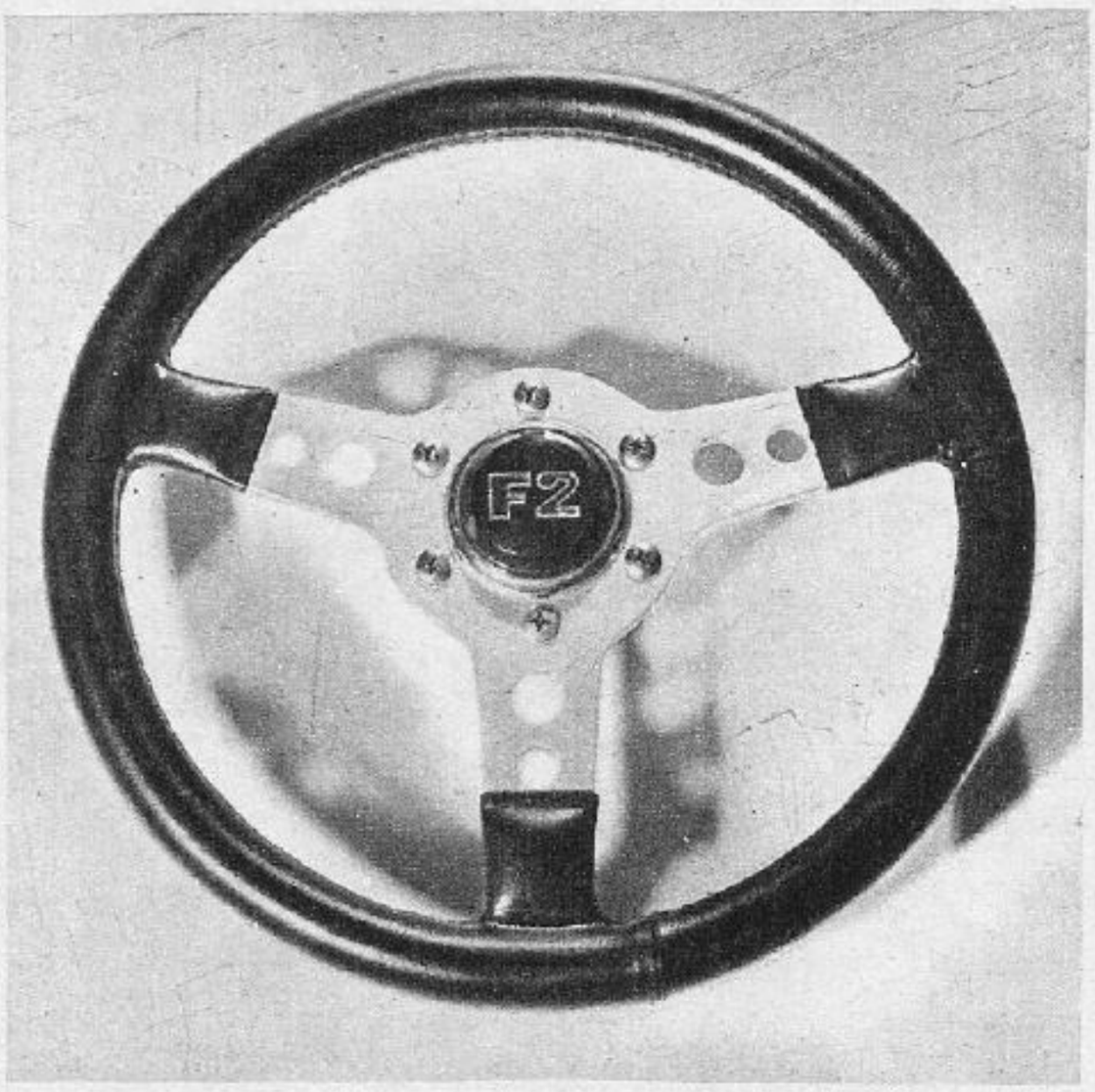
Tablero completo para **Peugeot 404**, con instrumental JAEGER (viene con taquímetro mecánico o electrónico), $ 750. Mejor. Av. Santa Fe 1170, Martínez.



Cafetera automática para 12 volts, japonesa. Se coloca con un brazo-soporte sobre la ventanilla del auto, va conectada a la toma del encendedor (café, café, calentito el café), $ 45. Todo-Car.

Volante Fórmula-2 para Fiat 600 (el popular "bolita"); diámetro, 33 cm; $ 130 . Autopista.

Todos los precios son en pesos Ley 18.188.



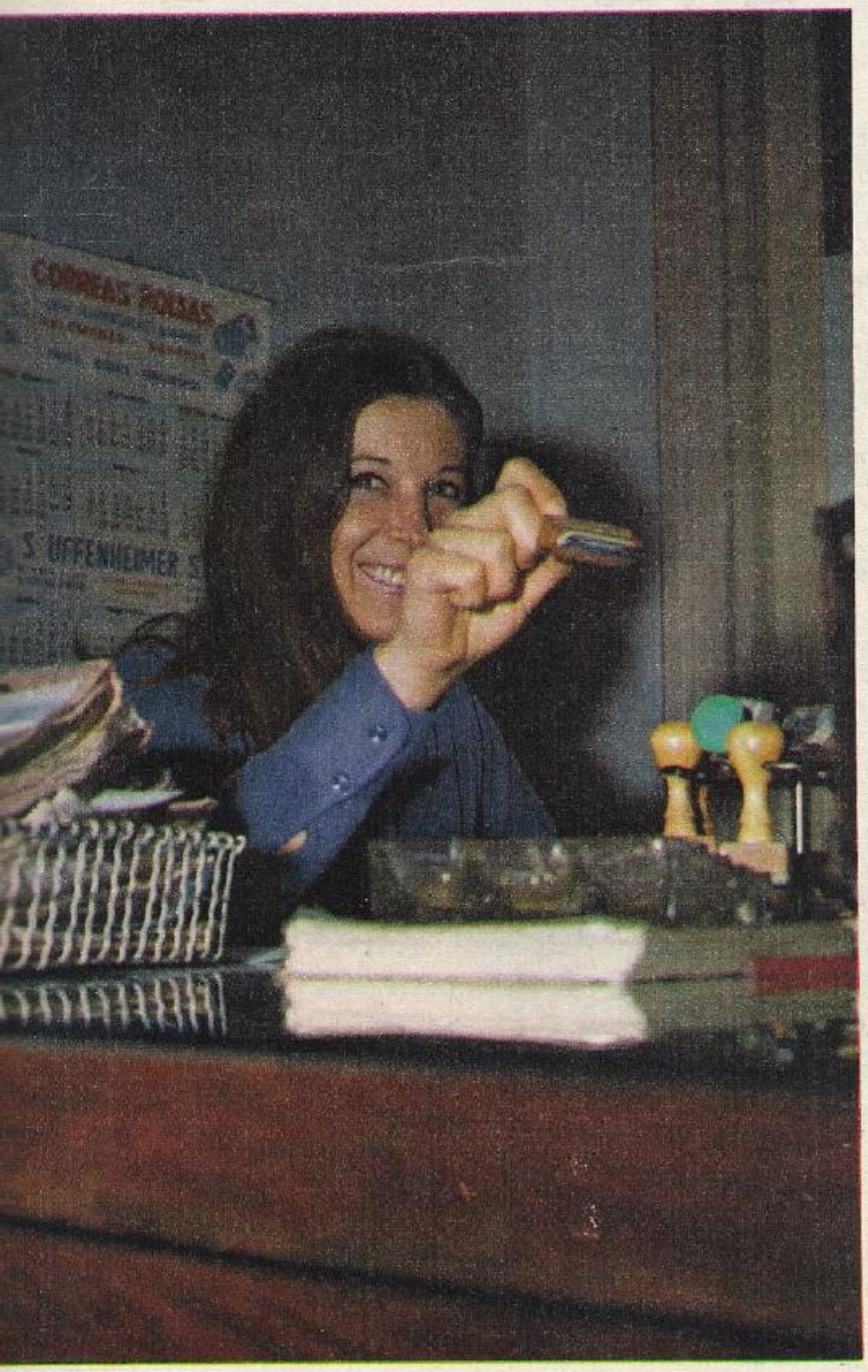
DORA BAVIO

Por SERGIO CORNEJO

una mujer al vola

El TC "A" tiene la especial particularidad de contar entre sus filas a una mujer. Dora Bavio es, por el momento, la única representante del sexo débil que actúa en categorías importantes

En una época en que la igualdad entre el hombre y la mujer ya no es tan pretendida sino aceptada por la gran mayoría, no resulta nada raro ver a una minifaldeada o apantalonada dama sentada tras un volante de automóvil. Claro está que si el coche es de carrera y la minifalda o los pantalones se cambian por un mameluco antiflama, la situación no sigue siendo tan corriente. Cada paso que la mujer fue dando en pos de la consabida igualdad ha sorprendido o causado cierta expectativa. Por supuesto que sobre todo al sexo opuesto. Dorita Bavio es en este momento el punto central en el cual se fijan las miradas inquisitorias de los expectantes jueces implacables, sus pretendidos pares. No es su caso el primero en el mundo, y tampoco en nuestro país, ya que en el año '57 Delia Borges (alias "Julia Lagos") participó en algunas carreras de Turismo de Carretera. En Turismo también hay algunos antecedentes de precursoras que intentaron contribuir a romper el mito de que el





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Fotos: ALFREDO ALBORNOZ





nte

automovilismo es un deporte exclusivo "for men".

Pero el caso Bavio es aún más sorprendente. Porque aparte que de por sí pueda resultar poco común el hecho de que una mujer corra, lo es más en su caso particular. Por varias razones un tanto difíciles de explicar. Podríamos definirlas bastante acertadamente diciendo que lo más notable es que integró el automovilismo a su femineidad. Cosa realmente difícil. Porque charlar y cambiar impresiones acerca de relaciones de caja o medidas de goma con una mujer sin olvidarse de que es tal, en ningún momento parece cosa de otro mundo. Con Dora ocurre eso; por sobre todo es una mujer que corre, no una automovilista. Su forma de ser y actuar es lo que permite afirmar esto. Contra lo que se podría pensar o decir en tren de fabricar ídolos, surge una vida absolutamente normal para una mujer de su edad. Vive con sus padres, trabaja en un puesto de responsabilidad, tiene un perro y un gato, adora los caballos, respira, junta pelusa en el ombligo, en fin, es una humana corriente. Lo único verdaderamente distinto que tiene es que los sábados y domingos, en lugar de —por ejemplo— dedicarse a jugar al golf, siente el placer de manejar autos de carrera.

¿Cómo y por qué surgió la idea de correr?

"Bueno, contestarte cómo es fácil; ahora, por qué, ya no tanto. Mirá, creo que no hay una razón muy fundamental. Simplemente, creo que es la que dan todos los que corren. Desde chica me empezaron a entusiasmar los autos. Aprendí a manejar cuando tenía 11 años. Mi padre tenía un campo en Balcarce y allí había una pick-up que yo maltraté un buen tiempo. Ahí prendió el vicio y solamente tuve que esperar la oportunidad; cuando se presentó la agarré al vuelo y eso es todo. Es difícil de explicar, como cualquier sensación, la experimentás pero se te hace imposible traducir. Entonces llegás a una conclusión. y

→



DORA BAVIO



Por la mañana es casi obligada la visita a San Fernando al taller. Siempre hay algún repuesto que llevar o algo en que ayudar, o por lo menos, simplemente, hacer acto de presencia.

es que corrés porque te gusta, simplemente."

La primera experiencia que tuvo fue sobre un Renault, con el que debutó en la carrera de Lobos del '67. Un cuarto puesto fue el resultado de la aventurita que emprendió con una amiga que la acompañó, que entre otras cosas era hija del referee de fútbol Luis Ventre. Luego de esto vino una carrera en el Autódromo de Buenos Aires, donde por primera vez pisó un circuito. Resultado de esto fue un tercer puesto. Ante estas perspectivas y con más embale que nunca preparó el auto para ir al Gran Premio, pero no todo siguió bien y tuvo que abandonar al desintegrar el motor.



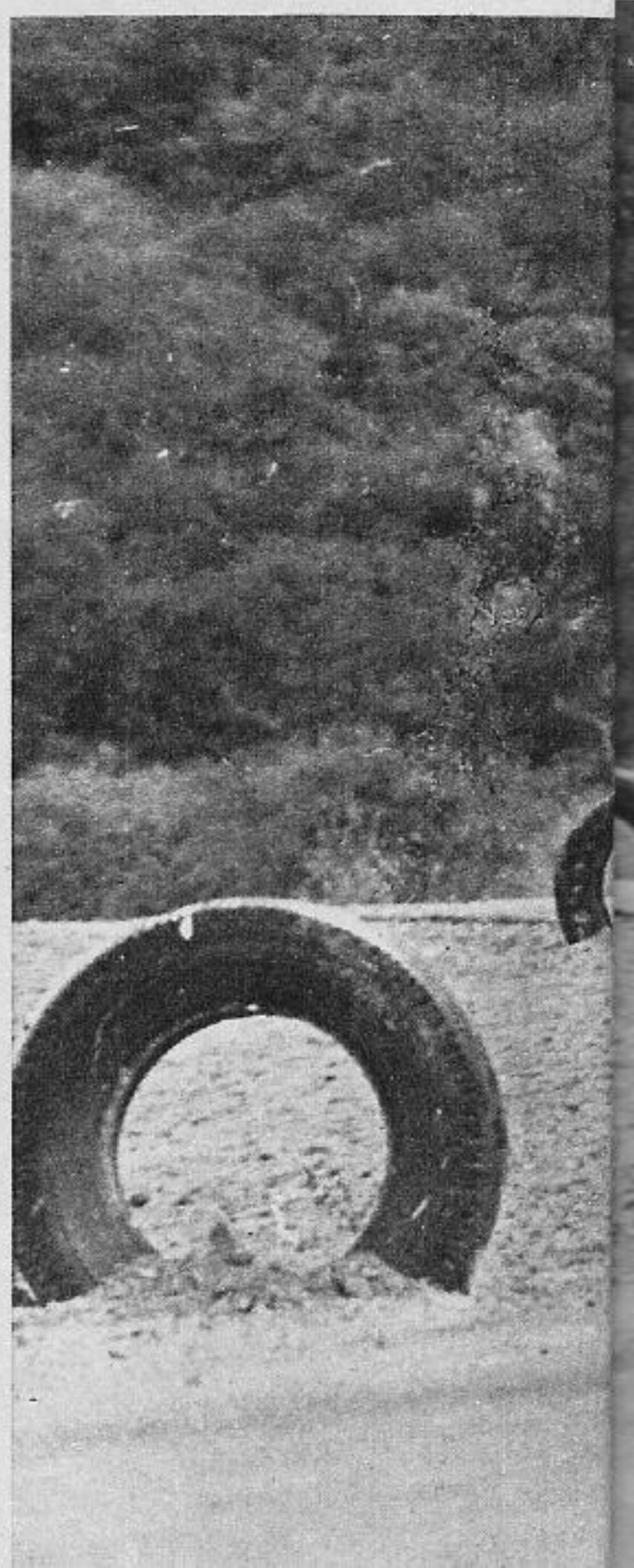
El domingo por la mañana cae la bandera y comienza el gustazo. Poco después vendrá la alegría o la gran mufa. Es parte del juego.

LAS PREGUNTITAS DE RIGOR

Un libro: *El retorno de los brujos.*
Un auto: *Mercedes Benz.*
Una película: *Un hombre y una mujer.*
Una bebida: *Ginebra.*
Una moto: *Hay una moto que se llama Triumph, ¿no?*
Una serie de TV: *Los intocables.*
Un lugar de veraneo: *Pinamar.*
Un lugar de reunión: *Mi casa.*
Un ritmo para bailar: *Beat.*
Una amiga: *Alicia.*
Un deseo: *Ganar una carrera.*
Un enemigo: *No tengo.*
Una cábala: *No tengo.*
Una superstición: *No tengo.*
Una categoría: *Turismo Grupo 2.*
Una carrera: *El Gran Premio.*
Un piloto: *Paco Mayorga.*



Por la tarde una pila de expedientes la espera en el Ministerio del Interior.



Aquí, en un pasaje de la carrera de Los Cóndores; ese día el final vino con mufa, dos pistones se rompieron. Al lado de Dora, en las carreras, siempre Felipe es el que sufre.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

A partir de allí comenzó un paréntesis de dos años, impuesto más que todo por los costos que le demandaba la mantención del hobby.

La segunda y actual etapa comenzó a principios de este año. La idea de volver a correr era un pajarito que revoloteaba por la mente de Dora. Finalmente llegó la decisión junto con la asociación de una marca, Peugeot.

Hasta allí se llegó un buen día que por casualidad estaba Paco Mayorga. Del encuentro surgió el consejo de llegarse hasta Coelho, donde se encontraba en venta uno de los "negros" 404 del equipo. Desde ese momento hasta ser propietaria del coche pasó muy poco tiempo. Como parte de pago entregó un Peugeot que usaba habitualmente para andar por la calle y el resto se arregló sin problemas.

Llegó la primera carrera en Las Flores y allá fue Dora con "el miedo" y "la seguridad" todo junto. Los dos años de inactividad habían conseguido que la expectativa de la rentree se trasformara en la de un debut. El doble de cilindrada bajo el capot y la nómina de participantes contribuían a ello. Esa carrera fue suspendida por la lluvia. De cualquier forma, las vueltas que se corrieron sirvieron para dar aprobado el difícil examen. Concordia confirmó la nota poco después.

La carrera de Salto, la primera de la nueva fórmula "A" del Turismo de Carretera se aproximaba y por el ambiente de Turismo corrió la voz de que con pocas modificaciones era posible participar y con muchas posibilidades de andar prendido. La tentación prendió y el 404 fue modificado. Un octavo puesto bien remunerado selló definitivamente el cambio. La siguiente fue Venado Tuerto, donde también llegó. Luego, Los Cóndores, donde llegó a clasificarse no obstante romper dos pistones.

¿Pensás quedarte para siempre en TC "A"?

"Por el momento, sí; pienso ir a todas, incluso al Gran Premio. Claro está que siempre está la posibilidad de hacerle nuevamente las modificaciones al auto y dejarlo G-2 para alguna carrera que me guste."

Los rumores acerca de su cambio de marca y categoría son muchos; por el momento, lo cierto es que piensa quedarse con su Peugeot 404 y la preparación de Da Silva. Le costaría un verdadero triunfo romper de pronto con una serie de momentos gratos, aunque haya un fuerte interés material de por medio. Quizás sea por eso que en el poco tiempo que lleva en el ambiente se haya ganado el aprecio de todos quienes hayan cruzado dos palabras con ella.

Un jefe de equipo: *Horacio Goitía.*
Un mecánico: *Da Silva.*
Un constructor: *Heriberto Pronello.*
Un personaje: *Kennedy.*
Algo antipático: *Romper el auto.*
Un gusto: *Viajar.*
Una comida: *Asado.*
Un restaurante: *05.*
Un boliche: *Afrika.*
Un deporte: *Equitación.*
Un juego de azar: *No me gustan.*
Un prócer: *San Martín.*
Un cómico: *Jerry Lewis.*
Un actor: *Jean Louis Trintignant.*
Una actriz: *Norma Aleandro.*
Un cigarrillo: *Chesterfield.*
Un hombre: *Mi padre.*
Una ciudad: *Buenos Aires.*
Un país: *El mío.*
Un lugar del mundo: *Africa.*
Una mujer: *Mi madre.*
Un error: *No tengo.*

Una casa de ropa: *De-De.*
Un trauma: *No tengo.*
Un miedo: *La electricidad.*
Una pegada: *Haber conocido a la gente de Coelho.*
Una bronca: *Muy pocas, ninguna en especial.*
Un reloj: *Omega.*
Un accidente que te impactó: *El de la Sra. de Castellanos en el GP del '67.*
Una muerte: *La de Kennedy.*
Una revista: *Amica.*
Un periodista: *Mancera.*
Una pelea: *Tuve muy pocas y ya las olvidé.*
Una zapatería: *Jorge.*
Un boxeador: *Locche.*
Una forma de vestir: *Sport.*
Un disco: *Cualquiera de Tom Jones.*
Un conjunto musical: *Los Beatles.*
Un vino: *Cualquiera de Michel Torino.*
Una gaseosa: *Paso de los Toros.*

Una persona que te gustaría conocer: *Arturo Jauretche.*
Un diario: *La Nación.*
Un medio de transporte: *Avión.*
Un medio de comunicación: *Teléfono.*
Una golosina: *Los bocaditos Cabsha.*
Un acompañante: *Felipe.*
Un arma de fuego: *Revólver.*
Un animal: *Perro, caballo.*
Una fiera: *Pantera.*
Una obra de arte: *El autorretrato de Van Gogh.*
Un equipo de fútbol: *River Plate.*
Un jugador: *Pinino Mas.*
Un equipo de rugby: *CASI.*
Un color: *Blanco.*
Un color mufa: *No tengo.*
Un número: *Tres.*
Un número mufa: *No tengo.*
Un perfume: *Intimate.*
Una virtud: *Hablar poco.*
Un defecto: *Mentir.*

Lo imperdonable: *El engaño.*
Una manía: *Tratar de sacarle los ruidi tos al auto.*
Un escritor: *Cortázar.*
Una escritora: *Françoise Sagan.*
Un director de cine: *Claude Lelouch.*
Un aviso: *Los de L&M.*
Un aviso de TV: *El de la carrera de Peugeot.*
Una admiración: *El Dr. Schweitzer.*
Un político: *Rosas.*
Un ministro: *Osiris Villegas.*
Un militar: *Ninguno.*
Un camión: *Mercedes Benz.*
Una pick-up: *Peugeot T4B.*
Un tractor: *Hanomag.*
Una fruta: *Ananá.*
Un postre: *Dulce de leche.*
Un piloto joven: *Luis Di Palma.*
Una profesión: *Medicina.*
Un piloto internacional: *Jim Clark.*





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CHALLENGE EUROPEO DE TURISMO

HASTA AHORA, ALFA ROMEO 2.000 GTAm

Faltando dos carreras para finalizar el Campeonato Alfa Romeo es Campeón de Marcas en el Challenge Europeo de Turismo. Los BMW 2.800 CS, los Ford Capri alicaídos y los asombrosos Mazda R-100 Cupé con motor Wankel son sus rivales. Un vistazo panorámico a la Copa y sus participantes



Texto y fotos de ANDRES MEYER

(Corresponsal en Alemania)

Katakura-Taketchi, dos pilotos japoneses con la máxima expresión: Mazda R-100 Cupé con birrotor Wankel. 4-5-6 en el Eiffel y casi triunfo en Francorchamps. Los japoneses se vienen...

El Alfa-Romeo GTAm de dos litros de cilindrada y potencia superior a los 210 HP. Sin discusión el auto más efectivo del Campeonato. En la foto Hessel-Schüller en las 6 Horas de Nürburgring.

Los Ford Capri no rindieron lo esperado por la Ford de Alemania. Pese a sus 240 HP no están en condiciones de luchar con Alfas y BMW.



Todo comenzó en Monza. El que estuvo presente en la prueba inicial del Campeonato Europeo de Turismo vio reflejado en el starting grid lo que sucedería en el resto de la temporada dentro de la categoría incluidas las famosas 24 Horas de Francorchamps. En Italia las dos primeras filas en la línea de largada estuvieron ocupadas por los Alfa-Romeo GTAm. Sus rivales a lo largo del año serían éstos: Ford de Alemania por medio de sus Capri de 2.300 cm³ llevados a 2.400 cm³. Las tapas de cilindro eran de diseño Weslake y una potencia del orden de los 240 HP y un peso de 900 kg. De esa forma los germanos obtuvieron una relación de peso potencia de 3,75 kg por caballo. El otro contendiente en la clase mayor de 1.600 cm³ es el BMW-Alpina 2.800 CS que tiene en su contra un peso extremadamente alto con respecto a sus similares, pues está en los 1.275 kilos en orden de marcha y sin piloto. El Béeme a 7.000 rpm entrega

→



El Fiat-Abarth 1.000 es el único que no tiene rivales en su clase. No hay competencia: corren solos, y ganan.



Los BMW 2002 TI no tienen mayores posibilidades frente a los Alfa. De cualquier manera es un excelente aparato dentro de la categoría.



Salieron a matar y acabaron con muchos rivales. Este es el Opel Commodore GS en manos de Willi Kauhsen en Nürburgring. En Spa pelearon la punta.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

la bonita cifra de 300 HP, con sus seis cilindros y sus tres carburadores Weber 45 DCOE. Su velocidad final es nada menos que de 245 km/h., cifra muy superior a la de sus contrincantes habituales. Además su aceleración de 0 a 200 km/h. es una cosa de locos . . . ¡30,5 segundos!

BMW también participa con sus modelos 1.600 y 1.800, amén de sus 2.002 TI que andan muy bien en carreras de duración. En las clases menores los Alfa Junior 1300 no tienen rivales y en la de hasta un litro la verdad indiscutible la tiene Fiat-Abarth con su modelo 1.000 donde están prácticamente solos. Corrida la prueba de Monza los GTAm se llevaron el primer lugar, seguido por un Ford Capri, dos Alfa y un BMW.

En el Salzburgring ganó un BMW 2.800 conducido por el catalán Alex Soler Roig pero a sus espaldas nuevamente dos Alfa Romeo. La gran decepción fue para Ford donde sus Capri no pudieron estar en la conversación seria y el panorama no cambió de allí en más. Tanto en Budapest como en Brno los Alfa Romeo se alzaron sin mayor oposición con los 9 puntos. Toine Hezemans con GTAm repitió su triunfo de Monza en Hungría seguido por el Ford Capri de nuestro conocido Manfred Mohr y otro Alfa en manos de Spartaco Dini. Los BMW oficiales no llegaron. En Brno, Checoslovaquia, volvió a imponerse la squadra italiana pero esta vez por medio de su volante más dotado: el holandés Hezemans. Segundo entró un BMW 2.800 y tercero y cuarto sendos Alfas de dos litros.

Vino el Tourist Trophy —ganaron los Alfa— y Nürburgring. Aquí debutaron en este campeonato los Mazda R-100 cupé con motor rotativo Wankel. Los japoneses mostraron una vez más un impresionante despliegue humano al igual que el equipo Opel con sus Commodore. Los Mazda ocuparon el cuarto, quinto y sexto puesto detrás de tres Alfa GTAm, que arrasaron con todos en las 6 Horas de Nürburgring.

Para las 24 Horas de Francorchamps —la carrera más importante del año, algo así como las 24 de Le Mans para Turismo— todos estuvieron presentes menos el equipo Ford de Alemania, que luego de la decepcionante actuación en el anillo de Nürburg no fue llevado a Bélgica. En el veloz circuito belga la primera línea estuvo ocupada por el Chevrolet Camaro (Tuerlinckx-Grau) que fue el más veloz en los entrenamientos, acompañado por un BMW 2.800 CS y un Opel Commodore al comando de Pillete-Kaushen. Los Opel fueron la revelación al pelear los primeros puestos durante 10 horas de carrera. El Camaro repitió su actuación del año pasado al puntear de entrada hasta abandonar definitivamente a poco del comienzo de la prueba por problemas motrices. Los Mazda nuevamente disputaron la delantera y anduvieron como un reloj hasta que uno se quedó por inconvenientes mecánicos, otro sufrió un despiste y el otro se quedó a poco de llegar, terminando uno solo en el quinto lugar (Enever-Hing). Así ganó el binomio Huber-Kelleners a bordo de un BMW 2.800 CS seguido por tres Alfa Romeo GTAm.

Los japoneses dejaron sentado que nadie los puede superar en organización y dedicación al trabajo ya que fueron netamente superiores al resto en las tareas de reabastecimiento, cambio de pilotos y soluciones de inconvenientes mecánicos de cualquier tipo.

El promedio establecido por el BMW no fue superior al de los ganadores del año anterior (Chasseuil-Ballot Lena con un Porsche 911) ya que de los 178,6 km/h establecidos en 1969, este año sólo se llegó a 177,2 km/h.

Porsche, con sus modelos 911 S, no pudo participar pues la FIA no lo homologó este año como auto de la categoría Turismo, algo por lo que muchas fábricas bregaban desde hace algunos años.

En lo que va del Campeonato es evidente e indudable el dominio absoluto de los Alfa Romeo 2.000 GTAm. Luego en orden de efectividad son los BMW los que siguen y mucho más lejos los Ford Capri, sin descontar a los Mazda R-100 que en cualquier momento asombrarán al mundo del automovilismo. Queda sólo esperar qué resultados se producirán en las dos carreras que restan: Zandvoort y Jarama. Mientras tanto en el circuito de Nürburgring todo está preparado para la Marathon de la Route 1970, y si bien no estarán presentes los Torino 380 W, se espera encontrar una lucha a muerte entre los principales equipos oficiales aunque la prueba no tenga puntaje.

Cambiando una sola bujía no va a ganar nada.



Porque si una bujía ya cumplió su término de vida útil, las otras también. Pase entonces a retiro el juego completo. Si cambia una sola, los problemas continuarán. Para evitar el arranque lerdo, la pérdida de potencia del motor, el menor rendimiento por litro de nafta, revise las bujías de su coche a los 8.000 km. Y no dude: ganará mucho, si a los 16.000 km. compra otro juego completo de bujías Champion y reemplaza al viejo. Aunque este también sea Champion.

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

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

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



CHAMPION

CAMBIE SUS BUJIAS CADA 16.000 KM.

OPEL KADETT RALLYE

La Adam Opel A. G. de Alemania facilitó a CORSA un Kadett Rallye durante un mes y medio. Con él hicimos varios miles de kilómetros por caminos europeos. Estas fueron nuestras impresiones de manejo

Corsa probó en Europa, en ocasión de cubrir parte de la campaña del equipo argentino en la temporada de F.2 durante 11.000 ajetreados kilómetros, un auto que por sus características resulta interesante conocer.

Se trata del Opel Kadett Rallye 1.100. Que es uno de los pocos autos del mundo que se vende, de fábrica, listo para largar un Rally. Algún que otro Simca 1.100, Volvo, Rover 2 litros, DAF, Renault R-8 comparten tal condición, pero ninguno de ellos logra combinar con tanta sutileza las comodidades y confort del auto standard con las necesidades funcionales de un auto de carrera, como el Opel Rally 1.100.

Agil, maniobrable, de tamaño ideal para el desplazamiento en medio de los habituales mare mágnu de tránsito, con un motor que ofrece —en relación a su cilindrada— potencia más que suficiente, aprovechable a través de una caja de velocidades ideal por su selección de engranajes, totalmente sincronizada.

En síntesis, un auto de carrera para andar por la calle o un auto de calle para correr carreras.

EXTERIOR

Su diseño es el mismo de toda la línea Kadett —fast-back, aclaramos— pero en el caso del Rally 1.100 se diferencia por los ornamentos particulares que presenta. Todos los autos son color rojo escarlata, con el capot negro mate y dos banditas paralelas longitudinales, que toman desde el extremo delantero hasta el trasero de cada flanco. Las llantas, ade-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Estéticamente el Kadett Rallye impresiona como algo "demodée" No obstante gusta porque su clasicismo se mantiene dentro de un margen bastante lógico.

La luneta trasera, pese a las limitaciones impuestas por el fast-back, permite buena visibilidad hacia atrás (¿hacia qué otra dirección querían que se viera a través de la luneta desde adentro del coche?)



más, son diferentes, ventiladas y pintadas color aluminio.

Seis faros delanteros (los dos normales del auto, y cuatro Cibié de iodo —dos enfocados al frente y dos banquineros—) iluminan cualquier objeto que camine hasta una barbaridad de lejos. Nuestro tester comentaba al respecto: "... miren ... ajuera era noche cerrada ... Ni una luj en la negrura ... Undeyepente, toqué una teclita, y ... ¡¡Se me hizo el día, che ...!! Si hajta el mesmísimo Lucifer se habería asustado al ver tantísima luj ..." El comentario es bastante elocuente respecto a la potencia de las luces.

La visibilidad durante el día se efectúa, como en la mayoría de los casos, a través del parabrisas y/o ventanillas laterales. Claro que en el caso del Opel Rally, el área vidriada, de gran dimensión, favorece el asunto ese de mirar. La luneta trasera está surcada por filamentos eléctricos (resistencias) que accionadas por un botón del tablero generan temperatura suficiente como para evitar empañamientos e inclusive disolver hielo.

INTERIOR

Lo primero que llama la atención al subir al auto es la calidad de su terminación. Inclusive los elementos que responden a una función estrictamente deportiva gozan de la misma calidad que los que normalmente equipan el auto. Por ejemplo, la barra anti-roll, o el alojamiento especial para el odómetro de rally "Halda Twin Master"; este último no está colocado en el tablero, sino en un hueco especial de la tapa de la

→

guantera, de manera que al abrir la tapa, el Twin Master pivota solidario al conjunto. El instrumental de tablero es completísimo, y su lectura perfecta. Tres grandes diales circulares directamente frente al conductor: a la derecha, el cuentavueltas electrónico; al centro el velocímetro y el odómetro, y a la izquierda, en el mismo instrumento, el indicador de nivel de nafta y la temperatura de agua. Cuando esta última llega a 100º, ya se pueden cebar unos amargos con el mate que se vende como equipo opcional... En un pequeño tablerito auxiliar, se alojan el amperímetro, un reloj y el indicador de presión de aceite, girados de manera de ofrecer su lectura al piloto. Sobre el tablerito auxiliar, una radio Blaukpunt a botonera y las dos salidas de ventilación, sumamente eficientes.

A la izquierda, un conjunto de seis teclas agrupadas que comandan las luces y los limpiaparabrisas de dos velocidades. Llama la atención la palanquita que gobierna el cambio de luces. Un movimiento efectúa el citado cambio, pero al empujar la perilla hacia adentro, funcionan los "sapitos" lanzaagua y los limpiaparabrisas se ponen en movimiento, detalle que cobra importancia en el momento en que corriendo un rally, a uno se le ocurre limpiar el barro que salpicó algún desaforado, sin quitar las manos del volante.

Un pequeño interruptor que enciende el farol trasero antiniebla, el cebador y la imprescindible llave de encendido Neiman completan el instrumental del auto. ¡Ah!... el volante es de tres rayos finos de acero, sin caladuras de ninguna clase, con bocina en el cubo (como los colectivos...) y con el perímetro cubierto de un cuero suavemente áspero que evita deslizamientos inconvenientes.

Cuatro personas se acomodan en el interior del auto. El resto —alrededor de cuatro mil millones de personas que componen la humanidad— debe quedar lamentablemente afuera. Los dos asientos delanteros son tipo bucket, pero no los que estamos acostumbrados a ver en la mayoría de los autos de carrera, sino una excelente mezcla entre aquéllos y los asientos confortables. Especialmente elaborados para soportar largas horas al volante, como exige la mayor parte de los rallies, se acomodan en diferentes posiciones en sentido longitudinal, e inclusive el respaldo es reclinable.

Los cinturones de seguridad son combinados (bandolera-cintura) en los dos asientos delanteros.

En conclusión, la terminación es excelente. La ubicación del instrumental, racional (acotamos que todo el relojerío es VDO). Detalles de verdadera calidad (como la lucecita para el navegante, con prolongador flexible, gracias a un tubo anillado) y de estricta funcionalidad. No cabe duda respecto a su condición de "mejor auto del mundo que sale de la línea de montaje listo para largar".

IMPRESIONES DE MANEJO

Decididamente podemos afirmar que manejar el Kadett Rallye es un placer. Desde todo punto de vista. En primer lugar, cuando uno se ubica tras el volante, la comodidad de la butaca y la correctísima posición de manejo predisponen a encontrarlo todo bueno. Ello se confirma cuando el auto echa a andar —o mejor dicho cuando lo hacemos andar—. Buenas condiciones de aceleración, gracias a su apreciable cupla motriz y al usufructo que de ella permite la excelente caja de cambios. A propósito de ésta, debemos decir que su accionamiento (palanca lógicamente al piso) es la suavidad y precisión. Su sincronizado generoso permite hacer los cambios con dopietta sin necesidad de ningún virtuosismo cajístico cuando se decide prescindir del pedal de embrague.

El motor tira bastante "arriba", porque no se puede pretender que sólo un litro cien de cilindrada haga milagros desde "abajo". Por eso en los arranques había que peinar algo el embrague para no salir a los tirones. El consumo de combustible muy sensato a velocidades de crucero se incrementaba bastante cuando hicimos viajar al Kadett pata a fondo por las autobahn alemanas kilómetros y kilómetros sin descanso.

Una de las condiciones más destacables —a nuestro entender— es la dirección. Bastante rápida, lo que permite montañear a gusto sin esforzar los brazos. Pese a esta "rapidez", lo notable del caso es que jamás percibimos en el volante las trepidaciones trasmitidas por las irregularidades del camino. Excelente aislación y muy buena la elección de los ángulos de la geometría del tren delantero.

El Kadett Rallye dobla muy bien. En los virajes tomados a full responde con una franqueza muy tranquilizadora. Es ligeramente sobrevirante y eso ayuda bastante a prevenir sorpresas desagradables, pero sin duda, lo que colabora de manera vital para mejorar la tenida, es el diferencial autoblocante. Este mecanismo ayuda muchísimo, otorgándole al auto una seguridad importante en las curvas cerradas de montaña, en especial donde el pavimento es muy desparejo o desigual.

En síntesis, podemos afirmar que es un auto de características de manejo brillantes, bastante nervioso, pero a la vez confortable para conducir durante horas y horas. Por nuestro lado le adjudicamos un "distinguido" con pretensiones de "sobresaliente".



Una toma muy geórgica (con perdón de Virgilio) del Kadett Rallye. Fina estampa,



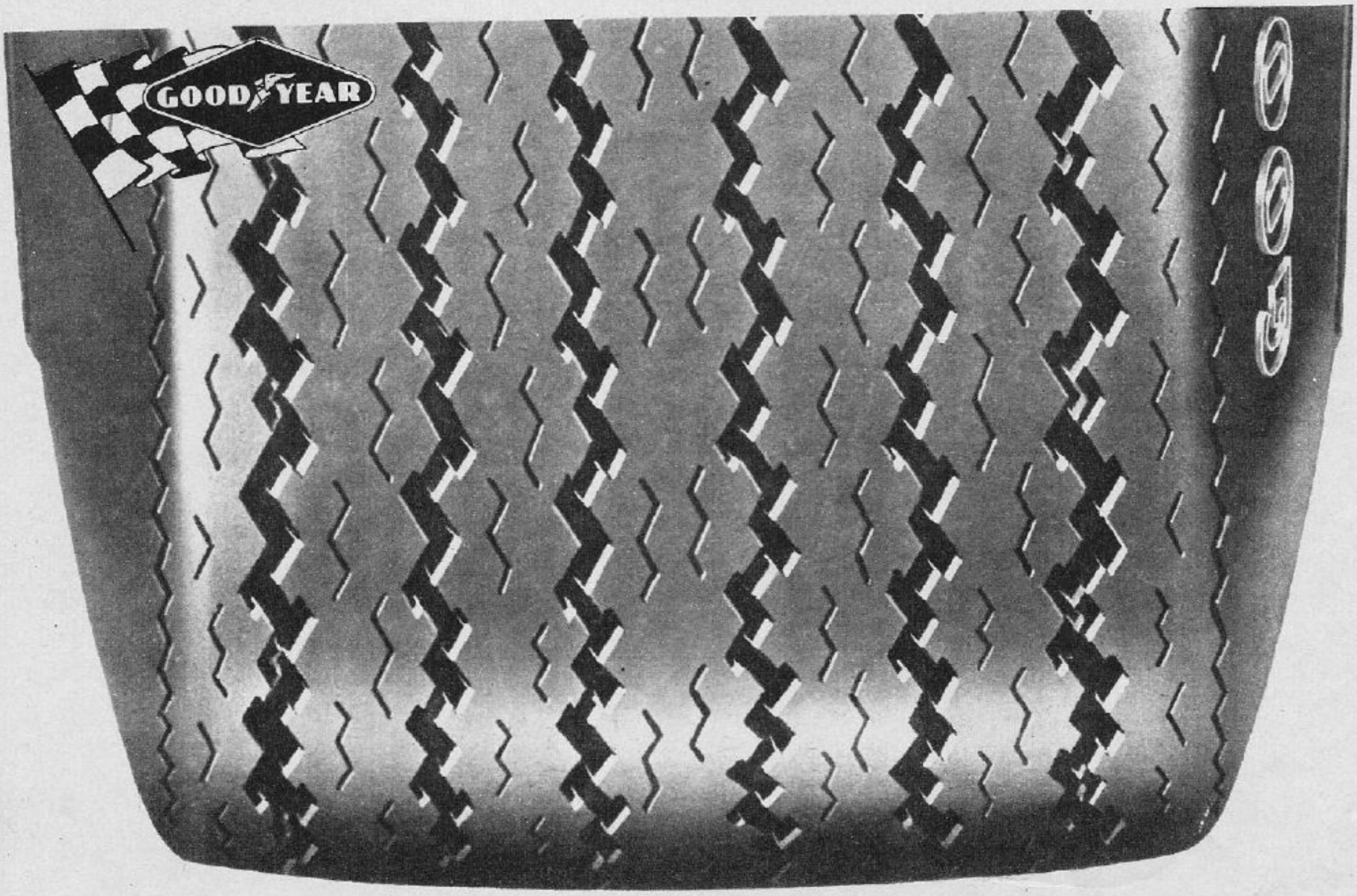
Luis Di Palma también manejó el Kadett Rallye de CORSA. Quedó muy bien impresionado por la tenida del auto. Lo vemos aquí en los garages de Nürburgring.

OPEL RALLYE KADETT 1100

FICHA TECNICA

Motor	4 cilindros en línea
Capacidad cúbica	1078 cm³
Diámetro y carrera	75 x 61 mm
Relación de compresión	9,2:1
Potencia máxima	63,2 HP a 5.800 rpm
Torque máximo	8,5 mkg a 3.800 rpm
Válvulas	A la cabeza
Arbol de levas	Lateral, gobernado a cadena
Carburadores	2 Solex 35 PDSI-2 invertidos (y bueno...)
Filtro de aire	En baño de aceite
Suspensión	Delantera: brazos triangulares en trapecios trasversales, resortes trasversales flotantes. Trasera: eje rígido articulado al centro, barra Panhard y barra estabilizadora trasversal.
Frenos	Delanteros a disco, servoasistidos. Traseros a tambor.
Trasmisión	Embrague monodisco seco a diafragma. Caja de 4 velocidades, totalmente sincronizada. Diferencial autoblocante
Relación de demultiplicación..	1a.: 3,867:1 2a.: 2,215:1; 3a.: 1,432:1 4a.: 1:1 Retroc.: 1.920:1
Performance	
Aceleración de 0 a 100 km...	17 segundos
Relación peso/potencia	12,8 kg/HP
Velocidad máxima	150 km/h

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



CUBIERTA COMUN

SPEEDWAY GRANSPORT

Ninguna tan ancha.

SPEEDWAY GRANSPORT

Speedway Gransport. Casi un tercio más ancha que las cubiertas comunes. Además de su elegante apariencia, cuatro grandes cualidades: pica más rápido, frena más pronto, dobla más segura, es más veloz.
Sí, Speedway Gransport permite desarrollar una velocidad sostenida de hasta 200 Kph. Casi una cubierta de carrera. Con fuertes cordones 3T en ángulo bajo. Con caucho Tracsyn (resistentisimo). Con la cómoda potencia que sólo se siente sobre cuatro "patonas". Cualquier auto se puede dar el lujo de andar sobre Speedway Gransport. Dele ese lujo a su auto.

GOODYEAR

Al Servicio de su Seguridad

BERTA - TORNA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DO SP

CORSA BUSCA AL REY DE LOS DELIRANTES

CAMPEONATO



Hoy dedicamos el espacio de estas páginas a una entrevista especial que realizamos con Heriberto Pronello.
Luego de leer las preguntas, cada uno sabrá si Pronello es piantado o no lo es. El campeonato sigue su curso, a pesar de la caravana de piantados que se ha instalado desde hace años en nuestra redacción, empezando por...¡¡eh...no...no me pegue, señor...!!

El diccionario de la Real Academia Española (...dame un abrazo de hermano...), la edición XXIII del diccionario La Russa y la enciclopedia Sopeña con figuritas —ilustrada— coinciden en una de sus definiciones. El caso, realmente extraño, sorprende por la afinidad de ideas puesta de manifiesto por los inteligentes responsables de tales cuadernos rectores del habla castellana. La definición en cuestión es la que corresponde al término "Piantado", y reza así: "Desvanecido mental, delirante tremens, zafado y disparatado. En la Rep. Argentina úsase el sinónimo "Pronello". Resulta verdaderamente estimulante que tales academias hayan llevado a tal extremo sus investigaciones, al punto de sondear entre las tribus autóctonas de nuestro país para arribar a la conclusión de que el tipo humano antropronelloide es el que más se aproxima, por su modo de vida, alimentación, costumbres y lenguaje a los tipos patrones del piantado universal. Una reciente petición del museo de Sevres, publicada en matutinos, vespertinos e anche en el boletín oficial, declara a Pronello "bien universal de interés científico" y solicita que, cuando cuadre la oportunidad, el ejemplar de Pronello (único en el mundo por sus características) sea enviado a esa institución para ser depositado junto al Metro patrón que descansa en una de sus vitrinas.

Sorprendidos por tales definiciones académicas y solicitudes científicas, hemos decidido iniciar una investigación por cuenta nuestra, con el fin de ubicar al raro ejemplar. Con las averiguaciones documentadas por el Instituto Florentino Ameghino, nos dirigimos a la zona donde habita. Aunque no tiene residencia fija, nos enteramos de que cumple un periplo habitual y regular entre Villa María (Córdoba) y Buenos Aires. Precisamente en la mitad de ese trayecto, hay un árbol de grueso tronco y tupido follaje, en medio del cual, construyendo una carrocería de plástico, encontramos a Pronello.

Nos acercamos prudentemente, con el objeto de hacerle algunas preguntas tendientes a conocer su verdadera personalidad.

Nos recibió más o menos; nos tiró dos llaves de 7/8 y una bola de poliester de aproximadamente 60 kilos. Pero cuando le dijimos: **"Epa... epa... ¿somo amigo o no somo amigo, che?..."**, nos contestó: **"y bueno... somo amigo..."**. Así se inició el diálogo, aunque previamente nos hizo llegar un telegrama colacionado autorizándonos a subir a su árbol. Iniciamos el cuestionario.

Nosotros. —¿Qué pensás del manicomio?

El. —Que es el lugar donde se protege la gente razonable de los piantados de afuera...

Nosotros. —¿Te gustan los zapatos de charol?

El. —Sí... me gustan... pero solamente con cebolla y mucho vinagre...

Nosotros. —¿Qué estás haciendo?

El. —Autos de carrera. Son azules, y los hago de plástico por una fijación que tengo desde chico.

Nosotros. —Cuando te duele una muela... ¿cómo te la sacás?...

El. —Me pongo la punta de un destornillador contra la muela y le pego una trompada al mango. Sale en seguida...

Nosotros. —¿Te gustan los motores Ford?

El. —(Aquí no contestó, pero nos propinó un puntapié en la encía. Cuando nuestro esqueleto dejó de vibrar, pensamos que la respuesta había sido lo suficientemente elocuente como para no insistir en el tema.)

Nosotros. —¿Cuál es tu mayor anhelo?

El. —Que Rusia y Estados Unidos se unan, igual que Israel y los árabes, los protestantes y católicos irlandeses, los negros y blancos de Brooklyn, los Tupamaros y los generales uruguayos, los beduinos y la legión extranjera, Mikulan y yo...

Nosotros. —¿Por qué vivís en un árbol?

El. —¿Están locos? Esto es un galpón... (y mientras decía esto, arrancaba con displicencia algunas hojitas del árbol. Perdón... del galpón).

Nosotros. —¿Y si las cosas no salen como pensás?... Lo que queremos preguntarte es si cambiarías de marca...

Un pajarito escondido entre la fronda. —Pío.

El. —Bueno... para el año que viene firmaría un contrato con Monopol, para hacer un auto a gas. Claro que tendría el mismo problema actual; en cualquier momento salta la chispa y...

Nosotros. —¿Y cómo sería ese contrato?

El. —Mirá... me darían 15 millones de pesos para hacer el auto y 72 millones para telegramas. Lo que he gastado este año en colacionados no tiene nombre...

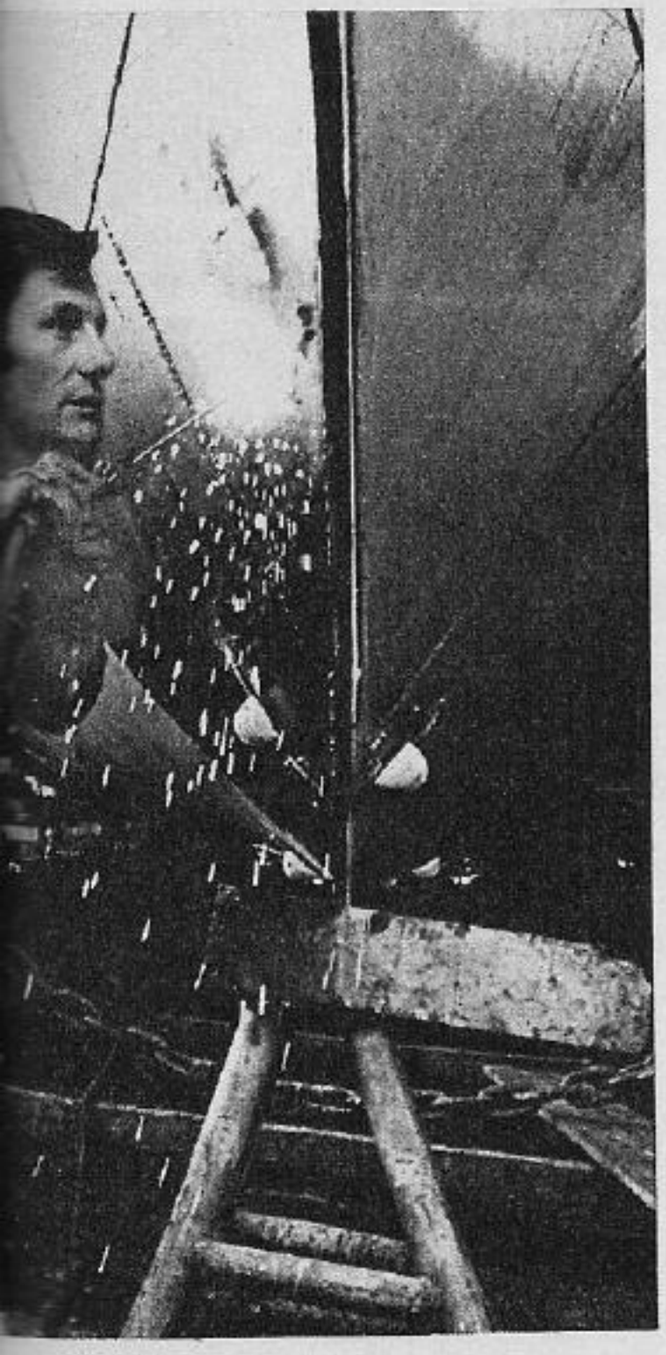
El mismo pajarito de antes. —Pío pío.

Nosotros. —¿Por qué les ponés esos nombres a tus autos? (Huayra, Halcón, Liebre...).

El. —Y... porque me encantan

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE PIANTADOS



Heriberto Pronello sorprendido en medio de su prolífica labor Actualmente produce trasatlánticos de carrera (para correr en los lagos de Palermo) por especial pedido de Ford, que quiere ver si por lo menos en el agua pasa algo. El programa continuará con la construcción de zepelines.

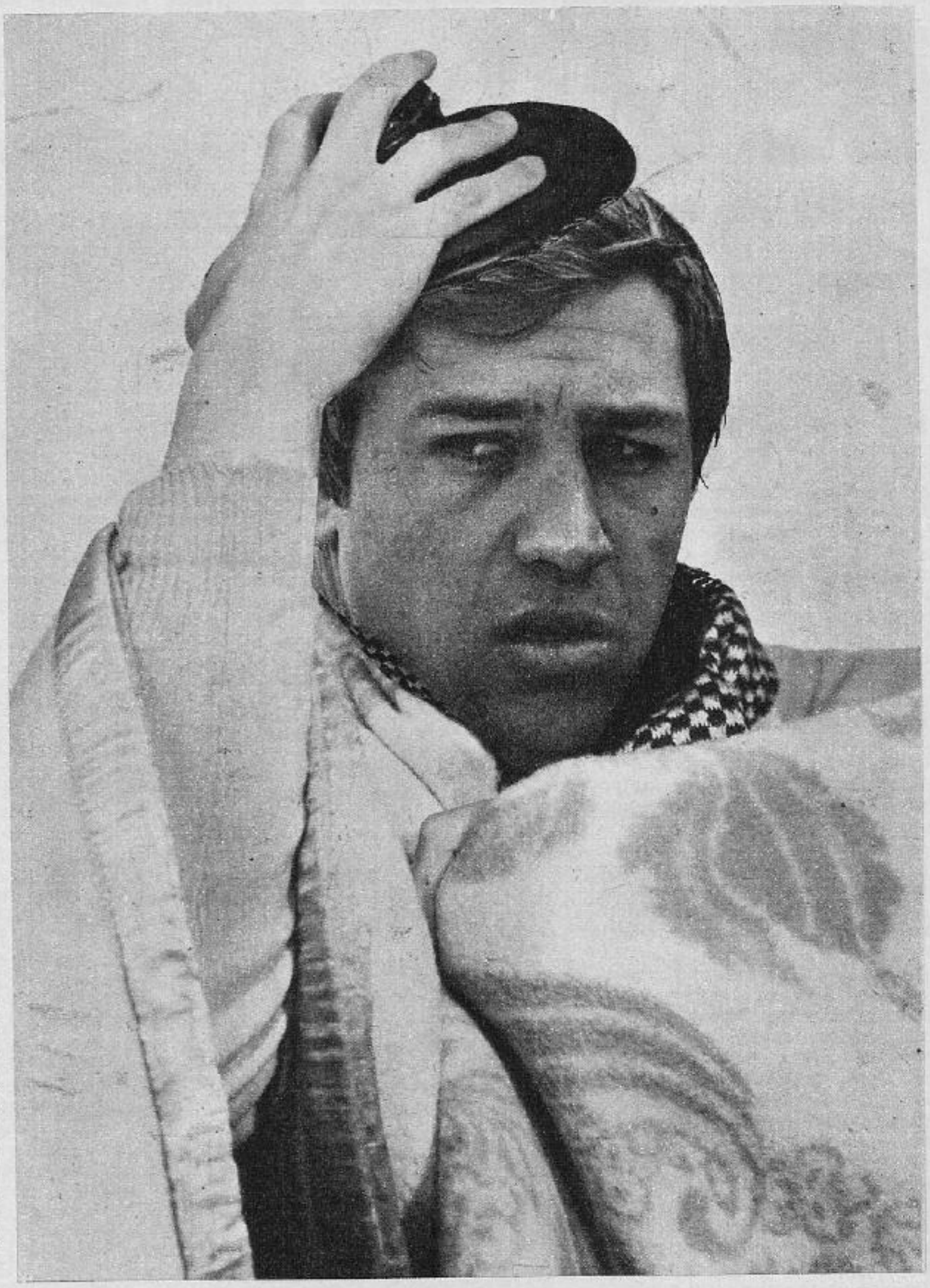
los pajaritos. El Halcón es un lindo pájaro, el Huayra también... Pero nada es más lindo que el vuelo de la Liebre, cuando abandona su nidito y busca lombrices para sus crías. Mirá si me gustarán los pajaritos, que en el auto tengo un plumero de plumas de camello. Y además, tengo una almohada de plumas de jabalí...

El mismo pajarito de antes, que ya se está poniendo pesado. —Pío —este está loco— ...Pío...

Nosotros. —Bueno... se nos hace tarde —dijimos, mientras disimuladamente dejábamos en un florero las hojas y ramitas que Heriberto nos convidó—; nos tenemos que ir. Y nos fuimos.

Pronello quedó solo, fabricando sus autos, diciendo cosas por lo bajo y charlando con el pajarito que estaba escondido entre la fronda. Lo último que oímos fue la voz del pajarito diciendo... **"Pío... Ufa... otra vez solo con este rayado... Pío..."**

Esta breve historia demuestra que Heriberto Pronello ha hecho méritos más que suficientes como para figurar en nuestro campeonato de Piantados, que sigue su marcha inexorablemente, caiga quien caiga. La vox pópuli determinará mediante el voto su opinión. A votar, que se acaba el mundo.



Néstor J. García Veiga sufre. Es tan normal, pero tan normal, que se volvió loco de tanto ser normal. El galeno recomendóle una bolsa de hielo y grajeas Nº 5. Puede ser que así se normalice. En fin...

VOTO

CORSA BUSCA AL REY DE LOS PIANTADOS

Yo, que no estoy en pleno uso de mis facultades mentales, opino que la persona que tiene las facultades más alteradas que yo es .....

Si faltare a la verdad, que el Dr. Charcot me lo demande.

NOTA: Este cupón es canjeable por un golpecito de electroshock en cualquiera de las buenas clínicas del ramo.

ESTE VOTO DEBE SER ENVIADO A CASILLA DE CORREO 4494, CORREO CENTRAL.

VEGA 2300

EL NUEVO SUPERCOMPACTO DE GM

Por JUAN A. ABRAHAM (Corresponsal en USA)

Una vez más los americanos inician un ataque contra la continua invasión del Volkswagen. GM presentó su flamante aporte al mercado económico con un auto de interesantes soluciones técnicas y precio reducido. Lo vimos y lo manejamos en el campo de pruebas de Detroit



Hace una década Detroit decidió reaccionar contra el alarmante ataque económico de los compactos importados —encabezados por Volkswagen— y comenzó la frenética producción de sus propias ideas acerca de lo que debía ser un auto chico que mereciera la aprobación de los norteamericanos y contuviera la incursión extranjera. Así nacieron el Rambler (American Motors), Falcon (Ford), Corvair (Chevrolet) y Valiant (Chrysler). La idea original no alcanzó los objetivos y diez años después los gigantes de la industria automovilística reconocen su equivocación y lanzan el segundo "contraataque" por medio de sus personales subcompactos, coches que por el tamaño están realmente cerca de lo ofrecido por alemanes, ingleses, franceses, japoneses y demas foráneos que intentan sacar provecho del vasto mercado comprador yanqui.

De la primera tanda de compactos del '60, el único que realmente constituyó un diseño de avanzada fue el Corvair, con su estilizada carrocería, motor de aluminio refrigerado por aire montado en popa y técnica modernista. Los ataques del inveterado Ralph Nader, que lo acusó desde el vamos como el **"auto más inseguro del mundo a cualquier velocidad"** y la poca constancia de General Motors en mantener y perfeccionar un modelo terminó el año pasado con la existencia del Corvair. Fue una lástima, porque cualquiera que haya manejado uno de esos autitos puede darse cuenta de que el famoso Mr. Nader estaba bastante equivocado acerca del valor del auto.

En 1970, tras la aparición del Gremlin —con el cual American Motors vuelve a ser pionera en el aspecto compactos— General Motors se apresta a lanzar por medio de su división Chevrolet el tan bien mantenido secreto que finalmente se ha dado en llamar Vega 2300. Por su parte Ford anuncia el Pinto y Chrysler reconoce que por ahora perdió el tren y tardará un poco más en fabricar su versión. De los tres modelos mencionados, otra vez es GM quien se destaca por el esfuerzo de encarar el problema con ideas técnicamente nuevas y con un auto que mecánicamente presenta soluciones originales. Un mes antes que el público norteamericano tuviera siquiera una idea de la forma del Vega 2300, pudimos gustar de la primicia de ver y manejar la flamante novedad. Ello aconteció en el muy reservado campo de pruebas de General Motors en Mildford (pequeño pueblo cercano a Detroit).

Identificado por catálogo como Chevrolet Serie 14000, el coche había sido bautizado en sus comienzos con otros nombres —según lo que pudo filtrarse en meses anteriores— y así se habló del "GMini" o del codificado "XP-887". La opción final sin embargo recayó en el relativamente original Vega, "apellido" que nos hace recordar inmediatamente al Facel Vega pero que según sus promotores sólo se refiere a la estrella más brillante en la constelación de Orfeo. Pero en fin, dejemos las divagaciones astronómicas de los bochos chevroletistas a un lado y vayamos al producto de sus desvelos.

UN CONCEPTO NUEVO

Tras la habitual charla previa, que incluyó proféticos buenos augurios para la criatura por parte de uno de los capos de Chevrolet (el "swinger" De Lorenzen), las cortinas de la encarpetada sala de actos se descorrió y por primera vez nos vimos cara a cara con el Vega 2300. La impresión fue buena. Es uno de esos modelos que entran por los ojos, quizás porque por fin los estilistas americanos han decidido volcarse con más sinceridad hacia la armonía de líneas pontificada desde hace mucho por los carroceros itálicos. Especialmente agradable resulta la parte delantera (con inocultables resemblanzas del Camaro sport) y airada terminación es dable apreciar en la sección posterior de la coupé. La línea se completa con otros tres modelos: sedan, rural y comercial.

Para la creación del Vega, los ingenieros empezaron con una hoja de papel en blanco. Es decir que en vez de tomar el habitual camino de rediseñar alguno de los modelos en vigencia, se decidieron por la poco común política (al menos en Detrdit) de encarar la cuestión con un concepto nuevo. El Gremlin por ejemplo, es básicamente un Hornet acortado y el Pinto tiene "prestadas" muchas características del Maverick y el Capri europeo. Sólo los años y la reacción de los compradores podrá decidir qué camino constructivo es el más acertado; por ahora el Vega tiene la virtud de haberse propuesto combatir a la competencia sin copiarla.

Las fotos ilustran detenidamente sobre las líneas exteriores, donde la parrilla tipo Camaro y el ancho capot ayudan indudablemente a conferirle un ligero toque deportivo. La incorporación de cristales curvos complementan la suavidad estilística. Las ventanillas delanteras acusan la supresión del ventilete, reemplazado por un sistema de ventilación forzada. El paragolpes delantero, que cruza la parrilla en su parte media, separa el sencillo juego de unidades selladas y luces de estacionamiento. La ausencia de innecesarios cromados es otro aspecto destacable y la cola de la coupé y el sedan se caracterizan por su corte truncado y sobrias luces dobles. Ranuras sobre la tapa del baúl son parte del sistema de ventilación.

En la coupé, el amplio panel trasero que contiene a la ventanilla se abre hacia arriba para fácil acceso de la parte trasera, al estilo de los MG. Al poder reclinarse el asiento posterior se logra una plana y accesible plataforma de carga. Las puertas laterales (dos en todos los modelos) son anchas y permiten entrar y salir con comodidad.

Los cuatro modelos tienen las mismas dimensiones principales, comparativamente sólo en el peso (la station-wagon y la coupé son más pesados). El largo total es de 424 centímetros, el ancho de 163,5 cms. y el alto máximo de



→

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Chevrolet Vega 2300 cupé. Trompa con reminiscencias de Camaro y cola tipo Ferrari 250 GT. De todas maneras un auto muy novedoso.



El modelo sedan varía en el styling de la parte trasera. Más doméstico, menos deportivo.

VEGA 2300

128 cms. La distancia entre ejes es 242,5 cms., la trocha delantera 136.5 cms. y la trasera 135.2 cms. El peso oscila entre 985 kilos para el sedan y 1.023 en la camioneta.

La construcción unitaria, carrocería y chasis combinados en una misma estructura integral, revela cuidadosa construcción y el techo es de doble panel con nervios interiores para mayor resistencia. Los elementos reemplazables guardabarros, faros, paragolpes, etc.) y aun piezas completas como el tablero de instrumentos moldeado pueden ser desmontados en contados minutos y sin mayor problema. La carrocería, como ya es habitual en los Chevy, lleva el confiable toque de Fisher. La suspensión muestra espirales en las cuatro ruedas (seleccionadas por computadora como los de competición), amortiguadores hidráulicos de doble acción y la opción de estabilizadores neumáticos "wide oval" sobre ruedas 13" x 6". Una distribución de peso excelente, el bajo centro de gravedad y la considerable trocha contribuyen a una estabilidad raramente encontrada en autos compactos de bajo precio (el Vega apunta directamente al plano de ventas de Volkswagen y Toyota, entre otros). Posiblemente el precio —no anunciado al momento de escribir esta nota— esté ligeramente sobre el límite de los 2.000 dólares que por ahora se cuidan muy bien de pasar los importados, pero la diferencia parece estar a la vista.

El día que estuvimos en la pista de pruebas de Mildford llovía torrencialmente. Más que un inconveniente, quizás resultó tal condición climática un acicate más para ver cómo se movía el Vega en condiciones extremas.

Durante casi una hora manejamos tres modelos. Una station-wagon con caja manual, un sedan con caja automática y una coupé con "tutti" (motor de 110 HP, caja de cuatro marchas y árbol de levas de alta performance). Los tres autos mostraron una cosa en común: serenidad de marcha y dirección precisa. En adición a la mencionada estabilidad, cabe destacar que el frenado es sumamente efectivo —aun en suelo mojado y con gomas normales— debiendo atribuirse el mérito a sus frenos de disco delanteros y a los de tambor traseros. Los motores más standard, 90 HP a 4.800 r.p.m., están destinados a quien busque la misma economía del Volkswagen con mayor velocidad. Los de 110 HP (obtenidos también al mismo régimen de revoluciones, pero a más vueltas en cuanto al torque) utilizan un carburador de dos barriles y sacrifican economía en favor de mejor performance. El índice de compresión en ambos motores es 8 a 1 y se aconseja alimentarlos con nafta común. Cualquiera de las plantas motrices pueden ser equipadas —a gusto y pago del cliente— con cuatro diferentes tipos de trasmisiones: dos manuales (3 y 4 velocidades) y dos automáticas (Torque-Drive y Powerglide).

El campo de pruebas de Milford es una asombrosa combinación de cuanto terreno puede encontrar un automovilista en su vida. La unidad que mejor pasó las variaciones, como es lógico, fue la coupé con motor grande. La caja manual sincroniza muy bien (la palanca al piso entre los bucket-seats), y el motor tiene respuesta inmediata en relación a la presión sobre el acelerador. "Tirándonos" fuerte en el sector de road-course (las cosas que uno hace cuando el auto es ajeno...) sacamos dos conclusiones bien favorables: que es muy difícil irse al pasto (a menos que uno pierda la calma como un colega norteamericano que dibujó espectaculares trompos) y que cuenta con un sistema anti-roll de singular efectividad. En la prueba de velocidad —varias vueltas al excelente óvalo de asfalto— la coupé llegó a los 165 kilómetros por hora (suponemos que "tocando" el motor se puede obtener mucho más). A esa velocidad por lo menos, la estabilidad sigue siendo excelente y uno puede quitar ambas manos del volante sin que el auto pierda la línea. Esto marca la gran diferencia con el Volkswagen, por ejemplo, que se torna difícilmente gobernable arriba de los 125 kilómetros.

En el sedan de 90 HP con caja automática es necesario tener mucha calma si uno es aficionado a picar en los semáforos. El coche levanta lentamente y el cambio de velocidades se percibe demasiado ostensiblemente a menos que uno sepa controlar las revoluciones con pie suave. En este aspecto, la trasmisión semiautomática del Volkswagen resulta bastante más práctica. La camioneta, de agradables líneas y generosa capacidad, llenará seguramente un vacío en la producción norteamericana de pequeño formato. Su performance es muy próxima a la del sedan y el espacio interior está muy bien aprovechado.

La ignición no resultó afectada pese a que nos sumergimos en cuanto charco encontramos, así que habrá que creer que realmente es resistente a las inclemencias del tiempo, tal como lo publicitan sus constructores.

EL MOTOR

La parte realmente innovadora del Vega 2300 no hay que buscarla en su tradicional disposición de motor frontal y tracción sobre las ruedas traseras, sino en su motorcito de 4 cilindros con block de aluminio.

En su diseño se buscó conformar las necesidades de una planta motriz capaz de brindar economía, seguridad, tamaño y peso reducidos y reservas suficientes como para alimentar los usuales "vicios" norteamericanos (aire acondicionado, dirección motriz, trasmisión automática, etcétera). Desde el punto de vista técnico, el hecho de que se haya encarado el camino opuesto a la tendencia actual de construir motores supercuadrados, parece alejarlo del rango de motores de alta performance. Los ingenieros de Chevrolet han preferido dar ese handicap con tal de ajustarse al candente problema del aire contaminado, ya que se logra un más completo control de emisión de gases tóxicos con el esquema de carrera larga, al reducirse la relación superficie-volumen y disminuir así la cantidad de hidrocarburos sin quemar. Los cilindros tienen 89 mm. de diámetro por 92,2 mm. de carrera y la capacidad total de los cuatro acusa 2.287 centímetros cúbicos (de ahí la denominación de Vega 2300).

La parte más llamativa reside en el block de aluminio, algo utilizado hasta ahora en máquinas de alta performance pero infructuosamente buscado en motores económicos de gran serie, al menos con las características de éste que carece absolutamente de camisas de cilindros. Chevrolet parece haber resuelto el enigma de hacer trabajar a las paredes de aluminio "desnudas" por medio de la aleación utilizada y los procesos de fundición. En lugar de utilizar conocida aleación con 7 % de siliceo, se ha elevado el nivel al 17 %, cosa que se ha logrado (evitando la tendencia del citado elemento a segregar) mediante un proceso patentado por General Motors llamado Acurad y que tuvo su primeras aplicaciones en el motor del difunto Corvair. Las partículas del elemento citado quedan luego a flor de superficie en las paredes de los cilindros por un refinado que sigue a la fundición y actúan —por su dureza— como reemplazantes de las hasta ahora irreemplazables camisas. El block pesa solamente 20 kilos y son las restantes partes las que realmente cuentan en los 150 kilos que pesa el motor en total. Por ejemplo, la cabeza de cilindros es más pesada que el block debido a que es de hierro. Las razones esgrimidas para el uso de tal material es que agrega rigidez, no necesita asientos de válvulas, tiene mejor rendimiento térmico que el aluminio y permite usar paredes más finas dando lugar a camisas de refrigeración más amplias en torno a las válvulas. En cuanto a la inmediata pregunta sobre qué puede hacer un rectificador sobre el futuro del block una vez que sufre desgaste, es que hay que tirarlo a la basura y comprar uno nuevo, ya que no se ha previsto ningún tipo de encamisado.

Al igual que en muchos coches europeos, una correa (fiberglass) dentada mueve el árbol de levas a la cabeza. Las válvulas pueden regularse por medio de un pequeño tornillo intercalado al tope, en forma similar al utilizado por los Vauxhall ingleses. La bomba de aceite es externa, conectada directamente al extremo del cigüeñal y la de nafta es eléctrica.

Algo notable es que, mientras las paredes del block son de aluminio, los pistones —aunque del mismo material— tienen un "plateado" (capa ferrosa) exterior para permitir un mejor deslizamiento sobre las paredes siliconadas. Cada pistón cuenta con dos aros de compresión y uno de aceite de cromoplata. El robusto cigüeñal se apoya en cinco bancadas y las bielas son de acero forjado.

Estas son, en apretada síntesis, algunas de las características del auto que encabeza técnicamente la contrarrevolución de los compactos en Estados Unidos. El mercado americano dará la respuesta.



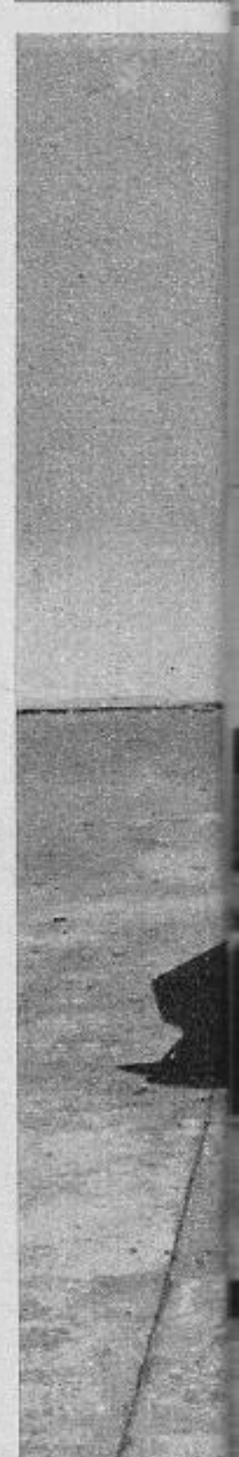
Vista del interior. Diseño sencillo.

Sin duda, lo más interesante de todo es el nuevo motor. Cuatro cilindros, carrera larga y block de aluminio. Aplausos al desarrollo técnico.



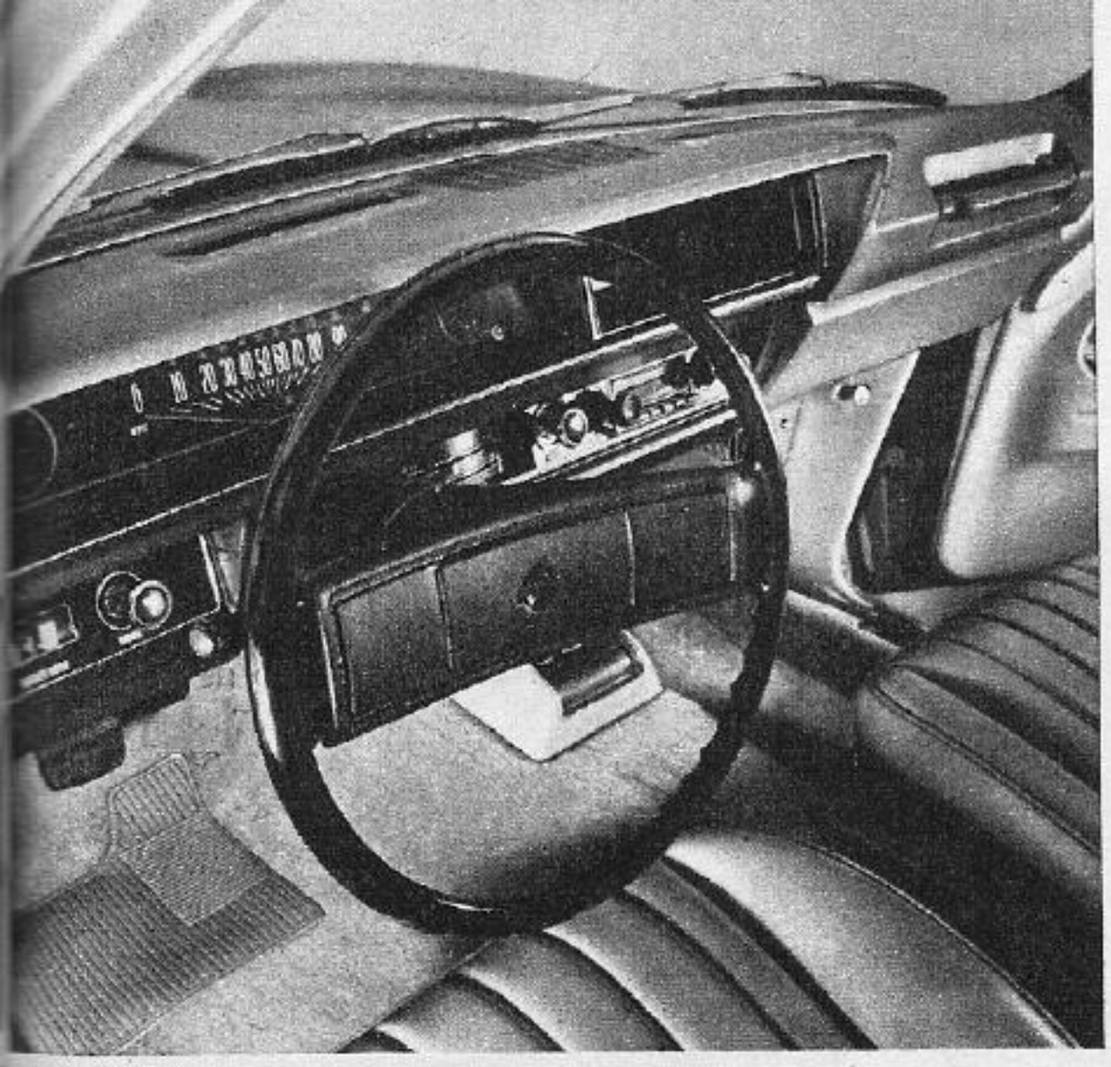
El corte o trasparencia del Vega 2300 permite apreciar la distribución convencional de sus elementos mecánicos. Carrocería autoportante y buena comodidad interior.

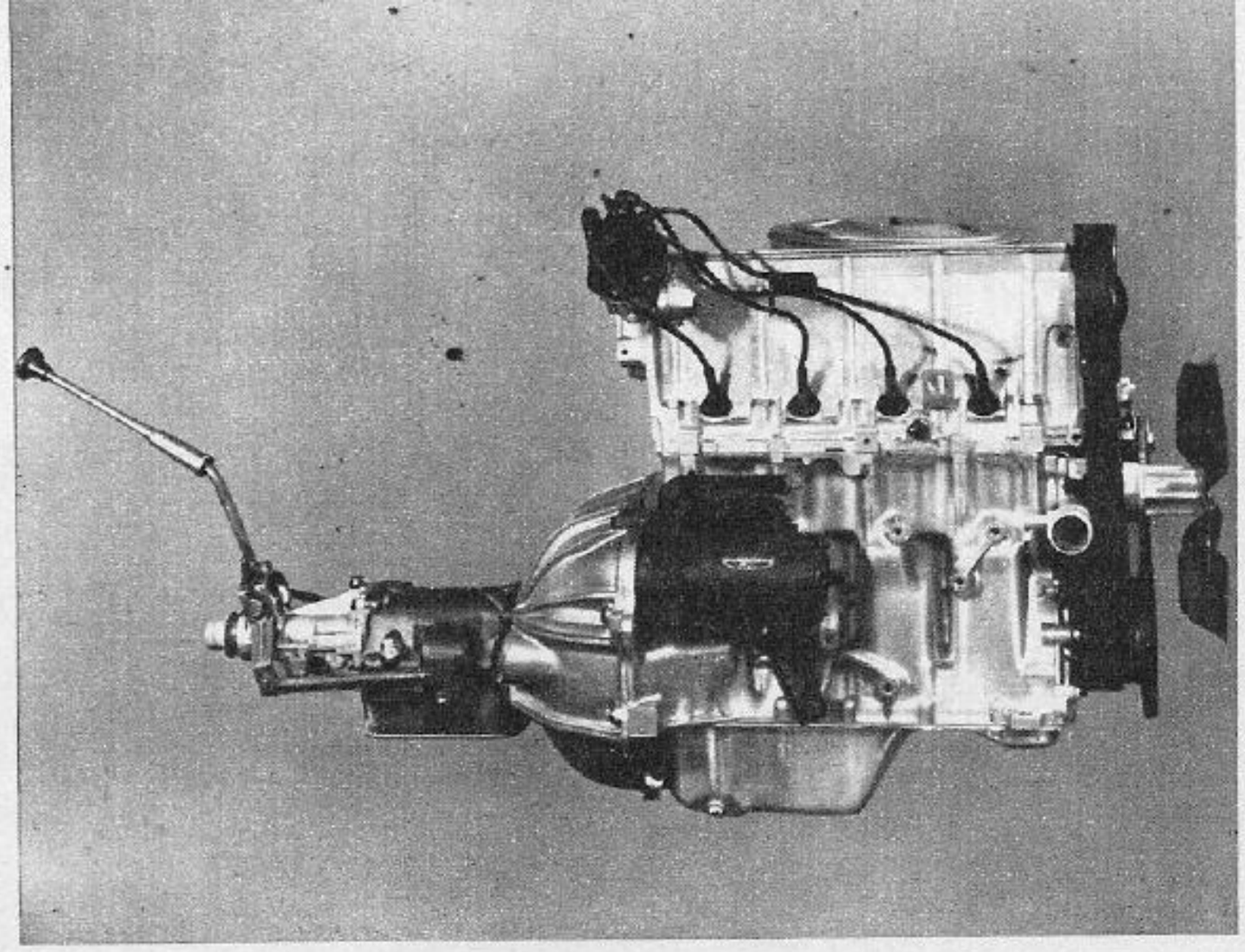
1) Trasmisión cardánica.
2) Suspensión delantera. Diagrama convencional de un paralelogramo deformable y frenos de disco.
3) Suspensión trasera vista de costado.
4) Suspensión trasera vista en planta. Eje rígido pero muy bien controlado por dos brazos en cada extremo.

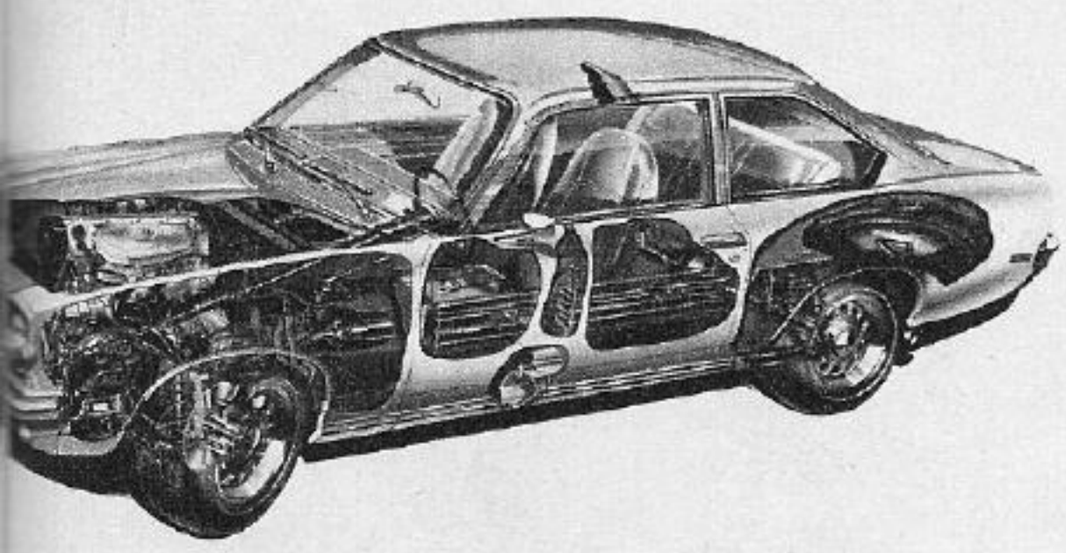


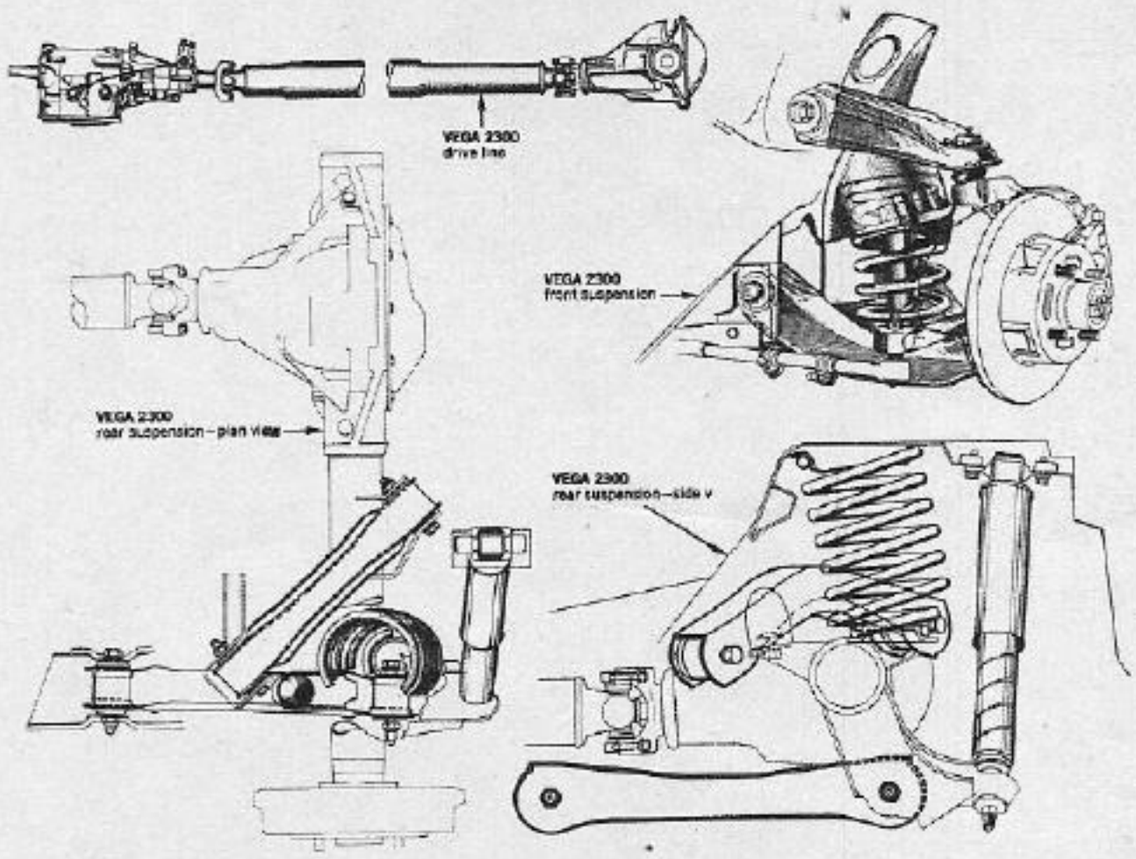
La comparación resulta muy demostrativa. El Chevrolet Impala 1971 junto al Vega 2300 también 1971. Más chico, pero no tanto.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com








VEGA 2300
drive line
VEGA 2300
front suspension
VEGA 2300
rear suspension – plan view
VEGA 2300
rear suspension—side v



DELAHAYE 135 COMP

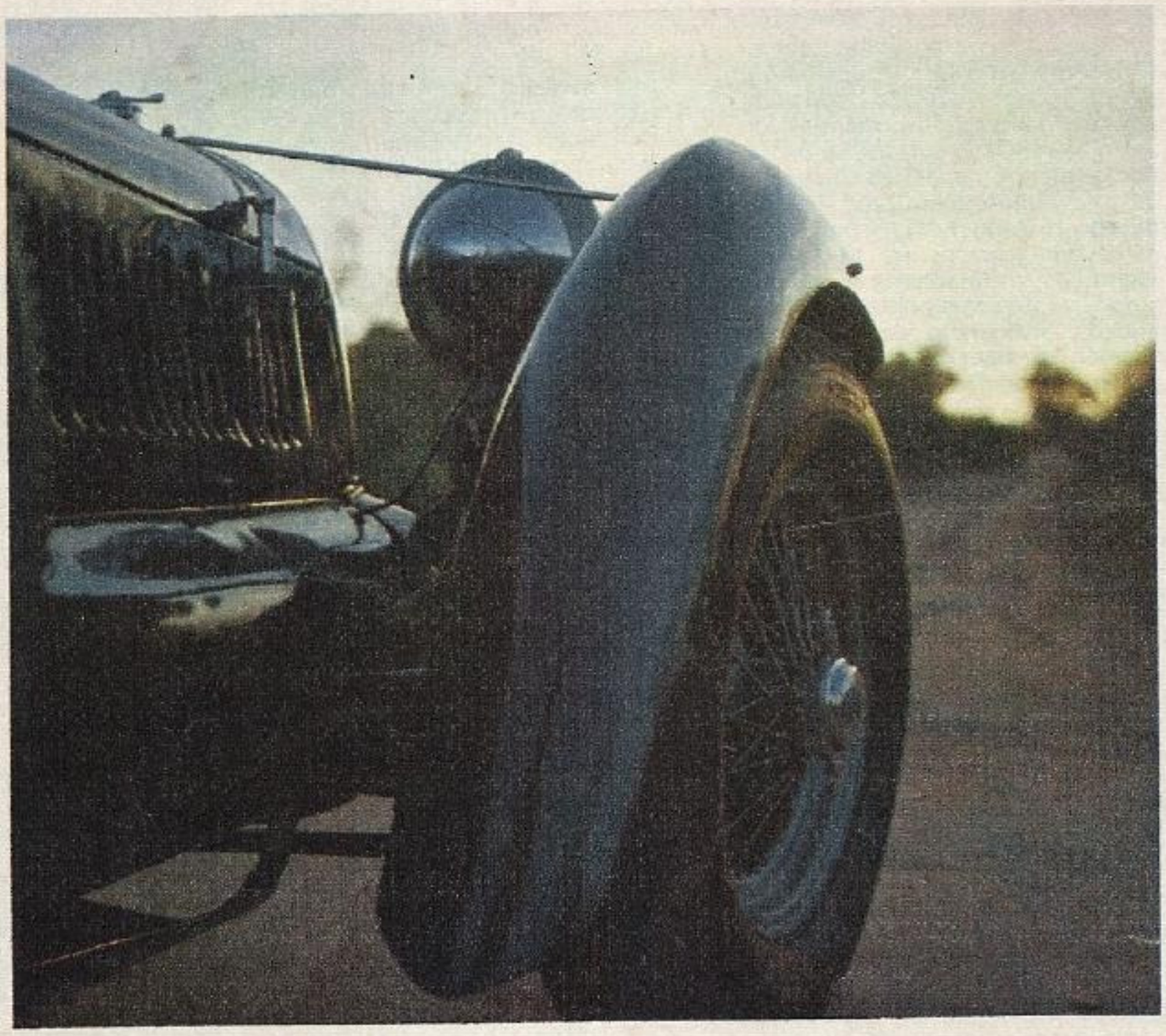
VIVEN AQUI



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ETITIO N° 3,5 LITROS







Se construyeron solamente 20 ejemplares. Ganó el rally de Montecarlo en 1937 y las 24 Horas de Le Mans en 1938. En Europa tienen localizadas a todas las que aún quedan en el mundo. Pero se olvidaron de una que se pasea por Buenos Aires (porque se salvó de la deportación) y que participó en la carrera de Le Mans como uno de los coches del equipo oficial. Este es el resto de su historia

por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

En demasiadas veladas porteñas se tocó ya el inagotable tema del peregrinaje y estada de tantos aparatos extraordinarios en nuestra consumidora Buenos Aires. Muchos fueron canjeados por cifras considerables de U$S (con sus sucesivos y siempre altos valores de cambio); los menos se quedaron por aquí.

Esas tertulias evocativas sirven casi siempre para pasar lacrimógena lista a un puñado de autos que ya son clásicos en la mitología exclusiva de estos grupos de iniciados en el tema de los fierros de antes. Entre ellos, y de los que se salvaron de la deportación, hay uno que es, sin duda, de los coches de más valor que vive en la Argentina: el Delahaye 135 "Competition" (Surbaisse) 1938, propiedad del notable arquitecto Rodolfo Iriarte. Gracias a este copión del gran Frank Lloyd Wright, un excelente ejemplo de la industria automovilística francesa de preguerra se pasea orondo por los alrededores de Buenos Aires, como cumple requerimientos funcionales trasportando a Iriarte y familia a Córdoba, como obtiene mención en el pabellón del automóvil en la Exposición del Confort 1969.

Hasta hace muy pocos años →

—muchos recordarán— este Delahaye moría de "reventa" en "reventa" esperando algún buen samaritano que lo volviera a resucitar. Con un motor Chevrolet en sus entrañas, Poxipol en forma generosa por todos lados y kilos de masilla tapando muchas de sus vergüenzas. Para terminar, un día en la desaparecida agencia Las Toscas de la avenida Libertador, en Martínez, y luego perderse en la oscuridad.

Jackie Forrest Greene lo recuerda en sus momentos de esplendor cuando Buby Schroeder lo hacía ganar en la Costanera porteña frente a máquinas mucho más modernas allá por marzo de 1951. **"Era un lindo aparato** —afirmaba "El Inglés"—, **lástima que haya sufrido algunas modificaciones en la carrocería (aunque su estado en general es muy bueno). Los guardabarros fueron recortados en algún momento de su decadencia; el rodado es actualmente mucho más chico que el que traía original de fábrica, y eso lo afea, como ocurre con cualquier injerto que se le haga a un coche de estas características."**

Hace muy poco leímos en una revista europea el comentario de uno de los grandes columnistas deportivos franceses refiriéndose al Delahaye 135 "speciale": **"Sería necesario un libro entero para hablar de esta «perla negra» entre los coches sport franceses. Mucho más difundido que su rival el Talbot y más sólida que la Bugatti 57 normal (aunque el motor de esta última fuera mucho mejor)".**

Con bastante frecuencia se ha insistido en que tanto el motor que impulsaba al Delahaye, como el que traía el Talbot-Lago bajo el capot provenían de un origen industrial plebeyo (el anti pura sangre). Eso puede ser cierto; pero el caso es que el Delahaye se cansó de demostrar que fue uno de los autos deportivos más veloces de su época. Así, la gente mayor recuerda hoy a Delahaye como un coche francés de aspecto agradable, veloz y lujoso, que llegó a nuestro país poco antes que la marca se fusionara con Delage en 1935 y se utlizó en tantas cintas de los miembros de la "Comedie Française" (ver p. ej.: "Las reglas del juego") como símbolo del auto de las clases altas. Aunque la realidad fuera que el nombre Delahaye como marca automovilística se remonta a los orígenes de la historia del vehículo impulsado por el motor a explosión.

Emile Delahaye fue un ingeniero ferroviario (como Henry Royce Walter O. Bentley y Marc Birkigt) diseñador de gran cantidad de material rodante para las ferrovías francesas y belgas. Abandonó a los trenes simultáneamente con la producción de su primer automóvil, que fue similar a los que entonces constituían Otto Dalmier en Alemania. La primera referencia deportiva de la marca la ubicamos en las 1.000 Millas Marsella-París donde lo único que se sabe es que finalizaron dignamente. Desde estas raíces, pasando por todo el proceso paralizante de la Gran Guerra y el posterior "boom" automovilístico de los años '20 el gran cambio de enfoque institucional de la firma llega recién en 1934. Entonces se encara la producción en función de los requerimientos del público y con el fin de llegar a él en forma excluyente de la competencia de aquellos momentos. El resultado fue un auto distinto —en su concepto— a cualquier Delahaye previo.

A éste se le denominó Delahaye "Superluxe". Se entregaba en tres diferentes variantes, un modelo de cuatro cilindros y dos modelos de seis cilindros. Todos con la misma dimensión de cilindros: 80 x 107 mm. Los chasis eran absolutamente modernos con la suspensión delantera independiente, con una caja de velocidades manual de cuatro marchas o en forma opcional, la electromagnética preselectiva. Y, por primera vez en los años de historia de la casa, se lo vestía con carrocerías de líneas magníficas, refinadas y con una verdadera responsabilidad estética aplicada (influencia de las bellas artes en el diseño automotor). De los tres modelos "Superluxe" el más grande de los seis cilindros era, en realidad, el prototipo del posterior Delahaye 135.

A modo de presentación para un mercado adquisitivo completamente nuevo para la marca, a uno de los grandes seis cilindros Superluxe se le coloca una carrocería aerodinámica y se lo lleva al autódromo de Monthléry, al lado de París. Rompió ¡18 records mundiales e internacionales para su clase! Poco después ganó la Copa de los Alpes y así se le dio nuevo nombre a una variante en la gama de los modelos ofrecidos: el tipo "Coupe-des-Alpes".

Durante 1935 el diseño fue revisado dada la experiencia adquirida en base a las carreras y trepadas de montaña. En este año también la gran experiencia que había recogido Delage en el campo deportivo durante toda su existencia pasó a manos de Delahaye como resultado de la unión industrial de las dos marcas. Pero aunque la gran calidad mecánica que se manifestaba en los Delage de los años '20 y anteriores no estaba aplicada en los nuevos Delahaye, el nivel de ingeniería de éstos era más que suficiente y superior a sus competidores franceses. Con la clara excepción de Hispano Suiza, marca que desde todo punto de vista —y sobre todo por la diferencia de precio— no se convertía en verdadero competidor de los Delahaye, mucho más baratos.

Y es precisamente en el Salón de París de 1935 que aparecieron por primera vez los Delahaye "Surbaissé" (bajados). El chasis tenía la misma concepción que el modelo precedente pero con mucho menos despeje y ligeramente más largo: 2,95 m entre ejes (trocha delantera 1,38 y trasera 1,48 m) la suspensión se mantenía igual pero los elásticos tenían menos curvatura. La caja era siempre de cuatro marchas mecánicas o preselectiva Wilson pero a partir de 1937 se entrega la caja Cotal como opción, representando esta caja la más importante de las entregas a elección incorporadas.

También estaban previstos tres motores opcionales distintos (siempre sobre el mismo seis cilindros de los modelos precedentes):

—el 135 SPORT, 80 mm de diámetro y 107 de carrera, 3.227 cm³ de cilindrada, un solo carburador Solex y 96,5 HP.

—el 135 COUPE DES ALPES, siempre el mismo 3,227 cm³ pero alimentado por tres carburadores Solex para llevar la potencia a 113 HP a 3.600 rpm y 150 km/h de velocidad máxima.

—el 135 COMPETICION, 84 mm de diámetro, 3.557 cm³ de cilindrada alimentado por tres carburadores y 125 HP (o un solo carburador y 113 HP).

En 1936 Delahaye pone en catálogo solamente el modelo 135 SPECIALE, un coche de carrera previsto para las 24 Horas de Le Mans (que no se corrieron) y el Grand Prix de l'ACF.

Una veintena solamente fueron construidos. El motor era el ya célebre 3,5 litros pero ahora modificada la tapa de cilindros en forma especial para este modelo y alimentado por tres carburadores horizontales de doble cuerpo, un embrague más sólido y el volante de motor más liviano. Así se llevó el motor de 150 HP a 154 HP a 4.300 rpm. Para las carreras cortas utilizaba la caja manual de cuatro marchas (en circuitos trabados) y la Cotal para las pruebas de larga duración. El chasis, más bajo que el precedente, era también más pequeño; la distancia entre ejes era de solamente 2,70 m. Los tambores de freno se habían alivianado perforándolos y medían 357 mm de diámetro interior.

Con los faros integrados con la carrocería bajo la careta para contribuir a la aerodinámica y guardabarros alcanzaba 185 km/h en la vuelta al circuito de Monthléry, lo que corresponde a 200 km/h en línea recta sin faros ni guardabarros.

Finalizaron 2º, 3º, 4º y 5º, detrás de la Bugatti de Wimille en el G. P. de Francia del año '36. Triunfaron con una pequeña capota en el rally de Montecarlo de 1937; en el G. P. de Pau de 1937 detrás de una Bugatti 59 trasformada en sport y un Talbot de 4 litros de cámara de combustión hemisférica. Siete fueron de la partida en las 24 Horas de Le Mans de 1937 finalizando en 2º y 3er. lugar detrás de la Bugatti tanque.

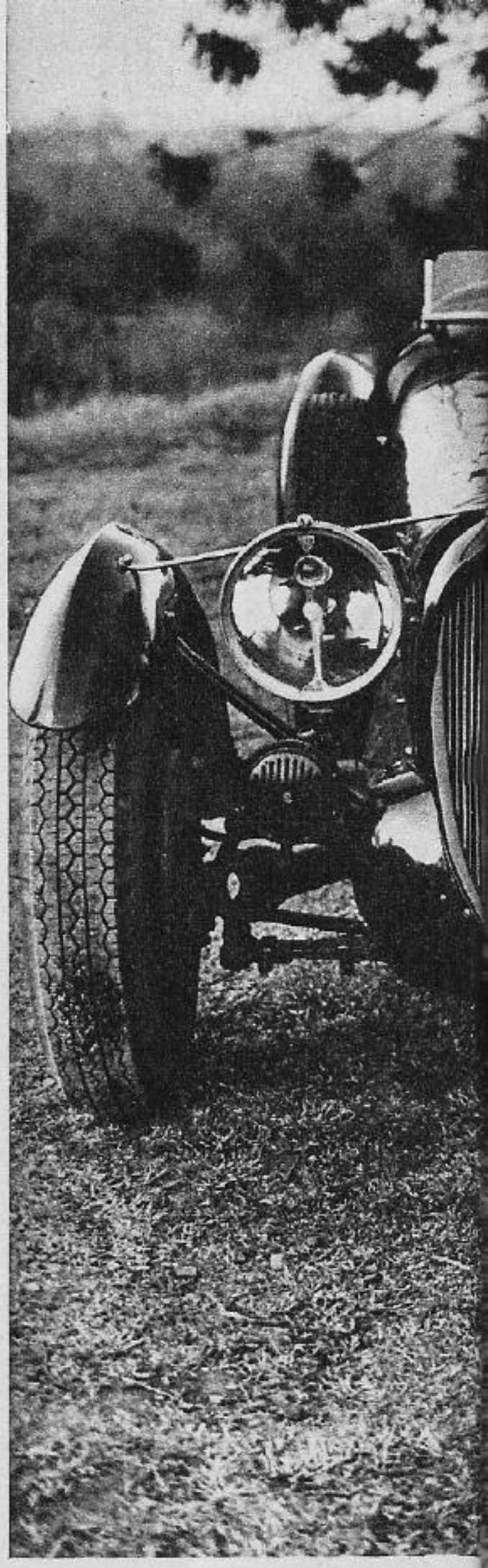
Cinco participaron en la edición 1938 de esta carrera y terminaron en 1º, 2º y 4º lugar, dominando ampliamente.

En las líneas de partida de los principales Grandes Premios de aquellos años inmediatos anteriores a la guerra solamente ellos enfrentaron con los colores franceses a los monoplazas alemanes con compresor, lo mismo que en la Mille Miglia. Siguieron haciéndolo finalizada la guerra (de 1945 hasta 1950 circa), cuando especulando con la escasez mundial de nuevos autos participaron en casi todas las carreras importantes de Europa.

En 1954 Delahaye/Delage fue adquirida por la firma Hotchkiss (casa que para entonces ya tenía anexada también a la prestigiosa firma deportiva francesa Amilcar). Poco después todo el grupo pasó a manos del complejo industrial Brandt.

En una reciente investigación francesa realizada por renombrados periodistas pudimos leer: "Hay en existencia todavía siete (Delahaye Speciale Competition), una en Inglaterra (el que giró a 202 km/h en Brooklands en 1938), uno en Australia en reconstrucción, cuatro en Francia, uno expuesto en el Museo de Cléres.

Para variar se olvidaron que aquí vive uno más, en San Fernando. Lo usa todos los días Rodolfo Iriarte.



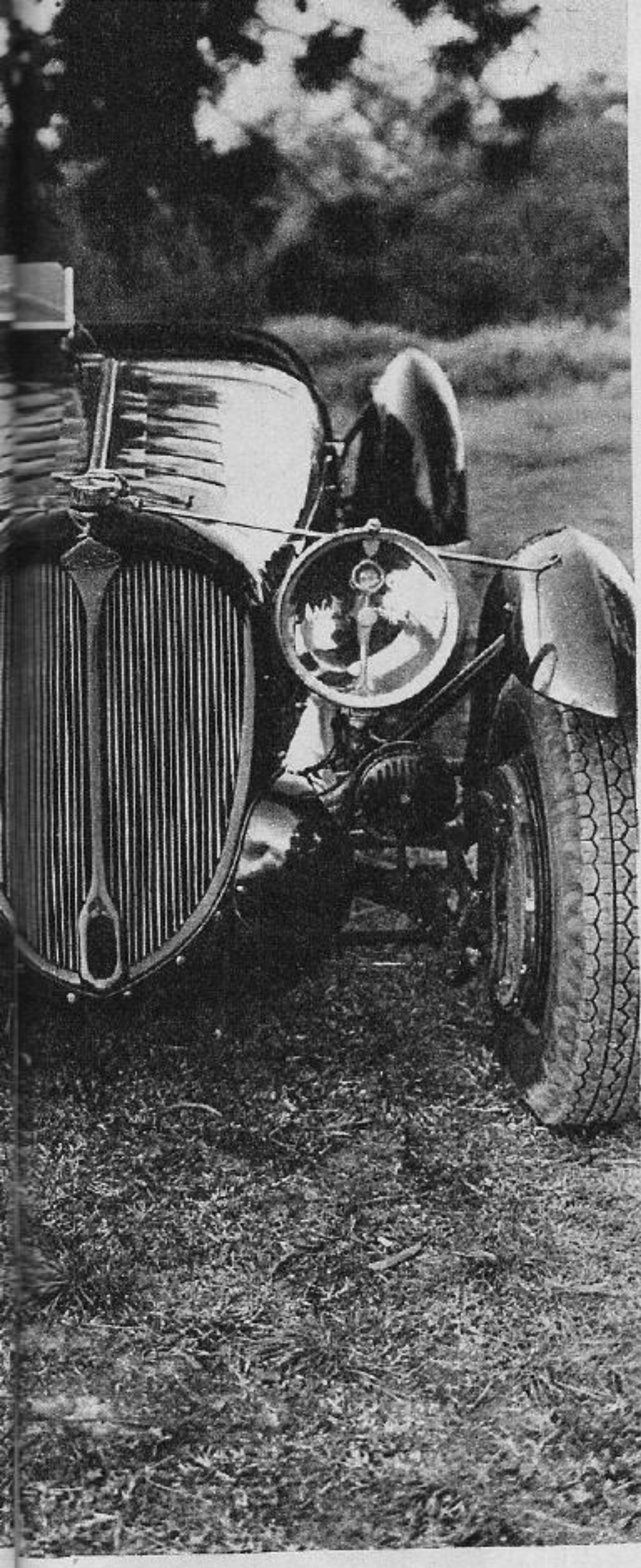
COMO VINO A PARAR

Quizá, quien haya participado en más carreras con este Delahaye en nuestro país sea Buby Schroeder. El le siguió la trayectoria durante muchos años y recuerda "El coche es modelo '36 ó '37, nunca se supo con certeza. Lo que es muy cierto es que el aparato perteneció al equipo oficial de la marca y participó en las 24 Horas de Le Mans de 1937.

"Como había sido costumbre en la década del '20 y privilegio de muchos menos en décadas posteriores, este auto fue comprado en Europa por Jorge Gath y traído a la Argentina a su regreso." Esa es una versión. Existe otra que afirma que el coche fue traído al país por Jean Pierre Wimille en una de sus incursiones deportivas por esta parte del mundo. Aquí alguien lo compró y poco después, inmediatamente, apareció en venta en una agencia del barrio Norte.

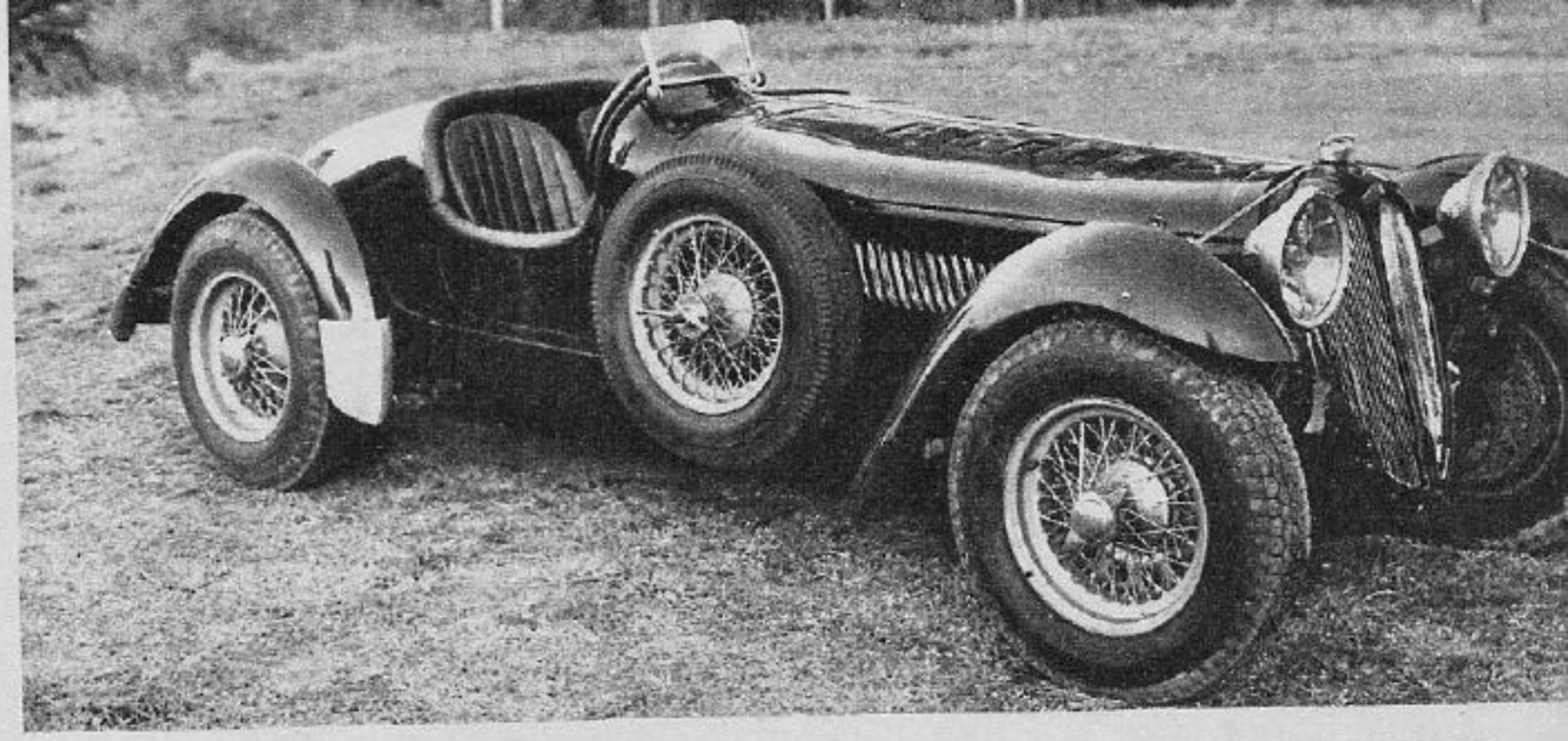
El hecho es que en 1948 Tito Dillon —propietario— se inscribe en la carrera del circuito del To-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Aunque la restauración ha sido excelente y trabajosa, se notan las sucesivas modificaciones en la carrocería. No obstante, el coche se destaca por su belleza, bien representativa de una época.

Los buches a los lados inferiores de la máscara del radiador corresponden al lugar donde originalmente alojaba a los faros carenados. Tensores del guardabarros bien franceses y dos Marchal "Trilux" agregados pero que le sientan. Líneas verdaderamente "pura sangre".



ESPECIFICACIONES TECNICAS DEL DELAHÀYE 135

Motor: Monoblock de seis cilindros. Dos válvulas a la cabeza por cada cilindro mandadas por varillas. Cigüeñal de 6,35 cm de diámetro apoyado en cuatro bancadas planas.

Medidas de motor:

1934	"Superluxe"	80 x 107 mm	Capacidad: 3237 cm³
1936	"Coupe-des-Alpes"	80 x 107 mm	Capacidad: 3237 cm³
1936	"Competition 135"	84 x 107 mm	Capacidad: 3557 cm³

Potencia:

Type 135: 130 HP a 3850 rpm. Compresión: 7:1.
Type 135 Competition: 160 HP a 4200 rpm. Compresión: 8,2:1.

Encendido: Simple por bobina y distribuidor.

Carburación: 3 carburadores Solex descendentes.

Frenos: Bendix mecánicos servo asistidos en las 4 ruedas.

Chasis: Bastidor de largueros de sección cuadrada (cajón).

Suspensión: Adelante, independiente con un elástico de hojas trasversales. Atrás, dos elásticos semielípticos y puente rígido.

Caja de velocidades: Electromagnética Cotal preselectiva de 4 velocidades y marcha atrás comandada desde una pequeña palanca en la barra de dirección o también 4 velocidades y marcha atrás sincronizadas a pedido del cliente. Relaciones: 3,42; 5,60; 7,60 y 11,82 a 1.

Velocidades en cambios a 4000 rpm (Type 135): Máxima, 160 km/h; en 3ª, 90,8 km/h; en 2ª, 75 km/h, y en baja 46,5 km/h.

Embrague: Disco seco.

Eje trasero: Engranaje helicoidal con una relación final de 3,42:1.

Distancia entre ejes: 2,90 m.

Trocha: Delantera, 1,38 m. Trasera, 1,47 m.

Despejo del chasis: 23 cm.

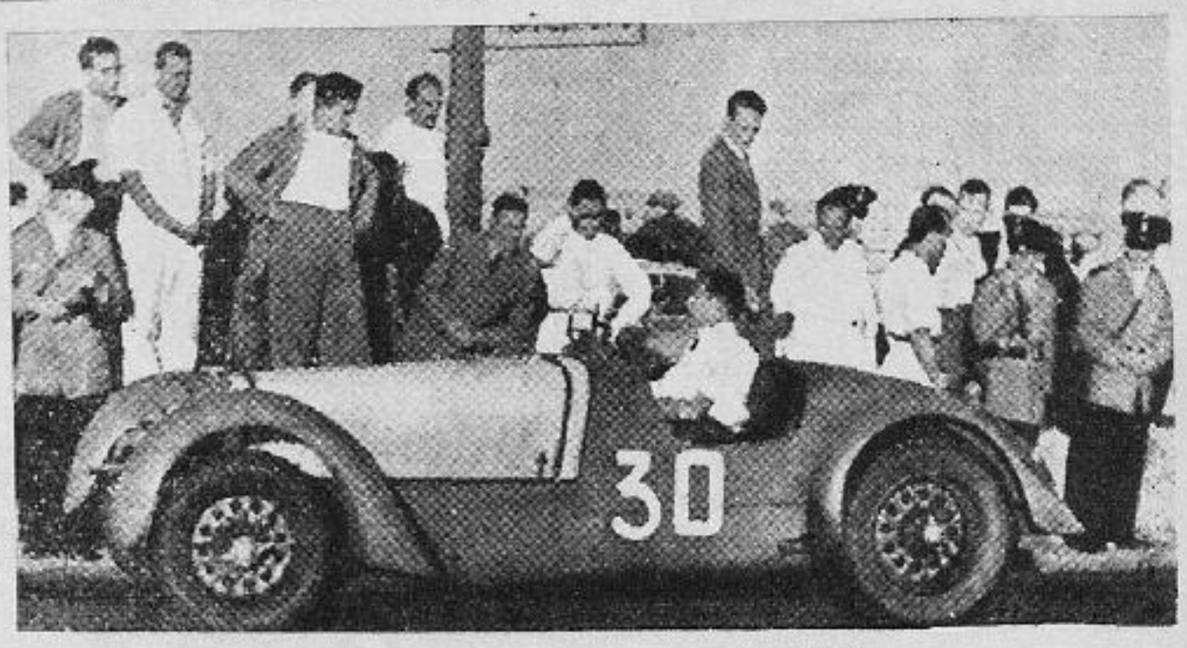
Rodado: Ruedas de alambre de 71' de diámetro con mazas Roudge Whitworth de fijación central. Gomas: 17x6.00.

Peso vacío (Type 135): 1.245 kg.

rreón en Mar del Plata. No consigue finalizar, aunque sí logra despanzurrarlo en una curva en subida contra un paredón de piedras (esa fue la misma carrera en que murió Adriano Malusardi cuando su Alfa P-3 volcó y se prendió fuego). La compran entonces René Soulas y Jorge Malbrán para quedarse finalmente el primero de ellos con el coche. Entonces se le sacan los faros de su posición original integrados con la "carroza" y se le injertan un par de Marchal "Trilux". De Soulas pasa a manos de Schroeder y él lo clasifica el mejor de los argentinos (3º) en la Costanera, superando a muchas Ferrari (**"3 ó 4, no me acuerdo"**) y frente a los norteamericanos que vinieron a participar con sus máquinas en esta prueba. Lo hace participar también en Paraná, Córdoba y Mar del Plata. Para vendérselo a Roberto Calise y sufrir el Delahaye importantes "pichicateadas". Se lo manda a un taller en Córdoba para la preparación, se importan pistones de alta y sigue conservando la caja Cotal. Allá también se le repara íntegro el chasis y el Delahaye se convierte en una fiera exigente por lo difícil de gobernar. Calise intenta correrlo, en la línea de largada acelera, larga el embrague un poco bruscamente, pasa al resto por encima y al aterrizar allí queda con el diferencial deshecho.

Pasa temporalmente —después— por el garage de la casa de Nicolás Dellepiane para que vuelva luego a comprarlo otra vez Tito Dillon. De Dillon a Guillermo Lezica (previo paso por las manos de Buby Saltzman), quien también lo lleva a correr a Mar del Plata y —recuerda Schroeder— quizá alguna otra. Le cambian el rodado (haciendo más chicas las 550x17 que tenía adelante y las 650x18 de atrás) y le acomodan una caja Fiat de cuatro marchas que sonaba a tranvía desacelerando...

Cuando la historia del Delahaye entra en su decadencia, vuelve a ser propiedad de Dillon (parece que lo echaba de menos) y se lo presta a Buby Schroeder para que éste corra su última carrera con el 135 en el Autódromo de Buenos Aires.



Buby Schroeder, 3º en la Costanera en marzo de 1951.

Al tiempo —había sido vendido una vez más por Dillon— aparece inscripto en una carrera nocturna en el Autódromo Municipal organizada por la AAAS. Como no tenía luz de tablero, en medio de la carrera se quedó sin agua y el resultado es obvio, porque su piloto se enteró recién al sentir el ruido.

Esa puede ser la razón por la que se le puso, al finalizar su historia (previa a la resurrección), un motor Chevrolet 6 cilindros que fue a parar a sus entrañas. Y Poxipol, y masilla y, en fin, todos esos elementos ortodoxos de reparación. Hasta que llegó a manos del actual dueño.



Parabrisas CORSA noticias

WOBRON: EMBRAGUES TRASANDINOS



Según anunció el gerente de Relaciones Públicas y Legales de Wobron, Dr. Jorge Rubinstein, la citada empresa ha tomado la decisión de instalar en Chile una fábrica de embragues, cuyo proyecto ya ha sido aprobado por el gobierno de la nación hermana. Las obras se encuentran ya muy avanzadas, habiéndose previsto la puesta en marcha de su producción para fines del corriente año.

La flamante empresa se denominará Wobron-Chile Fábrica de Embragues S. A., y comenzará con una inversión en el orden del millón y medio de dólares. Sobre un terreno de 17.000 m2, ubicado en las proximidades de Valparaíso, se ha de levantar un edificio que tendrá inicialmente 28.000 m2, destinado a planta de manufactura y oficinas técnicas y administrativas.

LOS CHICOS DE CHRYSLER

El presidente de Chrysler Corporation, señor John J. Riccardo, anunció que la empresa introducirá seis nuevos modelos en el mercado mundial de los automóviles "chicos", en los próximos dieciocho meses.

En una nota enviada a los concesionarios de la empresa en los EE. UU., el señor Riccardo informó que las ventas de los automóviles Dodge Dart, Duster y Plymouth Valiant en los últimos meses han ubicado a Chrysler en el primer lugar en el mercado de los automóviles chicos, con una participación en el mismo de más del 35 %. Agregó que para facilitar a los concesionarios una participación aún mayor en ese mercado, se ha instituido un plan en tres etapas que es una demostración de que Chrysler está embarcada en un agresivo asalto de un mercado que puede convertirse en el segmento dominante de ventas de automóviles nuevos en pocos años.

Y ahora otra noticia de Chrysler que interesa mucho a la Argentina, pues contribuirá a acrecentar nuestras exportaciones no tradicionales. En el primer semestre de este año fueron exportadas a la Unión Sudafricana 16.000 conjuntos de bielas y 1.300 cigüeñales por un valor total de 151.000 dólares y también se enviaron a España partes componenes por 18.000 dólares.

Una buena manera de contribuir al desarrollo económico del país.

RENAULT EN ARGELIA

Se ha firmado entre la Sociedad Nacional de Construcciones Mecánicas, de Argelia, y la Régie Nationale des Usines Renault, un contrato para la realización de un complejo industrial para la fabricación de vehículos de pasajeros.

El importante acuerdo fue rubricado por el señor Pierre Dreyfus, presidente y director general de la Régie Renault, y el señor Daoud Akrouf, director general de la empresa de Argelia.

El complejo será instalado en Orán La Senia, sobre un terreno de 140 hectáreas, con una superficie cubierta de 110.000 m2. El costo estimado del proyecto es de 700 millones de dinares, y permitirá crear una nueva fuente de trabajo para 3.000 personas.

LA SANTA FEDERACION

Recientemente ha sido creado el Banco Federal Argentino, que está formado por cuarenta y un bancos del interior del país, accionistas del mismo. Estas entidades poseen a su vez más de 250 filiales en todo el país. El espíritu del banco es netamente federal y aspira a convertirse en una entidad en cuyo seno estén representadas todas las zonas del interior. Esto se logra mediante una sencilla forma: un simple sistema de representación en el directorio que limita el número de representantes por zona.

A través del Banco Federal Argentino, los bancos integrantes del mismo esperan estar en condiciones de prestar servicios bancarios de primera línea a sus clientes, para lo que resulta necesaria una infraestructura de administración que cubra todo el país. Al mismo tiempo los servicios habrán de extenderse al exterior, con base de operaciones en Buenos Aires, para poder así lograr dos cosas: un menor costo administrativo y una mayor representatividad.

El Dr. Jorge F. Christensen, en su carácter de presidente; el señor Jaime Ceretti, como vicepresidente 1º; el señor Marcelo A. Zunino, secretario director, y los demás integrantes del directorio, reunieron a los representantes de la banca extranjera en nuestro país y al periodismo, para explicarles los motivos que llevaron a la creación del banco y la forma en que el mismo operará.



FIAT EN LA EXPO RURAL



En la reciente Exposición Rural de Palermo fue muy visitado por autoridades y público el stand de Fiat. Una de las presencias más notorias fue la del flamante secretario de Industria y Comercio interior, general Oscar Mario Chescotta, quien en la oportunidad dijo, refiriéndose a la empresa ante un requerimiento periodístico: "Estoy sumamente satisfecho. Me parece que es una gran industria y que tiene muchísimo porvenir. Es importante ver el adelanto y la nueva tecnología que está empleando esta empresa". Lo acompañaron en su recorrida por la muestra el presidente de la Unión Industrial Argentina, señor Elbio Coelho; el vicepresidente de la Sociedad Rural Argentina, ingeniero Carlos Videla, y otras autoridades de ambas entidades.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



¡.....!



Rado
es insólito
Por eso
hoy le regala
un
apasionante
safari
al corazón
de South Africa.
Conocerá las
minas de diamante.
El salvaje
Kruger Park.



¡GRRRRRR!
Y su coraje
se pondrá
a prueba en
un
coto privado
de caza.



Luego viajará
a Suiza.
El país de
Rado.
Elija una de las
tres modelos!
Ella le
guiará por sus
increíbles ciudades.



(1)
Anne Angus
90 - 60 - 90
26 años
modelo



(2)
Bárbara Witz
88 - 62 - 87
23 años
esquiadora
profesional



(3)
Ivonne Carter
89 - 60 - 90
22 años
modelo

Good Luck!

Elijo la modelo Nº: .....
Nombre: .....
Dirección: ..... Localidad: ..... Pcia.: .....
Edad: .....
Uso un reloj (citar realmente la marca actual) .....

Remitir a Casilla de Correo 2465 - Correo Central - Capital

La participación es libre y gratuita. Y no implica compromiso de compra alguno. Entre todos los cupones recibidos se extraerá uno al azar. El remitente del mismo se hará acreedor (jet y hoteles, estadía, todo pago, 15 días) a este fabuloso viaje: Buenos Aires - Río de Janeiro - South Africa: Johannesburgo/Pretoria/Premier (minas de diamante) - Kruger Park: Randspruit - Olifants - Letaba/Reservas de caza privadas - Suiza: Zurich - Saintz Moritz - Biel - Berna - Río de Janeiro - Buenos Aires.

Volará por South African Airways.

¡para Playboys! con RADO.

música corsa

Ya estamos pasando agosto y pronto despuntará la primavera y el romanticismo de las "rucas" y otras hierbas... Para esos bucólicos "week-end" que se avecinan es bueno ir preparando el ciclo musical autoportable; para esos menesteres pueden servir de guía los nuevos magacines que hemos recibido y que detallamos a continuación:

Nº 85-148 K - LO MEJOR EN MAGAZINES



Programa 1:

Guapa María (Peret); Cuando Julia viene (Pintura Fresca); No te vayas así (Raymond Lefevre).

Programa 2:

El abuelo (Luis Medina Castro); Paco Camorra (Séptima Brigada); Una lágrima (Peret).

Programa 3:

Tiempo habrá (Charles Aznavour); Adiós a la noche (Mireille Mathieu); El guau guau (Rama y su Combo).

Programa 4:

Looky, Looky (Pintura Fresca); Apaga la luz (Charles Aznavour); El último vals (Mireille Mathieu).

•

Nº 85-146 K - LAFAYETTE PRESENTA LOS EXITOS... EN BUENOS AIRES

Programa 1:

Acuario/Deja entrar la luz del sol; Azúcar, azúcar; Tú vas a ser mi escándalo.

Programa 2:

Plegaria de amor; Corazón cansado; Si esta calle fuese mía.

Programa 3:

Vuelvo a naufragar; En el vaivén; Acepto su corazón.

Programa 4:

Tiritando; Del otro lado de la ciudad; Las mariposas.



Bueno, este magazin merece **un parrafito aparte, pues fue el más aplaudido de nuestro "musical-test", realizado como de costumbre en el ámbito habitable del ya conocido "404" del no menos conocido "ruco-Gonzalito". Podemos definirlo con una sola palabra:** sensacional.

•

Nº 88-987 K - YO TE AMO... YO TAMPOCO - RAY CONNIFF Y SU CORO

Programa 1:

Yo te amo... Yo tampoco; La rueca; Cuando me enamoro.

Programa 2:

El amor me vuelve tonto; La fuerza del amor; Amor, ¡puedes hacerme feliz!

Programa 3:

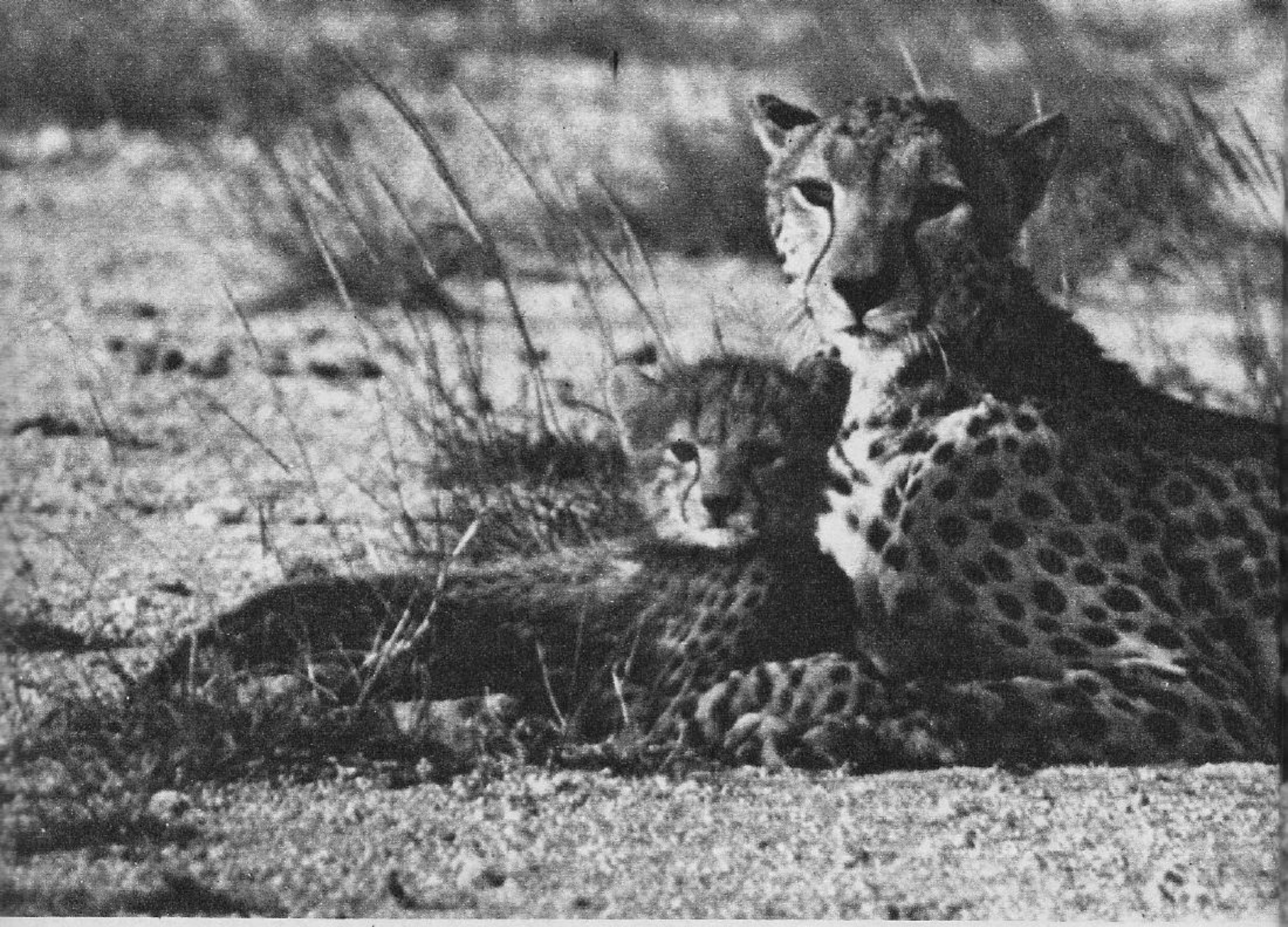
Jean; No volveré a enamorarme; Amame esta noche.

Programa 4:

Tema de amor de "Romeo y Julieta"; Acuario/Deja entrar la luz del sol.



Con estos títulos damos fin a nuestro "petit-concierto" corsa y prometemos que en la próxima habrá grandes novedades autoestéricas para iniciados y no iniciados de este curioso arte del fraseo musical de rucas y rucos. Con seguridad, cha'migos.



Enciclopedia de los
el gran éxito nos o

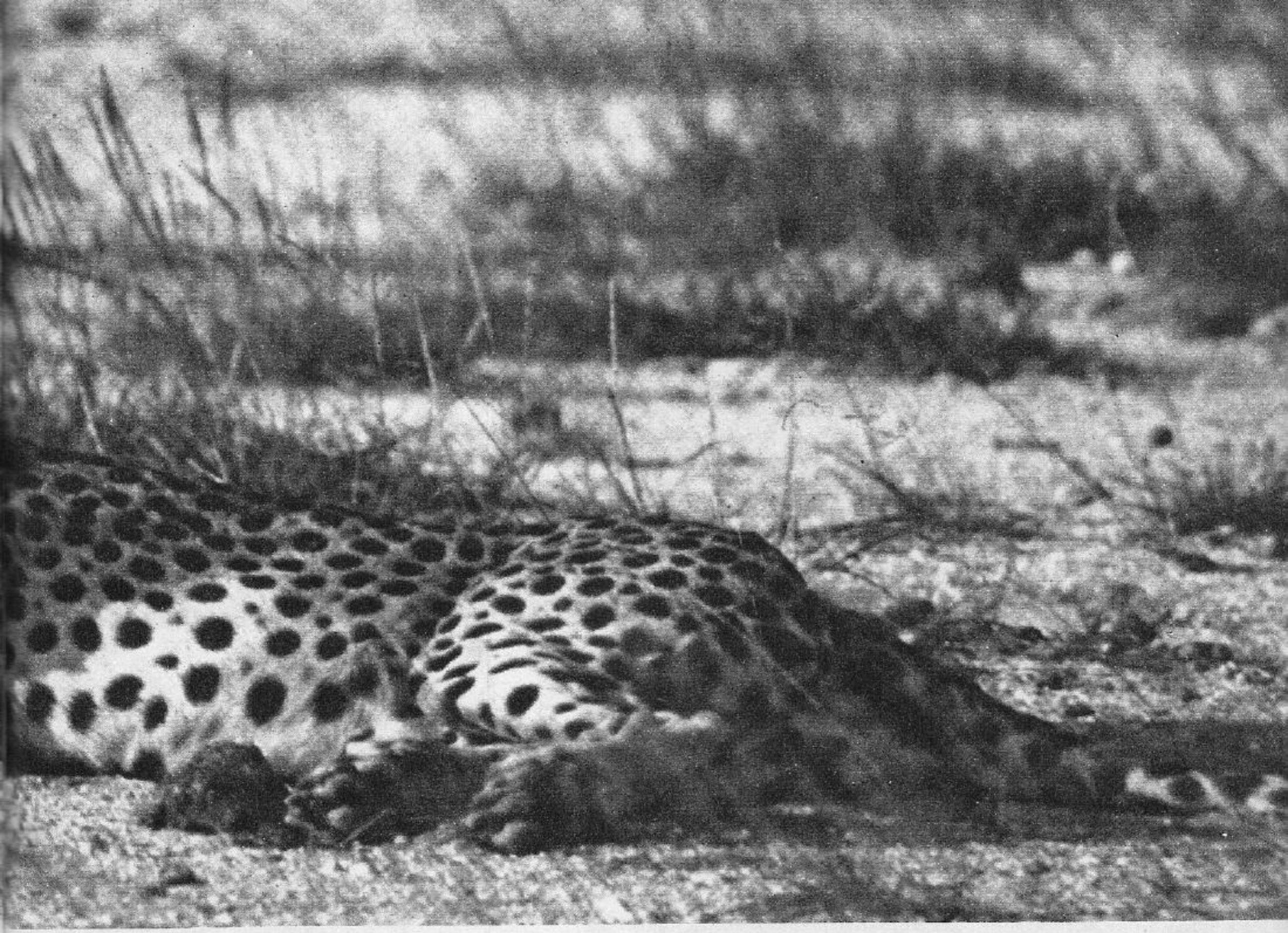
Ahora usted puede formar cómodamente su colección o completarla si le faltan números anteriores.

Los esfuerzos de un prestigioso equipo de sabios, guías, avezados cazadores y audaces fotógrafos han sido reconocidos por más de 500.000 lectores argentinos. La **ENCICLOPEDIA DE LOS ANIMALES** sigue adelante con la publicación de nuevos fascículos . . . pero, como los lectores siguen aumentando y muchos se quedaron sin poder conseguir números atrasados, hemos resuelto reimprimir. Por consiguiente, todos los jueves, al mismo tiempo que aparece un nuevo fascículo, se pone en venta la reimpresión de uno de los fascículos anteriores a partir del primer número de la obra. Los fascículos anteriores reimpresos se identifican por el color verde de la guarda de la tapa.

Cuatro años de estudio sobre la fauna del mundo . . . Una obra excepcional realizada en coproducción internacional por **Editorial Abril (Argentina), Noguer (España), Rizzoli (Italia) y Larousse (Francia).**

TODOS LOS JUEVES UN UNIVERSO FASCINANTE

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Animales: bliga a reimprimir

El mayor éxito editorial del año

ENCICLOPEDIA de los ANIMALES

Indispensable en toda biblioteca familiar

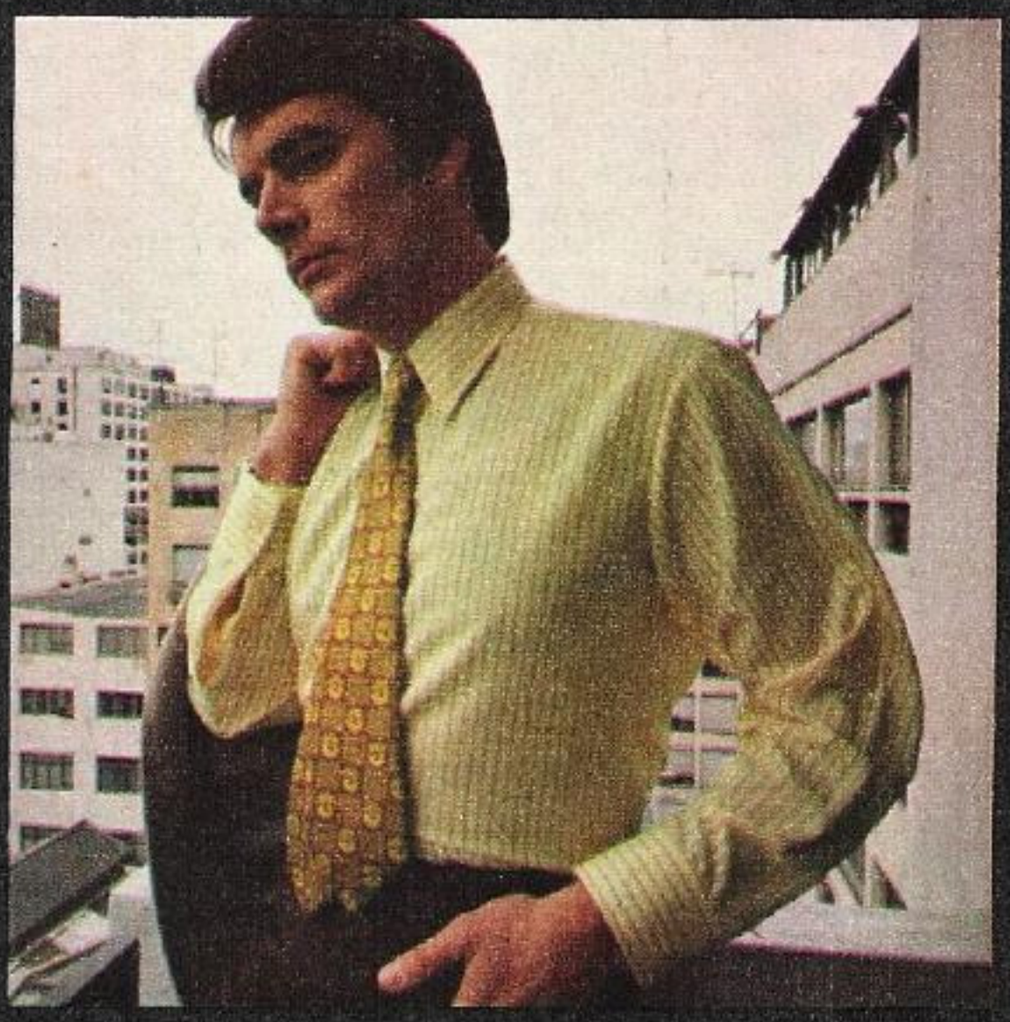


$ 2.-

RECLAMELO HOY EN SU QUIOSCO DE REVISTAS



Regálese un Tratamiento Para Elegantes

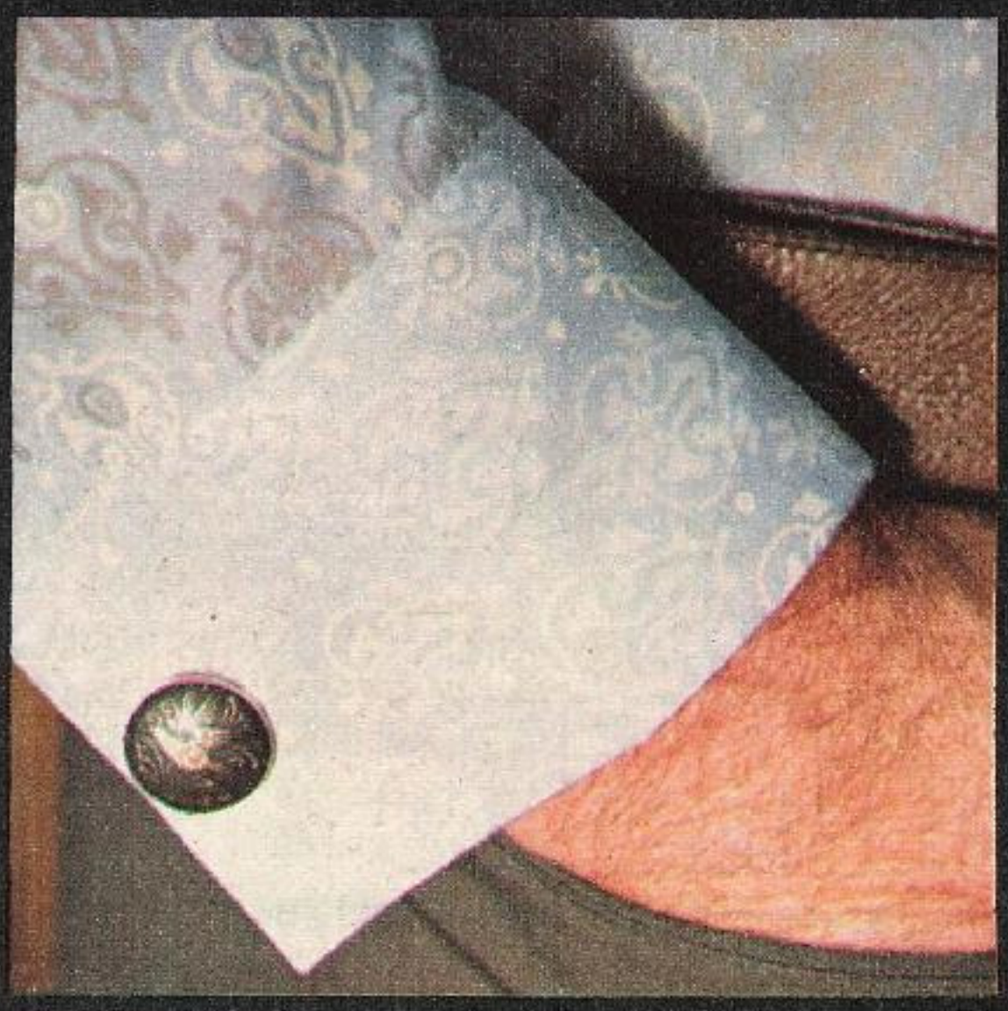


Basta una sola aplicación de MANHATTAN al levantarse, para lograr el efecto deseado todo el día. Es un tratamiento de elegancia con una gama de colores para cada circunstancia; llega a usted con **15** estrictos controles de confección y realizado en telas de primerísima calidad. Camisas MANHATTAN. CON **3** LARGOS DE MANGA Y **3** MODELOS DE CUELLO.

Si busca una camisa al talle, encontrará el New Manhattan Fit.

Manhattan®

La camisa que viste y es bien vista.
Manhattan Docoma, Docoma Super. Docoma Magic, Manstay y Dactee, en sus variedades Vestir, Fantasía y Sport.



POLIESTER

Luxel

COPET Marca Registrada por Cía. Petroquímica I.C.S.A.

CONFECCION

Arnon DE PERGAMINO

TELAS

Castelar

Poliester Luxel y algodón Pima importado - Novedad en colores: Blanco, Celeste, Lila, Ecru, Rosa, Verde, etc.. etc.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PARABRISAS CORSA EN

EL INTERIOR

PERIODICO AUTOMOVILISTICO DE LAS PROVINCIAS

Corresponsales: Héctor Acosta *(Córdoba)*, Raúl Arioni *(Bolívar)*, Francisco J. De Cesare *(Bariloche)*, Enrique C. Bordato *(Comodoro Rivadavia)*, Héctor J. Milanich *(Entre Ríos)*, Pedro A. Pignataro *(Sta. Cruz)*, Federico E. Bonco *(Salta)*, Luis Montpellier *(Sta. Fe)*, Antonio Torrejón *(Chubut)*, Raúl Artola *(Las Flores)*, Francisco Canale *(Mar del Plata)*.

Argentina, 25 de agosto de 1970 — **Nº 227** — **Unica sección, 3 páginas**

CORDOBA

Un nuevo autódromo en RIO CUARTO

RIO CUARTO. — Se halla en plena obra el autódromo de esa ciudad del sur de Córdoba. El mismo está ubicado a cinco kilómetros del centro y a sólo dos de la ruta nacional Nº 8, sobre la ruta provincial Nº 1. Contará con cinco accesos, lo cual facilitará convenientemente la entrada y salida del público asistente.

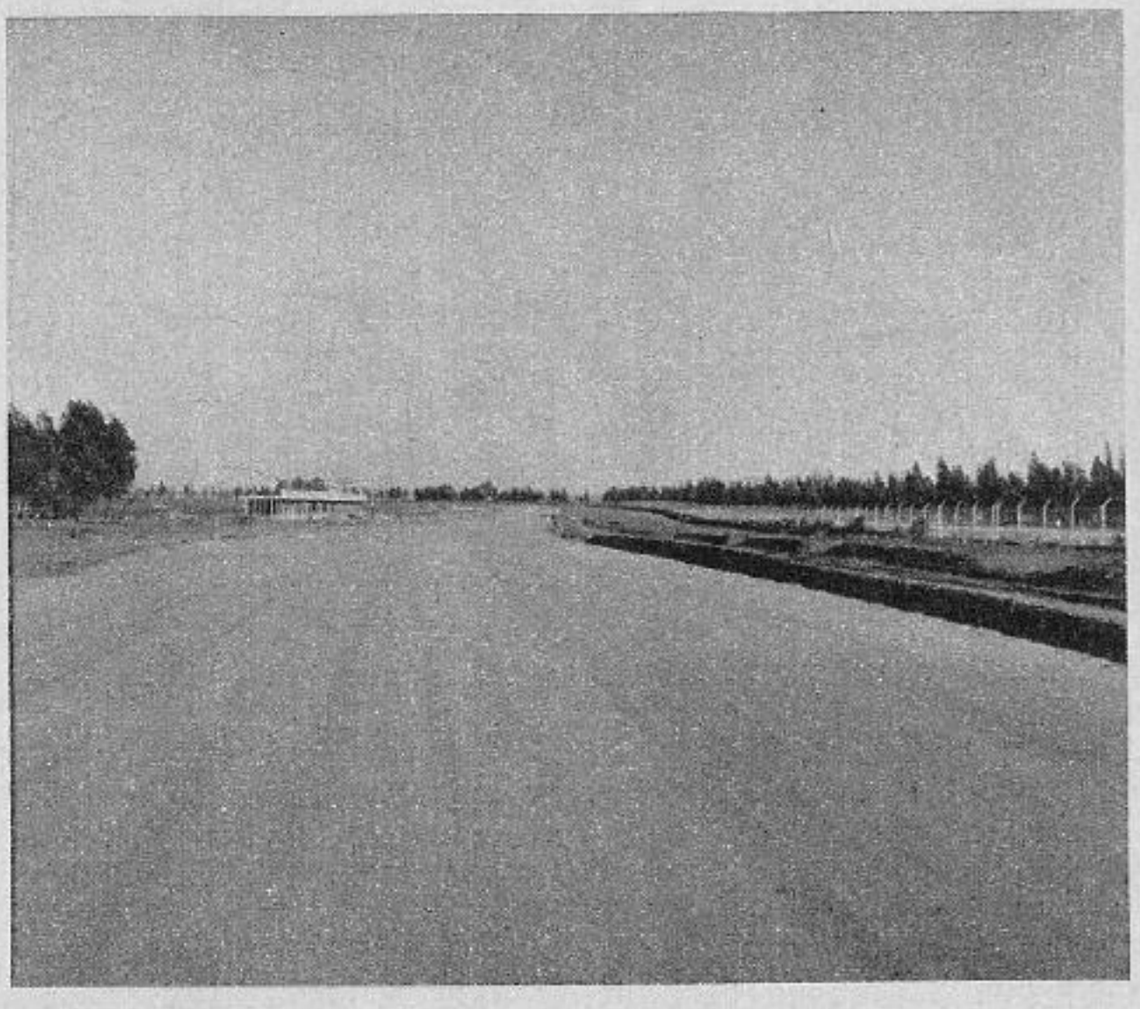
Hasta el momento se han trasportado hasta el lugar 16.000 m³ de material. El predio fue adquirido por el Automóvil Club de Río Cuarto y está valuado en 84 millones de pesos. Se llevan invertidos hasta el momento en la ejecución de la obra 16 millones de pesos, los cuales surgieron en gran medida del apoyo brindado por las fuerzas vivas y en especial por los integrantes de la comisión directiva.

Los boxes fueron construidos merced a la financiación que otorgaron los comerciantes locales a los cuales se les brindó, en cambio, publicidad gratuita dentro del autódromo por un plazo de ocho años y cuatro entradas para cada uno de los espectáculos que se realicen.

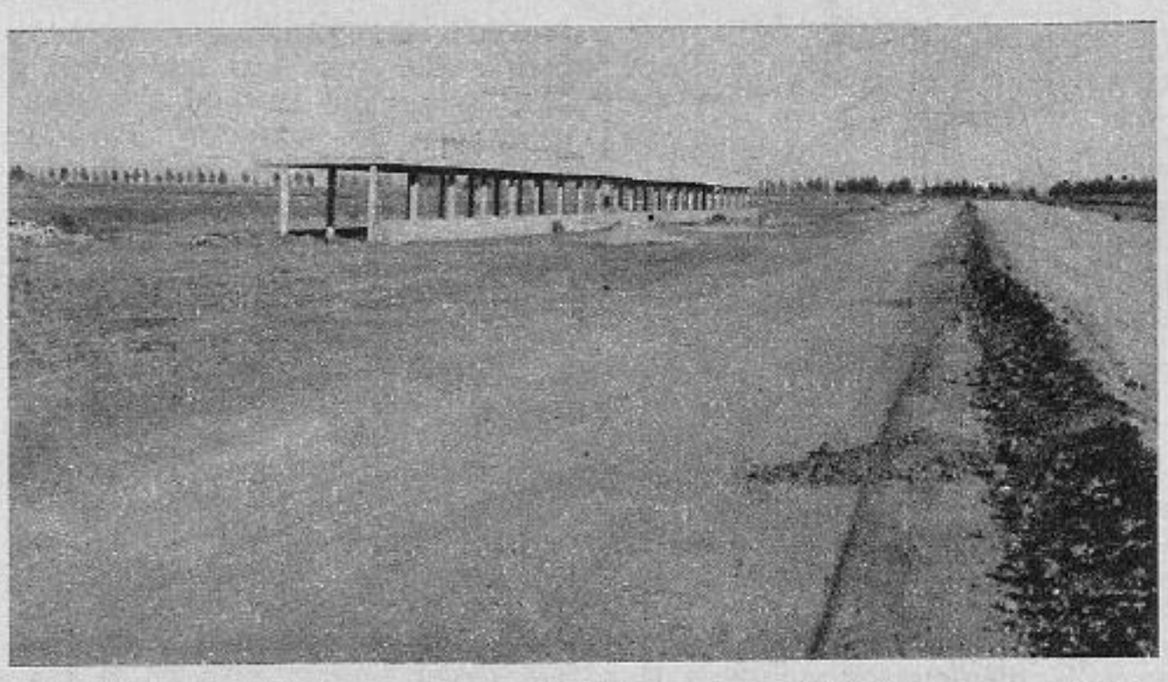
La capacidad de público se estima que será de alrededor de los 25.000 espectadores, cuya seguridad será casi absoluta merced a los recaudos tomados en ese aspecto, los cuales en muchos casos fueron obra del vicecomodoro Grillo, de CADAD.

Las banquinas, especialmente tratadas, finalizan en un talud de tierra de 80 centímetros de alto que continúa hasta un alambrado olímpico de excelente construcción.

Sólo resta para que la pista esté totalmente concluida terminar la consolidación de la zona del mixto y colocar la carpeta asfáltica. Se calcula que todo esto estará listo para los primeros días del próximo mes de octubre.

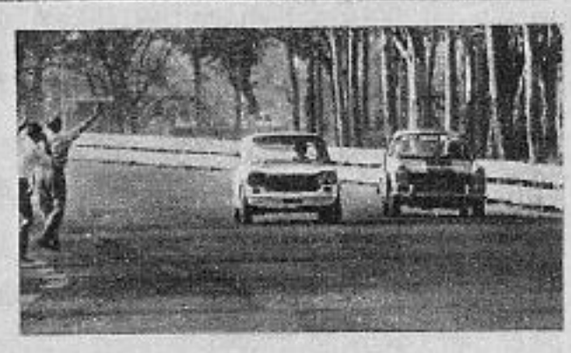






TUCUMAN

Zonal G2 y Fuerza Limitada en el "NUEVE DE JULIO"

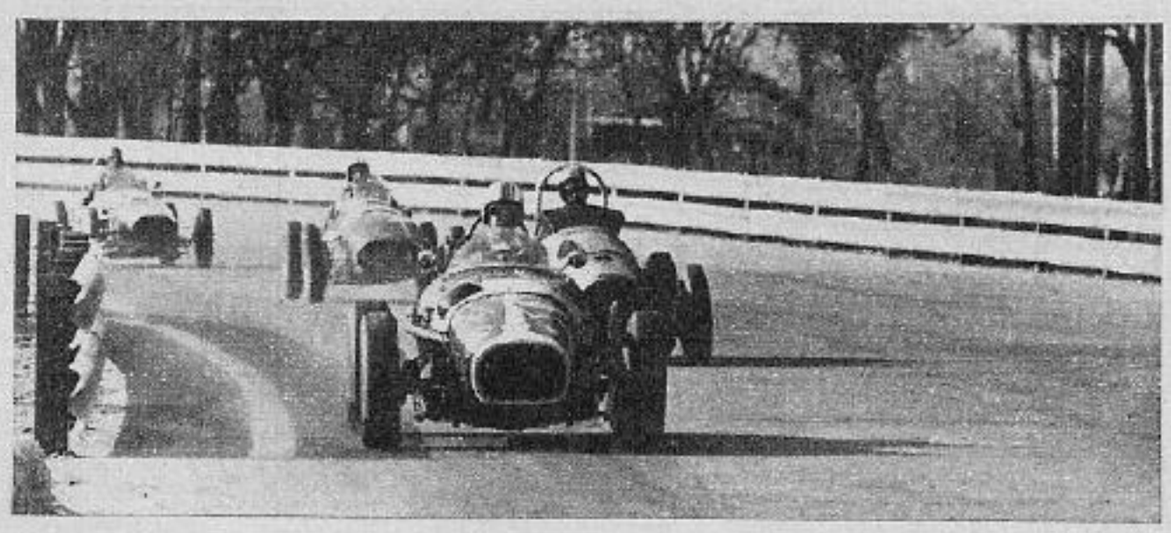


Complementando la carrera de F-4, disputada en Tucumán el 16 de agosto, se realizaron dos pruebas de diferentes características. Una de ellas agrupó a los pilotos y máquinas que disputan, en la categoría "A" y "B" de Grupo 2, la supremacía del zonal tucumano. La categoría menor cumpliendo 12 vueltas al circuito, y 15 la clase "B". Además, una prueba de Fuerza Limitada a 10 vueltas. Considerable cantidad de autos se reunieron para la "A", mientras que en la "B" no se llegó al límite exigido por el reglamento particular de la prueba, organizada por ADA. Tal situación motivó que los organizadores decidieran reducir el número de vueltas para la clase "B", y también el monto de los premios. Hubo reacción por parte de los pilotos, pero luego la buena voluntad de todos privó y la carrera se disputó de acuerdo con lo preestablecido al momento de la inscripción. Y por suerte, ya que hubiera sido penoso privar al público del espectáculo que dieron Pedro Parra y Bony Blasco, luchando hasta el último metro por el triunfo.

En la clase "A", un solo Fiat 850, conducido por H. Mataresse, contendría los embates de la horda de Renault anotados. La conducción de Mataresse y la preparación correcta del Fiat darían sus resultados concretos. En cuanto a la clase "Fuerza Limitada", 9 autos de los 12 anotados cumplieron con la largada. Todos chasis acordes con el antiguo reglamento de la categoría con motores Plymouth 46, salvo el Falcon de D'An-

tuene. Pero vamos a las pruebas.

CLASE "A". Iniciada la carrera, tomó la punta Carrillo, representante de Córdoba, seguido por el Fiat del piloto local J. Mataresse y por el Renault de C. Acotto. Algo más atrás, de Pego y Forcoso. Tal situación se mantuvo para el pelotón de punta sin variación hasta la 9ª vuelta, momento en que Mataresse, en impresionante acción, logró tomar la punta para no abandonarla hasta el final.



CLASE "B". Sin duda, el plato fuerte de la tarde en cuanto a Anexo "J" G-2, donde todos los pronósticos, pálpitos y cábalas se inclinaban por el triunfo del único Peugeot 404 anotado: el de Bony Blasco.



Luego de los escarceos (que largo..., que no largo..., que pagamos los premios..., que no...) se largó la carrera, y aunque Parra picó en punta, Blasco pasó en la primera vuelta como puntero. Algo más atrás, Chico, Reginatto y Berral. Si bien Blasco mantenía la punta —el Peugeot made by Alberto Gómez camina mucho—, Chico marcó el record en la segunda vuelta, acercándose a Bony Blasco, quien ya comenzaba a manifestar problemas de tenida en su Peugeot (amortiguadores) entrando en las curvas como quería y saliendo como podía. En virtud de tal situación, Parra comenzó a elaborar pacientemente su triunfo final, igualando en la 8ª vuelta el record de Chico, y ya pegado a la cola del puntero. Faltando una vuelta (o poco menos) Parra igualó la línea de Blasco, superándolo metros antes del banderazo final. Ovación entonces para la Berlina 1500 de Parra, que ganó así su segunda carrera con puntaje para el zonal, con mucho suspenso. Se supo que el Comité de Aviación Civil sancionará a Parra por "volar muuuuy bajito..."

FUERZA LIMITADA. Que también podría llamarse "Los intrépidos y sus máquinas corredoras". Una colección de aparatos extraños disputó una carrera a diez vueltas, para alegría de los pilotos —que obviamente representan toda una época— y de las tribunas, que hacía mucho tiempo no tenían oportunidad de ver en acción a los Fuerza Limitada. La característica fundamental fue la disparidad de performances entre los participantes, la variedad de carrocerías y —obviamente— la inevitable comparación entre los F-4 presentes y los F. Limitada. La carrera tuvo un trámite más vistoso que competitivo, y ganó el que mejor tiempo hizo en la clasificación, y por supuesto el más veloz, presentado por la Peña "El Vértigo": F. Roselló.

FUERZA LIMITADA

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	5	Roselló, F.	Plymouth	14m49s1	10
2º	9	D'Antuene	Falcon	15m00s8	10
3º	7	Ingrau, A.	Plymouth	15m30s	10
4º	4	Ruaro, F.	Plymouth	15m27s3	9
5º	8	Veiga, A.	Plymouth	15m37s	9

PROMEDIO DEL GANADOR: 110,133 km/h.

ZONAL TUCUMANO - GRUPO 2

CLASIFICACION

CATEGORIA "B"

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	206	Parra, Pedro	Fiat 1500 C	22m 8s3	15
2º	201	Blasco, Bonifacio	Peugeot 404	22m10s1	15
3º	204	Reginatto, Andrés	Fiat 1500 Cupé ...	23m53s4	14
4º	208	Chico, "Cacho"	Fiat 1500 Cupé ...	7m51s3	5
5º	203	Berral, A.	Fiat 1500	7m 8s7	4

PROMEDIO DEL GANADOR: 110,577 km|h.
RECORD DE VUELTA: Para Pedro Parra, en la 13ª: 1m27s2, a 112,293 km|h.

CATEGORIA "A"

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	3	Mataresse, H.	Fiat 850	18m46s2	12
2º	7	Acotto, C.	Renault	19m05s6	12
3º	5	De Pego, A.	Renault	19m23s4	12
4º	1	Díaz, J.	Renault	19m57s6	12
5º	15	Carrillo, A.	Renault	17m28s2	11
6º	9	Formoso, E.	Renault	18m49s8	11
7º	17	Terán Vega, F.	Renault	19m07s4	11

PROMEDIO DEL GANADOR: 103,448 km/h.
RECORD DE VUELTA: Compartido por Mataresse y Carrillo, en la 8ª y 1ª vueltas, respectivamente: 1m32s1, a 105,319 km/h.

CORDOBA

MOTOCICLISMO

Se corrió en Villa María la decimoquinta fecha del campeonato organizado por el Ahuca Motor de aquella ciudad.

Se disputaron tres series, dos repechajes y una gran final, en el tradicional circuito El Zapato, lo que da una pauta del gran número de participantes inscriptos. En la primera serie se impuso José García, escoltado por Juan José Talei. La segunda batería fue ganada por Oscar Ceballos, ocupando la segunda colocación Eduardo Bauk. Héctor Bulgra fue el triunfador de la tercera batería, ubicándose como escolta César Pérez.

Los repechajes fueron ganados por Faustino Guevara y Eduardo Inocenti, respectivamente. La serie final, realizada con los mejores tiempos obtenidos en las anteriores baterías, fue ganada por Oscar Ceballos, que se impuso a José García tras mantener un emocionante duelo. La tercera posición fue ocupada por Juan José Talei, quien al finalizar la prueba, presentó una formal denuncia contra sus antecesores, argumentando que sus máquinas estaban fuera de reglamento. Una vez revisadas las mismas, no se dio lugar a la protesta, quedando la clasificación como sigue:

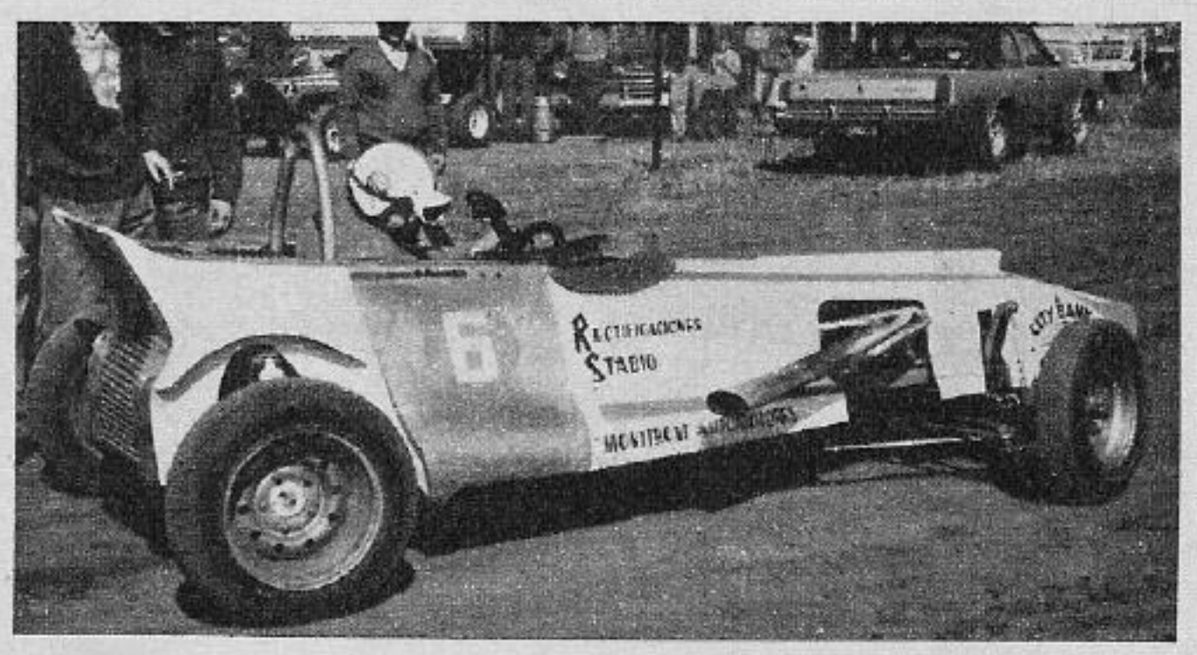
1) Oscar Ceballos,
2) José García,
3) Juan José Talei.

Cumplida esta prueba, el campeonato es encabezado por Oscar Ceballos con 99 puntos, escoltado por Juan Carlos Rossi, que no se presentó en esta competición, con 92.

PA' QUE SUFRAN LOS MUCHACHOS

Este es el Super MacNamara Especial-FT 27 contruido y conducido por Héctor Flaumer. El auto fue desarrollado íntegramente en Oncativo, provincia de Córdoba, con el propósito de realizar algunos ensayos experimentales durante el Campeonato Zonal de Ford T de Cafeteras y de acuerdo al resultado de los mismos presentarlo en las próximas 500 millas de Indianápolis.

El único problema que tiene Flaumer, aparentemente, es que se le perdió un pedal, parece ser que es el del acelerador, y todavía no lo ha podido encontrar por lo que al auto frena solamente, ya que carece de embrague.



Con gran astucia se le ha pintado el número 6 para que pueda servir también como 9, si el piloto se entusiasma cuando encuentre el acelerador.

Por otro lado, podemos anticipar en primicia que la distancia entre ejes es de 4 metros con 73 centímetros y que en cualquier momento se le agregarían 27 centímetros más para hacer núme-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ros redondos. También se contempla la posibilidad de colocarle bisagras para que doble mejor.

Los ventiletes que se pueden observar detrás del piloto sirven para mejorar la circulación de aire del sistema de califraiteros acompetados que ha sido inventado por los hermanitos Flaumer. El original diseño de las llantas corrió por cuenta del Tiro Federal de esa población.

REGULARIDAD

La Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally (ACRYR) hizo cumplir la quinta fecha puntable del campeonato provincial de regularidad.

La prueba se cumplió a través de 200 km, partiendo desde Córdoba con rumbo a Montecristo, Piquillín, Río Primero, Santa Rosa y regreso a Córdoba por el mismo camino.

Los inscriptos en las tres categorías: especial, tercera y novicios totalizaron cuarenta y cinco, notándose la mayor cantidad en la última citada.

En la categoría especial triunfó el binomio PASALACQUA-LASTRA con 54/5 en contra, siendo escoltados por las parejas: DINELLA-COSTA, MARTINEZ-FORNO, KOPTA-BRANDALISSE y FABREGUES-FABREGUES.

En tercera categoría se impusieron PORTA-ANTINORI que acumularon 80/5 en su contra, mientras que sus escoltas BRIZZIO-GHELLY se colocaron a sólo 10/5 de diferencia. Las posiciones posteriores fueron ocupadas por MOLLA-HUGHES, FLORENZA-FLORENZA y BOCANERA-CATTANEO.

Por último, en la categoría novicios, cuyo número de inscriptos es cada vez mayor, se adjudicaron el triunfo DIAZ-BLANDA con 17" de recargo. La segunda colocación fue obtenida por el binomio STEVEZ-PRIMO, ubicándose en los puestos siguientes: CARMONA-BRUNO y GIMENEZ-AVALLE.

Las posiciones en el campeonato han quedado, ahora, de la siguiente forma:

CATEGORIA ESPECIAL

Pasalacqua - Lastra	30	puntos
Martínez - Forno	22	"
Dinella - Costa	16	"
Kopta - Brandalise	11	"
Ruiz - Ellena	9	"
Favregues - Favregues	9	"
Nizzo - Nizzo	8	"

CATEGORIA TERCERA

1º)	Bocanera - Cattáneo	31	puntos
	Florenza - Florenza	31	"
2º)	Porta - Antinori	19	"
3º)	Gentile - Conrad	14	"
4º)	Yamal - Chiáporl	7	"
5º)	Brizzi - Ghelly	7	"
6º)	Molla - Hughes	5	"

CATEGORIA NOVICIOS

1º)	Staufer - Taborda	21	puntos
2º)	Giménez - Avalle	20	"
3º)	Brizzio - Paulini	17	"
4º)	Stevez - Primo	14	"
5º)	Navarrete - Navarrete	9	"
6º)	Díaz - Blanda	9	"

La próxima competencia de ACRYR se realizará el día 13 de septiembre por caminos de esta provincia.

MAS DE A.C.R.Y.R.

En su sede de Alem 226 de esta ciudad, se realizó la asamblea anual extraordinaria, donde se procedió a elegir las nuevas autoridades que habrán de regir la marcha de la institución en los próximos dos años.

El señor Roberto Nizzo fue elegido presidente, ocupando el cargo de vice, el señor Sebastián Pasalacqua. La secretaría estará a cargo de Carlos Forno siendo el pro Ricardo Krupnik, mientras que los "dólares" serán administrados por Italo Avaro con "ayuda" de Luis Taborda.

Los vocales titulares serán: Pedro Gallfussi, Elder Brizzio, Antonio Ghelly, Héctor Nizzo y Juan José Martínez, y las suplencias serán ocupadas por Estanislao Kopta, Mauricio Terencio, Delio Avalle y Luis Brandalisse.

La comisión encargada de "revisar" las cuentas estará integrada por los señores Jorge del Llano, Elio Porta, Raúl Giuletti y Gumersindo Díaz. Good luck.

BUSQUEDA DEL TESORO

Se cumplió una nueva fecha de esta interesante actividad mecánica organizada por la Asociación Cordobesa de esa especialidad. En esta oportunidad, la recaudación fue a total beneficio de ALPI.

En la categoría VETERANOS, se impuso el equipo "Los Troncos" que empleó 2h32m40s para el recorrido total. Posteriormente se ubicaron los equipos: "Pares y Nones"; "Perdidos en el Espacio"; "Rumbo a lo desconocido" y "Dr. Weller".

La categoría PRINCIPIANTES fue ganada por "EL TRABIJE" con 1h46m30s de recargo, siendo su escolta "LOS DE ATRAS". Luego se ubicaron "PARED DE QUINCE"; "EL MONO"; "TROCHA ANGOSTA" y "LOS MOSCONAUTAS".

La categoría más concurrida como siempre, fue la de DEBUTANTES, en la que se impuso el equipo "QUO VADIS" con 1m29m30s en contra. Su escolta, como el nombre lo dice fue "CUALQUIER COSA".

En esta competencia se notó la presencia del equipo más limpio, intitulado "PAPEL HIGIENICO" como así también la del equipo "TELETIPO" dirigido por un colega que no tuvo suerte, ya que salió en la decimocuarta posición.

COMENZO EL CAMPEONATO DE REGULARIDAD EN BARILOCHE

Dio comienzo el cuarto Campeonato de Regularidad de Bariloche, nuevamente con la organización de la Peña Pichi Huinca. La primera carrera unió Bariloche con Paso Coihue y regreso sobre 100 kilómetros, en su casi totalidad asfaltados. El estado del tiempo puso una nota especial en la competencia, ya que en parte del recorrido una capa de varios centímetros de nieve cubría el camino. Esto motivó un alto número de puntos en contra en todos los competidores, y las alternativas que son de imaginar entre quienes deben tratar de mantener velocidades constantes en condiciones tan difíciles. Esparza-Oteghy pudieron mantener los prestigios del equipo Centro Atómico al alcanzar el triunfo, pero los restantes "atómicos" tuvieron actuaciones flojas para regocijo de sus rivales. Han prometido volver por sus fueros en la próxima . . . La división en categorías le ha dado un interés mayor a este campeonato.

4º Campeonato de Regularidad Bariloche
Organiza: Peña Pichi Huinca
Primera carrera

CATEGORIA "A"

1º	Esparza - Otekhy	64
2º	Klenner - Regolini	115
3º	Glas - Iglesias	121
4º	Hinterberger - Rittner	134
5º	Hardt - Tognetti	197

CATEGORIA "B"

1º	Lührs - Lührs	67
2º	Camiel - Ezquerra	104
3º	Elvira - Fernández	106
4º	Fariñeras - Fariñeras	110
5º	Pérez - Tarchisky	110

CATEGORIA "C"

1º	Prastaló - Ahumada	221

SANTA FE

Karting en RUFINO

Singular brillo alcanzó la carrera de karting que organizada por el Auto Moto Club Rufino se realizó en esta lacalidad. La mencionada prueba se disputó en un circuito pavimentado de 430 metros, fue presenciada por gran cantidad de público y participaron 24 máquinas de la categoría 100. cc preparación libre (Fórmula "K" de la FAK). Es interesante destacar que se presentaron pilotos de la ciudad de Mendoza y de las provincias de Santa Fe y Buenos Aires.

El programa constó de tres series, repechaje y final. Esta, sobre 20 vueltas al circuito luego de interesantes alternativas y una intensa lucha entre un "directo" y un "con caja" que se alternaron en la punta, terminó de la siguiente forma:

1º) Jorge Campeone - Herceg - Mendoza
2º) Osvaldo Massei - Zanella - Marcos Juárez (Cba.)
3º) N. Tutera - Herceg - Mendoza
4º) Ricardo Eder - R.F. - Germania (Bs. As.)
5º) Enzo Sánchez - R.F. - Cuenca (Bs. As.)
6º) Norberto Cónsoli - R.F. - Sta. Isabel (Sta. Fe)

YACHTING

EL VI

(Zucundum 1ª parte)

por J. PEDRO SIEDMANN
(su trompeta y su ritmo)



Algo interesante para no iniciados y también para los otros. Con una breve síntesis, trataremos de explicar cómo actúa el viento sobre un velero y en qué forma este agente provoca el andar de un barco a vela

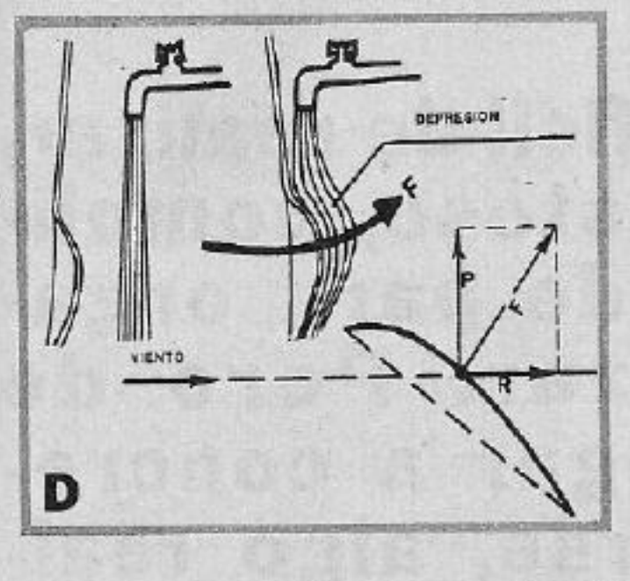
La aparente complejidad de la maniobra de un velero deja de ser una incógnita, cuando aun sin poseer una práctica directa, se ha comprendido el mecanismo dinámico del viento sobre las velas y por ende se está en condiciones de razonar al respecto, opinando sobre la lógica del aparejo a vela y la maniobra a seguir en cualquier circunstancia. Veamos qué sucede cuando una superficie de una cierta forma se encuentra sumergida en una corriente de aire.

Si examinamos una superficie plana, se verificarán los siguientes fenómenos: sobre la superficie expuesta al viento (barlovento) se verifica una presión "P", mientras que en la superficie opuesta (sotavento) se crea una depresión "D" que exigiendo aire de la periferia, para colmar su propio vacío crea las turbulencias visibles en las figuras (figuras "A"; "A1" y "B"). La turbulencia es una resistencia que es necesario eliminar lo máximo posible a fin de ganar en el rendimiento portante de la superficie.

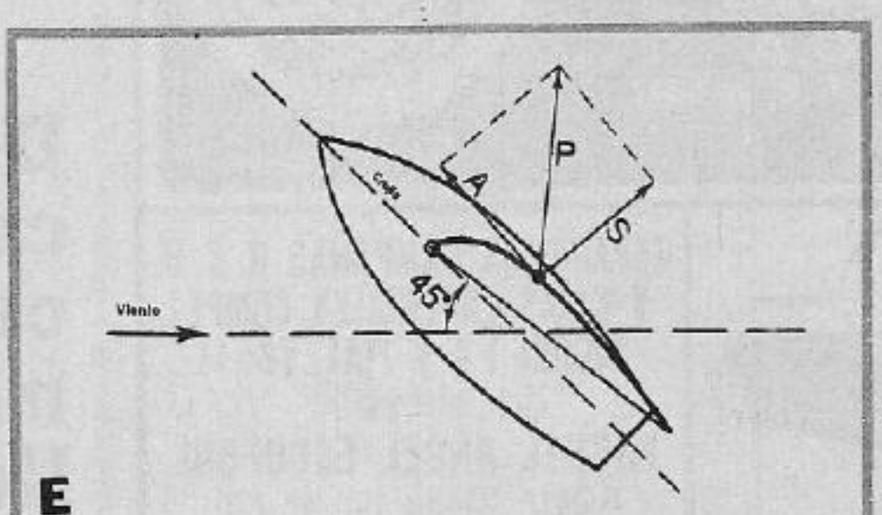
Observemos también que la zona de presión "P" se desplaza desde el centro hacia el borde y

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

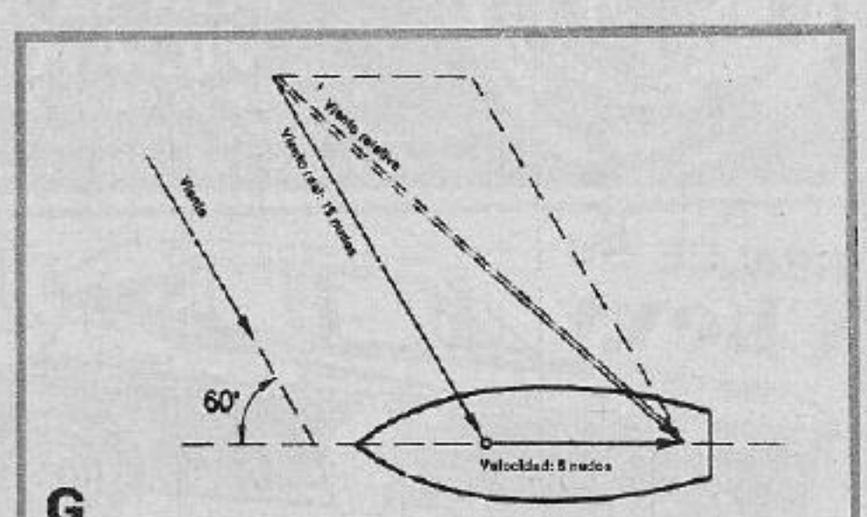
...ENTO Y LA VELA...



D



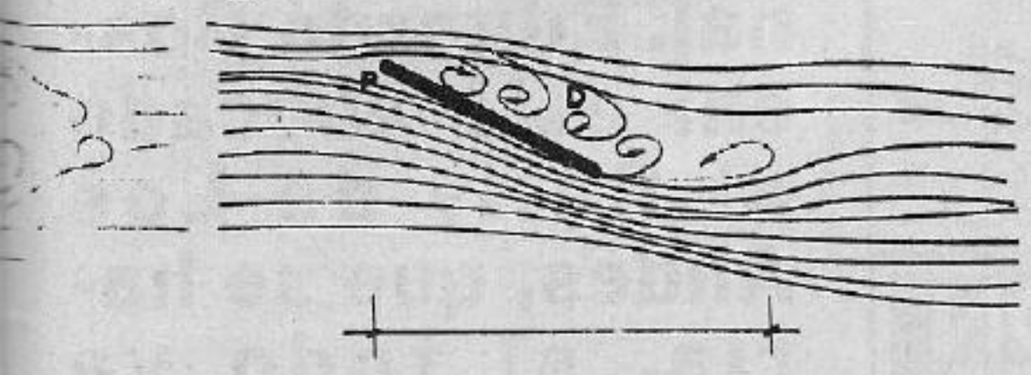
E



G

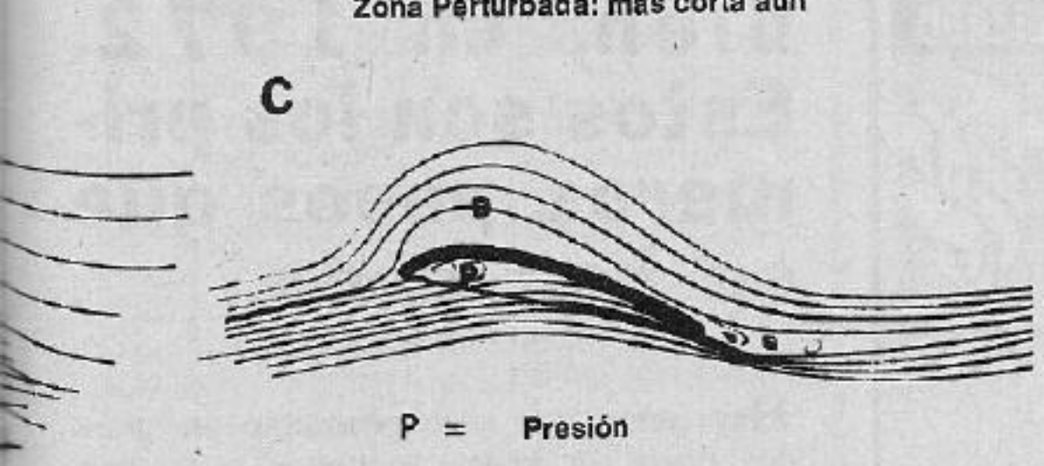
B

Angulo de Incidencia 30°



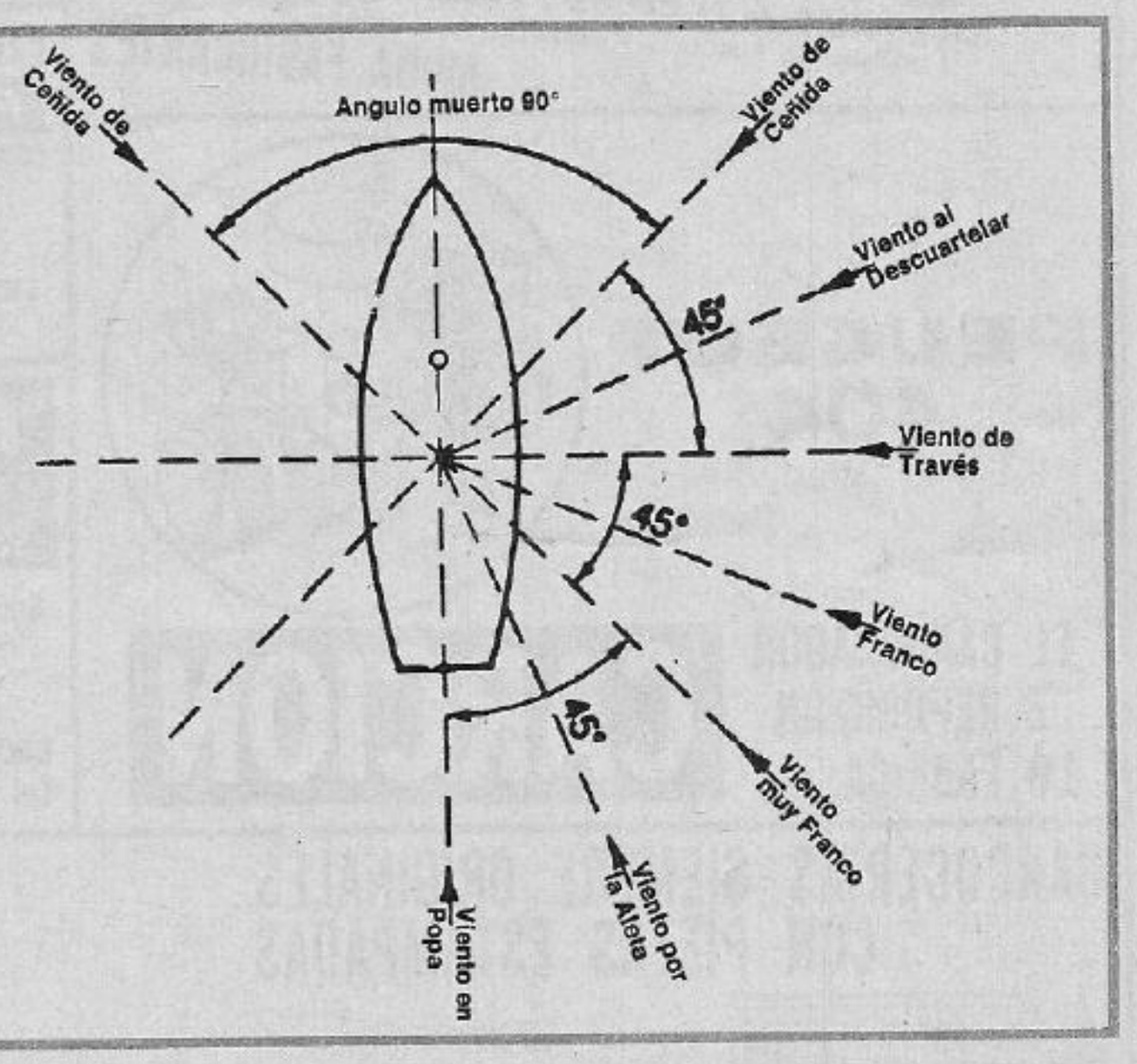
Zona Perturbada: más corta aún

C



P = Presión

D = Depresión



F

presenta un ángulo mayor con la dirección del viento a medida que variamos el ángulo superficie-viento de 90 a 0 grados. Probemos ahora de curvar nuestra superficie cuando ésta se encuentra en un ángulo de 30° respecto del viento y pongamos la flecha máxima de la curvatura en la zona donde se desarrolla la máxima presión sobre la faz expuesta al viento (figura "C"); se verifica igualmente una zona de presión y una de depresión, esta última más desarrollada en amplitud respecto a la superficie plana y prácticamente con ausencia de turbulencias o lo que es lo mismo sin rozamiento, apareciendo un pequeño remolino solamente sobre el borde de salida de la superficie (baluma de la vela).

Veamos ahora cómo nace la fuerza propulsiva de la superficie curva con respecto a la dirección del viento; aunque es necesario que quede bien claro previamente que la fuerza desarrollada por la depresión "D" es superior a la de la presión directa "P" sobre la cara al viento de la superficie curva, contrariamente a lo que se podría intuir. Una prueba inmediata está al alcance de todos, basta con tomar una cuchara, suspendiéndola por el mango, firme de toda oscilación y acerquemos el dorso a un chorro de agua de la canilla, la superficie curva será chupada por la corriente de fluido en dirección perpendicular a ella sin que ninguna presión haya actuado sobre la parte cóncava (figura "D"). La fuerza resultante de la depresión provocada por la forma curva de la superficie puede descomponerse en dos componentes: "P", perpendicular a la dirección del viento, que será la fuerza propulsiva propia de la vela y "R", paralela a la dirección del viento y que representa la resistencia debida al rozamiento.

Observemos ahora la acción de la fuerza "P" en un velero que navega con un ángulo de 45° respecto del viento (figura "E"), vemos que podemos descomponer a esta fuerza a su vez en otras dos componentes, "A" paralela al eje de la embarcación (crujía) que es la fuerza que provoca el avance de la misma y "S" que es la fuerza que provoca la caída del barco hacia sotavento (ronza o deriva). He aquí cómo nace la fuerza que permite navegar "contra viento" a un velero, si bien no en dirección igual y contraria, al menos en aquellos ángulos que permitan a la fuerza "A" tener una potencia suficiente como para superar la resistencia al avance causada por el barco propiamente dicho (rozamiento de superficie y resistencia del agua), por otra parte en los veleros se trata de contrarrestar el efecto de la fuerza "S" por medio de las orzas o quillotes, que son las superficies planas que tienen todos los veleros en su casco y que provocan una fuerza igual y contraria a "S".

Un buen velero siempre debería llegar a avanzar a buena velocidad con un ángulo de 45° respecto del viento, un velero mediocre no llegará a los 50°, mientras que un buen velero de regatas con óptimas velas logrará ángulos de hasta 30º. Esta forma de navegación en busca de la máxima ganancia de camino contra el viento, es decir hacer el mínimo ángulo posible con el viento, se llama ceñida. Cuando un velero sigue con un rumbo perpendicular a Eolo está navegando a la cuadra; en cambio cuando el rumbo tiende a llevar una dirección con mayor ángulo que 90° se está navegando en franco, finalmente cuando el barco navega en la dirección que el viento, el rumbo es en popa (figura "F").

Otro motivo por el cual un velero no puede estrechar el ángulo respecto del viento más allá de cierto valor es la aparición del viento relativo cuando el barco se mueve con una determinada velocidad.

Cualquier cosa que se desplace en un fluido, obviamente viene a ser chocada por una corriente del mismo, igual y contraria a la velocidad de desplazamiento; por ejemplo, un yate que navega a 5 nudos (millas marinas por hora) se presenta en la situación graficada en "G". Componiendo la dirección y la intensidad del viento real con la dirección y velocidad del barco, resulta que el viento relativo es más veloz y viene en una dirección más de proa que el real y existente en el lugar. De esto se desprende que también barcos de velas estudiados para lograr el máximo rendimiento en ceñida, prácticamente privados de rozamiento (veleros de patines sobre hielo, catamaranes de alta performance) no pueden estrechar su ángulo más allá de cierto tope, porque siendo su velocidad grande con respecto al viento real, será también grande el viento relativo, además de muy desplazado hacia proa respecto del real.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

LLANTAS CROMADAS
UNICAS CON
GARANTIA ESCRITA
POR 12 MESES
VICAR S.C.A.
Av. Juan de Garay 2356 - T. E. 26-5347.
Ventilado Deportivo para Valiant - Dodge
Falcon - Fairlane - Chevrolet y Torino
Fiat 600 · 770 · 800

REALCE SU
Chevy

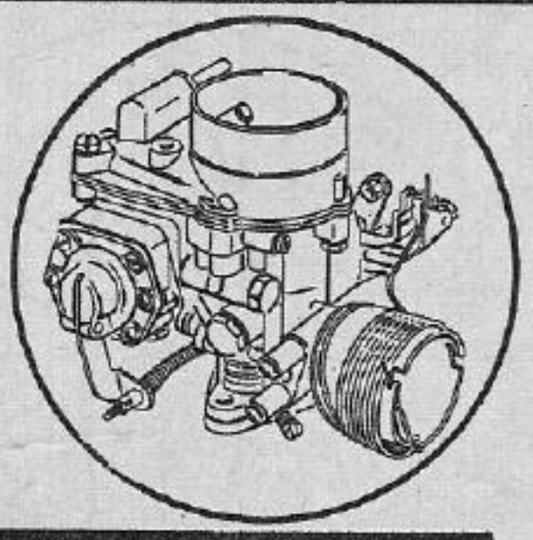


Aplique las vistosas
MOLDURAS de ZOCALOS y PASARRUEDAS
Pídalas en Agencias y casas de Accesorios
MOBA FABRICANTES

REPARAMOS CAMPANAS N. S. U.
Y CAJAS ESPECIALES COMPE-
TICION F 4 y FIAT 600!!
CONSULTE A:
MIGUEL ANGEL ESCOFONI
ROMA (Calle 40) Nº 770
Villa Maipú (San Martín)

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

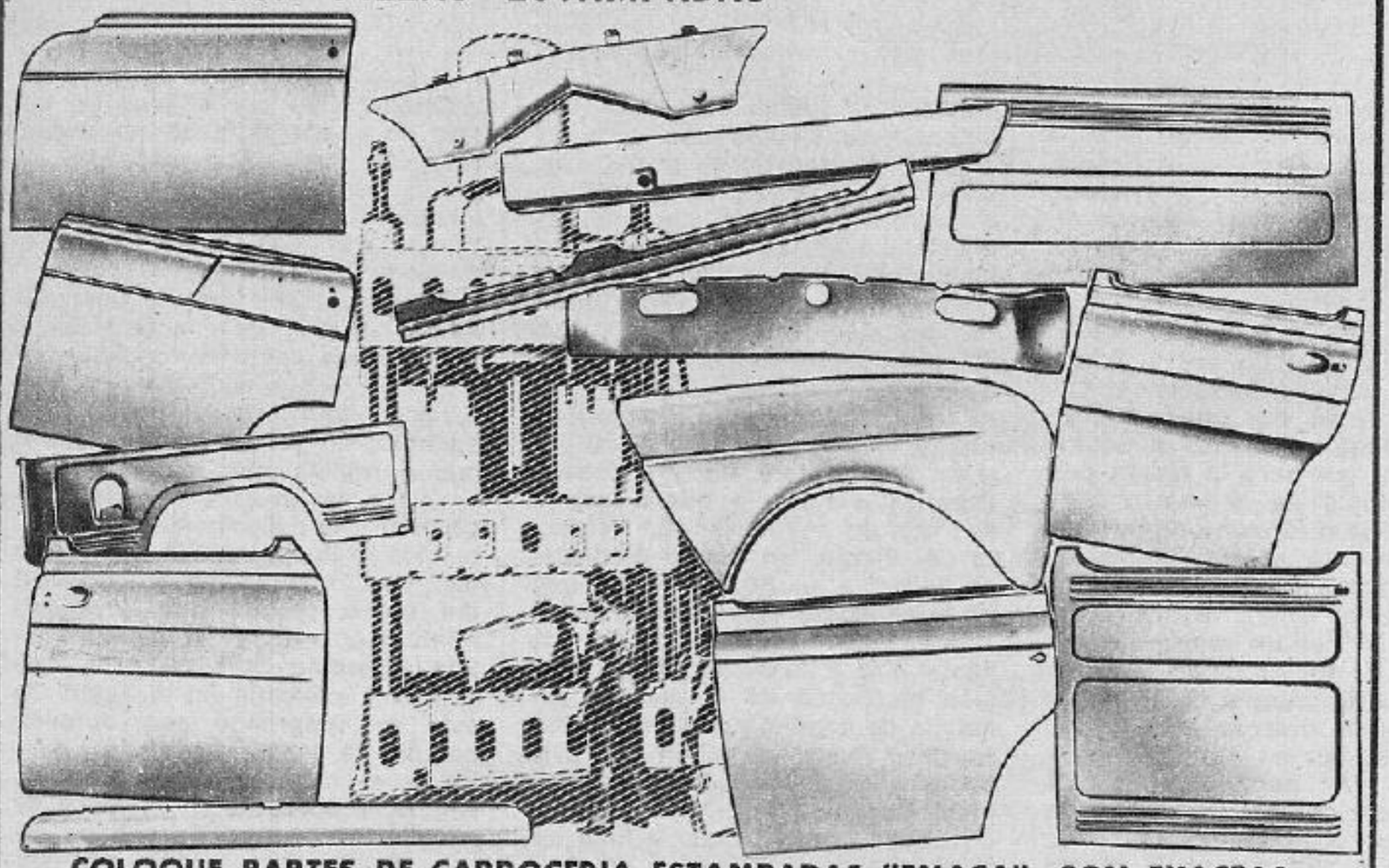
PEUGEOT
404



"MAISON"
PEUGEOT
SERVICE ESPECIALIZADO
Sec. REPUESTOS
Y ACCESORIOS
IMPORTACION
GAONA 1750/60
Tel. 59 - 2181 • Cap.

EL CARBURADOR
DE REPOSICION
LO FABRICA:
CARCION

CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES
CON PIEZAS ESTAMPADAS



COLOQUE PARTES DE CARROCERIA ESTAMPADAS "EMACA", SON EXACTAS
STOCK COMPLETO DE TODAS LAS PARTES

INDUSTRIAS METALURGICAS EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
FABRICANTES DISTRIBUIDORES
GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE - 653-1175
FRENTE A LAS ANTENAS ···•··· PCIA. BUENOS AIRES
ENVIOS AL INTERIOR

IDEA LO

Difícil de realizar, costoso, complicado para organizar. Pero de llegar a concretarse, algo realmente sensacional. Edgardo Boschi está abocado al Rally de Los Andes, que se haría, si todo va bien, en 1972. Estos son los primeros pasos que se han dado

Hay gente que vive pensando en grandes cosas. A veces se llegan a realizar, a veces no. **Edgardo Boschi** es uno de ellos. No hace mucho se pensaba que organizar una carrera de 24 horas para autos de Turismo era una locura... Sin embargo APAT con Boschi como presidente las hizo y fueron un éxito rotundo. El Lotus-Seven parecía un sueño y sin embargo en el taller de Olivos ya están construyéndose los primeros chasis, porque su lanzamiento es un hecho a corto plazo. Ahora la idea de Edgardo Boschi es organizar un rally gigantesco que transite por gran parte del territorio sudamericano. Idea loca, descabellada, pero sensacional si llega a realizarse.

"Hace mucho tiempo que tenía ganas de hacer algo así. Creo que el futuro del automovilismo en ruta es indudablemente el rally al estilo London-México sin llegar a distancias tan extenuantes ni cambiar de continente porque eso resulta demasiado costoso. En Sudamérica tenemos todo tipo de topografía que nos facilita la tarea de elegir rutas de lo más variadas. Pedí los mapas a los Automóvil Club de cada país y ya los tengo casi todos. En base a ellos he empezado a trazar algunos tramos de la ruta del rally... ¡Ah!... ¿Sabés cómo pienso llamarlo?... Rally de Los Andes."

La idea se materializaría en 1972 y uno de los problemas con que se encontrarán los organizadores será, sin duda, el gran desembolso que significa hacer una

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

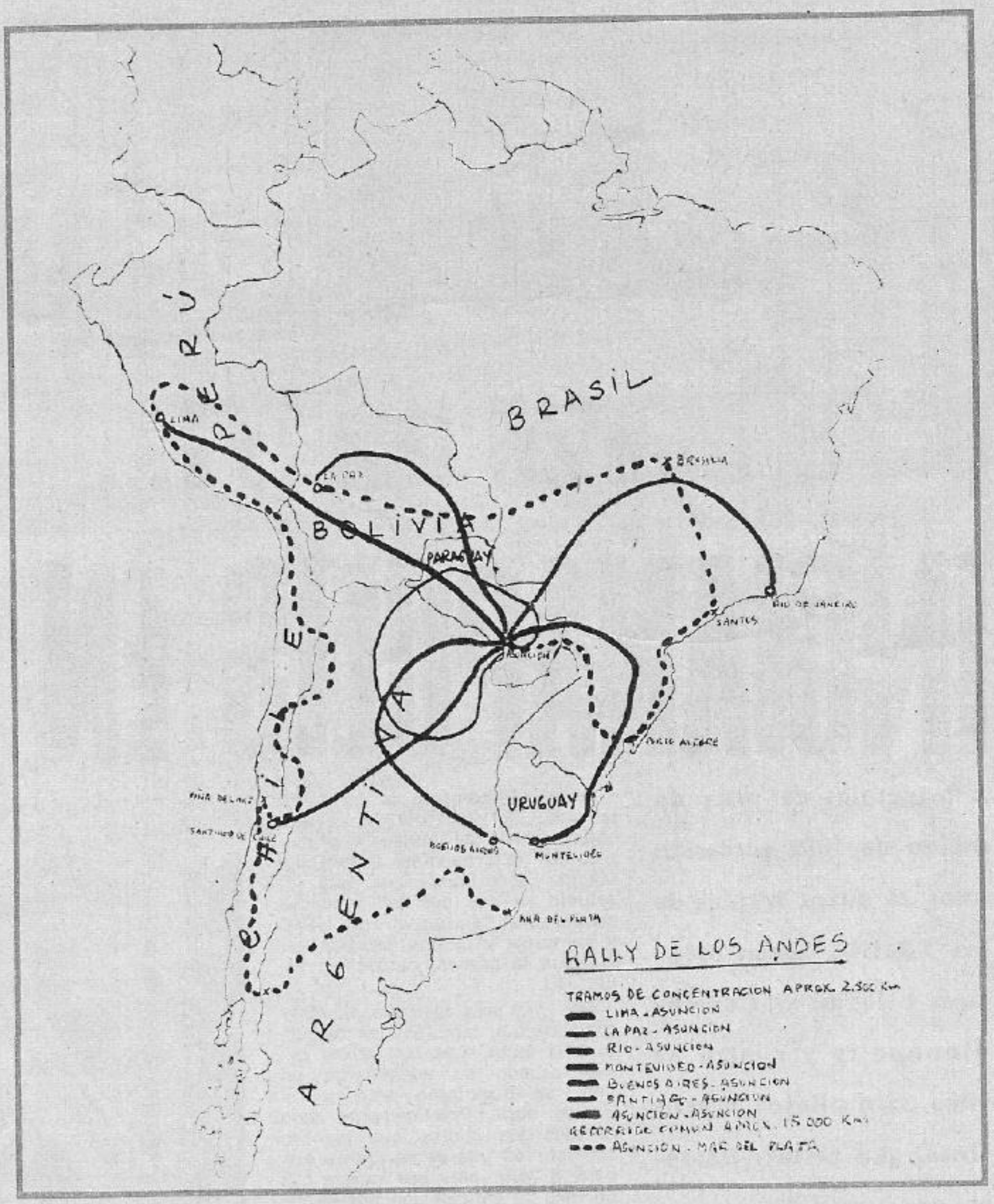
CA... PERO QUE LINDA...

prueba de este tipo. El rally se largaría desde siete cabeceras sudamericanas, a saber: LIMA (Perú) - LA PAZ (Bolivia) - RIO DE JANEIRO (Brasil) - MONTEVIDEO (Uruguay) - BUENOS AIRES - SANTIAGO (Chile) y ASUNCION (Paraguay). Los participantes que largarán de cada uno de estas cabeceras se concentrarían en la ciudad de Asunción, en Paraguay, para luego iniciar el denominado tramo común. El kilometraje aproximado de los parciales de concentración a Asunción sería de aproximadamente 2.500 kilómetros, y las exigencias de tiempo, al igual que en Montecarlo, no serían muy importantes, ya que el recorrido hasta Asunción es meramente simbólico y de ninguna manera hará de "filtro". En realidad, la carrera propiamente dicha comienza en Asunción, donde los participantes tendrán que lanzarse a recorrer el desarrollo común del rally de aproximadamente 15.000 kilómetros con alrededor de 10 "primes" contra reloj castigados con puntaje en contra.

Al largarse de Asunción, se tomaría la ruta hacia Porto Alegre, Santos, Brasilia (uno o dos días de descanso), La Paz, Lima (otros dos días de descanso), y de allí a Viña del Mar, con una nueva neutralización de dos días en las costas chilenas. Luego Santiago de Chile, cruzar la cordillera por Bariloche y terminar en Mar del Plata luego de cruzar de Oeste a Este nuestro territorio.

La fecha ideal sería en el mes de enero para que de esa forma los participantes puedan disfrutar en los días de descanso de los placeres que brindan las piletas de natación, o el mar en el caso de Viña del Mar y Mar del Plata.

No sabemos si se hará o no. Por ahora sólo es una idea. Una idea loca, pero realmente sensacional si llega a realizarse.



Mapa hecho de pulso y mano por Edgardo Boschi (se ruega perdonar errores de ortografía y horrores de caligrafía). Se ven los tramos de concentración a Asunción del Paraguay en línea llena y el tramo común de 15.000 km de recorrido en línea de puntos. Este sería el Rally de Los Andes.

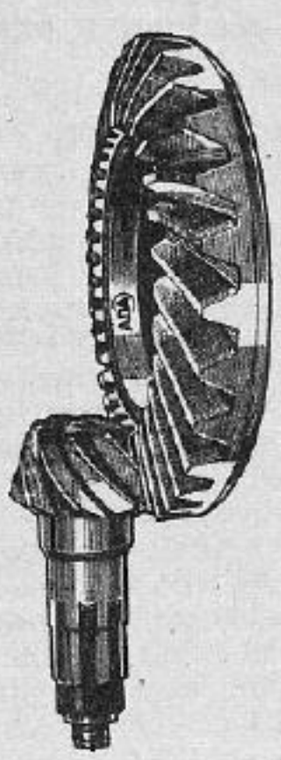
ADA®

LA MARCA ES SEGURIDAD

Porque respalda la calidad del producto.
Cuando la marca es ADA obtiene lo mejor.
Superior al similar producto importado.

PIÑON Y CORONA

UNICO FABRICANTE
CASA STEWART S.A.
Comercial, Importadora e Industrial





para marzo del '71...

INDIANAPOLIS EN RAFAELA

A principios del mes de marzo de 1971 correrían unos 24 autos traídos de los EE. UU. Serán idénticos a los usados en Indianápolis y cuatro de ellos para pilotos argentinos. ¿La pista?. Rafaela, por supuesto

por JULIO F. PEREZ BALBI

A principios del año que viene tendremos otra gran carrera con mucho sabor internacional. Hasta el momento las gestiones entre el Club Atlético de Rafaela y el USAC tendientes a materializar una competencia de 300 Millas con 24 autos traídos directamente desde EE. UU. similares (en muchos casos los mismos) que compiten en Indianápolis, tienen un desarrollo positivo y nada indica que la cosa sea imposible. Todo lo contrario, mucho más factible de lo que muchos se puedan imaginar. A lo sumo el costo general de la carrera orillará los 100 millones de pesos viejos.

Hasta el momento la fecha en la cual se realizaría la carrera sería el mes de marzo, a principios de mes, quizá el primer domingo. Es un tema que está en estudio ya que por ese entonces comienza el Campeonato del USAC y los autos y pilotos deberían estar para la primera carrera en los EE. UU.

Por otro lado hay que dilucidar otra cuestión también con respecto a la fecha. Las 500 Millas del año pasado se adelantaron un mes, se disputarán entonces el 30 de abril. Prácticamente todo el mes los pilotos que piensan competir en ella se dedican a trabajar a "full" para esa carrera con un mes de anticipación por lo menos. Pdr ende a fines de marzo ya tendrían que estar de vuelta con auto y todo en su país. No se arriesgarían en demasía a distraer su atención por la gran carrera americana para competir en nuestro país. Pero sin lugar a dudas tienen tiempo como para venir a correr aquí. El problema que hay que dilucidar son las fechas puntables de marzo para el Campeonato del USAC y si es que ellas no se interponen con la de Rafaela.

Con respecto a este problema, Henry Banks, el representante del USAC que nos visitó hace poco tiempo, consideró la posibilidad de incluir a las 300 Millas de Rafaela dentro del Campeonato 1971. Nos parece algo dudoso pero es casi seguro que en el 72 tendrá puntaje del USAC.



Ing. Riccotti, capo del Club Atlético de Rafaela, entidad que traerá a nuestro país la troupe desde los EE. UU.

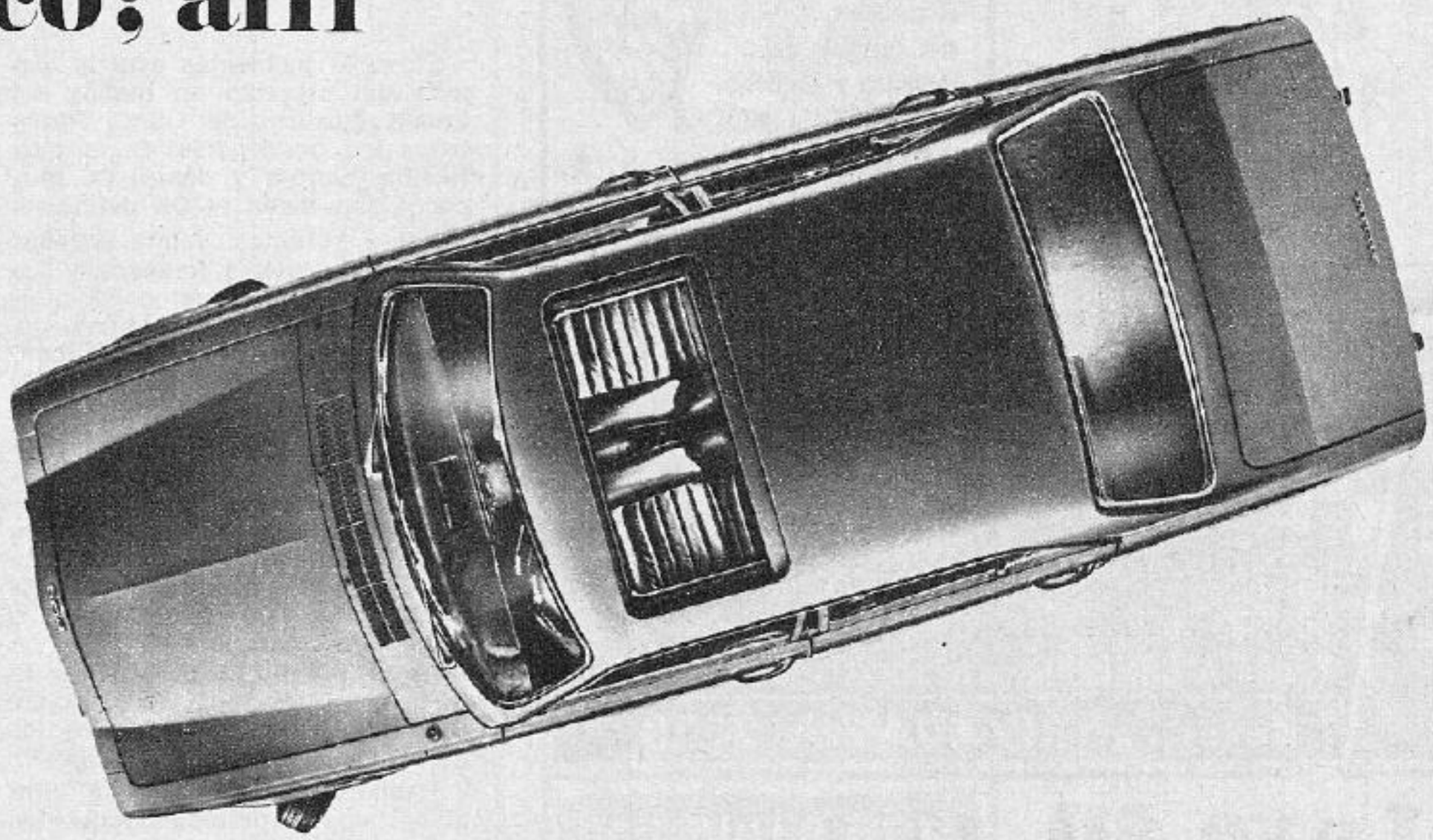


Henry Banks ya dejó el presupuesto y está en permanente contacto con Rafaela; todavía debe la palabra definitiva.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FABRICADO POR **SAFRAR**

tome un 504 entre sus manos, métase en lo más intrincado del tráfico; allí se dará cuenta lo fácil que es



estacionar un Peugeot

en el insuperable gran estilo Peugeot

PEUGEOT 504

LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

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

SEGURIDAD!!
SE LOGRA CON LOS NUEVOS FAROS DE IODO RECTANGULARES EXTRA CHATOS DE IDEAL APLICACION EN LOS DODGE Y CHEVI. AHORA TAMBIEN EN VERSION ROMPENIEBLA.
¡LUZ ULTRA POTENTE!
ART. 1051
OTRO PRODUCTO QUE FABRICA Y DISTRIBUYE
CASA DAVID S.A.
Fábrica: ARREGUI 5137 - T. E. 69-9008
VENTAS: WARNES 777 - T. E. 54-2671

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

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

GRAND PRIX
"SU CLUB NOCTURNO EN LA NOCHE TUERCA"
SHOWS
TODOS LOS DIAS DESDE LAS 23 Hs.
En la largada:
PEPE REYES - NENE CAO
BAILE...
COMBUSTIBLE...
Y GRATA COMPAÑIA...
Boxes en: RIVADAVIA 2338

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

AUTO-RADIO DOS
DINERS CLUB
VENTA, COLOCACION Y SERVICE, DE TODAS LAS MARCAS DE AUTO RADIOS, CAR ESTEREOS Y ANTENAS AUTOMATICAS.
AVDA. DE LOS INCAS 4733
IBERA 1522, esq. Libertador

Hemos anexado CARBURACION
PARA UN SERVICIO MAS COMPLETO EN AFINACIONES
ENCENDIDO Y CARBURACION ALFONSO VEGA
TEODORO GARCIA 2378
(CABILDO AL 900)
772-0605 y 773-1802
LEVAS ESPECIALES
DINAMOS, ARRANQUES
DISTRIBUIDORES Y
BOBINAS DE COMPETICION

para marzo del '71...



Ricotti fue declarado miembro honorario del U.S.A.C. Hace unos días recibió la credencial que lo identifica. Está firmada por Banks, Director de Competición de dicho club.

En estos momentos está la carpeta del proyecto en manos del Comité Ejecutivo del USAC. Tratan todos los pormenores de la muy factible carrera y dentro de muy pocos días darán el OK definitivo.

Habrá 24 autos. Veinte de ellos serán para pilotos foráneos y los cuatro restantes serán conducidos por cuatro pilotos argentinos, determinados a ojo de buen cubero por el Comité Ejecutivo del Atlético Rafaela.

Entre los pilotos que nos visitarán figuran dos de las estrellas máximas del automovilismo yanqui: Mario Andretti y Al Unser (último ganador de las 500 de Indy). Ambos le cuestan al club de Rafaela la bicoca de 500 dólares (200.000 nacionales viejos) cada uno en concepto de prima de partida. El resto de los pilotos vienen a correr por los premios y todos los gastos pagos.

Hablando de premios. La cifra global responderá a los requisitos del USAC: 250 dólares por milla de carrera. Sumados dan los 75 mil dólares que repartirá a su gusto y criterio entre los primeros clasificados.

El costo general de la carrera estará en el orden de los 100 millones de pesos m/n.; el precio de las entradas en 3.000 (ó 30 como lo prefieran). Calculado está que habrá unos 50.000 espectadores, cifra no exagerada si se tiene en cuenta que en la carrera de SP en que ganó Carlos Pascualini había unas 30.000 personas. Con 30.000 personas salvan la plata. Con 50 mil tendrían un superávit de 50 millones de pesos.

Según Henry Banks habría por lo menos unos 1.000 espectadores que viajarían desde los EE. UU. hacia la Argentina a presenciar la carrera, caso similar al ocurrido con el Japón cuando fueron a correr los integrantes del USAC en 1967. Mucho público viajó a pasear y de paso ver la carrera.

La cifra en premios a distribuir es de las más altas entre las actuales otorgadas por carreras fiscalizadas por el USAC. La carrera será televisada vía satélite a los EE. UU. De la parte que el USAC exija como derechos al Canal que la trasmita, el Atlético de Rafaela percibirá también su porcentaje; un problema bastante serio, de la televisación, sería la imposibilidad técnica de trasmitirla en colores.

En los primeros días de septiembre ya se tendrán noticias sobre la próxima gran carrera de Rafaela. Si las cosas salen bien se da por descontado que en 1972 tendrá puntaje para el Campeonato del USAC. Sería una gran fiesta anual para nuestro automovilismo que cada día parece estar más obsesionado con todo lo que sea internacional.

¿CUANTO COSTARA LA CARRERA?

En este recuadro trascribimos el presupuesto que exigió Banks al Atlético de Rafaela:

	dólares
Derechos para el U.S.A.C.	4.000
Oficiales y gente fiscalizadora	1.600
Prima de partida para Unser y Andretti (500 dólares cada uno)	1.000
Premios: 250 dólares por milla recorrida, 300x250	75.000
TOTAL	81.600

(32.640.000 $ m/n.)

Estos son gastos en concepto de sueldo. Hay que agregar todo el traslado de hombres y máquinas, alojamiento y comida. Además tampoco están incluidos los gastos de organización de la carrera y alojamiento para el caudal de espectadores que se volcará a Rafaela.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



de nada vale un buen aceite
si no se filtra bien. Use...

Unicamente JOES regenera como a nuevo el aceite del motor de su coche.
Desde hoy, adopte el mejor filtro.

JOES®

FILTROS
JOES®
PARA ACEITE, AIRE Y COMBUSTIBLES.

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

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias **PARABRISAS CORSA**

EL EMPORIO DEL PEUGEOT

RENOVARSE ES VENDER!..

Asi lo comprendemos y brindamos más confort, para una perfecta atención.
Visite nuestro "renovado" local.

La linea más completa en repuestos y accesorios nacionales e importados para PEUGEOT 203 - 403 - 404 - Rural 404 - T4 B - 504.

Precios especiales a talleristas y revendedores.

Casa adherida a Créditos LONDONCARD CITICARD y DINERS CLUB.

PICHINCHA 1657 - T. E. 26-2327 - Bs. As.
Av. Pavón 787 - T. E. 22-3166 - Avellaneda

Envíos al interior



DISEÑOS EXCLUSIVOS "70"

AMPLIO STOCK EN LLANTAS DEPORTIVAS ANCHAS ORIGINALES CROMADAS Y LA SENSACION DE EUROPA Y EE.UU.: LA LINEA ACERO. LA LINEA MAS COMPLETA EN LLANTAS DEPORTIVAS

FABRICANTES:

NEW YORK RUEDAS

WARNES 1401/05 esq. Av. Dorrego.
T. E. 54-7322 y 54-0902 - Capital.
WARNES 1487 - T. E. 54-0410 - Capital

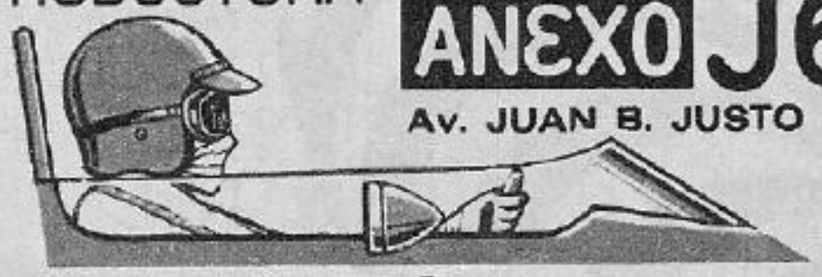
COLOCACION EN EL ACTO

Sandrini

VOLANTES DEPORTIVOS

FABRICA
BORSAN S.C.A.
LADINES 3808 - T. E. 50-7572
ALTURA AV. SAN MARTIN 7100, CAPITAL

PRODUCTORA



ANEXO J67®

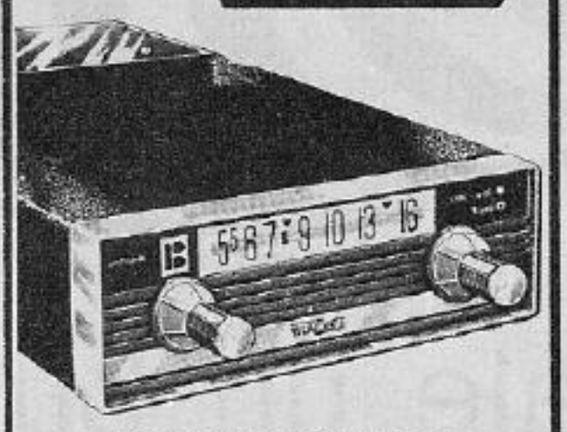
Av. JUAN B. JUSTO 4300

COLECCION de CALCOMANIAS DEPORTIVAS

PARA SU CITROEN 2CV y 3CV

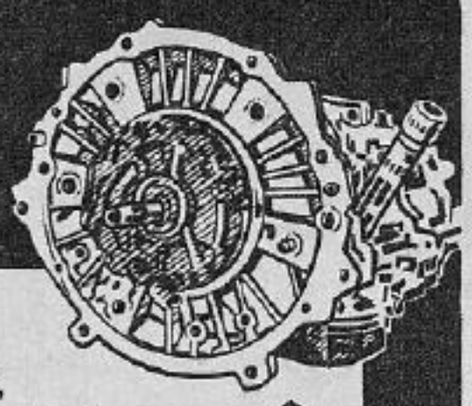
AUTO RADIO

BLAUPUNKT VOZ



ES UN PRODUCTO:
MOTORVOX
FABRICA: **HUMBERTO 1º 2126**
T. E. 241-3012, LANUS OESTE
VENTAS: **VIEYTES 1437**
T. E. 21-2932, CAP. FED

CAJAS AUTOMATICAS
DIRECCIONES HIDRAULICAS

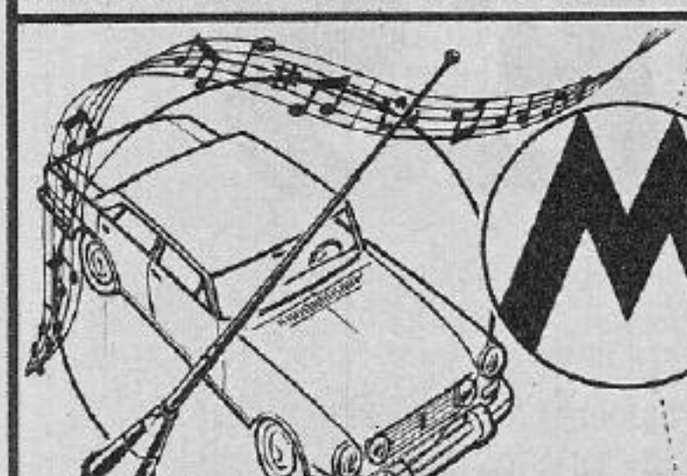


Taller especializado en ajustes, peritajes, asesoramientos, reparaciones integrales.
Trabajos totalmente garantizados.

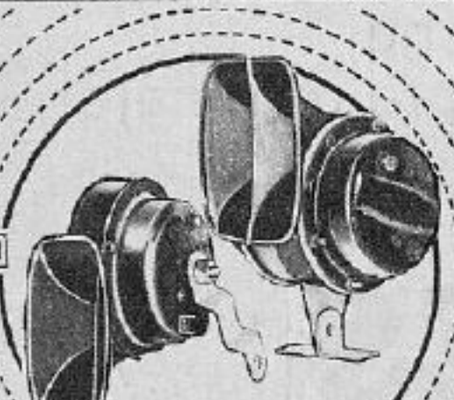


MUZZIN - PARDAL

QUINTANA 779 - VICENTE LOPEZ - T.E. 795-8243
(a 1/2 cuadra de Avda. Maipú 700)



MAREL



ANTENAS AUTO RADIO
ANTENAS DE TODOS LOS MODELOS PARA CADA NECESIDAD Y MARCA DE AUTOMOTOR.

MAREL S.C.A.
DARWIN 279
T. E. 55-6548
BUENOS AIRES

BOCINAS
TAMBIEN LA LINEA DE BOCINAS ELECTRICAS TIPO CARACOL PARA AUTOMOVILES Y CAMIONES.

CONCURSO NACIONAL DE DISEÑO INDUSTRIAL

El Centro de Investigación de Diseño Industrial organiza un concurso reservado a la categoría Productos. Los constructores de Prototipos de automóviles de carrera pueden participar. No son los únicos: quienes tengan interés pueden informarse y retirar las bases correspondientes

El diseño industrial, como búsqueda del equilibrio necesario entre forma, función y materia, es actualmente un reflejo de la importancia que se le está dando en los últimos tiempos a las artes visuales, no como simple complemento del estudio de la función sino como parte de él. El diseñador industrial no es un artista plástico, sin embargo; su función tiene lugar a lo largo de todo el proceso de producción, papel éste que lo ubica lejos de la libertad de acción que caracteriza a los artistas. El diseño constituye una técnica para usar técnicas y, por lo tanto, de una importancia fundamental para el desarrollo de la industria, que actualmente requiere un permanente equilibrio en sus funciones humanas.

El Centro de Investigación de Diseño Industrial, del sistema de Centros de INTI, considerando que el diseño industrial es factor preponderante para el buen desarrollo y crecimiento industrial, organiza un concurso para la categoría Productos. Como en 1965 y 1967, en que ya se habían organizado concursos similares, la intención del de este año es estimular el buen diseño de los objetos fabricados por la industria nacional, sobre diseños originales, diseños extranjeros o rediseños.

El certamen estará dividido en cinco grupos de temas y abierto a determinados grupos que están detallados en las bases y reglamento que pueden solicitarse en Maipú 171, tercer piso, Capital.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Los fabricamos para que usted los utilice con sagacidad...

Aunque no es necesario una gran sagacidad para apreciar que los Aros de Pistón Perfect Circle son los más perfectos que se producen en **todo el mundo.** Pregúntele a su tallerista y verá que, en cualquier modelo y medida, no se pueden usar mejores.

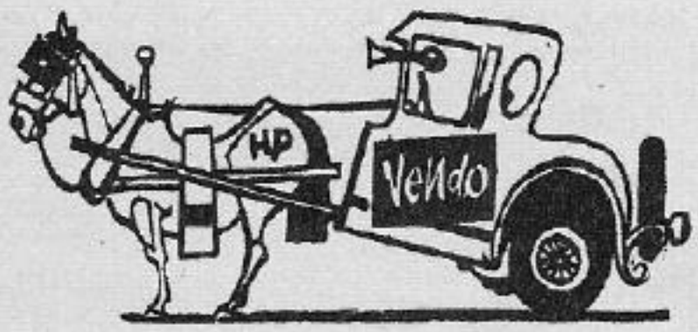
PC

PERFECT CIRCLE

Aros de Pistón. Camisas. Conjuntos armados y Válvulas. Distribuidores: **ARCAMSA S.A.C.**

Fabricados por **E. DANERI I.C.S.A.,** Licenciada por la DIV. PERFECT CIRCLE DE DANA CORPORATION U.S.A.

AVISOS corsificados



Servicio de avisos clasificados que PARABRISAS CORSA pone a disposición de sus lectores y tambien 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, 3er. piso, Sección Avisos Corsificados, de martes a viernes, 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 publicarlas o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo.

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

SUNBEAM ALPINE SPORT, modelo 1965, equipado completo, 22.000 millas, 2 techos, color celeste, estado excepcional. Vende y garantiza Serra Lima Ltda., Pueyrredón 2415, Capital.

JAGUAR XK 120, modelo 1953, cupé techo duro, totalmente restaurada, servo-freno y equipado. Vende y garantiza, Serra Lima Ltda., Pueyrredón 2415, Capital.

CUPE DE CARLO - 700, mejor que nueva, con dos carburadores y con más de 135 km p/h. Butacas y asientos originales de fábrica. Está en exhibición todos los días hábiles de 8 a 18 horas en Ramón L. Falcón 4744, Capital, y feriados en Sáenz Peña 1631, San Antonio de Padua.

PEUGEOT 404, modelo 62. Tratar: Córdoba 996, San Andrés, FCG MITRE (lunes a sábado de 7 a 12 horas, preguntar por Oscar), tel. 31-0702.

OCHO CUBIERTAS con cámara vendo, importadas, flamantes, 640-13-4 telas, tipo suburbanas reforzadas, no utilizadas por equipo corredores Londres-México. Precio total $ 850.— Ley 18.188, precio de cada par $ 240.— Ley 18.188, F. Edwards, tel. 33-7531 (interno 483) horario de oficina.

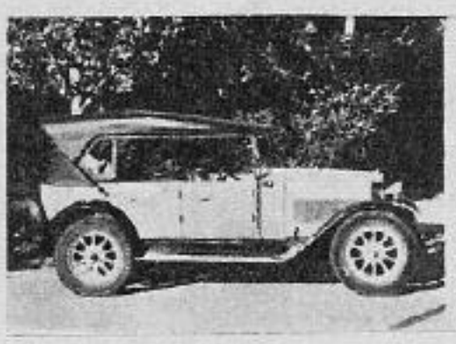
PEUGEOT 404, año 69, ex equipo Guillermo Billy, 3er. puesto en las 25 horas de Turismo. Listo para largar el "Gran Premio", preparación Turismo Grupo 2, TC F-A, con repuestos, totalmente equipado. Particular vende o permuta, llamar tel 28-2409.

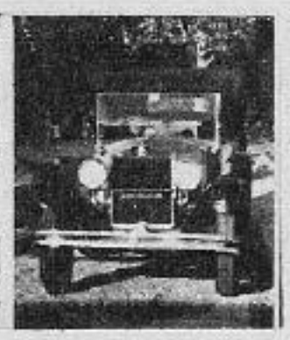
RENAULT 1.093, recién armado, listo para largar el "Gran Premio". Precio contado 6.500 pesos Ley 18.188. Tratar: Emilio Pérez Novoa, Rivadavia 3561, Dto. 45, Cap. Federal, tel. 87-3691.

FORMULA 4 CRESPI-BMW (Ex Ragno). Motor a nuevo, listo para largar. Ideal para aprender y divertirse. Oportunidad, pesos 7.500, Ley 18.188, Av. San Martín 7160.

SCALEXTRIC FRANCES, vendo, completo, con trasformador, 2 carriles, $ 170.— Ley 18.188, Arenales 3724, tel. 71-2475.

FIAT 1925-1927, DE COLECCION, modelo catálogo 509, "Torpedo", 4 cil., 990 cc.





Totalmente original de fábrica. Perfecto estado. Eduardo Alvarez Menéndez, Melitón González 1167, tel. 77-1422, Montevideo, Uruguay.

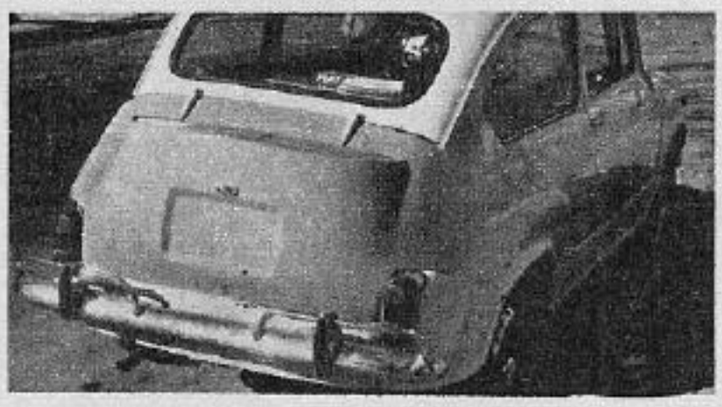
ALAIN BAUDENA vende urgente al que llegue primero su Gordini GT, totalmente construido por Baufer al precio total de pesos Ley 18.188, 12.000. Tel. 73-1078.

ALFA ROMEO vendo (2). 1) Sprint Speciale, 61, llevado a Italia y puesto a nuevo, caja de 5ª, 116 HP, peso 840 kilogramos, velocidad máxima 205 km/h. Vendo "tirado": dos palos setecientos (de los viejos) al contado. 2) 1750 GT, Veloce (69), caja de 5ª, 132 HP, peso 1040 kilogramos, velocidad máxima 190 km p/h, llantas de magnesio italianas, encendido transistorizado idem. Car-estereo idem. Vendo "tirado", cuatro palos setecientos cincuenta contado. Particular a particular, pedir por el señor Julio, tel. 80-3920. Intermediarios abstenerse.

TACOMETROS, Reparamos todo tipo. Venta, Canje. Nuevos desde $ 50.—. Mecánicos. Velocímetros. Instalación de instrumental, Tally, etc. Constitución 1241, tel. 27-0989.

DE CARLO - ISARD - NSU y otros: Si tiene "PICADURAS" por oxidación o roturas en el piso o baúl de su auto, nosotros tenemos la solución con el más moderno y económico sistema de Fiber-Glass. No es necesario cortar las partes afectadas, no solamente se logra la reparación sino que se adquiere una total estructuración (desaparecen los ruidos) y la total impermeabilización. Estos trabajos se pueden entregar terminados en 48 horas. Consultas sin compromiso a Pje. Guillermo Correa 4687, altura Moreto 1550, desde las 15.30 hs. a 21 hs., sábado todo el día.

CAPOT DEPORTIVO para Fiat 600, con tomas de aire superiores. Producción limitada, fabricación sobre pedidos. Venta y colocación IPA, Leiva 4247, Capital, de



8 a 12 y de 15 a 19, sábados de 8 a 12. Aceptamos su capot (original o no) como parte de pago. Reacondicionamos a nuevo (incluyendo pintura) cualquier capot construido en plástico reforzado.

CUPE FIAT 1500, Anexo "J" lista para largar "Gran Premio", 2 motores, 2 diferenciales, 3 juegos de suspensión completos, 14 cubiertas con llantas, 2 juegos de palier. No tiene golpes. Motores nuevos. Precio total pesos m|n 1.450.000. Acepto permuta. Doy facilidades. Llamar al tel. 241-8186 y 242-5822.

MOTO BMW R-50 vendo, motor y pintura 0 km, a pesos Ley 18.188 3.000. Tratar en 14 de Julio 1271, Sr. Greco.

VENDO Mercedes Benz 1956-220, escucho cualquier tipo de propuesta (honesta) llamar al 41-8937 de 10 a 14 horas y de 20 a 22. ¡LLAMENME!

CHASIS CRESPI-TULIO. Fórmula 4, vendo.



Oportunidad. Informes: Castro Barros 1757, Capital, tel. 923-9660.

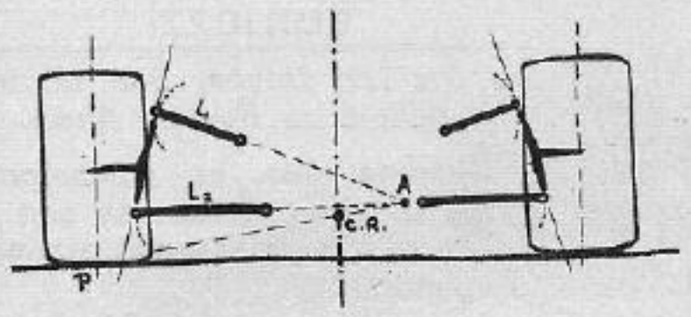
CARLOS R. NAJURIETA, escribano, Maipú 879, piso 6º, Capital. Transferencias, bajas, inscripciones en el Registro Nacional del Automotor, Capital y Provincia de Bs. As. Impuesto a la Tenencia. Pago de patentes.

JAGUAR 50 - MK7, techo corredizo muy original, en general muy bueno, $ 4.500 Ley 18.188, Rivadavia 19723, Castelar, tel. 629-8621.

JORGE AMORRORTU & PEDRO VIDAL se han establecido con taller de mecánica general y chapa y pintura y están a sus órdenes para solucionar cualquier problema en ese sentido en automóviles americanos, europeos, también japoneses y por supuesto nacionales. TALLERES MAZA - Maza 1781 (Boedo y Juan de Garay). Son grandes gomías de CORSA.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

APRENDA A DISEÑAR Y CONSTRUIR AUTOMOVILES DEPORTIVOS Y DE COMPETICION. Stylauto, curso integral, de diseño y construcción de automóviles, le ofrece la oportunidad de hacerlo. En fascículos semanales enviados a domicilio se desarrollarán los siguientes temas: aerodinamia, resistencia al avance, coeficiente de



forma, problemas de sustentación, estabilidad direccional. Diseño y construcción de bastidores tubulares y monocasco. Geometría de suspensiones. Construcción de matrices y carrocerías de plástico reforzado. Moldeo de parabrisas, etc. Los cursos son desarrollados por los ingenieros JUAN CARLOS GENTILE Y JOSE MANUEL ARRIETA. Escriba solicitando informes a: **STYLAUTO**, Casilla de Correo 303 - LA PLATA - Prov. de Bs. As.

PENIN TIENE "LA PAPA". Distribuidores especiales para Chevrolet, Chevy, Falcon, Dodge, Valiant, Torino y Rambler. Se trata de los famosos distribuidores Prestolite, ganadores en SP, que Penín adapta especialmente para aumentar la performance de su coche de calle. Están probados a 8.000 rpm y tienen óptima curva y leva especial. Penín, Hipólito Yrigoyen 199, San Martín, Prov. de Buenos Aires.

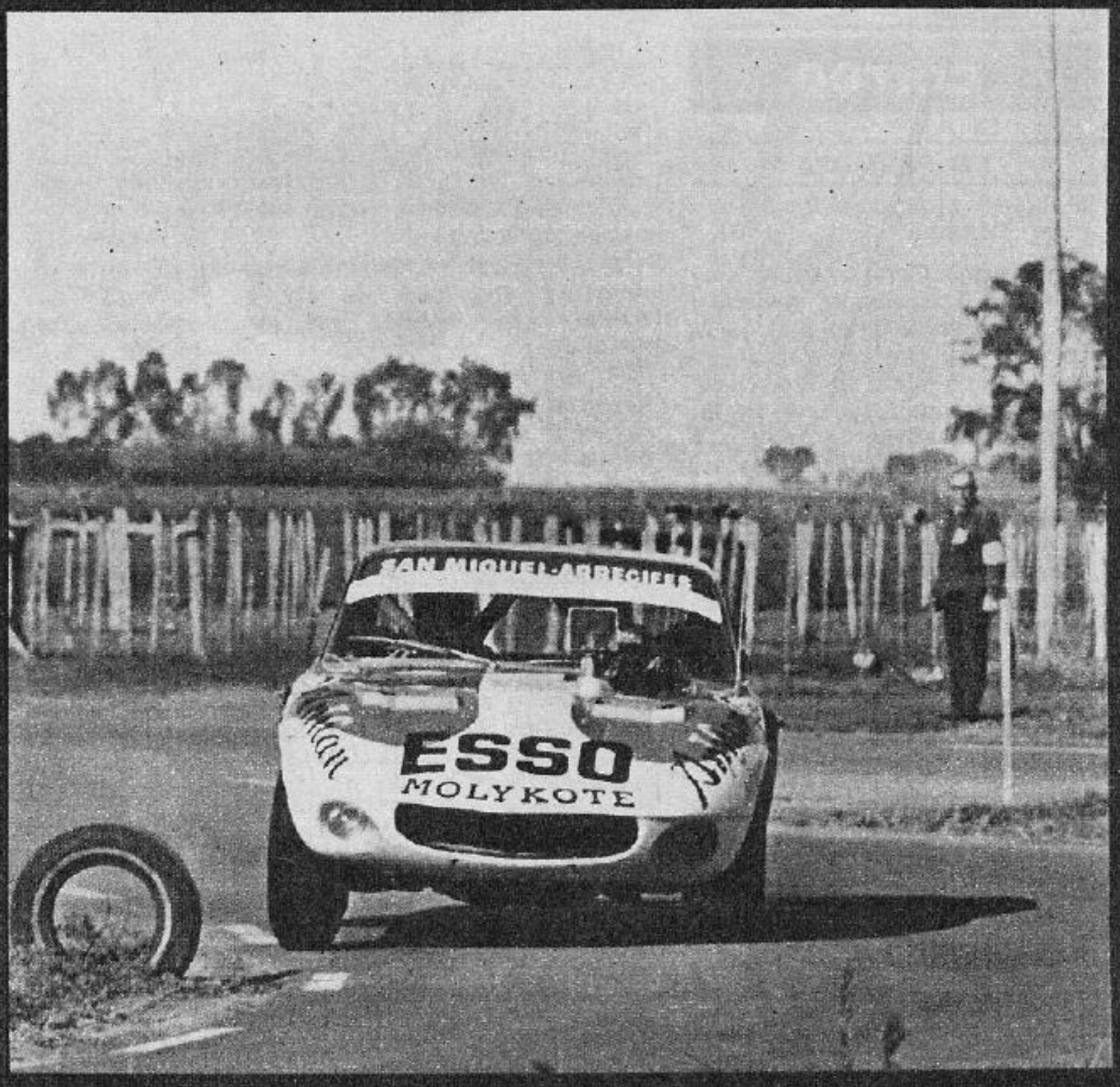
HAGA CARROCERIAS PLASTICAS y también lanchas, cañas de pescar, anillos trasparentes, cabinas de tractores y todo lo que el plástico reforzado puede brindar.



Hugo Horacio Hasenbalg y Asociados, C. de Correo 1238, o bien Cnel. Díaz 1718, PB, "B", Capital, o telefónicamente al tel. 83-1435. También cursos personales que duran un mes.

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.

calendario



COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO CARRETERA F "A"

Por fin el domingo próximo, de no mediar inconveniente, se realizará la competencia que organiza la Asociación Corredores de Turismo de Carretera. En definitiva, lo que en un principio iba a ser el Gran Premio de la Mesopotamia y luego una carrera de dos etapas en la provincia de Buenos Aires, se ha trasformado por obra de las circunstancias en una carrera común.

El circuito en el cual se disputará será el triángulo que une las ciudades de Chivilcoy con Chacabuco y Carmen de Areco. La largada tendrá lugar a pocos kilometros de la ciudad de Chivilcoy, sobre la Ruta Provincial Nº 30, por la que se dirigirán hasta la intersección de ésta con la Nacional Nº 7 para tomar por allí hasta la intersección con la Ruta Provincial número 51.

El recorrido total del circuito alcanza a 152,376 kilómetros, que son de pavimento en su totalidad. La distancia total a recorrer será de 609,504 kilómetros, que surgen de recorrer el circuito en cuatro oportunidades.

La zona de abastecimientos estará ubicada a pocos metros de la intersección de la Ruta 30 con la Nº 7. Será obligatorio efectuar ellos dentro de la zona fijada al efecto.

Una vez llevada a cabo la revisión técnica de las máquinas, los participantes deberán entregarlas al Parque Cerrado, cuyo horario de cierre ha sido fijado para las 20 horas del día sábado. Los que así no lo hicieren quedarán inmediatamente excluidos de la competencia.

La hora de iniciación de la prueba ha sido fijada para las 9.30. Se establecerá el orden de partida de acuerdo al ranking de la categoría. El intervalo del lanzamiento entre máquina y máquina será de diez segundos. El puntaje que otorgará para el Campeonato Argentino será: 9, 6, 3 y 1 puntos, para el primero, segundo, tercero y cuarto, respectivamente.

Los premios a distribuirse ascienden a 4.316.650 pesos viejos.

El domingo tienen una buena oportunidad de concurrir todos los aficionados de la Capital Federal. Para aquellos que se decidan, les informamos que pueden presenciar la carrera en Carmen de Areco, que dista de la "city" nada más que 130 kilómetros por la Ruta Nacional Nº 7.

TURISMO GRUPO 2

El San Isidro Automóvil Club organiza para el domingo próximo una competencia para las categorías Turismo G-2 y Fórmula 4, si se soluciona el problema del autódromo municipal en reparación.

El circuito permanecerá habilitado para entrenamientos el día 28. El sábado tendrán lugar las pruebas de clasificación.

En lo que respecta a Turismo, se disputarán carreras para las clases "A" y "B". El escenario será el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires y está previsto que la carrera se realice por la tarde para comodidad del público.

Parabrisas CORSA

correo

EN PERMUTA

de Alfonso Videla, Santiago Temple, Córdoba.

Estimados Corsas: estoy muy conforme con vuestra revista y por el momento creo que es la mejor de las que se publican en la Argentina. Esto lo digo para que comprendan que soy un fanático de vuestras 64 páginas y que por lo tanto espero que esta carta no la tiren en el cesto de los papeles inservibles *(N. de la R.: este papel —previa contestación— será escrupulosamente tirado, para su posterior incineración con los honores correspondientes, en el canasto de los papeles útiles).*

1) ¿Qué precio estiman que puede tener una moto Alpino 175 cm3 modelo 1962, recién reparada y puesta a nuevo?

R) Entre 700 y 1.000 pesos ley.

2) ¿Dónde se puede conseguir un manual del automóvil Studebaker 1936?

R) Escriba a la Sastrería Mandor, Pueyrredón 475, Capital, que hay allí una persona que se dedica a vender manuales de coches antiguos. Puede ser que lo tenga.

3) ¿En qué año se mató el acompañante de Juan M. Bordeu?

R) ¿De dónde sacó tal cosa?

4) ¿Para cuándo estará en las pistas el Numa II modificado de Carlos Ruesch?

R) Posiblemente cuando salga a la calle este número ya habrá hecho su rentrée (en Paraná). Si no es así será en la próxima, equipado con motor Dodge mecánica Bellavigna.

6) ¿Me podrían mandar como recuerdo una caja de llaves Bahco a la dirección que les adjunto?

R) No. Pero le podemos mandar una cortadora de fiambres Berkel de segunda mano, siempre que la operación se haga en permuta por un Hudson Terraplane "mano eléctrica" que no esté muy golpeado.

LEÑA Y CONTRALEÑA

de Un Lector Cordobés, de Córdoba, porsu. (N. de la R.: el lector nos pide que lo mantengamos en el anonimato "para no perjudicar a la Comisión del A. C. de Capilla del Monte" ¿?)

Señores: ... El motivo de lo que me impulsa a esto es que no logro entender a los señores Germán Sopeña y Enrique Sánchez Ortega, sobre el comentario que estos señores hacen referente al circuito denominado "El Zapato" de la localidad de Capilla del Monte. Casi al final de la textura (sic) ponen: "Conclusiones: en el caso concreto del domingo el fracaso de muchos corredores de punta se debió al pésimo estado del camino de ripio, etc., etc." Esta es la parte que desearía me aclararan estos señores, dado que todos los circuitos de montaña que en partes o la mitad del trazado es de tierra y ripio se encuentran en mejor estado que el de Capilla del Monte.

(N. de la R.: ¿en qué quedamos? ¿¿??)

Me extraña mucho que el señor Sopeña tuvo la oportunidad de hacer el comentario de la Carlos Paz-Mina Clavero (Nº 221, pág. 18), y para ser más exacto antes de un título que dice "Montañita" le pone: "estado del camino bueno", la palabra bueno la dejamos para un porteño o para alguno que no conozca los caminos de mi querida provincia de Córdoba, porque quizá estaba igual o peor que el de Capilla del Monte.

Agradeciendo su atención y a la espera de una contestación satisfactoria, aprovecho la oportunidad para saludarlos muy atentamente.

R) Usted dice que no logra entender a Sopeña y a Sánchez Ortega pero nosotros confesamos —no sin cierto rubor— que no logramos entenderlo a usted. Por un lado se ofusca cuando ellos dicen que el camino de Capilla era malo y que eso produjo abandonos de corredores de primera línea. Sopeña —consultado que fue al respecto— sostiene que el camino de Capilla era peor que el de la Pampa de Achala y que en el primero de ellos había piedras sueltas de regular tamaño, amén de mucha tierra suelta (es decir sin collar y cadena) y las sucesivas pasadas de los competidores empeoraron aún el mal estado del piso. (Cuatro pasadas contra la ida y vuelta de C. Paz-M. Clavero.)

EMILIOZZI

de Ricardo Novoa, San Martín, provincia de Buenos Aires.

Señores: Me es sumamente grato dirigirme a ustedes con el fin de que me contesten algunas preguntitas:

1) ¿Qué promedio hizo Dante Emiliozzi en la primera etapa del GP de TC de 1966?

R) En esa etapa, que iba de Mercedes a General Pico con 564,8 km de recorrido, Emiliozzi estableció un promedio de 192 km 343 m por hora, mientras que el ganador del parcial, José Manzano, lo cubrió a 202,295.

2) ¿Cuántas etapas ganó en dicho Gran Premio?

R) Ninguna. En la primera etapa resultó sexto y en la segunda abandonó por rotura de cárter, que le impidió llegar en término al fin del tramo.

3) ¿Es posible que volviera a correr —siempre refiriéndome al hombre de Olavarría— con un Falcon TC "A"?

R) Corrió el rumor pero creemos que es infundado.

4) Y para terminar: ¿hay algo de cierto en lo que he oído decir respecto a un arreglo con Ford o con Pronello para preparar los motores de esa marca para SP?

R) No.



Correo Argentino Central B

TARIFA REDUCIDA
Concesión Nº 7970

Registro de la Propiedad Intelectual Nº 965.704

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Laureados por la Ganadora!



En nafta común o super... siempre GANADORA! Potenciada para rendir más en todo **tiempo, altura y latitud.** Refinada al platino. La nafta que en **pureza, medida y calidad** es respaldada por los Laureados: operadores de las estaciones YPF, campeones nacionales en las ventas de nafta, gas-oil y lubricantes. Convierta a su auto en un laureado. Diga usted también:

mi nafta...la Ganadora

Cargue Combustibles YPF ¡y péguele fuerte!

MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS - SECRETARIA DE ESTADO DE ENERGIA

Para los que tienen riqueza por fuera
y por dentro y pueden disfrutar
plenamente lo que la vida ofrece,
para ellos . . .

faltaba Kent.

Para gente que ya lo tiene casi todo.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com