m/n 100 $1

N° 239

CUANTO CUESTA SU PEUGEOT 404 POR KM

CORSA

Del 17 al 23 de noviembre de 1970



Las revistas de Mauro

EL DISCUTIDO TC "A"

PAIRETTI: SUS COMIENZOS

LA PRODIGIOSA ALFETTA

Escándalo!...

Los hombres se apoderaron de los

CIGARRILLOS

CORDON

ROUGE

(Cuando los fumaron, decidieron hacerlos suyos...)



m$n 90.-
http://lasrevistasdemiabuelo.wordpress.com

Nº 239. Del 10 al 16 de noviembre 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
Carlos Ibáñez
GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner
GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini
GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

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 Ciancaglini.
DIAGRAMACION
Eduardo César González (Jefe), Enrique J. Giovanetti y Carlos A. Romanó
FOTOGRAFIA
Carlos Agustín, Alfredo Albornoz y Mariolino Castellazzo.
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
DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director de Publicidad: Alberto Pazos.
Promotores: Alberto E. Oliveira, 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 prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intel. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. 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

DE VUELTA AL PAGO



Tal como lo imaginábamos. Falta escasa semana y media para que se cierren las inscripciones del Gran Premio Internacional del Sur y nada más que dos corredores argentinos han manifestado sus intenciones de correrlo.

La cosa estuvo mal desde un principio, en primer lugar porque nunca segundas partes fueron buenas. El Gran Premio debió ser siempre la única y exclusiva prueba magna en el calendario del año, sin versiones Mark o Mark II dentro del mismo lapso. El Gran Premio siempre debió ser uno sólo, porque con versiones complementarias, ya sea al Sur, al Este o al Oeste, lo único que se logra es hacer perder consistencia, expectativa popular y prestigio a la clásica carrera de fondo del almanaque corsa nacional.

En segundo término el itinerario elegido y las categorías admitidas, hacen que la carrera sea prácticamente prohibitiva para la mayoría de potenciales intervinientes. En una palabra, los que tienen en sus manos la posibilidad de hacer volver por sus fueros a nuestro automovilismo, están en otra cosa...

La semana pasada fue pródiga en retornos. Volvieron de Europa Fangio y Boeri quienes tuvieron como misión ultimar los detalles contractuales para la próxima temporada internacional (ver página 14). Parece que tendremos fierros como la gente y gente de fierro en los 1000 Kilómetros de Buenos Aires. También regresó el equipo del ACA en pleno después de finalizar su actuación en la temporada europea de F. 2. Fuimos a recibirlos y Carlos Reutemann —principal actor del equipo y eficiente corresponsal volante (en el más amplio sentido de la palabra) de CORSA —vino a la redacción, más que para que se le hiciera un reportaje, para chimentar al por mayor todo lo vivido en Europa. Aunque no lo crean, Lole estuvo *siete* horas *siete* hablando y hablando, reflejando como él sólo sabe hacerlo, sus experiencias europeas (ver página 8).

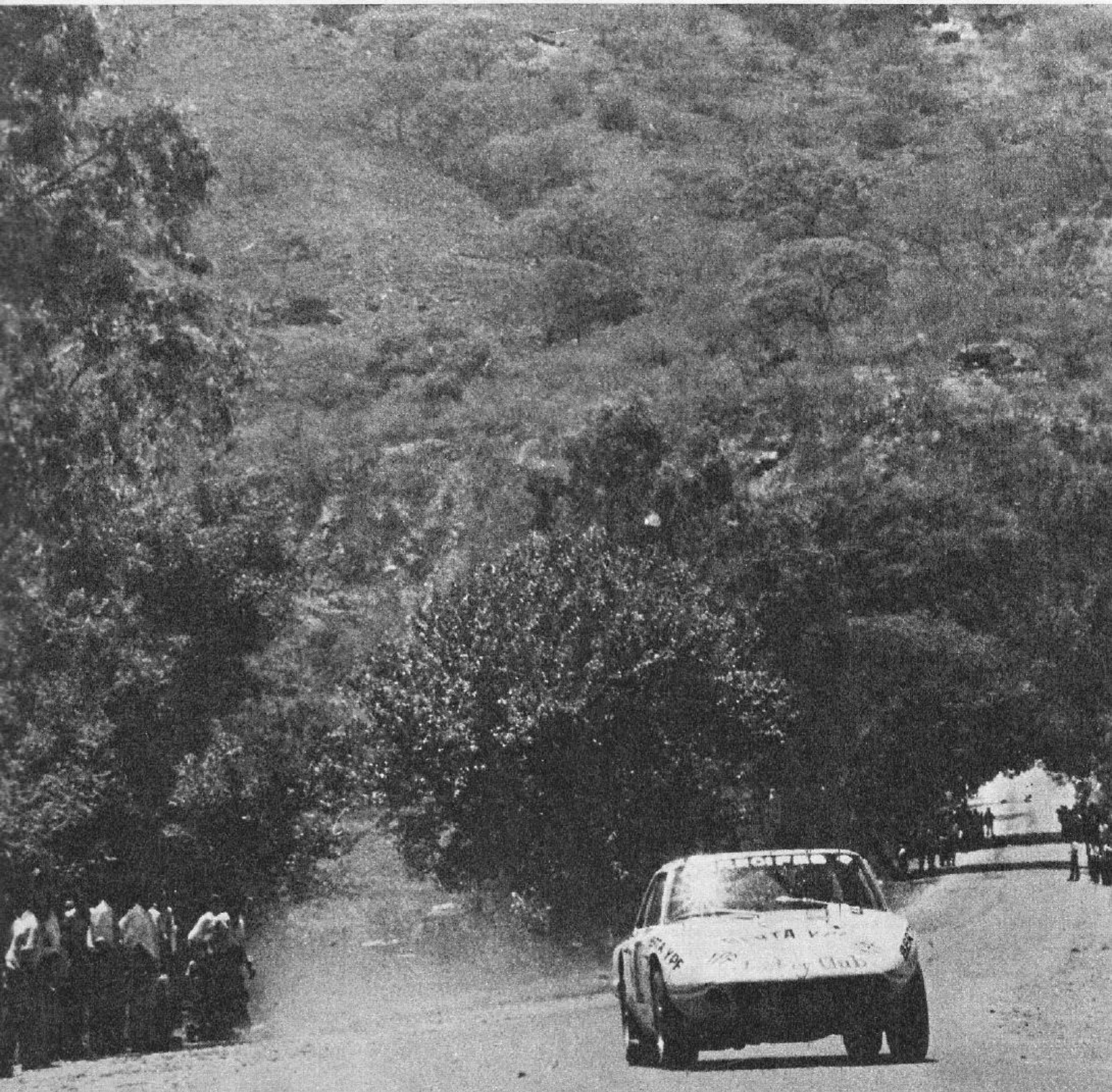
No cabe ninguna duda que es de vital importancia que el equipo retorne al otro lado del charco el año próximo. Toda la enorme experiencia que se acopió esta temporada, debe hacerse rendir. Creemos que sería un lamentable error no continuar con lo empezado.

G. M.

TC "A" EN SALTA

por "El Caudillo" (SERGIO CORNEJO

DI PALMA, AHORA MAS

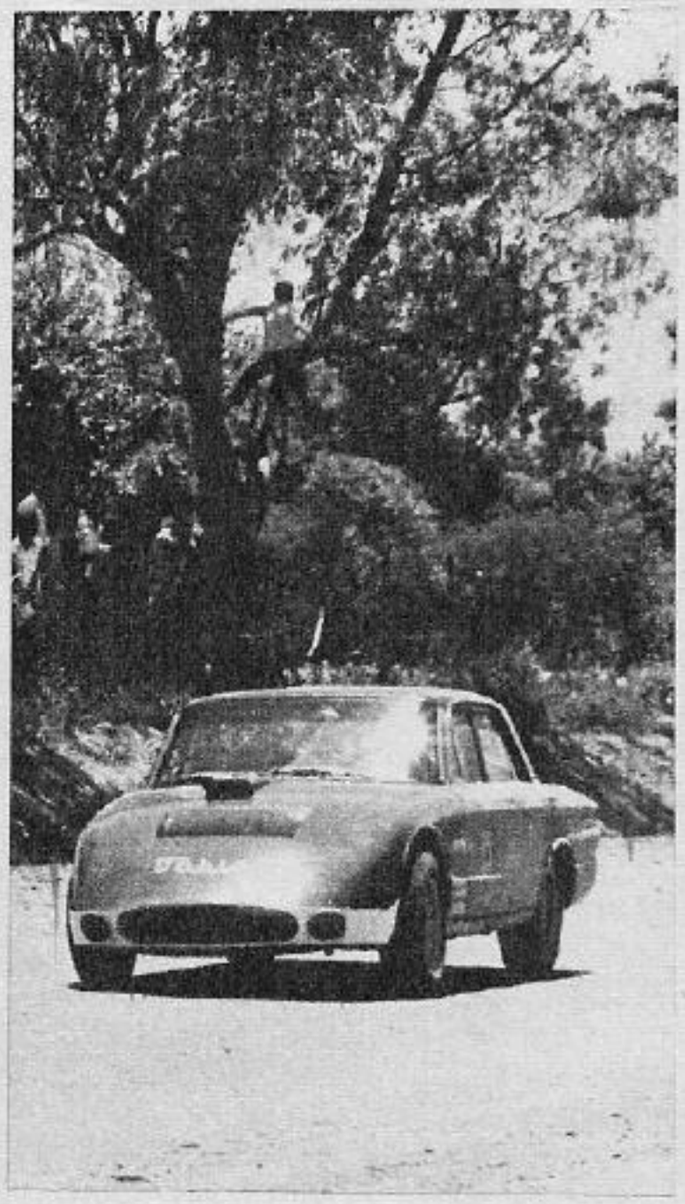


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Fotos: CARLOS AGUSTIN

CERCA

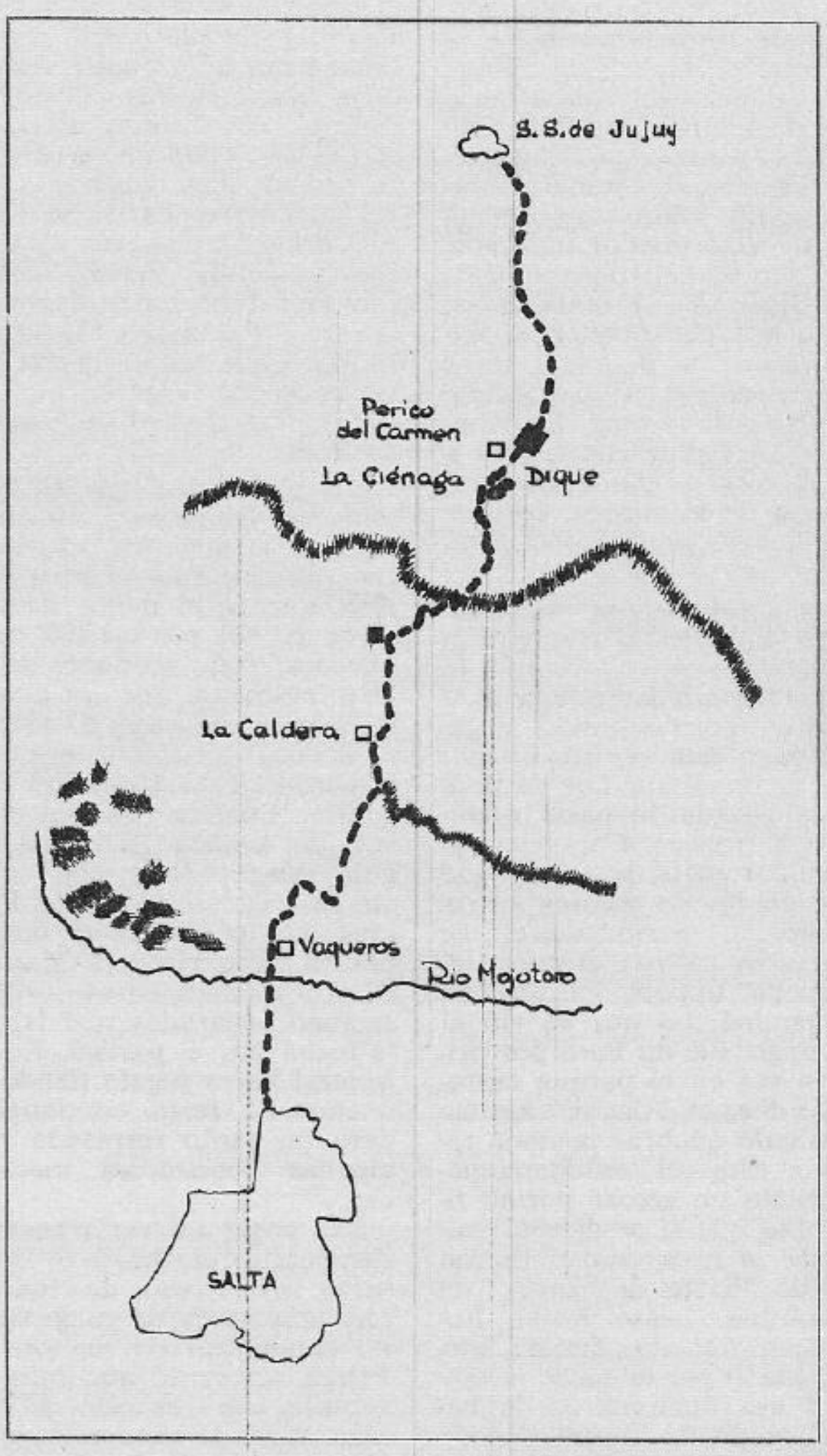




"Cacho" Matías quebró la racha de abandonos en Salta. Fue tercero (descalificación por medio) detrás de Di Palma y Perkins. Lo mejor hecho por los 6 cilindros del Falcon.



Uno de los descalificados fue el tucumano Parra. De todos modos su labor fue más que meritoria. Reglamento aparte...



Con el triunfo del domingo en Salta, Luis Di Palma es "casi" el dueño del Campeonato. Buena labor de Gastón Perkins y de los tucumanos "Bonny Blasco" y Parra que finalmente fueron descalificados ante denuncia de Malnatti. El problema de estar lejos y de ser fecha sandwich. Tercero fue "Cacho" Matías con un Falcon

Olvidada, combatida, injustamente tenida a menos, se corrió por fin la carrera que el Auto Club Salta tenía programada para la categoría TC"A".

Lamentablemente para todos, y a causa de una dudosa disposición de CADAD, la competencia no fue del todo normal como era de esperarse. Sucede que al otorgársele a Hughes la fecha para su carrera el domingo que viene, con el antecedente de que el próximo pasado se corrió Pergamino, la mayoría de los corredores optaron por olvidar la prueba de Salta y prepararse lo mejor posible y con tiempo suficiente para Hughes.

Los kilómetros que separan a Salta de Buenos Aires jugaron un papel decisivo. Como decíamos la semana anterior, se hace tremendamente difícil correr hoy aquí, dentro de siete días a 1600 km y luego de otros siete días nuevamente en Buenos Aires.

Como resultado, tuvimos que en la línea de partida en Vaqueros, alcanzamos a contar 12 máquinas, de las cuales dos eran de turismo G2. Sin temor a ser sistemáticos, volvemos a repetir que CADAD con esta resolución no hace más que perjudicar al automovilismo argentino y dentro de él, a un grupo grande de gente que trabaja en forma desinteresada. Sus integrantes numerosas veces hicieron notar que era intención de la institución en hacer cada vez más partícipes del automovilismo al interior del país. Evidentemente, las palabras se las lleva el viento. El circuito elegido por el A.C.S. gozó de la aceptación de todos. Se trata de un camino de montaña muy trabado (obsérvense los promedios) con piso de ripio y cornisa que lo hacen muy interesante. Es de los que requiere fundamentalmente habilidad conductiva. Para ubicarlo geográficamente, digamos que es el camino que une la ciudad de Salta con San Salvador de Jujuy, el llamado "de cornisa". Por él pasó el último Gran Premio Internacional de Turismo.

La carrera se hizo en dos etapas. Una con Vaqueros como punto de partida, y que

→

luego de aproximadamente 52 kilómetros finalizó en Perico del Carmen, una neutralización de una hora y se emprendió el regreso hacia Vaqueros por el mismo camino. Solamente 104 kilómetros de carrera y algo más de una hora y cuarto de enderezar montañas. Entre los protagonistas, como era de suponer se encontraron los dos aspirantes al Campeonato: César Malnatti y Luis Di Palma. El triunfo de Di Palma contribuyó a que Luis esté ahora más cerca aún de la corona, con los tres nuevos puntos que sumó a los que ya ostentaba.

Lamentablemente por todo lo ya dicho en lo referente a espectáculo no se repitió lo de Pergamino. En el apartado marcas, Torino volvió a ganar, pero esta vez sin ningún tipo de oposición. Los de Dodge se guardaron para ir con todo a Hughes, Chevrolet no intentó repetir, por más que a mediados de semana se rumoreó la participación de García Veiga con el auto del "Gallego" Cupeiro ganador en Pergamino. Lo que se vió el domingo, fue un Ford por primera vez en el parque cerrado. Eduardo "Cacho" Matías consiguió quebrar la mala racha y esta vez no abandonó, logrando un tercer puesto final. Los que sí perdieron realmente la oportunidad fueron los de "hasta dos litros" de cilindrada. Leáse Rossi, Rodriguez. Canedo, Zunino, etc. El sábado por la noche la opinión era unánime... de haber venido Rodriguez Canedo por lo menos que ganaba, era por tres minutos sin mayores problemas. Esto quedó demostrado el domingo con la actuación de "Bonny Blasco" y Parra que estuvieron más que prendidos en los primeros puestos.

LA IDA Y LA VUELTA

Con dos minutos de intervalo se pusieron en marcha. Primero lo hizo Di Palma, luego Malnatti, Perkins, "Larry" y el resto por riguroso orden de ranking. En Aguada, a 29 kilómetros de la largada, ya Di Palma se ubicó primero por tiempo. Atrás Perkins que lo perseguía a 20s. y "Larry" y Matías pisándole los talones. Parra (Berlina 1500) y Bonny Blasco avec una voiture Peugeot cuatre-cuatre estaban también en la conversación. Malnatti disputaba el tercer puesto en los relojes tratando de solucionar el problemita de las bujías empastadas. Al llegar a Perico del Carmen finalizando la etapa inicial, Di Palma —que era puntero— había conseguido aumentar la diferencia sobre Gastón que continuaba segundo a 36s. El tercer puesto se definió por "Bonny Blasco" con el 404 y cuarto Parra con la berlina Fiat. Apenas a 4s del tucumano Parra se ubicó Cacho Matías con el Falcon y detrás Perry Mason con Fiat 1500 cupé, Malnatti, "Larry", Faraoni y Alessina. El único que faltó a la cita de los once que largaron de Vaqueros, fue el cordobés Ricardo Belliti.

Los problemas que se presentaban hasta ese momento eran todos menores. El único generalizado fue la temperatura, que en el mejor de los casos andaba por los 100° centígrados. Todo producto de la idem ambiente que era alta e insoportable. Luego de la hora de neutralización, todos se pusieron en marcha hacia Vaqueros. Cuando pasaron otra vez por Aguada, Di Palma seguía punteando y con cada vez más luz sobre Gastón Perkins. La lucha por el tercer puesto tomó vigencia. Matías, Blasco y Parra en ese orden, estaban separados por 1s. en la lucha por el parcial. En la general Parra seguía siendo el dueño. El resto continuaba, pero un tanto retrasado por algunas pequeñeces mecánicas.

Las cosas no variaron fundamentalmente hasta el final, salvo el retraso de Blasco. Las posiciones de vanguardía no cambiaron de manos. Di Palma acrecentó aún más su ventaja con respecto a Perkins. Parra le ganó a "Cacho" Matías por 11s y más atrás Malnatti, "Larry" y "Perry Mason" consiguieron clasificarse.

EMPANADAS SALTEÑAS

Merece un comentario aparte la hospitalidad de los salteños para todos los huéspedes en general. La gente de Salta solucionó todos y cada uno de los problemas que se iban presentando. Vale decir también que desde hacía mucho tiempo los periodistas no trabajamos con la comodidad con que lo hicimos el domingo pasado.

Ricardo Belliti no pudo siquiera terminar el primer tramo. El Tornado se comió el árbol de levas y dejó con las ganas al cordobés.

José Manuel Faraoni anduvo con el paso cambiado. A raíz de un trompo, el coche no quiso arrancar más. Demoraron en lograrlo, pero finalmente logró llegar a destino aunque retrasado.

"Cacho" Matías saltaba de alegría en el parque cerrado luego de la carrera. No podía creer que se le hubiera cortado la mala racha. *"El auto anduvo muy bien, solamente tuve algún problema con los frenos"*. Lo acompañó Marcial Feijóo.

Gastón Perkins: "No tuve problemas. Zapateaba un poco el tren trasero cuando lo exigía en alguna frenada. Lo que pasa es que mi auto no está como para pelear con el de Luis, así no se le puede ganar. Los motores salen del mismo horno pero parece que los míos salen quemados. . .". ¡Qué va a hacer paisano...!

"Larry" se bajó indignado del auto. *"¡Te das cuenta!... el domingo pasado se me rompió el varillaje de la caja, hoy se me cortó el chupador del tanque de nafta... si no hubiese sido por eso, podría haber peleado la punta. A quince kilómetros de la largada iba primero por cuatro segundos sobre Di Palma... ¡Qué lástima!"*.

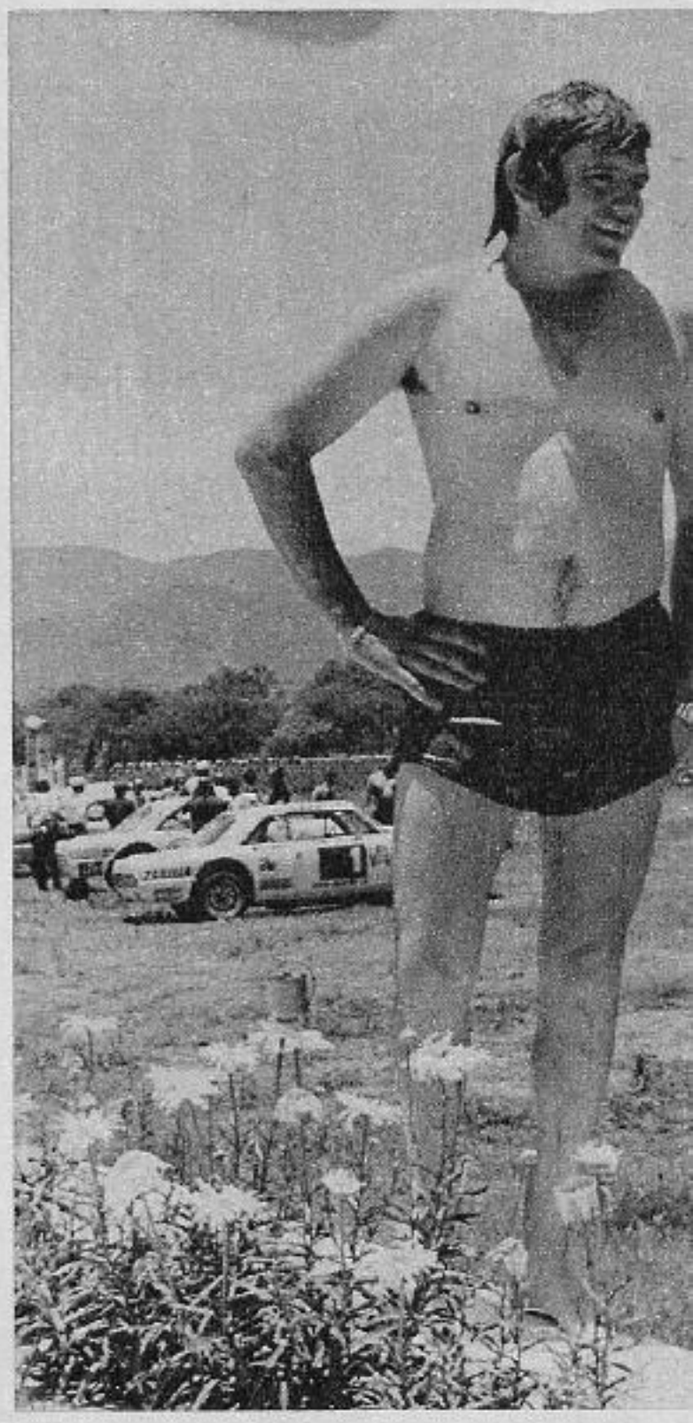
Isidro Gestner sigue sin poder estrenar su Falcon TCA. Esta vez fue el embrague que se rompió apenas puso el auto en marcha en el parque cerrado. En Pergamino tampoco pudo. Lástima que esta vez recorrió un montón de kilómetros en vano.

Di Palma cuando finalizó el primer tramo, solucionó un problema de carburación y andaba con mucho miedo porque la temperatura venía marcando alto. De todos modos llegó primero y el motor aguantó el trajín. En la segunda etapa se le quemó el encendido transistorizado...

El comandante Alessina anduvo toda la carrera con problemas de carburación. Para peor en la segunda etapa largó sin que se le bajara la bandera y el Comisario lo penalizó con 12 minutos.

César Malnatti no pudo andar al límite de sus posibilidades ya que tanto a la ida como a la vuelta adoleció su Tornado de inconvenientes por causa de un balancín roto. El Campeonato se alejó un poquito más el domingo y no sería aventurado predecir que el primer campeón de esta categoría será Luis Rubén Di Palma.

"Perry Mason" llegó a parque cerrado con el motor hirviendo. *"Por suerte pude llegar... estoy contento porque por fin pude terminar una."* La cupé Fiat 1500 tuvo problemas con los frenos.



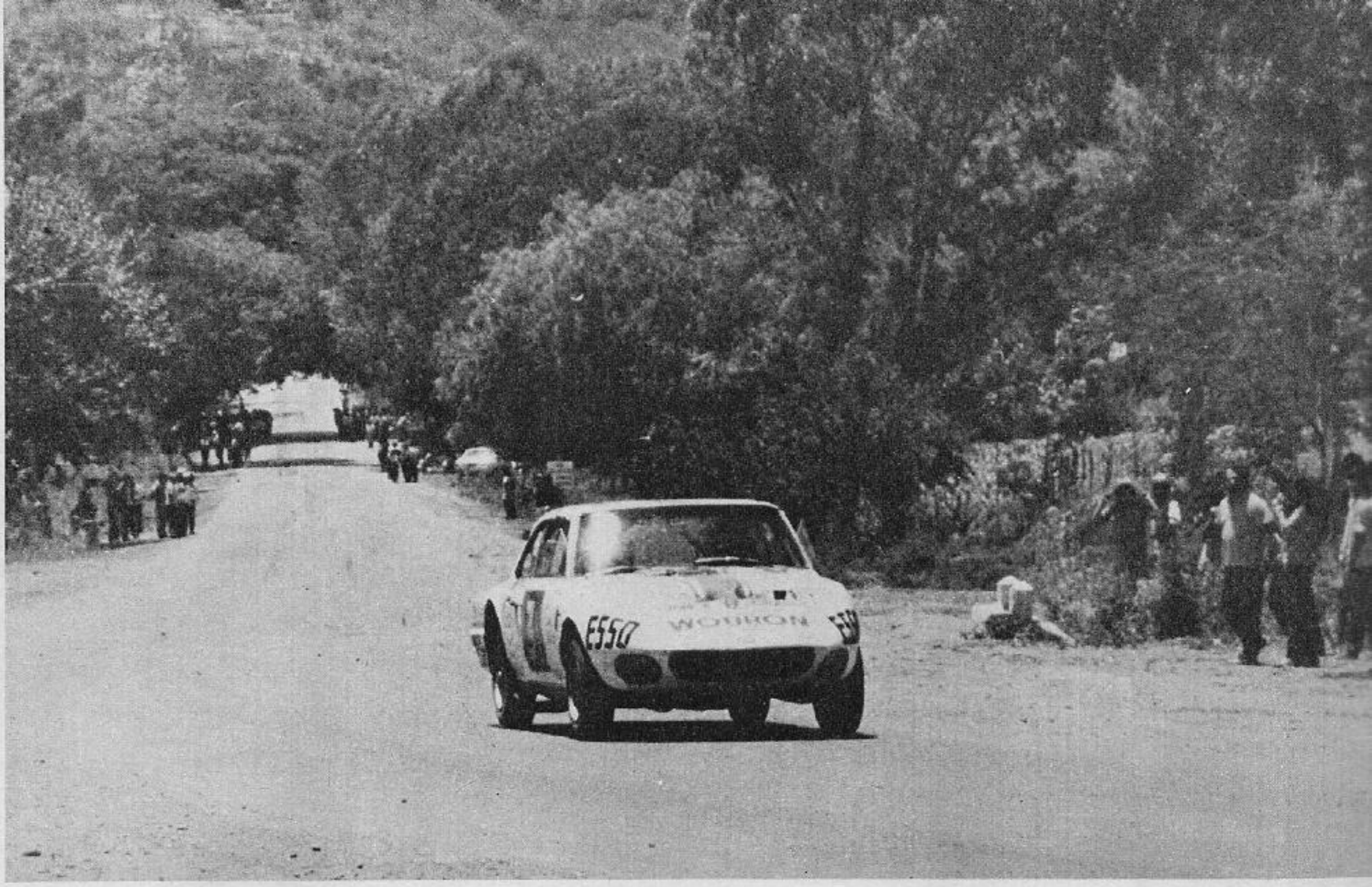
DENUNCIA Y DESCLASIFICACION

Una vez finalizada la primera etapa, César Malnatti presentó una denuncia escrita contra los coches de "Bonny Blasco" y Parra. La misma aducía que los autos de estos pilotos no estaban encuadrados dentro del reglamento de la categoría, entre ellas: barra antivuelco, ubicación de las ruedas de auxilio, la falta de palieres flotantes, etc. (Es decir, los autos eran indudablemente Grupo-Dos).

Cuando terminó la carrera, pudimos notar la veracidad de las razones de la denuncia y el Comisario Técnico descalificó a ambos. Fue una verdadera lástima, ya que no nos cabe la menor duda que ninguno de los dos obró con mala fe. Además tanto Parra como Blasco anduvieron a las mil maravillas. Lo que sí es criticable fue la actitud del Comisario Técnico que el día sábado revisó los autos y no hizo objeción de ningún tipo, dejándolos largar en esas condiciones. Los reglamentos se han hecho para cumplirlos... antes de la carrera también.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Di Palma entre el calor y las flores haciendo físico en el parque cerrado de Salta. Después ganó sin problemas. ¿Campeón?

Gastón Perkins fue segundo de Di Palma con un motor con menos HP aunque proveniente de Alta Gracia.

SALTA TC - "A"

Vaqueros - Perico del Carmen - Vaqueros (104 km)

Auto Club Salta - 15-XI-70

Primera serie:

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*
1º	1	Di Palma, Luis	Tornado	38m48s3
2º	3	Perkins, Gastón	Tornado	39m24s5
3º	2	Malnati, César H.	Tornado	41m37s2
4º	9	Matías, Eduardo	Ford Falcon	41m52s
5º	6	"Perry Mason"	Fiat 1500	42m37s8
6º	8	Faraoni, José M.	Tornado	42m58s5
7º	4	"Larry"	Tornado	44m44s7
8º	5	Alessina, Carlos	Tornado	46m59s4
9º	7	Belliti, Ricardo	Tornado	52m41s4

PROMEDIO DEL GANADOR: 80,865 km/h.

Segunda serie:

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*
1º	1	Di Palma, Luis	Tornado	38m50s5
2º	3	Perkins, Gastón	Tornado	39m59s7
3º	9	Matías, Eduardo	Ford Falcon	41m00s4
4º	2	Malnatti, César H.	Tornado	41m35s4
5º	6	"Perry Mason"	Fiat 1500	42m30s2
6º	4	"Larry"	Tornado	42m36s4
7º	7	Belliti, Ricardo	Tornado	57m41s2
8º	8	Faraoni, José M.	Tornado	47m47s5
9º	5	Alessina, Carlos	Tornado	45m49s5

PROMEDIO DEL GANADOR: 80,789 km/h.

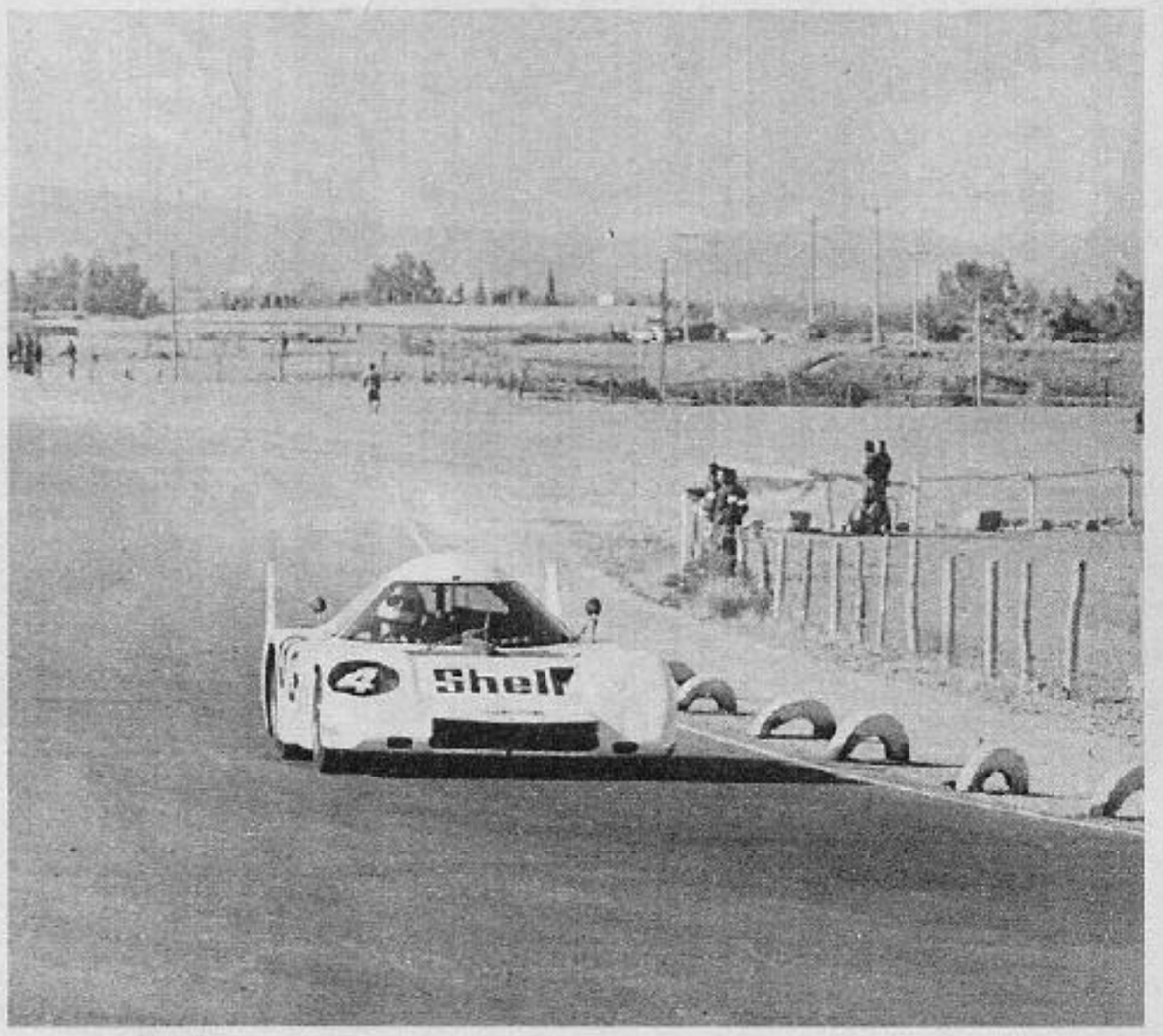
CLASIFICACION FINAL

(Suma de tiempos)

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*
1º	1	Di Palma, Luis	Tornado	1h17m38s8
2º	3	Gastón Perkins	Tornado	1h19m24s3
3º	9	Matías, Eduardo	Ford Falcon	1h22m52s4
4º	2	Malnatti, César H.	Tornado	1h23m12s4
5º	6	"Perry Mason"	Fiat 1500	1h23m38s2
6º	4	"Larry"	Tornado	1h27m21s4
7º	8	Faraoni, José M.	Tornado	1h30m46s
8º	7	Belliti, Ricardo	Tornado	1h37m30s9
9º	5	Alessina, Carlos	Tornado	1h44m40s6

PROMEDIO DEL GANADOR: 80,826 km/h.

TRUENO - MONGUZZI - BRASIL



TRUENO-MONGUZZI-BRASIL

El domingo que viene participará en el autódromo de Interlagos, Brasil, un Trueno Sprint del equipo de Horacio Steven conducido por Angel Monguzzi y muy probablemente completaría el binomio (la competencia será por parejas) Carlos Sandy **Marincovich. Las 1.000 Millas de Interlagos contarán este año con la participación de una Ferrari 512-S y un Abarth 2.000 ambos oficiales. Por supuesto que será muy importante la comparación del rendimiento de nuestro Trueno con los fierros** pur sang **europeos.**

La carrera se largará a las 0 horas del domingo para terminar a las 12 del mediodía (linda salida para evitar el agobiante calorcito carioca). El auto sale hoy martes hacia Brasil por vía terrestre para llegar el jueves a San Pablo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Junto a Carlos Reuteman otra vez en Buenos Aires

EL MOMENTO DE LAS CONCLUSIONES

F-2, F-1, pilotos, circuitos, Europa. Todo analizado por la lupa detallista de Carlos Reutemann respondiendo a las preguntas de Corsa poco después de arribar -el jueves pasado- de regreso a la Argentina. Un año de F-2 con indudable proyección futura

-"¡Qué linda foto -sta de Crystal Palace! ¿Y así que mis fotos en general salieron bien?".

—Bien no. Extraordinariamente bien. Las fotos técnicas de BMW, las de F. 1 en Brands Hatch, la nota sobre Regazzoni, todo en general te salió como si fueras un verdadero profesional.

El corredor-periodista Carlos Reutemann ha llegado a Buenos Aires de regreso escasas 24 horas antes y se encuentra entonces en la redacción de CORSA mirando las innumerables fotos por él sacadas durante sus ocho meses de estadía en Europa, hablando de su experiencia periodística que también llamaba la atención en Europa pero respondiendo básicamente a las mil preguntas que una ansiosa rueda de CORSA va planteando con inagotable curiosidad.

Lole Reutemann es un tipo que decididamente sabe usar la cabeza para pensar y por lo tanto para cada cosa tiene una explicación razonada, una crítica justa o una disculpa bien pensada. Ocho meses en Europa le permitieron analizar concienzudamente al automovilismo y extraer por lo tanto una serie de conclusiones de notable sensatez.

—"...**por ejemplo yo me doy cuenta que cambié fundamentalmente la manera de pensar y de correr a medida que pasaron carreras y así me di cuenta que el tiempo de vuelta no tiene ningún valor, salvo para conseguir un buen lugar de clasificación. Es fundamental largar no más atrás de la segunda línea porque si no, uno pierde contacto con el pelotón de punta desde el comienzo y nunca más puede recuperar posiciones.**

—Globalmente, ¿qué es lo que te llamó más la atención?

—"**El ritmo extraordinario con que hay que andar en F. 2. La carrera de Rouen por ejemplo fue impresionante. Tres autos en una misma línea y nadie sabía quien podía ganar. Son tan parejas las posibilidades que la lucha por consiguiente es brutal**".

—¿Y qué es lo que más te decepcionó también desde un punto de vista global?

—"**Los circuitos europeos en general. Son viejos, carecen de una infraestructura lógica (no hay garajes, hay que desarmar motores sobre la tierra), la seguridad es muy relativa y en muy pocos lados se puede andar tranquilo. Yo no entiendo como después critican al autódromo de Buenos Aires que debe ser el más seguro del mundo. Las imperfecciones de los circuitos las arreglan poniendo guard-rails por todos lados pero eso no significa que si uno se pega se vaya a lastimar menos o no inutilizar al auto. Y cuando viaja en medio de un canal de guard-rails como en Barcelona siempre se cuida mucho más y anda uno a dos segundos por debajo de lo que podría**".

—¿Cuál es tu balance personal con respecto a toda la campaña? ¿Cumpliste tu plan si tenías alguno, sentís algún déficit por los resultados?

—"**Yo no salí con ningún plan porque simplemente no sabía qué íbamos a enfrentar. Ahora sí lo haría en caso de volver y pensaría las cosas de otra manera. Por eso todo el año 1970 significó para todos nosotros una experiencia invalorable que abarca millones de detalles casi imposibles de explicar**".

—¿Cómo podés resumir, por ejemplo, ciertos aspectos bien definidos de esa experiencia?

—"**Bueno, últimamente hice varias pruebas con el nuevo Brabham, con nuevas gomas de perfil más bajo y sumado a las experiencias de todo el año en los diversos circuitos, aprendimos realmente como se ponen a punto los autos cambiando sólo la fijación de las barras estabilizadoras. A mí al principio me gustaba más el auto un poco blando, que de sensación al doblar y frenar, pero para tener un auto más ágil en lo trabado es imprescindible que sea bien duro de suspensión. Así lo usan todos los pilotos más importantes pero cuanto más duro es un auto más difícil manejarlo y por lo tanto hay que acostumbrarse a manejar un auto de esas características. La dureza de la suspensión del auto también se regula con las barras estabilizadoras. Por supuesto, con las barras también se adecua el auto al circuito y todo eso se aprende haciéndolo. En general se usa un auto subvirante para las curvas veloces y sobrevirante en lo trabado. A veces se hace necesaria una solución de compromiso. Pero hay que hacerlo a gusto y aprender a lograrlo**".

—¿Qué errores bien definidos cometiste a lo largo de toda la temporada?

—"**En la carrera de Rouen cometí dos: uno cuando seguí de largo en la frenada por exigirme demasiado y el segundo cuando hice un trompo por excesiva vehemencia y perdí un puesto a manos de Pescarolo. También aquel primer toque con Rindt, pero esa vez influyó más el piso mojado. De todas maneras esos toques de atención me permitieron extraer una conclusión fundamental y es que antes de arriesgarte a un posible error conviene levantar. Antes no estaba seguro sobre eso y ahora lo sé perfectamente**".

—Desde el principio vos conseguiste tiempos comparables a los de los mejores pilotos y eso indica que sos un piloto de los más veloces, pero, ¿hay pilotos que andan más rápido que vos, a quienes no puedas seguir?

—"**Sí, claro que hay pilotos más rápidos. Si bien no son muchos sé que Stewart, Regazzoni, Ickx o el mismo Rindt andaban más rápido que yo en todos lados. O sea que yo puedo seguirlos en el circuito pero eso me cuesta andar mucho más cruzado, volanteando y loqueando más de lo normal**".

—Sin embargo en Hockenheim vos lograste una vez el número uno en clasificación delante de todos los monstruos.

—"**Sí pero quizá porque Hockenheim es un circuito veloz que es donde yo mejor me encuentro. Lo más complicado para mí eran las zonas trabadas porque allí no sólo se necesita un ritmo adecuado sino que también es fundamental conocer el trazado y ése era nuestro gran problema. No hay tiempo en Europa. Uno llega un jueves a determinado lugar, recién el viernes se puede girar en entrenamiento, el sábado clasificar y listo. Para quienes ya conocen el circuito está bien pero cuando llega por primera vez no sólo tiene que ocuparse de memorizarlo sino también de elegir las relaciones de cajas o de gomas. Y esas pequeñas diferencias se manifiestan más en la parte lenta de los circuitos**".

—¿Y qué pilotos están en tu nivel actual?

—"**Fittipaldi, Westbury, Schenken, Petterson, Bell...**".

—¿Qué circuito te gustó más de todos?

—"**Salzburgring que es muy parecido a San Juan, Crystal Palace, Hockenheim, Montjuich. El que menos me gustó fue Munich**".

—¿Rompiste motores en carrera?

—"**Sí y siempre sucedió por haber andado fuerte en la clasificación durante mucho tiempo. Es importante obtener un buen registro en la clasificación pero hay que pensar en que no se puede estar todo el día buscando el tiempo porque el motor queda resentido para la carrera. Las veces que se me rompió el motor fue exactamente por eso. Buscando mucho el tiempo el motor se fue debilitando**".

—¿Cuál fue el momento más difícil que pasaste en carrera?

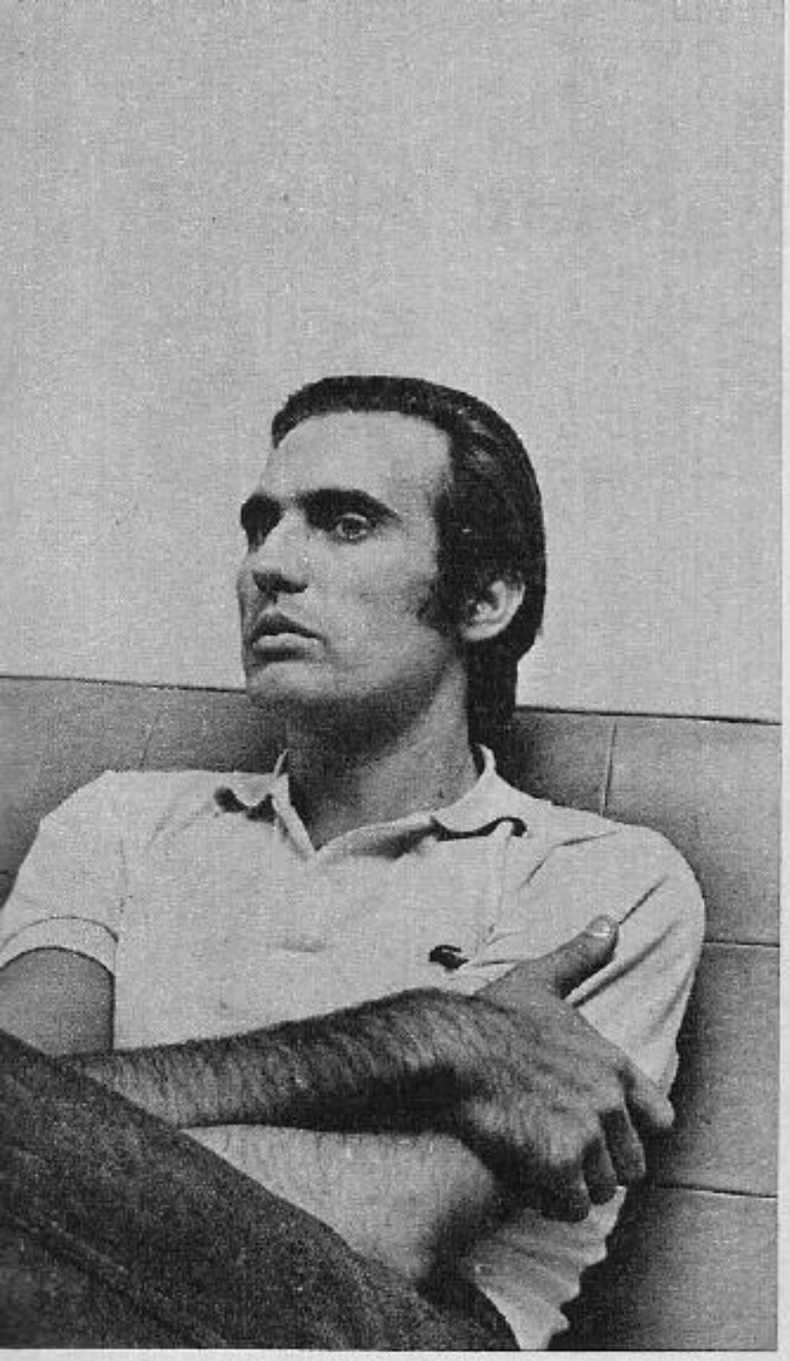
—"**En Salzburg decididamente. Veníamos chupados con Siffert y nos habíamos despegado notablemente del pelotón. De golpe en una ese apareció una mancha de aceite que había dejado el motor de Fittipaldi y como estaba a un metro de Siffert no pude hacer nada. A 220 km/h el coche pegó un latigazo, hizo dos trompos y yo iba con el pedal de freno bien apretado y mirando para todos lados para ver de que lado podía venir el guard-rail. Ya hacia el final del trompo la cola tocó con el guard-rail y se rompió un poco. Pero fue todo tan rápido que no tuve ni tiempo de asustarme. Pero fue sin duda un momento difícil. Después Fittipaldi se lamentaba por el hecho porque a su vez Siffert se quedó y ganó**

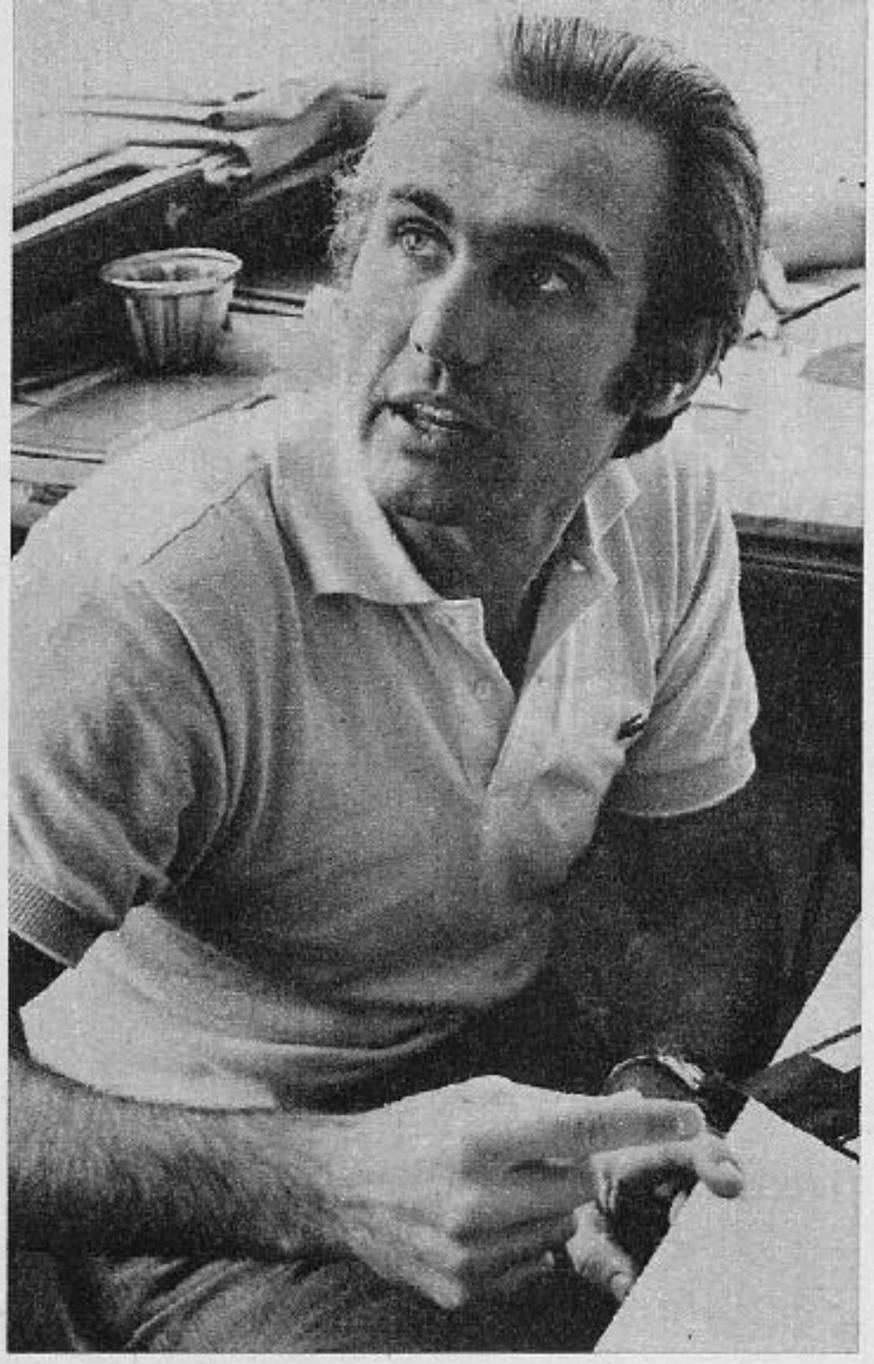
→

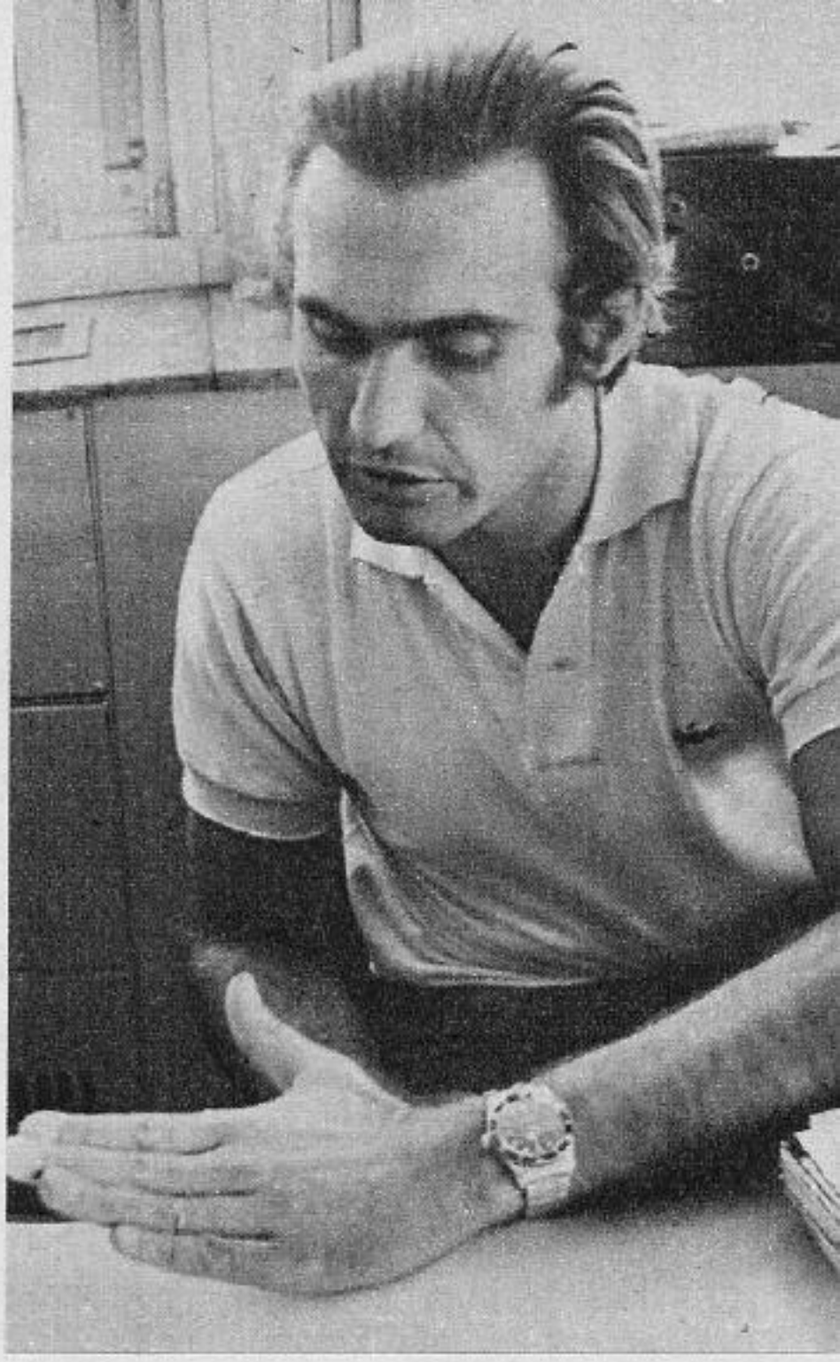


Recién bajado del avión comenzaron las inquisitorias periodísticas. Aquí lo vemos al amigo Pérez Loizeau reporteándolo para la TV. Lole con maletín de viaje.

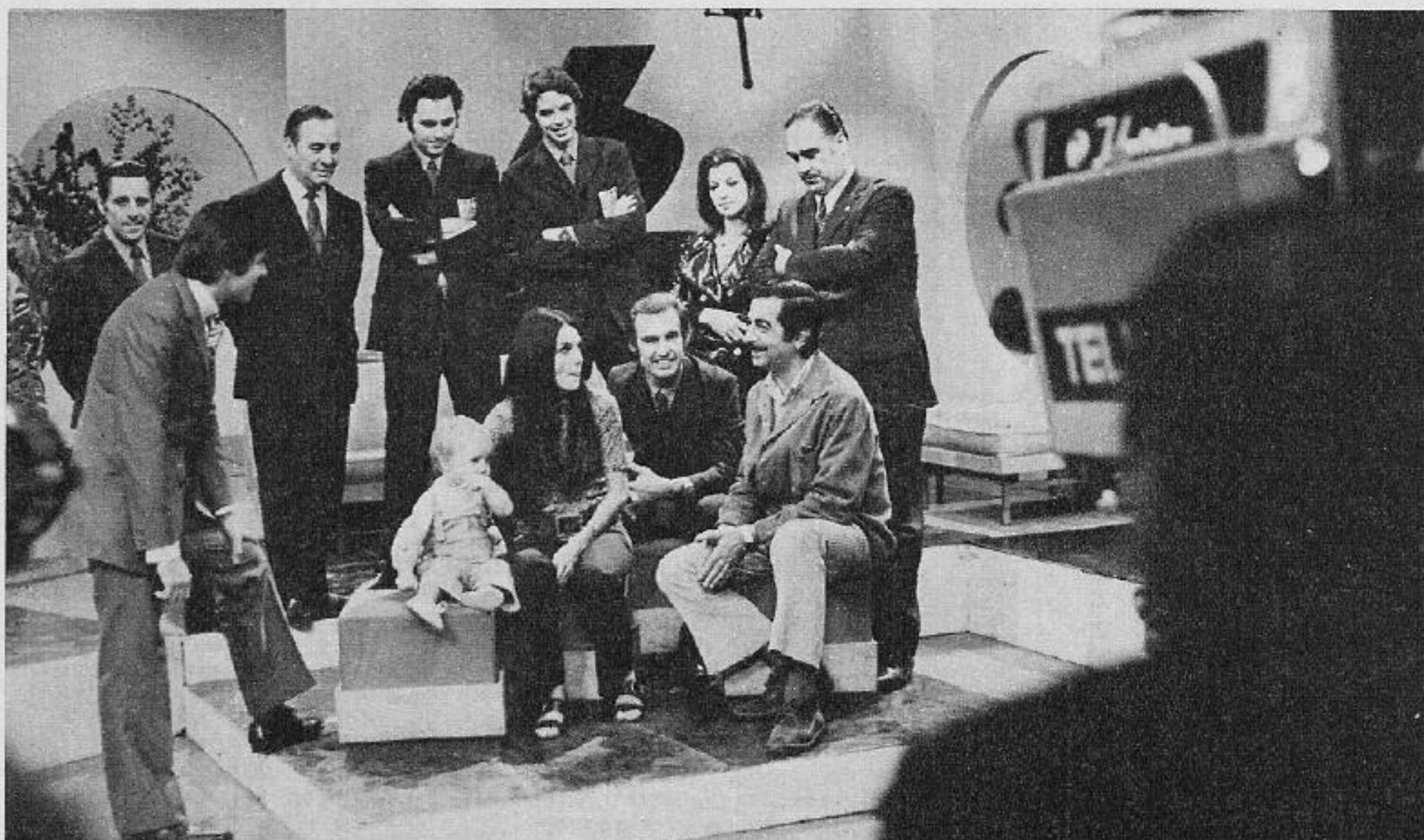
Lole en la redacción de CORSA. Del otro lado del teléfono Paco Mayorga con quien habló gracias a casual llamada de Mayorga. Inmediatamente Paco le preguntó sobre los autazos y esas cosas.











Sobre la mesa de CORSA Reutemann explica diagramas de suspensión y cosas por el estilo.

Al poco rato la televisión no fue a Reutemann sino que Reutemann tuvo que ir al canal. En el programa Matinée de Ca 11 (programa del buen Caldeiro) vemos al equipo del ACA entrevistados por Cando y Percivale.

lckx que venía tercero detrás nuestro como a 300 metros de distancia".

—¿Y cuál fue el momento más emotivo para vos?

—"La primer carrera. La salida a la pista de Hockenheim metido en el auto fue algo incomparable".

—¿Te sentís capaz de correr en este momento en F. 1?

—"Creo que podría conseguir buenos tiempos, no me sentiría desubicado pero Ron Tauranac, que sabe una barbaridad de automovilismo, me dijo como consejo que yo tenía que esperar por ejemplo unos seis meses más de competencias de F. 2 para recién sentarme en un F. 1. Pienso que eso es muy lógico y sobre todo porque Tauranac o Brabham son dos personas de una experiencia tan extraordinaria que no pueden equivocarse".

—¿La F-2 es el justo paso intermedio entre la F-3 y la F-1 o está más cerca de alguna de las dos en particular?

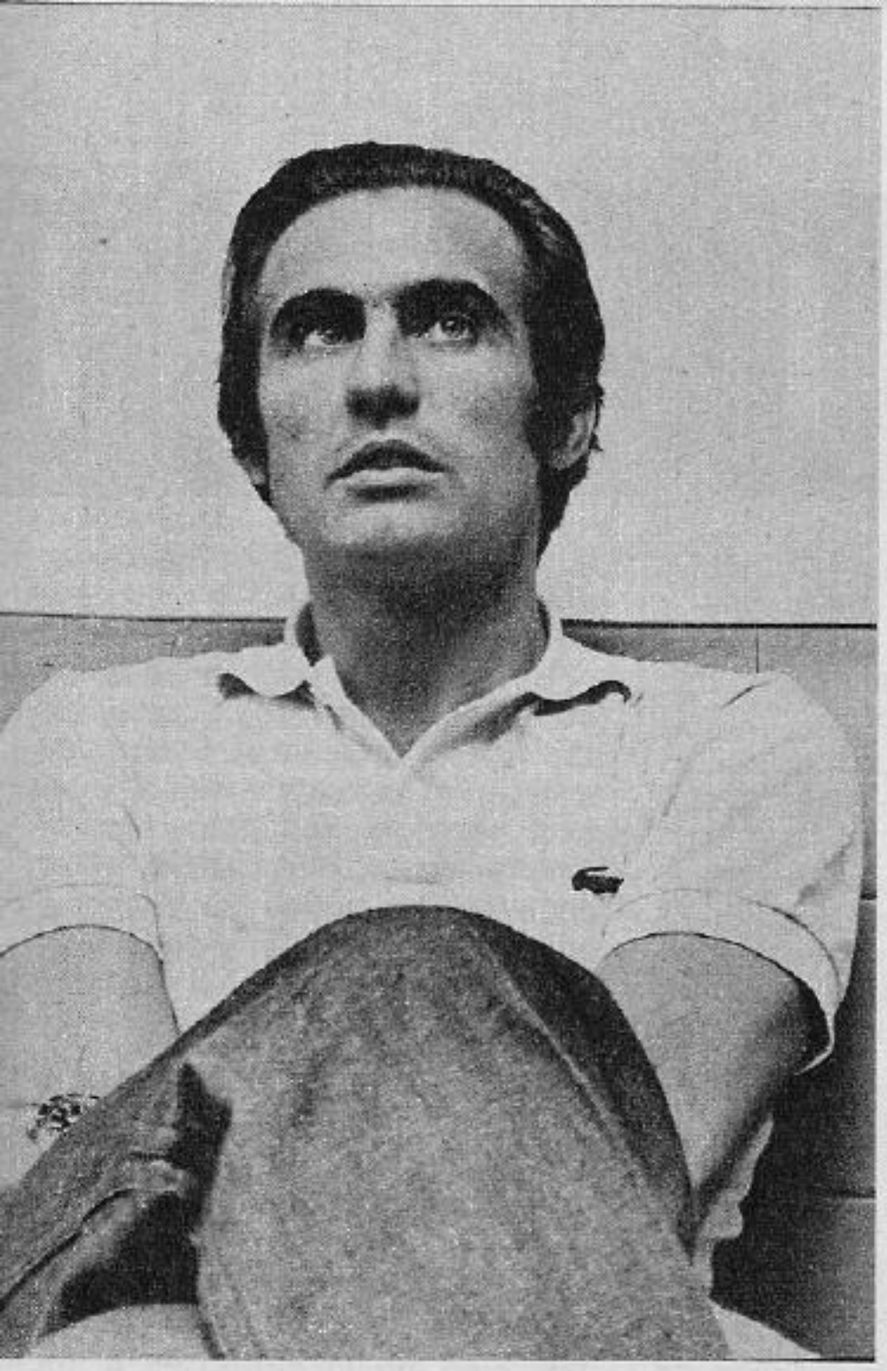
—"Creo que la F. 2 es ideal porque incluso es más difícil que la F. 1 por la lucha tremenda que origina la paridad de autos. Regazzoni opina que la F. 1 es más fácil porque prevalecen más las diferencias entre auto y auto. De todas maneras en 1972 se pretende acercar aún más la F-2 a la F-1 con el nuevo tope de cilindrada que será de 2.000 cm³. La F-3 sigue siendo la clásica escuela promocional y la prueba está en que los pilotos que se destacaron netamente en ella (como Wisell, Fittipaldi, Peterson o Schenken) enseguida pasan a un plano importante en F. 2 y de inmediata proyección a F-1".

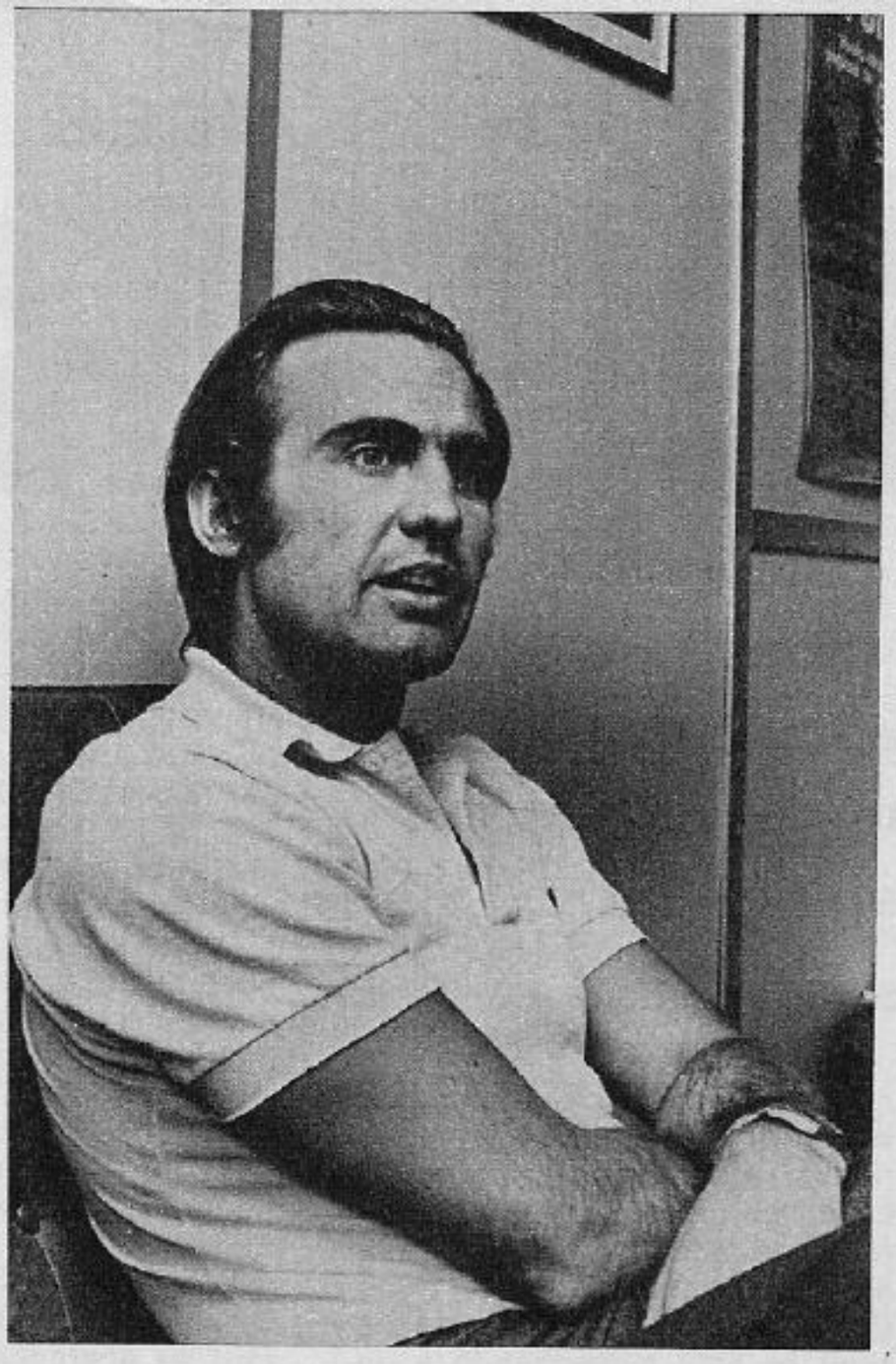
—¿No pensás entonces que para vos hubiera sido más lógico iniciar el camino en F-3?

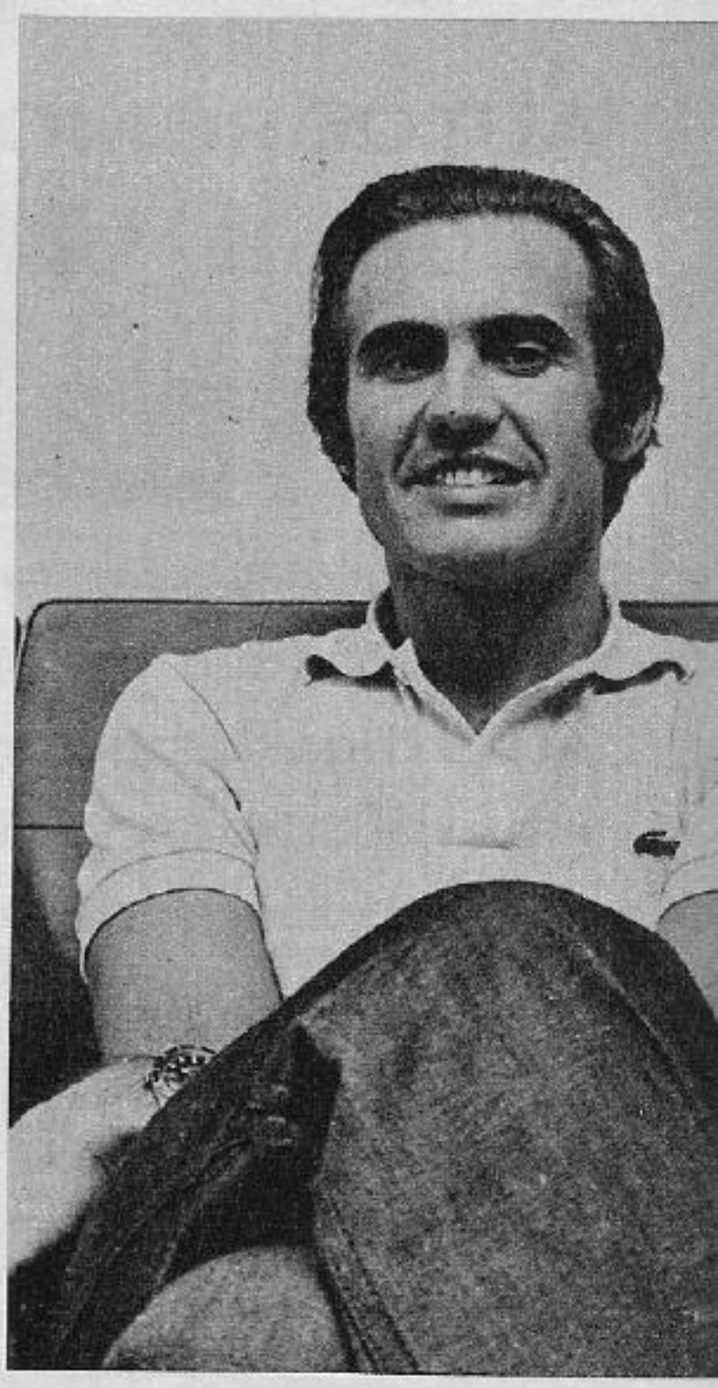
—"En mi caso no, porque ya tengo 28 años y para el automovilismo es bastante. Creo además que cualquier piloto de SP de Argentina está en condiciones de pasar directamente a F-2 sin necesidad de pasos intermedios. No se extrañan tanto las diferencias de relación peso-potencia ni hay problemas en adecuarse al auto. Eso sí, a cualquier piloto joven argentino que quisiera iniciar una carrera en Europa hay que aconsejarle que corra en Fórmula Ford, luego en Fórmula Tres y si tiene condiciones se va a destacar con toda seguridad. Ya en F-3 este año corrieron varios pilotos brasileños que al parecer son realmente buenos y en cualquier momento pueden pasar a F-2".

—¿Tenías ganas de volver al país o estabas acostumbrado a la vida en Europa, dedicada íntegramente al automovilismo?

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com









Sonriente familia Reutemann, otra vez en Buenos Aires.

OPINIONES SINTETICAS

¿Rindt?: "Era el mejor. Buen tipo simple y sincero detrás de esa máscara agresiva que brindaba. Era el complejo de Stewart.

¿Stewart?: "Después de Rint el mejor piloto".

¿Ickx?: "Creo que está en el nivel de Stewart. Es frío, superprofesional. Las piensa todas".

¿Brabham?: "El más completo. Es piloto, constructor, probador de autos, un tipo piola. Es el que más admiro. No le da bolilla a nadie y hace lo suyo".

¿Chapman?: "Jamás cruzé una palabra con él. No sé".

¿Regazzoni?: "La revelación del año junto a Fittipaldi. Los dos son pilotos igualmente rápidos pero Regazzoni es más temperamental. Influyen también seis años de carrera que ya tiene Regazzoni.

¿Ferrari 312 B?: "Que cuatro cilindros más pueden mucho".

¿Lotus 72?: "Es el chasis que mejor dobla de todos".

¿BMW?: "Un equipo brutal. 18 mecánicos y tres camiones para atender tres autos. Una manera organizada de trabajar".

—**"Yo sé que estando con mi familia me siento cómodo en cualquier lado del mundo porque es lo que necesito. Si además estoy haciendo lo que me gusta no puedo sentirme incómodo. Claro que Europa puede ser muy difícil a veces porque el tipo de convivencia es tan distinto a lo que podemos ver aquí. En nuestro país la gente se hace amiga más fácilmente, tiene menos trabas. Allí es diferente. Uno se ve en las carreras, se saluda con todos, se habla pero no se llega a mucho más. Cada uno vive su vida y se comparte muy poco con los demás. Es una manera diferente de convivir, evidentemente".**

—¿De quién te hiciste más amigo?

—**"De Fittipaldi, es lógico. Con él surgió inmediatamente una amistad que tiene muchas cosas en común. Pero también conocí muy bien a Derek Bell y Peter Westbury".**

—¿Qué querés hacer el año que viene?

—**"Volver a correr todo el año en F-2. Es lo lógico para no desaprovechar todo lo aprendido y realizado este año. Personalmente quiero volver a Europa todo el año porque es lo importante para mí".**

—¿Y ahora que hacés?

—**"Me voy a Santa Fe, a quedarme en el campo tranquilamente y descansar. No quiero correr en nada por el momento".**

—¿En la temporada internacional tampoco?

—**"Allí sí. Todo depende del auto. El que me ofreció correr en pareja es Alex Soler Roig que tiene un buen Porsche 917. Ya corrí con él en la carrera del verano pasado y me gustaría correr juntos otra vez. Esa posibilidad es bastante factible".**

Reutemann sabe ver las cosas con claridad. Los resultados pudieron ser quizá diferentes pero eso no altera las experiencias recibidas. Su conciencia profesional lo ha transformado en un piloto perfectamente adecuado a la mentalidad europea y por lo tanto cuenta con una base imprescindible para seguir un camino ascendente en F-2 y F-1. Como Wisell, Fittipaldi, Schenken, Westbury y otros pilotos en ascenso Reutemann no ganó en el año ninguna carrera de F-2. Todos integran sin embargo un grupo de pilotos altamente conceptuados en Europa. De allí surge entonces la conclusión más importante de todas. **Que volver a correr el año que viene es la única manera de continuar un esfuerzo loable que no debe detenerse.**

GERMAN SOPEÑA

AUTODROMO DE BUENOS AIRES

LINDA TARDE BU

El Vicente López en conjunción con la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires organizaron una linda carrera, con motos, Citroën y Fiat. Que se repita y tenga el mismo éxito

Texto y fotos: JORKE A. AUGE BACQUE

Desde que éramos chicos (o poco menos), el Autódromo había estado de reparación en reparación. Hoy, luego de siglos de inactividad, el Vicente López Automóvil Club puso la bandera en el mástil y con el auspicio de la Municipalidad de la Cindad de Buenos Aires organizó una carrera con sentido popular, de ésas que tendría que haber todos los domingos en el Autódromo, para Citroen 2 CV, Fiat 600 y motocicletas 125, 175 y sidecars.

La cantidad de inscriptos en Fiat y en Citroen reflejó lo que está pasando hoy en día en el automovilismo; las categorías menores de Turismo con carácter promocional surgen en cada confrontación con una chorrera de adeptos que hace palidecer a categorías más profesionales. Con este tipo de carrera se está comenzando a desarrollar el mismo fenómeno que hace años protagonizaran las carreras de Turismo cuando era standard. Tanto el Vicente López, como todos los clubes afiliados a la Federación Nº 1 están trabajando en un calendario que le de "comida" al Autódromo Municipal todos los domingos. Se organizará un Campeonato zonal con carreras todos los domingos para Fiat y Citroen. También completarán los programas semanales, motos y sidecars. Bien.

UN MONTON DE GALPONES

Los 2 CV "semi-preparados" salieron a girar en el circuito Nº 9. Desde el vamos se cortó adelante el 2 CV de Antonio Oliva, ganador de la anterior carrera de la categoría en el Autódromo y poseedor de un gran auto. En su persecución salió el 14 de Macarrón quien en algunos momentos logró afirmarse en la punta. Mientras los punteros se peleaban por el primer puesto sin dar tregua, el 12 de Pramparo se acercaba con ganas de llevarse la punta por delante. Un poco más atrás, y formando un pelotón muy discutidor, Sundberg y Crocco, con el 17 a la cola; Pastura, con un 2 CV totalmente standard y con los sellos de las 24 Horas en el motor, realizaba un buen tiempo mostrando buen manejo, aunque alejado de los punteros por diferencia mecánica. Finalmente, el duelo entre Oliva y Macarrón se definió a favor del primero por problemas del platense en el motor. Pramparo, a todo esto, que venía tercero se fue acercando en cada vuelta al puntero pero no pudiendo superar la diferencia que había entre ellos mermó luego su andar y conservó el segundo puesto bien seguro. Bien Aldo Sundberg, con un 2 CV standard. Luego de los "galponcitos" (se dice por Citroen 2 CV) vinieron las motos de 125 y 175. El "cuco" Vignetti, con una Bultaco hacía palidecer las posibilidades de Ubieta (Zanella) y Varona (RF). Sin embargo en las primeras vueltas, Ubieta se adelantó (largó mal y se quedó cuarto en el pique) y se mantuvo adelante toda la carrera. La Bultaco se mantuvo segunda hasta que Varona con la RF amarilla pudo colocarse segundo. La llegada y el triunfo de Raúl Ubieta le vino bien al "barba" Luciano Fernández y al mismo Ubieta, que estaban con la moral un poco decaída antes de largar.



Raúl Ubieta y Zanellita: Ganarle a la



Bultaco.Representante de CORSA: Caccopardo ganador.

Las primeras vueltas: Duelo al sol entre Oliva y Macarrón.



FEDERACION REGIONAL Nº 5

Campeonato Zonal de Tu ismo, Grupo 2

CLASIFICACION FINAL

Clase hasta 1150 cm³:

1º	Juan Carlos Rizzutto	42
2º	Carlos Colavino	32
3º	Angel Monguzzi	24

JUSTINIANO POSSE - FIN DEL CAMPEONATO ZONAL CORDOBES

En el circuito pavimentado de Justiniano Posse (7,100 km de extensión, muy veloz) donde se disputara por primera vez una carrera para G2 en 1968 que tuvo por ganadores a Lole Reutemann y Emilio Parisi en sus respectivas categorías, se disputó por segunda vez una carrera reservada a la misma categoría, que resultó además clausura del campeonato zonal de la Federación Nº 5. Muy buena organización, mucho calor, apreciable cantidad de público e intenso viento cruzado en las dos rectas principales fueron las características principales de esta carrera, que contó con la presencia de pilotos invitados de las Pcias. de Santa Fe y Buenos Aires.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ENAS CARRERAS

SIDECARS Y BOLITAS

Los sidecars pintaban bien. Siete máquinas de las cuales cinco estaban en condiciones de ganar y el resto de hacer un poco de fuercita. Desde el vamos la lucha se planteó dura entre Pomesano padre y Pomesano junior, hasta que el vástago sidecarista pudo superar al veterano Amleto y ganarle por una cabeza. El resto muy bien y ganadores potenciales. Buen ecpectáculo, lástima la poca cantidad de máquinas. Si hubiera 15 ó 20 sidecares en la largada, las tribunas estarían más contentas.

Y como cierre de programa, se alinearon unos 25 Fiat 600, que de Fiat tenían la pinta y de 600, nada. Pero eso no importa porque para algo la categoría es libre y a los muchachos les gusta así. Grandes candidatos eran Mattulich (motor 1.000), Cacopardo y Quarello. En el desarrollo de la carrera, Mattulich debió abandonar cuando iba cuarto muy cerca de los punteros. Mientras tanto, Cocopardo (representante de CORSA) y Quarello se sacaban chispas en los mixtos, en el tobogán y en la horquilla alternándose en la punta. Finalmente, Cocopardo logró ubicarse en la punta y Quarello se tuvo que contentar con un segundo puesto muy meritorio Miguel Giacobino salió tercero con un manejo muy pulido y con un motor en la espalda que sonaba como los dioses. Albertito Crespo, luchando rueda a rueda con Ayup y Martucci, logró (gracias a saber esperar la oportunidad) un buen cuarto puesto. En esta carrera privó el buen manejo por lo menos en un 70 % de los participantes que ejercitaron con solvencia el punta y taco y todos los artilugios de la conducción corsaiola. Bien, muchachos.

Una reflexión sabia (no podía ser de otra manera): Carreras como éstas ayudan a levantar la imagen del automovilismo y del Turismo más que nada. El futuro está ahí. ¡Ojo!

FEDERACION Nº 5 - CAMPEONATO ZONAL

Justiniano Posse - Autódromo de 7,100 km

CATEGORIA "A"

Suma de tiempos

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	Luppi, Eduardo	Renault Gordini	44m21s7	14
2º	Depego, Alberto	Renault Gordini	44m24s9	14
3º	Mazzoni, Eitel	Renault Gordini	44m25s5	14
4º	Rizzutto, Juan Carlos	Renault Gordini	44m39s1	14
5º	Esplatta, Carlos	Renault Gordini	45m30s0	14
6º	"Epsilon"	Renault Gordini	46m56s9	13
7º	Camaroti, Jorge	Renault Gordini	50m06s9	13

PROMEDIO DEL GANADOR: 133,677 km/h.

CATEGORIA "B"

Suma de tiempos

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas
1º	Iglesias, Juan Carlos	Peugeot 404	59m39s7	20
2º	Lieretto, Jorge	Fiat 1500 Cupé	——	18
3º	De Guidi, Miguel	Peugeot 404	——	17
4º	Grassetti, Roberto	Peugeot 404	——	15

PROMEDIO DEL GANADOR: 142.805 km/h.

PREMIO MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Vicente López Automóvil Club - Autódromo Municipal

Citroen 2 CV - 20 vueltas al circuito Nº 9:

Pos.	Nº	Piloto	Tiempo	Vtas.
1º	51	Oliva, Antonio	47m56s1	20
2º	12	Pramparo, H.	48m19s6	20
3º	54	Sundberg, Aldo	50m09s4	19
4º	57	Rauch, C.	50m17s	19
5º	55	Pastura, Norberto	50m17s4	19
6º	11	Barquiza, Gustavo	48m13s6	18
7º	13	Ramos, José	48m59s5	18
8º	58	Zárate, José	49m16s2	18
9º	52	Di Blasi, Adolfo	48m52s9	16
10º	32	Macarrón, Felipe	30m31s	11
11º	56	Crocco, Emilio	25m09s2	10
12º	14	Zipper, H.	22m20s1	10

RECORD DE VUELTA: El 51 en la 15ª en 2m21s a 86,884 km/h.

Fiat 600 - 20 vueltas al circuito Nº 9:

Pos.	Nº	Piloto	Tiempo	Vtas.
1º	15	Caccopardo, Carlos	41m06s	20
2º	14	Quarello, Carlos	41m15s6	20
3º	51	Giacobino, Miguel	42m26s6	20
4º	11	Crespo, Alberto	42m34s6	20
5º	17	Ayup, Rubén	42m41s2	20
6º	54	Martucci, Norberto	42m46s	20
7º	22	Simón, Alberto	41m08s8	19
8º	19	Rosa, Mario	42m44s	19
9º	16	Zanelli, Eduardo	42m06s4	18
10º	23	Caputo, José O.	42m40s8	18
11º	20	Castro, Alfredo	42m57s	18

PROMEDIO DEL GANADOR: 99,709 km/h.

RECORD DE VUELTA: El 15 en la 17ª en 1m59s6 a 102,750 km/h.

Motocicletas con sidecars:

Pos.	Piloto	Marca
1º	Pomesano, Alberto	Norton
2º	Pomesano, Amleto	Zanella 175
3º	Ferro, Jorge	RF 175
4º	Giordano, Puig	Bultaco 125

Motocicletas 125 y 175 cm³:

Pos.	Piloto	Marca
1º	Ubieta, Raúl	Norton
2º	Varona, Neri	Norton
3º	Vignetti, G.	Norton

4º	"Epsilón"	20
5º	José Cano	18
6º	Juan Carrillo	17
7º	Eittel Mazzoni	14
8º	Eduardo Bianguli	13
9º	Mario Surchi	10
10º	Eduardo Giordano	9
10º	Eduardo Luppi	9
12º	Rubén Sasagne	7
13º	Rosmaldo Visintini	3
14º	Angel Espada	2
15º	Daniel Baravale	1
15º	Emilio Santacoloma	1
15º	Jorge Rizzutto	1
15º	Aldo Meniutta	1

Clase de 1151 a 2000 cm³:

1º	Héctor Manzotti	50
2º	Juan C. Gómez	33
3º	Roberto Grassetti	27
4º	Antonio Menditto	20
5º	Alfredo Boix	17
5º	Jorge Ceratto	17
7º	Ramón L. Alladio	8
8º	Juan Borgogno	6
8º	Alberto Zarazale	6
8º	Héctor Caviezel	6
11º	Luis Marco	3
12º	Julio Mainhez	2
13º	Hugo Concordano	1
3º	Roberto Grassetti	27

Las deserciones masivas (en la clase "A" largaron 12 autos y llegaron 7; en la "B" largaron 10 y llegaron 4) fueron consecuencia de las bajadas de chancleta a que invitaba lo veloz del trazado.

El objetivo fundamental del zonal es promover al campeón y subcampeón de cada categoría y apoyarlos económicamente, especialmente en cuanto a la participación en el Gran Premio.

CATEGORIA "A"

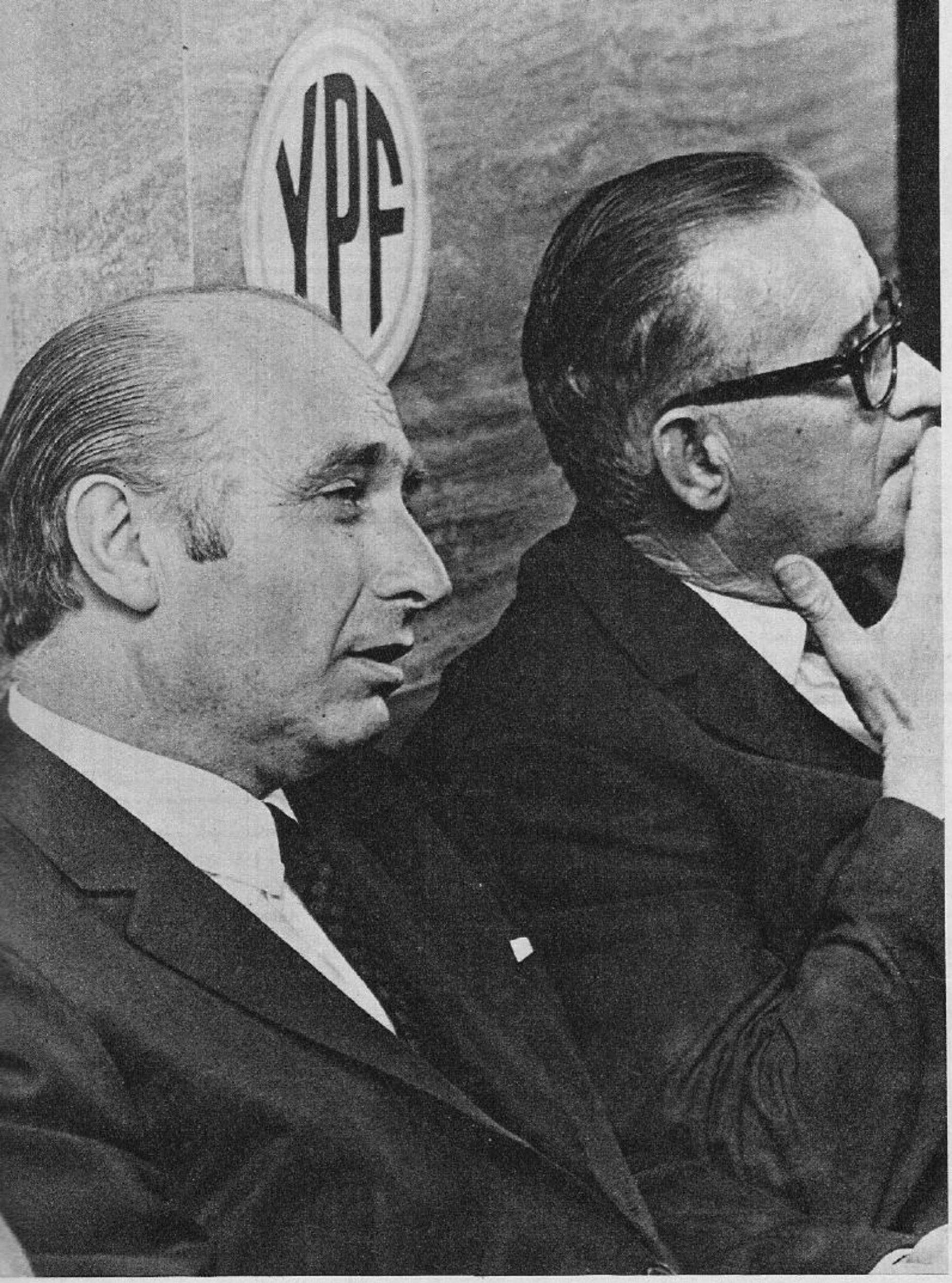
La primera serie tuvo a Epsilon como puntero con el nuevo motor by Batelli —el auto más veloz, indudablemente— hasta que problemas de alimentación lo relegaron. La circunstancia fue aprovechada por Depego, quien resultó ganador de la primera serie, secundado por Eitel Mazzoni. La segunda serie invirtió los papeles; Depego fue el puntero hasta que el embrague hizo pumba y Epsilon se adueñó de la punta hasta el final de la serie. De cualquier manera, la suma de tiempos dio por ganador a Eduardo Luppi, representante de Alta Gracia, quien impuso las bondades de su Renault mecánica Buoni.

CATEGORIA "B"

La primera serie fue ganador p.or J. C. Iglesias, hijo de Jesús Ricardo, quien se adueñó de la vanguardia luego de los abandonos de Menditto y De Guidi. Manzotti, ya consagrado campeón, no pudo largar por haber roto un pistón previamente. También debió abandonar en la serie J. C. Gómez, a causa del mismo problema sucedido en carrera.

En la segunda serie Gómez, con el motor ya reparado, ganó ampliamente luego de ser escolta de De Guidi e Iglesias.

FA otra





El quíntuple regresó de Europa. Contrataciones de pilotos para la Temporada y filmación de sus grandes carreras. Algunas novedades importantes

En un Boeing de Aerolíneas Argentinas llegó, proveniente del Viejo Mundo, Juan Manuel Fangio acompañado de José Boeri —presidente del Club YPF— y del popular "Gordo" Casarín. Una vez en los salones de YPF, en el aeropuerto de Ezeiza, Juan Manuel conversó con el periodismo y contó todo lo que había logrado en Europa en materia de contratos, conversaciones con fábricas, pilotos y directivos y en lo concerniente a la filmación que el quíntuple realizó en Europa para la película patrocinada por el conde Volpi de la Misurata, dueño y señor de la Serenissima.

En el aeropuerto lo recibieron, entre otros, autoridades del Club YPF, el señor Francisco Borgonovo (director de la oficina de carreras del ACA en la época de Fangio) y el escribano Zemborain, del ACA.

Juan Manuel, fatigado por el largo viaje, se prestó a la requisitoria periodística asesorado por José Boeri, quien fue su compañero en todo su periplo.

Fangio, Boeri y el periodismo mantuvieron el siguiente diálogo:

P. —¿El equipo Ferrari vendría a correr la Temporada de SP y F. 1?

J. M. F. —Bueno, en realidad las conversaciones con don Enzo Ferrari están bien encaminadas y creo que va a venir. El único problema que tienen es que todos los autos del 70 ya los vendieron a particulares y están esperando la salida del nuevo modelo y su puesta a punto. Don Enzo nos dijo que trae el equipo si están, al menos en un 50 por ciento, seguros de ganar.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NGIO: vez en casa

por JORGE A. AUGE BACQUE





Izquierda, abajo: Juan Manuel Fangio habla mientras José Boeri (presidente del Club YPF) medita.

Izquierda, centro: Juan Manuel Bordeu y Pablo Brea escuchan las palabras de Fangio. Bordeu dobló a Fangio en la filmación de sus carreras y Brea espera la oportunidad para la Temporada.

Derecha, arriba: Juan Manuel acaba de bajar del avión y es reporteado por la televisión. Trajo novedades y confirmó nombres y equipos.

AUTOS Y EQUIPOS YA CONFIRMADOS SPORT PROTOTIPOS

John Wyer Automotive (2 Porsche 917): Pilotos a designar.

International Martinin (2 Porsche 917 y 1 Porsche 908): Kurt Ahrens, Dr. Helmut Marko, Gerard Larrousè y un piloto a designar.

Autodelta (4 Alfa Romeo 33.3): Rolf Stommelen, Master Gregory, Tony Hezemans, Andrea de Adamich, Nanni Galli, Emerson Fittipaldi y pilotos a designar.

Ecurie Evergreen (1 Mc.Laren 2000): Chris Craft y John Miles. (1 Lola 2000): Alain de Cadenet y un piloto a designar.

Gelo Racing (1 Ferrari 512 S): Georg Loos y un piloto a designar.

Ecurie Filipinetti (1 Ferrari 512 S y 1 Lola T210): Joakim Bonnier, Ronnie Peterson, un piloto argentino y un extranjero a designar.

Zitro Racing (Porsche 917): Dominique Martin y un piloto a designar.

Ecurie Francorchamps (Ferrari 512 S): Derek Bell y Hughes de Fierlant.

Niki Lauda (1 Porsche 908): Niki Lauda y Peter Peter.

Rouveyran (1 Lola T210): Piloto extranjero y un argentino a designar.

Berta LR (1 Berta LR-Cosworth): Rubén Di Palma.

Eduardo Pino (1 Baufer-Cosworth): Eduardo Pino y otro piloto argentino a designar.

FORMULA UNO

B.R.M. (1 B.R.M.): Pedro Rodríguez y Jackie Oliver.

Ferrari Sefac (3 Ferrari 312 Box): Jackie Ickx, Regazzoni y Giunti.

Gold Leaf Team Lotus (2 Lotus): Emerson Fittipaldi, Reine Wisel o John Miles.

March Engineering (2 March): Joseph Siffert y Chris Amon.

Marta Elf (2 Matra MS120): Jean Pierre Beltoise y Francois Cevert.

Surtees Racing (2 Surtees): John Surtees y Derek Bell.

Frank Williams (1 De Tomaso-Ford): Tim Schenken.

Ken Tyrrell (Tyrrell-Ford): Jackie Stewart.

Mc. Laren (Un piloto argentino).

AUTOS Y EQUIPOS CON GESTIONES EN TRAMITE SPORT PROTOTIPOS

Ferrari SEFAC (2 Ferrari 512 S): Piloto a designar.

Matra Sport (Matra 2): Pilotos a designar.

Escudería Montjuich (1 Ferrari 512): José María Juncadella y piloto a designar.

Alex Soler Roig (1 Porsche 917): Piloto a designar en pareja con Alex Soler Roig.

C. S. Nacional (1 Porsche 908): Jorge de Bagration y un piloto a designar.

Gesipa (1 Porsche 917): Willy Kaussen-George Neuhaus.

FORMULA UNO

Rob Walker (Lotus): Graham Hill.

STP (March): Mario Andretti.

Mc.Laren Cars (Mc.Laren): Dennis Hulme.

Colin Crabbe Racing (March): Ronnie Peterson.

P. —¿Qué novedades hay del equipo Autodelta-Alfa Romeo?

J. M. F. —Las últimas noticias que tuvimos eran que además de las máquinas ya contratadas traigan un auto más que lo conduciría Emerson Fittipaldi y un piloto argentino. Esta máquina participaría primero en una carrera en Brasil y luego vendría a la Argentina.

P. —¿Cuántos argentinos tendrán lugar en los SP extranjeros?

J. M. F. —Hasta el momento hay lugar para tres argentinos, pero creemos que vamos a conseguir que haya tres más.

P. —Los argentinos que tripulen autos extranjeros, ¿tendrán problemas como el año pasado por el tiempo de conducción?

J. M. F. —No, rotundamente no. Los argentinos correrán el 50 por ciento de los 1.000 Kilómetros como mínimo. Por supuesto que si los argentinos andan mejor que los europeos, ellos mismos van a dejarlos andar más tiempo.

P. —Entre los hombres que están en la lista del Club YPF hay muchos nombres que nosotros no conocemos, por lo menos en la primera línea de SP. ¿Volverán algunas figuras lamentables?

J. M. F. —En realidad todos los nombres que hemos contratado son muy conocidos en Europa. Los que no lo son, los hemos contratado por las máquinas que traerán, ya que nos interesa muchísimo que los autos que vengan a la Temporada sean buenos y no estén parados en los boxes toda la carrera.

P. —¿Se televisará la carrera a Europa vía satélite?

J. M. F. —Creo que sí porque van a estar representadas las cuatro marcas más importantes, Ferrari, Matra, Porsche y Alfa Romeo. Los que creo que están más interesados en trasmitirlas han de ser los italianos si viene Ferrari.

P. —¿Siguió con la filmación de sus grandes carreras?

J. M. F. —Por supuesto, estuve andando en los autos con que antes había corrido. Anduve en Monza, Nurburgring, Mónaco, Silverstone y Reims. ¡Anduve bastante rápido! Claro que en esas máquinas me siento muy cómodo; en uno de los monopostos de hoy día no sé si andaría tan rápido. Juan Manuel Bordeu me dobló en algunas tomas y lo hizo muy, muy bien.

P. —¿Qué eco encontró en la gente de Fórmula Uno?

J. M. F. —¡El mejor! ¡No podía ser de otra manera! Todos los pilotos que vinieron quieren volver y los que no vinieron nunca quieren venir porque saben que acá atendemos como en ningún lugar del mundo a nuestras visitas. Considero que tenemos que andar con cuidado y pulir todos los detalles si queremos que el año que viene la Argentina sea sede de una fecha por el Mundial de Conductores.

Y el popular Juan Manuel, el "factotum" de la Temporada dio así por cerrada la última faceta de la concreción de contratos y compromisos. Ahora sólo resta aguardar la confirmación de los pocos equipos que están aún dubitativos sobre su venida.



CON SORPRE

Los rallies en la Argentina suelen deparar sorpresas mayúsculas. En ese sentido el **V Rally Primavera** organizado por el Avellaneda A. C. con la colaboración del C. A. R. fue un claro ejemplo. Se hizo disputar desde varias cabeceras convergentes en la ciudad de Curuzú Cuatiá, de las cuales las más pobladas fueron las que salían de Buenos Aires y de Córdoba. Se innovó en esta oportunidad al dividir a los participantes de cada una de las tres clases tradicionales (hasta 1150, de 1150 a 2000 y de más de 2000 cm³) en dos grupos: los de preparación libre y los absolutamente standard.

Los caminos elegidos para el desarrollo de este rally, a partir de la entrada a la provincia de Corrientes no podían haber sido peores. En la primera etapa que terminaba precisamente en la capital "taragüí", hubo mucho ripio en buen estado, pero también polvaderales, donde la conducción a alta velocidad se hacía por momentos verdaderamente peligrosa. Por lo demás, poco aportó la etapa en lo que a demostrar manejo o habilidad conductiva. Y los inconvenientes más frecuentes sufridos por los autos en carrera fueron los parabrisas rotos y la infinidad de cubiertas rotas y desbandadas, especialmente en los coches de las dos categorías superiores.

El planteo de esta primera etapa hizo que al finalizarse en Corrientes, los primeros puestos de todas las clases estuvieran muy peleados y con los participantes separados por escasas diferencias y bajas penalizaciones. Era consenso general que la carrera comenzaría recién en la segunda etapa. Y la cátedra no se equivocaba, pues así fue.

RUMBO A LA TIERRA COLORADA

Al día siguiente —sábado 7— los sesenta coches de los 75 que habían largado pusieron capot (no proa) a Posadas, para luego seguir hacia Oberá, y ya por la ruta, por Campo Grande, San Pedro y Bernardo de Irigoyen. Desde este punto por la ruta 101 se seguía hasta Cataratas y Puerto Iguazú, de donde se volvería a Posadas.

La sorpresa mayúscula a la que aludíamos al comenzar la nota se estaba lucubrando en forma de gruesos y "non sanctos" nubarrones, que se convirtieron en lluvia precisamente cuando la caravana encaraba la parte más fea. Esta estaba luego de San Pedro y camino hacia el punto más alto de Misiones (B. de Irigoyen a 850 metros). Entonces los coches comenzaron a cruzarse en el camino, especialmente los más potentes, que abrían la marcha.

A todo esto, en Puerto Iguazú se esperaba la llegada de los coches a las 14.30. Eran las 15, y nada. Las 16, las 17 y nada de nada. Recién a las 17.30 un zumbido anunció la llegada del primero, que venía con más de tres horas de atraso. Y ante la sorpresa de los presentes, no era ni un Torino, ni un Falcon, ni un Fiat o Peugeot sino el Fiat 600 de Gustavo Du-

CLASIFICACION FINAL

CLASE "A" STANDARD (hasta 1.150 cm³)

Pos.	Nº	Piloto y navegante	Marca	Recargo
1º	11	Marque - Pérez	Fiat 600	25m 47s
2º	29	Straimel - Brich	Fiat 600	37m 27s
3º	40	Procaci - Salon	Fiat 600	37m 51s
4º	14	Stankewich - Sauo	Fiat 600	41m 37s
5º	4	Dal Ri - Dal Ri	Fiat 600	42m 51s
6º	6	Fagnani - Lartigue	Citroën 3 CV	43m 26s
7º	5	Taddey - Rodríguez	Citroën 3 CV	46m 29s
8º	16	Percivale - Izzeta	Fiat 600	1h 01m 40s
9º	17	Ferraris - Ferraris	Fiat 600	1h 17m 41s
10º	12	Ruiz - Tessi	Fiat 600	1h 18m 17s
11º	18	Comin - Bayones	Cotroën 3 CV	1h 24m 42s
12º	31	Giménez - Avalle	Renault	1h 24m 44s
13º	20	Andreata - Melvin	Fiat 600	1h 39m 37s

CLASE "A" LIBRE (hasta 1.150 cm³)

1º	1	Durán - Brandalise	Fiat 600	20m 12s
2º	9	Garibotti - Del Campo	Renault 1093	37m 29s

CLASE "B" STANDARD (hasta 2.000 cm³)

1º	103	Lachavagne - Buccini	Peugeot 504	45m 54s
2º	104	Agorio - Lastra	Fiat 1600	56m 23s
3º	121	Repila - Quagliosi	Fiat 1600	1h 27m 36s
4º	119	Esquivel - Esquivel	Peugeot 504.	1h 52m 33s
5º	114	Mártire - Gross	Peugeot 404.	2h 19m 26s

CLASE "B" LIBRE (hasta 2.000 cm³)

1º	101	Carballo - Carballo	Fiat 1600	59m 21s
2º	105	Bertran - Rosenfeld	Peugeot 504.	1h 14m 05s
3º	111	Tallone - Castegilejo	Peugeot 404.	1h 41m 29s

CLASE "C" STANDARD (más de 2.000 cm³)

1º	207	Naiman - Lifschitz	Torino 380 W	1h 27m 01s
2º	209	Romano - Rioterto	Falcon	2h 30m 20s

CLASE "C" LIBRE (más de 2.000 cm³)

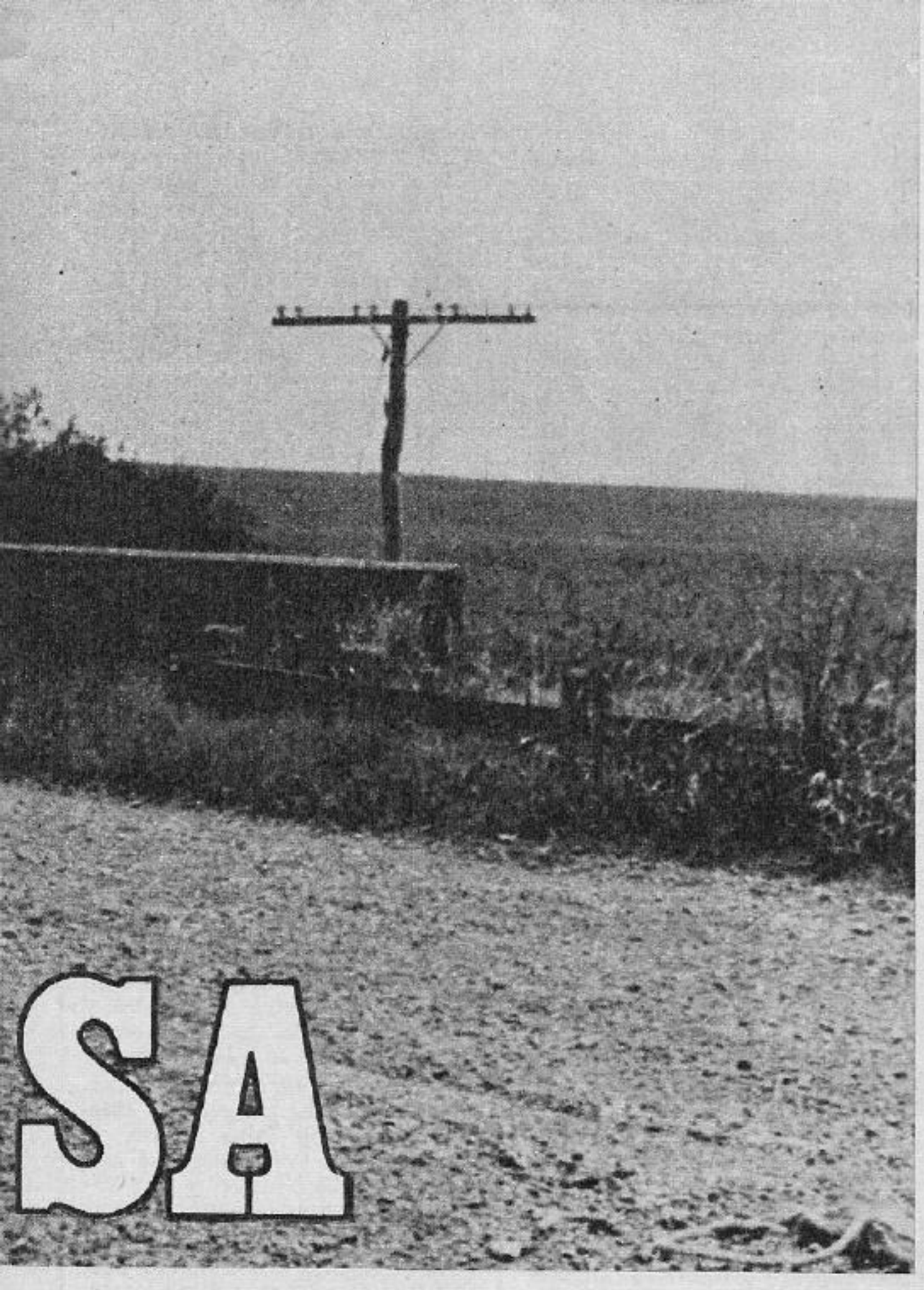
En esta clase no llegó ningún coche. El último puntero fue Oscar Ruesch - Pasalaqua, Torino 380 W, que abandonó en Iguazú.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

V RALLY PRIMAVERA

Después de una primera etapa más bien zoncita, la segunda deparó una odisea colectiva debida al barro misionero. Treinta y cinco abandonos en la etapa crucial hablan de la dureza del tramo. Tres mil kilómetros pata a fondo

Texto y Fotos de CARLOS NEIRA



Durán-Brandalise-Fiat 600: en su año.



Hnos. Carballo: el 1600 respondió.

El mejor de los grandes fue Naiman-Lifschitz.



Garibotti-Del Campo ganaron la primera etapa y en el circuito.

En el control de Posadas.

Abajo, derecha: Gran performance de los lujanenses Lachavagne-Buccini.



rán y Brandalise, que traían la nueva de que el resto se había quedado atascado en el barro que recubre la petit Pampa de Áchala. Este barro colorado y pegajoso tiene la particularidad de que parece ser firme; y en efecto: las ruedas no se hunden en él sino que patinan pertinazmente. Más de cuarenta minutos trascurrieron hasta que comenzaron a llegar los restantes competidores, entre los que —demostrando sus cualidades barreras— eran mayoría los Fiat 600 standard. Cabe destacar que tres de los coches (Pamela-Lorenzutti, los hermanos Carballo, y Agorio-Lastra) mostraron la hidalguía de sus tripulaciones con dramáticas cargas: Heraldo Ruesch y su acompañante Blas-Blanda fueron auxiliados por aquellos, tras un accidente sufrido por el cordobés en San Antonio.

El vuelco de la carrera fue de 180°. Todo lo hecho por algunos hasta acá, quedaba en la montaña de tierra roja. Sólo 25 lograron pasar. Y cumplieron los 1200 kilómetros de la segunda etapa en casi 19 horas.

LOS PROTAGONISTAS

En la clase "A" standard arribaron 13 coches, en su mayoría Fiatines, y 3 CV. Marque-Pérez reiteraron su primer puesto del rally de los "500 Km de la AAAS" y demostraron que están para cualquier cosa. Durán-Brandalise, tras una primera etapa desafortunada, con su escalada en el barro doblegaron al 1093 ex Antelo de Garibotti-Del Campo, único rival sobreviviente en la "A" Libre. La actuación de "Sonrisa" Durán en el barro fue epopéyica, y así lo manifestaron posteriormente sus propios rivales. 1970 es el año del binomio cordobés.

En la "B" Standard, Lachavagne-Buttini superó aun a las máquinas preparadas y fue el segundo en pasar el barro. El segundo puesto del rally Invierno en Córdoba no fue casual. En la "B" libre los hermanos Carballo ratificaron sus antecedentes ante un lote muy desgranado de competidores directos, y por fin en la "C" standard los entrerrianos y gauchos Naiman y Lifschitz, con mucho recargo, ganaron su clase. En la "C" Libre, los tres candidatos principales se quedaron por diferentes causas en el último tramo. Heraldo Ruesch por piña, su hermano Oscar, como consecuencia de aquello, y Bergamasco por enfermedad de su acompañante Romieu.

En las pruebas complementarias realizadas el domingo en el circuito posadeño de Santa Inés, con los coches cansados y en algunos casos literalmente destrozados, sólo dos actuaciones fueron rescatables: la de los ganadores Garibotti-Del Campo y especialmente la de los hermanos Carballo con su Berlina 1600. Luego, las reuniones, los fraseos amistosos que caracterizan a los fines de rally, y por sobre todo anécdotas, muchas anécdotas. Con seguridad por mucho tiempo en el mundo del rally se hablará del "Primavera '70".

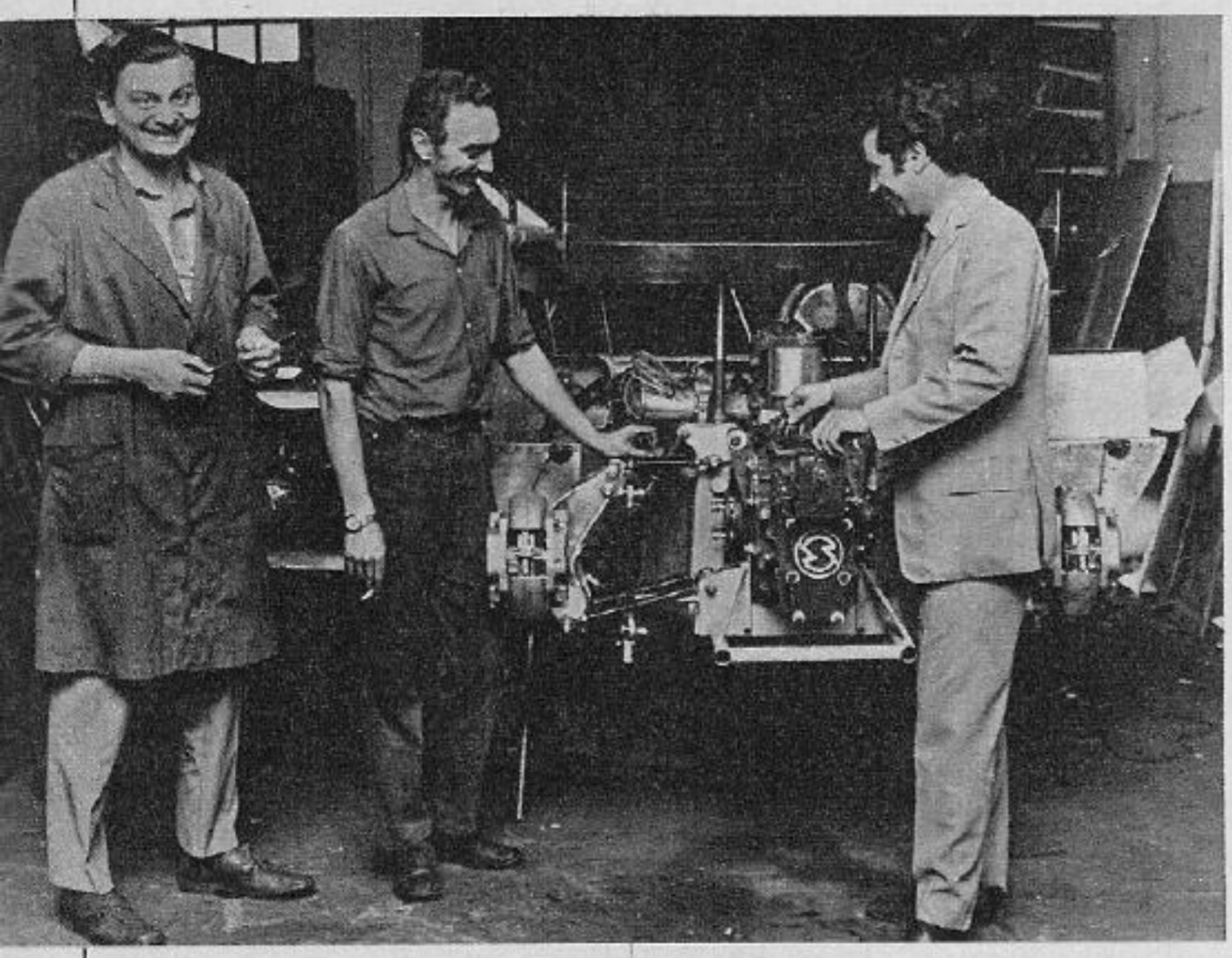




PARA LA TEMPORADA INTERNACIONAL

EL BAUFER DE EDUARDO PINO

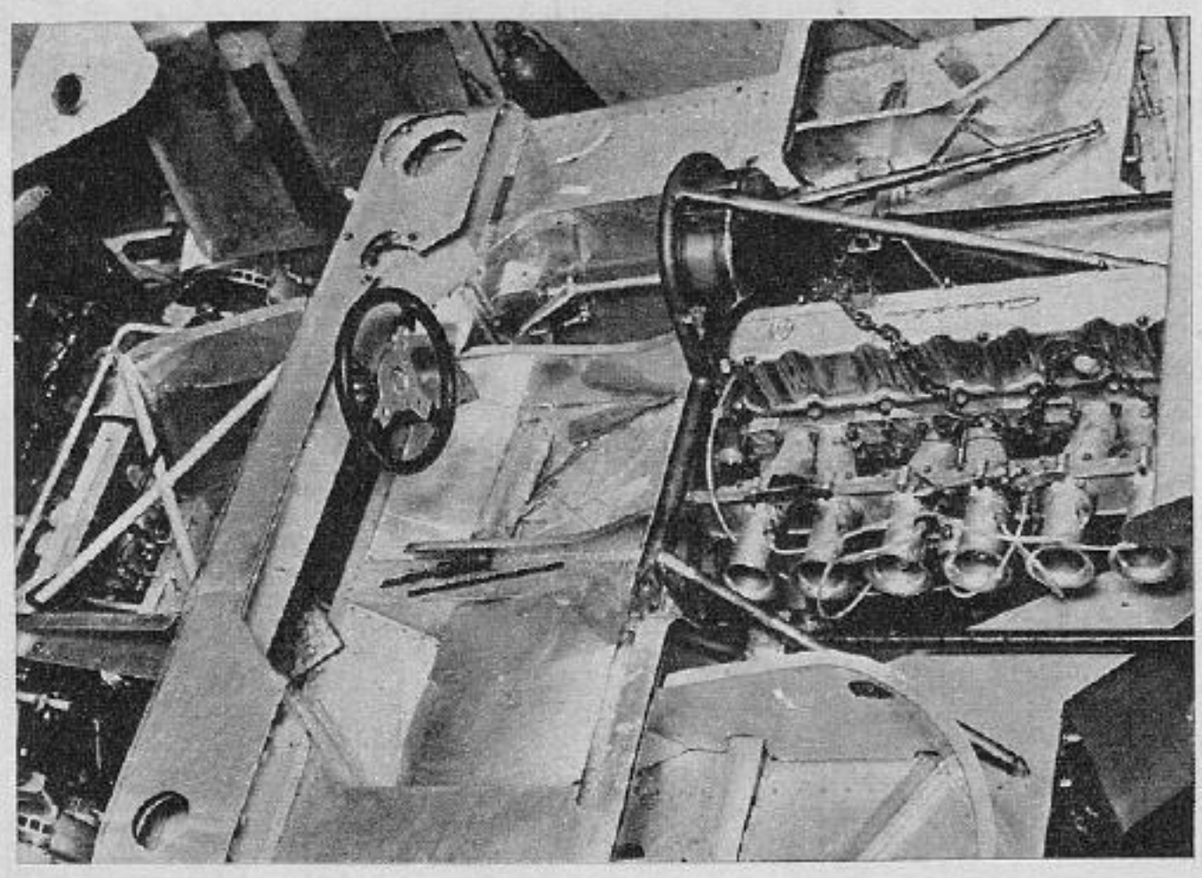
Beudena da los últimos toques al SP que Pino encargó para la próxima temporada internacional. El motor sería Chevrolet de 4,7 litros pero queda la posibilidad de un Cosworth. ¿Copiloto? Puede ser Cupeiro



Eduardo Pino exultante ante la obra de Baudena (a la izquierda); en el medio Ladislao Haida, colaborador de Pino, y en primer plano del coche la caja puente Sáenz.

Portamazas similares a los Lola, frenos Girling de disco ventilado y brazos inferiores paralelos a la última moda. Todo revela un trabajo prolijo al extremo.

El SP en los últimos toques antes de recibir la carrocería. Obsérvese el sistema de inyección diseñado y construido por Eduardo Donnet.



En febrero de este año Eduardo Pino, que hacía poco tiempo se había consagrado subcampeón de F. 4 a poco de su debut en esa categoría, se apersonó cierta tarde al taller de los Baudena con un encargo de campanillas: la construcción de un SP para motor trasero de tres litros. La idea de incursionar en la categoría máxima del automovilismo argentino había sido impulsada por el "Polaco" Herceg, que desde entonces pasó a ser preparador del ex kartista. Desde el primer contacto con Baufer se tuvo en cuenta que el coche sirviera eventualmente para —sin muchas modificaciones— poder participar en la Temporada Internacional de SP que se hará el próximo verano en la Argentina.

Desde entonces el coche fue anunciado en varias oportunidades como pronto a debutar, pero diversas causas lo postergaron. Ahora la cosa se hace: en la semana pasada el Club YPF, en su comunismo Nº 4 relativo a la Temporada, da al coche de Pino como uno de los quince cuya participación está confirmada, faltando solamente el requisito de una revisión técnica para constatar 'el cumplimiento de las reglamentaciones internacionales vigentes".

El Baufer-Chevrolet 5 litros tiene una estructura mixta, de caños de acero SAE 1010 y chapas de aleación de aluminio de tipo 5051, con motor trasero autoportante. Para el caso de que se cuestionara la utilización del motor Chevrolet seis (que erogaría con inyección indirecta Donnet unos 390 HP) preparado por Herceg, Pino ya tiene todo resuelto: Charlie Hayes, de California, en menos de quince días le pone en Buenos Aires un motor Cosworth 0 km, más fácil de conseguir en USA que en Inglaterra, donde no se dispone en el momento para entrega inmediata.

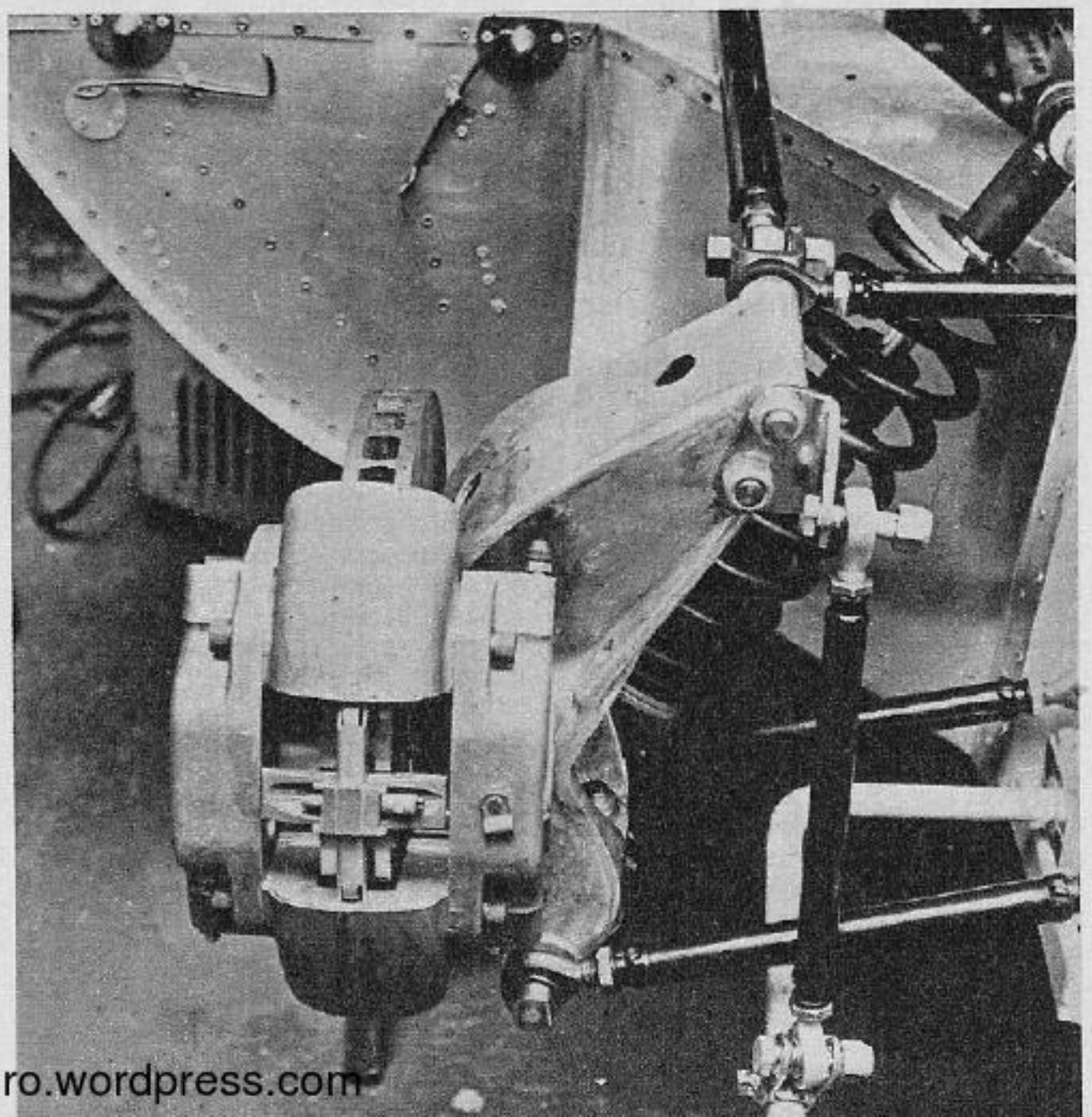
Llama la atención en la estructura —no estaba en el momento de nuestra visita la carrocería— la prolijidad de los detalles. Como muestra, un botón: todas las tuercas de suspensión, amarres, etcétera, son torneadas. La suspensión delantera es íntegramente realizada en acero al cromo molibdeno. Consta de dos triángulos desiguales con tensor y reactores superiores y parrilla y tensor en su parte inferior. Los portamazas son similares a los de Lola y fundidos en aleación de aluminio y magnesio. Baudena expresa su agradecimiento a Berta, que le facilitó un portamazas para estudiar el maquinado. Completa la suspensión delantera una barra estabilizadora regulable.

La suspensión posterior tiene tres brazos reactores y dos tensores por lado. Los amortiguadores, tanto atrás como adelante, son Superflex regulables a la compresión y rebote, con el espiral concéntrico. Sistema de dirección de cremallera y frenos Girling de doble circuito con discos ventilados agotan el tema.

La carrocería es Spider biplaza de aluminio y modular, lo que da gran comodidad para el caso de tener que efectuar reparaciones de emergencia. La caja de velocidades es de marca Sáenz y tipo puente de cinco marchas y MA. En orden de marcha y sin combustible el peso estimado del Baufer será de alrededor de 840 kilos y la distancia entre ejes estará en los 2480 mm.

Cuando esté terminado —cuando el lector lea esto ya lo estará— el SP de Pino tendrá de frente cierta reminiscencia con el Porsche 908 "Targa" y de atrás mostrará generosamente sus entrañas.

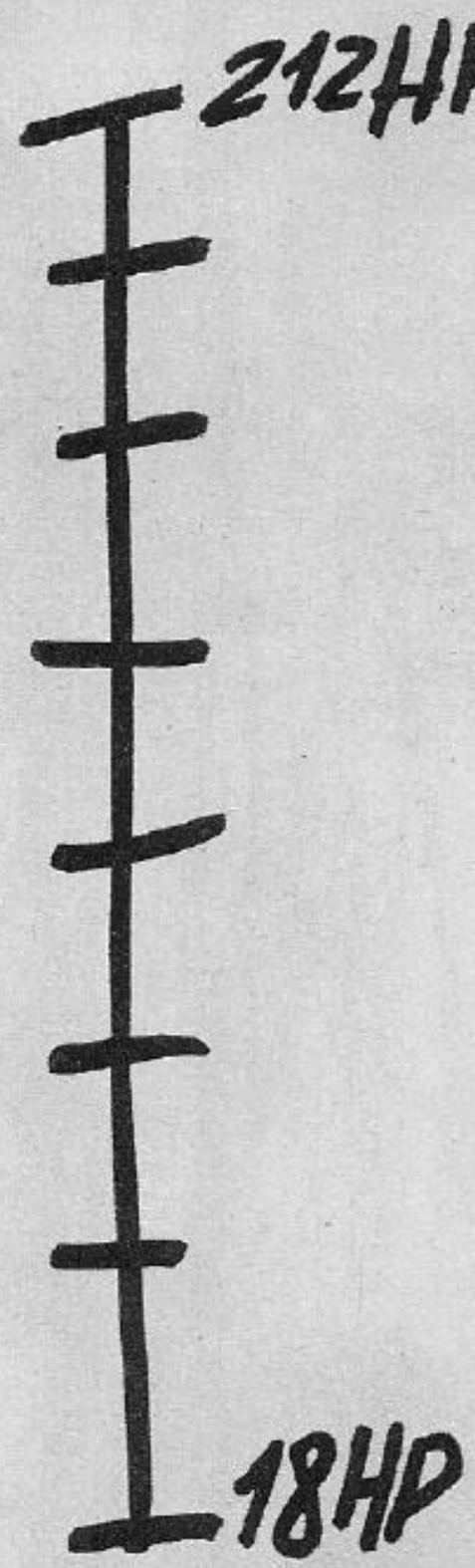
En cuanto al copiloto del nuevo SP todo parece indicar —aunque no hay nada confirmado— que sea el mismísimo "Gallego" Cupeiro. Por de pronto queda una pequeña duda para aventar: que la comisión respectiva dé su visto bueno. Baudena y Pino son optimistas al respecto pues las cosas se hicieron a conciencia. Sería el primer paso para largar al juego internacional a dos nombres nuevos en ese campo: Eduardo Pino y Alain Baudena.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GOWLAND PUBLICIDAD

Si quiere comparar su motor con el más potente del país, marque los HP en la escala.



La potencia de un motor no se demuestra haciendo nada más que rrrnnnn rrrnnnn.

El motor V8 del Dodge GTX hace rrrnnnn rrrnnnn, pero tiene 212 HP.

Todos los demás motores están muy por debajo.

Ingeniería Chrysler trabajó mucho para darle al Dodge GTX tanta potencia con mandos equilibrados. (Nueva caja de cuatro marchas sincronizadas con palanca al piso y gatillo de marcha atrás)

Pero también pensó cómo frenarlo. El Dodge GTX tiene el más completo sistema de frenos: a disco delanteros, servo comando, autoregulables, con doble circuito y control "Warning Light"

En las curvas, serenidad otorgada por la barra antirrolido, la suspensión a barras de torsión y los amortiguadores hidro-gas.

Por donde lo analice, el Dodge GTX está lleno de nuevas ideas.

Nuevas butacas que se amoldan a su cuerpo.

Nueva consola. Nuevo volante.

Nuevas luces cuarzo-iodo de largo alcance.

Nueva tapa de tanque de nafta "Quick open" (de competición) a resorte.

Ideas muy importantes que tuvo Ingeniería Chrysler para la nueva posibilidad.

Dodge GTX

La nueva idea.



CHRYSLER FEVRE ARGENTINA

Miembro de ADEFA



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

los comienzos de PAIRETTI



Debut de Pairetti en automovilismo con Ford "T". Hace muchos años de eso.



Año 1957. Carlos Pairetti y Habbeger, quintos en las 24 Horas en Motoneta con una Siambretta 125 cm³.



Primera carrera con la cupé Chevrolet que perteneciera a "Toto" Marincovich. Una muy buena actuación por ser debut.

A casi diez años de su debut en Turismo Carretera Pairetti habla de sus comienzos, de esa etapa que ya parece tan lejana en el proceso progresista que vivió el automovilismo

"Il Matto". El "Loco" Pairetti. Apelativos que hablan y hablaron de su vehemencia, de su estilo nada convencional pero positivo. Los famosos volantazos, los derrapes, las "loqueadas" en caminos de tierra. En fin, todo eso que fue una etapa de nuestro automovilismo, hoy ya superada en ciertos aspectos. Sin embargo, Pairetti es el mismo aunque no figure. Porque los autos hacen los estilos y forjan una personalidad conductiva. Cuando no hay auto no hay garra. El hombre se despersonaliza y eso es lo que hoy le está pasando a Pairetti. Ya nadie habla del "Loco", porque el "Loco" tiene problemas, quiere volver a ser figura, a pelear la punta, y el asunto está duro.

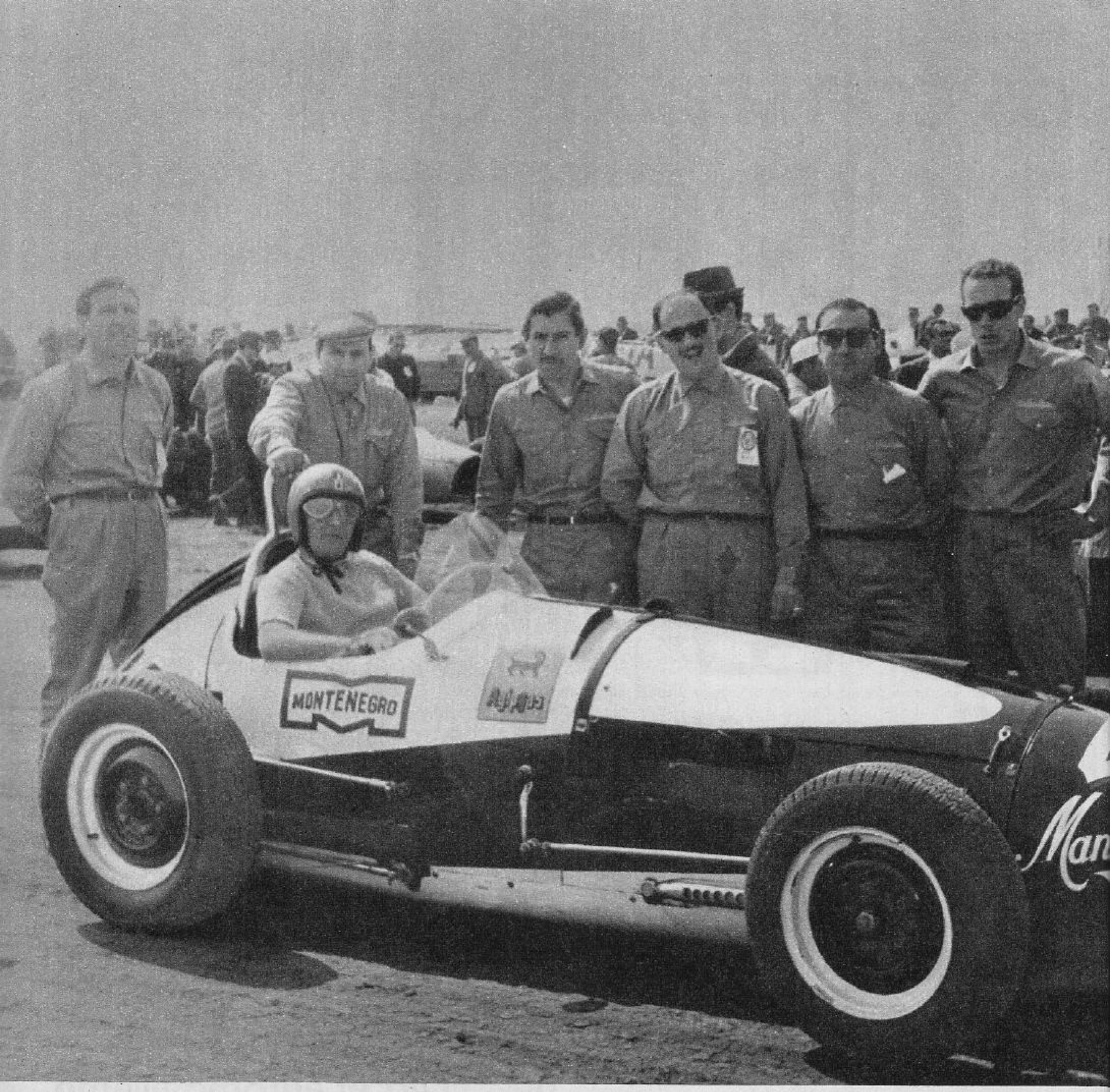
"Las cosas van a mejorar. El año que viene vamos a andar mejor. Ahora, con el auto nuevo...", y lo dice como si tuviera que excusarse ante alguien. Ese "alguien" que se llama público.

.....

"Todo el mundo cree que yo soy arrecifeño... y no es así. ¿Sabés dónde nací? Bah..., qué vas a saber, ni conocés el pueblo seguro. Nací en Clucellas, en la provincia de Santa Fe, hace 35 años... ché estoy viejo, ¿no?", y al decir espera que uno le niegue su afirmación y le diga: "Dejate de pavadas, ¡qué vas a estar viejo!"...

Vivió tres años en Clucellas y luego la familia se trasladó a la ciudad de Santa Fe, donde pasó otros dos años, y volvió a Clucellas, por-

→



Carlos Pairetti en Fórmula Uno. Ganó en Raphy 500.

que el padre (don Atilio Emilio) enfermó. **"Un año más tarde mi padre murió... yo tenía siete años y estaba cursando el primer grado en Clucellas. Poco después nos fuimos a Arrecifes, porque mi vieja, Litardo de apellido de soltera, es de una familia tradicional de Arrecifes. Seguí allá en el colegio Don Bosco, pero era tan bueno en conducta que me echaron en 2º grado. ¡Imaginate!... gran bronca en casa y fui a parar a otro Don Bosco, pero esta vez en Ramos Mejía, y pupilo. Como te podrás imaginar, también me echaron, y a parar al tercer colegio Don Bosco, en San Nicolás. Así fue como terminé mi agitado ciclo primario. En los estudios andaba muy bien, no repetí jamás y siempre tuve buenas notas, pero la conducta me mataba, era un desastre."**

El secundario lo hizo en Arrecifes. Estudiaba y trabajaba en lo de Litardo hasta que se recibió de martillero público con título en la provincia de Buenos Aires y Santa Fe. En 4º año se cansó del Nacional y se dedicó de lleno a su oficio de rematador. **"Trabajaba como un loco y a partir de los 14 años había empezado a tomar contacto con los autos. Manejaba los autos de la compañía, que eran Mercedes Benz gasoleros y les daba como en la guerra... Llegó un momento en que nadie quería viajar conmigo. Cuando podía —y cuando no podía me las rebuscaba para poder— me iba a las carreras como auxilio de Toto Marincovich. ¡Gran tipo y mejor amigo! Llegué a ser jefe de auxilios de Toto... ya las carreras habían comenzado a enloquecerme."**

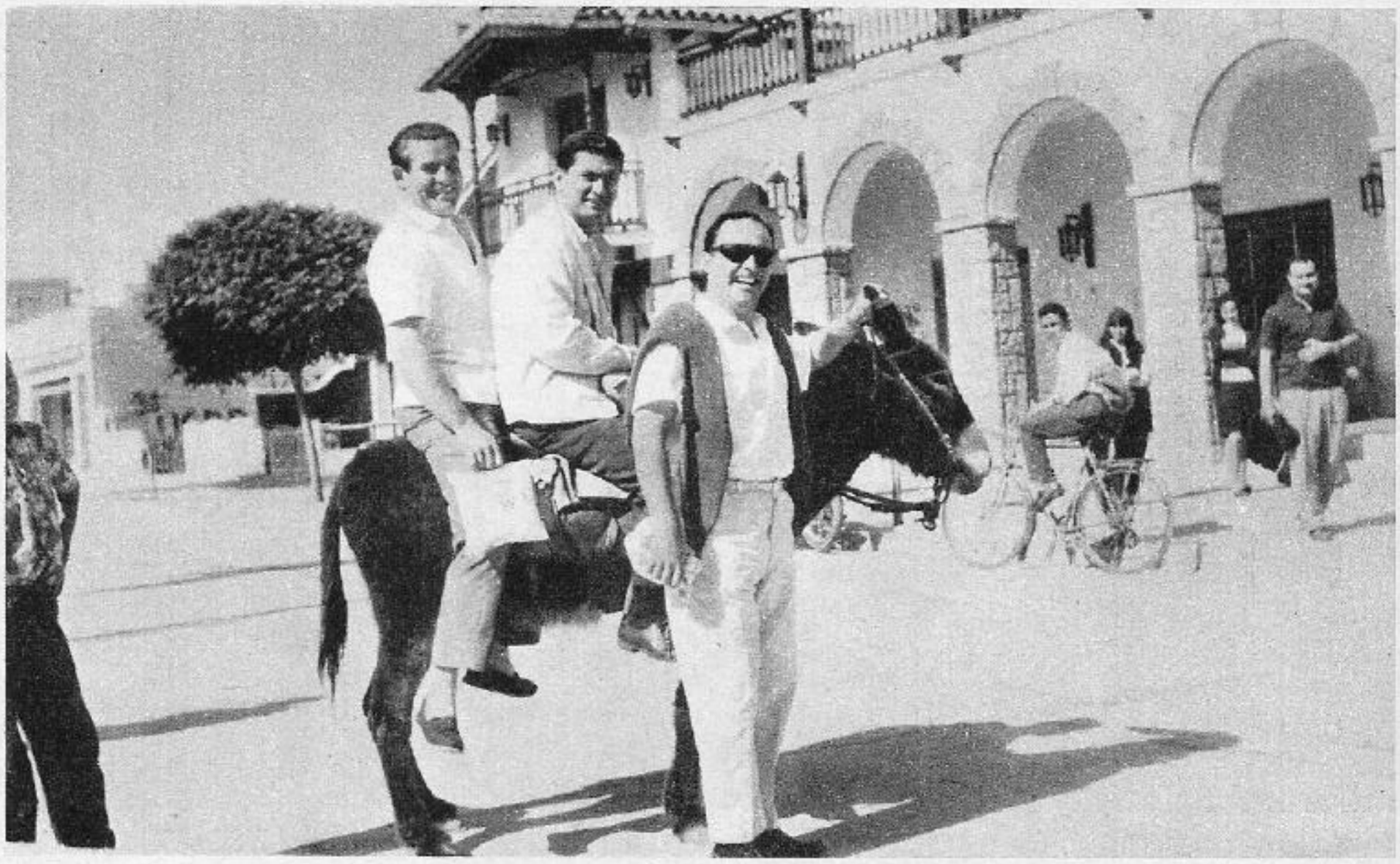
Una escapada a Buenos Aires para correr las 24 Horas en Motoneta junto a un amigo (Raúl Habbeger) y donde si mal no recuerda entraron quintos con una Siambretta 125. Le picó el bicho del motociclismo, se compró una Gilera y se dedicó a los zonales en Arrecifes, San Pedro, Ramallo, Pergamino... **"Habré corrido unas 20 carreras y gané quince, más o menos... ¡Ah! ¿Sabés cuál fue el primer auto que manejé? Un Plymouth modelo 1928, que por otra parte fue el primer auto con frenos hidráulicos. Era de Bartolomé Lladó, un gran amigo de Arrecifes. ¿Mi primera carrera? Con un Ford T standard, en 1957. Ya en esa época vivía solo. Tenía menos de 15 años cuando ya vivía solo. Me fui de casa y viví en el hotel Italia y El Turista... simplemente porque quería independizarme. Para mí era mejor. De cualquier forma, la veía a mi madre todos los días, comía con ella... 12 años viví solo. Los últimos cuatro años viví con un amigo en una casa que alquilábamos... era bárbara."**

Automovilísticamente, su carrera continuó a bordo de un Ford T semipreparado, de Roberto Aguirre, que por esos años era el acompañante de Toto Marincovich y más tarde el primer acompañante de Pairetti. **"Yo iba a todas las carreras como auxilio de Toto. Un**

→

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



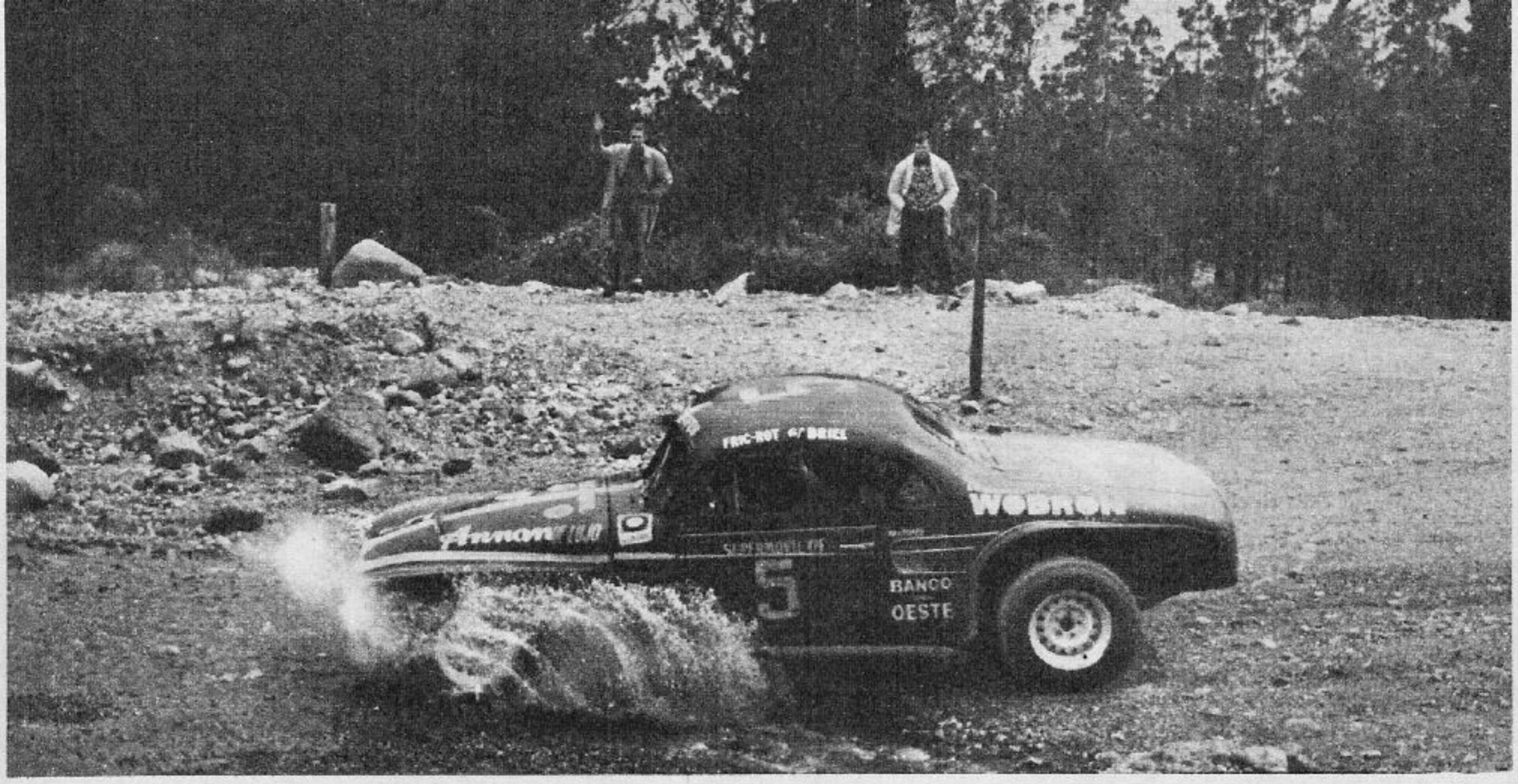


Sensatos Rolo Alzaga y Juan Manuel Bordeu montando en burro en tanto Pairettí trata de arrancarle las orejas.

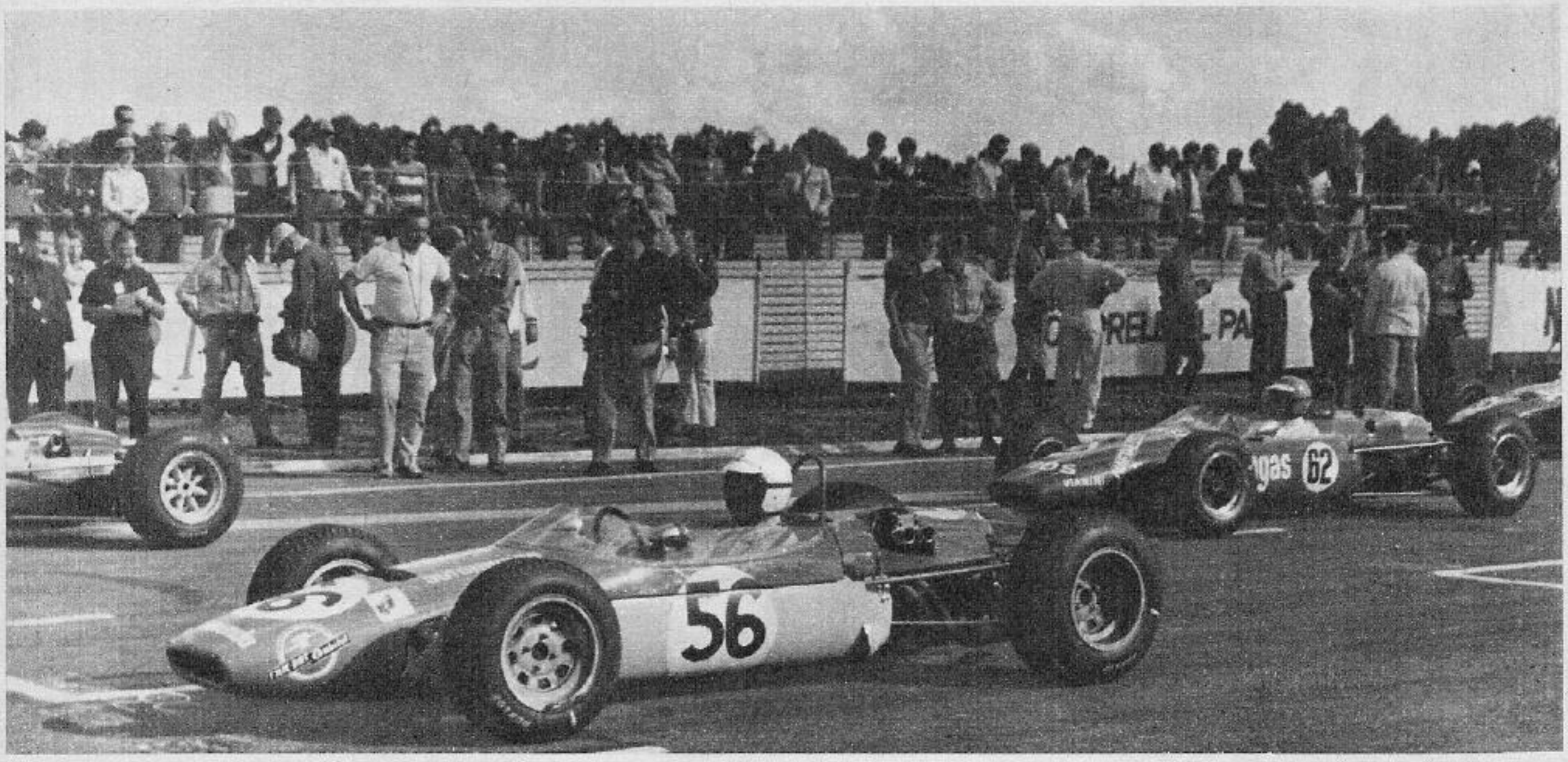


Vuelta de Arrecifes para Turismo Anexo "J". Acompañante: Luis Di Palma. Auto Peugeot 403.

-Pero cómo me hacen esto..!
La gente de "Semana Gráfica" sabe muy bien que Federico Gonzalo María, tiene amigos para llenar todo ese Jumbo Jet 747...
O vamos todos... o nada.



Su segundo triunfo en un Gran Premio de TC fue en 1965. Indiscutible.



Integrante del equipo "Automundo", Pairetti participó en la Temporada Internacional de Fórmula Tres. Más tarde, gira por Europa.

domingo me tocó un remate, no me pude zafar y no fui. Fue en la carrera de 9 de Julio TC del año '60. Toto ganó, fue la única carrera que ganó en su vida. Ese mismo año Toto Marincovich se mató en San Pedro con un Bergantín Super 6. Un auto que andaba a más de 200 km/h pero era muy peligroso porque la cola flameaba mucho, con decirte que tuvieron que ponerle un tanque de 200 litros en el baúl para que la cola no se moviera tanto."

El padre de Néstor Marincovich estaba en Europa cuando se enteró del accidente. Por orden de él, la cupé Chevrolet estuvo parada durante todo 1961. No se decidían y era deseo del padre de Toto Marincovich guardar el coche como reliquia. Los amigos de Pairetti y él mismo lo fueron convenciendo hasta que accedió a venderlo, y entre varias firmas de Arrecifes (GOMATRO, Buratovich Hnos., Montenegro Hnos., Trosset Hnos. y Silvio Suárez, además de una parte que se quedó el padre de Néstor Marincovich) compraron la cupé de TC. **"Yo no podía comprarlo, no tenía un mango... era un seco de los buenos."**

"Bernardo Pérez me lo preparó por única vez y el mismo Roberto Aguirre me acompañó. El sábado a las ocho de la noche me dieron el auto. Andaba exactamente 197 km/hora con la 650x16 y la 3,54:1, que llevado a vueltas eran 5.500 rpm. Lo probé a la noche en Arrecifes y al día siguiente, el 25 de marzo de 1962, debuté en la Vuelta de Pergamino. Yo estaba enloquecido... tenía que largar último. Me aconsejaban todos... Juan Gálvez, Cholo Meunier, el Cholo Larrea. Largué y en Colón, a 50 km de la largada los auxilios me pusieron el cartel que nunca más me iba a olvidar: 1º, 1". En la primera vuelta Saigós terminó punteando, con Emiliozzi segundo y yo tercero. Había pasado 39 autos y sobre el final se me rompió un cañito de nafta que me dejó tirado un buen rato. Terminé 10º, a 5 minutos del primero..."

Ganar le costó mucho. Muchas veces punteó, peleó la punta, pero invariablemente se retrasaba, se quedaba o explotaba todo. Sexto en Mar del Plata, y luego segundo en Arrecifes, detrás de Armando J. Ríos. Sin embargo, la primera carrera que ganó fue en agosto del '63, en la carrera de no ganadores de Mar del Plata. El promedio: 200,494 km/h. **"Tardó en llegar, pero vino... Bordeu y Di Palma empezaron después que yo y ganaron en seguida..."**

Luego la larga lista. 30 carreras de TC ganadas y una de F-1 en Rafaela. Dos grandes premios de TC (**"contá el del '65 porque el del '63 lo perdió Menditeguy... yo no lo gané"**). Ninguna en Sport Prototipo. El resto es historia más reciente. O alguna carrera olvidada, como la que ganó con el Volvo 122 S en Carlos Paz contra los TC y con el que también incursionó en el Autódromo de Buenos Aires. **"Un auto sensacional."**

Carlos Alberto Pairetti. Casado. Dos hijos (Carlos Alberto, 5, y Eduardo Javier, 3). Un hombre que es parte de la historia de nuestro automovilismo. El descubridor de García Veiga. "El Loco" que no es tan loco.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

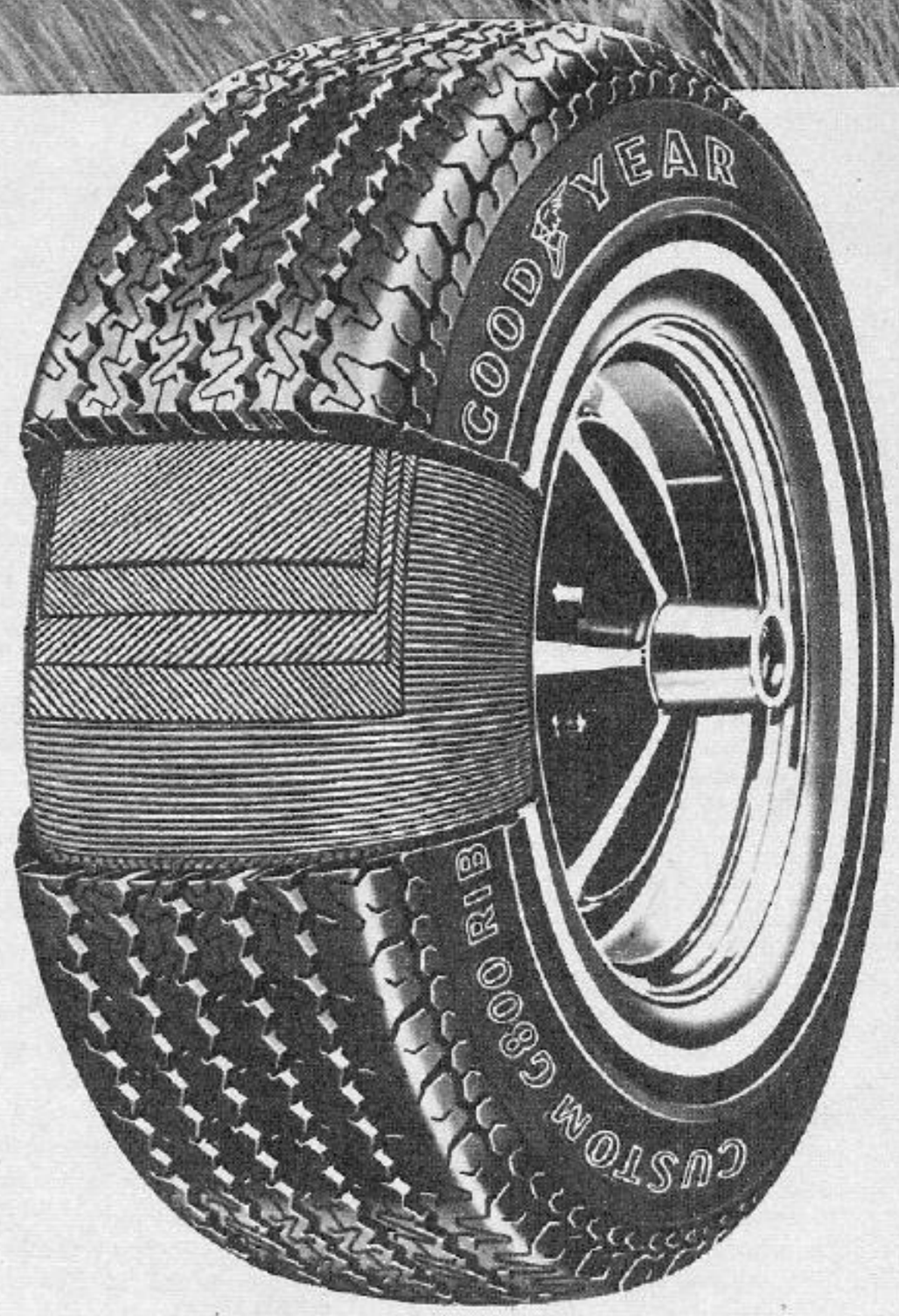
GOODYEAR **RADIAL GOODYEAR**

FUERTE, SEGURA, CREADA PARA CORRER.



DURA HASTA EL DOBLE

CUSTOM G800 RADIAL

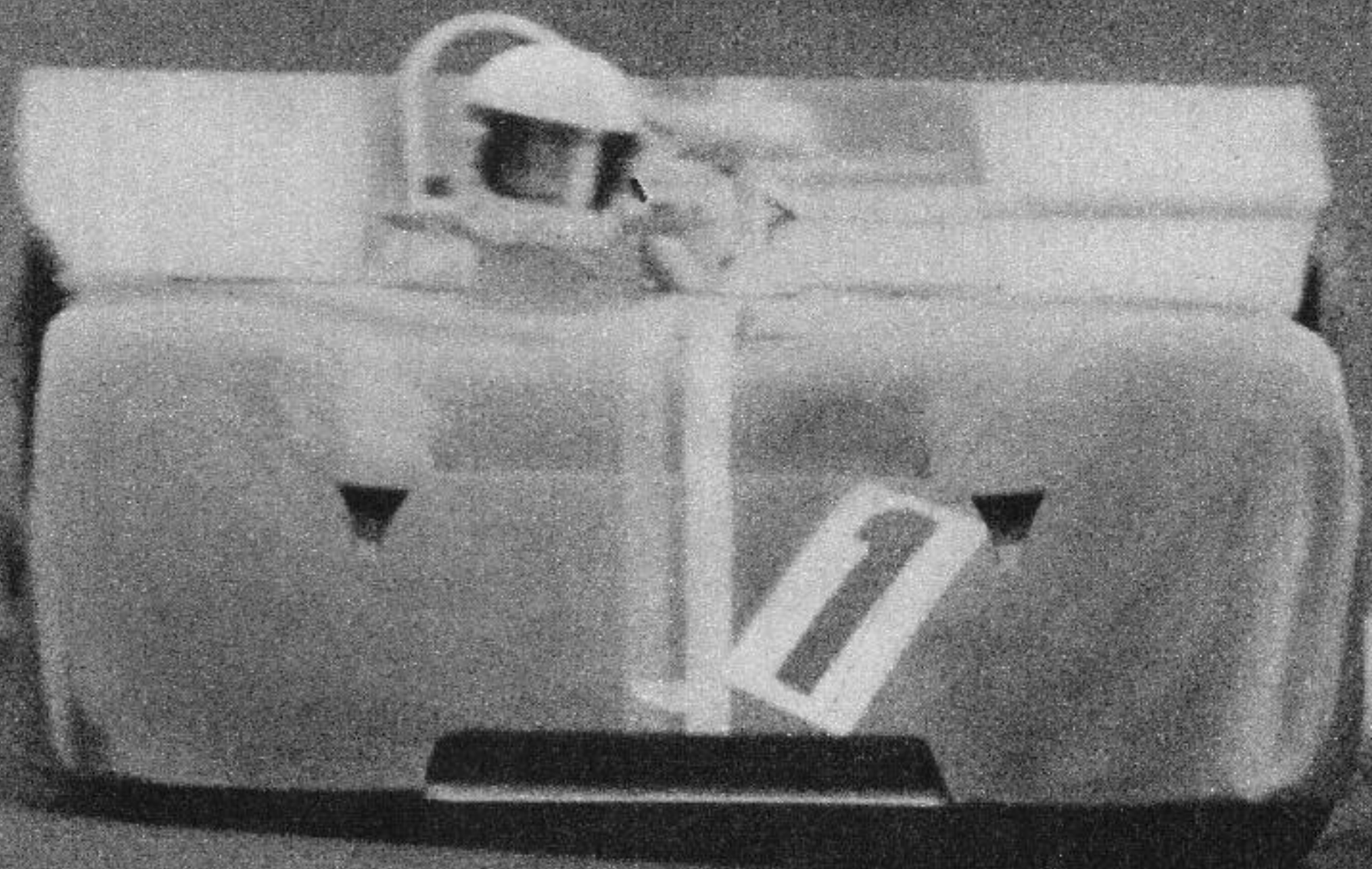


La Custom G800 Radial da hasta el doble de kilometraje que las cubiertas convencionales.
No hay otra cubierta construida así.
Mire: las telas del armazón la cruzan de lado a lado (radialmente), para que dure mas y para que ruede con más seguridad; el cinto de 4 telas envuelve firmemente el armazón, manteniendo la banda de rodamiento abierta y firme contra el suelo, brindándole así hasta el doble de kilometraje.
Permite control positivo en las curvas y un agarre firme en el camino más mojado.
Ponga cuatro Custom G800 Radial en su auto y notará la diferencia.
Disponible en los tipos con y sin cámara.

GOODYEAR

CHALLENGE EUROPEO DOS LITROS

CHEVRON A PESAR



Finiquitado que fue el Challenge Europeo de Marcas de hasta 2 litros (Sport Prototipos con motores de 2000 cm³), Chevron, por una mísera ventaja, se adjudicó el trofeo. Si habrá sido pequeña que después de haber empatado con el Lola en cantidad de primeros y segundos puestos el título pasó a manos de Chevron, ya que éste tenía un tercer puesto mientras que el Lola poseía un cuarto. Se hizo justicia y todo quedó en manos de Chevron.

Sin lugar a dudas, la figura humana fue Jo Bonnier. Los cuatro triunfos y los cuatro segundos puestos que obtuvo el Lola fueron gracias a Joachim Bonnier. Un grave error de Bonnier fue el no haber corrido los 500 km de Nürburgring; si lo hubiese hecho quizás el resultado del Challenge Europeo hubiese sido otro. Si bien Craft y von Wendt representaban a Lola, Bonnier hubiese clasificado mejor el Lola que el regular cuarto puesto (que en definitiva fue el que decidió el título) obtenido por el bueno de Chris y el simpaticón de von Wendt.

SIN PENA PERO CON GLORIA

Comentamos las últimas tres carreras del Trofeo ya que en el número 228 de esta dignísima publicación se comentaron seis de las primeras carreras que componían el total de nueve.

El 16 de agosto se corrió la séptima, la Copa 10ª Citta de Enna, en la cual Bonnier, triunfador al fin, aumentó más aún la ventaja que ya llevaba el Lola T 210. Segundo fue Arturo Merzario con el Abarth 2.000 oficial (que extrañamente tiene el motor detrás de los ejes traseros) y tercero Brian Redman con el Chevron B 16 (con motor Ford Cosworth FVC, el mismo de F2 pero llevado a 1800 cm³).

Después se disputó Nürburgring. Abarth se vino con toda la caballería y sin los caballos también con tres autos confiados a Kurt Ahrens, Arturo Merzario y Leo Kinunnen. Bonnier no se presentó en Nürburgring ya que competía ese mismo día en Monza con un Mac Laren. No obstante mandó su Lola y a su mecánico Heini Mader al Ring, por si no obtenía una buena clasificación en las eliminatorias de Monza. Por supuesto no la obtuvo, pero tampoco apareció en Nürburgring. Sin lugar a dudas su no participación se debió a que los organizadores de la carrera no aceptaron su exigencia de 2.000 dólares como prima de partida.

Entre las novedades que aparecieron en Nürburgring figuró el Chevron Spyder en manos de Brian Redman. De entrada fue el batacazo. Ganó las pruebas de clasificación (por once segundos sobre Merzario) y en carrera durante más de la mitad de la misma se tomó un buque de órdago y ni siquiera perdió la punta cuando se detuvo en boxes para reaprovisionarse. Pero en la vuelta decimoquinta el Chevron se prendió fuego en el Carrousel por la rotura de un cañito de nafta. De ahí la punta pasó a manos de Craft con el Lola y después de romper el motor la perdió en manos de Merzario y posteriormente éste en las de Elford, quien le brindó de esa manera sabrosos puntitos a Chevron.

Llegó Chevron a la posterior y última carrera, en la segunda posición en el Campeonato que ya punteaba Lola. Ardennes era el escenario que tendría que determinar la marca campeona. Jo Bonnier con el Lola y Redman con el Chevron, los dos mejores pilotos, representaban a las dos marcas en litigio. Y se dieron como en la guerra, tal cual lo esperaban los observadores. Cambiaron la punta a cada rato, al límite toda la carrera, y como

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE LOLA

El Chevron con final de bandera verde se adjudicó el Challenge Europeo de Marcas, el campeonato que determina cuál es el SP con motor de hasta 2.000 cm³ más efectivo a través de un año

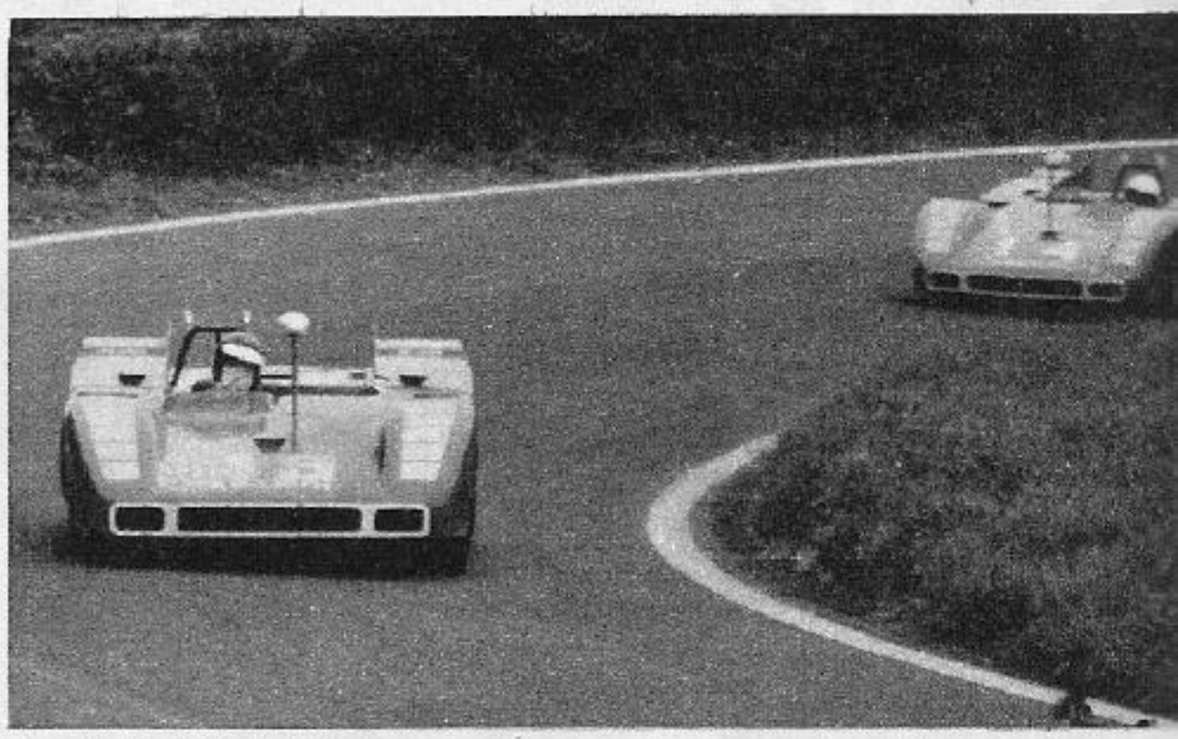
El Chevron Spyder gracias al cual Brian Redman remató brillantemente la Temporada del Challenge Europeo.



El Lola-Cosworth FVC con el cual Joachim Bonnier obtuvo cuatro primeros puestos.

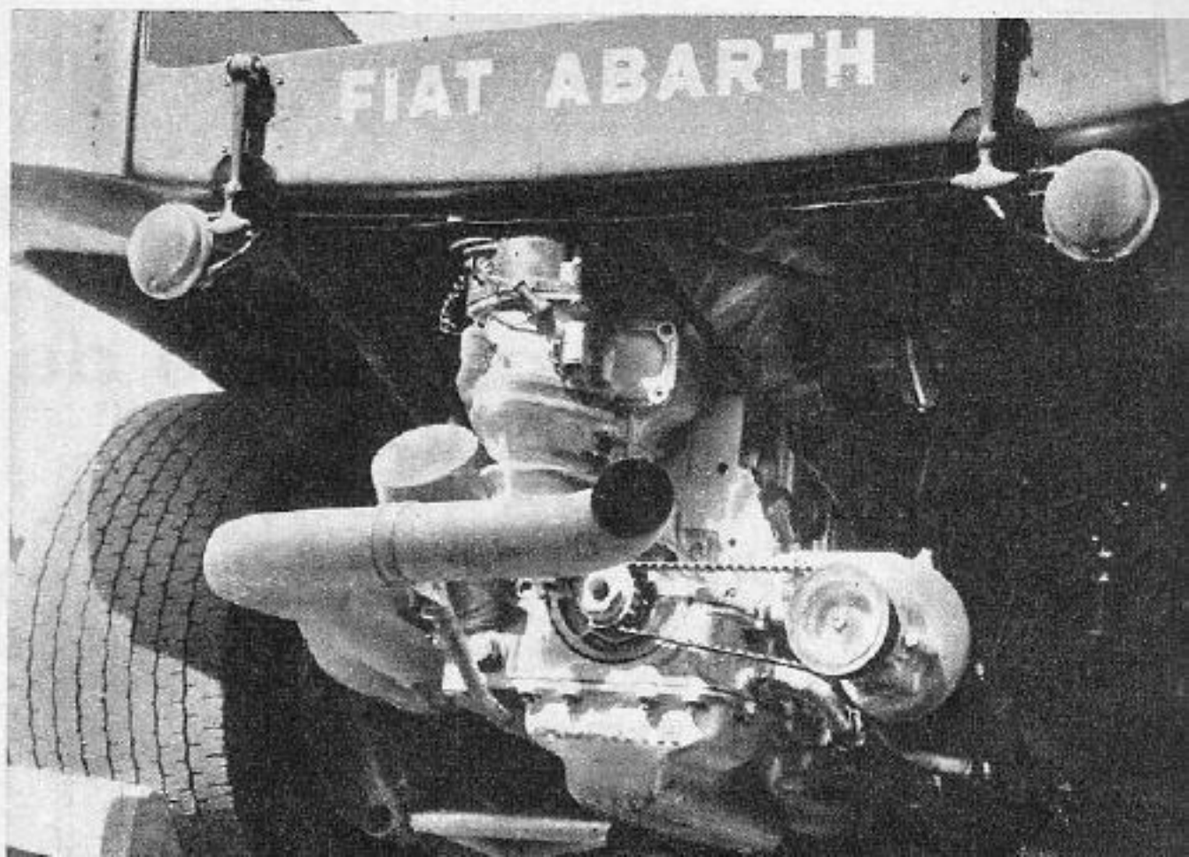


Brian Redman, el mejor piloto de Chevron.



Los Abarth 2000 también fueron autos de punta, pero nada pudieron frente a los Lola y Chevron. El que maneja es Kurt Ahrens.

En esta foto se aprecia claramente cómo está montado el motor del Abarth, detrás del eje trasero.



...e suponía todo se decidió en ...última curva: Bonnier venía ... pero fue tocado por Red... quien se jugó demasiado ... y pudo, a pesar de to... un guard rail que lo lla... porfía y por mínima diferen... ganó a Bonnier.

Así termin... Trofeo Europeo de Marcas que quizá carezca de sentido cuando en 1972 se limite la cilindrada de todos los SP a tres litros nada más. Después del Chevron se clasificaron en el Campeonato Lola, por supuesto, Abarth, Porsche y cerrando el marcador Alfa Romeo con un puntito y basta.

INTERSERIE 70

Esta copa fue instituida a imagen y semejanza de la CanAm americana. Es decir, se usan autos de Grupo 7, pero a la europea y en Europa. Mucha, mucha importancia no tiene ni por asomo la de su similar americana, pero la cosa parece que va funcionando poco a poco y para el año que viene se prometen cifras en premios de orden del millón de marcos.

Entre los que están en los primeros puestos del marcador en estos momentos figuran Helmuth Ke... ...con un March 707 (ganador... ...Inglaterra, tercera carrera ...onato); Neuhaus, casi triu... ...cuarta competencia (el ...); nuestro conocido Gij... ...ganador de la cuarta ... Chris Craft, y no muchos ...

Sin lugar a dudas, las grandes luchas en cada carrera son entre Neuhaus y Gijs van Lennep, quienes en cada una de ellas son espectáculo aparte y entre ambos se reparten las primeras posiciones.

El auto rueda por sí mismo por primera vez en el punto final de la línea de montaje. Anteriormente el auto iba pasando por los diferentes puntos de montaje apoyado sobre una cinta sinfín. En una tarjeta que acompaña al auto están escritos todos los defectos a solucionar. Comienza la acción; éste será uno de los 138 vehículos que produce por día esta empresa, Ford.

El auto entra en Sección Rodillos. Se le pone agua al radiador . . .

. . . y montado ya sobre los rodillos se pone en marcha. Los rodillos de las ruedas traseras giran locos al conectar las diferentes marchas de la caja. De esa manera se comprueba el funcionamiento del motor (que ya fue chequeado totalmente antes de montarlo sobre el auto) y, por sobre todas las cosas, el comportamiento de la caja y diferencial. El msimo operario que "conduce" el auto comprueba cómo trabajan las luces de guiñada, stop, tablero, etcétera.

ANTES, PARA QUE NO SUCEDA DESPUES

Aquí ilustramos a nuestros lectores sobre todos los procesos de control por el cual atraviesan casi todos los autos de nuestro país una vez salidos de la línea de fabricación y cuando por primera vez se mueven por sí mismos

Un auto sale de la línea de montaje, se pone en marcha y ahí no vayan a creer que termina todo. Un sinnúmero de procesos mejoran detalles, que por la rapidez de construcción no se pueden solucionar en la línea de montaje, donde el auto se desliza cómodamente sobre una cinta sinfín de acero.

Pero una vez que se empieza a mover por sí mismo pasa por un control y otro y otro hasta que en realidad está listo para entregar al concesionario y, posteriormente, al cliente. Se controla el estado general del auto, se alinean los faros, se determina si hay filtraciones de agua, y si las hay ipso pucho se remedian, etcétera.

Entonces, después sí. El auto estará listo para entregar al cliente, que podría mostrarse indignadísimo si el auto arrastrase los pequeños problemitas que en fábrica se solucionaron. En este caso mostramos un Falcon, pero podría haber sido un producto de otra marca e incluso otro precio; el control —diferencias menores por medio— es prácticamente idéntico en todas las fábricas de automotores; mejor vayamos a las fotos...

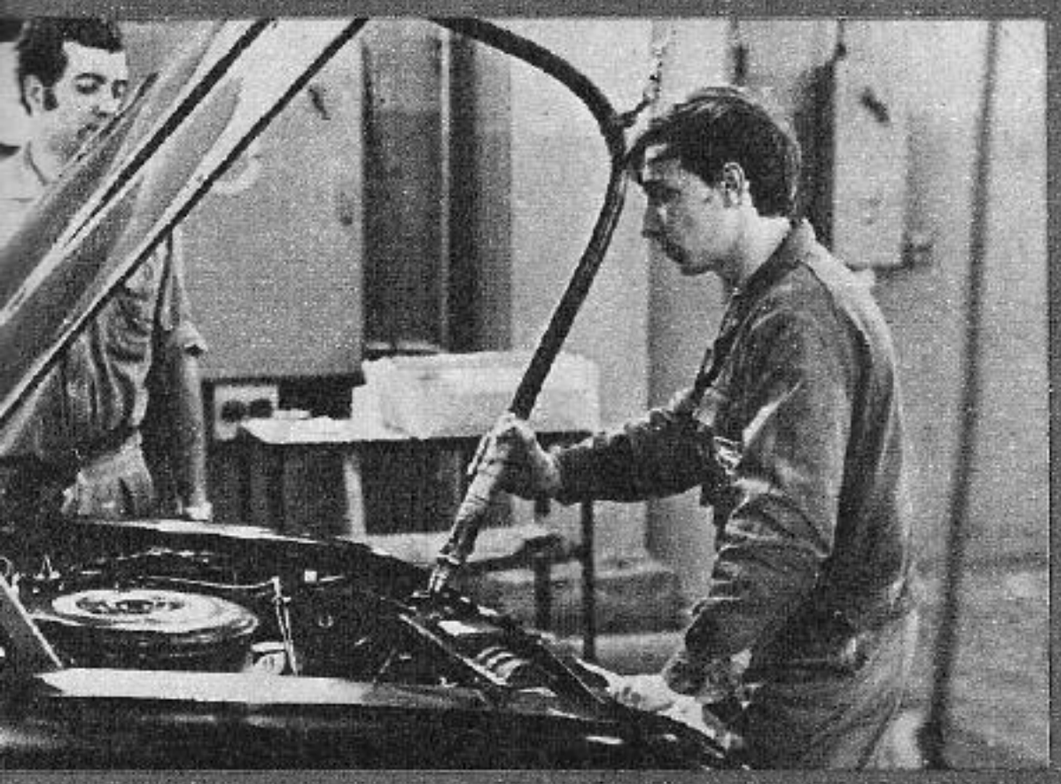
→

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



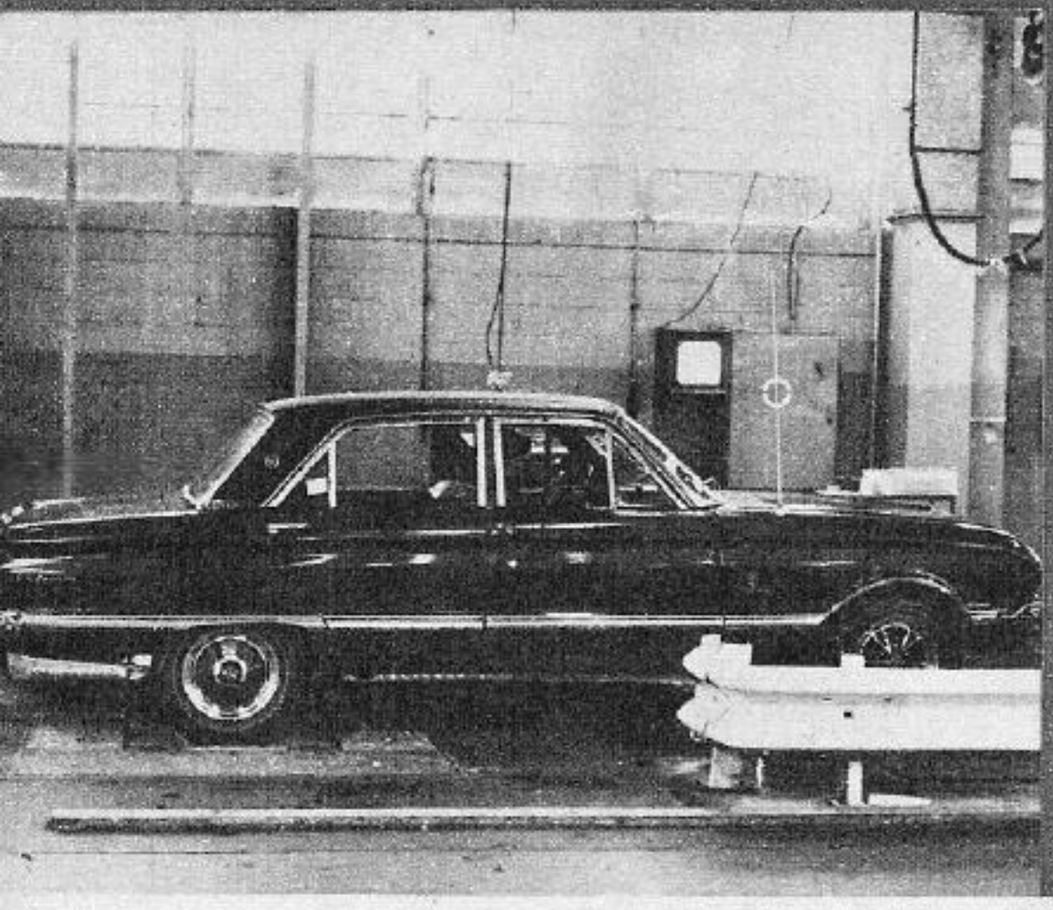
Mientras las ruedas traseras siguen girando sobre los rodillos, otros dos operarios regulan los faros, y en la fosa otro hombre más le da la convergencia necesaria a las ruedas delanteras.





El cuarto paso es una revisación de apariencia. Se observa a contraluz, y valiéndose de los reflejos de los tubos fluorescentes de la fábrica se determina si hay abolladuras por golpes que se pueden haber originado durante el montaje del auto. También se comprueba el estado del tablero y tapizados. Es decir, se comprueba si la facha está o no está . . .



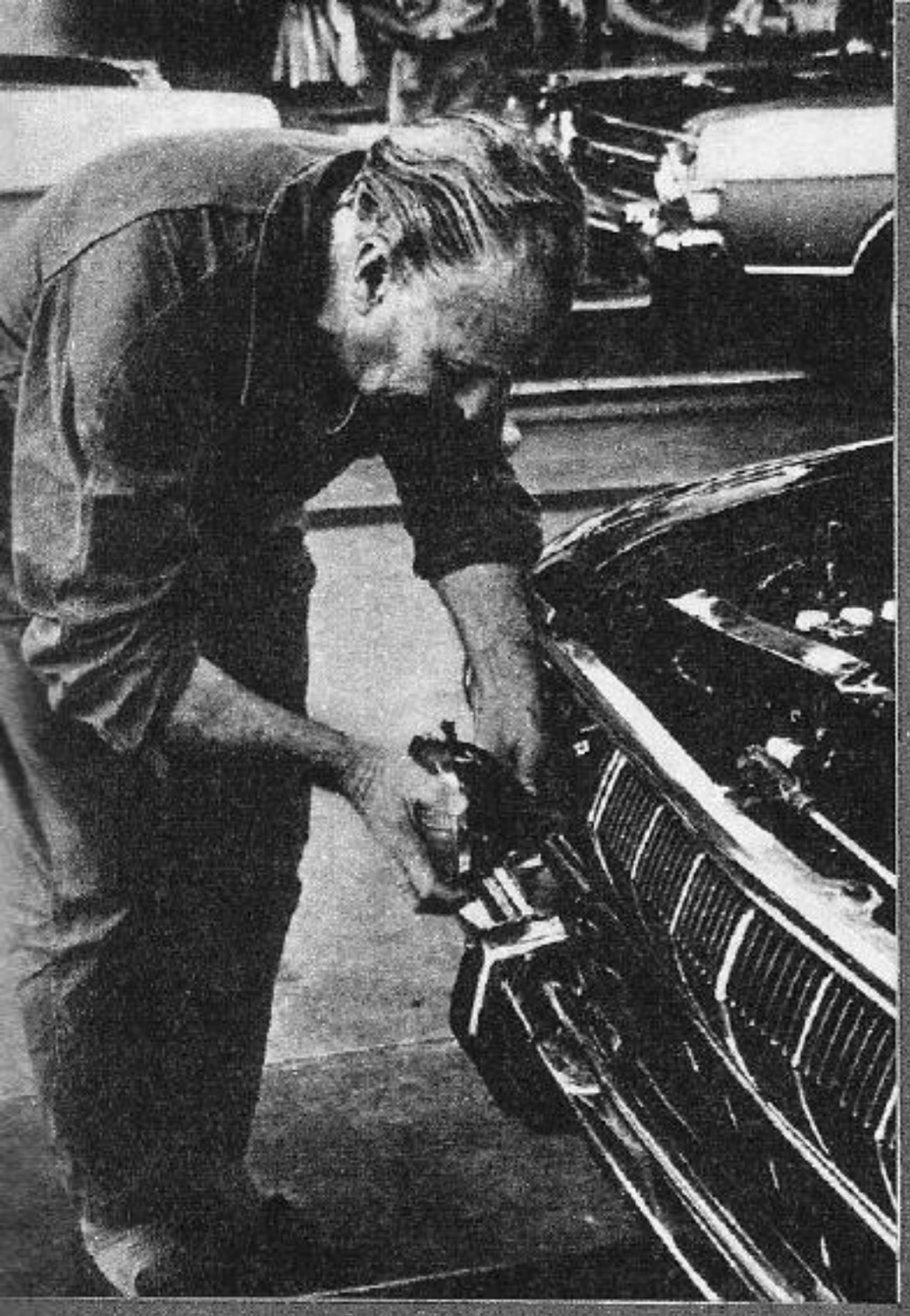


Entra en la línea de reparación final. Una cadena sinfín arrastra al auto y varios operarios trabajan en solucionar todos los detalles defectuosos enumerados en la tarjeta con la cual salió de la línea de montaje . . .



— A los compañeros
de la sección Créditos y Cobranzas:
Al primero que ponga al Sr. Despotini
en la lista del 747 de Braniff,
lo colgamos de una palmera hawaiana.

ANTES PARA QUE NO SUCEDA DESPUES



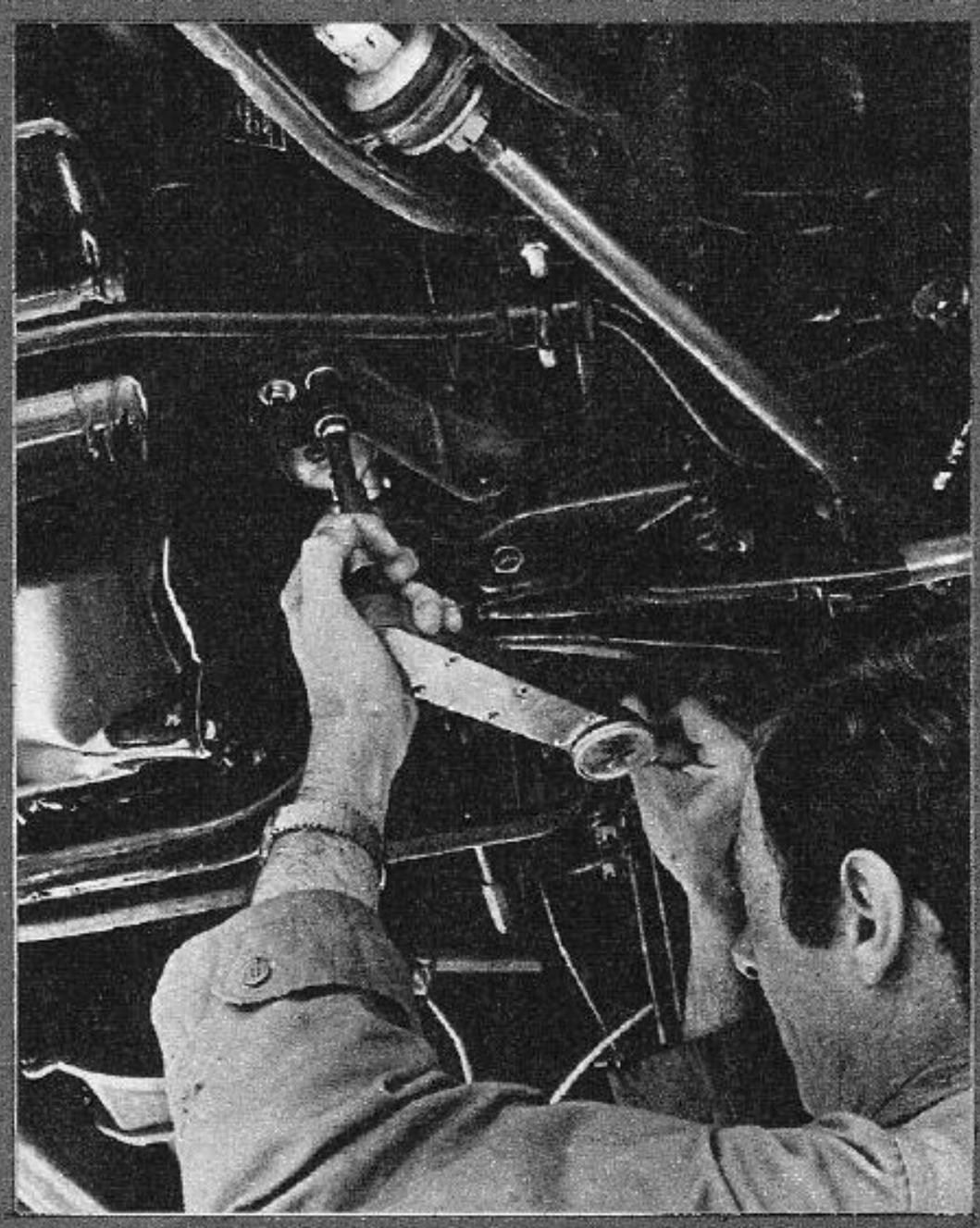
. . . uno de ellos fue un farol quemado después de haberlo alineado. Ese detalle, si bien no nació en la línea de montaje, fue agregado a la tarjeta para su posterior reparación.



En el exterior el auto se monta sobre una rampa . . .



De la línea de montaje pasa a la prueba de agua. Que de paso es un lavado que le viene de perillas, che. Durante tres minutos una clásica tormenta de Santa Rosa determina por dónde se filtran gotas que le resultarían muy molestas al entusiasmado cliente.



. . . para verificar si todas las tuercas de los mecanismos inferiores han sido ajustadas con el torque necesario.



Un golpe con un martillo de goma soluciona fácil y prácticamente una entrada de agua por un marco de la puerta delantera derecha. El auto vuelve a pasar nuevamente por la prueba de agua, para comprobar si la entrada de agua persiste.

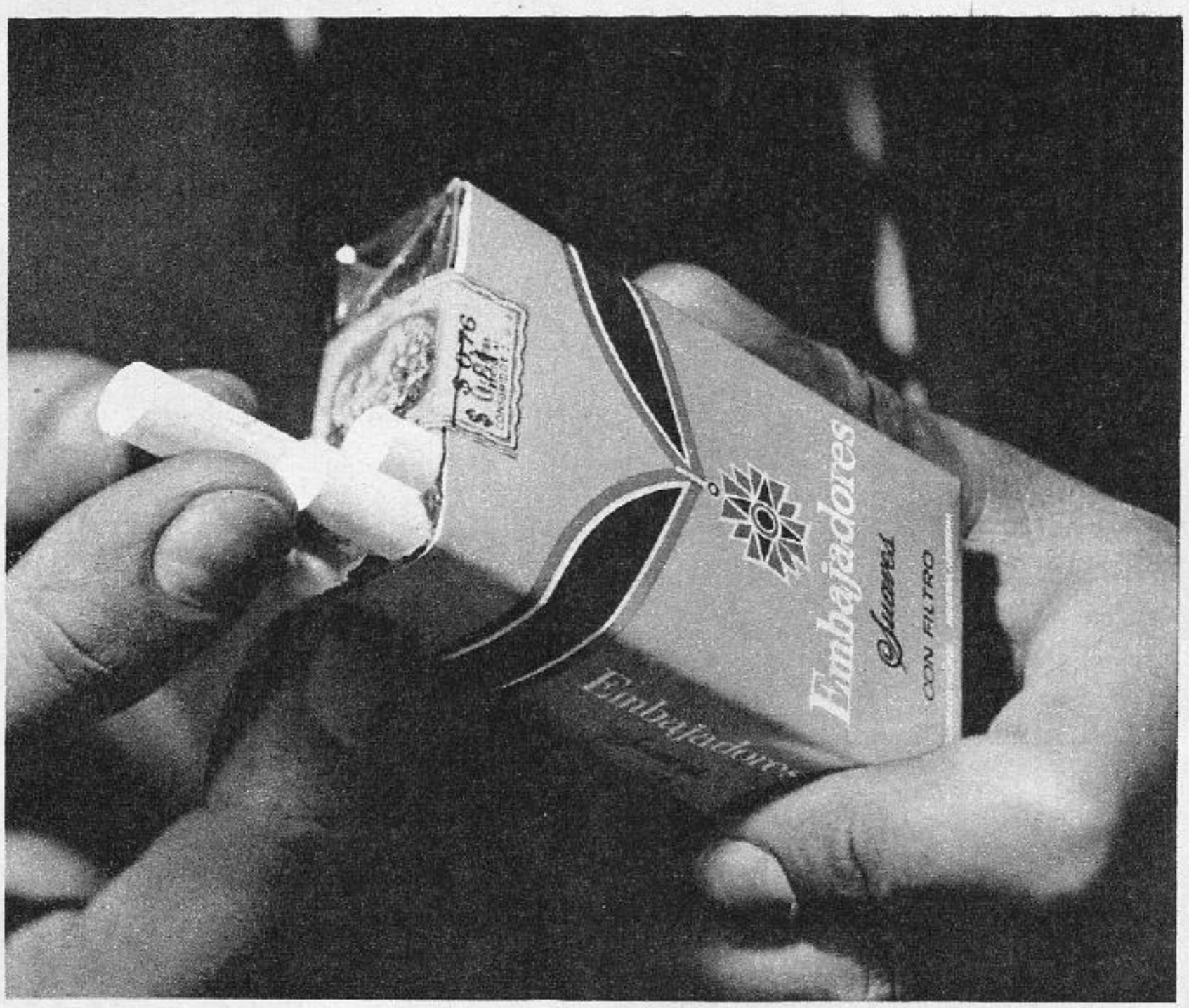


. . . se comprueba si el comportamiento es normal y . . . ¡listo!, a la calle.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Ortiz, Scopesi y Ratto 750

Tenemos carácter.



Por eso, fumamos Embajadores.

Suaves y con carácter.

CUANTO CUE$TA KM. $U PEUGEOT

Esta es la segunda nota del mismo tenor: el costo de los autos nacionales por kilómetro recorrido. Ahora le toca al Peugeot 404

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

POR 404



De acuerdo con lo que conversáramos anteriormente respecto del costo operativo por km de cada uno de los autos nacionales, completamos con ésta la segunda entrega, tocándole ahora el turno al Peugeot 404. Algunos de ustedes ya habrán leído la primera nota —o sea la que se refería al Renault 850—, en la que se explica detalladamente cada uno de los pasos seguidos para determinar el costo por kilómetro de los items que determinan, en su suma total, el costo operativo de la unidad en cuestión cada vez que recorre un kilómetro. Pero como entendemos que esta nota no es nada más ni nada menos que un servicio a los propietarios de cada marca en particular, y que cabe la posibilidad de que cada interesado lea únicamente la nota que se refiere al auto de su pertenencia, reiteraremos los conceptos, cosa que podrá parecer redundante a más de un lector y que parecerá molesta a más de un redactor, obligado a escribir lo mismo unas cuantas veces, pero "para eso le pagan, m'hijito... Si le gusta, bien... y si no, ya sabe dónde está la puerta...".

En vista de lo precedente, se incluye la lista de los ¿por qué?. De manera tal que al terminar de leer y de hacer los números propios, cada uno sabrá cuánto le cuesta andar en auto. O, por lo menos, en un Peugeot 404.

CRITERIO

El criterio adoptado es la consecuencia de una tarea bastante compleja, ya que inciden sobre ella muchos factores que, combinados convenientemente, pueden convertirse en ley general, aplicable (con las ponderaciones apropiadas) a cada caso particular, ya que sería imposible contemplar el inmenso número de casos que se presentan: tipo de coche, año de fabricación, estado de la unidad, kilometraje anual recorrido, etc., etc. Para el análisis, hemos tomado los autos de fabricación nacional y en notas sucesivas iremos dando los costos por kilómetro aplicables a cada uno de los autos nacionales.

EL MUNDO DE LAS FINANZAS

Los gastos ocasionados por un auto pueden ser agrupados en dos grandes divisiones: Gastos fijos —cuyo monto es independiente de la intensidad de uso del vehículo— y Gastos variables —proporcionales al uso—. En la primera división se agrupan todos los "gastos financieros", derivados del concepto que hace que todo capital debe dar un producto (amortización e intereses del capital); gastos de tipo impositivo —patentes, "impuesto de emergencia por diez años (¡Ja!)"—, seguros y otros gastos que hemos subagrupado como gastos fijos de presencia física: alquiler de garaje, reposición de batería. Estos gastos fijos disminuyen a medida que aumenta la cantidad de kilómetros rodados, ya que siendo una relación (cociente) en la que el gasto fijo es dividendo y el kilometraje divisor, cuando éste aumenta disminuye el resultado, que es el gasto fijo por kilómetro recorrido.

Los gastos variables son directamente proporcionales a la distancia recorrida. Para determinar el gasto variable por kilómetro recorrido se procede de la misma manera, pero se comprende que al aumentar el kilometraje recorrido, evidentemente aumentarán los gastos, manteniendo prácticamente constante la relación.

Para nuestro análisis tomaremos en consideración a los vehículos afectados a uso particular —o utilizados como herramienta de trabajo— y en consecuencia estimaremos un kilometraje anual medio de 15.000 km. Si alguno de los lectores estima que esta cifra no es acorde con el kilometraje por él recorrido, le bastará reemplazar la cifra "15.000" por la que corresponde al kilometraje anual recorrido.

Ahora explicaremos detalladamente cada uno de los rubros que componen los dos grandes grupos de gastos.

GASTOS FIJOS

1º) Amortización del capital invertido.

A los efectos de la amortización, resulta prácticamente indiferente haber comprado la unidad al contado o financiada, de manera que supondremos que el pago se realizó al contado, para simplificar. En este caso particular, tomaremos el Peugeot 404: 1.520.000 pesos moneda nacional. Adoptaremos como duración media del automóvil un período de cinco años, cifra que coincide con el lapso de amortización impositiva y es generalmente el término con que las empresas comerciales calculan la amortización de sus vehículos. Desde ya que al cabo de esos cinco años el vehículo sigue teniendo valor —apreciable, por cierto—, pero como estamos hablando en términos estrictamente financieros, tal valor no se tendrá en cuenta. Para calcular la amortización, en primer término se debe descontar del precio pagado en el momento de adquisición el 20 % por desvalorización inicial. El valor resultante se divide por la duración media —cinco años—, de donde se desprende la amortización anual. Esta cifra, dividida por los kilómetros recorridos en un año, nos da el costo de amortización por kilómetro.

2º) Patente municipal.

Se divide el costo de la patente por el número de kilómetros anuales. En nuestro caso trabajamos con el costo de patente en Capital Federal, pero conociendo el costo de patente en provincia, quienes se encuentren en tal condición reemplazarán en el cuadro por la cifra correspondiente. Patente en Capital: m$n 22.000. Patente en Provincia: m$n 30.600 (siempre considerando la patente para el Peugeot 404).

3º) Impuestos pagados en el momento del patentamiento.

O sea el impuesto de emergencia por diez años. Si bien las unidades patentadas este año no tienen obligación de pagar hasta el año próximo, incluiremos en el análisis la cifra, ya que son muchos más los que han tenido que formarse como duques que los que no han tenido que hacerlo. Se divide el monto abonado (m$n 12 mil) por los kilómetros recorridos.

4º) Derecho de inscripción en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor.

Idem que el anterior. El costo es de m$n 4.500, que no ha aumentado desde el año pasado. Una pichincha.

5º) Gastos de gestores y varios.

Si no quiere morir en el tumulto, le aconsejamos recurrir a los "gestores y varios". Todos los trámites son realizados por un monto cuyo promedio oscila en m$n 10.000. Por esa módica suma, usted se evita aglomeraciones, contribuye a sostener una original fuente de trabajo y —algún lado malo debía tener...— ayuda a mantener vigente una situación que es consecuencia de la aplastante burocracia estatal. Tome esos diez mil mangos y divídalos por los kilómetros anuales.

6º) Seguros.

Como en todos los casos precitados, el monto se prorratea entre los kilómetros recorridos. El seguro que tomamos como ejemplo cubre robo total o parcial, incendio total o parcial, daños totales o parciales y responsabilidad civil. Con una franquicia del 1,5 por ciento del valor asegurado (que es la más pequeña) el seguro anual para un Peugeot 404 cuesta m$n 100.000.

7º) Interés del capital invertido.

La espiral inflacionaria continúa desvalorizando el poder adquisitivo de nuestra moneda. Calculemos un interés del 22 % anual. Considerando que nuestra moneda se desvalorizó en el último año en un 29 %, calcular un interés del 22 % anual para cualquier inversión está por debajo de lo normal. Como el capital invertido se amortiza año por año (a lo largo de los cinco años estimados como duración media) el interés lo calcularemos sobre el costo total del auto para el primer año; sobre el costo total menos 1/5 para el segundo, menos 2/5 para el tercero y así hasta llegar al quinto año. Tomaremos como cifra para calcular el costo/kilómetro el promedio de los cinco años.

8º) Garaje.

Se toma el total pagado en doce meses y se divide por los famosos kilómetros recorridos. El promedio de costo de una cochera en la Capital oscila en m$n 8 mil. También podrá reemplazar la cifra resultante en el cuadro aquel que pague más o menos de 8.000 pesos moneda nacional.

9º) Batería consumida.

La batería se consume aunque el auto no circule. Estimando como duración media de una batería un período de dos años, tomaremos el costo de media batería dividido por los kilómetros recorridos. La batería para el Peugeot 404 cuesta m$n 13.000.

GASTOS VARIABLES

1º) Consumo de nafta.

Para el cálculo, se divide el costo de un litro de nafta (especial) por el consumo específico, o sea

→

GASTOS VARIABLES

1) Consumo de nafta:	
Precio de 1 litro de nafta (especial) ÷ consumo específico	4,50
2) Consumo de aceite:	
Total del aceite cambiado en un año x precio 1 litro ÷ 15.000 ...	0,38
3) Lavado de cárter y cambio de cartucho filtrante:	
Precio anual total ÷ 15.000	0,24
4) Cambio de bujías:	
Precio de los cambios de bujías durante un año ÷ 15.000	0,18
5) Lavado:	
Gasto anual ÷ 15.000	0,98
6) Engrase:	
Gasto anual ÷ 15.000	0,32
7) Pequeñas reparaciones:	
Gasto anual ÷ 15.000	0,66
8) Consumo de neumáticos:	
Gasto de reposición ÷ duración media	1,23
SUMA DE GASTOS VARIABLES	8,49

GASTOS FIJOS

Peugeot 404 - Recorrido anual: 15.000 km.

1) Amortización del capital invertido:	
Precio del auto —20 % / 5 ÷ 15.000	16,20
2) Patente municipal costo anual en Capital):	
Precio ÷ 15.000	1,46
3) Impuesto de emergencia:	
Precio ÷ 15.000	1,60
4) Derecho de inscripción en el Registro Nacional de la Propiedad:	
Precio ÷ 15.000	0,30
5) Gastos originados por gestores:	
Precio ÷ 15.000	0,66
6) Seguro:	
Costo ÷ 15.000	6,60
7) Interés del capital invertido (interés anual del 22 %):	
Precio del auto X 22 / 100 ÷ 15.000	
primer año 22,30	
segundo año 19,30	
tercer año 13,40	
cuarto año 8,90	
quinto año 4,45	
promedio de los cinco años	13,67
8) Garaje:	
Mensualidad X 12 ÷ 15.000	6,40
Batería consumida:	
Precio de ½ batería ÷ 15.000	0,43
Suma de gastos fijos	47,32

TOTAL GASTOS FIJOS	**$ m/n 47,32**
TOTAL GASTOS VARIABLES	**$ m/n 8,49**
COSTO POR KILOMETRO RECORRIDO	**$ m/n 55,81**

la distancia recorrida por cada litro de nafta. El consumo se ha estimado como promedio entre consumos en ciudad y ruta, determinados por los Road-Test de CORSA. El Peugeot 404 consume 1 litro cada 10 km.

2º) Consumo de aceite.

Se adopta para el cálculo un cambio de aceite cada 3.000 km recorridos, o sea 5 cambios anuales. Cada cambio en el Peugeot 404: 4 litros, es decir 20 litros anuales. El precio promedio entre el aceite más barato y el más caro es de $ 287. Tal cifra, multiplicada por la cantidad de litros cambiados al año y dividida por la distancia recorrida, nos da el costo por kilómetro.

3º) Lavado de cárter y cambio de cartucho filtrante.

Estimamos 2 operaciones anuales (una cada dos cambios de aceite). El lavado cuesta m$n 700 y el cartucho m$n 1.110 para el 404. Se suman ambas cifras, se duplican (dos lavados) y se divide por los kilómetros.

4º) Cambio de bujías.

Se aconseja normalmente la reposición de bujías cada 15.000 kilómetros. El cambio de bujías —incluida la mano de obra— cuesta m$n 2.700 para el Peugeot 404. También se divide la cifra por los kilómetros recorridos en un año.

5º) Lavado.

Estimamos tres lavados mensuales, por lo menos, si usted se jacta de ser un tipo limpito. O sea, 36 lavados anuales. El lavado cuesta m$n 450. Esta cifra, multiplicada por 36 y dividida por 15.000, dará lo que cuesta por kilómetro ser limpito.

6º) Engrase.

Por lo menos, un engrase mensual. Cuesta m$n 400, que multiplicado por los doce engrases anuales y dividido por los kilómetros recorridos dará lo que ya saben.

7º) Pequeñas reparaciones.

Se contempla el caso de los imponderables (una limpieza de carburador, regulación de platinos, pequeñas fallas). Estimamos una inversión anual de m$n 10.000 para el Peugeot 404. Dividiendo esta cifra por los 15.000 kilómetros anuales se obtiene el costo por kilómetro.

8º) Consumo de neumáticos.

La duración media de las cubiertas se estima en 40.000 km. El costo por kilómetro se obtiene sumando el costo de las cuatro cubiertas y dividiendo el resultado por 40.000. Una cubierta para Peugeot 404 cuesta m$n 12.300.

ACOTACIONES

Cabe destacar que los profesionales o personas que utilizan el auto como medio de trabajo pueden escamotearle, birlarle o deducir de réditos hasta un 20 % en concepto de amortización, más los gastos de mantenimiento. Corredores y viajantes pueden gozar de una deducción adicional por uso del automóvil, lo que significa menor erogación en concepto de impuestos.

Poniendo punto final a esta nota, nos permitimos sugerir que nadie debe asustarse por las cifras obtenidas. Mucho mayor es el costo operativo de 30 tanques Centurión.

- Margarita: acordate que si ganamos el concurso del 47 yo quiero la ventanilla.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Tu ropa es alegría.



Porque sos joven. Y usás ropa joven.
Pantalones y camperas en tela de Nylon® Ducilo texturado, tipo Denim Stretch, de gran resistencia y elasticidad.
Se adaptan al cuerpo.
Para vivir libremente tu alegría.

SABRINA
Díaz Vélez 5216 - Capital
Tel. 87-0868

SPORT DAM S. A.
Canning 225 - Capital
Tel. 55-4890

Telas de Estepo Hnos. "Textilera"
San Luis 100 - Quilmes
Tel. 253-2610

Nylon

DUCILO

® Marca Registrada.

CORSA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

M.PESADO CASTRO

Néstor García Feiga
Campeón SP 1970

Sólo un entendido
lo confundiría
con un buen vino del Rhin
o quizás de Alsacia.

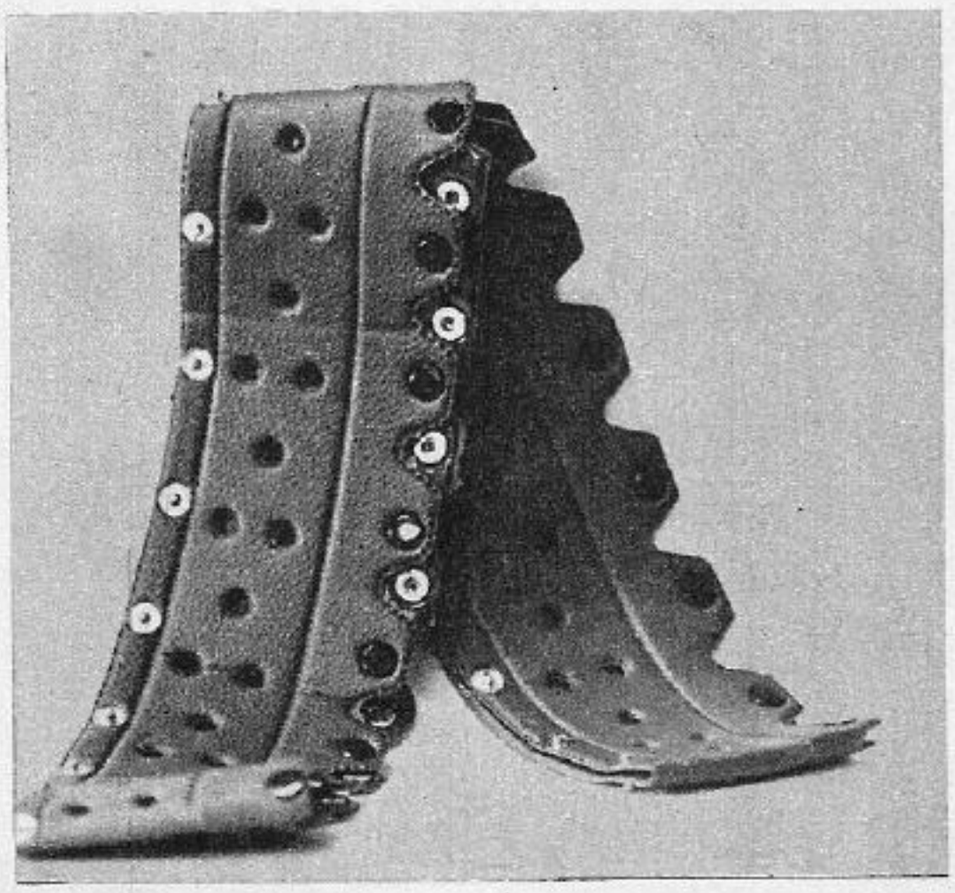


Castel Chandon Blanco y Castel Chandon Rosado: Vinos argentinos que compiten con los europeos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

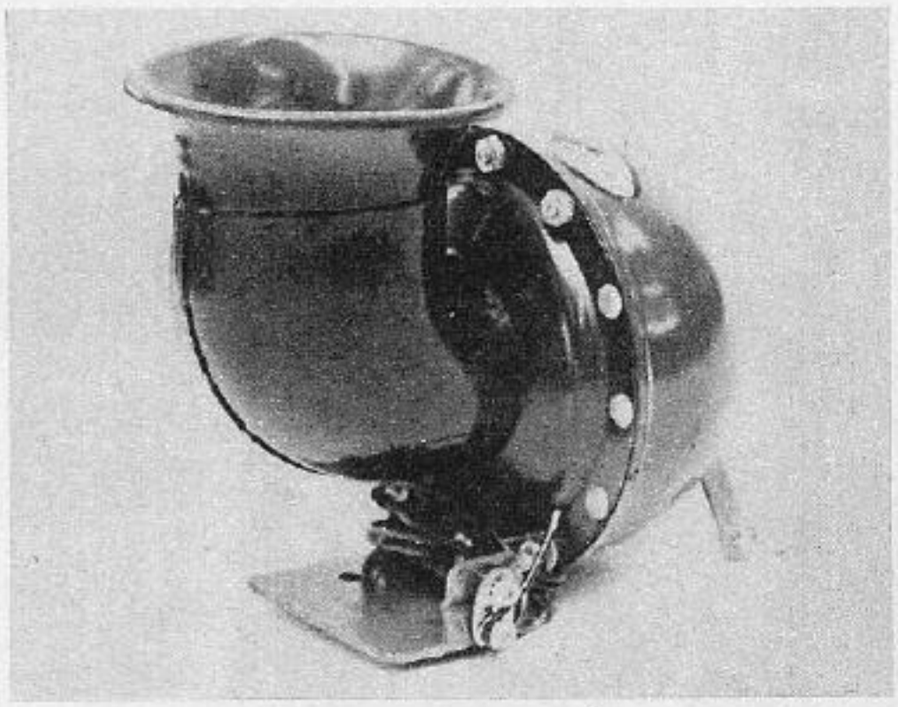
la vidriera de corsa

Cubre-volante, varios modelos, $ 14. Pistonar, Viamonte 1604, Capital Federal. ▶



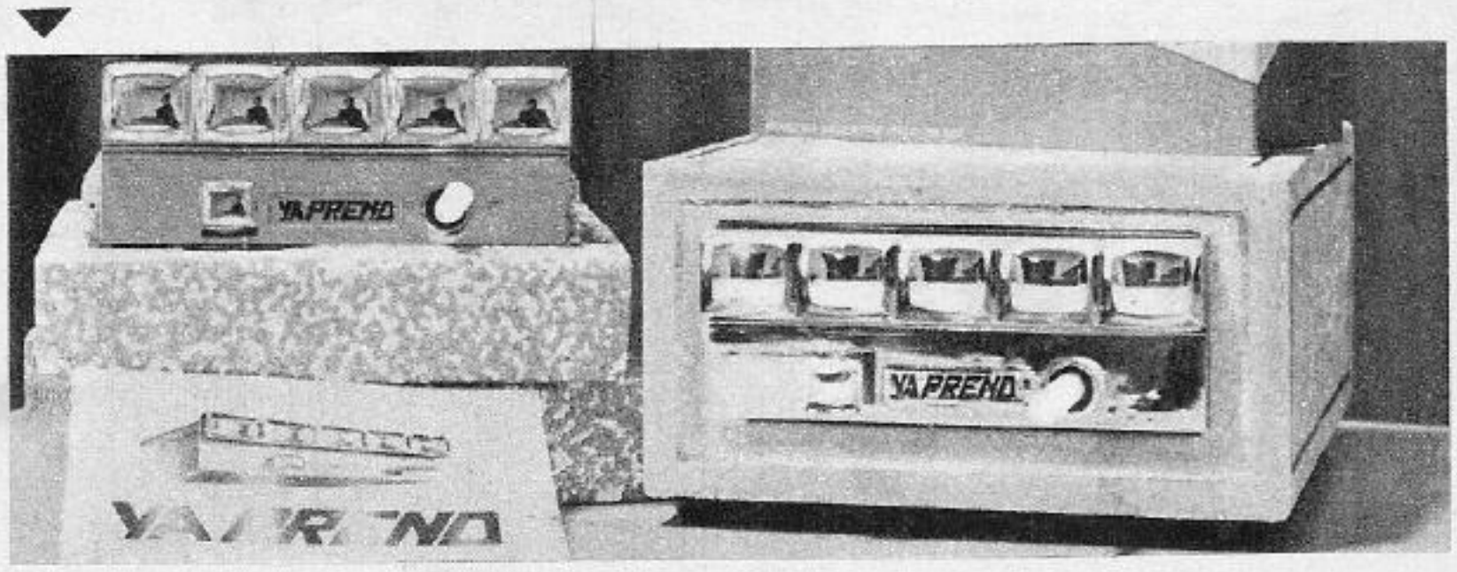
Cigarrera y encendedor para auto (extrae y enciende el cigarrillo automáticamente). Dos modelos: chico, $ 99,90; grande, $ 130. Ya Preno S.R.L., Tucumán 784, Capital.

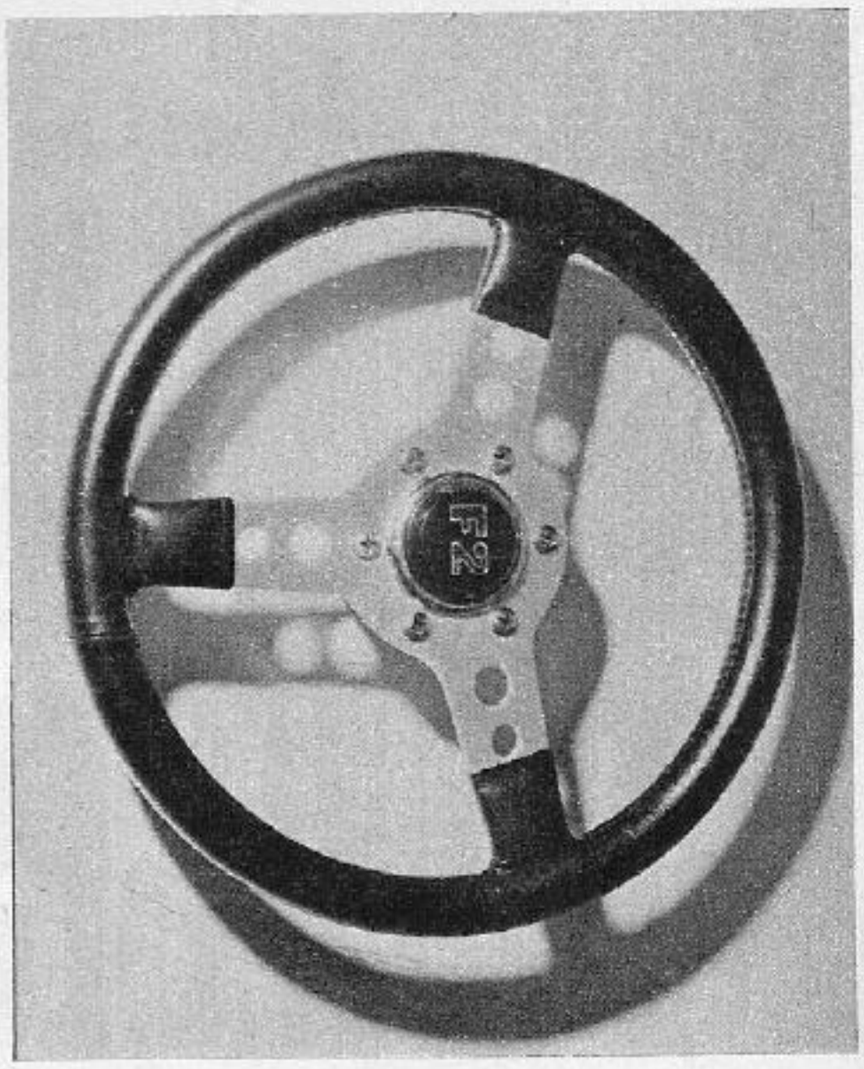
▼



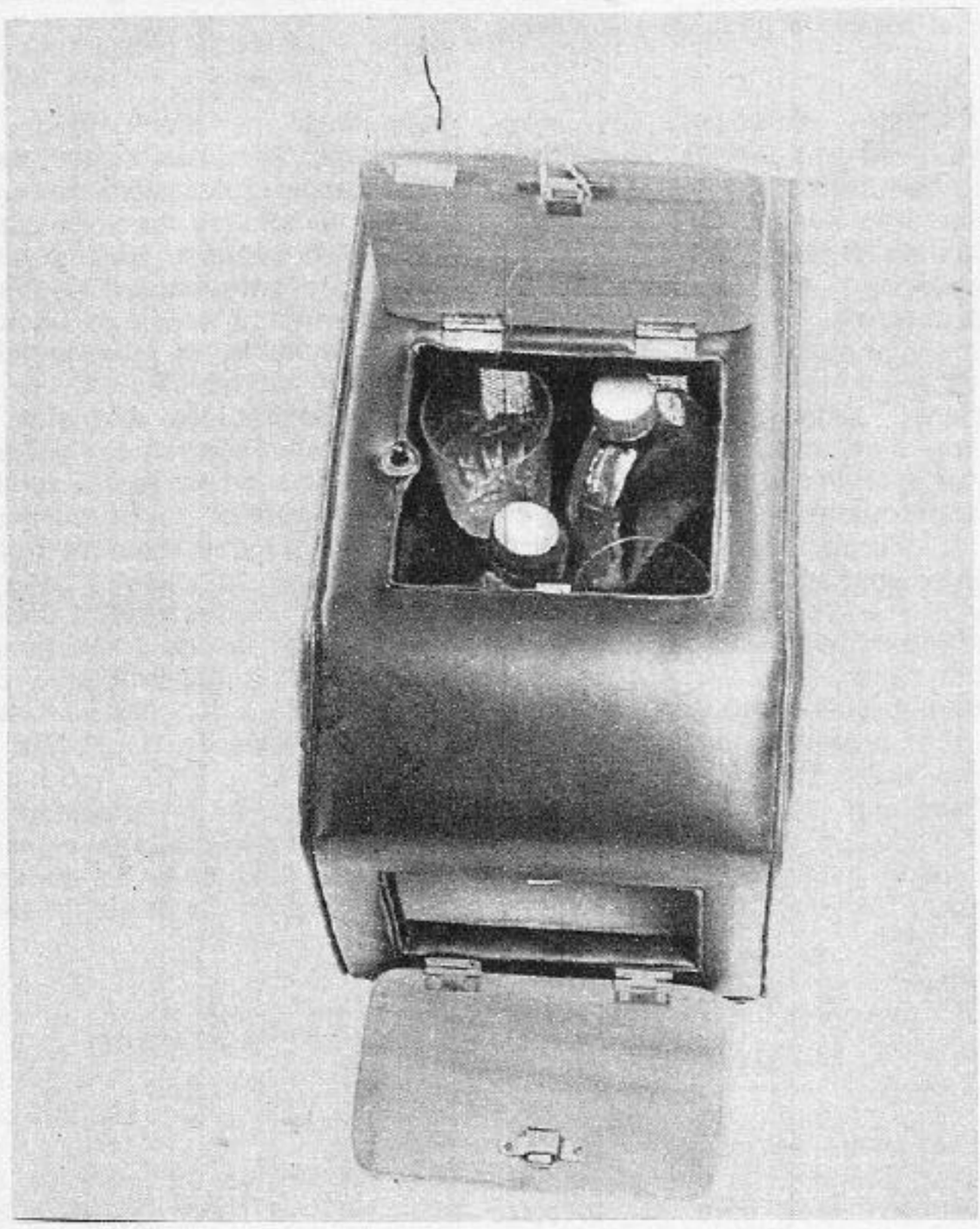
▲

Bocina "Mugido de Vaca", se alimenta con 12 volts (no con pasto), $ 195. Harrods, San Martín 890, Capital Federal.





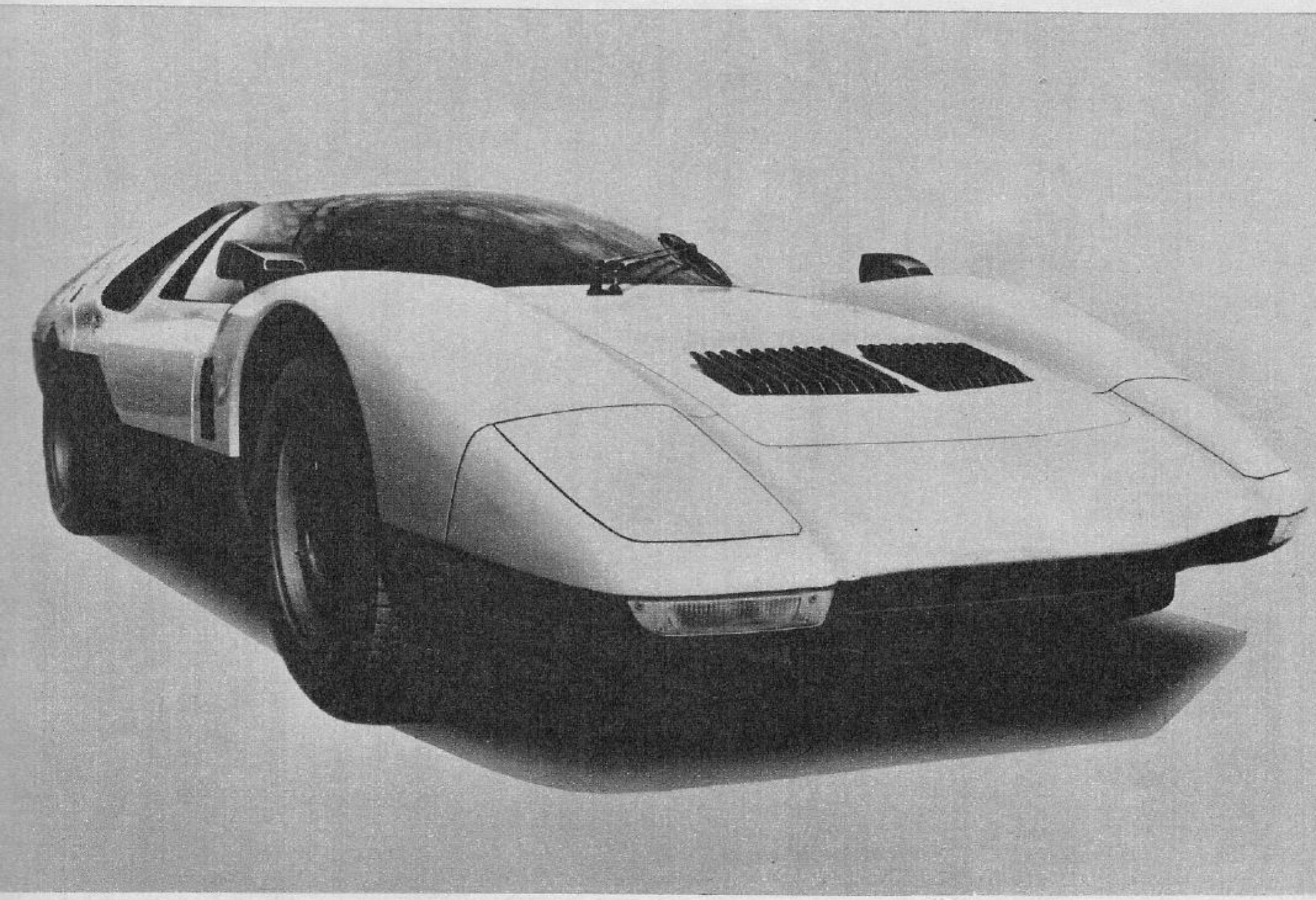
Barcito tipo consola, con iluminación conectada con la batería (para no errarle a la botella de noche), $ 165. Harrods. ◀



Volante Fórmula-1, para Fiat 600, $ 130. Autopista, Cochabamba y Pichincha, Capital.



Leva especial de competición (Dulbecco), para Peugeot 404, $ 15. Anglo-Franc, Av. Alem 1110, Capital. ◀



A los japoneses se les fue la mano con el lápiz. El parecido del Mazda con el Mercedes C111 es asombroso.

JAPONESES Y SIN PISTON

Mazda presentó en el Salón de Tokyo dos autos experimentales. Uno eléctrico y el segundo a motor rotativo, ambos con estructura plástica muy similar al Mercedes C-111

Nuestros amigos de Toyo Kogyo, o sea los fabricantes de todo lo que lleve logotipo Mazda, presentaron dos autos experimentales en el Tokyo Motor Show. Y caso raro. Ninguno de ellos era propulsado por el convencional motor a pistón. Uno llevaba motor eléctrico y el restante un rotativo, sistema Wankel. Datos muy significativos ya que sin lugar a dudas la muerte del motor convencional a pistón es ineludible. El rotativo para los trayectos interurbanos y de largo alcance y el eléctrico para la urbe están afianzándose cada día más y están signados a reemplazar tarde o temprano al motor a pistón.

Los prototipos presentados fueron dos. El EX 005, autito urbano con motor eléctrico y el RX 500, un deportivo con motor Wankel asombrosamente parecido al Mercedes Benz C111.

EL EX 005 ELECTRICO

No es un auto eléctrico accionado únicamente por un motor eléctrico sino que la energía consumida es electricidad. El grupo motopropulsor es una mezcla rara de motor eléctrico y rotativo. El rotativo funciona siempre a un régimen bajo y sirve solamente para cargar las baterías del motor eléctrico, siendo éste realmente el que impulsa el auto.

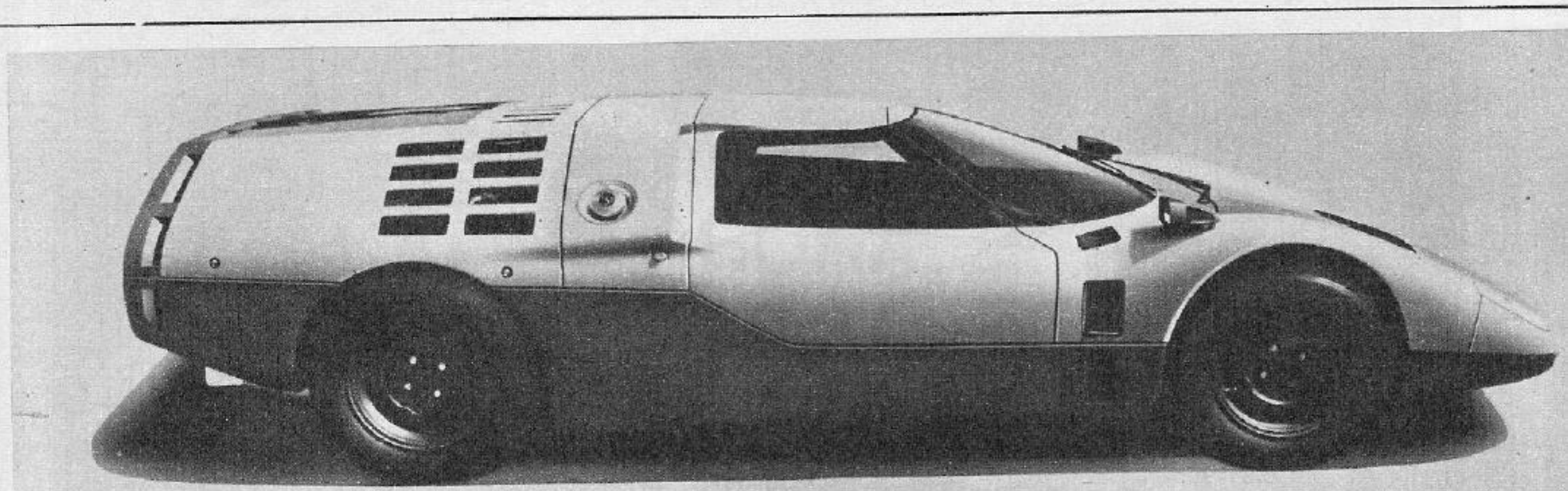
La aceleración, dirección y frenaje están controlados por una sola palanca. Las cuatro ruedas están dispuestas en forma romboidal y los dos motores (eléctricos) están dispuestos de tal forma que las dos ruedas laterales que son las de tracción actúan de forma independiente; aumentando la velocidad de una y disminuyéndola en la opuesta se gira.

El control de la velocidad se opera desde la solitaria palanca central desde donde se conecta o se desconecta la corriente eléctrica a los motores.

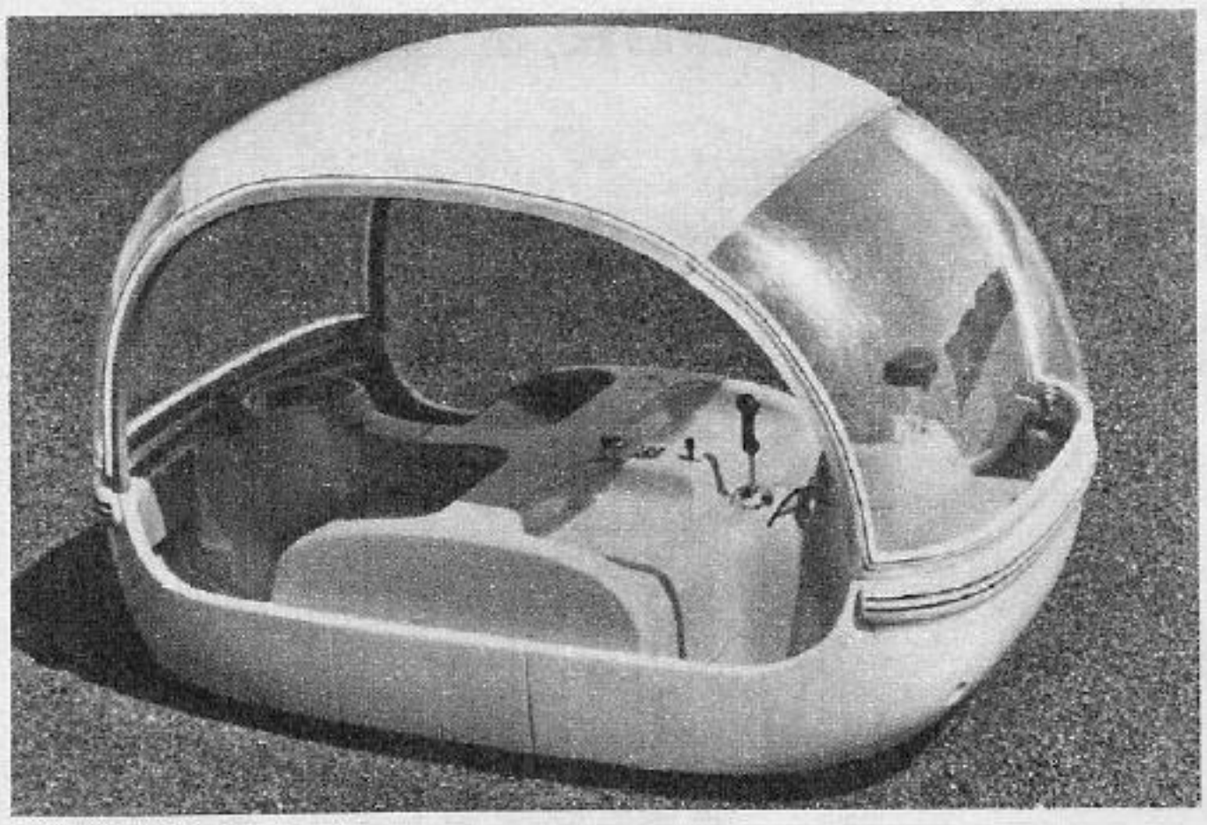
EL ROTATIVO RX 500

El RX 500 es un prototipo en el cual Toyo Kogyo quizo estu-

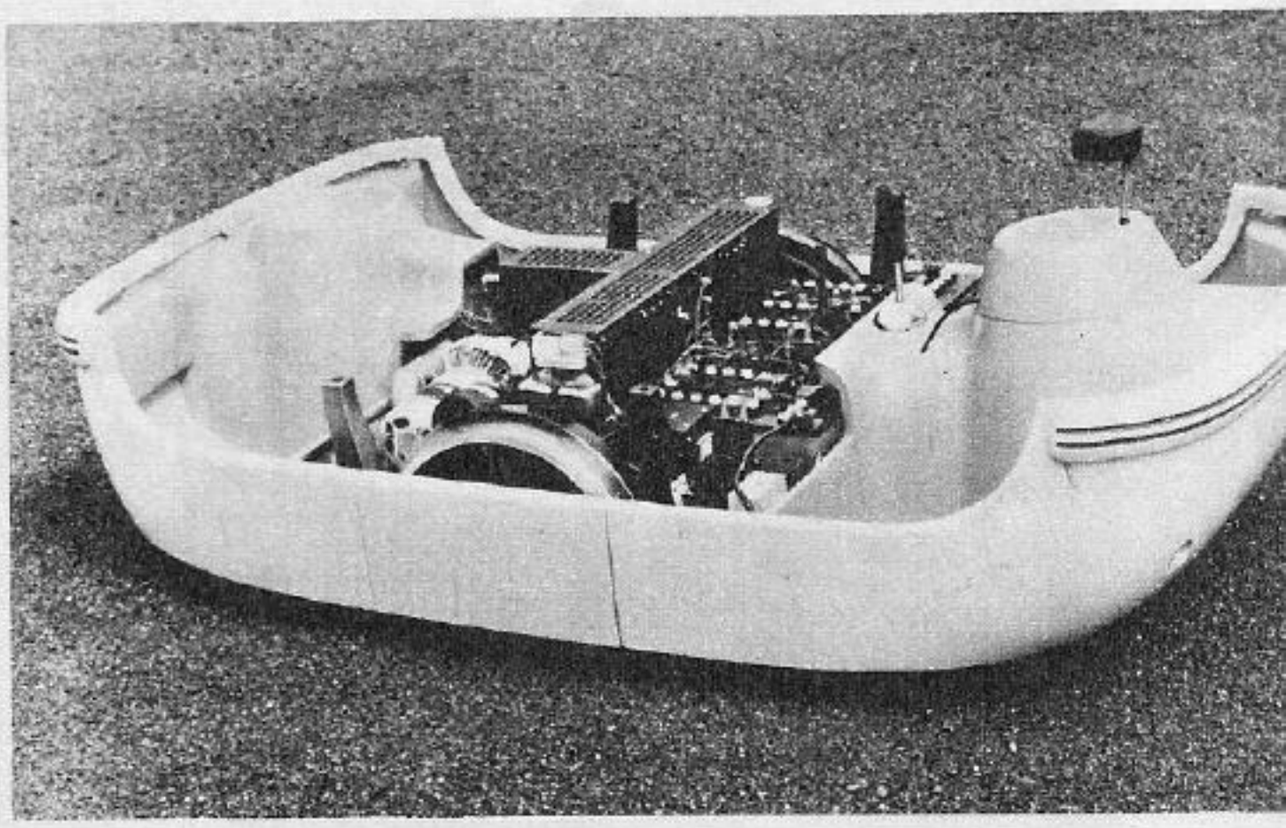
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El Mazda RX 500 con motor rotativo tiene toda la estructura de plástico.



El EX 005, un proyecto de lo que será el auto urbano del futuro. Eléctrico, por supuesto.



Debajo de los asientos están los dos motores eléctricos, las baterías y el motor rotativo que carga las baterías.

diar las formas aerodinámicas a altas velocidades y la posibilidad de construir un automóvil en plástico desde la estructura a la carrocería. Suspensiones y motor de fierracho nomás. La disposición del motor es central.

Un detalle interesante son los frentes y la cola de plástico uretano, un material de alta resistencia al impacto; el plástico fue usado para construir toda la estructura ahorrándose unos cuantos kilos de peso. Las puertas, el techo y partes de la cola han sido moldeados todos en una sola pieza para reducir los costos. Seguramente este automóvil, una vez que salga de las líneas de montaje, será de rendimiento similar al Mercedes C111 pero de costo más bajo. ¡Ojo con los japoneses!

CARACTERISTICAS TECNICAS

	EX 005	RX 500
Largo	2,33 m	4,33 m
Ancho	1,45 m	1,72 m
Alto	1,59 m	1,06 m
Peso	450 kg	850 kg
Velocidad máxima	40 km/h	260 km/h
Generador	3 kw.	

-Vamos, Ricardo, para qué están los amigos?
Poneme en la lista del 747.

PP

AHORA SI HAY TRES BUENOS MOTIVOS PARA CAMBIAR:

- **Ablanda la barba instantáneamente***
- **Cuesta casi como las cremas de afeitar comunes**
- **Afeita placenteramente en la mitad de tiempo**

Oxford espuma "hecha", en aerosol



$ 360 m/n

Haga la prueba. Extienda un poco de espuma "hecha" sobre la barba, y goce de una placentera afeitada al ras, en la mitad de tiempo. Cambie por OXFORD, la primera espuma "hecha", en aerosol, al alcance de todos.

OXFORD

Clásica y Limón

*Estearato de coco: ablandador y suavizante.

SEGURIDAD Odol

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Parabrisas CORSA

noticorsa

¿SABE UD. DE BUJIAS? Si su respuesta es sí, podrá participar en un original concurso organizado por "Robert Bosch Argentina", fabricantes de las mundialmente famosas bujías de encendido "Bosch". Las preguntas son muy simples y relacionadas con el conocimiento que deben tener los automovilistas sobre la calidad de las bujías que usan. Los premios van desde un auto 0 Km. a viajes a Río de Janeiro o Bariloche. Los interesados pueden solicitar las bases para participar en todos los negocios de repuestos o talleres de la Capital Federal y del Gran Buenos Aires.

LOS VIEJOS JOVENES. El "Mercedes-Benz Presse Information" nos informa que Artur J. Keser, jefe del departamento de prensa de la Daimler-Benz AG, cumplirá en estos días 65 años de edad y 16 años en la empresa. Fue el creador de la poderosa organización de prensa de la firma y de su revista de prestigio mundial. Inició su carrera muy joven como cronista deportivo, y fue sucesivamente redactor-jefe de la revista Ski, jefe de prensa del Automó-



vil Club de Alemania, y al mismo tiempo redactor-jefe de la revista ADAC-Motorwelt. El nombre de Artur J. Keser, como "gran old man", lleno de empuje juvenil, goza del aprecio mundial en la prensa internacional del motor. CORSA le desea al colega un feliz doble cumpleaños.

MAS NOTICIAS DE MBA. Regresó el señor Peter Kruemmel, Director de Mercedes-Benz, quien realizó ante la casa matriz importantes gestiones vinculadas con la expansión de la empresa y la exportación de productos no tradicionales argentinos que se fabrican en la planta industrial Mercedes-Benz en González Catán. El señor Kruemmel presidió en Alemania la primera Convención que se realizó para Concesionarios Mercedes-Benz de la Argentina, que constituyó todo un éxito.

UN PUMA DE 50 AÑOS. La Compañía General de Combustibles S.A., empresa que produce y comercializa las naftas y lubricantes PUMA, celebró su 50 aniversario. Con ese motivo su presidente, señor Francisco Soldati, ofreció un cóctel en el Plaza Hotel al que asistieron altos funcionarios oficiales, directivos de empresas vinculades con la producción de naftas y lubricantes y periodistas. Durante la reunión se conversó acerca del desenvolvimiento de la Compañía, desde su establecimiento en 1920, y sobre los planes de expansión que la empresa emprenderá en el futuro.

IKA- RENAULT EN COLORES. Alumnos del Colegio Suizo "Jacques Dalcroze" eligieron como tema central para la realización de la Exposición Infantil IKA-RENAULT la moderna planta de pinturas del complejo Industrial Santa Isabel. Los expositores, que cuentan entre 8 y 11 años, presentaron 20 cuadros donde es fácil advertir el ingenio y la atracción por la pintura de estos precoces artistas. Presidió la ceremonia de inauguración de la Exposición el señor Yvon Lavaud, Presidente y Director General de Ika-Renault.

LA MARCHA DEL TIEMPO. En la galería Witcomb, rivalizando con rutilantes cuadros de conocidos pintores, el señor Maurice Progin y sus representantes en Baires presentaron un original Stand realizado para la Federación Relojera Suiza y que obtuvo el Primer Premio en Nueva York. En Buenos Aires, los importadores locales presentaron los relojes y cronógrafos que la técnica más avanzada de la industria mundial, entre los que se destaca el reloj de "cuarzo" de la máxima precisión alcanzada hasta la fecha, el cronógrafo que acompañó a los "lunautas" a nuestro satélite, y una colección extraordinaria de relojes deportivo-automovilísticos. La apertura de la muestra contó con la presencia del encargado de negocios de la embajada de Suiza, señor Jakob Kaufmann, del presidente del CONET y de numerosas personalidades oficiales y de la Cámara de Comercio Suiza. Ofreció la demostración con elocuentes palabras de bienvenida el Sr. Christian Vogt, director del Centro Relojero Suizo para América latina. La exposición será ofrecida en fecha próxima al público de la ciudad de Rosario.

LATINOAMERICA, AREA TURISTICA DEL FUTURO. Bajo este lema se realizará en mayo de 1971, en Venezuela, el XIV Congreso Internacional de la Confederación de Organizaciones de América-Latina (COTAL). Contará con el auspicio del gobierno del citado país. Para concretar su realización viajaron a Caracas los señores Mario A. Zirolli, presidente de la entidad, y su secretario ejecutivo, señor Héctor J. Testoni. Una eficaz manera de promover el conocimiento de América latina, con sus paisajes de excepcional belleza.

INGLATERRA HOY. Despertó gran interés en Buenos Aires la Exposición Industrial Británica, que dio una visión del desarrollo tecnológico de ese país. La ceremonia de inauguración fue presidida por la princesa Alejandra de Gran Bretaña y por el presidente de la Nación, general Roberto Marcelo Levingston. Para expresar el significado de la muestra habló el señor J. Peter Ford, presidente de la Exposición, y en nombre del gobierno argentino el secretario de comercio exterior, señor Elvio Baldinelli. Una nota de colorido brindó la banda militar del Primer Batallón de Fusileros Reales de Escocia, con sus gaitas y vistosos uniformes, quienes ejecutataron en homenaje a nuestro país la marcha de San Lorenzo. En la muestra intervienen 338 expositores británicos. El objetivo de la Exposición no es ofrecer bienes de consumo, sino plantas manufactureras y conocimientos tecnológicos sofisticados que permitan fundar nuevas industrias locales, que pueden ser planeados de manera tal que atiendan la demanda interna en la Argentina y cuyos productos puedan ser además exportados a Latinoamérica y otros mercados mundiales.

Conozca el placer de tener y regalar

LEDUC®

COLOR FLASH 127

La máquina del amor!



cuesta menos de $ 24.90

BOOM S.A.

También en atractiva **CAJA REGALO** compuesta por:

- 1 Cámara LEDUC modelo Colorflash WH-127-A
- 1 Flash LEDUC modelo WH-127-A
- 2 Pilas de 1½ voltios National HI-TOP de doble carga
- 5 Lámparas AG National
- 1 Rollo Ferrania P30

Cuesta menos de

$ 39.-

Adquiérala en todas las casas del ramo

Industria Argentina, construida bajo licencia de Whitehouse Products Inc., USA.- Distribuye y garantiza **CHORNO S.A.** - *Paraná 819 - Buenos Aires*

CORSA ENCONTRO AL REY DE LOS DELIRANTES

CAMPEONATO



El concurso se acabó. Paco Mayorga es el Rey y Heriberto Pronello, Vicente Formisano y Miguel Angel Galluzzi los Princesos. Habrá gran fiesta final de coronación en Bwana [Matide... este boliche está vivo...] en fecha que daremos oportunamente. A prepararse, entonces...

Los dos primeros Princesos de la Junta de Princesos aparecen con todos los entorchados atinentes al rango obtenido. Heriberto Pronello y Vicente Formisano, primer y segundo princeso respectivamente, bajan la cabeza en señal de humildad al aceptar el título. Antecedentes tienen de sobra como para andar negándose a la coronación.

Este es el Rey de los Piantados. Este es el delirante Máster. Este es Paco Mayorga, comiéndose las uñitas de emoción al saber que el felpudo de armiño y la corona de aleación liviana, atributos que corresponden al más loquito, serán ceñidos por él hasta que aparezca un challenger. Si esa carita no es de locuelo... ¿Nos queréis decir de qué es...?

El tercer Princeso de la junta —princeso consuelo—, vestido para la ocasión. Miguel Angel Galluzzi, quien conquistara puestos meteóricamente en virtud al asunto famoso del perro atropellado, aparece en la foto contando precisamente cómo era de grande el perro que él atropelló durante el GP. Raro el perro ese, que figura en los mapas...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE PIANTADOS





CAMPEONATO DE PIANTADOS - POSICIONES FINALES

10 Primeros puestos

1) Paco Mayorga (juró que si ganaba el campeonato se tomaba un tacho de pintura en la fiesta de Bwana) 317
2) Heriberto Pronello (será socio de Mikulán en una mercería) 315
3) Vicente Formisano (contrató a Miss Argentina como piloto del equipo) .. 314
4) Miguel Angel Galluzzi (choca con perros tan grandes que para sacarles las pulgas hay que ser andinista) 312
5) Eduardo Rodríguez Canedo (reconoce la curva del velódromo porque ahí hay un velódromo) 309
6) Nasif Estéfano (vende un harén en buen estado y dos alfombras mágicas poco carrereadas) 308
7) Gastón Perkins (presentó el Stand Alberdi en la Exposición Británica) 307
8) Luis Di Palma (ningún tratamiento dio resultado...) 306
9) Carlos Pairetti (está piantado desde hace mucho. Tiene un Alfa 1750 y anda en Fairlane) 304
10) Néstor García Veiga (no quiso ser campeón de los piantados porque prefirió el campeonato de SP. Allá él...) 303

...Y finalmente, señores... se terminó. Los piantados del país ya tienen su Rey y el Rey ya tiene su séquito, determinado por los tres piantados que en el escrutinio final secundaron al primero.

Si bien en los puestos de vanguardia se adivinaba cierta tendencia al título por parte de algunos —Paco Mayorga Rey, Heriberto Pronello primer princeso de la junta— nadie imaginaba que en el recuento final aparecerían integrando la junta de princesos Vicente Formisano y Miguel Angel Galluzzi. Nadie duda que los cuatro han hecho mérito, a lo largo de toda una vida dedicada full-time a la demencia, razón más que suficiente para nuestro inteligente público lector (de nada) que a través del famoso cuponcito ha determinado, sin lugar a dudas, quiénes son los cuatro ciudadanos que necesitan urgentemente el típico chalequito y los golpecitos de 220 continua.

Tenemos entonces a Paco Mayorga, Heriberto Pronello, Vicente Formisano y Miguel Angel Galluzzi ocupando un sitial que ellos jamás en sus míseras vidas ni siquiera soñaron alcanzar, aunque siempre debieron estar ahí. El orden está establecido y dentro de ese orden aparecen estos cuatro figurones. De los restantes favorecidos por los resultados de la elección, o sea aquellos que durante más de dos meses poblaron las listas, no diremos nada.

Este concurso, igual que el concurso de "Semana Gráfica", no tiene más objetivo que predicar el amor al prójimo, esté el prójimo rayado o no. Claro... nosotros no podemos ofrecer lo que ofrece "Semana Gráfica", dada nuestra reconocida humildad, pero no por eso dejaremos de decir que el concurso "Ama a tu prójimo... y ponlo en la lista del 747" es cosa de locos. Porque eso de mencionar a 9 prójimos (de los que uno más quiere) y salir sorteado e irse con los 9 prójimos (o prójimas, pajarones) a pasarse una semanita en Hawai, a bordo de un Boeing 747 de Braniff, no deja de tener sus visos de locurita galopante. En fin... concursos son concursos... Nosotros solamente podemos ofrecer un viaje de Ida (vuelta, arréglese como pueda) a Lomas de Zamora, lugar en el cual un acreditado vecino ofrecerá un asado bárbaro. Queda entonces en ustedes averiguar quién es el prestigioso vecino que ofrecerá el asado, y caerse un domingo de éstos con los cubiertos listos.

Además del asado, ofreceremos, con motivo de la clausura del concurso, una festichola de las que no se empardan en Bwana, que como nadie ignorará a esta altura de las cosas, es el boliche que está más en la onda y en el ruido y en el jolgorio y en las cosas que me alejan de ti, vida mía. Así que en su oportunidad —y no antes, como muchos imaginan— daremos la fecha del asunto ese en Bwana, de manera tal que nuestro tradicional concurso cuente con el marco adecuado para evento de tan digna naturaleza.

No queda nada más que decir, salvo la obvia felicitación a los ganadores por tan brillante triunfo, conseguido en mérito únicamente a las virtudes personales. Será entonces hasta el próximo concurso, respecto al cual no tenemos todavía ni le menor idea. Pero ya se nos ocurrirá algo...

LOS GRANDES AUTOS DE TODAS LAS EPOCAS

ALFA ROMEO TIPO 158

Fue un coche de punta durante ocho temporadas (¡oh tiempos...!), extendiendo su supervivencia a lo largo de trece años. Se destacó en carreras para "Voiturettes" y Grand Prix. Ganó la primera carrera en que participó y la última en que la hicieron correr, muchos años después. Como "voiturette" fue más veloz que sus contemporáneos especiales de Grand Prix; como coche de Grand Prix resultó todopoderoso.

El Tipo 158 cubría en la imaginación el arquetipo del monoposto de carrera de los años inmediatos a la Segunda Guerra. "Rosso" italiano de punta a punta, funcionalmente proporcionado podía enloquecer a cualquier adepto con su sonido y con la imagen de los corredores que lo tuvieron en sus manos.

Había nacido de la desorientación italiana durante los años de la absoluta superioridad germana en los grandes premios de finales de los años 30. Fundamentalmente, debía llenar los requerimientos de Enzo Ferrari por presentar un nuevo auto para entrar en la campaña de la nueva fórmula de 1500 cm³ que se pondría en vigencia a partir de 1938. El diseño fue encargado a Gioacchino Colombo, quien había trabajado con Vittorio Jano, responsable de los más destacados Alfa Romeo de competición por más de una década.

.....

A mediados de la década del '30 la supremacía de las máquinas alemanas en la Fórmula Internacional de 3 litros comenzaba a ser ya absoluta. Los paquidérmicos Mercedes y Auto Union escalaban en potencia intentando con bastantes posibilidades lograr los 600 HP.

Los italianos —ahora en general—, ante esa supremacía y la imperiosa necesidad de mantener vivo el interés nacional, maniobraron hábilmente y se orientaron entonces hacia la fórmula de 1500 cm³. De esa forma conseguirían la satisfacción de ver triunfar de nuevo la imagen de la máquina con el color sangre.

Para eso, en 1937 Alfa Romeo comisionó al ingeniero Gioacchino Colombo (diseñador, posteriormente, del Ferrari 1500 cm³ V-12 y de la Bugatti 251 con motor trasversal en popa, entre otros) para encarar el proyecto y supervisar la construcción del Tipo 158. Para eso se instaló en lo de Ferrari, quien para entonces mantenía aún la "Scuderia Ferrari —luego sería "Alfa Corse", cuando don Enzo puso en circulación sus propios autos—, que defendía los colores de Alfa en el terreno deportivo.

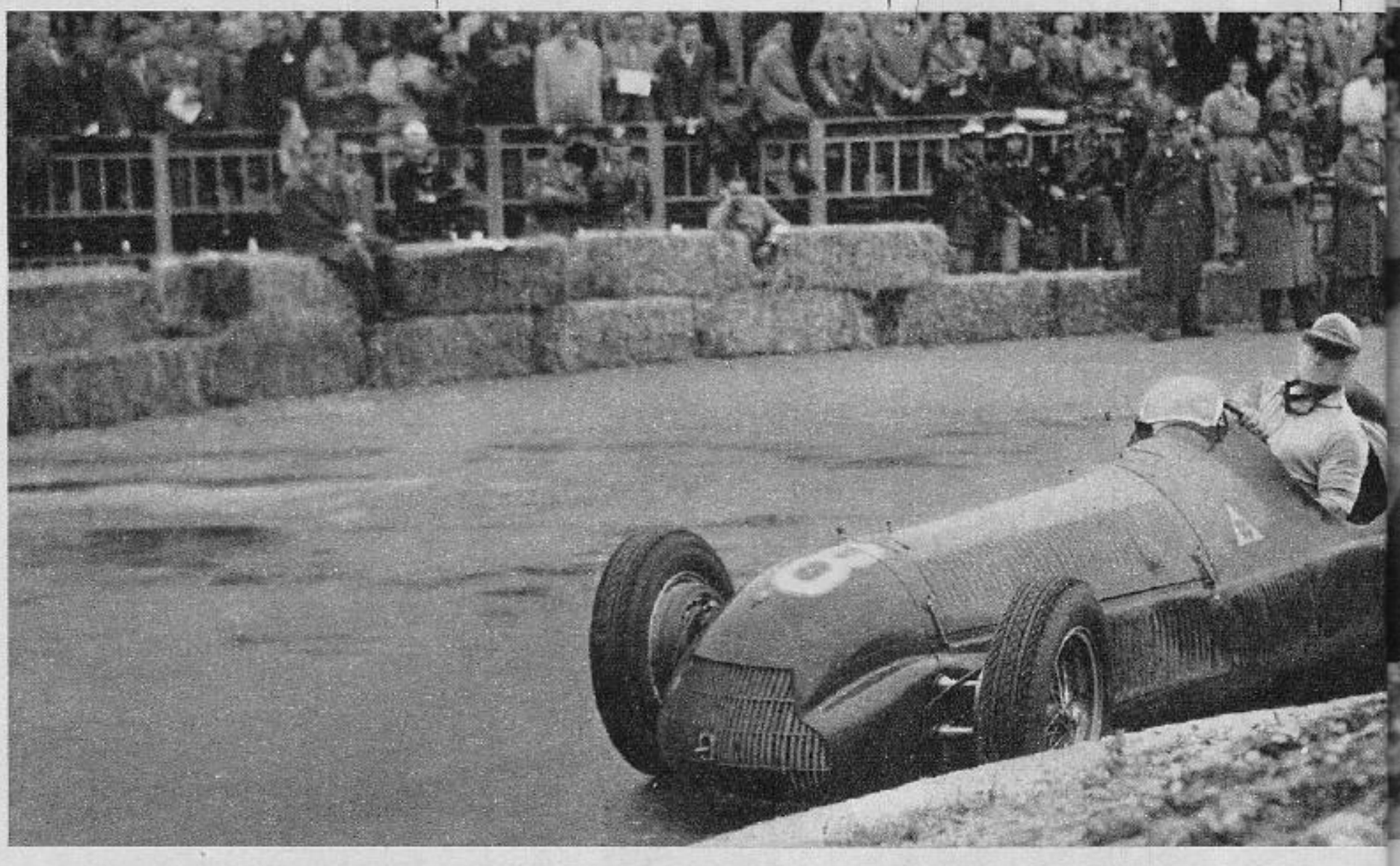
El coche se denominó, al principio, Alfa Corse Tipo 158, significando los dos primeros números la cilindrada (1500) y el tercero la cantidad de cilindros (ocho en línea). La denominación con que se lo conoce mundialmente (Alfetta = Alfita) se le debe al público italiano, quien lo bautizó así recordando al primer Alfetta de 1927, un sport con compresor de 1500 cm³. Este fue diseñado por Jano, el maestro de Colombo desde 1924 y responsable de los P2 y P3.

En 1951 se lo denominó 159, cuando sufrió algunas modificaciones. Y fue con este modelo que el "Quíntuple" se hizo de su primer Campeonato Mundial.

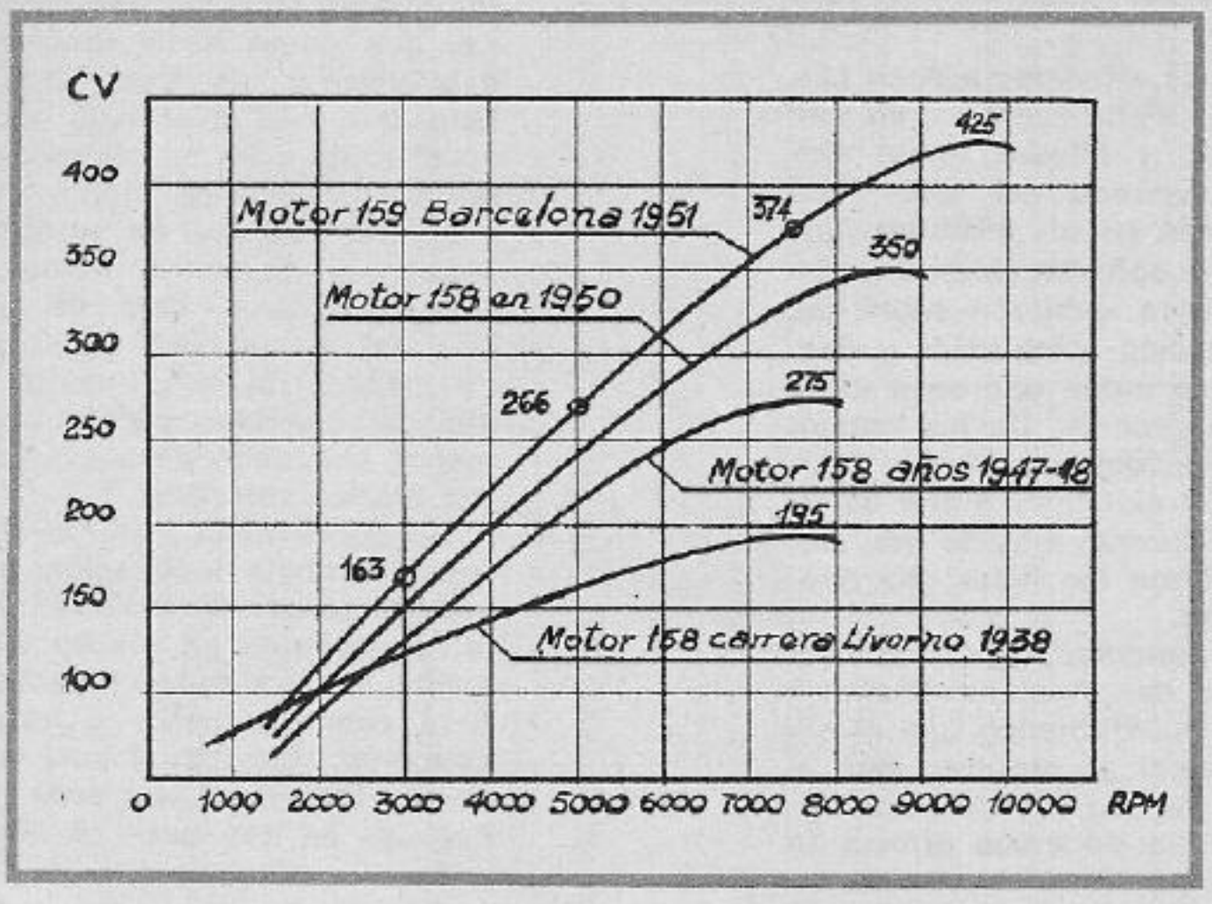
En la primera versión, el Alfetta obtenía de su motor 180 HP a 7.000 rpm; así lo había testificado el dinamómetro. Lo sobrealimentaba un compresor volumétrico de lóbulos tipo Roots de simple etapa. Pero para su debut en julio de 1938, en Livorno, para disputar la Copa Ciano, ya en la fórmula nueva, entregaba 195 HP a 7.500 rpm. En esa ocasión fue Emilio Villoresi (hermano de Luigi) quien lo llevó a su debut triunfal, siendo escoltado por Biondetti con otro 158.

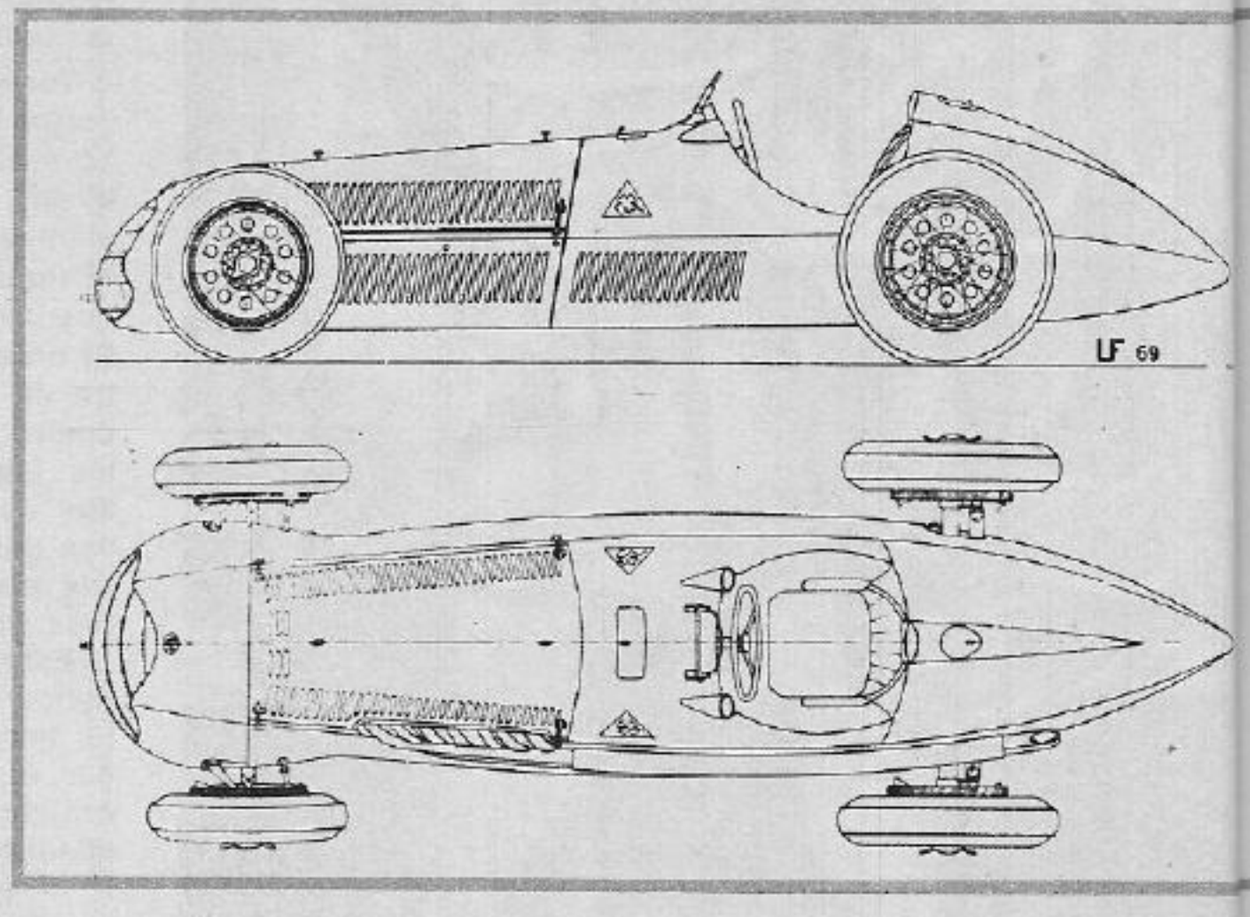
.....

La depurada obra de ingeniería que fue el motor de ocho cilindros 1,5 litros comenzó entregando 180 HP a 7.000 rpm y terminó su prolongada existencia activa erogando 420 HP a 9.600 rpm (catorce años más tarde). Esa potencia extraída y expresada por unidad de área de



POTENCIA-RPM. Las curvas muestran el desarrollo durante 14 años del motor Alfa Romeo tipo 158/9. El incremento de potencia y rpm se debió principalmente a la sobrealimentación.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Con un Alfa 158 Farina obtuvo el primer Campeonato Mundial de Conductores, y Juan Manuel Fangio el primero de sus cinco títulos. Ganó la carrera en que debutó, y la que cerró su ciclo. Se mantuvo trece años en vigencia y se cansó de ganar carreras. Fue el coche que porcentualmente obtuvo mayor cantidad de triunfos en Grandes Premios Europeos. He aquí por qué

por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

1938-1950

pistón no ha sido igualada todavía.

Tenía dos blocks adosados en tándem de aleación de aluminio de cuatro cilindros ciegos cada uno; la cabeza era integral con las camisas de acero —del tipo húmedas—, que iban fijadas a los blocks mediante rosca. Los blocks se abulonaban a la caja del cigüeñal, la que, igual que el cárter, estaba fundida en "Elektron" (nombre comercial de una aleación de aluminio con porcentaje de magnesio). Las 16 válvulas estaban movidas por dos árboles de levas a la cabeza. El cigüeñal se apoyaba sobre nueve cojinetes de bancada planos; rodillos (en las últimas versiones) en las bielas y el compresor tipo Roots completaban el rápido análisis del motor de Colombo.

Más inusitada aún resulta la singularísima circunstancia (no declarada en su momento) de que 4 de esos motores —los construidos en la casa Ferrari de Módena— fueron corridos, desde 1938 hasta el final del tipo 158, utilizando cajas de cigüeñal reparadas tras importantes roturas en las primeras carreras. En el proyecto original de esas cajas el ingeniero Colombo había previsto fijar cada tapa de los cojinetes de bancada mediante espárragos cortos que iban roscados a la fundición Elektrón. Sobre la misma vertical, y directamente arriba de aquéllos, separados por una pequeña distancia, se roscaban los otros espárragos que fijaban los blocks de cilindros a la caja del cigüeñal. En esa zona de fundición que quedaba entre los extremos de los espárragos que ajustaban la parte inferior y los otros que sujetaban la superior, se manifestaron, en consecuencia, elevados esfuerzos de tracción. Como soportar esfuerzos de esa índole no constituye, precisamente, la mayor virtud de ninguna fundición, en cada una de las primeras cajas de cigüeñal se produjeron grandes roturas. El ingeniero Colombo decidió entonces que la solución era modificar el molde en esa zona de la pieza. De modo que le permitiera colocar un único espárrago largo que fuera desde la tapa de cojinetes de bancada hasta el block de cilindros. Una vez hecho esto se fundirían nuevas cajas de cigüeñal y listo. Pero los dirigentes de Alfa no estaban dispuestos a invertir más liras de las previstas; en consecuencia, no aprobaron la idea y en cambio sugirieron a Colombo que se las rebuscara con lo que tenía. Y así tuvo que hacerlo. Utilizó las mismas cajas de cigüeñal que se habían roto, las fresó en las zonas de rajaduras y les colocó unos espárragos pasantes que solucionaron el mal por completo. Llegaron, incluso, a soportar el incremento constante de la potencia del motor durante los siguientes 13 años...

.....

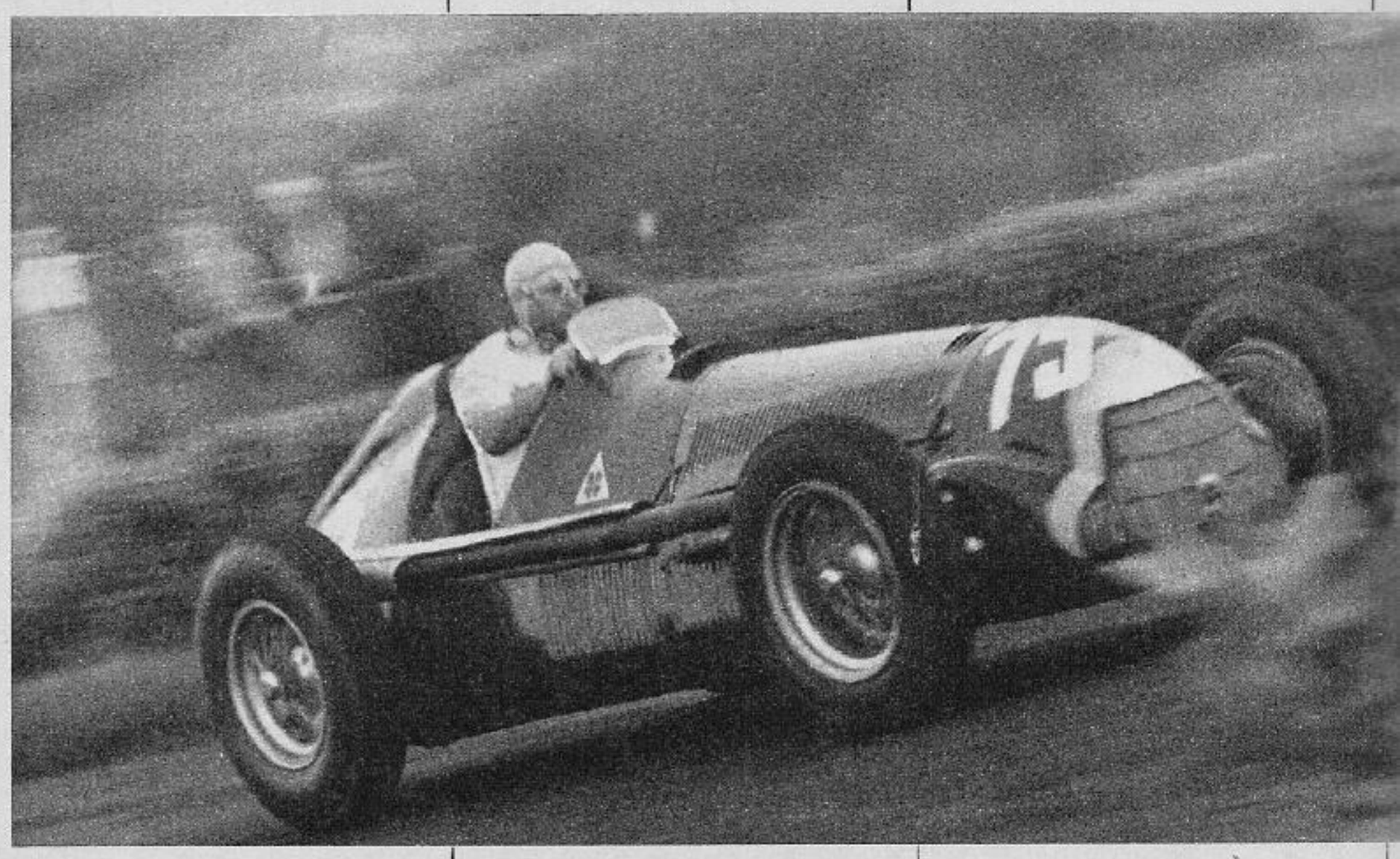
La altísima potencia específica alcanzada por el motor de Colombo constituye el máximo exponente de la filosofía que se apoya en la sobrealimentación como solución para incrementar el rendimiento. Cuando se lo ensayó por primera vez en el banco, el compresor Roots de simple etapa entregaba la mezcla con una sobrepresión de 0,5 kg/cm²; este valor se fue aumentando gradualmente, hasta alcanzar el máximo de 1,4 kg/cm², pero en ese momento se requerían nada menos que 110 HP (¡!) para accionar el compresor.

Cuando luego se colocaron los compresores de doble etapa, el de baja presión descargaba en el de alta con una presión de 0,7 kg/cm², pero éste a su vez descargaba en los cilindros con una presión media efectiva de 3,3 kg/cm². En ese momento ambos compresores absorbían solamente 135 HP, es decir, muy poco más que lo que consumía el de simple etapa, pero en cambio se conseguía un valor muy superior de llenado de cilindros. En 1949 fue aumentada nuevamente la potencia a 350 HP (8.500 rpm). En 1951 el puente trasero fue convertido a eje De Dion y el chasis fue modificado extensivamente en esa zona. Ello obedecía a que en ese momento el auto caminaba a 320 km/h gracias a los 420 HP del motor girando a 9.600 rpm.

No obstante, el Alfetta, a pesar de sus continuos aumentos de potencia, comenzaba a ser superado. Alimentar su motor exigía enorme cantidad de combustible y fue necesario también aumentar la cantidad de lubricante y también la del refrigerante. Por ende, fue necesario agregar tanques más grandes, aumentándose entonces el peso total a 1.071 kg incluido piloto, contra los 260 kg menos que pesaba el original "158". Comenzaron así los problemas de aceleración, tenida, frenado y consumo de cubiertas. Además, los pilotos acusaban que cuando cortaban para entrar en una curva se encontraban con que los compresores, por inercia, seguían enviando mezcla a los cilindros, obligándolos en consecuencia a levantar el pie derecho mucho antes, perdiendo metros que sus rivales aprovechaban para robarles y entrar más fuerte en los virajes. A aquellos 420 HP había que sumarles 25 más que se obtenían en carrera mediante una ingeniosa ventanita que permitía la entrada de aire al cockpit de donde aspiraba el compresor. Estos, a su vez, consumían 135 HP a pleno régimen. Nos encontramos así con que este motor de solamente 1500 cm³ de cilindrada estaba generando la barbaridad de 580 HP. Pero

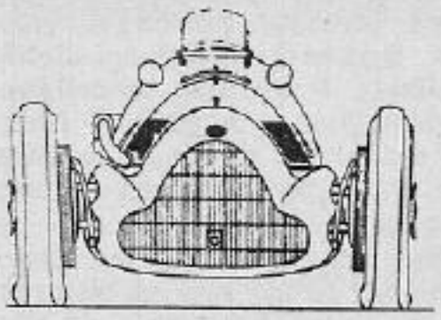
→

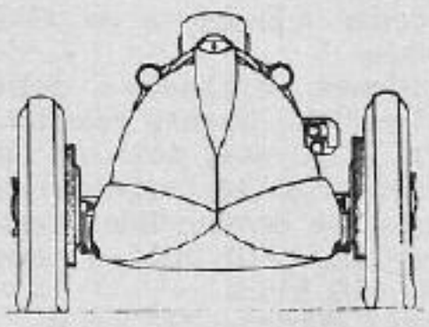




La identificación de Fangio con la Alfetta fue total. La escena pertenece al coche era novedad y nuestro corredor Grand Prix de San Remo, en Italia. El comenzaba a recoger triunfos para él y la exitosa máquina.

1951, Fangio consigue el segundo puesto en el Grand Prix de Alemania, disputado en Nürburgring. Fue vencido por el Ferrari 4.500 de Ascari. No obstante, el argentino estableció el record de vuelta.





en la práctica la realidad era otra: solamente unos 350 HP eran utilizables en las ruedas para ser trasmitidos al piso. Eso significa que la evolución del modelo no iba acorde con los resultados. Se le sacaba cada vez más potencia, pero los resultados no eran ni idénticos ni consecuentes con la progresión. En 1947 los Alfetta tenían en Monza como mejor tiempo para la vuelta 1m57s; en 1951 el tipo 159, especulando ya con los 420 HP contra los 225 HP del 158, hizo la mejor vuelta en 1m51s. O sea que tanto aumento de potencia y tanto desarrollo (200 HP) sirvieron solamente para ganar 6 modestos segundos. Había algo que ya no funcionaba, y un hombre, otro argentino montado en una Ferrari —que, paradójicamente, había sido creada también por el ingeniero Colombo—, lo expuso en una clase práctica dictada en Silverstone. Clase triste para los motores sobrealimentados, que desde ese entonces fueron superados netamente por los menos sofisticados, quizá más prosaicos, pero también más eficientes motores aspirados.

MISCELANEA

Hasta 1947 la entrada de aire para el carburador Weber triple corpo de tres bocas de 50 mm de diámetro que iba colocado sobre el compresor de la primera etapa se hacía a través de una toma con forma de trompa de elefante. Esta aspiraba aire de una posición muy baja, en las cercanías de la rueda delantera izquierda. Debido a esa ubicación, junto con aire entraban también polvo e impurezas que ocasionaban el rápido desgaste de los lóbulos de los compresores y a veces hasta su destrucción. En 1948 esa toma de aire fue orientada hacia atrás y aspiraba aire del cockpit a través del parallamas Por eso los Alfetta tenían en la parte superior del torpedo una ventanita que todos pensaron que serviría para ventilar el cockpit y refrigerar al sufrido piloto. Pero en realidad esa ventanita, estando abierta a alta velocidad, permitía la entrada de aire forzado a la trompa de elefante, incrementando así la potencia —a través del compresor— en alrededor de ¡25 HP! En las largadas y en las primeras vueltas de carrera los Alfetta la tenían siempre cerrada. Después de dos o tres vueltas, desde los boxes se indicaba a cada piloto el momento en que debía abrirla. La razón de esta maniobra se debía a la rica experiencia recogida a través de muchas carreras con la tipo 158. Esta indicaba —por ejemplo— que luego de la largada y en las primeras vueltas de cualquier carrera siempre quedaba flotando en el aire gran cantidad de partículas de goma y polvo causantes de la destrucción de los compresores.

RESULTADOS EN CARRERAS (ALFA ROMEO 158)

1938

Copa Ciano

Villoresi	1º
Biondetti	2º
Severi	4º

Copa Acerbo

Severi	4º
Villoresi	Abandono
Biondetti	Abandono

Premio de Milán

Villoresi	1º
Severi	2º
Marinoni	Abandono
Sommer	Abandono

1939

Grand Prix de Tripoli

Villoresi	3º
Farina	Abandono
Pintacuda	Abandono
Aldrighetti	Abandono

Copa Ciano

Farina	1º
Pintacuda/Biondetti	3º

Copa Acerbo

Biondetti/Severi	5º
Biondetti	1º
Pintacuda	2º
Farina	3º

Premio de Berna

Farina	1º
Biondetti	2º

Grand Prix de Suiza

Farina	6º
Biondetti	9º

1940

Grand Prix de Tripoli

Farina	1º
Biondetti	2º
Trossi	3º
Pintacuda	5º

1946

Grand Prix de St. Cloud

Farina	Abandono
Wimille	Abandono

Grand Prix des Nations

Farina	1º
Trossi	2º
Wimille	3º

Grand Prix de Turín

Varzi	1º
Wimille	2º
Trossi	6º
Farina	Abandono
Sanesi	Abandono

Grand Prix de Milán

Trossi	1º
Varzi	2º
Sanesi	3º
Farina	Abandono

1947

Grand Prix de Suiza

Wimille	1º
Varzi	2º
Trossi	3º
Sanesi	5º

Grand Prix de Bélgica

Wimille	1º
Varzi	2º
Trossi/Guidotti	3º
Sanesi	Abandono

Grand Prix de Bari

Varzi	1º
Sanesi	2º

Grand Prix de Italia

Trossi	1º
Varzi	2º
Sanesi	3º
Gaboardi	**4º**

1948

Grand Prix de Suiza

Trossi	1º
Wimille	2º
Sanesi	4º

Grand Prix de Francia

Wimille	1º
Sanesi	2º
Ascari	3º

Grand Prix de Italia

Wimille	1º
Trossi	Abandono
Sanesi/Trossi	Abandono

Grand Prix de Monza

Wimille	1º
Trossi	2º
Sanesi	3º
Taruffi	4º

1950

Grand Prix de San Remo

Fangio	1º

British Grand Prix

Farina	1º
Fagioli	2º
Parnell	3º
Fangio	Abandono

Grand Prix de Mónaco

Fangio	1º
Farina	Abandono
Fagioli	Abandono

Grand Prix de Suiza

Farina	1º
Fagioli	2º
Fangio	Abandono

Grand Prix de Bélgica

Fangio	1º
Fagioli	2º
Farina	4º

Grand Prix de Francia

Fangio	1º
Fagioli	2º
Farina	7º

Grand Prix de Bari

Farina	1º
Fangio	2º

Grand Prix de Nations

Fangio	1º
De Graffenried	2º
Taruffi	3º
Farina	Abandono

Circuito de Pescara

Fangio	1º
Fagioli	3º

Trofeo Internacional (Silverstone)

Farina	1º
Fangio	2º

Grand Prix de Italia

Farina	1º
Fagioli	3º
Fangio	Abandono
Sanesi	Abandono
Taruffi/Fangio	Abandono

1951

Trofeo Internacional (Silverstone)

1ª Serie

Fangio	1º

2ª Serie

Farina	1º
Sanesi	2º

Grand Prix de Suiza

Fangio	1º
Farina	3º
Sanesi	4º
De Graffenried	5º

Trofeo Ulster

Farina	1º

Grand Prix de Bélgica

Farina	1º
Fangio	9º
Sanesi	Abandono

Grand Prix de Francia

Fangio/Fagioli	1º
Farina	5º
Sanesi	10º
Fangio/Fagioli	11º

British Grand Prix

Fangio	2º
Bonetto	4º
Sanesi	6º
Farina	Abandono

Grand Prix de Alemania

Fangio	2º
Farina	Abandono
Pietsch	Abandono
Bonetto	Abandono

Grand Prix de Bari

Fangio	1º
Farina	Abandono

Grand Prix de Italia

Farina/Bonetto	3º
Farina	Abandono
Fangio	Abandono

Trofeo Daily Graphic (Goodwood)

Farina	1º

Copa Woodcote

Farina	1º

Handicap de Septiembre (Goodwood)

Farina	1º

Grand Prix de España

Fangio	1º
Farina	3º
Bonetto	5º
De Graffenried	6º

Estos resultados corresponden a carreras para **Voiturettes** de 1938 a 1940, exceptuando el Grand Prix de Suiza de 1939. **Fórmula Libre** en 1946. **Fórmula 1**, 1947 a 1951.

CARACTERISTICAS TECNICAS DEL ALFA ROMEO 158

Motor: delantero de 4 tiempos, 8 cilindros en línea; diámetro y carrera, 58x70 mm; cilindrada, 1479 cm³; relación de compresión, 6,5:1; potencia máxima: 195 CV a 7.200 rpm (1938), 225 CV a 7.500 rpm (1940); bi-block en aleación liviana con camisas húmedas roscadas, cabeza de cilindros en cuerpo integrado con los blocks, cámara de combustión semiesférica, 2 válvulas por cilindro inclinadas a 100° con dos árboles de levas a la cabeza, comando de válvulas directo, comando de la distribución por engranajes en la parte delantera del motor, cigüeñal apoyado en 9 bancadas, alimentación bajo presión con un compresor de dos lóbulos y un carburador vertical de triple cuerpo, encendido por magneto, bujías en el centro de la cámara de combustión, lubricación a presión con bomba de mando y de recuperación, radiador de aceite, refrigeración por agua con bomba de mando y radiador.

Trasmisión: ruedas motrices posteriores, embrague de discos múltiples secos, caja de 4 cambios y MA, caja solidaria con el puente trasero y ubicada delante del eje posterior ligada a él; relaciones de caja: 1ª: 2,39; 2ª: 1,66; 3ª: 1,28; 4ª: 1; MA: 2,30; caja de cambios y diferencial fijos al bastidor, puente trasero con semiejes oscilantes, reenvío del puente con relaciones variables.

Chasis: largueros tubulares y travesaños de cajón en acero, soldados; suspensión delantera independiente a paralelogramos deformables con ballesta trasversal; suspensión posterior independiente con ballesta trasversal, amortiguación telescópica y a fricción anterior y posterior, dirección central con gusano y sector, freno de tambor con comando hidráulico a pedal sobre las cuatro ruedas, freno de mano sobre las ruedas traseras, ruedas de rayos tangentes de fijación central con llanta de duraluminio, rodado delantero, 5.00x17; traseros, 6.00x18.

Carrocería: monoposto en aleación liviana.

Dimensiones: distancia entre ejes: 2,5 metros; trochas delantera y trasera: 1.250 mm; peso del coche en seco: 620 kg; capacidad de los tanques de combustible laterales y posterior: 170 litros; tanque de aceite: 16 litros.

Velocidad máxima: 232 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Los mejores momentos
Con telas de Castelar mezcla poliester

Telas con ***Luxel*** *, fáciles de cuidar. No se arrugan ni se deforman. Con planchado espontáneo.

Las telas de Castelar S. A. con mezcla ***Luxel*** se distinguen por la calidad de su hilado, regularidad del tejido, firmeza de colores y máxima resistencia al uso. Con ***•SANFORIZADO•***, no encogen.

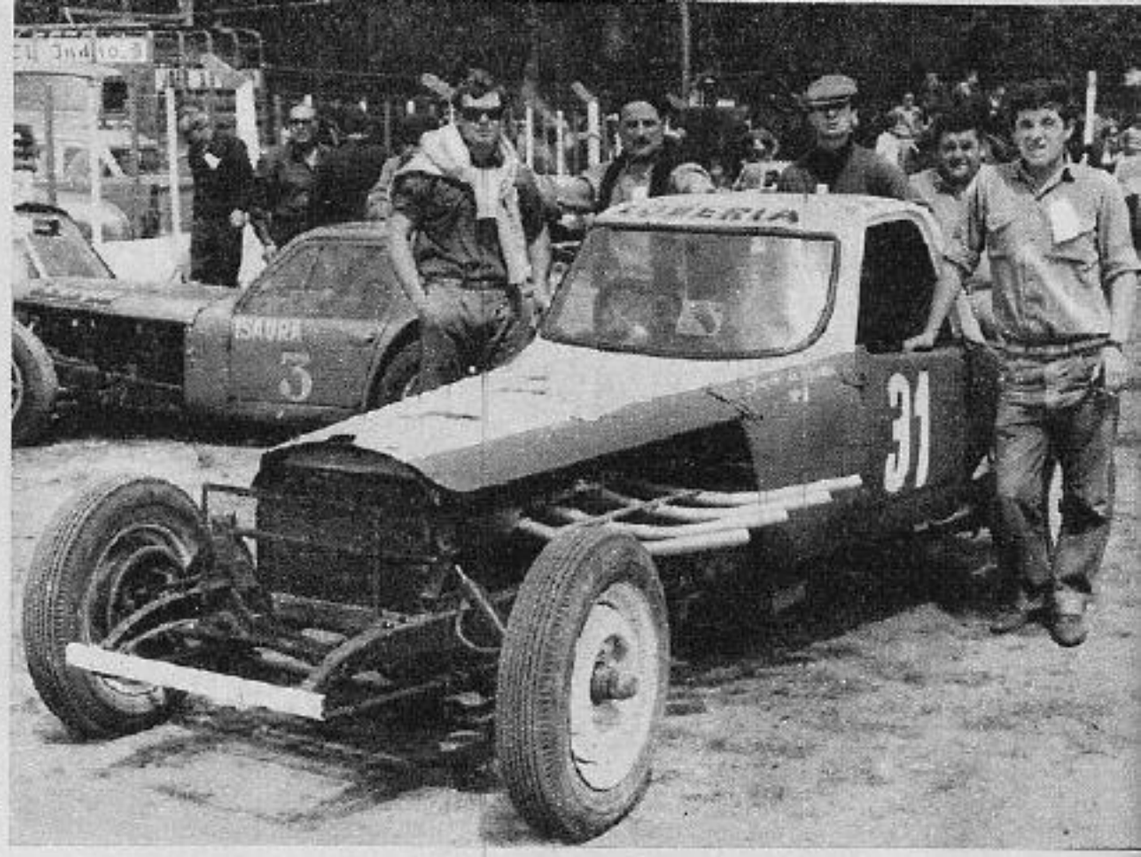
Identifique su pantalón por la etiqueta que garantiza las telas Castelar.

Luxel
calidad internacional

* Marca registrada de Copet Compañía Petroquímica I.C.S.A. para su fibra poliester.

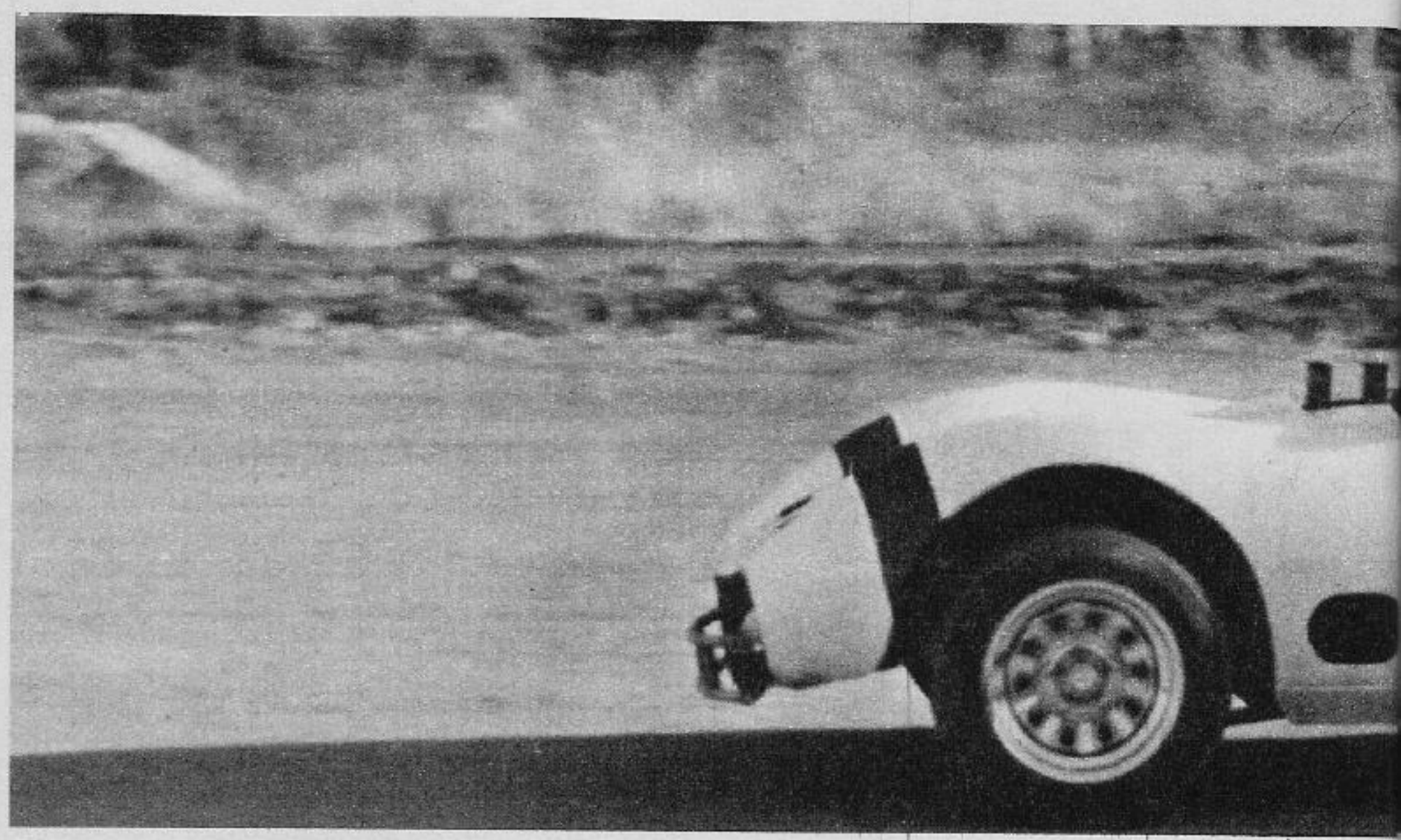
Castelar
GARANTIA INDUSTRIAL DE CALIDAD TEXTIL

LOBERIA: CAPITAL



por FRANCISCO CANALE

En el sudoeste de la provincia de Buenos Aires las carreras de cafeteras constituyen un espectáculo aparte. Autos y apodos pintorescos hacen de esta categoría un entretenimiento singular



En el sudeste de la provincia de Buenos Aires, 47 km al norte de Necochea, está ubicada Lobería, localidad de 30.000 habitantes enclavada en una zona de gran importancia agrícola-ganadera, actividad principal de la población durante seis días de la semana; el domingo esa misma gente da rienda suelta a su pasión "tuerca" y se agolpa en alguno de los circuitos con que cuenta la ciudad o se traslada a cualquier pista cercana, donde las "cafeteras" entonen la rugiente sinfonía de los motores a pleno régimen. Esta pasión localista, la cantidad y calidad de pilotos y preparadores que han logrado maravillas trabajando sobre motores de cuarenta años de antigüedad le han valido a Lobería el justo título de **"capital de las cafeteras"**.

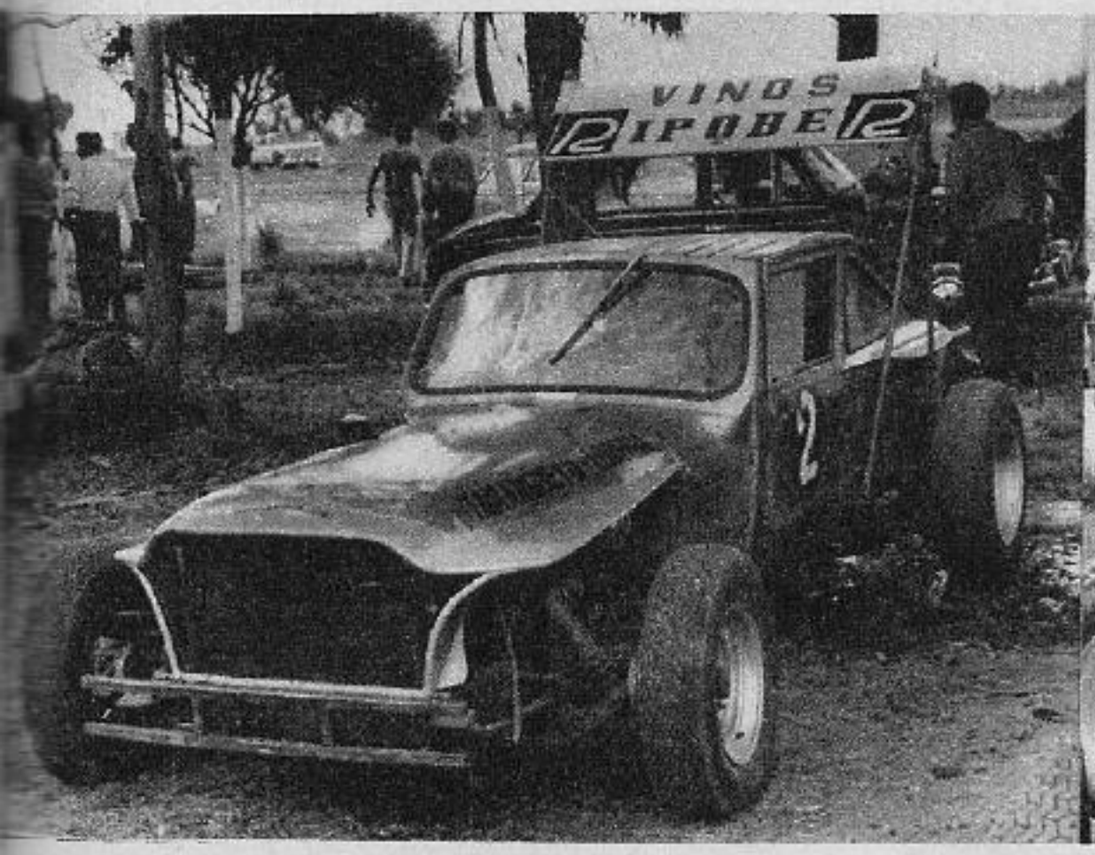
Intentaremos aquí hacer una semblanza general del movimiento que se registra en esta actividad para conocimiento de nuestros lectores. La organización de competencias automovilísticas se realiza a través de dos clubes: Independiente y Jorge Newbery, cada uno de los cuales posee un circuito; el primero de ellos, ubicado sobre la ruta 227, a poca distancia de la población, tiene un recorrido de 1.350 metros con piso de tierra compactada con tosca, cuyo perímetro está totalmente rodeado por un alambrado de siete hilos, a prudente distancia de la pista, para seguridad del público. Servicios sanitarios estratégicamente ubicados, un palco de control elevado y de amplias dimensiones, dos vías de acceso completamente opuestas, hacen que tanto espectadores como participantes disfruten de una agradable jornada sin molestias ni inconvenientes.

El otro circuito, de propiedad del club Jorge Newbery, se encuentra ubicado en el extremo opuesto de la ciudad, en el parque denominado "La Virgen del Camino". Posee piso de tierra entoscada en su totalidad y tiene un recorrido de 1.200 metros en un trazado veloz, ya que los mejores tiempos realizados por las cafeteras están en el orden de los 46" por vuelta. Igual que el anterior, posee todas las comodidades deseables para que se pueda presenciar o participar del espectáculo sin riesgos ni molestias; esto, unido a la belleza del parque que lo circunda, son motivo de orgullo para la gente de Lobería.

Veamos ahora con qué cuenta esta localidad en cuanto a pilotos y máquinas: indiscutiblemente, debemos ocuparnos en primer término del máximo exponente local en esta categoría: Guillermo Raggio, que a la fecha de escribir estas líneas encabeza el Campeonato Zonal con siete carreras ganadas de las catorce que se han realizado; este joven piloto (25 años, soltero, comerciante) conduce la máquina que ostenta el Nº 12 y que por su extraño aspecto es apodada "La Araña". Está realizada sobre chasis Ford T y su planta motriz es un motor Dodge modelo 1933; lo acompaña Carlos Morales, su preparador mecánico es Longhi (h) y corre con el apoyo de la peña local denominada "Los Tímidos", que, como es de suponer, se encuentra más que satisfecha con la actuación de su pupilo.

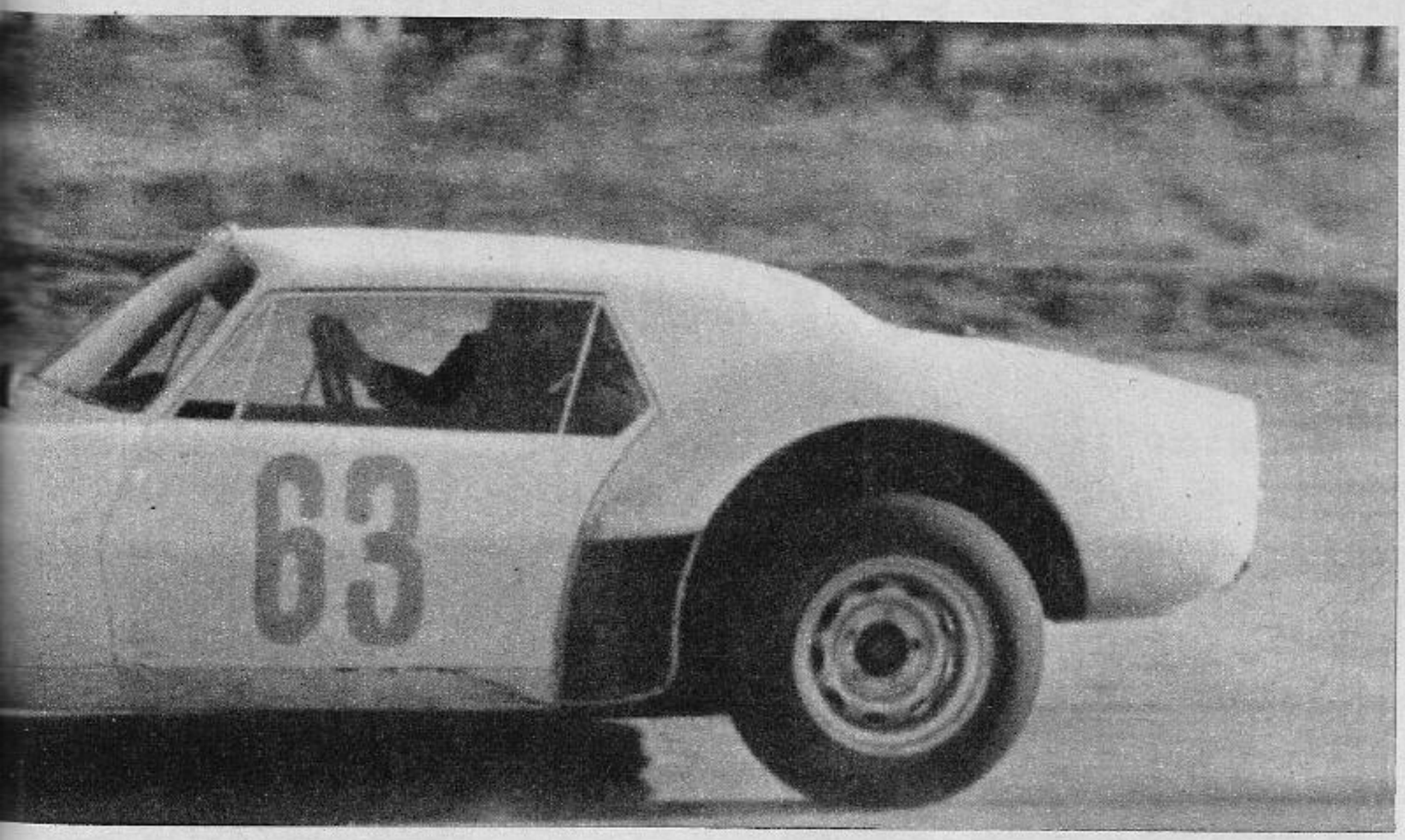
Otro apodo original lleva el auto que conduce Oscar "Pincho" Castellano; sobre un chasis Hupmobile 1925 hay un motor International modelo 32, y el resultado es un coche de punta que siempre da espectáculo y es conocido en toda la zona como "La Laucha". Castellano, de 22 años, soltero, representa a las localidades de Tamangueyú-Lobería; su actividad comercial está vinculada con la ganadería y agricultura junto a su padre, Néstor Juan Castellano, que a su vez es el preparador de la máquina, una de las más veloces de la categoría (por algo ostenta el Nº 2), y que siempre presenta alguna innovación en procura de mayor rendimiento; a este respecto destaquemos que es la primera cafetera que apareció en las pistas con un alerón, aditamento que ha dado excelentes resultados. Este corredor hizo sus primeras armas en automovilismo en 1968 y el año pasado resultó subcampeón zonal de la categoría cafeteras.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





DE LAS CAFETERAS



Antes era el "Pájaro Rojo", ahora es "La Zorra Blanca". De las cafeteras, la Zorra es una de las más lindas.

Cuando un espectador vio a este insólito aparato no pudo dejar de exclamar: "¡Es más raro que un chancho verde!". Allí mismo quedó bautizado.

Arriba, centro: "La Laucha" es una de las carrocerías más ortodoxas a la vista, si bien incorpora un alerón trasero y modernos elásticos espirales atrás.

Arriba, izquierda: Un chasis Chevrolet 1932 sirvió de base para esta cafetera. Viaja lindo.

Sebastián "Pepín" Eder, un loberense de 25 años, soltero, es nuevo en carreras de esta especialidad; su iniciación data de 1969, pero ya tenía antecedentes en motociclismo con una máquina preparada por Longhi (h), actual mecánico de Raggio. Cuenta con un auto veloz y su habilidad conductiva promete victorias en cualquier momento. Junto con Ayud y Elsich, que lo acompañan, son propietarios del coche Nº 33, el del simpático perrito pintado en la parte delantera y que es conocido en los circuitos como "Falucho". Vamos a comentarlo porque es una de las cosas emotivas que frecuentemente se dan en el ambiente "tuerca": mientras duró la construcción de la cafetera, un perrito negro que había en el taller, y que llamaban "Falucho", se constituyó en guardián de la máquina, durmiendo incluso sobre ella, y en homenaje a su actitud la peña que apoya a Eder adoptó su nombre como símbolo.

El auto, como dijimos, uno de los que más caminan en la actualidad, está realizado sobre un chasis Plymouth modelo 1933 y es impulsado por un motor de la misma marca y año; posee diferencial y caja de Falcon 66 y la preparación corre por cuenta de E. Bertollo.

Otra máquina que defiende los prestigios de Lobería es la Nº 11, cuyo piloto es Carlos A. Rodríguez; su acompañante es Norberto Pisani y la planta motriz un motor Chrysler modelo 1929. Este corredor, con dos años de actividad, se desempeña como empleado; los domingos, dejando de lado las preocupaciones laborales, sale al circuito para disfrutar de su pasión, el automovilismo, a bordo de su "Chancho Verde". Este apodo, tal vez el más insólito, tiene su origen en la extraña forma de la carrocería, que en una oportunidad hizo exclamar a un espectador: **"¡Es más raro que un chancho verde!"**, y así quedó bautizado, aunque ahora, pintado de gris, habrá que ir pensando en otro mote.

Miguel "Kelo" Ermiaga, piloto del coche Nº 31, tiene antecedentes como corredor desde hace algunos años en Ford T; desde hace un año y medio compite en la categoría cafeteras con un auto realizado a partir de un chasis Chevrolet 1932 con el motor correspondiente al mismo modelo y marca. Su acompañante es Hugo Echaniz; la preparación mecánica de la cafetera corre por cuenta del propio Ermiaga, en los ratos libres que le deja su ocupación de trasportista en camiones tanque.

Modestos los muchachos que forman la peña que apoya al debutante Miguel Ceirano: se llama "Los más pobres". Este joven corredor (20 años, agricultor) conduce una máquina de excelente terminación, muy prolija, que se basa en un chasis Rugby 1923 y está impulsada por un motor Dodge modelo 1933, preparada por Mecánica Kloster. El acompañante de Ceirano es Hugo Costanzo y llevan el Nº 43.

Hemos hablado de "La Laucha", "La Araña", el perrito "Falucho", "El Chancho Verde"... Para completar este zoológico digamos algo de "La Zorra", que antes era el "Pájaro Rojo". Rodolfo Stankievich construyó una cafetera con chasis Chevrolet 1928, al que colocó un motor Dodge; con ayuda de Mónaco y Kloster agregaron una caja Ford 1946 y un diferencial IKA 1957, calzaron todo con 165x15 adelante y 185x15 atrás, le hicieron una de las carrocerías más bonitas y mejor terminadas de la categoría y con Horacio Pando en la butaca del acompañante se largaron a las ideas domingueras con variada suerte. Hoy "La Zorra", con otro color y distinta planta motriz, ha desertado de las cafeteras y compite con éxito en la categoría "Mar y Sierras".

Esto no es todo lo que podríamos decir sobre las máquinas y los hombres que en Lobería practican automovilismo, ya que hay muchos otros: mecánicos, preparadores, pilotos fuera de actividad momentáneamente, dirigentes, periodistas, que no podríamos enumerar sin caer en olvidos involuntarios pero injustos para los que dedican sus desvelos a las cafeteras en su ciudad capital.

¿MEJOR POR AGUA...O POR AIRE?

por LUCIANO FERNANDEZ

1ª Parte



Breve disquisición técnica sobre las ventajas y aplicaciones de la refrigeración por aire y por agua de los motores motociclísticos de carrera

La temperatura de trabajo que se produce en los motores de carrera, originada en la combustibilidad de alto octanaje a elevada compresión y régimen de rotación, siempre fue motivo de atención especial por parte de diseñadores y constructores. A pesar del avance de la tecnología subsisten los problemas para lograr una eficiente eliminación calórica dentro de los dos sistemas más populares que utilizan fuentes naturales para su logro, el aire y el agua. En el caso de los motores de escasas dimensiones, dentro de los cuales pueden encuadrarse los que equipan motocicletas de carrera, en la mayoría de los mismos se emplea la circulación de una corriente de aire a través de aletas talladas en el cuerpo del cilindro y tapa, que se extienden hasta el cárter motor en los motores de dos tiempos. Estos, por sus características de funcionamiento, son los que más sufren las consecuencias de una deficiente eliminación calórica, que en los últimos tiempos ha encontrado un paliativo en la utilización de la circulación de agua a través de un radiador por el sistema de termosifón. En nuestro país, hemos podido observar unos pocos ejemplares de máquinas tipo Grand-Prix que emplean este sistema y que ha traído como consecuencia una revolución en nuestro ambiente de preparadores, en el afán de adaptar sus medios a esta no tan exquisita variante.

No creemos que su aplicación resulte provechosa y efectiva en todos los casos, ya que su aplicación y modificación trae apareados mayores elementos de utilización y por ende más elementos a vigilar en un mantenimiento. Presumiblemente los problemas que afligen a ciertos preparadores son las resultantes de dificientes diseños y elementos utilizados en la preparación de estos motores, al igual que el material elegido para la construcción de sus cilindros y tapas de cilindro.

Es posible que ninguno se haya preguntado o detenido a analizar el porqué y el cómo de la cuestión que lo preocupa, para lo cual me he permitido analizar objetivamente las ventajas de cada uno de estos y el porqué de su utilización en determinados casos.

Nuestra preferencia se inclina por la primera de las variantes, el calor que se produce en las paredes del cilindro, en razón del contacto de su superficie con los gases inflamados y la adicional, provocada por la fricción de los aros en la misma, pueden ser evacuados en gran proporción por la circulación de aire a través de la superficie externa, en los espacios vacíos dejados por las aletas, que **deberán estar bien dispuestas y dimensionadas.**

Con respecto a su colocación debe señalarse que, salvo raras excepciones, conservan las normas tradicionales basadas en simples experimentos visuales, es decir que en los cilindros colocados verticalmente o con ligera inclinación (Sachs, Zanella, R.F., etc.) éstas rodean en planos horizontales su superficie externa (fig. 1) y en los que son dispuestos horizontalmente (Rumi, Guzzi "Zigolo", Kreidler, Guazzoni 175, etc.) corren a lo largo del mismo en sentido longitudinal (fig. 2).

Este sistema tan popular en su diseño y utilización permite eliminar la temperatura concentrada en el interior del cilindro y tapa, en forma gradual y progresiva, al trasmitirse desde adentro hacia afuera por cada una de las aletas y recibir la superficie de las mismas la corriente de aire que forzadamente al chocar contra su cuerpo en movimiento, encuentra espacios libres por donde circular, aumentándose la frecuencia y velocidad en proporción al espacio disponible entre las mismas.

El material del cilindro y las proporciones de las aletas adquiere singular importancia para que este sistema cumpla beneficiosamente su cometido, ya que una acertada proporción en las dimensiones puede lograr un incremento en la evacuación del coeficiente de calor, o viceversa.

Una de las variantes es que la superficie precalentada expuesta a la corriente de aire puede ser incrementada en relación a la disminución de los espacios inter-aletas al igual que su espesor, criterio que se limita a la razón técnica de que "un espacio entre dos superficies calientes expuestas a una corriente de aire que circule entre ambas refrigera las dos superficies". Este espacio, que es de suma importancia, está estrechamente relacionado con el espesor y formas de diseño de las mismas. En la figura 3 se indican distintas relaciones de medidas inter-aletas y los espesores de las mismas. Trasladados los comportamientos de los tres ejemplos señalados a un cuadro demostrativo (fig. 4) observamos que la línea que responde al ejemplo a) trabajando en condiciones similares a los diseños b y c, se comporta más beneficiosamente.

No obstante lo señalado previa-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

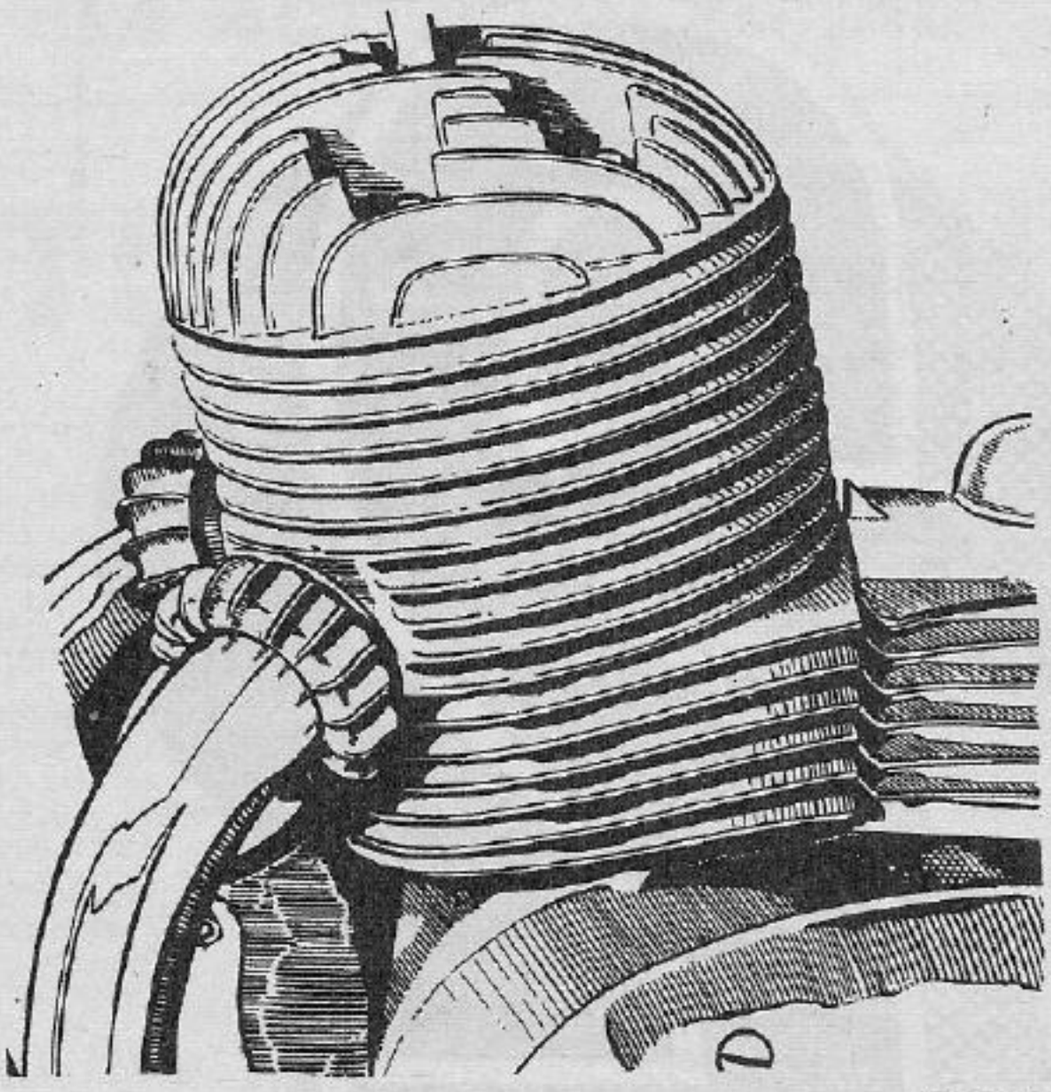


Figura 1

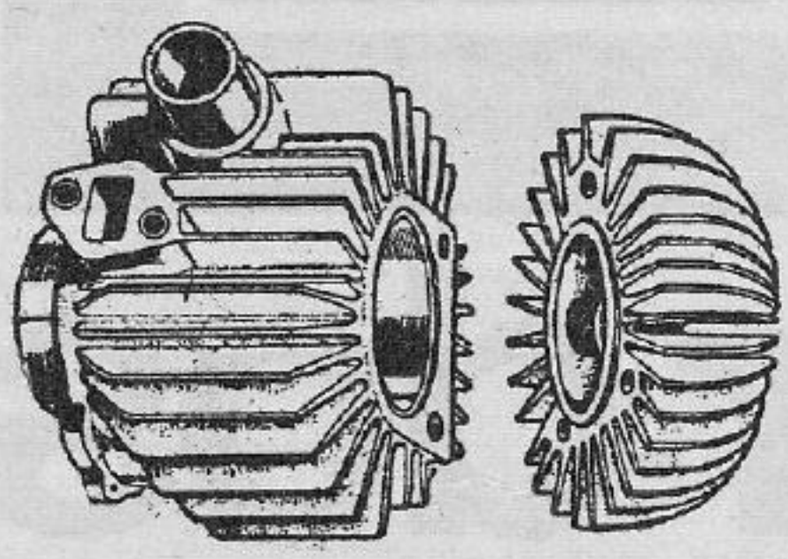


Figura 2

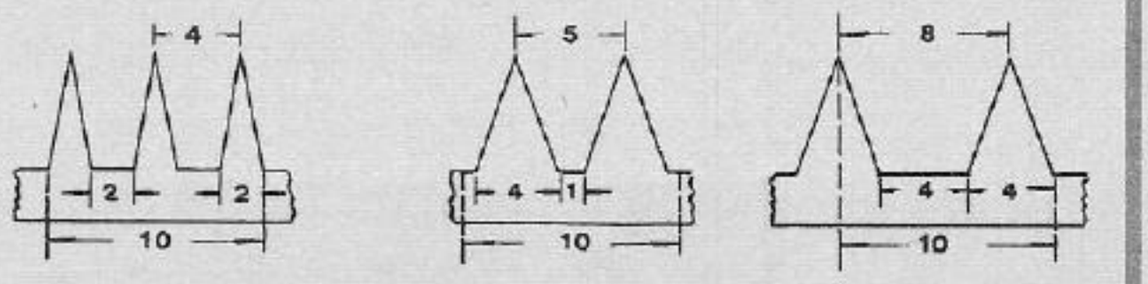


Gráfico 3

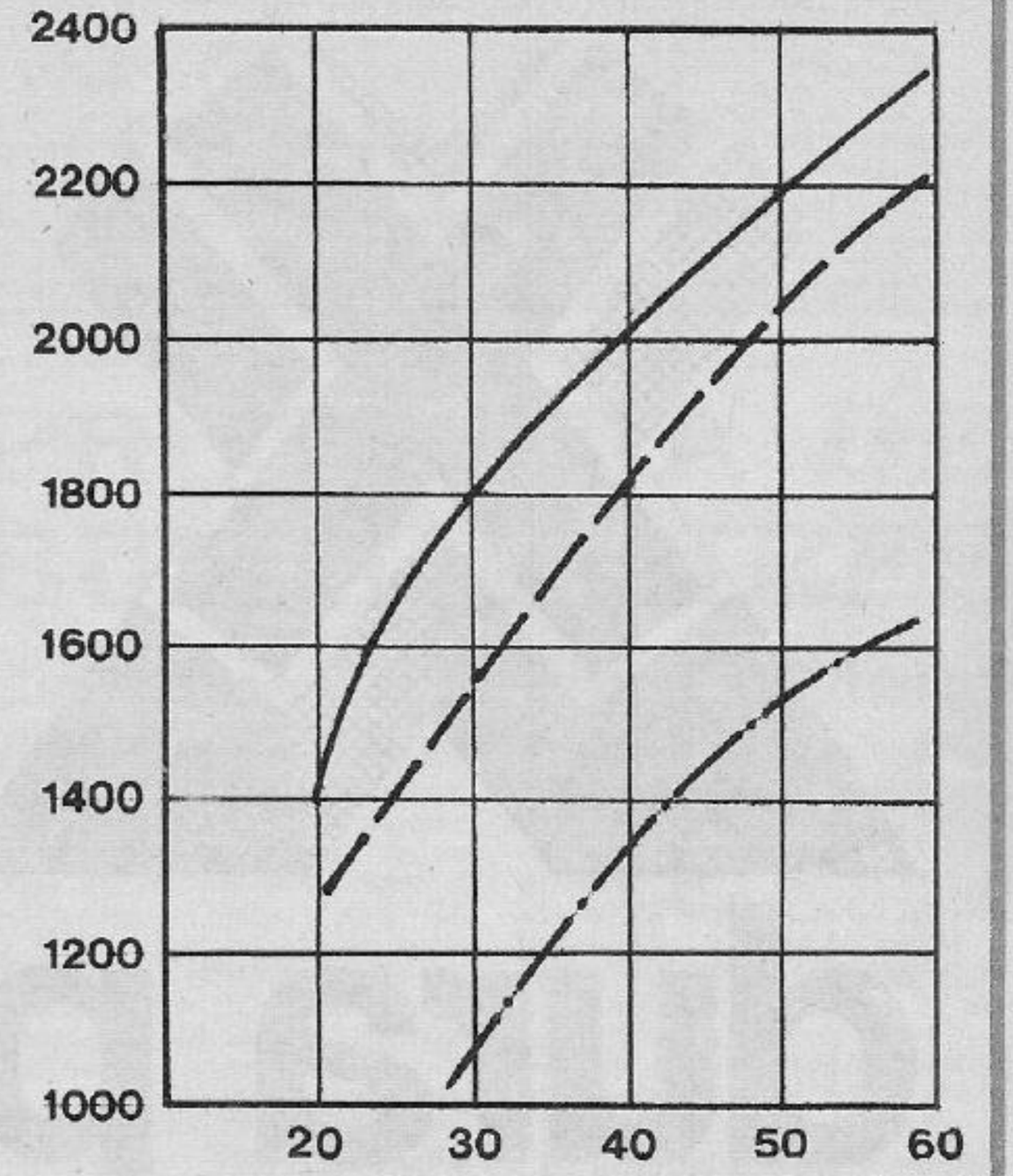


Gráfico 4

mente, es necesario recalcar que el espesor ideal de la aleta tipo disminuye notoriamente con el aumento de condiciones conductoras de calor por parte del material empleado, por lo que, aplicando esta regla, es lógico suponer que un cilindro de fundición deberá diseñarse con las aletas más finas en su espesor que uno de fundición de aluminio, que puede ser alterada en el último caso mencionado, en razón de las aleaciones con magnesio, silicio y fórmulas confidenciales utilizadas en el extranjero (Inglaterra e Italia).

Como complemento de lo expuesto, es necesario tener en cuenta la importancia de la ubicación del conjunto a refrigerar por aire, en la zona o posición más expuesta posible, cosa bastante dejada de lado, en la consideración de ventajosos diseños de carenados que comprometen la adecuada ventilación de dichos elementos.

Por lo general, las tomas de ventilación frontales de algunos carenados no son suficientemente generosas para que el aire pueda cumplir su misión refrescante, y es allí donde los estudiosos preparadores tratan por todos los medios de guiar a la masa de aire por su debido camino y evacuar la misma (más comprometida que la entrada) sin que actúe nocivamente en las tomas de los carburadores, ni que ofrezca resistencia a la marcha del vehículo, para lo cual se ha generalizado el uso de deflectores adicionados a la parte fija de los soporte-carenados o bastidor.

En la próxima nota: El recurso de la utilización del agua como refrigerante y el porqué de su necesidad de utilización en nuestro medio, ventajas y desventajas de la misma en la competición.

- Corazón destrozado de Villa Marina
a señores de "Semana Gráfica":
Sin ánimo de perturbar, pero con el corazón anegado
por las lágrimas, pido rompan la lista del 747
que mandé ayer. Perico me traicionaba.
Mando nueva lista, esperanzada de olvidar
agravios en Hawaii.

cicero publicidad

2x2

dura por dos



FATE RADIAL

Y además: "levanta" el pique, presenta doble estabilidad en las curvas, mejora la respuesta al frenado y no patina, porque tiene más superficie de apoyo.
Por supuesto, el mejor agarre de FATE RADIAL economiza combustible, además de prolongar al doble la vida útil.
Cuando cambie neumáticos, actualícese.
Piense en FATE RADIAL.

fate O

El neumático argentino.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA ACTIVIDAD ZONAL

TUCUMAN

TURISMO GRUPO 2 — FUERZA LIMITADA STANDARD

Se disputó el domingo 1º de noviembre en el circuito municipal del Parque 9 de Julio, de la ciudad de San Miguel de Tucumán, la reunión automovilística "Noroeste Argentino" organizada por el Auto Moto Club Jujuy y Asociación Tucumana de Automóviles Standard.

CATEGORIA "A", STANDARD HASTA 1.150 cm³ a 10 vueltas al circuito

Largada ésta, se apoderó del lugar de privilegio el volante Eduardo Coll con DKW, seguido de Reinaldo Bravo con Fiat 600 E. En seguida quedó planteada la situación que parecía duraría hasta el final. Coll en la punta y Bravo como aguerrido escolta, pero esto no duró sino hasta el octavo giro, cuando, ¡oh sorpresa!, apareció en la recta de boxes la "bolita" de Bravo en el primer lugar.

Decidido, Coll fue a "jugarse", logrando en buena conjunción "hombre y máquina" el triunfo sobre el final.

CLASIFICACION GENERAL

Orden	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*	*Vtas.*
1º	Eduardo Coll	DKW	17m32s2	10
2º	Reinaldo Bravo	Fiat 600	17m33s1	10
3º	Ruben Boss	De Carlo	17m38s8	10
4º	J. D'Abate	Renault	18m38s5	10
5º	Francisco Zelaya	Fiat 600	18m17s5	9

Promedio general de carrera: 72,400 km/h.

MECANICA NACIONAL FUERZA LIMITADA

Una vez más se corrió Mecánica Nacional Fuerza Limitada por puntos para el Zonal de la especialidad. Se corrió a 15 vueltas al circuito.

La primera fila del "starting grid" la ocupaban Alberto Ingrau y Francisco Rosello, que conquistaron el mejor tiempo de la "clasifica". Se "largó" y en la punta Rosello seguido por Ingrau, representante éste de la peña "El Bajo". Las posiciones se acomodaron a las pocas vueltas con Rosello en la punta con holgura, evidenciando su motor mayor potencia y velocidad que el resto. Ingrau suplía con una gran dosis de manejo y temperamento la menor velocidad de su coche con respecto al puntero, pero fue este temperamento lo que malogró su segundo puesto. D'Antuene, que "arrimaba" desde el fondo cada vez más, se trasformó en escolta de Rosello, al realizar Ingrau un trompo en la horquilla. No sería éste el único trompo que ocasionaría la pérdida de un puesto, pues Rosello perdió la primera posición por un trompo realizado a la entrada a los mixtos y D'Antuene recibió el "banderazo" del final.

CLASIFICACION GENERAL

Orden	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*	*Vtas.*
1º	9	Antonio D'Antuene	Maserati Falcon	22m10s9	15
2º	5	Francisco Rosello	Plymouth	20m58s8	14
3º	8	Alberto Ingrau	"	22m35s5	14
4º	6	Cayetano Tripolone	"	22m30s4	13
5º	7	Agustín Veiga	"	16m33s7	10

Record de vuelta: el 5, de F. Rosello, en el 14 giro, 1m24s6, a 114,800 km/h.
Promedio general de carrera: 109,500 km/h.

CATEGORIA "C" — 20 vueltas

Se compitió por primera vez en el autódromo municipal la categoría dedicada a los "grandes" de cilindrada.

Bajada la bandera, marcó la punta el Torino "by Berta" de G. Quintar; entusiasmó a los "delirantes" la largada que realizó "Paco" Mayorga, pese a ser obstaculizado por un competidor, a quien sorprendió la largada con el motor en "vacío".

Quintar le impuso "su" ritmo a la carrera en las rectas, donde era evidente la mayor velocidad del Torino con respecto al Peugeot "Billy" de Castañón. Esa en los mixtos donde se imponía el manejo, consecuentemente Castañón arrimaba. Puso éste el record de vuelta, antes de ir a boxes por un neumático desbandado. La de "a cuadros" recibió a Quintar en el primer lugar.

CLASIFICACION GENERAL

Orden	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*	*Vtas.*
1º	307	Guillermo Quintar	Torino	28m06s7	20
2º	202	Norberto Castañón	Peugeot	27m06s4	19
3º	305	C. Mealla	Torino	28m09s9	18
4º	113	Ruben Alonso	Renault	28m02s	18
5º	306	"Dany"	Chevrolet	28m23s3	18

Record de vuelta: el 202, de Castañón, en el 12º giro, en 1m21s7, a 118,900 km/h.
Promedio general: 115,290 km/h.



Héctor Cevasco. Debutar y ganar.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Cafeteras Citroën en Merlo

El domingo, desde las primeras horas de la mañana, el día se presentaba bastante caluroso, no apto para delicados. Pensar en lo arbolado del bosque que bordea el circuito nos animaba a pasar un día de camping y ruido de motores, derrapes, etcétera; en fin, un día tuerca. Con numeroso público al borde del circuito el programa comprendía competencias de Citroën 2 CV Standard, hasta 700 cm³ preparación libre y el chimichurri del día (léase condimento) las cafeteras hasta modelo 1927. Previo a la largada de cada competencia el comisario deportivo, señor Jorge Kospla, dio las instrucciones precisas referentes al uso de las banderas, lo que luego traería como consecuencia sanciones a quienes se olvidaran de ellas.

PRIMERA SERIE CITROEN 2 CV

A las 11.30 aproximadamente se alinearon en la grilla de largada los competidores de Citroën 2 CV: 12 coches y clasificación por suma de tiempo. En las primeras 4 vueltas punteó el coche Nº 8 de Héctor Macarrón, seguido del Nº 4 de Rafael Videla y el 5 de Héctor Prámparo. En la quinta vuelta, emoción en el público presente: los hombres de punta se alternan en las posiciones y Héctor Prámparo, Nº 5, se adueñó del puesto de privilegio, Esteban Macarrón, Nº 8, segundo y Rafael Videla un poco más distanciado en la tercera posición hasta el final. Descanso para almorzar y siesta.

PRIMERA SERIE (hasta 700 cc. Preparación libre)

A las 13.55 se llamó a los competidores de esta categoría: casi todos De Carlo, un solitario Isard consolándose junto a un Citroën 3 CV. Todo en orden, bajada de bandera y en punta el Nº 6, Guillermo Riande, muy cerca segundo el Nº 10, Héctor Iglesias, tercero Francisco Marinaro con el Nº 1. A partir del tercer circuito se adueñó de la punta el Nº 10, Héctor Iglesias, alejándose paulatinamente del Nº 6, Guillermo Riande, y más distanciado el 3º, Osvaldo Fieconi, con el Nº 8 (Citroën 3 CV). Finalizó la primera serie hasta 700 cm³ en ese orden.

SEGUNDA SERIE Y FINAL DE CITROEN 2 CV

Clasificación por suma de tiempos

Desde la bajada de bandera se adueñó de la punta el Nº 8, Héctor Macarrón, seguido del Nº 5, Héctor Prámparo, y éste a su vez del Nº 4 de Rafael Videla, quien luego no pudo resistir el asedio del Nº 1, Helio Frade, quien lo desalojó del tercer puesto a partir de la quinta vuelta.

CAFETERAS

Primera serie

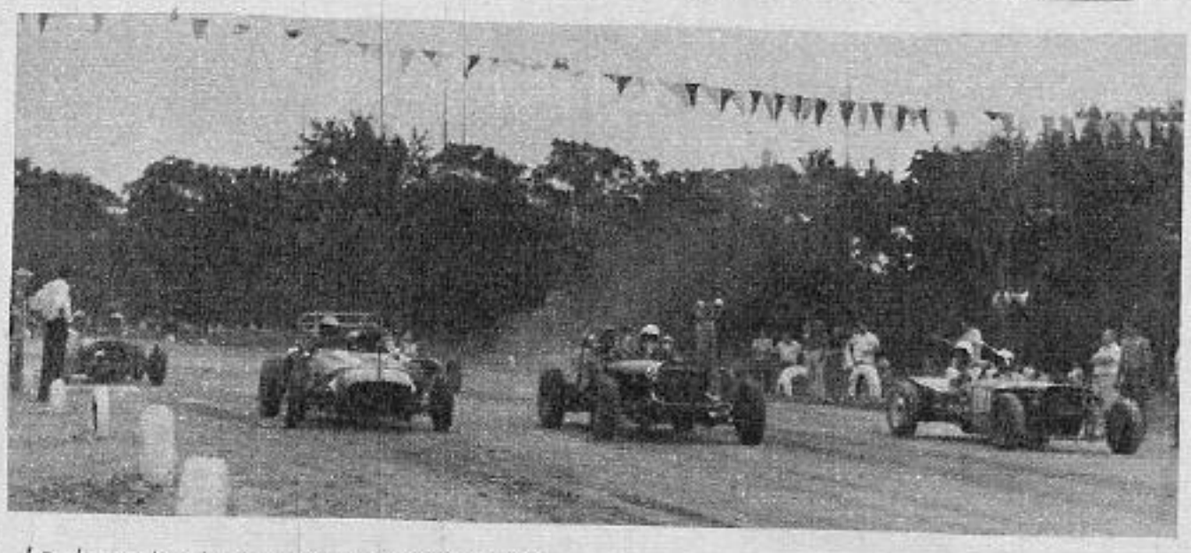
A las 15.50 horas (el calor se hizo sentir en serio) estuvieron las cafeteras en la pista con 9 competidores a 8 vueltas. Tomó la punta el Dodge de los créditos de Merlo, Adolfo Re, con el Nº 16, inalcanzable por el 70 de Carlos Penna, con Chevrolet, el 88 de Fermanella y el 17 de Cousso con evidentes problemas mecánicos. Finalizó la primera serie a un promedio de 68,760 km/h.

Segunda Serie
Categoría hasta 700 cc

Calco de la anterior, con un puntero absoluto desde la largada, el número 89 de Juan de Serra, seguido del 99 de Mario Servino y el 107 de Rodolfo Provenzano, la revelación del día por su andar parejo sin errores y con motor

→

LA ACTIVIDAD ZONAL



La largada de la categoría Cafeteras.

Tandil inauguró su circuito

Enclavado en uno de los parajes más pintorescos de la ciudad serrana, el Tandil Auto Club inauguró el circuito "La Cascada", por ahora compactado y con perspectivas de asfaltarlo en un futuro no lejano.

Ubicado a pocos kilómetros del famoso dique y a un costado de donde pasará el circuito semipermanente que esta institución está construyendo.

Mucho público se dio cita para presenciar competencias de Turismo en clases A y B y de Cafeteras.

En la primera serie volvió a ratificar sus condiciones de gran volante el marplatense Rodolfo Mariani, quien tuvo un interesante duelo con Raúl Cangaro y su veloz DKW, pero que debido a la pinchadura de un neumático debió abandonar en la primera serie.

La segunda fue ganada justamente por Cangaro que aventajó a Mariani, pero que por suma de tiempos resultó vencedor con la siguiente clasificación: 1º Rodolfo Mariani; 2º José Alvarez; 3º A. Bueno; 4º J. Castilla y 5º R. Cangaro.

En la categoría B nuevamente volvió a triunfar el volante marplatense Luis Regine, quien al comando de su cupé Fiat está haciendo tabla rasa en las últimas competencias.

Se corrieron dos series y ambas con el mismo resultado, lo que por suma de tiempos dio esta clasificación final: 1º Luis Regine; 2º Baratucci; 3º Rodríguez; 4º Jurado y 5º Vacarezza.

Hubo también una competencia para Cafeteras (los clubes afiliados a la CADAD las llaman Fomento Automovilístico Mecánica Argentina hasta Modelo 1933, pero nos parece más fácil decirles Cafeteras).



Rodolfo Mariani, ganador de la categoría "A" en el flamante autódromo de Tandil.

Luis Regine, ganador de la clase "B".



Ante la suspensión de la carrera de Coronel Vidal (por el campeonato zonal de Cafeteras), 12 máquinas se hicieron presentes en Tándil, disputando dos series y una final.

Resultó vencedor en la primera el loberense Oscar Castellanos, seguido por Juan C. Mirabal, obteniendo el triunfo en la segunda Sebastián Eder seguido por Juan C. Botto.

Intensa trama tuvo la serie final, en la que resultó vencedor Castellanos, seguido por Erratchu y ubicándose en los puestos siguientes Mirabal y Pedersen.

De esta forma ingresa al concierto automovilístico zonal un nuevo escenario, que previos pequeños "ajustecitos" estará acorde y al nivel de los grandes circuitos con que cuenta el sudeste de la provincia de Buenos Aires.

afinado "al pelo". Habrá que tenerlo en cuenta. De esta forma finalizó primero el Nº 89 de Juan De Serra, segundo el 107 de Rodolfo Provenzano y tercero el 82 de Hugo Bergallo. Promedio: 64,413 km/h.

Segunda Serie

Sin alternativas dignas de mención se cumplieron las 10 vueltas al circuito, adueñándose los De Carlo en el siguiente orden: 1º el Nº 10 de Héctor Iglesias, 2º el Nº 6 de Guillermo Riande y 3º el Nº 1 de Francisco Marinaro. Promedio del ganador: 66,450 kilómetros por hora.

Final Cafeteras

Con 12 competidores en línea de largada, prometía la llegada al máximo del entusiasmo y la emoción. Adolfo Re con el Dodge Nº 16 tomó la punta decididamente, seguido del Chevrolet Nº 88 de Fermanella y el 70 de Carlos Penna. Cuarto se ubicó el Nº 75 de Salvador Rampello, con Ford. Juan A. Cousso con el Nº 17 se quedó en la largada y salió en las últimas posiciones. Pero aquí sucedió lo que no estaba previsto: sufrió un principio de incendio el coche Nº 10 de Carlos Purizi en las primeras vueltas. En la 9ª vuelta el comisario deportivo puso bandera amarilla agitada en alto para que los competidores redujeran su marcha y mantuvieran su posición. Todos se colocaron en fila india menos los tres punteros que continuaron su disputa aparte. Bandera roja en alto se detuvo la carrera. Se sancionó con descalificación a los tres punteros y se reanudó la competencia. En la lucha por los primeros puestos encabezó el pelotón el Nº 108 de Héctor Cevasco, seguido muy de cerca por el 70 de Carlos Penna y el 107 del debutante Rodolfo Provenzano. No variaron las posiciones, culminando así las restantes once vueltas de esta accidentada competencia.

Este es el coche de Carlos Purizi que se incendió en momentos en que disputaba la final de la carrera de Cafeteras. El incendio, además de las consecuencias lógicas, trajo otros inconvenientes.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El ganador en Lobería, Guillermo Raggio.

Cafeteras: Raggio retomó la punta

Una nueva fecha por el campeonato zonal de Cafeteras organizado por U.C.Z.A. se llevó a cabo en el magnífico circuito del Club Independiente, de Lobería, con la participación de 21 máquinas de esta categoría y 11 correspondientes a la llamada Turismo Mar y Sierras.

Ante más de 5.000 espectadores se iniciaron las pruebas de clasificación, las que indicaron que el más veloz era justamente Guillermo Raggio, quien dio una vuelta a más de 105 km/h, siendo escoltado por Reymonte, Eder, Finocchio y Solís con apreciable diferencia.

En Mar y Sierras el más veloz fue (como en otras oportunidades) Gallinotti, quien al comando de su F-100 hizo un giro a más de 120 km/h, aventajando por más de 2 segundos a Calamante.

Iniciadas las series, la primera fue ganada por Raggio, la segunda por Reymonte, obteniendo el triunfo en la siguiente Eder y resultando vencedor en el repechaje Solís.

Los once mejores tiempos se dispusieron a intervenir en la gran final, donde desde la bajada de bandera tomó la punta el loberense Guillermo Raggio, seguido por el balcarceño Jorge Reymonte y el marplatense Mingo Solís, que había largado en el último lugar y al cumplirse el tercer circuito se ubicaba justamente tercero. Así se sucedieron las vueltas, donde faltó la emoción de la lucha ante un Raggio inalcanzable, y sus dos escoltas con fallas en sus motores que les impidieron acercarse, conformándose con mantener su posición hasta que la bandera señaló la culminación de los 15 circuitos, consagrando vencedor al coche Nº 12 de Raggio que de esta manera encabeza nuevamente el campeonato zonal, aventajando a Solís por solamente 2 puntos, faltando aún 4 carreras con puntaje para la finalización del campeonato.

En Mar y Sierras nuevamente volvió a ganar Alberto Calamante (hijo de don Mariano Calamante) al comando del Chevrolet que tantas satisfacciones le brindara a su padre.

Ante la desaparición en el primer circuito de Gallinotti, la carrera perdió emoción y todo se resumió a una leve amenaza de Pérez (F-100) y Mestellan (al comando del Falcon F-100 de Anselmo Quintanar), pero se sucedieron las vueltas y todo quedó como al principio.

Extraordinaria la performance de Alberto Calamante, quien con su Chevrolet intervino en tres competencias obteniendo sendos triunfos en todas ellas, bajo el asesoramiento de su padre y al comando de un excelente medio mecánico.

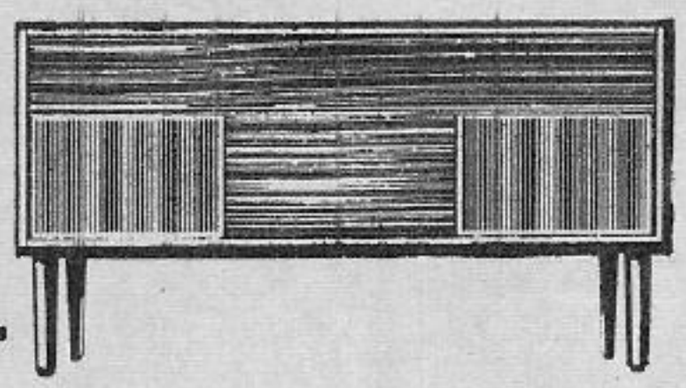
Buena la actuación de Pérez, de San Cayetano, en todas sus actuaciones, conquistando puestos de privilegio; excelente el debut de Mestellan comandando una poderosa pero difícil F-100 del tandilense Quintanar, y destacable actuación de Cordonier tripulando el ex Chevrolet de Manuel Vizcay.

Como se verá... aquí vienen a parar todos los T.C. Fórmula B... y todos los que vendrán...

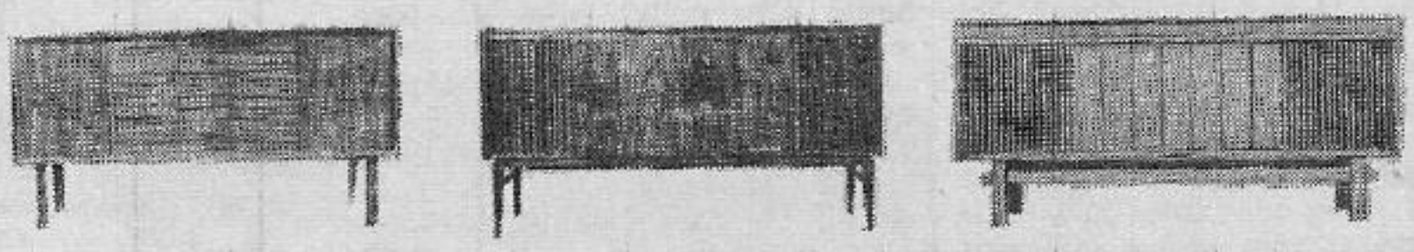
ESTEREO-
COMPETENCIA
DE FME 1ro
TELEFUNKEN

Desde hoy Telefunken
está al alcance de todos
en cuotas mensuales
rebajadas desde
$ 79.-

FME



Telefunken, único con frecuencia modulada estereofónica en todos sus modelos, puede ahora adquirirse en cuotas mensuales.
Unicamente los estereocombinados Telefunken con verdadera estereofonía total en radio y discos tienen garantía por tres años.
Equipos totalmente importados
de Alemania Occidental.



LINEA DE ESTEREOCOMBINADOS COMPLETOS Y TAMBIEN EQUIPOS MODULARES
PARA QUE USTED COMPONGA SU CENTRO DE SONIDO.

CIERVO AEG TELEFUNKEN

CIERVO S.A. Distribuidor exclusivo de toda la línea electrodoméstica y electrónica para el hogar AEG TELEFUNKEN
Jean Jaurés 932 Tel. 86-2861

Capital: **Consulte este nuevo plan al alcance de todos en:**

MARUZZI HNOS. S.R.L., Patricios 602 y Sucursales • LUCCHETTA S.A., Boedo 1035 • OTOCELIO S.R.L., San Juan 3991 • TESTAI S.A., Entre Ríos 910 y Sucursales • GALLI HNOS., Entre Ríos 636 • ALFA HOGAR S.A., Sarmiento 1290 • CASA DEL FOTOGRAFO S.A., Viamonte 1334 • SPEKTRA PHOTO AUDIO, Viamonte 680 • ARMANDO H. COLANGELO, L. de Vega 3463 • SCIOLI S.A., Corrientes 6001 y Sucursales • KULIGOVSKY S.A., Pueyrredón 460 y Sucursales • SANARGO S.A., C. Pellegrini 1047 y Sucursales • BRUKMAN HNOS., Av. del Trabajo 5066 y Sucursales • EL EMPORIO DEL GRABADOR, Lavalle 1539 • EXPOSICION FLORIDA S.A., Florida 627 •

Gran Buenos Aires:

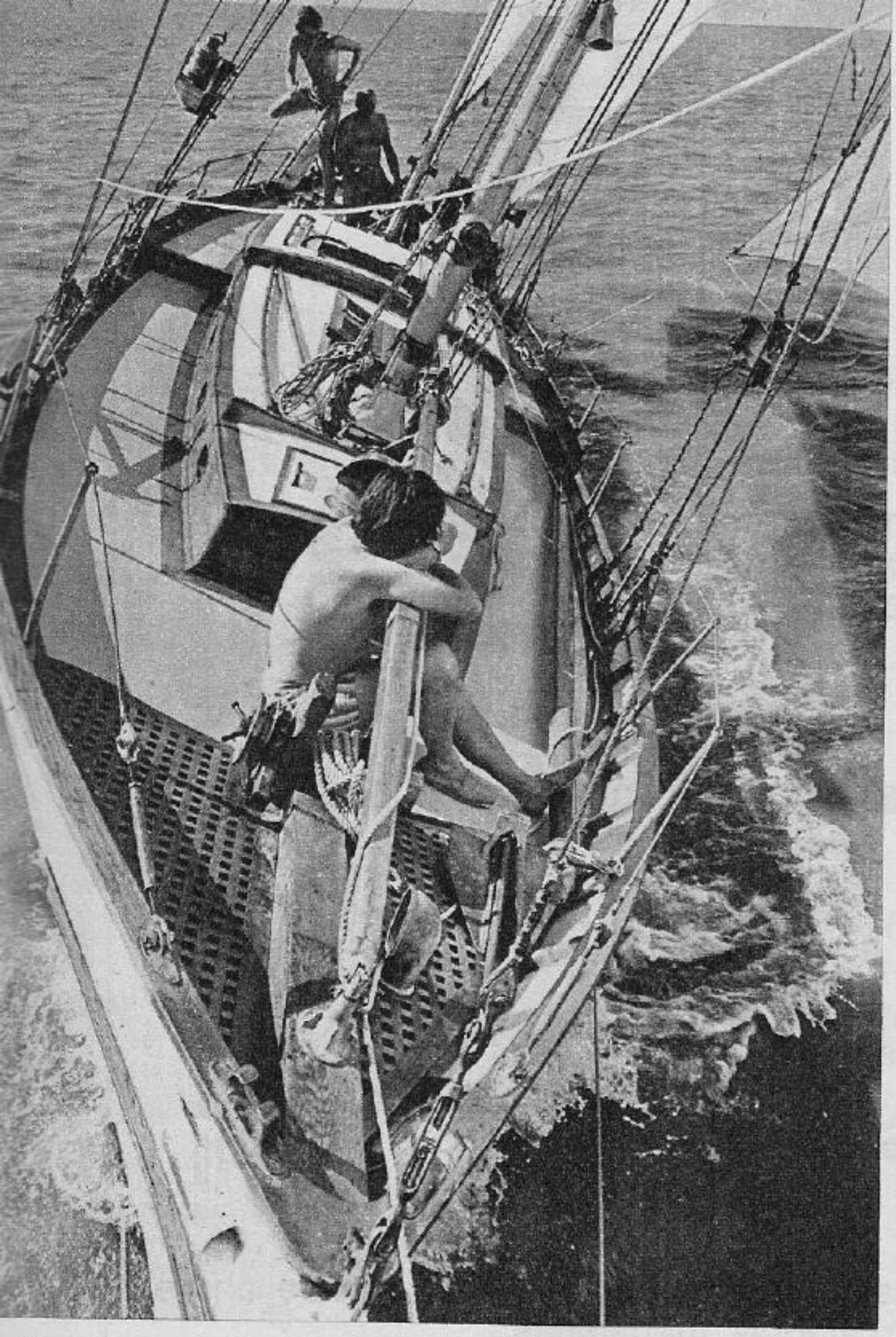
GALERIA MARISI, 3 de Febrero 413 - Caseros • O. C. CALANDRA, Santa Fe 1972 - Martínez • AUTHOGAR S.A., R. Peña 1015 - S. Lugares • RADIO SAPIENZA S.A., Laprida 362 - Lomas de Zamora • MARTIN HNOS., Av. La Plata 1428 - Santos Lugares • RADIO JORGE, Salta 1777 - Sarandí.

Service Oficial CIERVO-TELEFUNKEN - Ton S.A.C.I. Heredia 665 Tel.51-8989

CCA vs. IOR



Largada de una de las tantas regatas que los barcos de handicap corren en nuestro medio, en este caso la salida de Dársena Norte rumbo a la costa uruguaya.



YACHTING

Desde hace aproximadamente veinte años que en nuestro país, al igual que en el resto de América, los barcos de porte, están corriendo bajo la fórmula del Cruising Club of America (CCA), hecho que prácticamente imposibilitaba que algún yate argentino o americano pudiera ir a correr a Europa con alguna probabilidad de éxito, dado que allí se estaba corriendo bajo la fórmula del Royal Ocean Racing Club (RORC).

De más está decir que el problema era recíproco y de todo aquel propietario de barco que tuviera el suyo diseñado para una determinada fórmula y quisiera competir en cualquier otra de las tantas que hay repartidas por el globo.

Cansados de este inconveniente y tras mucho batallar, los yachtmen del viejo y nuevo continente lograron formar una comisión que estableció una única fórmula que es algo así como el promedio entre la CCA y la RORC. De imaginarse es que la mencionada comisión, integrada por dibujantes y regatistas famosos, actuó bajo la tutela de la IYRU, y trató de lograr un resultado lo más ecuánime posible a efectos de no beneficiar barcos extremos, ni perjudicar de alguna manera a los ya construidos, además de tratar de que la nueva medición fuera lo más exacta posible.

Repasada ya la historia de cómo nació la International Ocean Rule, que en el exterior se está aplicando desde enero del corriente año y que aquí comenzará a regir a partir del primer día del año que viene, podemos iniciar un análisis de las diferencias que existen entre las fórmulas del CCA y el IOR para que desde ya los regatistas de crucero vayan viendo qué cambios serán necesarios en su barco para poder bajar un poco el rating.

Sin embargo, antes de cualquier tipo de comparaciones se impone ver cada una de las fórmulas nombradas; desde ya, que hacer un detalle de cada una de ellas escapa al contenido de esta nota, puesto que de por sí cada fórmula es todo un libro.

Fórmula de Handicap del Cruising Club of America

Rating (en pies) = (L Bm Dra Displ S) × Stab F × Prop.

L: Eslora de Medición.
Bm: Corrección por manga.
Dra: Corrección por calado.
Displ: Corrección por desplazamiento,
S: Corrección por superficie vélica,
Prop: Factor de hélice.

Fórmula del International Ocean Rules

$$\text{Rating (en pies)} = \frac{MR \times EPF \times CGF}{0{,}13 \times L \times \sqrt{S}}$$

$$MR: \text{Rating medido} = \sqrt{B \times D} + 0{,}25L + 0{,}20\sqrt{S} + DC + FC$$

L: Eslora de medición.
S: Superficie vélica clasificada.
B: Manga de medición.
D: Puntal de medición.
DC: Corrección por calado.
FC: Corrección por francobordo.
EPF: Factor de hélice.
CGF: Factor de estabilidad.

Aclarado cada uno de los factores que intervienen en cada fórmula y que de por sí constituyen una fórmula aparte, se llega a la obtención del rating, numerito éste que nos da, previo empleo de una tabla de compensación, el tiempo que un yate le debe dar de ventaja a otro más chico por milla de recorrido.

Comencemos ahora a detallar las mayores diferencias entre la CCA y la IOR, aunque de antemano se puede estimar en más-menos 9 % aproximadamente, pudiéndose acotar que fundamentalmente ha cambiado la medición del casco, prevaleciendo la de la RORC, quedando el aparejo y la estabilidad prácticamente con pocas variantes y con las características de la CCA.

Casco.

El cambio de fórmula conduce a los cascos muy mangudos en la sección media a la altura de flotación y extremos de proa y popa afilados a efectos de tener una buena eslora de medición.

Calado.

Se ha tendido a no beneficiar en extremo a los barcos de poco calado.

Velas.

El nuevo sistema de medición no castiga en exceso los triángulos de proa; es por esto que los actuales diseños tienen mayores muy esbeltas o mejor dicho de poca base respecto de las velas de proa, las que son más grandes que las usadas en la CCA.

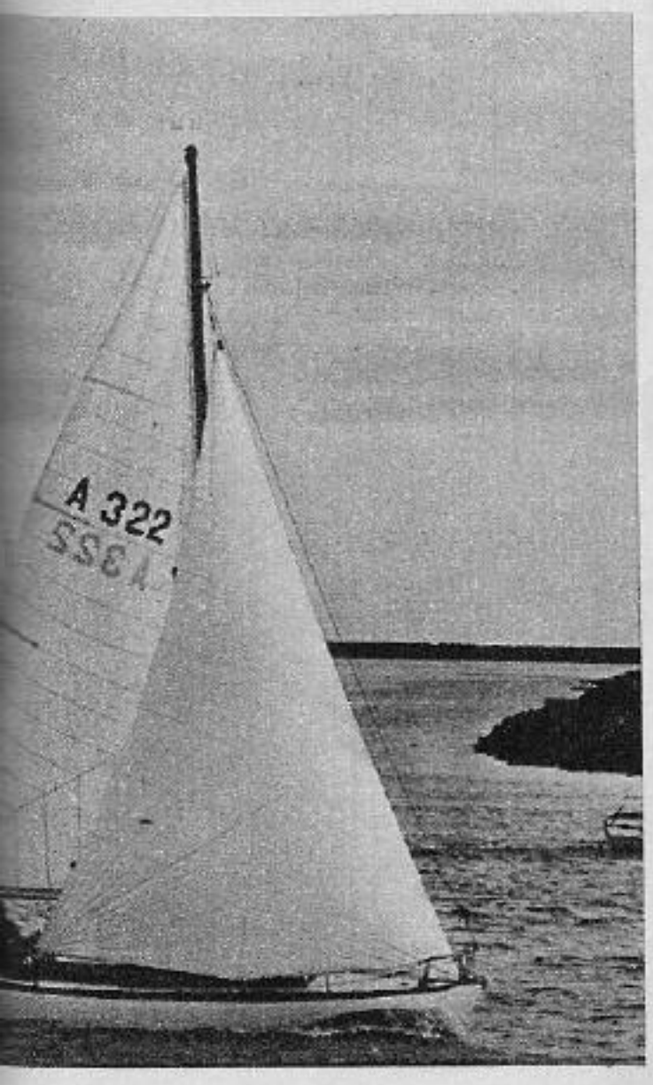
Finalmente nos queda enumerar algunas de las especificaciones que surgen del estudio del handicap que se logra a través de la IOR, para que los felices (?) propietarios de yates diseñados para la CCA vayan tratando de mejorar su rating.

1) Considerando que la medición del casco es independiente de las condiciones de flotabilidad del barco, allí no hay mucho que hacer, en todo caso se podría agrandar un poco el vano de la hélice.
2) El arraigo del reacher en el penol de la botavara no debe estar a más de 10 cm detrás de la marca del puño de escota de la mayor.
3) El tangón no debe ser más largo que la base del triángulo de proa.
4) El batten superior no puede excederse en longitud más allá que el 10 % de la base de la mayor más un pie.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

A partir del 1ro. de enero de 1971 comenzará a regir el handicap del Internacional Ocean Rules para las regatas de barcos de desplazamiento. Brevemente trataremos de marcar algunas de las diferencias entre la nueva fórmula y la actual

por J. PEDRO SIEDMANN



5) El batten intermedio tampoco debe medir más que el 12 % de la base de la mayor más un pie.

6) El ancho del spinnaker no debe ser mayor que el 180 % de la base del triángulo de proa.

7) El largo de la misma vela no debe ser mayor que el 98 % de la raíz cuadrada de la base del triángulo de proa al cuadrado más la altura del mismo triángulo al cuadrado.

8) La altura del riel del tintero del tangón no debe ser mayor que el 25 % de la altura del triángulo de proa.

9) La altura de la botavara no debe ser mayor del 5 % de la altura de la mayor más cuatro pies.

Bueno, aquí paramos, porque no es el hecho de que consignemos todos los chimentos que trae apareados un cambio de fórmula y que les aseguramos son muchísimos más de los enumerados.

Por lo tanto, señores regatistas, lo mejor que pueden ir haciendo es pasarse varias horas en vela para estudiar ese complicadísimo intríngulis de números y medidas y vean cómo diablos se puede hacer para bajar ese décimo de pie que les hará ganar una regata, aunque pensándolo mejor, la única solución más segura y positiva será preguntarle al amigo que sabe, si lo encuentran.

Realización EDDIE Publicitaria, T. E. 32-0766

sugerencias PARABRISAS CORSA

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

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

NUEVO CUBREVOLANTE
SIN CORDONES
SIN BROCHES
SIN BOTONES
SIN HILOS
CUBREVOLANTE F.A.R.
UN GUANTE EN SUS MANOS
MP DISTRIBUIDORA
CANGALLO 3486 - T.E. 89-4194 - CAPITAL

PRODUCTORA
ANEXO J 67 (R)
Av. J.B. JUSTO 4300
BANDAS ADHESIVAS PARA PARABRISAS

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

RESORTES DE SUSPENSION
M. R.
AG
UNICOS CON GARANTIA ESCRITA
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 CHEVY. AHORA TAMBIEN EN VERSION ROMPENIEBLA.
¡LUZ ULTRA POTENTE!
OTRO PRODUCTO QUE FABRICA Y DISTRIBUYE
CASA DAVID S.A.
ART. 1051
Fábrica: ARREGUI 5137 - T. E. 69-9008
VENTAS: WARNES 777 - T. E. 54-2671

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

NEUMATICOS DE COMPETICION
para:
SP. - TC. - TAJ. - F1. - F2.
Amplios Planes de Financiación
GOMERIA ANIBAL
DELFOR ANIBAL URIARTE
Av. SAN MARTIN 1580 - FLORIDA
T. E. 795-3820 (Alt. Av. MAIPU 1500)

NO ARRIESGUE SU VIDA!..
COLOQUE SU CINTURON de SEGURIDAD
el cinturón de CALIDAD más accesible por su precio
Consulte a su proveedor
AL-RO
AL-RO S.R.L.
Pje. Luis Braille 5620 - Tel. 64-6006

VOLANTES
STANDARDS Y DEPORTIVOS
PALANCAS AL PISO
COLOCACION EN EL ACTO
Reparación, Nacarados y Plastificados
ACCESORIOS DEPORTIVOS
Fundas cubre auto.
Fundas anatómicas.
Fundas boucle de toalla.
LA CASA DEL VOLANTE
WARNES 1308/10
T. E. 58-9694 - Buenos Aires

PEUFUND 2 AMPLIOS LOCALES PARA LA COLOCACION DE LA LINEA
Av. JUAN B. JUSTO
WARNES
1070
3075
TRAPETE
A TODA MARCHA
• FUNDAS TOALLAS CLIMATIZADAS
• TAPIZADOS ANATOMICOS
• CUBRE COCHES
• TECHOS VINILICOS
• VOLANTES DEPORTIVOS
• CUBRE VOLANTES IMPORTADOS
• CINTURONES DE SEGURIDAD
PEUFUND S.A.C.I.F.
Av. JUAN B. JUSTO 3075 - 54-2270 y 5144
WARNES 1070 - T. E. 55-5234

MOTONAUTICA DE JERARQUIA



Más de cuarenta lanchas dieron un gran espectáculo en Palermo. Nuevos éxitos de Tozzoli, Pini, Uris Matthesius, Soriano y Jornet Rojo. La presencia de nueve mojarras obligó a disputar dos series. La categoría de fuerza libre lo mejor de la tarde

Una extraordinaria reunión fue la del domingo 8 en el Lago del Parque Tres de Febrero. Más de cuarenta lanchas clasificadas, nueve Mojarras disputando series, cinco embarcaciones en Fuerza Libre. En fin, una tarde de mucho sol, mucho público y emoción a raudales.

Los BU-A abrieron el fuego. Allí Rafael Tozzoli impuso el conocimiento que tiene del circuito y por apenas dos segundos aventajó a su hermano. El duelo que mantuvieron entre ellos por el primer puesto, y el que sostuvieron Ortiz y Brioschi por el tercero, finalmente definido por un solo segundo a favor del primero, dieron la pauta de lo que iba a ser la jornada.

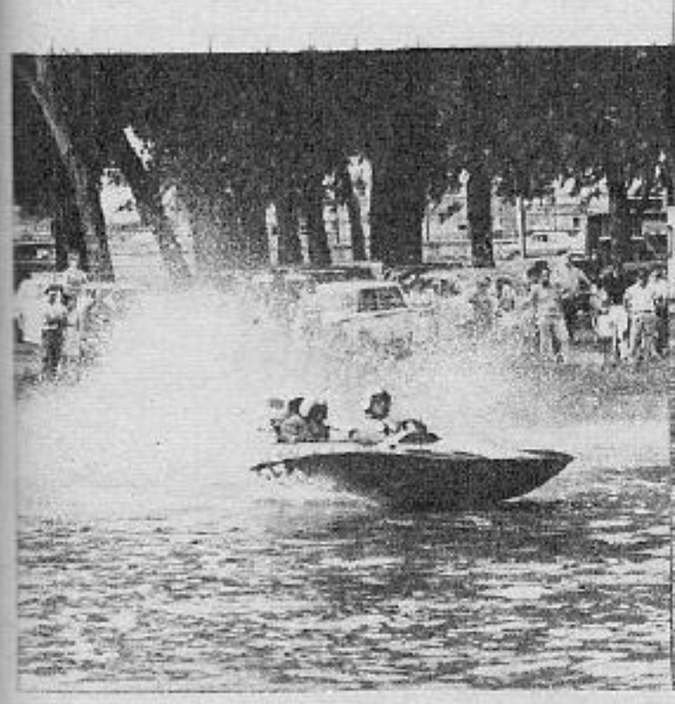
En Anexo P hasta 45 HP Carlos García Montes no tuvo problemas, imponiéndose al debutante Nölman por amplio margen. En la categoría hasta 60 HP se sigue viviendo lo mejor de la clase. José Pini, que en la largada quedó segundo, no tardó en tomar el comando del lote. Cariglino por su parte no se conformaba con el tercer puesto, por lo que luego de andar "prendidos" con Daray lo dejó relegado obteniendo la segunda ubicación por sólo tres segundos. Esta categoría es una excelente demostración de que no es necesario gran velocidad para mantener "de pie" a la concurrencia; basta con que haya paridad de fuerzas y pilotos que se jueguen sin retaceos.

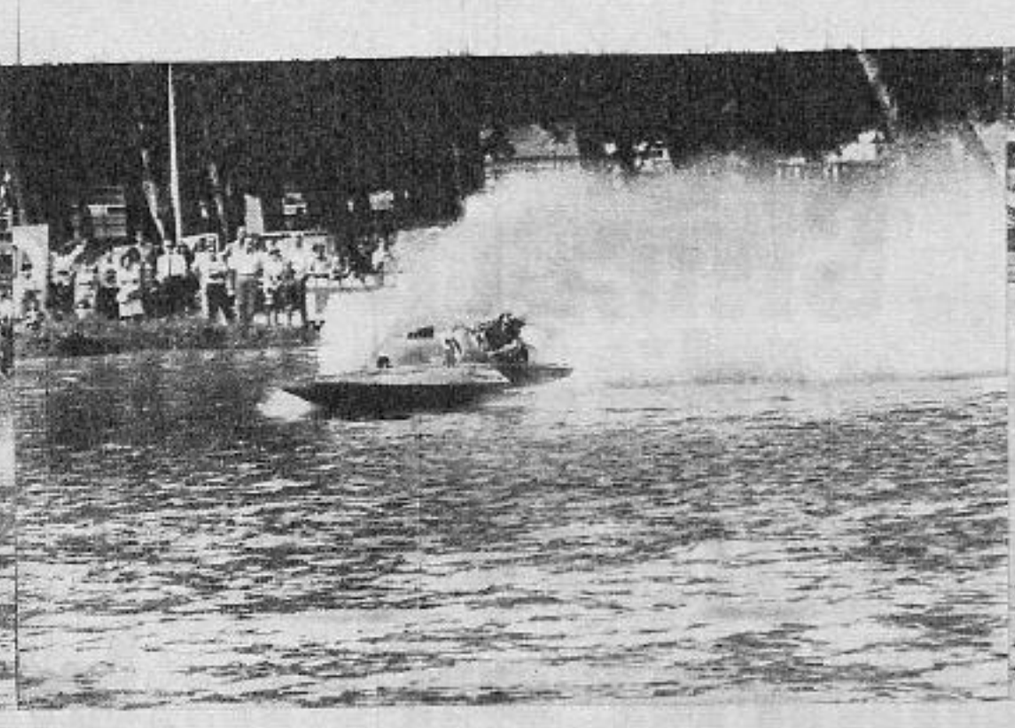
En la Clase hasta 105 HP fue descalificado el Nº 69, Gerinel, ubicándose los tres competidores restantes en este orden al largar: Víctor Garrido, Francisco Orden y Luis Paillot. Toda la carrera se concentró en el asedio que Orden mantuvo sobre Garrido y en cómo fue disminuyendo la ventaja que le llevaba. Al promediar la séptima vuelta pudo doblegarlo con lo que se llevó una victoria valiosa y de mucho mérito.

Y aparecieron los hidroplanos. Cuatro se alinearon al fondo de la recta esperando la bajada de bandera. Claro que algunos con un poco de apuro, ya que Héctor Boniface y Freddy Armini se adelantaron, lo que motivó su descalificación. Boniface vio la bandera roja y con bastante amargura (ya que su Miss Belen andaba como nunca) dejó el circuito. Armini tardó en ver la bandera roja aunque al final también se abrió a un costado, cosa que también hizo Uris, al que no le habían indicado nada, y que, percatado de su error, salió como un bólido y en 3m51s cumplió sus cuatro vueltas frente a Morales que empleó 4m03s. La largada de la segunda manga fue una perfecta demostración de cómo NO deben hacerse las cosas. El único que pasó por la línea de largada bien fue Boniface. ¿Dónde andaban los otros? Dando vuelta a la isla esperando que el reloj completara el minuto final y así fue cómo cruzaron la largada cuando Boniface ya llevaba una ventaja de aproximadamente quinientos metros. Armini fue el que "menos mal" cruzó por lo que, ante el abandono posterior de Boniface, llegó primero. Claro que sin puntaje, ya que su descalificación de la primera manga le impedía obtener puntos aunque ganara. Pero se dio el gusto de andar y bastante fuerte, sobre todo en la segunda y última vuelta, en que el motor zumbaba muy parejo. Marcó 4m 01s (tiempo bastante ficticio si se tiene en cuenta la largada), Uris 4m 18 s y Morales 4m 44s. El triunfo final fue para Uris, quien en lo que va del Metropolitano es el que más parejo anduvo.

En la categoría Turismo Daniel Canestrari fue descalificado por rozar una boya, de manera que Giorgio quedó solo en la misma. En la ET tuvimos seis embarcaciones. Enrique Jornet Rojo sigue dominando con su König 65 y Hernandorena lo escolta con perseverancia. La reaparición de Carlos

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







TERCERA JORNADA DEL CAMPEONATO METROPOLITANO DE MOTONAUTICA

Escenario: Lago del Parque Tres de Febrero
Club organizador: Club Motonáutico Argentino — 8/11/70

CLASIFICACION

CATEGORIA BU-A (para motores de hasta 350 cm³) (circuito chico)

Pos.	Nº	Embarcación	Piloto	Motor	Vtas.	Tiempo
1	1	Terca II	Rafael Tozzoli	Mercury 20	8	7m21s
2	2	Terca III	Manuel Tozzoli	Mercury 20	8	7m23s
3	17	Danger	Raúl Ortiz	Mercury 20	8	8m05s
4	18	Aída	Sergio Brioschi	Mercury 20	8	8m06s
5	6	Andrea	Ricardo Paladini ...	Carniti 22	4	8m00s

CLASE ANEXO P

Categoría hasta 45 HP

1	9	Cobra	Carlos García Montes	Carniti 40	8	10m51s
2	8	Bicho	Raúl Nöllman	Chrysler 35	7	10m24s
3	15	Mariano	Luis Galiana	Evinrude 40	7	10m36s
4	6	Mazzita	Carlos Mazza	Chrysler 35	7	11m11s

Categoría hasta 60 HP

1	39	Tahutah	José Pini	Mercury 50	8	10m12s
2	20	Karina	Néstor Cariglino	Mercury 50	8	10m28s
3	21	Alcatraz	Justo Daray	Mercury 50	8	10m31s
4	28	Changuita ...	Oscar Botti	Mercury 50	7	11m06s

Categoría hasta 105 HP

1	66	Rosa C	Francisco Orden	Mercury 100	8	8m51s
2	68	Caprichito ...	Víctor Garrido	Mercury 100	8	8m56s
3	63	Plumita	Luis María Paillot ..	Mercury 100	8	9m12s

Categoría de más de 105 HP

1	82	Maralú	Fco. Cogul Omella ..	Mercury 125	8	9m11s

SERIE INTERNACIONAL OF
(Hidroplanos de hasta 1.000 cm³ sin compresor)

1ª manga: Ganador el 2, Piratín, de Felipe Uris, en 3m 51s.
2ª manga: Ganador el 1, Mister König Yumpa, de Freddy Armihi.

FINAL

1	2	Piratín	Felipe Uris	Mercury 50	8	8m09s
2	4	Monique	Horacio Morales	Mercury 45	8	8m47s

CLASE ARGENTINA MOJARRA (Hidroplanos con motor Ford 60)

1	6	Estrellita V ..	Alfredo Matthesius ..	5	4m55s
2	11	Ficha	José Pacheco Alvear	5	5m07s
3	4	Ray	Ramón Traba	5	5m11s
4	35	Veneto	Carlos Guglielmo ...	5	5m13s
5	1	Freskita	Juan Jaremczuk	5	5m25s
6	31	Lunática	Rodolfo Hombre	5	5m28s

CLASE ARGENTINA TURISMO

Categoría CT (para motores fuera de borda de más de 400 y hasta 500 cm³)

1	8	Caprichito ...	Julio Garrido	Chrysler 35	7	10m51s
2	17	Hijitus	Ernesto Piercamili ...	Carniti 30	7	10m56s
3	6	Mazzita	Carlos Mazza	Chrysler 35	6	10m10s

Categoría DT (para motores fuera de borda de más de 500 y hasta 700 cm³)

1	7	Apolo XI	Miguel Giorgi	Carniti 40	8	9m30s

Categoría ET (para motores fuera de borda de más de 700 y hasta 850 cm³)

1	23	Pofa X	Enrique Jornet Rojo .	König 65	8	8m47s
2	69	Miss Sanitized	Alfredo Hernandorena	Carniti 55	8	9m08s
3	33	Galleta	Carlos Zucati	Carniti 55	8	9m12s
4	80	Cadoroha	Emilio López	Mercury 55	8	9m49s
5	4	Lunga	Carlos Buchele	Mercury 50	7	8m51s
6	42	A papá	Horacio Anglada	Carniti 50	7	8m54s

Categoría IT (para motores fuera de borda de más de 1.350 y hasta 1.500 cm³)

1	60	Orca GT	José Luis Fernández .	Johnson 115	8	7m28s
2	12	Melange	Germán Barbot	Mercury 100	8	7m56s

Categoría JT (para motores fuera de borda de más de 1.500 y hasta 1.650 cm³)

1	8	Cimarrón	Mario Chih Ke	Mercury 125	8	8m15s
2	12	Aries	Ricardo Viaggio	Mercury 125	8	8m18s
3	82	Maralú	Héctor Boniface	Mercury 125	7	7m54s

FUERZA LIBRE

1	7	Algramar	Pedro Soriano	Ford F-100	8	7m02s
2	9	Taif	Alfredo Berghella ...	Fiat 1500	8	7m12s
3	60	Orca GT	José Luis Fernández .	Johnson 115	8	7m15s
4	2	Fury SS	Oscar Guembe	Chrysler 135	8	7m30s

Zucati con la Galleta dio emoción al espectáculo. Mucho más lejos de este grupo, y sin inquietar a los punteros, se ubicaban López, Buchele y Anglada. En la IT se tuvo otra demostración de manejo de José Luis Fernández al mando de la Orca GT, que sacó medio minuto a Germán Barbot. En la JT Mario Chih Ke se desquitó de sus rivales alzándose con una hermosa carrera: por apenas tres segundos aventajó a Viaggio. Lejos quedó Boniface, quien corrió con la Maralú que había participado en Anexo P.

Había nueve Mojarras. Por lo tanto la competencia de la especialidad se dividió en dos series de cinco y cuatro. Luego, los seis primeros tiempos disputarían la final. La primera serie se la llevó Pacheco Alvear en 5m 07s, quedando segundo Rodolfo Hombre en 5m 13s, tercero Ortelli en 5m 25s y cuarto Oscar Cartery en 5m 47s. En la segunda serie las cosas anduvieron mucho más rápido, ya que Alfredo Matthesius empleó 4m 40s, Carlos Guglielmo 4m 48s, Ramón Traba 5m 14s y Juan Jaremczuk 5m 18s. De acuerdo con los tiempos empleados quedaron afuera Ortelli y Cartery, disponiéndose los restantes a disputar la definitiva. En la largada, Pacheco Alvear sacó buena ventaja, pero antes de terminar la primera vuelta Matthesius se colocaba al frente, comenzaba a regular su tren de marcha, sacaba doce segundos de ventaja y volvía a cruzar (como en tantas otras tardes de Palermo) primero la línea de llegada. Pacheco Alvear obtenía un meritorio segundo puesto y Ramón Traba y Carlos Guglielmo sostenían entre ellos un duelo particular realzado por la alta velocidad que vienen desarrollando respectivamente sus lanchas.

Para el final quedó la Fuerza Libre. La Orca GT, siempre con Fernández, largó como para tomarla de modelo y solamente resignó la punta cuando Soriano, que se había quedado en la largada, se acordó de que debe tener algo así como 170 kilómetros bajo el capot y apretó el acelerador a fondo. Pero allí no paraba la lucida actuación de la Orca GT; el asedio de Alfredo Berghella con la Taif era implacable, aunque el hecho de andar con tres cilindros gran parte de la carrera hacía que la Taif fuera una caja de sorpresas; de repente "agarraba" y se iba sobre Fernández en forma impresionante, de repente se quedaba y la Orca GT arañaba segundo tras segundo de ventaja. Al final todo parecía definido a favor de José Luis González, pero en la última curva de la isla el Johnson se quedó corto de nafta y Berghella aprovechó la "tos" de la Orca obteniendo un segundo puesto por tres segundos. Cuarto quedó Oscar Guembe; hubiera podido llegar más cerca, pero en la segunda vuelta, entrando en la curva junto con Soriano, debió abrirse dos veces consecutivas, perdiendo preciosos segundos. De todas maneras estuvo, como siempre, poniendo su buen aporte de velocidad y entusiasmo y se llevó 169 puntos que pueden ser muy importantes en el recuento final. ¿Qué podemos elogiar de esta categoría? El "aparato" de Soriano, el andar del Fiat de Berghella, cómo lucha la Orca GT frente a los hidroplanos, la habilidad conductiva de Fernández o de Guembe. Hay mucho para hablar, pero mucho más efectivo es dar un consejo: la carrera de Fuerza Libre, como la de Mojarra, como todo lo que se vio en Palermo, son la mejor demostración de que la motonáutica resurge y el que lo dude, antes de negarlo, que vaya el 13 de diciembre al Lago, vea la culminación de este metropolitano y después nos cuente.

Citicard es un crédito personal a sola firma para comprar en cualquier lugar en que vea este signo.



Es amortizable en 12 meses al más bajo interés. Se lo otorgamos si entre usted y su mujer tienen un ingreso mensual de $700.

Si le interesa, llámenos al 612-6025 o dése una vuelta por cualquier sucursal del Banco City: Bartolomé Mitre 502 • Rivadavia 2715, 4600, 6928 • Cabildo 2248 • Florida 746 • Av. Gaona 1599 • Av. Las Heras 1990 • Ramón L. Falcón 7097/99 • Hipólito Yrigoyen 8916 • Viamonte 1548 • Corrientes 4618 • Triunvirato y Juramento.

BANCO CITY
first national city bank/su banco familiar.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CANOTAJE: ¡HOP, HOP!



Desde hace muchos años se practicó el canotaje de paseo en la zona del Delta, en botes simples y dobles, construidos de madera tinglada con un peso de 40 a 70 kilogramos. Los remos siempre fueron de palas dobles, que eventualmente eran derechas o cruzadas.

La primera inquietud de competir en "kayaks y canoas" fue en clubes de aficionados que practicaban en aguas del Río Negro; éstos tenían sede en Neuquén, General Roca y Viedma. No hace muchos años estos clubes se pusieron de acuerdo para organizar una competencia que abarcará todo el largo del Río Negro (regata que se sigue disputando todos los años) en diez u once etapas, desde la ciudad de Neuquén hasta la de Viedma. Esta competencia se denominó los "1.000 kilómetros del Río Negro" y a este evento fueron siempre invitados los clubes de la zona del Tigre cuyos representantes tuvieron destacada actuación.

Todo esto suscitó un gran entusiasmo en los clubes de remo tradicionales que dispusieron crear una Comisión de Regatas de Canotaje, que de tres años a esta parte organiza competencias que van desde uno a setenta kilómetros. Entre las más importantes figuran "los 52 kilómetros", que se corre todos los años el día 25 de Mayo, "la vuelta chica" que se disputa todos los 17 de Agosto y la "vuelta grande", competencia esta última de setenta kilómetros de recorrido y que se disputa en los primeros días de diciembre. También hay competencias de "tipo olímpico", con un recorrido entre 1.000 y 5.000 metros.

Los tipos de botes que intervienen en las distintas categorías son: kayaks individuales y dobles. Estas embarcaciones se construyen con láminas de madera tipo "shell" y son sumamente livianas, pesando entre 11 y 20 kilogramos. Sus medidas son libres con un ancho de 50 centímetros y largo entre 5 y 7,20 metros. De este tipo son las que se usan en los juegos olímpicos. También existe la canoa denominada "tipo club", que es la vieja y tradicional canoa de remo del Tigre, de madera gruesa y pesada dispuesta en forma tinglada. De este tipo de canoa derivó la denominada "canoa liviana", construida también tinglada pero de mucho menor espesor, siendo por tal causa más livianas y por ende veloces. Cualquiera de estos tipos de canoas se construye para uno o dos remeros.

Entre los cultores del canotaje existe el convencimiento que tanto el kayak como las canoas se adaptan perfectamente bien para su uso y práctica en lugares de aguas abiertas, incluso con vientos regulares y respetable marejada. Existen reales antecedentes de cruceros realizados en este tipo de embarcaciones a lugares como Punta del Este, Mar del Plata e incluso largos recorridos en los mares australes. El Club Universitario Buenos Aires, tratando de canalizar hacia lo deportivo el interés que existe en la práctica del canotaje en aguas abiertas, realizó los días 1 y 8 del corriente el "Primer Campeonato de Canotaje de Aguas Abiertas". El recorrido de esta importante competencia fue un circuito de aproximadamente 10 kilómetros en el Río de la Plata, frente a las instalaciones que posee el C.U.B.A. en Núñez. Coincidencia con esta prueba, un grupo de entusiastas está dando término a las bases para la formación de la Federación Argentina de Canotaje, lo que sin duda alguna hace prever que el futuro de este deporte es por demás halagüeño.

PRIMER CAMPEONATO DE AGUAS ABIERTAS

Club Organizador: Club Universitario de Buenos Aires

Escenario: Aguas del Río de la Plata frente a Núñez - 1/11/70 y 8/11/70

CLASIFICACION

Canoa simple pesada

1º	Federico Bircz	Club Náutico Hacoaj
2º	Alberto Madero ...	Buenos Aires Rowing Club
3º	Luis Fernández	Buenos Aires Rowing Club

Canoa simple liviana

1º	Luis Belaustegui ..	Buenos Aires Rowing Club
2º	Jorge Peimer	Club Náutico Hacoaj

Kayak simple

1º	Andrés Marré	Club Universitario Bs. As.
2º	Manuel Valdez	Club Regatas La Marina

Canoa doble pesada

1º	Luis Fernández ...	Buenos Aires Rowing Club
„	Francisco Battle ..	Buenos Aires Rowing Club

Canoa doble liviana (una serie sola)

1º	Manuel Valdez	Club Regatas La Marina
„	Alberto Madero ...	Buenos Aires Rowing Club

Kayak doble (una serie, circuito corto)

1º	Alejandro Paz	Buenos Aires Rowing Club
„	Ernesto Zwank	Buenos Aires Rowing Club
2º	Jorge Peimer	Club Náutico Hacoaj
„	Federico Bircz	Club Náutico Hacoaj

distribuimos los mejores aros para pistón y el mejor filtro

2 productos que hacen "palpitar el motor a nuevo"



Los aros para pistón RAMCO ofrecen más economía, mayor potencia y mejor diseño

Desde hoy adopte el mejor filtro: Fabricado con celulosa importada y tratada en origen

AGENTES EN TODO EL PAIS

ARROS PARA PISTON RAMCO

LOS MEJORES QUE SE FABRICAN

SOLICITELOS EN LAS CASAS DEL RAMO DE TODO EL PAIS

FILTROS JOES

PARA ACEITE, AIRE Y COMBUSTIBLES

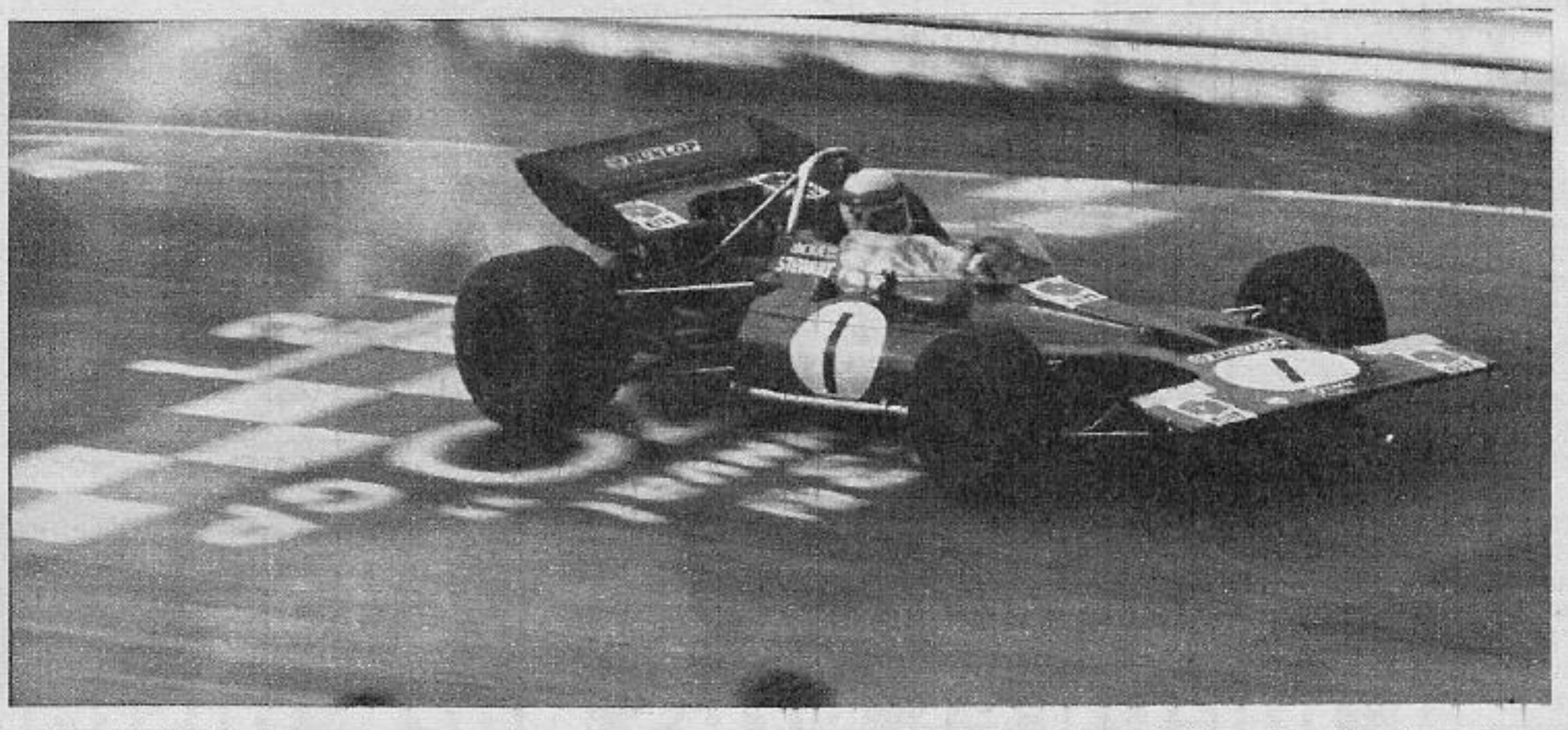
Distribuidores exclusivos:

GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

BOCINA INT



JACKIE STEWART. Embarcado en una danza de marcas, contratos y merengues extraconductivos, ha visto descender su estrella de gran campeón. Ahora busca la forma de recuperarse en 1971. ¿Podrá ser con un auto Tyrrell-Cosworth?

CONTRATOS, MUDANZAS Y CAMBIAZOS

Con el receso de la temporada europea, el mercado de pilotos llega otra vez a su anual pico de actividad.

Cada Grand Prix de fin de estación comienza a dar motivos para dimes y diretes, apostillas, especulaciones, embustes, desmentidos y fraseos en general, que se aplacan sólo ahora, cuando comienzan a confirmarse los nuevos compromisos a que se atan los divos de la velocidad.

De los pilotos que terminaron en México el recorrido del gran circo de los GP, sólo un puñado está tranquilo con contratos firmados para seguir en 1971 defendiendo las mismas marcas de este año.

Ellos son: **Jacky Ickx** y **Gianclaudio Regazzoni** con Ferrari, **Denny Hulme** con McLaren, **Pedro Rodríguez** y **Jackie Oliver** con BRM, **Jean Pierre Beltoise** con Matra y **Emerson Fittipaldi** con Lotus.

Uno de los más seguros en la lista de transferencias es **Chris Amon**, quien recibió propuestas precisas y concretas de parte de Matra para formar equipo con Beltoise, al volante de un nuevo modelo de F1 con cambios en el chasis y en el motor, cubriendo el hueco que deja el alejamiento de **Henri Pescarolo**, que pasa a Alfa Romeo para formar parte del team de SP, y que probablemente espere un no anunciado pero sí olfateado F-1 integral —motor y chasis italianos— de la casa del trébol.

Amon ha recibido propuestas también de otras marcas... y también de March, para que se quede, con la promesa de una máquina mejor y motores Cosworth de la nueva serie 11 (como usó Stewart en Canadá), que servirían para ponerlo a tiro de la victoria que tanto espera.

Jackie Stewart no ha dicho precisamente que está disponible pero hasta el momento ha sopesado todas las posibilidades para volver a primer plano en 1971. Por el momento parece que seguirá con Ken Tyrrell, a pesar del mal año transcurrido. El contrato con Dunlop ha perdido vigencia, por cuanto la casa inglesa se retira de las competencias dejando el campo libre a Goodyear y Firestone. De esta manera la elección del auto puede hacerse primero y los contratos después. En principio el escocés hubiera preferido correr una Ferrari pero no del equipo de fábrica sino un ejemplar particular atendido por el equipo Tyrrell pero no hubo caso. Los tanos quieren a Stewart pero todo o nada, no vaya a ser que Jackie les gane con sus propias armas. Ante la imposibilidad de conseguir la Ferrari, Stewart tendría que definirse entre un chasis Matra para equipar con un Cosworth —cosa improbable dado que los franceses están en la misma temática que los de Maranello— o seguir con el Tyrrell 001.

Otra posibilidad para Jackie sería que Ken Tyrrell decida —y llegue a un acuerdo— comprar la mitad de las acciones de Motor Racing Developments, aparentemente puestas en venta por Brabham, con lo que el equipo estaría integrado con automóviles de esta marca, con **François Cevert** como segundo piloto, igual que en 1970.

Joseph Siffert es otro esperanzado en el retiro de Brabham de la actividad como constructor, ya que Porsche estaría dispuesto a mejorar cualquier oferta para entrar en la sociedad que "Black Jack" dejaría abierta. Esta sería la oportunidad del desconsolado Seppi para cambiar violentamente de status puesto que Porsche no olvidaría a su niño mimado, quien sería el primero en recibir un Brabham-Porsche, aparentemente una garantía firmada para discutir la punta.

Rolf Stommelen es otro que espera que esta situación se defina, ya que depende de Ron Tauranac: si permitirá otros asociados en Motor Racing Developments o si se queda con todo para sí o con socios que le permitan seguir en la misma que hasta ahora. De suceder esto último, es muy posible que Stommelen quede al frente del equipo de F-1 y el segundo piloto podría ser **Henri Pescarolo** —si no se concreta lo de Alfa— o, como se rumorea por ahí, nuestro compatriota **Carlos Reutemann.** Por su parte, Stommelen tiene previsto el rumbo en caso de tener que renunciar a un Brabham. March y De Tomaso tienen los ojos puestos en él.

SEPPI SIFFERT. Su actuación en el fenecido campeonato fue sencillamente la peor entre los pilotos considerados "ganadores". Espera rehabilitarse en la próxima temporada pero todavía no se sabe con qué auto.



March sufre una crisis de pilotos en este momento y el único que ya ha firmado contrato para correr oficialmente con la marca en 1971 es el joven sueco **Ronnie Peterson**, que durante este año corrió con un particular sin mayor fortuna. En cuanto a De Tomaso, sólo tiene por ahora al australiano **Tim Schenken**, un hombre joven que está pasando también por la etapa de adaptación a la categoría.

Ignazio Giunti y **Arturo Merzario** han sido definitivamente desplazados del staff de F-1 de Ferrari por la confirmación de Regazzoni. Merzario no tiene condiciones brillantes para la categoría y es improbable que reciba propuestas por parte de otras firmas. En cuanto a Giunti, varios directivos de Alfa han hablado con él, al parecer con referencia al proyecto de F-1 de esta casa. Las máquinas serían dos y estarían reservadas una a **Andrea de Adamich**, que se rompió los cuernos durante todo 1970 con el insufrible McLaren-Alfa, y la restante para Giunti o Pescarolo, según se den las cosas, relegando a **Nanni Galli**, que debutó en F-1 en Monza con escasa fortuna.

John Surtees, como es obvio, correrá con un auto de su marca, acaso con un sorpresivo motor Honda, y es muy probable que mantenga a **Derek Bell** como segundo piloto de su equipo. Bell corrió muy bien en las dos últimas carreras del año y la carrera sin puntaje a realizarse en nuestro país puede ser decisiva para confirmarlo en ese puesto, desplazando a **David Hobbs**, amigo personal de Surtees, que está transitoriamente radicado en USA, dedicado a ganar carreras de Fórmula A con los TS5 que fabrica "Big John".

Peter Gethin también tendría el pan asegurado para el año que viene con el equipo McLaren, aunque por el momento no hay contrato que así lo indique.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ERNACIONAL

Por último, es muy posible que **Reine Wissell**, el joven sueco que se paseaba de la manito de Ronnie Peterson en nuestro Autódromo, y que corrió las tres últimas carreras del campeonato en el Gold Leaf Team Lotus, siga corriendo en un auto de Chapman; pero no en el equipo oficial sino en el Lotus 72 confiado al team Rob Walker, en caso de confirmarse el retiro de Graham Hill. No es que Wissell no muestre condiciones —su tercer puesto en Watkins Glen promete mucho— para quedarse en el Gold Leaf, pero se supone que a último momento Chapman conseguirá persuadir a alguno de los "grandes" para que se vuelque a Lotus, por si Fittipaldi no tiene todavía fogueo y garra suficientes para llevar en punta al Lotus 72. Por otra parte, según evolucionen las relaciones entre Brabham y Porsche, es posible que Siffert opte por alguno de los dos equipos —oficial o Walker— para un retorno a Lotus que podría ser beneficioso para ambos.

ABUNDANCIA DE BORRADOS

¡A raíz de los desgraciados accidentes ocurridos en 1970 en distintas categorías, en los cuales perdieron la vida pilotos como Jochen Rindt, Bruce McLaren y Piers Courage, por sólo nombrar a los tres hombres más famosos de la abultada cifra de pilotos desaparecidos, una gran cantidad de ellos decide retirarse de la actividad.

Hans Herrmann, alemán, ganador de las últimas 24 Horas de Le Mans en pareja con Dickie Attwood, llega a los cuarenta años y luego de una carrera profesional en la que no faltó experiencia en ninguna categoría y abundaron los triunfos en pruebas de jerarquía como la arriba nombrada, se llama a retiro, conforme con lo hecho y con un solo accidente en su carrera, un vuelco impresionante con un BRM oficial que lo despidió en una vuelta de campana, quedando milagrosamente ileso en medio de la pista.

Johnny Servoz Gavin en vista de lo espeso que se estaba poniendo el asunto, prefirió dedicarse a otra cosa. Era Campeón Europeo de F-2 y segundo piloto del equipo Tyrrell en F-1, junto a Jackie Stewart.



EMERSON FITTIPALDI. Es un capo en potencia, pero Chapman duda que pueda sacarle las castañas del fuego durante el año que viene, y espera contratar a uno de los "grandes". De todos modos tiene el puesto asegurado.

Robin Widdows. Se casó. Abandonó la actividad a pedido de su esposa.

Brian Redman. Una de las figuras más importantes que produjeron los Sport-Prototipos en los últimos tiempos. Anunció su retiro para fin de año y al parecer no va a revocar su palabra. Se dedicará a representaciones de distintas marcas deportivas alemanas e inglesas en Gran Bretaña y en Sudáfrica.

Kurt Ahrens. Perteneció siempre al grupo de pilotos veloces de SP sin más proyección que descollar en una sola categoría. En su breve currículum de victorias figuran como broche de oro los 1.000 kilómetros de Nürburgring de este año, ganados en yunta con Vic Elford, con un Porsche del equipo Salzburg.

Hubert Hahne. Alemán. Competidor habitual en F-2 con BMW y subcampeón de Europa de la categoría en el '69. Decidió su retiro impresionado por los accidentes cada vez más frecuentes.

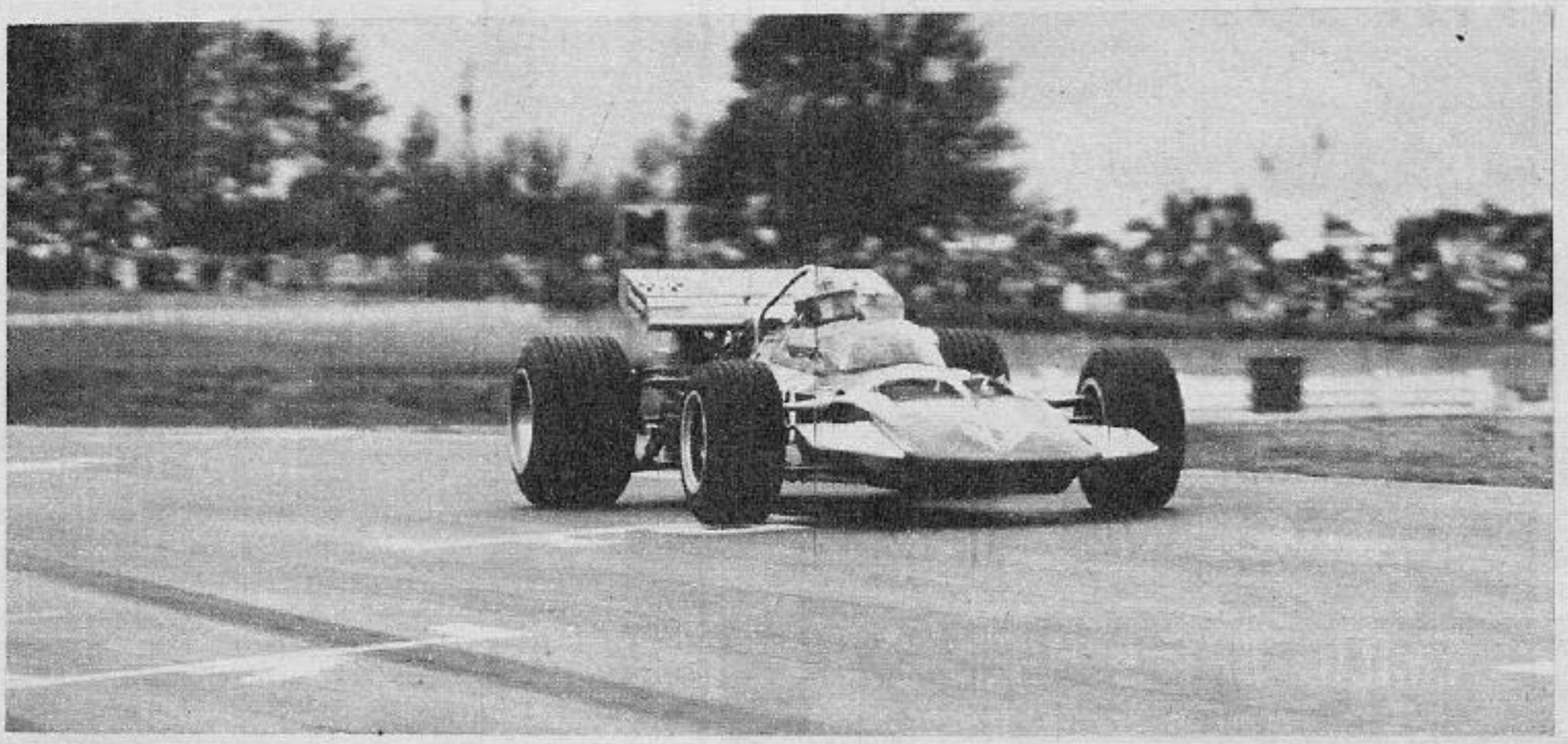
Peter Schetty. Suizo. Ganador del campeonato europeo de trepadas del año pasado con la Ferrari 212, adjudicándose todas las pruebas puntables. Pasó este año a Sport Prototipos con la 512S, formando pareja alternadamente con Ignazio Giunti y Arturo Merzario, sin lograr lauros de importancia. Su retiro es relativo ya que pasa a ser algo así como subdirector de competición de Ferrari, bajo el mando del ingeniero Mauro Forghieri, y ha declarado que en aquellas carreras en que sea necesario reforzar el plantel de pilotos, él hará de hombre de repuesto.

Jack Brabham. Australiano, 44 años, tres veces Campeón Mundial. Se retira de la actividad un poco por cansancio y otro poco por fastidio, ya que tuvo en sus manos una máquina que bien puede ser una de las tres mejores de 1970, ganó una carrera, pudo ganar muchas más y se quedó a veces en situaciones imposibles sin llegar a la bandera a cuadros. Dotado de una vitalidad poco común, aparentemente se dedicará a negocios ajenos al deporte en su país de origen, Australia, aunque no falte por ahí quien dice que sólo se retira de F-1 pero seguirá corriendo en Estados Unidos en la Can-Am.

Graham Hill. Inglés, 42, dos veces Campeón Mundial. El hombre que "hizo saltar la banca en Montecarlo" —**ganó allí cinco veces en siete años, tres consecutivas (BRM-dos niente-dos consecutivas (Lotus)**— ha visto acelerar el proceso de su retiro por un desgraciado accidente en Watkins Glen, en el '69, en el que resultó con fracturas en ambas piernas y lesiones muy serias en los ligamentos. Hombre de punta hasta ese momento, luego de su recuperación nunca logró repetir sus hazañas del pasado, a pesar de su ejemplar dedicación e intenso training. Consciente de la disminución de sus condiciones físicas, abandona la actividad a fin de año.

John Miles. Este joven inglés, de ocultas cualidades sólo detectadas al parecer por Colin Chapman, se llama a retiro pero no a la realidad. Se va de Lotus y abandona las carreras citando como excusa las excesiva fragilidad de los Lotus. Pero Miles debe reconocer que a la velocidad que él maneja, ningún auto es frágil...

DEREK BELL. Sólidas actuaciones en F-2 y últimamente en F-1 demuestran que cuando Ferrari lo lanzó al ruido grande todavía estaba verde. Ahora, con todos sus valores en alza, tiene un puesto con Surtees en F-1 y otro con Wyer-Porsche en SP.



LA NIÑA BONITA

March y Lotus, que no tienen grandes figuras, y McNamara, que tiene en sus planes hacer un F-1 con motor Porsche, se disputan secretamente a **Mario Andretti** para ofrecerle el papel de estrella en sus equipos, aunque el italoyanqui no pueda correr más que cinco o seis GP por año. Sin embargo Mario sigue esperanzado en que entre STP y Ferrari surja un acuerdo que le permita correr en 1971 con la poderosa 312-Box. Una de las soluciones que llevarían a dicho acuerdo sería que STP brinde apoyo económico para preparar también una nueva Ferrari para correr en Indianápolis.

Realización EDDIE Publicitaria, T. E. 32-0766

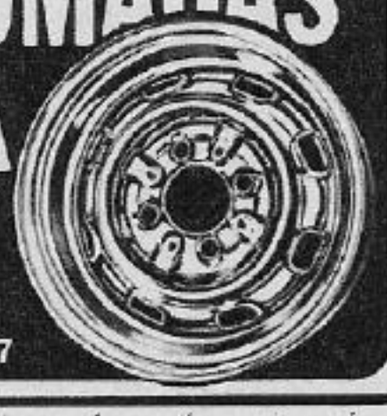
sugerencias PARABRISAS CORSA



AUTO-RADIO LA TOUR
SERVICE AUTORIZADO DE TODAS LAS MARCAS
INSTALACION
REPARACION
ANTENAS ELECTRICAS
CAR-STEREOS
J. P. MELO 2193 (casi esq. Azcuénaga) - T. E. 85-0678, Capital
Donde Ud. comprará calidad sumada a una colocación y service garantizado.

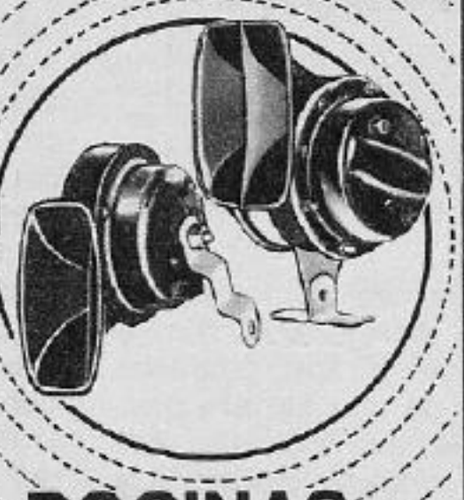
AUTOMATICAS
DIRECCIONES HIDRAULICAS
TALLER ESPECIALIZADO
EVITE PROBLEMAS, RECURRA A PROFESIONALES
Peritajes • Asesoramientos
Ajustes • Reparaciones
integrales • Garantizamos su funcionamiento
MARIO MUZZIN \ OSVALDO PARDAL
QUINTANA 779
VICENTE LOPEZ
T. E. 795-8243
A 1/2 cuadra Av. MAIPU 700

LLANTAS CROMADAS
UNICAS CON
GARANTIA ESCRITA
POR 12 MESES
Fiat 600/770/800
VICAR S. C. A.
Av. Juan de Garay 2356 - T. E. 26-5347





MAREL

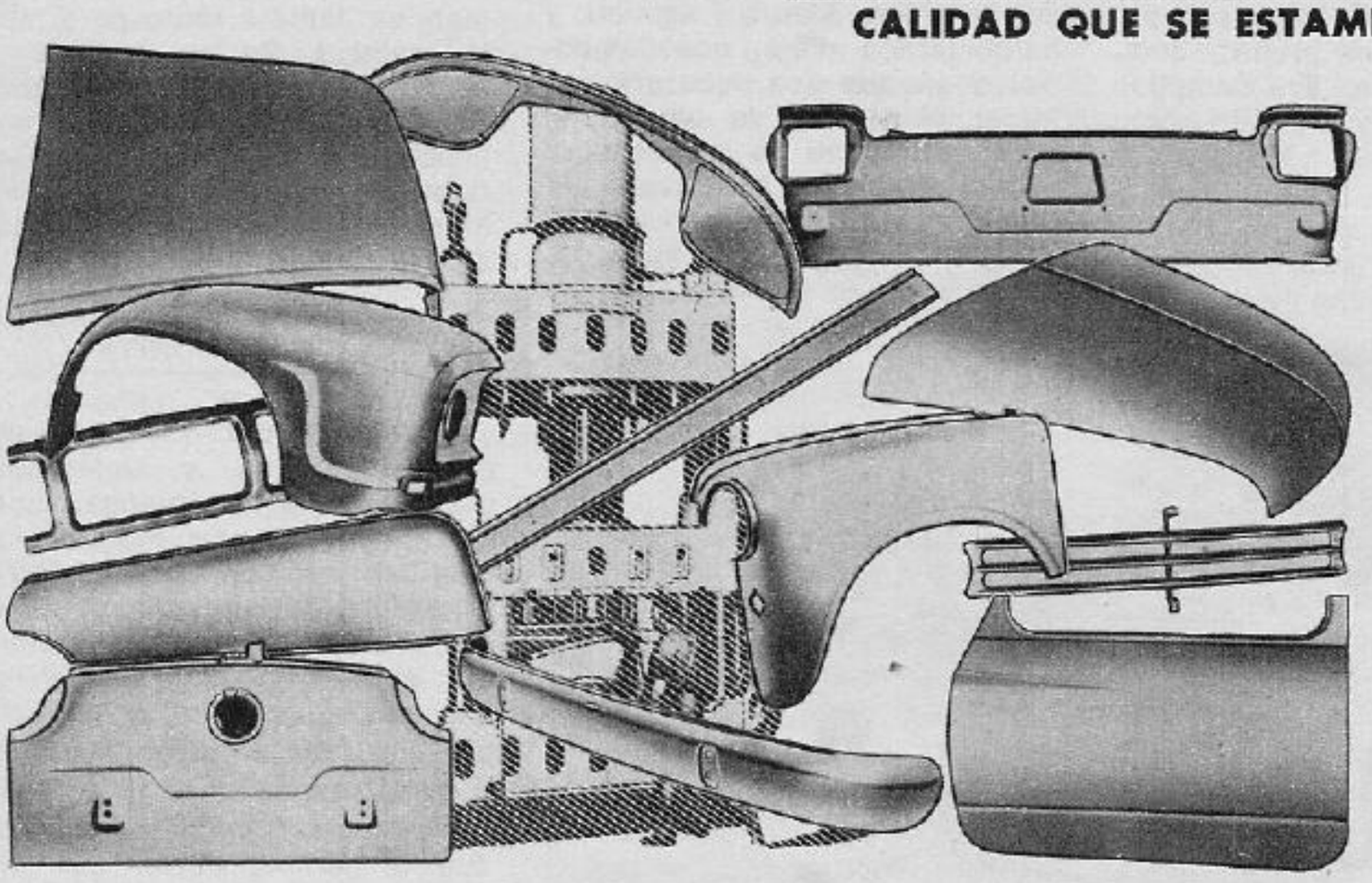


ANTENAS AUTO RADIO
ANTENAS DE TODOS LOS MODELOS PARA CADA NECESIDAD Y MARCA DE AUTOMOTOR.

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.

CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES
CON PIEZAS ESTAMPADAS
M. R.
EMACA
CALIDAD QUE SE ESTAMPA



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

CONFIRMADO:

GP de TC "A"

Como corolario de diversas reuniones realizadas entre dirigentes del Automóvil Club Argentino, Asociación de Corredores de Turismo de Carretera y la CADAD (en la cual se trataron por diversos medios la realización del Gran Premio de TC "A" anteriormente cancelado) se convino hacer disputar los días 18, 19 y 20 de diciembre próximo un Gran Premio para TC "A". La fecha elegida coincide con la de una carrera que tenía pedida el Automóvil Club Mendoza para la Fórmula B. La gente del ACM accedió al pedido de ceder la misma a condición de que una de las etapas del GP tocara la provincia cuyana.

Teniendo en cuenta esto y hechos los estudios a fin de determinar el recorrido (tratando en lo posible de no provocar alteraciones en el tránsito normal de las rutas), quedó fijado el itinerario de la carrera que alcanzará a 2.647 kilómetros aproximadamente. Dividido en tres etapas, a saber:

EL ITINERARIO

Primera etapa: Día 18 de diciembre. 863 kilómetros. Largada Venado Tuerto (Pcia. de Santa Fe), Rufino, Laboulaye, Vicuña Mackenna, Villa Mercedes (San Luis), neutralización, Encón, Las Casuarinas, Media Agua, Mendoza (Las Heras).

Segunda etapa: Día 19 de diciembre. 721 kilómetros. Largada Mendoza (Tunuyán), Pareditas, San Rafael (neutralización), El Sosneado, Malargüe, Bardas Blancas, Barrancas, Chos Malal, Bajada del Agrio, Zapala.

Tercera etapa: Día 20 de diciembre. 1.063 kilómetros. Largada Zapala (Neuquén), Aguada Florencio, Collon-Curá, Sañico, Piedra del Aguila, Picún Leufú, El Chocón, Neuquén (neutralización), Cipolletti, General Roca, Chelforó, Choele-Choel, Ruta Nacional 250 a San Antonio Oeste, Ruta Nacional Nº 251 a Gral. Conesa y Viedma donde finalizará el Gran Premio.

La distancia total será ratificada una vez que la comisión de relevamiento termine el trabajo. En el curso de esta semana se dará a conocer el Reglamento particular de la carrera, así como también el detalle de los premios a distribuirse.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NIELSEN

SON IGUALES





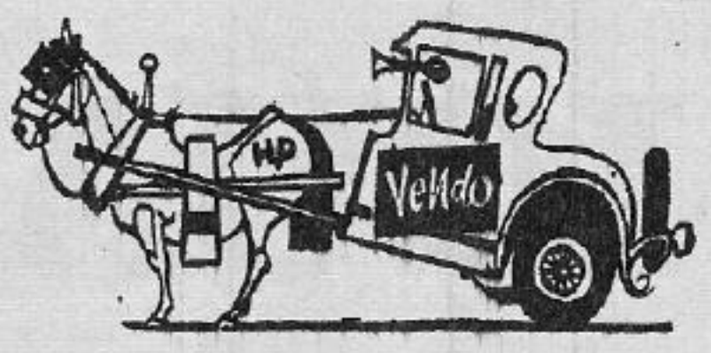
Como lo son los rodamientos SKF fabricados en la Argentina y en todas partes del mundo.



El mismo e insuperable acero sueco.
La misma experiencia, la de 6.000.000.000 de rodamientos SKF, fabricados hasta la fecha.
La misma calidad, CALIDAD SKF.

SKF

AVISOS corsificados



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

Extendemos el alcance de este servicio de corsificación 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, 5º piso, Sección Avisos Corsificados, de lunes a viernes, en horario de 9 a 12 y de 15 a 19. 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. N. Alem 896, Buenos Aires.

FIAT 1500 CUPE GRUPO 2. Vende Ricardo Zunino. Auto "ex Comisión" de Concesionarios Fiat. Modelo 1969. Cuatro carreras corridas. Sin golpes. Perfecto estado y listo para largar o en su defecto con motor Standard. Caja de 5ª isotorque, butacas, jaula, 4 gomas "Firestone" Indy. Como para correr en G-2 o TC F-A. Tratar: Sr. Zunino, teléfono 32-9814 de 8 a 9 y de 18 a 20 horas.



DORITA BAVIO VENDE su Peugeot 404 (La Mimosa), listo para largar, con motor de 2000 cm³, preparación de Oscar Da Silva. Con trompa Baufer para TC. Llamar al 71-6715 o verlo en 11 de Septiembre 2200, San Fernando.

RENAULT 1093, 67, listo para largar, 7800 RPM, alternador, jaula, caja larga, etc. 1ª oferta. Carlos Calvo 4110, Capital.

FIAT 800 cupé, muy nueva, pocos kilómetros, radio, cal. metalizada. Dueño vende. Facilidades. Thames 1595, Capital.

E. SALATINO le ofrece su service integral especializado FIAT-PEUGEOT, alineación de la dirección. Quintino Bocayuva 878, Capital.

FIAT 2100, modelo 61, impecable, con servo-freno. Radio, estéreo, pintura nueva. Techo vinílico. Llanta cromada. Tapizado nuevo. Tel. 26-1450.

ALFA ROMEO SPORT, modelo 50, motor 0 Km. Caja, diferencial y gomas nuevas. Ver en Caracas 1236, Capital.

HORACIO STEVEN VENDE, Cenci MA F-1 con o sin motor Chevrolet. Completo, con gomas. Tercer puesto piloteado por Néstor García Veiga. Tratar: Horacio Steven, tel. 755-8670, de 10 a 18.

RENAULT GORDINI VENDO, modelo 1968, 30.000 kilómetros reales, perfecto estado. Tratar: tel. 740-7913, 18 a 21 horas. Sr. Washington.

MOLDE para techo y trompa de plástico del SP de Jorge Ternengo. Además 2 vidrios para parabrisas, del mismo auto. Vende Cacho Garavaglia, Vallejos 2955, Capital.

PEUGEOT 404 - 67 PARA ENTENDIDOS. Jaula invisible. Butacas. Radiador de aceite. Cubiertas especiales. Volante Sandrini. Instrumental completo. En consignación en Av. San Martín 7862, San Martín.

VELERO 5 METROS, casco plástico. Palo, botabara. Protector de aluminio, sin velas, con trailer, $ 250.000. Tel. 89-2307.

VENDO FALCON "Turismo Carretera" Fórmula "A" listo. Sin motor ni caja. Llamar de 18 a 20 horas a tel. 99-1472.

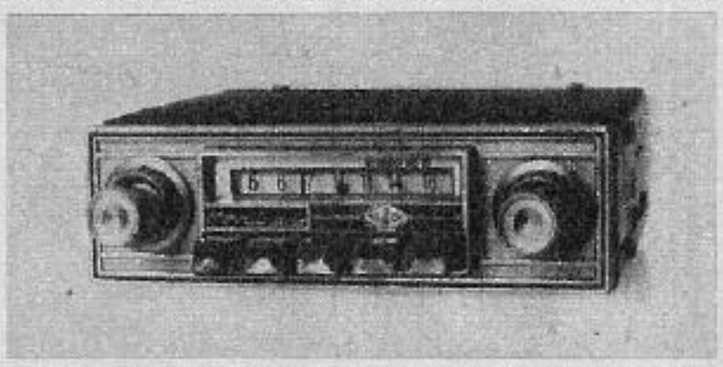
MOTOS DE COMPETICION VENDO, RK 4 marchas, repuestos varios. Llamar a tel. 73-0659 (después de las 15 horas).

PENIN TIENE LA PAPA. A su línea de múltiples y carburadores Holley doble boca para Chevrolet, Chevy, Falcon, Valiant y Dodge, PENIN agregó ahora los múltiples para Chevy y Chevrolet de **2 carburadores.** Se complementan con distribuidor especial, árbol de levas, resortes de válvula y botadores. Por pocos pesos, algo más que un TC. PENIN está en Hipólito Yrigoyen 199, San Martín.

HAGA CARROCERIAS PLASTICAS; Hugo Horacio Hasenbalg ha organizado un fascinante curso sobre plásticos reforzados aplicados. Teórico y práctico. Envíe sus datos completos y recibirá el folleto titulado "El Fascinante Mundo del Plástico", Casilla de Correo 1238, Correo Central.

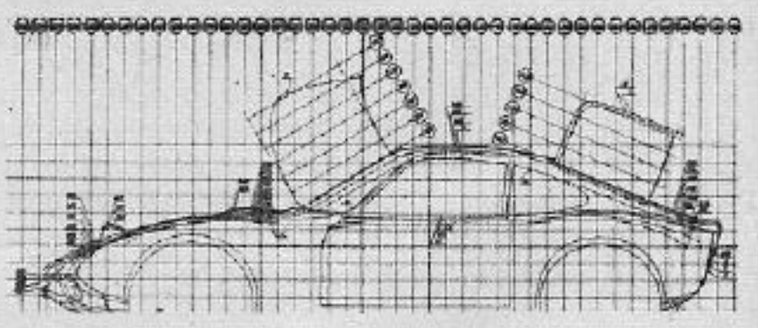
HAGASE SU LANCHA PLASTICA; ahora también en Rosario organizamos un curso de P.R.F.V. Informes e inscripción: Balcarce 1319, Rosario. A los alumnos que estudian por correo y prefieran el curso personal se les descontará lo abonado hasta la fecha. Comienza el 19/11/1970. Hugo Horacio Hasenbalg.

AUTO-RADIOS MOVILTRANS, modelos manuales - permeabilidad y botoneras, para todo tipo de automóviles. Calidad tonal y



largo alcance. Garantía total 2 años. Adaptadores, antenas, auto-stéreos. Venta, instalación y service, Av. Forest 762, Capital, pida turno por tel. 54-6491.

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.



TALLER VILLA CRESPO, de Castagna y Santarella. Especializado en chapa, pintura, mecánica en general y rectificación de motores. Trabajos de alta calidad. Entregas rápidas. Thames 400, Capital, teléfono 54-3259.

GORDINI 1966, buen estado, color plateado, llantas cromadas, radio, $ 4.800 (Ley 18.188), con facilidades a convenir, teléfono 921-5488.

La tarifa de los avisos corsificados es la siguiente: Cada palabra $ 90 m/n., con un mínimo aceptable de 10 palabras.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

calendario



TURISMO DE CARRETERA

FORMULA "A"

La CADAD resolvió otorgar al Hughes Football Club la fecha del próximo domingo para que haga disputar su carrera de la especialidad. Como se recordará, la misma debió ser suspendida a raíz de la intensa lluvia que había dejado en mal estado las banquinas.

Vale decir entonces que ésta será la última carrera de las cortas por el Campeonato y restaría disputar solamente el Gran Premio que organiza el Automóvil Club Argentino para los próximos 18, 19 y 20 de diciembre.

El punto de partida de la competencia será la intersección de la Ruta Provincial Nº 93 y la Nacional Nº 8. El circuito es el tradicional triángulo local de 142,430 kilómetros que será recorrido en cuatro oportunidades, con lo que se completará un recorrido total de 569 kilómetros.

El puntaje para el Campeonato Nacional será el habitual de 9 puntos para el primero, 6 para el segundo, 3 al tercero y 1 para el cuarto.

La orden de largada se dará cada diez segundos y en el orden que establezca el ranking de la categoría al día. La hora de partida ha sido fijada para las 10 horas.

En premios se distribuirá, entre los que ocupen las mejores colocaciones y sus acompañantes, la suma de 3.168.000 pesos.

MOTONAUTICA

El Yacht Club Argentino tiene programada la organización de una regata motonáutica off-shore para el día 22 de noviembre próximo. La misma estará reservada para las clases de la Unión Internacional Motonáutica OP1, OP2, C1 y C2.

La largada tendrá lugar en San Fernando y el recorrido total en aguas abiertas será de aproximadamente 95 millas. El motivo de la regata es probar equipos y tripulantes con vistas a las regatas off-shore por el trofeo Sam Griffith a disputarse los días 9 y 16 de enero próximo en Buenos Aires.

Además, juntamente con esta regata se ha programado la realización de una competencia para cruceros de velocidad en la cual se aplicará un reglamento especial, pudiendo participar toda aquella embarcación cuya eslora sea mayor de 6,10 metros. El recorrido será de 60 millas.

Las inscripciones se reciben en el Yacht Club Argentino, Dársena Norte y en San Fernando.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

SPORT PROTOTIPO

En el circuito de Jarama, en España, tendrá lugar el próximo domingo una competencia que no contará con puntaje para ningún campeonato.

Realización EDDIE Publicitaria, T. E. 32-0766

sugerencias PARABRISAS CORSA



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

COLOCACION EN EL ACTO
Sandrini

EN REPUESTOS Y ACCESORIOS FIAT LEGITIMOS NACIONALES E IMPORTADOS FIATODO LE OFRECE LA LINEA COMPLETA
Y NO OLVIDE QUE SIEMPRE LO ATENDEMOS CON ESPIRITU JOVEN.



FIATODO
SARMIENTO 3899,
T.E. 87-1852/1992
Buenos Aires
UNICA DIRECCION
NO TENEMOS SUCURSALES.
ESTACIONAMIENTO PROPIO.



VENTAS POR MAYOR Y MENOR

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

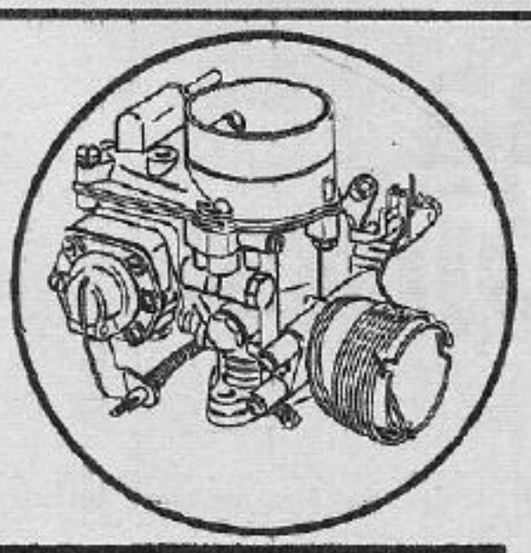
FUNDAS
Tintap MR
y... nada más
¡OFERTAS REALES!
EN SIMIL CUERO BASTONADO



CITROEN	$ 84.-
FIAT 600	$ 75.-
RENAULT	$ 90.-
DI TELLA	$ 94.-
FALCON	$ 102.-
RAMBLER Ent.	$ 99.-
VALIANT	$ 101.-

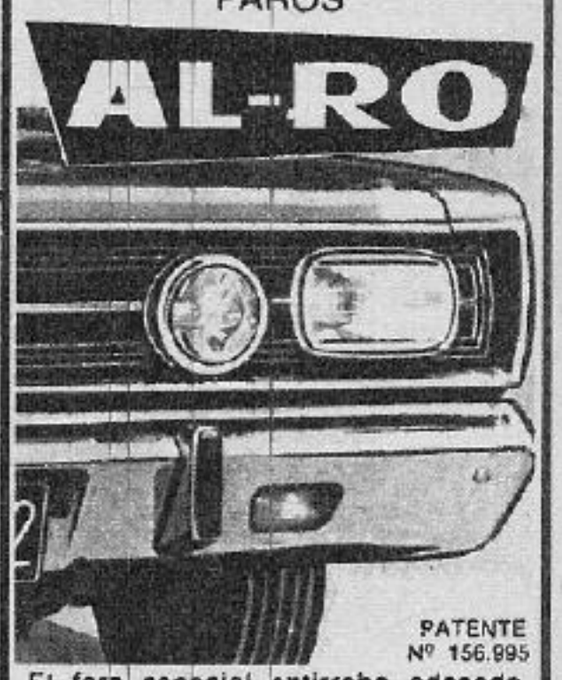
TECHOS VINILICOS
FABRICA DE BUTACAS
RIGLOS 253/55
T. E. 99-5933
(ALT. RIVADAVIA 5100)

PEUGEOT 404



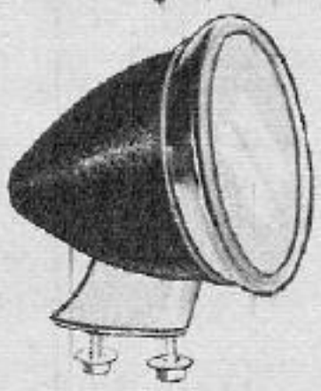
EL CARBURADOR DE REPOSICION LO FABRICA: CARCION

PARA SU DODGE
FAROS
AL-RO



PATENTE Nº 156.995
El faro especial antirrobo adosado a la parrilla, sin perforación ni modificación, regulable, con lámpara de iodo o Bosch 75 W.
OTROS MODELOS PARA TODO AUTOMOTOR
Fabrica y distribuye:
AL - RO S.R.L.
Pje. Luis Braille 5620
T. E. 64-6006 - Capital

UN TOQUE DEPORTIVO PARA SU COCHE
ESPEJO RETROVISOR
EN NEGRO, CROMADO Y COLORES ORIGINALES TORINO, FIAT y PEUGEOT





DISTINTOS TIPOS DE MODELOS
NEGRO, CROMADO, BISELADO y METALIZADO
VOLANTES Y ACCESORIOS DEPORTIVOS EN GENERAL PARA EL AUTOMOTOR
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO:
ROBERTO S. TORTORELLI
DONATO ALVAREZ 1655 - T. E. 59-6760 - CAPITAL
VENTAS POR MAYOR Y MENOR

Parabrisas CORSA

correo

VOLVISTA

de Lorenzo Eduardo, Córdoba.

1) ¿Cuál fue el último Gran Premio que se largó desde la puerta del Automóvil Club Argentino? Me refiero al de Turismo...

R) El de 1960.

2) ¿Por qué se dejó de largar del A.C.A.?

R) Porque las condiciones de seguridad eran ínfimas y se hacía imposible hacer transitar autos a tren de carrera por la Avenida del Libertador. A partir de 1960 y hasta 1965 el Gran Premio se largó "simbólicamente" del A.C.A. y los participantes iban en caravana hasta Pilar, donde a las dos de la mañana se largaba en forma efectiva.

3) ¿Gunnar Andersson, fue el ganador del GP de 1960? Creo que sí y sé que corrió con un Volvo, de esos parecidos a los Ford 47. ¿Cuáles eran las performances de ese auto?

R) Efectivamente. El ganador del Gran Premio Internacional de 1960 fue el sueco Gunnar Anderson, acompañado por Héctor Silva. Con respecto al "Volvo-Ford" 47, su denominación era: Volvo PV 544. Su velocidad era del orden de los 170 km/h. El motor era un cuatro cilindros con árbol lateral y válvulas a la cabeza que entregaba con preparación anexo "J" una potencia de 100 HP más o menos. La caja de velocidades era de cuatro marchas. Estaba alimentado por dos carburadores horizontales S.U. Gran auto en su época.

4) ¿Quiénes integraban el equipo oficial Volvo?

R) Además de Adersson, otro sueco de nombre Gunnar Bengtson, Atilio Viale del Carril, Roberto Gálvez, Roberto Mieres y Juan Cruz Varela.

5) ¿Podría un Volvo ganar en G-2 en estos momentos?

R) Depende de qué Volvo. Un 122 S o un 142 S con preparación grupo dos y considerando los cambios introducidos en ese motor (cinco bancadas por ejemplo y 1.800 cm³ en lugar de los 1.600 del 544) consideramos que podría andar en los 200 km/h. Lo que indica que sí podría.

6) ¿Por qué se retiraron de las carreras?

R) Porque los Grandes Premios dejaron de ser internacionales y porque la fábrica, ante la competencia del equipo Mercedes-Benz, no tenía chance de pelear la clasificación general. La última presentación del equipo Volvo-Renca en nuestro país se produjo en 1962, cuando compitieron con los modelos 122 "S".

7) ¿Qué autos eran más veloces: Las Giulietas o los Volvo?

R) Los Alfa Romeo Giulietta viajaban en 1960 en los 175 km/h o quizá un poco menos. Eran un poco más rápidos que los PV 544 que eran más pesados y menos ágiles. Pero sí más duros.

8) Muchas gracias.

R) No tiene por qué. Una preguntita... ¿Qué tiene usted con los Volvo?

N.S.U. PASADO POR AGUA

de Alberto Villaroel, Saladillo, Provincia de Buenos Aires.

Poseo un N.S.U. Prinz y tengo algunos problemitas...

1) En ciertas ocasiones cuando cruzo alguna calle muy inundada con la *galerita* noto que el motor pierde potencia cuando el nivel de agua es alto. ¿Será porque los caños de escape están bajo el agua?

R) No, lo más probable es que el motor pierda un poco de potencia por los escapes pero en realidad usted nota una falta de potencia que no existe. El motor parece no tener fuerza porque para vencer la resistencia del agua los dos cilindros del Prinz tienen que hacer mucha fuerza, más de lo que le parece. ¿Corrió Ud. alguna vez con el agua hasta las rodillas?

2) ¿Cuál es la manera ideal para cruzar un charco profundo? ¿En primera a fondo?

R) Si Ud. se manda en primera a fondo es probable que lo cruce pero no llegará muy lejos. Cruce si en primera velocidad, a mitad de régimen aproximadamente; si el auto reduce la velocidad acelere, lo esencial es mantener en altas rpm al motor, aunque sea haciendo patinar el embrague.

3) ¿Es conveniente mojar las juntas de corcho con agua para que asienten mejor?

R) No, señor. El corcho no absorbe el agua, así que no pasa naranja.

4) ¿Qué costo aproximado tiene un Fórmula Cuatro?

R) Un auto de punta, 0 Km puede costarle 1.200.000 pesos de los viejos, aproximadamente.

MAL RAYO TE PARTA

de Alfredo Quilpeirán, Florida, Provincia de Buenos Aires.

La semana pasada me encontré con los muchachos en el café y surgió un tema sobre el cual se discutió, se fraseó y mintió mucho. Todo se originó cuando alguien preguntó: ¿Qué pasa con un auto si le cae un rayo?

R) Que sus amigos se queden tranquilos. No sucede prácticamente nada, está comprobado. Tenga en cuenta la cantidad de autos que hay en el mundo de los cuales nosotros no hemos tenido noticias que un mal rayo los partió.

UNA PERLITA

de Chico Pérez, Capital Federal.

1) ¿Barra antirrolido y barra estabilizadora son una misma cosa?

R) Yeeees, sir, la misma milanesa.

2) En mi Siambretta 48 se forma muy seguido una perla en la bujía.

R) Perla, pero ¿qué perla, natural o artificial? Con tan pocos datos no podemos ayudarlo, ¡hombre!

3) Yo ya no entiendo más nada. ¿Qué significa HP, SAE, Din y C.V.? ¿Qué diferencia hay entre ellos?

R) Mire, la cosa es así: HP (Horse Power) es una medida inglesa, C.V. francesa (Chevaux Vapeur) y ambas son, prácticamente, equivalentes: 75 CV = 74 HP. La potencia DIN es la medida en el banco de pruebas con el motor tal cual se instala en el auto, es decir con todos los accesorios que por lo general le quitan algo de potencia, como ser el ventilador, filtro de aire, bomba de agua, etc. La potencia S.A.E. es al revés, o sea sin accesorios. Evidentemente para un mismo motor la potencia S.A.E. es más alta que la DIN pero esta última es más cercana a la realidad.

4) Y la relación de la compresión ¿qué es?

R) Cuando un pistón asciende dentro del cilindro en la llamada carrera de compresión comienza a comprimir los gases dentro de la llamada cámara de combustión. La relación de compresión es la relación entre el volumen total del cilindro (incluida la cámara de combustión) y el volumen de la cámara solamente.

Ejemplo. Supongamos un motor que tenga un volumen de cilindro de 500 cm³ y un volumen de cámara de combustión de 70 cm³. Sumados se obtienen 570 cm³ que divididos por los 70 cm³ correspondientes a la cámara de combustión otorgan una relación de compresión de 8,1:1.

La fórmula es: $R = \frac{V + v}{v}$

siendo:

R = Relación de compresión.
V = Volumen del cilindro.
v = Volumen de la cámara.

Ama a tu prójimo.

(Ponlo en la lista del 747 de Braniff).

Y ámate a ti mismo.
Participa en el concurso que organiza "Semana Gráfica".
Puedes ganar para ti y para las nueve personas que más quieres en el mundo, un viaje a Hawaii en el 747 más personal del mundo.
En su vuelo regular del 31 de Enero.*
Son siete días en Hawaii con todo absolutamente gratis (hasta las propinas).
Los cupones se encuentran en la revista Semana Gráfica, Braniff o en su agente de Viajes.
Suerte.



Festejando su personal **747**
(la nueva manera de volar)

Braniff ama a su prójimo más que nunca.

* desde Dallas

Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA Concesión Nº 7970 | Registro de la Propiedad Intelectual Nº965.704

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SAGARRA S.A.

Lee Leens®
Pastel Check

Lee®
IDENTIFICA

®Producido bajo licencia de
H. D. Lee Company inc.- Missouri - U.S.A.

rubios fuertes

NEWPORT

para prenderse

Un rubio, pero fuerte
Eso es Newport.
Rubio fuerte
para fumar con todo
Con todos.
Por más tabaco,
por más rubio,
por más fuerte.
Préndase a Newport
frente a frente
es el más fuerte.
Newport,
veinte rubios fuertes.
Con todo.

$1,00
m$n 100.-

R. DE LUCA PUB. S.A.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com