1 Peso

N° 270

Parabrisas

CORSA

F2: LA GUERRA CONTINUA

Del 22 al 28 de junio de 1971



Las revistas de Mauro

Tiene puestos zapatos 1971 ?

Compárelos con éstos.



Grimoldi
HOMBRES 1971

Florida 251 y 834 - Santa Fe 1680 - Suipacha 121 - Rivadavia 6782 y 11416 - Cabildo 2162 - Callao 52 - Boedo 832 - San Juan 2334 - Uruguay 66, San Martín - 9 de Julio 1229, Lanús - Laprida 388, Lomas de Zamora - Rivadavia 160, Quilmes - San Martín 376, Luján - San Nicolás 641, Pergamino - O'Higgins 83, Bahía Blanca - San Martín 2544, Mar del Plata - Mitre 143, Salta - Muñecas 118, Tucumán - 9 de Julio 32, Córdoba - Córdoba 1067, Rosario - San Martín 2228, Santa Fe - Av. San Martín 1374, Mendoza - Rivadavia 120, este, San Juan. - Adheridas a COMPAÑIAS DE CREDITOS PERSONALES Y BANCARIOS, ...y *en las mejores zapaterías del país.*

Grimoldi
la marca del medio pun

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 270. Del 22 al 28 de junio de 1971

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

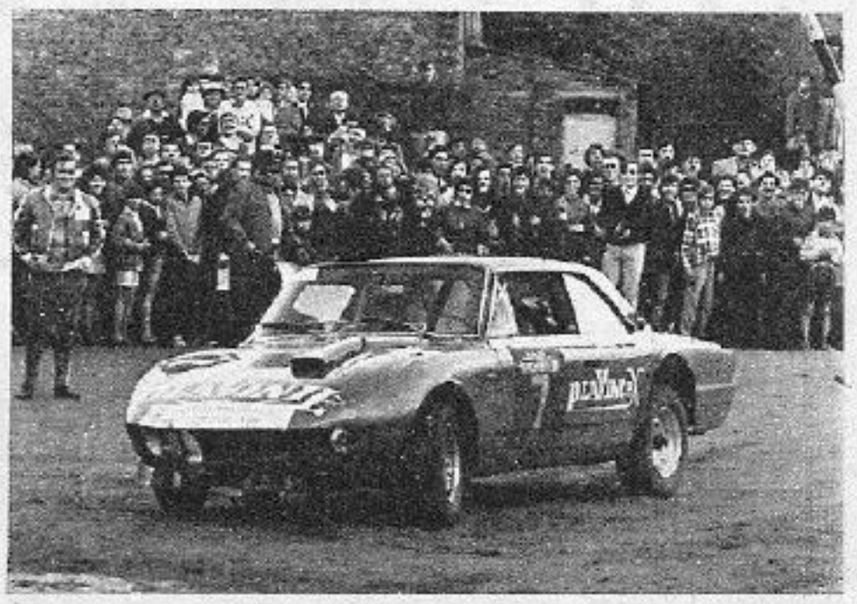
PRESIDENTE
César Civita
GERENTE GENERAL
Carlos Civita
SUBGERENTE GENERAL
Edmundo P. Scattini
ADMINISTRADOR GENERAL
Adolfo Baisi
GERENTE EDITORIAL
Carlos Ibáñez
GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner
GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés
GERENTE DE TALLERES GRAFICOS
Roberto Leone

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire
JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco
SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña
COORDINADOR
Adolfo Dondo
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 Geiormini, Arturo Pellet Lastra y Pedro Siedmann
DIAGRAMACION
Eduardo César González (Jefe), Enrique J. Giovanetti y Norberto J. Lema
FOTOGRAFIA
Carlos Agustín y Alfredo Albornoz
CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR:
Juan A. Abraham (EE. UU.), Franco Lini (Italia), y Carlos Reutemann (especial en Europa). Andrés Meyer (Alemania)
SERVICIOS EDITORIALES
Director: Stefan Strocen
Jefe de Correctores: Luis Canosse
SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE
DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director de Publicidad: Alberto Pazos.
Promotores: Alberto E. Olveira, Juan Carlos Morel, Armando Savastano
Tráfico: Mabel Sánchez.
ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

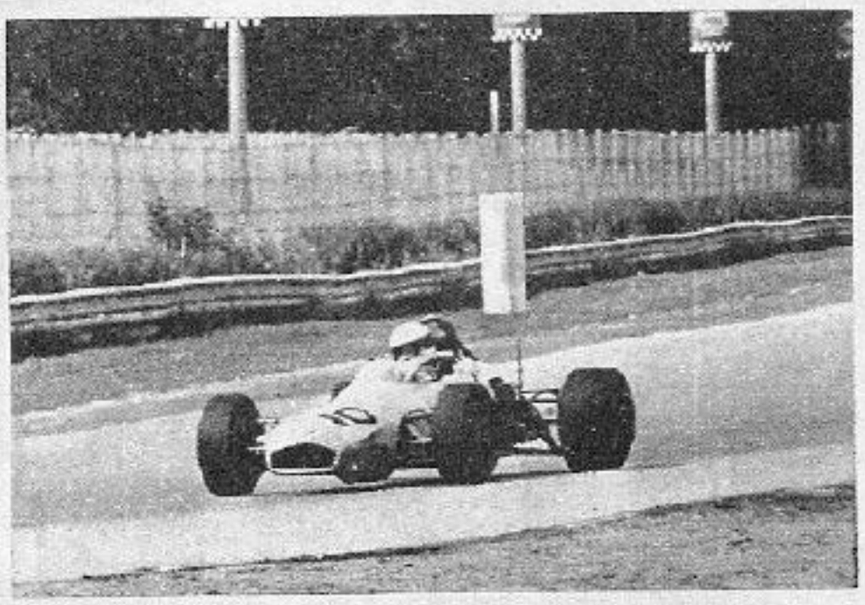
PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 3º, Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32 - 6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP), y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se 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. Intelect. 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.

MARINCOVICH EL FUNCIONAL



Los entendidos saben muy bien que Carlos Marincovich es uno de los mejores pilotos argentinos del momento. ¿Por qué? Simplemente porque a sus virtudes innatas para conducir a mil por hora un aparato de carrera, une un oficio casi podríamos decir artesanal. El no improvisa prácticamente nunca. Estudia cada situación, planifica y sabe muy bien hasta donde puede dar el paso. Tiene sensibilidad mecánica, no maltrata a su coche, lo "siente" y le saca el provecho máximo que le puede sacar. Es versátil, ya que maneja tanto un pesado TC en el ripio mesopotámico, como un ágil pur sang de 450 HP en Nürburgring sin fallas ni vicios.

Alguien dijo: "A la suerte hay que ayudarla", por eso Carlos Marincovich con todos sus merecimientos le puso el hombro a la suerte y la diosa fortuna lo premió con un Gran Premio de TC sin problemas. Desde la largada anduvo muy fuerte y en la punta, no paró nunca en una competencia en la cual la inmensa mayoría sufrió las mil y una. Fue el suyo un triunfo excelente en un Gran Premio, que por desgracia pasó casi inadvertido entre los aficionados porteños (por lo menos), lo cual no le resta al piloto de Arrecifes ningún mérito a los que ya hemos destacado.



CORSA EN EUROPA

A la labor que como corresponsal volante de CORSA en Europa viene cumpliendo Carlos Reutemann, se suma el refuerzo de la presencia de nuestro secretario de redacción Germán Sopeña, quien en este número nos cuenta paso a paso las alternativas del G.P. de la Lotería en Monza, que además él mismo ilustra con sus fotos. El tema de la actuación del equipo argentino ACA-SEPAC-YPF en la temporada europea de F-2 está en la mira de todos los aficionados del automovilismo, ya que hasta ahora los resultados parecerían conformar un panorama algo confuso para el porvenir de la squadra.

Sopeña en Europa analizará —como él sabe hacerlo— la situación y después de Rouen (el próximo fin de semana) tendremos su juicio.

EL TURISMO DE INVIERNO

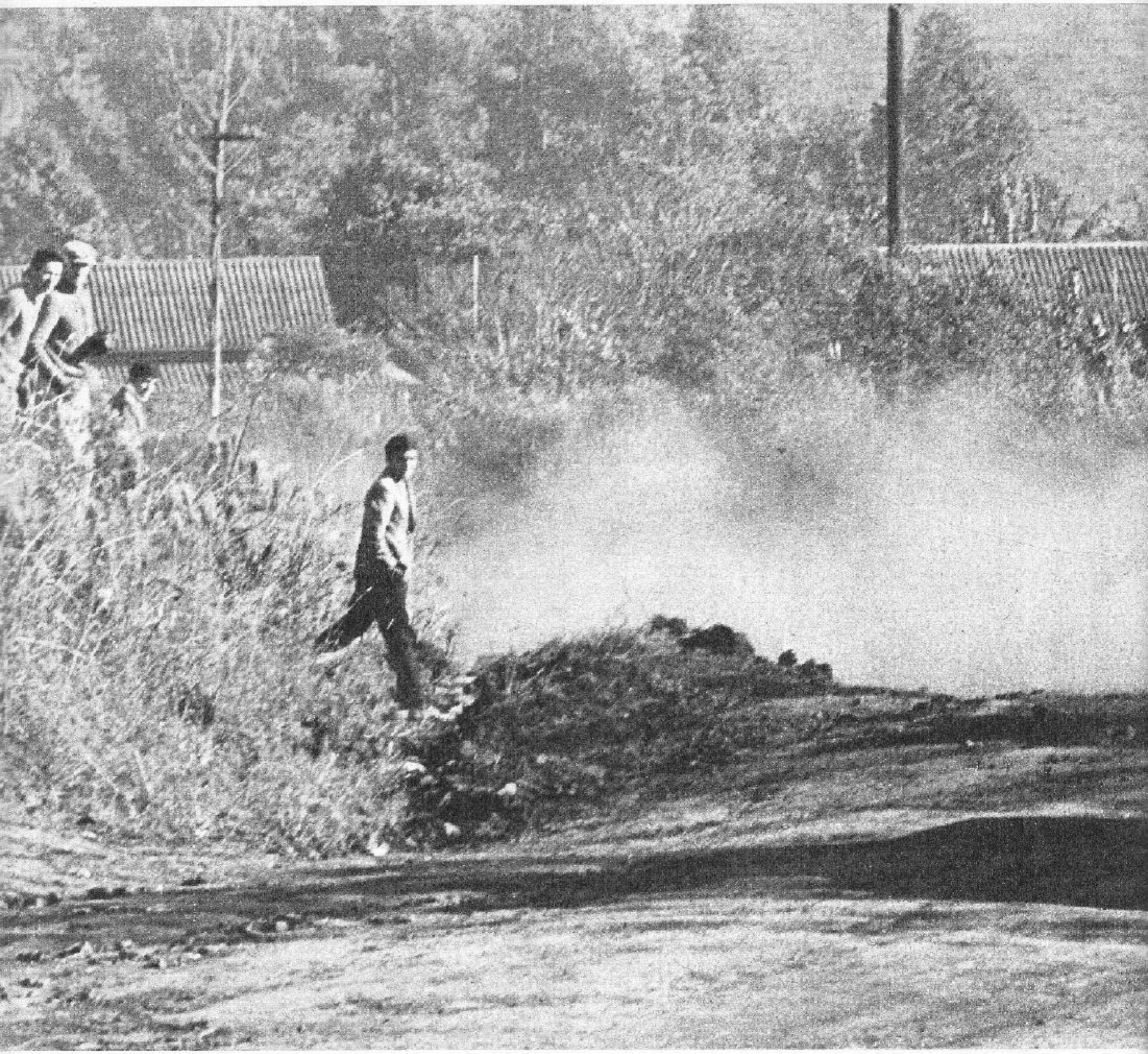


...y de moda nuevamente. CORSA retoma en este número la manija de un tema que constituyó siempre un servicio muy práctico para nuestros lectores: notas de Turismo. En este número y aprovechando la temperatura —o mejor dicho las diferencias de temperatura— les damos la "precisa" para rumbear al Brasil. Les prometemos no olvidar el tema en ninguna estación del año y próximamente les iremos presentando nuevos itinerarios con algunos descubrimientos interesantes. Buen viaje.

G. M.

MARINCOVICH:

ASI SE GANA U



"Sandy" Marincovich ganó el Gran Premio de la Mesopotamia con el pie der
pero claudicaron en la última etapa. Dodge y Chevrolet no tuvieron suerte au
y etapas

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por: SERGIO J. CORNEJO y JORGE A. AUGE BACQUE Fotos: CARLOS AGUSTIN y M. R. MARAMBIO

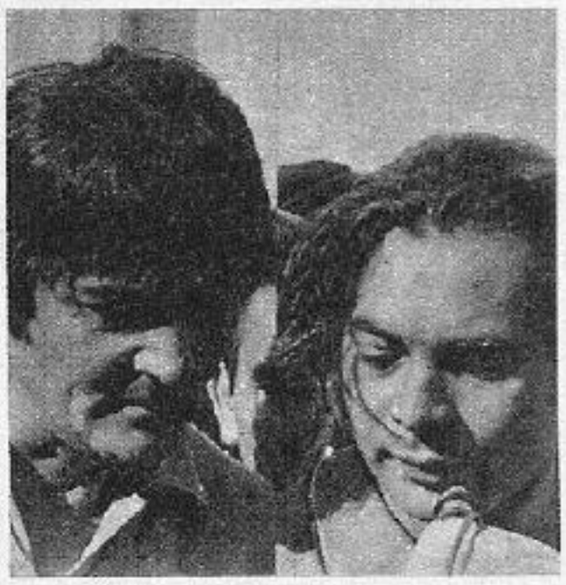
N GRAN PREMIO



cho y con la cabeza. Los Ford sembraron inquietud en las huestes de Torino que demostraron velocidad como para estar en la conversa. Buena organización muy largas

UN JUSTO GANADOR

Nos jugábamos una fija de esas que no se pierden nunca salvo que en los últimos metros una rodada haga ganar al que hasta ese momento era candidato al placé definitivo Y Carlos Marincovich salió a ganar, sin complejos, sin miedo a los cucos, sin problemas. Sabía que Di Palma podía ganarle y se quadó en el molde en la primera etapa haciendo su carrera, dentro de un límite más o menos lógico aunque sin mezquinarle al zapato derecho. En esta etapa solo tuvo problemas con el caño de escape que se le cayó, pero después de eso nada pudo perturbar su marcha. En la segunda salió a mantener su lugar y su forma de andar y de cuidar el auto para la última etapa se vio recompensado ante el abandono de su más fuerte oponente hasta el momento: Luis Di Palma. Con Pirin Gradasi a 14 minutos, tenía un buen margen como para detenrese en caso de apuro y seguir adelante con la etapa. Pairatti le ganó la etapa, pero Marincovich mantenía una diferencia considerable en la clasificación general (1h22m). El único que le podía hacer frente en una confrontación directa en la última etapa era "Pirin" Gradassi que estaba a solamente 9 minutos de "Sandy" Marincovich en la general. El cordobés salió con todo pero su Falcon no pudo terminar la carrera. "Sandy" entonces avisado por sus auxilios de que todo iba bien y que viajaban



Carlos y Carita contentos, atrás el Cíclope no les quita el ojo de encima.

solos y sin problemas decidió iniciar una última etapa conservadora: "Vinimos a 5.800 vueltas, lo que equivale a unos 180 km/h —nos comentó "Carita" (José Luis Damen) acompañante de Sandy— y sin ningún problema. A mitad de etapa sentí un ruidito en la caja y paramos en un auxilio, cargamos una caja de velocidades y la llevamos arriba por las dudas. Si se rompía, teníamos tanta ventaja que la podíamos cambiar y todo. En la segunda etapa desbandamos dos gomas a 100 kilómetros de la llegada y además tuvimos que parar tres veces porque viajábamos los dos mareados. ¡Por lo demás, el auto nada, sensacional!".

Desde que Juan Gálvez ganara el Gran Premio de TC de 1949, corrido sobre 12 etapas, los G.P. de Turismo de Carretera nunca habían vuelto a posar sus reales sobre caminos de la Mesopotamia argentina. Y si todos recuerdan aquella epopeya que unió Río Gallegos con las Cataratas del Iguazú, la lucha vehemente y tramo a tramo entre los dos Gálvez, Juan M. Fangio y Manuel Cubillos tripulando Ford y Chevrolet, rivales inveterados, debemos pensar que el G.P. de TC que acaba de finalizar y que también horadó el ripio mesopotámico, quedará en los anales del automovilismo como un reencuentro del TC con la lucha de marcas que siempre lo caracterizó, pero corregido y aumentado por la aparición del Torino en contraposición al clásico Chevrolet, Ford y Dodge.

Luego de casi 3.000 kilómetros de carrera, luego de una semana de tránsito intenso por las rutas de tres provincias, podemos decir que el Automóvil Club Argentino acertó con la elección de caminos y zonas en función de las necesidades de seguridad y exigencias que requiere el moderno Turismo Carretera. Si las rutas elegidas fueron excelentes (a nivel del Gran Premio y no de turismo dominguero) no lo fueron tanto los kilometrajes seleccionados entre cabecera y cabecera.

Nos parece ideal el trayecto y longitud de la primera etapa entre Concordia y Corrientes, pero debemos poner el dedo en las llagas de las dos restantes, sobre todo en la segunda, donde hombres y autos padecieron la agresión del trajín fuerte y excesivo. Para el año que viene, si se vuelve a la Mesopotamia (¡ojalá!) se debe poner el mayor cuidado en este tema para tratar de que un G.P. sea una carrera y no una lotería tendiente a adivinar hasta que punto llegará la "debacle" técnico-humana del plantel de lanzados.

Si nos viéramos obligados a otorgar un puntaje definitivo a esta edición del G.P. de Turismo Carretera, estaríamos de acuerdo en calificarlo con un ocho puntos. Los dos puntos en contra que faltarían para totalizar la decena laudatoria se determinan de la siguiente manera: un punto en contra por el sellado que debería repartirse entre la Capital Federal y el punto de largada a los efectos de descentralizar la operación y permitir que pilotos sin grandes recursos tuvieran la posibilidad de evitar gastos ingentes en el lugar de partida, caso reciente de Concordia. El segunto punto en contra previene del error —ya atávico— de realizar los Parques Cerrados en instalaciones militares donde predomina la disciplina militar en superposición con reglamentos y normas establecidas por el club organizador aún antes de la largada.

En lo que respecta a la parte deportiva propiamente dicha, el Gran Premio demostró que el TC no es solamente patrimonio lleva ventaja sobre los demás, del Torino, y que si bien éste en lo que a experiencia se re-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El menor de los Manzano anduvo en su ritmo, la consigna fue no parar, se cumplió y entró tercero.

"Larry" tuvo "los" problemas, en la segunda etapa quemó la junta de tapa de cilindros y ya no tenía tiempo para reparaciones. Largó y tuvo que abandonar

fiere, tanto Ford como Dodge y Chevrolet están en condiciones de pegarle un buen susto al torito rampante. Las pruebas así lo demuestran sin dudas: En la primera etapa apareció un Héctor Luis Gradassi insospechado, que con un Falcon nuevito-nuevito se ubicó tercero a 14 minutos del "scratch" Di Palma mientras Cuvertino con su Dodge arrimó un 5º puesto realmente elogiable. También los Chivos estuvieron bien en el primer tramo: Cupeiro, Martínez Boero y "Marito" García se encolumnaron a partir del 7º puesto uno detrás del otro.

En el segundo cuadro, apareció un rutilante y arrollador Pairetti con un Falcon de muchas "mentas" con Gradassi chupado en el baúl haciendo el unodos de Pacheco al arribo en Posadas. La segunda etapa demostró en los relojes que el parcial de 217 km/h realizado por Pairetti no había sido casualidad y que Gradassi si las cosas seguían bien podía arrimar el bochín en forma estrepitosa. Pero los Ford —esperanza de la mitad más uno de las hinchada— se quedaron en la tercera y última cuando aPiretti y Gradassi llegaron a puntear el tramo, patima cuando Pairetti y Gradassi definitivamente y Pairetti sufrir un retraso que lo obligó a entrar en el último lugar en la etapa. De esta lucha de marcas —donde por momentos asomaron Bordeu y Cuvertino con los Dodge mejores de la categoría y García Veiga punteando tramos con el Chevy de la Comisión— se extrae un positivo resultado y una alarmante perspectiva para los Toros. Los Falcon y los Dodge no van a tardar mucho en ganar carreras, y los Chivos que si bien ya ganaron algunas carreras (2) están preparándose para la gran ofensiva 1971. Todo lo visto en el Gran Premio en lo relativo a marcas y performances nos arroja una perspectiva sensacional para lo que falta del año, ya que todas las marcas, en meses más, en meses menos, van a estar para pelear la punta sin inconvenientes. ¡Bienvenida la lucha!

¿Y los pilotos? Bueno, no queremos caer en la demagogia —bastante de moda durante el G.P.— de darle todas las palmas a la organización, a los patrocinantes, a las gobernaciones, al intendente, al comisario y a fulano de tal que nadie lo conoce pero está en todas. El G.P. se nutrió de lo más granado del automovilismo nacional: estuvieron TODOS, pero con mayúsculas. Y uno de esos elegidos por el dios del volante fue el que ganó: Marincovich triunfó bien, manejando como muy pocos saben hacerlo pero usando más la cabeza que el pie derecho; es decir, de la única manera que se puede correr un Gran Premio tan difícil y duro como el de la Mesopotamia. Demostró una vez más sus cualidades y sus enormes posibilidades. Sigue siendo —no hay duda alguna al respecto— uno de los cinco mejores pilotos del país. A tenerlo más en cuenta.

→

XLVII GRAN PREMIO TURISMO DE CARRETERA
"SUPERMOVIL Y.P.F." 1971 ***Automóvil Club Argentino***
PRIMERA ETAPA — CONCORDIA-CORRIENTES — 697 km

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	1	Luis Di Palma	Torino	3h43m32s
2º	7	Carlos Marincovich	Torino	3h48m24s
3º	52	Héctor L. Gradassi	Ford	3h57m37s
4º	31	Emilio Bertolini	Torino	3h59m25s
5º	26	Omar Mura Cuvertino	Dodge	3h59m36s
6º	3	Gastón Perkins	Torino	4h00m06s
7º	18	Jorge Cupeiro	Chevrolet	4h00m48s
8º	60	Jorge E. Martínez Boero	Chevrolet	4h01m32s
9º	69	Mauricio R. García	Chevrolet	4h04m43s
10º	16	Carlos Loeffel	Dodge	4h06m02s
11º	5	José Manzano	Torino	4h06m06s
12º	2	César H. Malnatti	Torino	4h08m45s
13º	32	Alfredo Manzano	Torino	4h09m14s
14º	34	José M. Faraoni	Torino	4h11m16s
15º	57	"Hermanos Suárez"	Dodge	4h16m33s
16º	39	Roque Boyle	Torino	4h16m45s
17º	11	"Libera-Bozzone"	Dodge	4h19m42s
18º	46	Jorge Ternengo	Torino	4h22m30s
19º	59	Juan Manuel Bravo	Torino	4h23m42s
20º	33	Cayetano Saladino	Torino	4h27m28s
21º	63	Antonio Lizeviche	Torino	4h29m15s
22º	6	Juan Manuel Bordeu	Dodge	4h35m02s
23º	67	Rodolfo C. Marincovich	Chevrolet	4h35m20s
24º	43	Antonio M. Brega	Torino	4h38m56s
25º	51	Guillermo Von Wernich	Ford	4h39m26s
26º	44	Crispulo Villanueva	Dodge	4h43m33s
27º	30	Antonio J. de Malo	Torino	4h49m28s
28º	4	Néstor J. García Veiga	Chevrolet	4h51m10s
29º	21	Oscar A. Fangio	Dodge	4h51m28s
30º	8	"Larry"	Torino	4h54m32s
31º	40	Domingo Novisky	Torino	4h55m27s
32º	50	Nello Marsilli	Valiant III	5h01m44s
33º	36	Aurelio S. Santoro	Dodge	5h02m29s
34º	37	"Eddie"	Torino	5h04m29s
35º	45	Carlos A. Pairetti	Ford	5h10m22s
36º	73	Carlos Canzonetta	Torino	5h13m06s
37º	20	Norberto Castellón	Peugeot	5h14m49s
38º	35	José Santagati	Torino	5h21m24s
39º	62	Isidro Gerstner	Ford	5h24m34s
40º	29	Julio Cao López	Ford	5h38m58s
41º	14	Juan R. Machado	Torino	5h39m06s
42º	9	Carlos Glay	Chevrolet	5h54m10s

PROMEDIO DEL GANADOR: 187,086 km/h

Pairetti y Gradassi tuvieron —realmente— mala suerte, porque mientras anduvieron y mientras hubo que manejar ahí estaban los dos Falcon siempre prendidos. Los dos Manzano (Alfredo y José) estructuraron una carrera "sabia" y sin estridencias, pero que poco a poco los fue encumbrando en las posiciones de previlegio en la clasificación general: cuidaron auto y llegaron a Paraná con el "fierro" como recién salido de la agencia. Gastón Perkins también mostró lo suyo, estuvo en la conversación desde la largada y se puso a prueba a sí mismo, luchando junto con su acompañante Zurita contra los mil problemas que fueron surgiendo desde la primera etapa. Una mención especial para Faraoni, que junto con Tito Conti llevaron al Torino, sin golpes ni rateos al quinto puesto en la final.

Haciendo un análisis de todos los autos que llegaron en los cinco primeros puestos, y echando una mirada analítica sobre sus estructuras y órganos podemos ver nítidamente que ninguno de esos cinco autos tienen porrazos, que ninguno de esos cinco monstruos fueron maltratados. Y de esta observación surge incuestionablemente el hecho irreversible que un Gran Premio no lo gana quien rompe los relojes, quien dobla permanentemente de costado, quien mortifica las cubiertas y la carrocería; sino quien sabiendo lo que tiene entre manos es capaz de dar la vuelta sin castigar indiscriminadamente el medio mecánico. Y a la larga quien cuida el auto es también —en la definición— quien más ligero y con mayor margen de seguridad puede circular.

PRIMERA ETAPA

Poco tiempo antes de que se cerrara el plazo de la entrega a parque cerrado, Di Palma salió a hacer la clásica tiradita el lunes 14 por la tarde. Hete aquí que obtuvo como resultado la pinchadura de un pistón; su gente trabajó a todo vapor y de esa forma alcanzó a entregar el auto. Por supuesto al día siguiente largó sin ablandar el motor, cosa que no obstó para que al llegar a Corrientes su promedio sobrepaasra los 185 kilómetros p/hora. Con esto volvió a evidenciar la superioridad de su medio con respecto al resto. Porque si bien por momentos la punta no estuvo en sus manos, fue evidente que en los momentos precisos sacaba los kilómetros necesarios de la galera como para retomarla (siempre anduvo con resto). Es justo decir que algo que lo favoreció en gran medida fue el hecho de largar primero en el camino y de esa forma no encontrar tapones en la tierra.

Otro arrecifeño Carlos Marincovich anduvo como de costumbre muy fuerte y con un auto de buen empuje esta vez. Su buen ritmo y el hecho de no haber parado nunca le otorgaron un segundo puesto a solamente cuatro minutos de Di Palma.

Pero si tienen que haber dos menciones especiales en esta etapa esas serían para el trabajo de "Pirín" Gradassi" y Jorge Martínez Boero. Ombos largaron muy atrás y a pesar de los tapones en la tierra —factor muy importante ya que había zonas en que era imposible pasar— llegaron entre los primeros al regimiento de Corrientes. Pirín por tiempo corregido quedó tercero en la general a 14m de Di Palma con su Falcon plateado (que por su aspecto bien podría ser el que usó nuestra abuelita para ir al supermercado). J. M. Boero un poco más atrás en la clasífica pero no mucho en los relojes. Bertolini, Cuvertino, Perkins y Cupeiro completaron el lote de los más veloces. El primero de ellos con problemas de temperatura y aceite, Cuvertino con el acelerador trabado, Gastón con la bobina que dos veces abandó su ubicación original y sobre el final anduvo en cinco cilindros y Cupeiro sin ningún problema haciendo la carrera prevista.

En líneas generales fue todo. Solamente podríamos agregar apariciones fugaces por los primeros puestos de Machado y Marito García (69) que se cansó de pasar autos en la tierra guiado por radio desde uno de los aviones de la Comisión. Lamentablemente al trasponer el control de llegada los fierros dijeron basta y el motor prácticamente se desintegró. También Pairetti puso su nota punteando en los primeros tramos hasta que paró más de una hora para cambiar la tapa de cilindros.

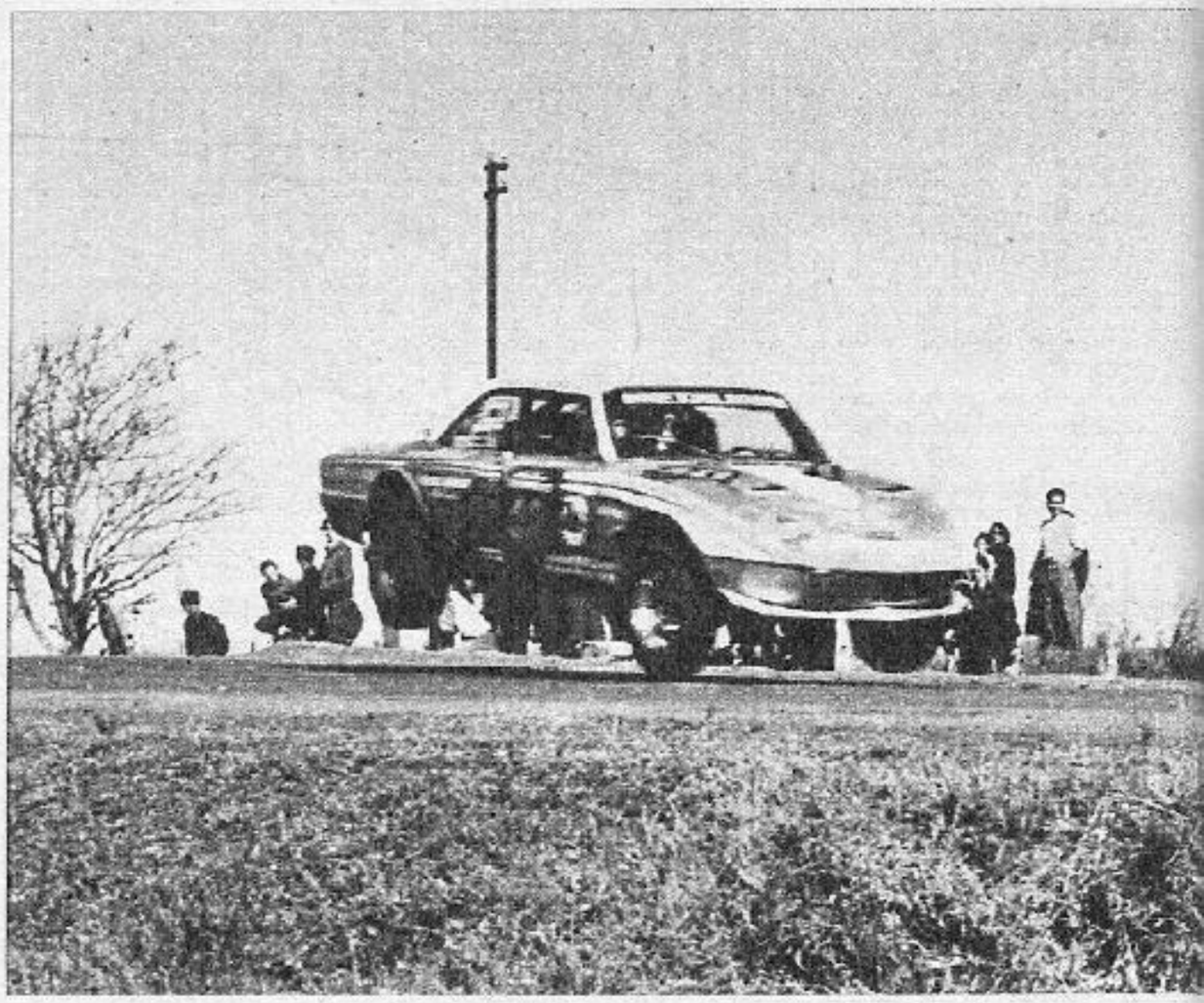
SEGUNDA ETAPA

Tal como estaba previsto por todos, éste fue el tramo que se constituyó en el verdadero filtro. Las razones preponderantes fueron la cantidad de kilómetros y la dureza del camino que por sus condiciones naturales es extremadamente difícil.

Pairetti rompió los relojes desde el vamos. En el primer tramo de asfalto ya colocó en la punta a su Falcon-Herceg y a un promedio por demás generoso de 217 kilómetros. Tras él, a prudente distancia, Marincovich, Bordeu, Gradassi y Di Palma y por momentos García Veiga disputaban el segundo puesto. Cuando bajaron a la tierra y comenzaron a subir rumbo a Cataratas los promedios comenzaron a descender y asomó la **debacle**. Cupeiro pasó por L. N. Alem en cinco cilindros con un pistón pinchado, lo mismo le ocurrió a Machado en Itatí, el correntino Bravo sacó una biela afuera, Castañón se pegó de lleno contra un barranco, Bordeu se cayó a una zanja, Loeffel también abandonaba con pinchadura de pistón y así todos quien más quien menos soportaba problemas. Pairetti con suerte, robustez mecánica y pericia continuó sin detenerse para nada y acrecentando su ventaja. De pronto Di Palma cantó el no va más luego de pegar tremen-

→







http://lasrevistasdemau...wordpress.com

Pirín Gradassi, Hercog y Ford fueron una excelente alianza que dio sus frutos a pesar de no haber llegado.

El "Nene" en pleno planeo en la primera etapa. Otro de los que lucharon por llegar y no lo consiguieron.

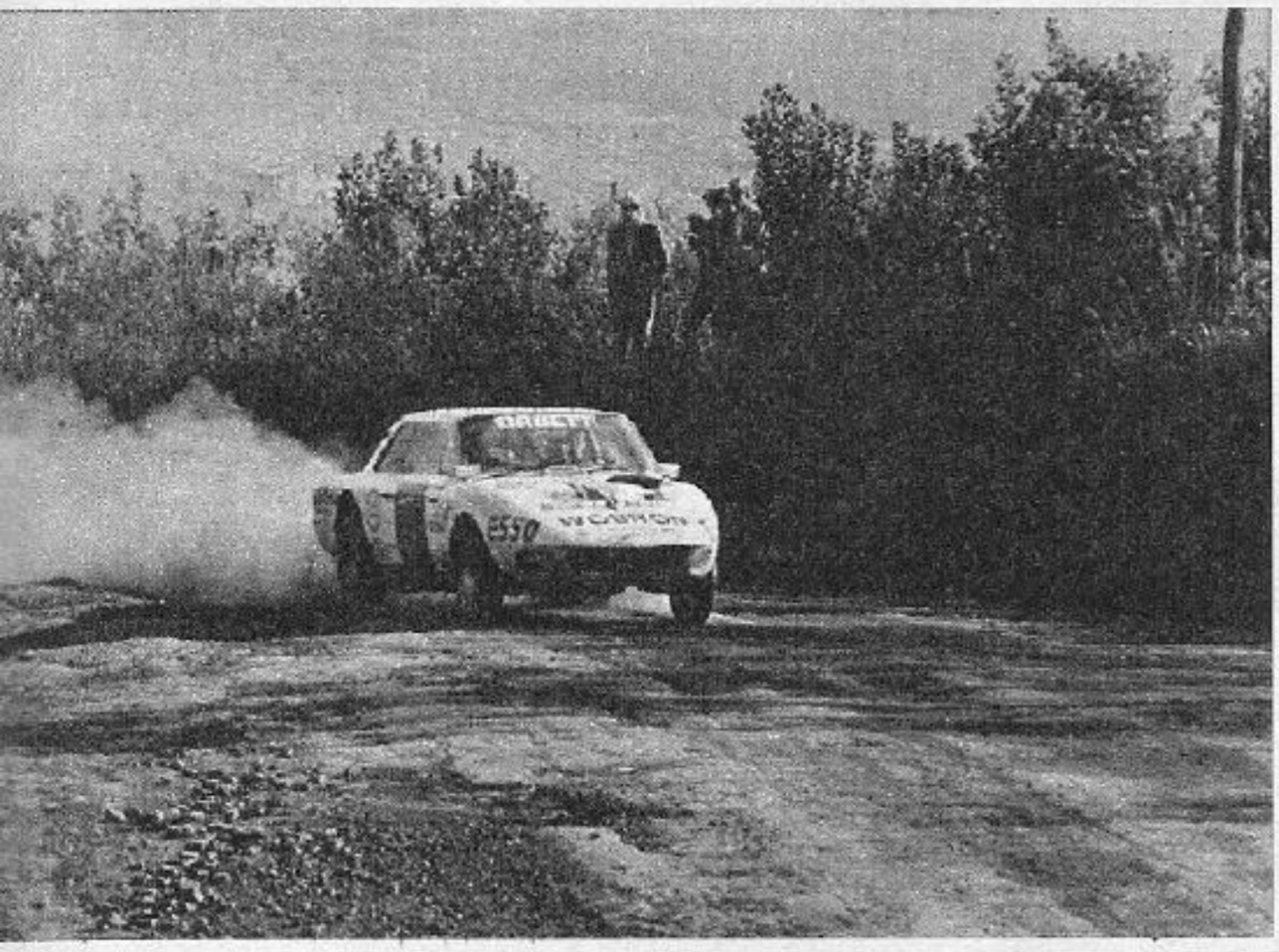


Domingo Novisky, dio muy buena actuación, consiguió dar la vuelta.

José Manuel Faraoni empleó su experiencia y mesura y alcanzó un merecido quinto puesto.

Bardeu viajó como el tren lechero, parando en todas. Finalmente llegó sexto ubicando el Dodge mejor clasificado.







SEGUNDA ETAPA — CORRIENTES-POSADAS — 1.151,2 km

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	45	Carlos A. Pairetti	Ford	8h31m39s
2º	52	Héctor L. Gradassi	Ford	8h47m51s
3º	7	Carlos Marincovich	Torino	8h52m21s
4º	32	Alfredo Manzano	Torino	9h13m51s
5º	5	José Manzano	Torino	9h15m05s
6º	34	José M. Faraoni	Torino	9h21m53s
7º	6	Juan M. Bordeu	Dodge	9h24m23s
8º	8	"Larry"	Torino	9h39m26s
9º	4	Néstor J. García Veiga ...	Chevrolet	9h56m42s
10º	3	Gastón Perkins	Torino	9h57m37s
11º	57	"Hermanos Suárez"	Dodge	10h03m00s
12º	51	Guillermo von Wernich	Ford	10h08m26s
13º	44	Crispulo Villanueva	Dodge	10h26m23s
14º	63	Antonio Lizeviche	Torino	10h38m00s
15º	31	Emilio Bertolini	Torino	10h47m44s
16º	73	Carlos Canzonetta	Torino	11h15m26s
17º	39	Roque Boyle	Torino	11h19m56s
18º	11	"Libera-Bozzone"	Dodge	11h45m34s
19º	26	Omar Mura Cuvertino	Dodge	11h58m47s
20º	40	Domingo Novisky	Torino	12h03m54s
21º	29	Julio Cao López	Ford	12h27m17s
22º	33	Cayetano Saladino	Torino	12h33m63s
23º	50	Nello Marsilli	Valiant	12h34m43s

PROMEDIO DEL GANADOR: 134, 998 km/h.

CLASIFICACION GENERAL PROGRESIVA PRIMERA Y SEGUNDA ETAPA — CONCORDIA-POSADAS — 1.848,2 km

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	7	Carlos Marincovich	Torino	12h40m46s
2º	52	Héctor Luis Gradassi	Ford	12h45m28s
3º	5	José Manzano	Torino	13h21m11s
4º	32	Alfredo Manzano	Torino	13h23m05s
5º	34	José M. Faraoni	Torino	13h33m09s
6º	5	Carlos A. Pairetti	Ford	13h42m01s
7º	3	Gastón Perkins	Torino	13h57m43s
8º	6	Juan M. Bordeu	Dodge	13h59m25s
9º	57	"Hermanos Suárez"	Dodge	14h19m33s
10º	8	"Larry"	Torino	14h33m58s
11º	31	Emilio Bertolini	Torino	14h47m09s
12º	4	Néstor García Veiga	Chevrolet	14h47m52s
13º	51	Guillermo von Wernich	Ford	14h47m54s
14º	63	Antonio Lizeviche	Torino	15h07m15s
15º	44	Crispulo Villanueva	Dodge	15h09m56s
16º	39	Roque Boyle	Torino	15h36m41s
17º	26	Omar Mura Cuvertino	Dodge	15h58m23s
18º	11	"Libera Bozzono"	Dodge	16h06m16s
19º	73	Carlos Canzonetta	Torino	16h28m31s
20º	40	Domingo Novisky	Torino	16h59m21s
21º	33	Cayetano Saladino	Torino	17h01m21s
22º	50	Nello Marsilli	Valiant III	17h36m27s
23º	29	Julio Cao López	Ford	18h06m15s

PROMEDIO: 145, 766 km/h.

do panzazo y destrozar el cárter y algo más. La lucha en la general entonces quedó planteada entre Marincovich y Gradassi que venía empujando con todo, tratando de descontar. Su andar parejo sumado al tiempo que perdió Marincovich en cambiar dos cubiertas desbandadas y parar tres veces en los toboganes de Oberá a efectuar descargas desagradables propias del mareo y/o borracheras. Lo segundo nada tiene que ver, simplemente las consecuencias son afines.

De cualquier forma esto no resta para nada mérito a lo realizado por Pirín quien colocó su Falcón en el parque cerrado de Posadas segundo en la etapa y a una diferencia de cuatro minutos de Marincovich,

Excelente también en este tramo la actuación de los hermanos Manzano. José un tanto falto de velocidad pero con su consabida regularidad y Alfredo con pequeños problemas que sin embargo no lo privaron de llegar tras su hermano. La mecánica de don Pablo Macagno sigue en vigencia, máxime cuando lo que se requiere es robuztez. Faraoni que hasta el momento no había dado señales de vida apareció como un fantasma, fruto de su ander parejo. También arribaron a Posadas, aunque con muchos inconvenientes, Gastón Perkins, Bordeu, "Larry" y García Veiga. Hasta entrada la noche fueron arribando algunos de los más retrasados que se las vieron muy feas viajando entre el tráfico abierto y con iluminación desacorde con la velocidad que llevaban.

En definitiva y sin lugar a dudas esta fue la etapa de Ford, que colocó dos de los cinco autos que largaron el GP primero y segundo en el tramo más difícil. Lo hecho en especial por Pairetti es digno del mejor elogio: durante algo más de ocho horas y media viajó al más rápido de los ritmos.

TERCERA ETAPA

Como quedaron las cosas planteadas no podía pintar mejor el panorama. El viernes por la tarde, cuando se sacaron los autos del parque cerrado para reparaciones, se tuvo la certeza de que el duelo por el primer puesto iba a ser sensacional. Tanto el Torino de Marincovich como el Falcon de Gradassi gozaban de perfecta salud. Además las declaraciones del cordobés indicaban que saldría a matar o morir, es decir a ganar o romper. Cuatro minutos para una etapa de algo más de mil kilómetros no son tantos ni tan pocos, la posibilidad era más que cierta como para salir a jugarse el todo por el todo. Esto en cuanto al primer puesto en la general porque en la etapa era fija que Pairetti tendría mucho que ver, máxime teniendo en cuenta la performance de la etapa anterior.

Al paso por el primer control en Colonia Liebig primero marchaba García Veiga seguido a escasos segundos por Marincovich. Gradassi que a poco de largar había tenido algunos problemas en el tren delantero veía a esta altura que sus posibilidades eran menores hasta que perdió todo esperanza unos kilómetros más adelante donde abandonó definitivamente. Enterado Marincovich de esta contingencia redujo su marcha considerablemente. Por su parte García Veiga también desertó al agarrársele el motor. Así pasó a comandar la etapa Pairetti quien poco después se detendría al salirse del camino y romper el tanque de nafta. Marincovich no obstante haber reducido su tren de carrera quedó nuevamente puntero en el parcial.

El resto, es decir José Manzano, su hermano Alfredo, Faraoni y Perkins continuaron en su ritmo y más que todo, esperando con ganas la bajada de bandera. Las diferencias eran lo suficientemente grandes como para entablar lucha con el consabido riesgo de roturas. El concordiense Guillo von Wernich se destacó en este tramo llegando a estar tercero por tiempo hasta que la rotura del embrague y posteriormente un vuelco lo dejaron fuera de carrera.

Marincovich ganó la etapa am-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



A la izquierda: El Gaucho de Alberdi, luego de las penurias sufridas, también llegó al parque cerrado de Paraná.

El parcial de 217 km/h marcado por Carlitos Paireiti en la segunda etapa corroboró que Ford está ya para brindar batalla en cualquier terreno.

José Manzano no contó con velocidad, pero todo lo que le faltó de ella le sobró en dureza.

pliando de esta forma aún más su ventaja en la general la que resultó por demás contundente. En el número siete se cumplieron al pie de la letra las premisas para ganar un Gran Premio. La capacidad de Carlitos, el rendimiento parejo del auto y la porción de suerte como para no parar, se conjugaron al pie de la letra y como resultado arrojaron este triunfo merecidísimo de Marincovich.

LITORALITOS DEL GRAN PREMIO

Luis R. Di Palma: Antes de entregar el auto al Parque Cerrado de Concordia, fue a hacer la clásica "tiradita" por el camino a Chajarí. Cuando le cambiaron las bujías, se olvidaron de una y el motor quedó con cinco frías y una caliente. Por supuesto, a poco de empezar la "pruebita" se pinchó el pistón correspondiente a la bujía no cambiada y los muchachos del equipo de Berta tuvieron que verse en figurillas para cambiarlo y poder entregar el auto en término al Parque Cerrado. Con el motor "duro" se fue en ablande hasta Corrientes y llegó primero. En la segunda, punteaba cómodo en la general y en un lomo de burro cerca de Oberá, pegó un panzazo "flor y truco" rompiendo caja y pata de motor En ese momento se acabó la carrera para Di Palma, quien pidió su avión por radio y se volvió a Corrientes.

César H. Malnatti: Era uno de los grandes candidatos para el Gran Premio, pero el "buchón" tuvo problemas desde el vamos cuando en la primera etapa rompió el embrague. Una vez que el Torino estuvo detenido y verificaron la rotura el público lo debió empujar como 200 metros, ya que se le había trabado la caja en directa. El acompañante de don César, Gorosito, viajó el resto de la etapa aguantándole la palanca para que no se saltara. Parece que el bueno de Gorosito bajó acalambrado en el P. Cerrado de Corrientes.

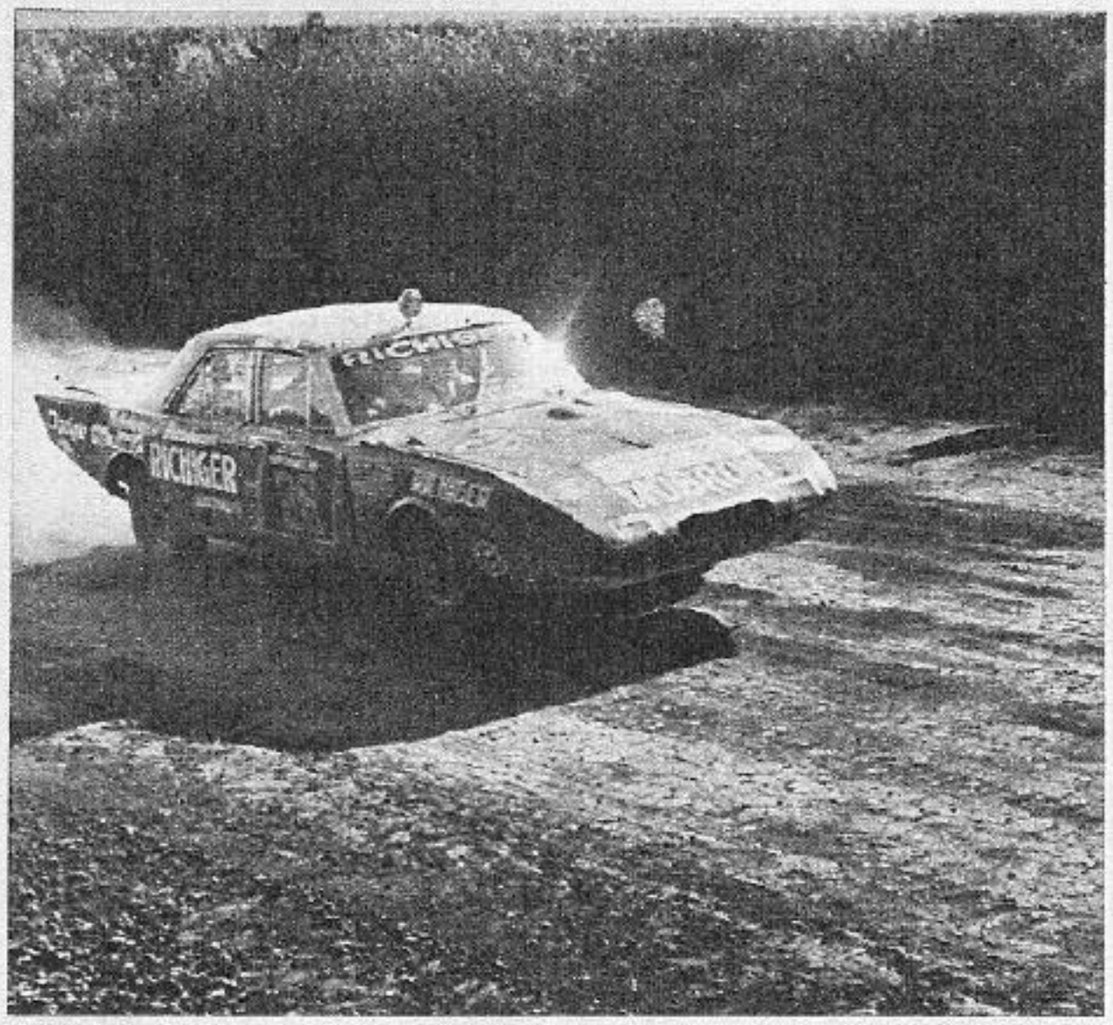
Gastón C. Perkins: "Mirá, tuvimos un montón de problemas y lo peor es que con Zurita no pu-

→

LA OFENSIVA FORD

Cinco Ford Falcon largaron desde Concordia y dos llegaron hasta el final del Gran Premio en la ciudad de Paraná: Carlos A. Pairetti y Julio Cao López. Otros tres se quedaron a través de las dos últimas etapas: Isidro Grestner (2ª etapa) "Giyo" Von Wernich y Héctor Luis Gradassi en la última. Los Falcon fueron noticia durante el G.P. y llegaron a hacer temblequear el liderazgo de los Torino. Eso demuestra que poco a poco los Ford están dando en la tecla y que están para ganar en cualquier momento. Carlos Pairetti con mecánica Herceg en su Falcon se quedó en la primera etapa, pero en la segunda salió con el auto "cero kilómetro" y mató clavando un tramo en 217 km/h. Lástima grande la diferencia sideral que le llevaba Marincovich en la general, porque sino la lucha hubiera sido a muerte. "Pirín" Gradassi también corrió con mecánica del "polaco" Hedceg y anduvo muy pero muy fuerte ubicándose tercero en la primera etapa y segundo de Pairetti en la segunda. En la última salió a ganar y descontarle la pequeña diferencia que le llevaba Marincovich, pero siguió de viaje en una curva y rompió el tren delantero. De Cao López podemos decir que anduvo bien, con problemas y transitó la carrera con mucha tranquilidad como para llegar sin parciales relumbrantes. Isidro Grestner por su parte, fue descalificado por acortar camino cerca de Cataratas en la segunda etapa. "Giyo" Von Wernich produjo un parcial sensacional en la tercera etapa al ubicarse cuarto en la clasificación y anduvo bien siempre, pero con un motor de 180 HP preparado como para llegar. Lamentablemente, cerca de Concordia volcó y debió abandonar.

Los Ford estuvieron en el G.P. y se hicieron notar. Esperemos que la ofensiva Ford del Gran Premio se repita en todo el año en TC.





F. 4 EN TUCUMAN: GANO LASKAC

Con dos series eliminatorias ganadas por Juan P. Laskac en la primera batería y Carlos Jarque en la segunda se disputaron los 100 Kms. de la Ciudad de Tucumán. En la final Laskac se impuso por 3 s sobre Claudio Abdala y ésta fue la clasificación de la serie final.

1º —	1	Laskac, Juan P.	Crespi-Renault	27m09s7/10	20
2º —	39	Abdala, Claudio	Crespi-Renault	27m12s9/10	20
3º —	93	Vacaluzzo, Reinaldo .	Crespi-Renault	27m44s8/10	20
4º —	26	Andreeta, Carlos ...	Crespi-BMW	28m00s7/10	20
5º —	99	Marcilla, Edmundo ..	Crespi-Renault	28m08s8/10	20
6º —	3	Belloni, Ricardo	Crespi-Renault	28m30s5/10	20
7º —	63	Carrizo, Marcelo ...	Crespi-Renault	27m29s8/10	19
8º —	108	Tantera, Raúl	Crespi-Renault	28m10s	19
9º —	16	Lavenna, Juan	Crespi-Renault	28m37s	17
10º —	114	Vinueza, Francisco ..	Crespi-Renault	19m59s4/10	14

PROMEDIO DEL GANADOR: 114,720 km/h.



dimos dar con la tecla. ¿Sabés que desesperación, oíd que el auto te falla y no sabés qué es? Te puedo asegurar que entre eso y lo duro de la etapa ya ni sé cómo me llamo. Lo único que te puedo decir es que llegamos en cinco cilindros" (G. Perkins en el P. Cerrado de Posadas). El "problemita" siguió en la tercera y última etapa ya que la hizo prácticamente toda en cinco cilindros. Mala suerte.

José Manzano: "Estoy muy contento porque llegamos. El auto mío tenía 300 vueltas menos que el de mi hermano Alfredo y 600 menos que el de Cupeiro. Para colmo corrimos con las Michelin Nora que son ideales para el ripio, pero que en el asfalto nos robaban 300 vueltas. Pese a todo tuvimos la suerte de no parar nunca gracias al motor que preparó don Pablo Macagno que se aguantó todas las palizas sin problemas." Pocos minutos antes, José había entrado al Parque Cerrado de Paraná luego de finalizar la última etapa con una botella de vinos "Manzano" enarbolada desde la ventanilla. Gran actuación de los Manzano.

Juan Manuel Bordeu: Anduvo bien, con un auto muy pero muy veloz y demostrando que los Dodge están en la conversa En la primera etapa rompió distribuidor y perdió 40 m. En la segunda se fue de viaje en una curva y se cayó en el barro. Entre 50 personas pudieron levantar el auto y volverlo a la ruta. En la última etapa pinchó un pistón y se retrasó mucho luego de haber andado en la punta.

"Larry": En la primera etapa pinchó un pistón y en el cambio tardaron 1h53m de las dos horas del plazo máximo estipulado para todo el G.P. En la segunda etapa llegó a Posadas con la junta rota y sólo le quedaban 7 minutos para reparar. En la última etapa se quedó a poco de largar.

Omar Mura Cuvertino: "En la primera etapa todo anduvo bien y llegamos quintos. En la segunda, en cambio, me pasó de todo. Me fui afuera y golpeé la cola primero y luego seguí de largo y monté en un terraplén de piedras que estaba en la mitad del camino. Perdimos como dos horas, con mi acompañante Boscarol tratando de sacar las piedras de abajo del auto. Por fin pudimos seguir, pero como ya era de noche y había tráfico me tuve que cuidar un poco. Por fin pude llegar a Posadas". Cuvertino anduvo bien y hubiera podido hacer fuerza en la última etapa de no haber sido por la rotura del motor.

Marito García: En la primera etapa salió con todo. A pesar de viajar muy tapado en la tierra (largó con el Nº 69) se entreveró en los primeros puestos. El mérito lo comparte con un Ing. de GM que desde el avión que lo seguía sobrevolando le indicaba la forma de sobrepasar a los que lo precedían en la ruta. Marito encaraba sin ningún problema las nubes de polvo tal cuál se lo indicaban desde el aire.

A cien metros de trasponer el control de Corrientes se reventó el motor de su Chevy y no entregó

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

el auto a Parque Cerrado; así quedó automáticamente afuera.

Rodolfo Marincovich: Debutó en el GP con el Chevrolet ex Eduardo Pino. El coche está pintado exactamente igual al de Carlitos con quien forma equipo: ambos llevan la publicidad de Plavintex. A Rody le sucedió lo mismo que a Marito al cruzar el control de Corrientes, se le voló una biela dejando una ventana en el block. Allí se le terminó el debut. De cualquier manera no se preocupó mucho y siguió el GP acompañando a Carlitos y aprendiendo a jugar al truco en las cabeceras de etapa.

Antonio Lizeviche: En la segunda etapa volcó en la zona de Cataratas enderezó un poco los fierros y continuó en carrera. Su constancia y ganas le otorgaron un séptimo puesto a los postres.

Juan M. Bravo: Corrió con un auto que le adquirió a "Larry". En la primera etapa se entreveró entre los primeros hasta que pinchó un pistón, no obstante ello se clasificó 19º habiendo largado con el Nº 59. Arreglaron para la segunda pero a poco de largar cortó una biela y abandonó definitivamente. Hay mucha pasta. Estará en la carrera de Hughes en Pergamino.

Miguel De Guidi: Largó con un 404 impecable que le duró muy poco. Al llegar a Federal siguió de largo en una curva e integró el paisaje de techo. Del Peugeot quedó poco y nada pero todos contentos porque tanto él como su acompañante no sufrieron ni un rasguño.

Héctor Gradassi: Reapareció con Coco Piazza al comando de un Falcon plateado 0 kilómetro con mecánica del Polaco Herceg. Hizo "La" cadrera hasta que un fuori pista en la última etapa le dejó el tren delantero a la miseria. Otro que se suma a la serie de probables ganadores.

Guillermo von Wernich: Otro que reapareció y también con Falcon propiedad de la Peña el Falcon de Concordia. Como de costumbre demostró su habilidad conductiva especialmente en la tierra y el ripio que son su fuerte. En la última etapa debió abandonar luego de un vuelco. El Falcon sonaba a música aunque estaba un tanto falto de velocidad. La gente de la peña piensa alistar el coche en casi todas las carreras en adelante por supuesto que con von Wernich al volante.

José Manuel Faraoni: Su cuarto puesto en la general es el premio a la regularidad y la experiencia con que el "Abuelo" de San Nicolás encaró este Gran Premio. Poco trabajo tuvo Tito Conti ningún problema grave simplemente lo que hicieron a lo largo de todo el Gran Premio fue emparchar el tanque de nafta y cambiar los cuatro amortiguadores en la última etapa por las dudas.

Alberto Rossi: Debutó con un flamante Dodge Polara colorado ejemplo de prolijidad. La mecánica del mismo corre por cuenta del Nene Nicilo. Fue uno de los primeros en abandonar a los pocos kilómetros de Concordia. Antes de largar nos dijo "venimos para experimentar creemos que nada mejor que un GP para ello". En el futuro estará en todas ahora de igual a igual por lo menos en cilindrada.

Norberto Castañón: En la primera etapa rompió dos pistones y llegó a Corrientes en dos cilindros. Arreglaron para la segunda y se pegaron un golpe en la tierra. "Veníamos detrás de "Larry" y al llegar a una curva le coleó un poco el auto y pegó contra un talud de tierra se levantó una polvadera bárbara y no puede ver nada más, de pronto frenamos contra el mismo talud, enderezamos un poco la chapa y seguimos. Ibamos viajando a 7000 vueltas cuando se despatarró todo el tren delantero, por suerte fue en una recta sin problemas." Allí terminó el GP para el Peugeot de Billy.

Carlos Loeffel: Antes de largar en Concordia tuvo que visitar a un médico ya que estaba afectado por una angina que le produjo fiebre, el doctor se desgañitó aconsejándole que no largue, por supuesto que en vano. En la segunda etapa abandonó con el motor fundido.

Los días sandwich permitieron a los auxilios y la gente que sigue el GP como nosotros desplazarnos con comodidad. Al respecto debemos agradecer una vez más a Ford por el excelente Fairlane que nos facilitó que nos permitió viajar rápido y con serenidad espacial. También a Esso que nos proporcionó la nafta mediante su bien diagramada red de estaciones de servicio.

En general la gente del ACA se comportó con la amabilidad de costumbre salvo la excepción que constituyó Norberto Paoletti director de etapa en Corrientes que tuvo problemas con todos, incluso con compañeros de trabajo como el director general de la prueba a quien lo invitó a desentenderse de todo evidenciando un total desconocimiento de las jerarquías.

El Parque Cerrado de Corrientes se hizo en el cuartel del Regimiento 9 de Infantería. Los soldados con fusiles y bayonetas caladas le daban más aspecto de campo de concentración que de PC. En un momento dado Gastón quiso acercarse a su auto a sacar cigarrillos y fue encarado por un soldado (foto) que con bayoneta calada lo obligó de muy mal modo a sacar los pies de la cancha de fútbol donde estaba. También Gorosol el acompañante de Mainatti tuvo un incidente con el mismo conscripto quien podría desempeñar muy bien su función en Vietnam pero no es apto para un PC. Finalmente todo volvió a la normalidad merced a la buena voluntad del teniente Soria.

A Carita el acompañante de Carlos Marincovich se le descubrió una oculta habilidad es la de barajar las cartas con manos brujas y entregar las que quiere jugando al truco. Menos mal que su honradez no permitió que caigamos en la desgracia de tener que pagad los whiskies que era por lo que jugábamos porque nos hubiéramos tenido que venir en el acto a Buenos Aires. Porque la verdad es que los muchachos no le mezquinan al trago.



Este es el vehículo con el que CORSA siguió el Gran Premio merced a la colaboración del Departamento de Relaciones Públicas de Ford. El Fairlane se aguantó sin problemas la dureza de los caminos mesopotámicos. Esso colaboró gentilmente con la nafta y los lubricantes a lo largo de toda la ruta, mediante su red de estaciones de servicio. Gracias.

CORRIENTES-PARANA

Tercera Etapa — 1.072,100 km

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	7	Carlos Marincovich	Torino	6h34m 9s4/10
2º	5	José Manzano	Torino	6h45m51s
3º	3	Gastón C. Perkins	Torino	6h48m23s
4º	32	Alfredo Manzano	Torino	6h55m42s
5º	34	José M. Faraoni	Torino	7h02m38s
6º	6	Juan Manuel Bordeu	Dodge	7h29m26s
7º	39	Roque Boyle	Torino	7h34m33s
8º	40	Domingo Novisky	Torino	7h39m31s
9º	63	Antonio Lizeviche	Torino	7h41m45s
10º	33	Cayetano Saladino	Torino	7h53m35s
11º	50	Nello Marsilli	Dodge	8h05m18s
12º	44	Crispulo Villanueva	Dodge	8h52m25s
13º	29	Julio Cao López	Ford Falcon	9h11m33s
14º	45	Carlos A. Pairetti	Ford Falcon	9h15m17s

PROMEDIO DEL GANADOR: 163,201 km/h

ABANDONARON: H. L. Gradassi (Ford Falcon); "Larry" (Torino); N. J. García Veiga (Chevy); G. Von Wernich (Ford Falcon); Emilio Bertolini (Torino); Carlos Canzonetta (Dodge); "Libbera-Bozone" (Dodge); Omar Mura Cuvertino (Dodge), y "Hermanos Suárez" (Dodge).

CLASIFICACION GENERAL

Concordia-Paraná — 2.930,300 kilómetros — 3 etapas

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	7	Carlos Marincovich	Torino	19h14m54s4/10
2º	5	José Manzano	Torino	20h07m02s
3º	32	Alfredo Manzano	Torino	20h19m47s
4º	34	José M. Faraoni	Torino	20h35m47s
5º	3	Gastón C. Perkins	Torino	20h46m06s
6º	6	Juan Manuel Bordeu	Dodge	21h28m51s
7º	63	Antonio Lizeviche	Torino	22h49m
8º	45	Carlos A. Pairetti	Ford Falcon	22h57m18s
9º	39	Roque Boyle	Torino	23h11m14s
10º	44	Crispulo Villanueva	Dodge	24h02m21s
11º	40	Domingo Novisky	Torino	24h38m52s
12º	33	Cayetano Saladino	Torino	24h54m56s
13º	50	Nello Marsilli	Dodge	25h41m40s
14º	20	Julio Cao López	Ford Falcon	27h17m48s

PROMEDIO DEL GANADOR: 151,717 km/h

Arriba izquierda: Omar Mura Cuvertino por momentos anduvo muy fuerte, también luchó contra mil problemas finalmente uno insalvable lo dejó tirado en la última etapa.

Izquierda centro: Di Palma ganó la primera etapa con comodidad, en la segunda debió abandonar a raíz de un panzazo que le desintegró el carter.

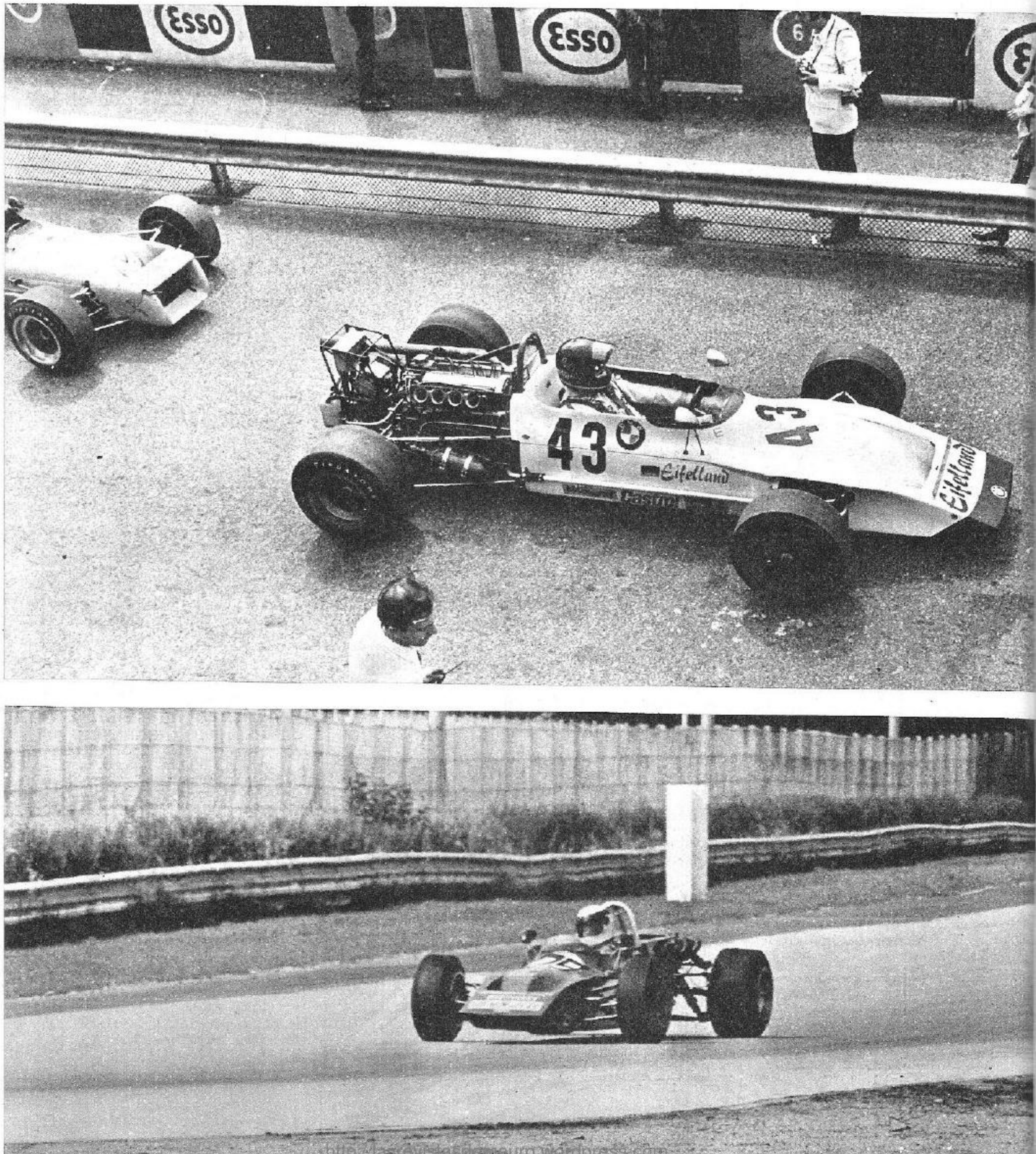
Abajo Izquierda: El Falcon de Concordia, conducido por von Wernich, hizo una carrera de acuerdo a sus posibilidades. Poca velocidad fue el principal de los problemas.

CAMPEONATO ARGENTINO DE TC

Pos.	Piloto	Puntos
1º	Carlos Marincovich	37
2º	Luis Di Palma	27
3º	José Manzano	16
4º	Néstor J. García Veiga	12
5º	Juan Manuel Bordeu	9
6º	Alfredo Manzano	8
6º	Eduardo Matías	8
8º	César Mainatti	7
8º	Gastón Perkins	7
10º	"Larry"	6,5
11º	Francisco Espinoza	5
12º	José Manuel Faraoni	3,5
13º	Héctor L. Gradassi	3
14º	Eduardo Copello	2
14º	Carlos Pairetti	2
14º	Bonny Blasco	2
17º	Carlos Loeffel	1,5
18º	Raúl Libera	1

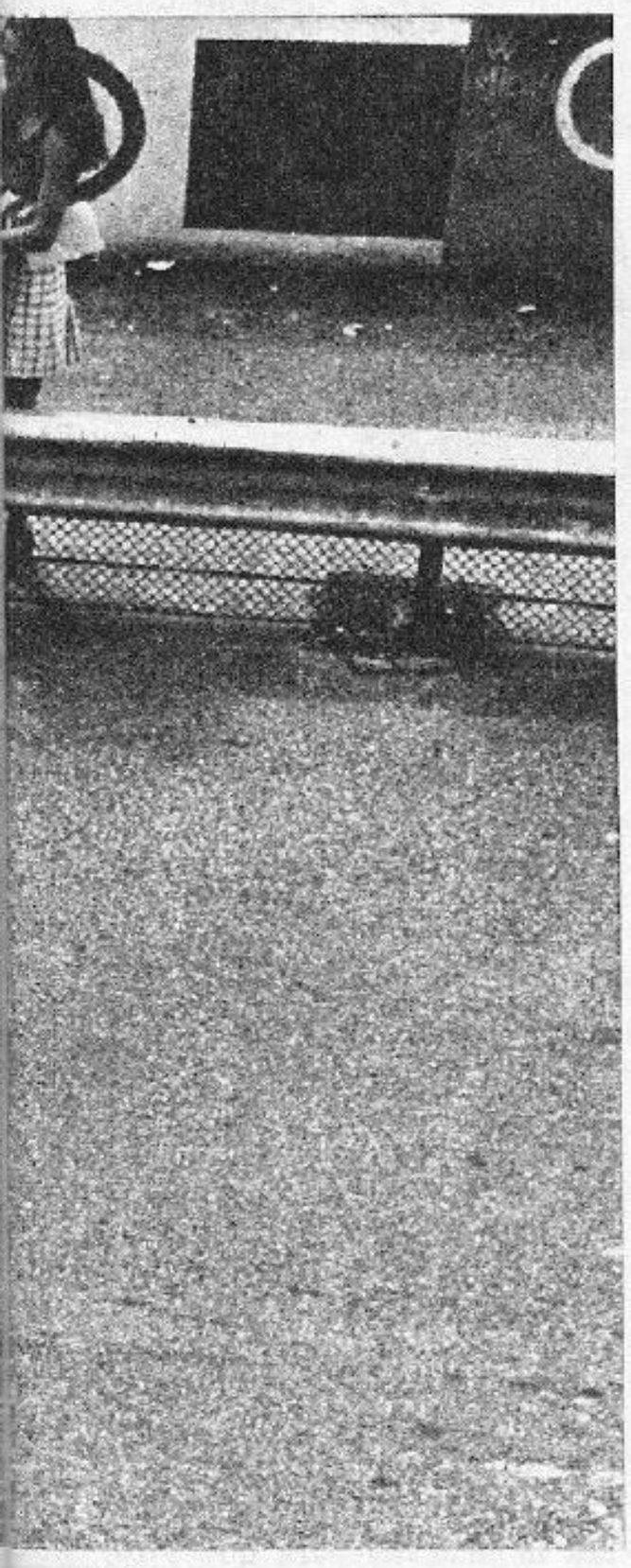
EL EQUIPO ARGENTINO EN EUROPA

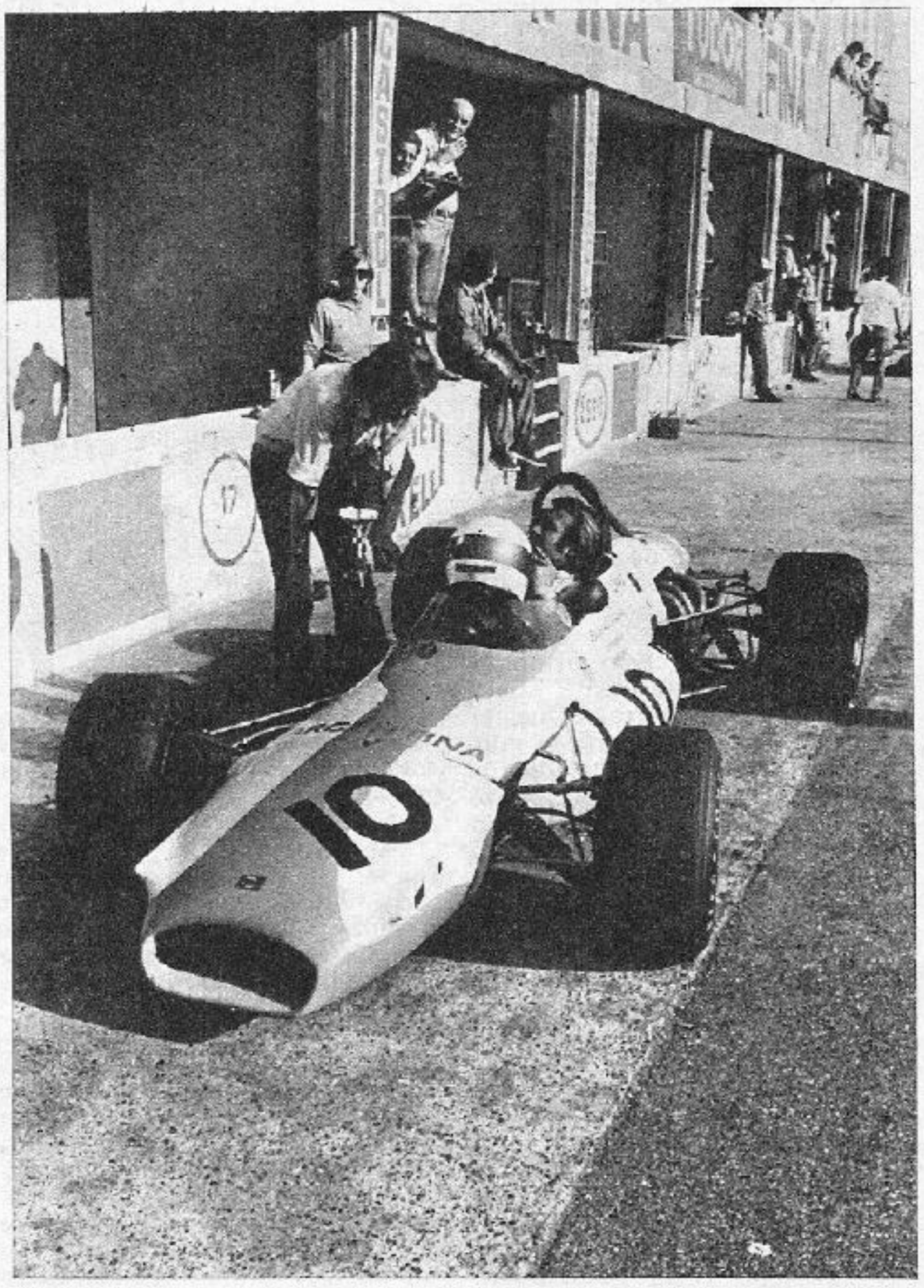
MONZA FUE



http://larevistadeneuro.wordpress.com

UNA LOTERIA





En la última vuelta de la segunda serie el alemán Dieter Quester completó su cartón ganando así el G. P. de la Lotería en Monza. Poca fortuna de Reutemann que llegó a puntear en la primera batería

texto y fotos de
GERMAN R. SOPEÑA
(enviado especial a Europa)



Dieter Quester impuso su motor BMW sobre los Cosworth por una mínima diferencia en la suma de tiempos.

Nuestro enviado especial, Germán Sopeña, conversa con Lole Reutemann antes de comenzar la carrera.

Jean Pierre Jaussaud fue particularmente regular en su andar en las dos series. Hizo el mejor tiempo en las pruebas de clasificación.

Monza no es una carrera. Es, más que nada, una lotería. Y lleva precisamente el nombre de Gran Premio de la Lotería de Monza por una combinación que se practica entre los números de la lotería y los resultados de la carrera. Dicha denominación se puede adjudicar perfectamente a la carrera que vimos el domingo pasado. No es una carrera sino una sucesión infernal de vueltas de un pelotón que cambia constantemente de guía y donde da lo mismo ir quinto que primero. La última curva en la última vuelta dará el veredicto final y a otra cosa. Un tipo de carrera que prácticamente no se ve en ningún otro circuito.

Llegamos a Monza el jueves y aunque todavía no había actividad pudimos estudiarlo con detenimiento. El trazado está enclavado en un parque extraordinario que fue durante años un predio de la familia real italiana. Además de la propia pista hay campos de polo, links de golf, caballerizas y todo tipo de instalaciones deportivas que aprovechan así un lugar de notable belleza. Dentro de ese parque está el circuito que pese a los varios años que tiene sigue siendo de lo mejor en instalaciones generales. Falla quizá en el trazado de la pista. Es tan pero tan veloz que la competencia automovilística se desvirtúa ya que allí nadie puede andar solo sino chupado y hay un solo sector del circuito donde en realidad puede destacarse un piloto de otro. No hay que pensar por eso que sea fácil. Precisamente por ser muy veloz es peligroso, y sucede en una categoría como Fórmula 2 donde todos los autos y los motores son casi idénticos y donde hay cuarenta pilotos que quieren entrar en el exiguo lote de veinte. Resulta que esos veinte que larguen la carrera andarán muy parejo y por más que un piloto se tire más que otro en las curvas nunca logrará desprenderse del compacto pelotón que viaja chupado por todo el circuito.

Con este panorama nuevo para el equipo argentino que nunca había estado en Monza, nos aprestamos a ver las primeras pruebas oficiales del día viernes. De inmediato se notó que los tiempos se sacaban andando en pelotón y por eso las cifras logradas por los que andaban solos no tenían mayor valor. Reutemann y Ruesch salieron a recorrer el circuito para conocerlo y coincidieron en las primeras aproximaciones: sin mayores dificultades pero tremendamente veloz. Lo importante era encontrar la relación justa

→

EL EQUIPO ARGENTINO EN EUROPA

de tercera, cuarta y quinta para tirar chupados con todos, sin llevar el motor a regímenes insostenibles y ver qué pasaba en la clasificación.

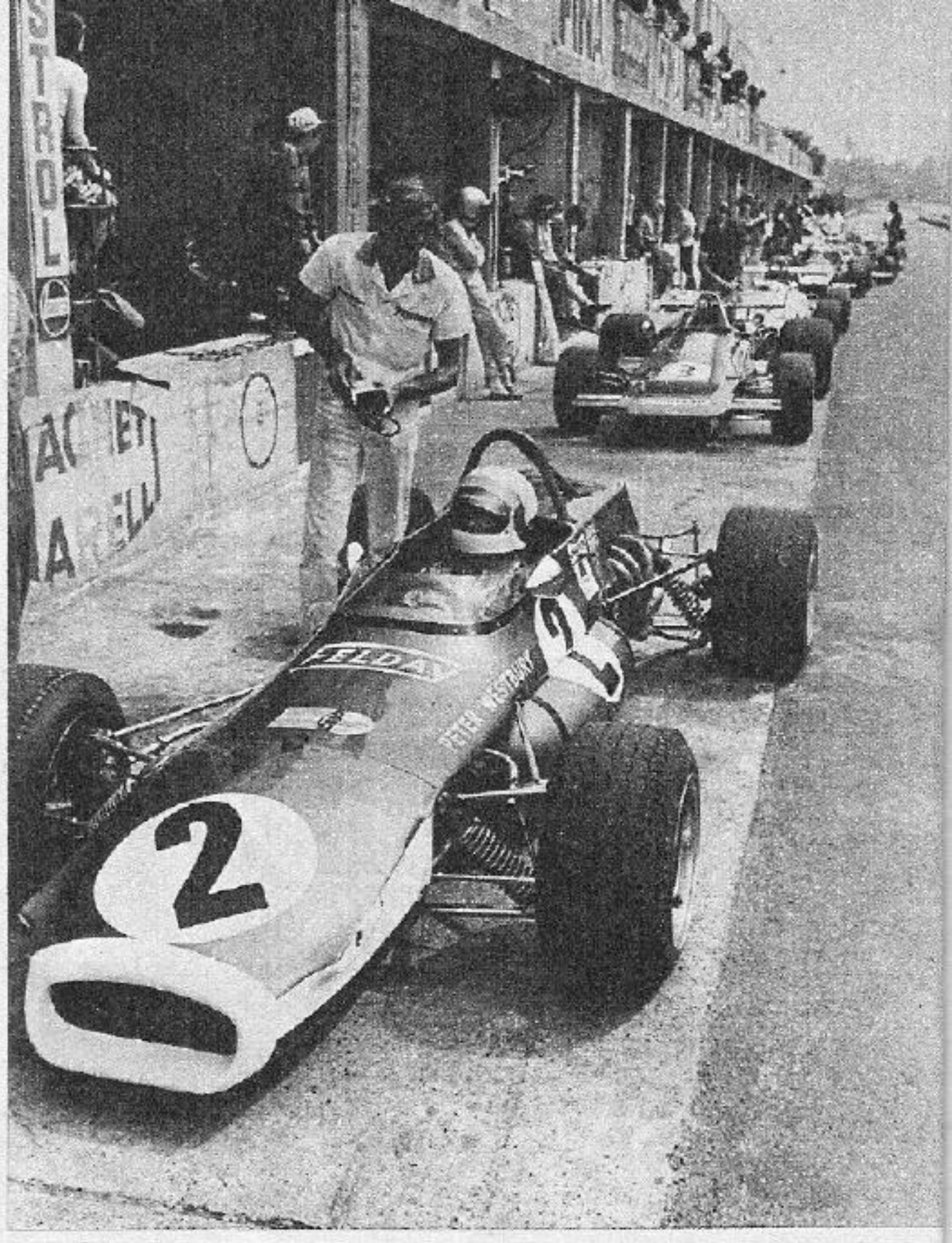
El sábado demostró positivamente que ésta iba a ser una carrera muy particular porque nombres habitualmente muy poco importantes como Brian Hart y John Wingfield lograban tiempos desconocidos para ellos, simplemente por el hecho de haber tirado junto a un buen pelotón. Wilson Fittipaldi en cambio, hombre reconocidamente veloz apenas entró decimonoveno con lo justo para poder largar mientras el otro brasileño Carlos Pace, que una semana atrás era tercero en Vallelunga no logró entrar entre los veinte mejores. Reutemann por su parte giró a la mañana y a la tarde y estuvo todo el tiempo dentro de los mejores registros en promedio. Su reconocida capacidad para los circuitos veloces no le sirve prácticamente de nada, ya que tiene que hacer el tiempo junto a los demás. Sin embargo, en dos vueltas sucesivas Staffa le tomó desde el box 1m 32s. y Lole ya tranquilo entró a boxes. Grande fue la sorpresa cuando luego los relojes oficiales le daban un tiempo bastante superior. Staffa quiso averiguar y gentilmente le mostraron toda la cinta oficial del reloj donde se advirtió que en efecto Lole tenía un tiempo ligeramente inferior al informado por los cronometristas oficiales pero que de ninguna manera llegaba al 1m. 32s. De tal forma quedó ubicado en el medio de la fila lo cual de todas maneras no parecía demasiado importante para Monza.

Ruesch en cambio no logró entrar en el grupo de los veinte. Dió muchas vueltas al circuito, puso las relaciones que le acomodaban mejor a su manera de andar y pese a que lo veloz del trazado aconseja no usar ningún tipo de alerón (nadie los llevaba) Cacho reconoció que él se sentía más cómodo llevando el alerón chico atrás y anduvo con él puesto. En todo momento anduvo muy correctamente pero aún no tiene la soltura que debe tener un piloto de F-2 de los que habitualmente andan adelante. A Ruesch no sólo le hace falta encontrarse bien con el auto, sino que al no ponerlo bien a punto por falta de experiencia prefiere ir de a poco buscando el límite sin cometer errores. El año pasado cuando estaba en la misma etapa de aprendizaje, Reutemann prefirió arriesgar más de lo debido provocando violentamente al auto con lo cual el tiempo salía pero el auto andaba a los bandazos por el circuito. Hoy, Lole tiene una campaña entera detrás, sabe poner mejor el auto y anda con una tranquilidad y una prolijidad más digna de la F-1 que de la salvaje F-2. Diferentes temperamentos que explican la diferencia de tiempos que todavía existe entre Reutemann y Ruesch. Los dos autos son positivamente iguales porque en ellos no se puede tocar nada. Los motores andan lo mismo porque se retiran al mismo tiempo del proveedor que es el que les da los caballos que tienen. En eso no hay secretos y por eso la Fórmula Dos es tan pareja. Por ejemplo, en esta carrera aparecieron unas nuevas gomas Firestone absolutamente lisas y ya las tenía todo el mundo (equipo argentino incluido) de manera que hasta esa ventaja queda eliminada de la categoría. Por eso las condiciones particulares de F-2 unidas a las del circuito de Monza, dieron como resultado una carrera que ya no es propiamente lo que se entiende por una carrera. O sea el mejor aprovechamiento del auto por parte de los pilotos, sino que es una verdadera lotería que premiará al más hábil en la última curva. Lo cual como automovilismo no es nada completo.

Las series tuvieron veinte vueltas cada una y las dos fueron un calco, una de la otra. Si bien entre la primera y la segunda hubo una evidente diferencia emocional para nosotros, al fin argentinos, en la primera lo vimos puntear a Lole y en la segunda apenas lo vimos correr por deporte, ya sin chance para el resultado.

Se hizo una largada tipo Indy con un Alfa Romeo GTA adelante y luego de dar una vuelta completa el Alfa se apartó y dejó en libertad a los veinte escandalosos aparatos. Esas primeras vueltas fueron realmente espectaculares y mientras Quester con el March-BMW ganó la punta, Lole inició una escalada impresionante que se materializó así: Catorce estaba en la largada, en la primera vuelta pasó 11º. En la segunda 9º, en la tercera 7º, en la cuarta 6º, en la quinta 4º, en la sexta 2º y en la séptima apareció punteando a la salida de la segunda curva de Lesmo, quizá la curva más impresionante del circuito donde se sale en cuarta a fondo y besando el guard-rail exterior. Reuteman había tenido la suerte de integrar desde el vamos el pelotón que en esta oportunidad era el de todos los coches de la carrera y por lo tanto fue ganando puestos pese a que ello no tiene en realidad gran importancia considerando que para ganar, al final da lo mismo venir primero que quinto si uno está en el grupo de punta.

Allí, en ese tremendo trencito se alternaban Ikuzawa, Fittipaldi, Cannon, Blanc, Westbury, Bell y por supuesto Lole que en vueltas posteriores volvió a un cuarto puesto, luego al noveno, cambiando constantemente de lugar en el ballet que se juega a 220 y pico de promedio para la vuelta. Lamentablemente al pasar por decimacuarta vez frente a los boxes todo parecía normal pero poco más adelante y todavía en la recta principal el motor repentinamente se detuvo. Lole levantó la mano de inmediato para que no se lo comieran crudo y lentamente se fue deteniendo para comprobar con la lógica amargura que se había cortado la correa dentada que comanda la bomba de la



inyección, una tontería que como es habitual (siempre se reflexiona sobre lo mismo) vale dos mangos. El motor era nuevo, salido de lo de Charles Lucas por lo que la rotura es prácticamente fortuita y Lole se quedó masticando rabia y sin posibilidades para una carrera donde podría haber terminado primero o décimo pero donde la posibilidad de todas maneras estaba dada.

Mientras tanto seguía la ronda y sobre el final el japonés Tetsu Ikuzawa (hombre que siempre arriesga en lo veloz) se acomodó bien en la última curva, aprovechó el derrape de Wilson Fittipaldi y le ganó el primer puesto al brasileño que se lo había venido preparando desde las tres últimas vueltas. Quester, los dos Brambilla, Cannon, Jaussaud y toda la jauría seguían de todas maneras ahí nomás.

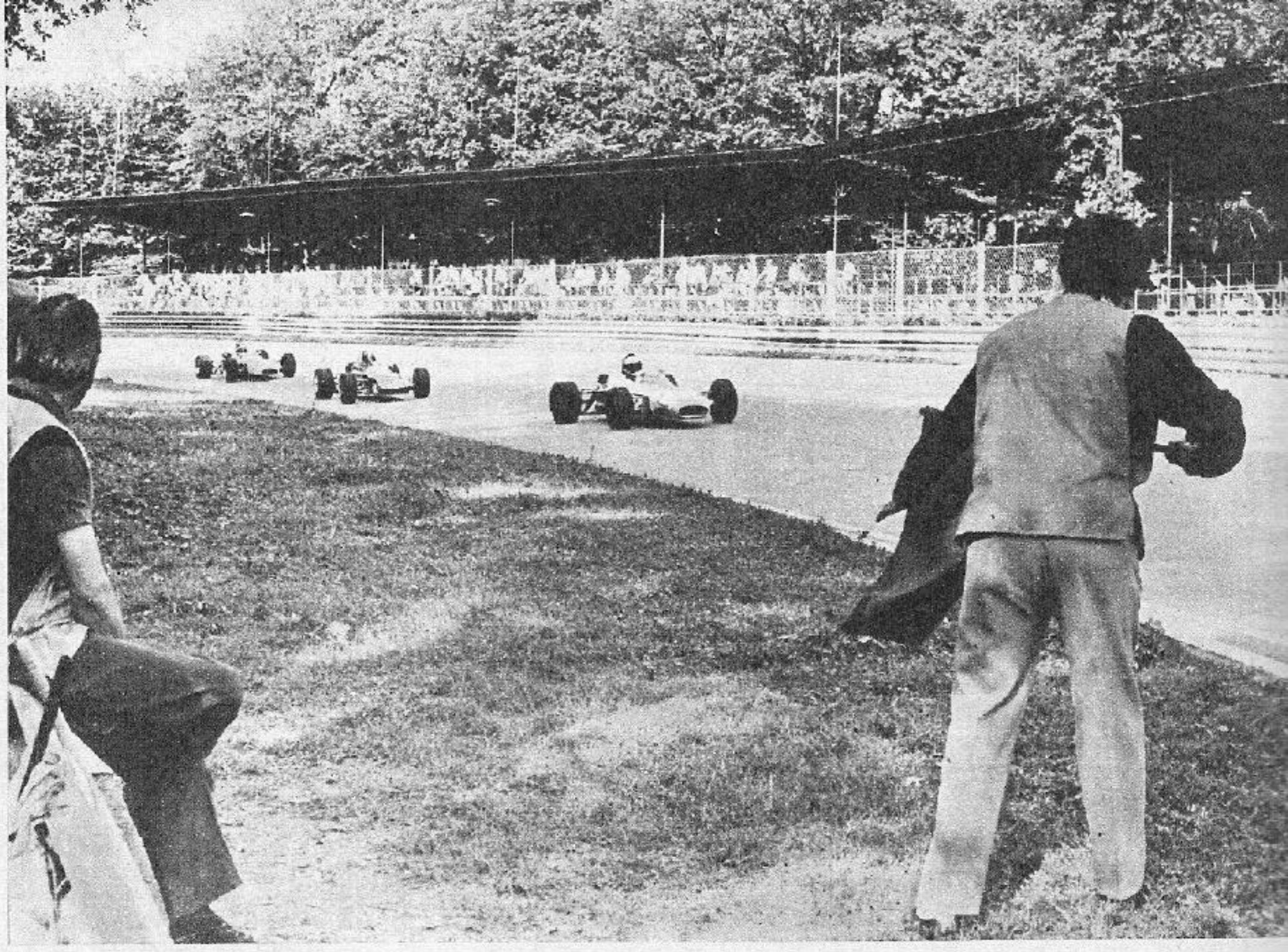
La segunda serie repitió exactamente el mismo esquema. Y un solo impresionante pelotón, tiró las veinte vueltas sin darse respiro el uno al otro. Reutemann largó atrás de todo y sin embargo logró acomodarse entre todo el grupo, viajó en los últimos puestos y cuando llegó el momento justo apuró y se llevó un sexto puesto parcial de valor casi nulo pero de indudable experiencia. "Para mí —reconoció Lole— esta carrera me sirvió para aprender a viajar en grupo de esta forma. Fue una experiencia nueva que vale mucho aunque no sea un circuito de los que demuestran manejo de verdad".

Durante todas las vueltas la punta fue algo imprevisible, y si en la curva de Lesmo pasaba primero Quester, luego frente a los boxes era puntero uno de los dos Brambilla, Westbury o Fittipaldi, y de tal manera el único recurso era esperar el veredicto de la última curva, la famosa Parabólica, donde se frena, se bajan dos cambios y se dobla en tercera para salir a la recta final. El ritmo de la carrera cobró sin embargo sus víctimas, y así Tino Brambilla tuvo que resignarse con el motor roto, Ikuzawa, que era gran candidato, comenzó a perder terreno por una falla en el encendido, y Wilson Fittipaldi se quedó sin freno al cortársele un cañito trasero y tuvo que detenerse faltando tres vueltas cuando podía haber aspirado al triunfo.

La última vuelta pareció que era la indicada para que Vittorio Brambilla diera el gustazo a los **tifosi** que ya habían aclamado el triunfo de Ickx, escuchado por radio, pero la salida de la Parabólica dictaminó otra cosa. Dieter Quester que además de andar muy fuerte, sabe regular admirablemente una carrera aprovechó en esa instancia decisiva la pequeña diferencia de HP que hay entre su motor BMW y los demás, y a medida que iba saliendo de la curva ganó los centímetros necesarios para obtener un triunfo de indudable valor que lo afirma como un hombre de gran importancia para el campeonato por sus condiciones de gran piloto, y por disponer de un motor, que es de por sí, una carta de triunfo.

Detrás quedó el resto. Los que hicieron exactamente el mismo gasto pero perdieron en la instancia final. Es absolutamente injusto determinar si tal o cual

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El coche de Peter Westbury, un Brabham BT 36, detenido en los boxes el sábado antes de comenzar la clasificación. Peleó la punta en todo momento

Lole encabeza un lote en la segunda serie, cuando empezó a apilar coches. Lo siguen Ernesto Brambilla (March 712) y más atrás Brian Hart (Brabham BT 30).

piloto fue mejor o peor, porque la carrera fue la misma locura para todos. Quester ganó muy bien; el resto perdió muy bien.

EL EQUIPO ARGENTINO EN PARTICULAR

Sería en realidad prematuro abrir un juicio sobre el equipo argentino, luego de ver Monza. A pesar de ser una carrera no puntable, tenía de todas maneras el mismo valor que cualquier carrera, pese a que Staffa la consideraba —erróneamente creemos— como un mero entrenamiento. De cualquiera manera sólo había dos motores para Monza, ya que el resto se terminan para acudir a Rouen más actualizados técnicamente que lo que se ha estado hasta ahora. Finalmente se ha diversificado el encargo de la preparación a varios proveedores (ver el recuadro) y el próximo fin de semana se supone que el equipo tendrá nueve motores para seguir en la lucha por el campeonato, que como si fuera una carrera en Monza, viene con Cevert punteando y el Lole chupado atrás.

Allí, después de Rouen, se podrá juzgar con mayor conocimientos y elementos de juicio, la actuación de nuestro equipo en Europa.

QUINIELITAS DE MONZA

Ni bien terminada la carrera, Reutemann volvió a Londres en avión mientras Ruesch se va a Rouen en automóvil. Lole va a retirar por fin el nuevo Brabham BT-36, que probará el miércoles en Goodwood, y que llevará a remolque luego el jueves para Rouen. El campeonato entra en su fase decisiva y no se pueden otorgar ventajas.

Como dato ilustrativo: una simple recorrida de un motor Cosworth en cualquier establecimiento cuesta unas 150 libras ester-

LOS MOTORES DEL EQUIPO

A medida que fue trascurriendo la primera parte del año, el equipo argentino quedó un tanto desactualizado técnicamente frente a los demás, ya que siguió trabajando con Charles Lucas como preparador de los motores, pese a que dicha empresa está por cerrar y ya no se preocupa en realidad por nada. Mientras tanto la competencia buscó nuevos rumbos y así hay motores Cosworth hechos por Peter Westbury por Brian Hart, por Novamotor, por la Tecno para sus autos, y que son mucho más confiables que los trabajados por Lucas —la rotura de la cadena bien pueda ser una muestra de ello—. Finalmente Staffa decidió cambiar de preparador, y siguiendo la inquietud de Lole (permanentemente informado de las últimas novedades de cada uno de sus rivales) se llevó un motor a Novamotor, establecimiento de Gianni Pedrazzani que no tiene nada que ver con los Pederzani de Tecno, y que está afincado en Novara ciudad cercana a Milán. Varios son los corredores que usan ya motores de Novamotor, que según Pedrazzani tienen 234 HP en el mejor de los casos, y parece ser que es la cifra más potenta hoy por hoy.

Además esta semana se reciben dos motores nuevos de Cosworth, con lo cual agregando otro terminado por Charles Lucas hace un total de nueve plantas motrices para acudir a Rouen.

Esto es ya otra cosa, y no lo que estaba sucediendo hasta hace muy poco.

BARDAHL es poder!

En la Nafta • En el Gas-Oil • En el Aceite

linas. Armar el motor con elementos nuevos (cojinetes, aros, etc.) sale £ 250/270 y arreglar un motor con destrozos importantes significa una erogación fluctuante entre las 500 y 700...

Jean Pierre Jaussaud, un antiguo profesional del volante, está ahora dedicado de lleno a correr en Fórmula Dos con su March. Probablemente sea una de las personas que más sabe de puesta a punto de chasis, y esto le permitió conseguir el mejor tiempo en la clasificación, en base a un manejo pulido y sin errores, que complementa con sus vastos conocimientos para desempeñarse en el pelotón. En carrera tuvo sin embargo un problema de pérdida de freno en las ruedas delanteras que lo retrasó en la primera serie.

Wilson Fittipaldi goza ya de cierta fama de arriesgado (por no decir de "loquito"), y en Vallelunga, Cevert protestó vehemente contra él por su actuación. En Monza Dieter Quester y alguno más esbozaron cierta molestia por la manera de andar de Wilsinho, que no se anda con niñerías. De cualquier manera, lo cierto es que el hermano de Emerson anda fuerte en cualquier lado.

Argentinos presentes en Monza: Ronnie Hansen y Sra. realizando una tournee por Europa; Andrés Ferreño comprando cosas para su negocio en Buenos Aires; el ítalo argentino Gianni Rogliatti, tomando fotos y contento de alternar con la gente de Argentina; el "Gringo" Lepri, viejo valor de las carreras de motos de hace años en Córdoba y hoy afincado en Europa, y por supuesto gran cantidad de turistas argentinos y simpatizantes varios que se presentaron incluso con una enorme bandera.

13º GRAN PREMIO DELLA LOTTERIA DI MONZA

Autódromo de Monza — Fórmula 2 Internacional

Automobila Club di Milano — 20\|6\|71

CLASIFICACION

1ª Serie

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	20	Ikuzawa, Tetsu	Lotus 69	31m38s3/10	20
2º	28	Fittipaldi, Wilson	March 712	31m38s4/10	20
3º	43	Quester, Dieter	March 712	31m38s6/10	20
4º	38	Blanc, Jean	Tecno	31m38s9/10	20
5º	41	Bell, Derek	March 712	31m39s1/10	20
6º	2	Westbury, Peter	Brabham BT 36	31m39s3/10	20
7º	29	Jaussaud, Jean P.	March 712	31m39s5/10	20
8º	6	Dubler, Jurg	Brabham BT 30	31m39s7/10	20
9º	26	Cannon, John	March 712	31m39s9/10	20
10º	27	Perrot, Xavier	March 712	31m40s	20
11º	1	Hart, Bryan	Brabham BT 30	31m40s3/10	20
12º	32	Walkinshaw, Tom	March 712	31m40s5/10	20
13º	8	Winfield, John	Brabham BT 30	31m40s7/10	20
14º	22	Brambilla, Ernesto	March 712	32m00s1/10	20
15º	23	Brambilla, Vittorio	March 712	32m33s4/10	20
16º	10	Reutemann, Carlos	Brabham BT 36	23m47s7/10	15
17º	25	Link, Freddie	March 712	26m59s2/10	11
18º	7	Richardson, Jeremi	Brabham BT 30	s/t	6
19º	31	Lauda, Niki	March 712	s/t	3

PROMEDIO DEL GANADOR: 218,089 km/h

2ª Serie

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	43	Quester, Dieter	March 712	31m37s1/10	20
2º	23	Brambilla, Vittorio	March 712	31m37s3/10	20
3º	2	Westbury, Peter	Brabham BT 36	31m37s4/10	20
4º	41	Bell, Derek	March 712	31m37s4/10	20
5º	26	Cannon, John	March 712	31m37s4/10	20
6º	10	Reutemann, Carlos	Brabham BT 36	31m37s9/10	20
7º	27	Perrot, Xavier	March 712	31m38s1/10	20
8º	1	Hart, Brian	Brabham BT 30	31m38s4/10	20
9º	29	Jaussaud, Jean P.	March 712	31m38s5/10	20
10º	6	Dubler, Jurg	Brabham BT 30	31m39s	20
11º	32	Walkinshaw, Tom	March 712	31m39s4/10	20
12º	25	Link, Freddie	March 712	31m39s5/10	20
13º	20	Ikuzawa, Tetsu	Lotus 69	32m28s9/10	20

PROMEDIO DEL GANADOR: 218,227 km/h

CLASIFICACION FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas
1º	43	Quester, Dieter	March 712 ...	1h03m15s7/10	40
2º	41	Bell, Derek	March 712 ...	1h03m16s5/10	40
3º	2	Westbury, Peter	Brabham BT 36	1h03m16s7/10	40
4º	26	Cannon, John	March 712 ...	1h03m17s3/10	40
5º	29	Jaussaud, Jean P.	March 712 ...	1h03m18s	40
6º	27	Perrot, Xavier	March 712 ...	1h03m18s7/10	40
7º	1	Hart, Brian	Brabham BT 30	1h03m18s7/10	40
	6	Dubler, Jurg	Brabham BT 30	1h03m18s7/10	40
9º	32	Walkinshaw, Tom	March 712 ...	1h03m19s9/10	40
10º	20	Ikuzawa, Tetsu	Lotus 69	1h04m07s2/10	40
11º	23	Brambilla, Vittorio	March 712 ...	1h04m10s7/10	40
12º	28	Fittipaldi, Wilson	March 712 ...	s/t	37
13º	10	Reutemann, Carlos	Brabham BT 36	s/t	35
14º	25	Link, Freddie	March 712 ...	s/t	30
15º	22	Brambilla, Ernesto	March 712 ...	s/t	29
16º	38	Blanc, Jean	Tecno	s/t	26
17º	8	Wingfield, John	Brabham BT 30	s/t	20

PROMEDIO GENERAL DE LA CARRERA: 218,145 km/h

F. 1 INTERNACIONAL - GRAND PRIX DE HOLANDA

En un escenario mejor dispuesto como pista de patinaje que como autódromo, ya que en el momento de la largada una lluvia infernal predominaba sobre cualquier otra característica, se largó en Zandvoort la cuarta prueba con puntaje para el campeonato mundial de conductores. Fue ganada por Jacky Ickx, quien obtuvo nueve valiosos puntos que lo colocan —a él y a Ferrari— a cinco puntos del actual puntero en la listita —Jackie Stewart— que, a pesar de la lluvia, en Holanda no mojó ni un puntito.

Los mejores tiempos en la clasificación correspondieron a Ickx-Rodríguez-Stewart; este fue el orden en que el trío, netamente destacado del resto, giró las primeras vueltas. A pesar de la lluvia, Rodríguez pudo disminuir la distancia e inclusive superar a Ickx, quien en el esfuerzo por no dejarse alcanzar marcó el récord de vuelta para esta edición de la carrera.

El gallego Stewart, en virtud a una panne, perdió toda esperanza ya que al retomar la carrera luego de la detención se encontró en el undécimo puesto, que no pudo mejorar hasta el final del G. P. holandés.

A mitad de carrera Ickx retomó la punta dado que el BRM P150 del mexicano Rodríguez evidenció tremendos problemas de tenida que lo obligaron a reducir el tren impuesto. La otra Ferrari —Regazzoni— intentando quebrar la línea de Rodríguez pero faltando veinte vueltas se estabilizaron las posiciones, con Ickx un kilómetro delante de los demás y Rodríguez segundo, haciendo tiempo y cuidándose a la vez la espalda de Regazzoni, que no pudo alcanzarlo y sufrió mucho sobre el final, ya que casi no termina la carrera.

Un indiscutible triunfo de Ickx, a pesar del peligroso segundo que resultó Rodríguez; una Ferrari —Regazzoni— tercera y un desafortunado: Stewart, que pierde valiosos puntos para consolidar su campeonato.

GRAND PRIX DE HOLANDA — 19\|6\|71

Circuito de Zandvoort — 4,193 km

70 VUELTAS — CLASIFICACION

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas
1º	Ickx, Jacky.....	Ferrari 312B	1h56m20s9/10	70
2º	Rodriguez, Pedro	B.R.M. P-150	1h56m29s8/10	70
3º	Regazzoni, Clay	Ferrari 312B	———	69
4º	Peterson, Ronnie	March 711	———	68
5º	Surtees, John	Surtees TS-7	———	68
6º	Siffert, Jo	B.R.M. P-160	———	66
7º	Ganley, Howden	B.R.M. P-160	———	66
8º	Van Lennep, Gijs	Surtees TS-7	———	65
9º	Beltoise, J. Pierre	M'tra MS-120	———	65
10º	Hill, Graham	Br'ham BT34	———	65
11º	Stewart, Jackie	T'rell-Ford	———	65
12º	Hulme, Dennis	ML'en M19-A	———	63
13º	Pescarolo, Henri	March 711	———	62
14º	Barber, Skip	March 711	———	60
15º	Gethin, Peter	ML'en M14-A	———	60

PROMEDIO DEL GANADOR: 151,379 km/h

RECORD DE LA VUELTA, en la 16ª, Ickx en 1m34s9/10 a 158,976 km/h

CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES

(disputadas cuatro carreras)

Pos.	Piloto	País	Puntos
1º	Stewart, Jackie	Escocia	24
2º	Ickx, Jacky	Bélgica	19
3º	Ronnie Peterson	Suecia	12
4º	Clay Regazzoni	Suiza	10
5º	Mario Andretti	Estados Unidos	9
	Pedro Rodríguez	México	9
7º	Chris Amon	Nueva Zelandia	6
	Denny Hulme	Nueva Zelandia	6
9º	Reine Wisell	Suecia	3
10º	John Surtees	Inglaterra	2
	Emerson Fittipaldi	Brasil	2
12º	Rolf Stommelen	Alemania Federal	1
	Jean Pierre Beltoise	Francia	1
	Jo Siffert	Suiza	1

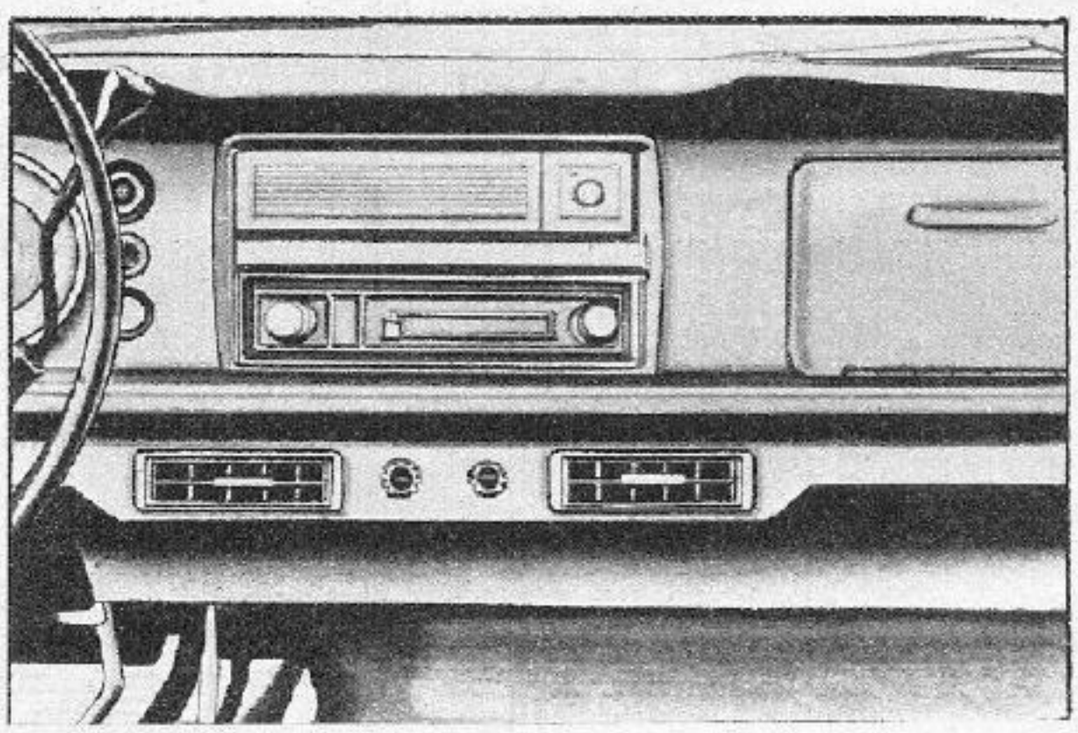
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE MACEDO & ASOC.

Es absurdo un acondicionador de aire en invierno?

NO!

Este es el momento en que usted debe colocar un NORDIC en su coche, porque puede pagarlo en 10 cuotas y...



...así, cuando llegue el verano disfrutará más aún de un clima puro y refrigerado adentro de su coche. Pero no piense solamente en eso. Piense que también en invierno la refrigeración, combinada con la calefacción, evita la sequedad excesiva que ésta produce y le proporciona una comodidad incomparable. Sin el hollín de la ciudad, sin la tierra de las rutas, en un clima perfecto y puro a la temperatura que usted desee. Consúltenos sobre nuestro plan de invierno y verá que no es absurdo colocar un NORDIC en su coche en esta época del año.

Garantía escrita por 12 meses.
Capacidad de enfriamiento tres veces mayor que cualquier otro acondicionador para coches (Compresor YORK).
Control iluminado automático de la temperatura.
Control direccional de aire.
Diseño compacto adecuado para su coche sin reducir el espacio útil.
Elegante y decorativo.

NORDIC · HAY UN TIPO PARA CADA MARCA DE COCHE, OMNIBUS O VEHICULO DE TRANSPORTE

ACONDICIONADOR DE AIRE PARA COCHES

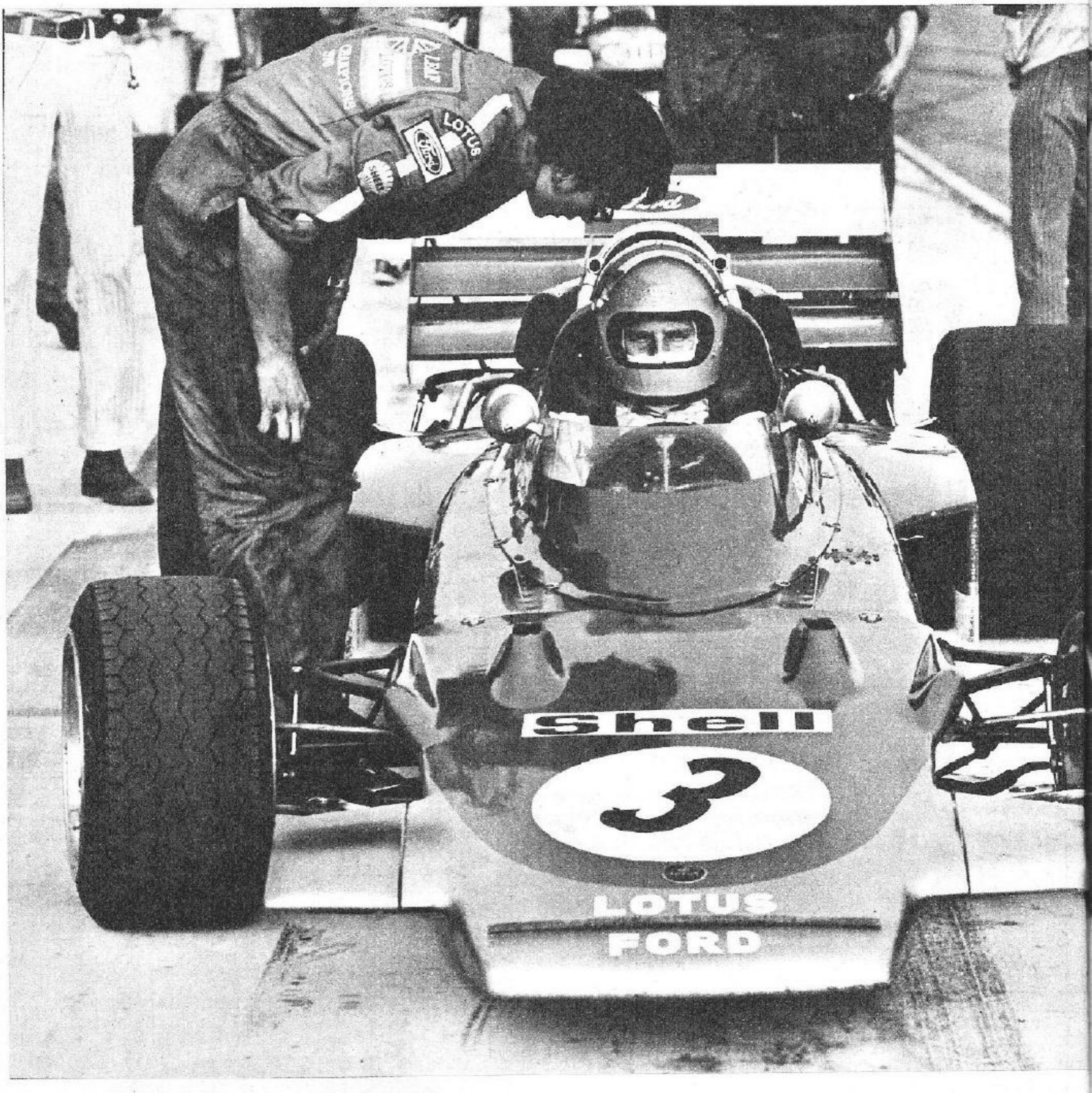
Póngase en clima con un NORDIC

Sres.: LOCK S.A.I.C. - Posadas 1209 - Capital
Ruego a ustedes tengan la gentileza de enviarme, sin ningún compromiso de mi parte, el PLAN DE INVIERNO NORDIC.
Nombre y Apellido: . . . . . .
Dirección: . . . . . .
Localidad: . . . . . Provincia: . . . . . .
Marca del vehículo: . . . . . .
Modelo: C2

REPRESENTANTE EXCLUSIVO E IMPORTADOR **LOCK s.a.i.c.**

Posadas 1209 - Tel. 42-5045/45-5130 - Tres Arroyos 547 - Tel. 59-3237
En Córdoba: Jorge A. Menendez - Av. Figueroa Alcorta 50

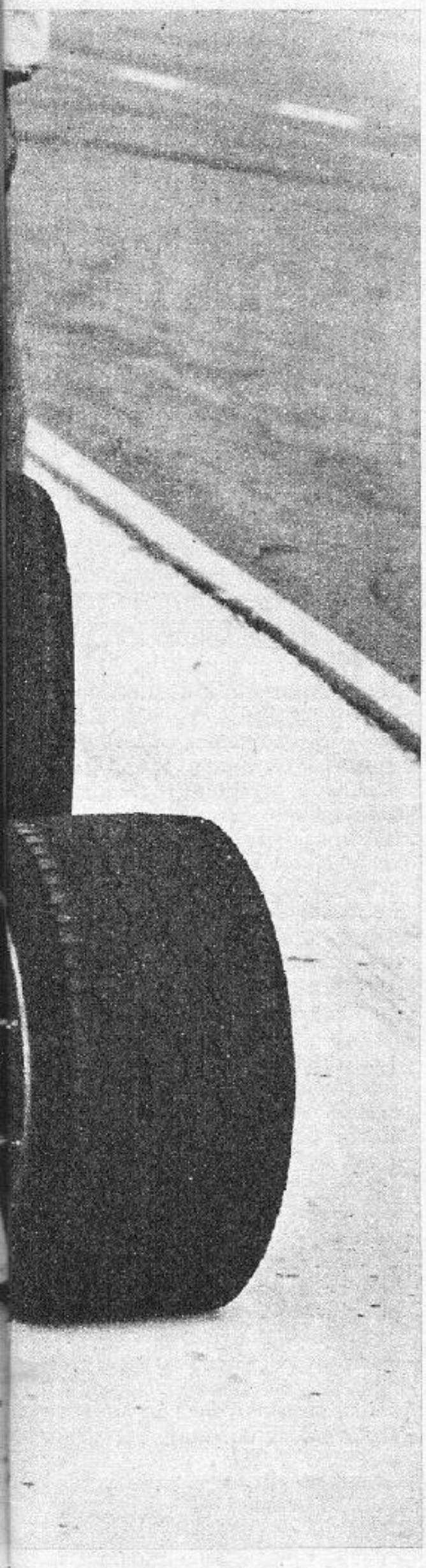
EDUARDO MARTINS e HIJO son los expertos especializados que tienen a su cargo la instalación y el service de NORDIC, y bajo cuya dirección se encuentra todo el personal capacitado en cursos realizados en los E.E.U.U.

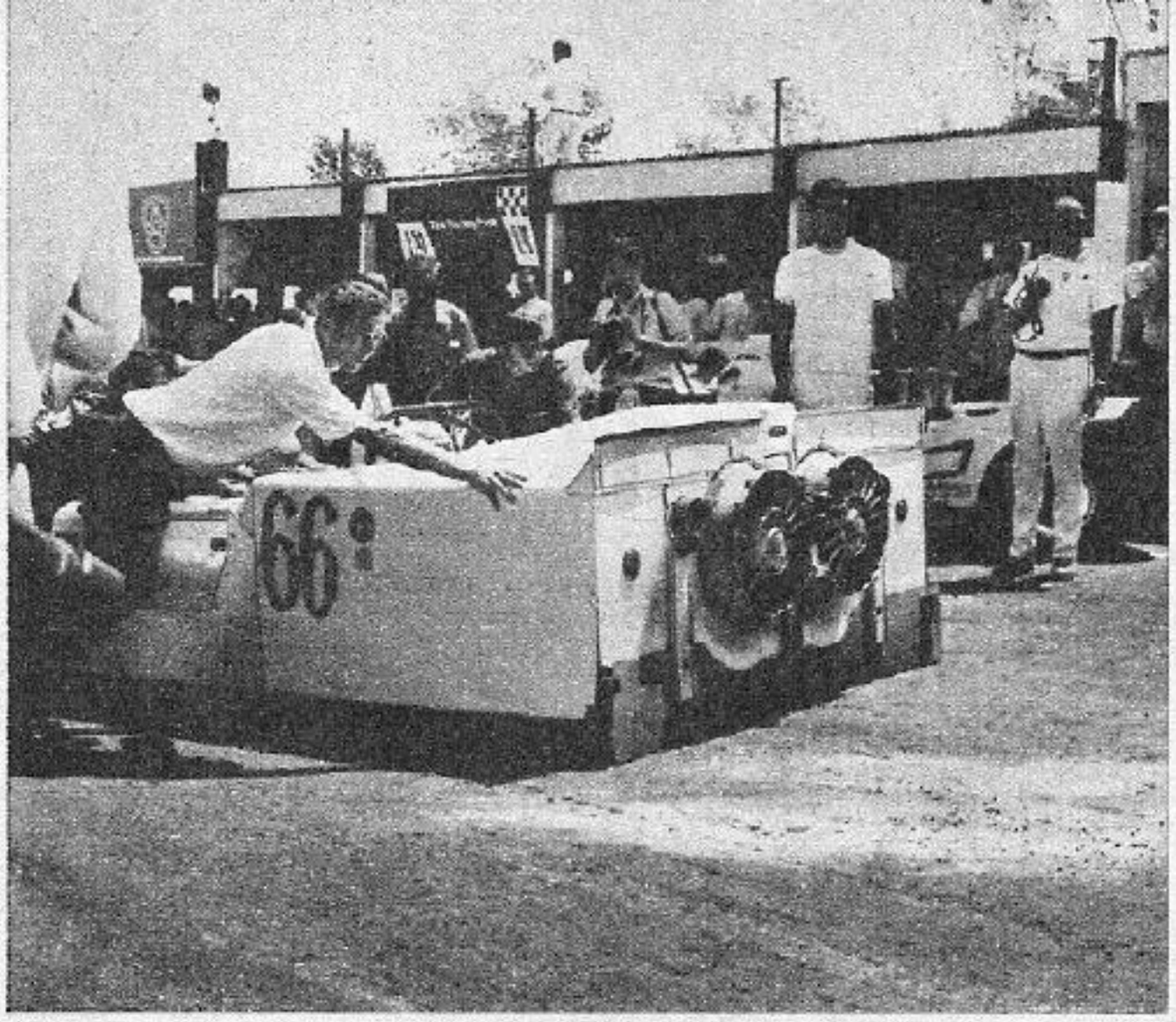


PERFILANDO

F.1 INTERNACIONAL

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Arriba: Detalle de las turbinas de succión del Chaparral 2J, destinadas a crear un vacío —el auto trabaja como una gran ventosa— debajo de la carrocería. Notar las maxifaldas que cuelgan en todo el perímetro.

Izquierda: La aerodinámica ha predominado en la resolución del Lotus 72, desde la carrocería cuneiforme que trabaja como un alerón hasta el spoiler trasero escalonado. También debe destacarse la incorporación de los frenos de disco dentro de la carrocería.

La necesidad de usar al máximo los efectos aerodinámicos está llevando a la redisposición de muchos elementos. El uso de dispositivos de succión causa controversias. Los frenos internos se están volviendo comunes. Atención: cuidar el factor seguridad

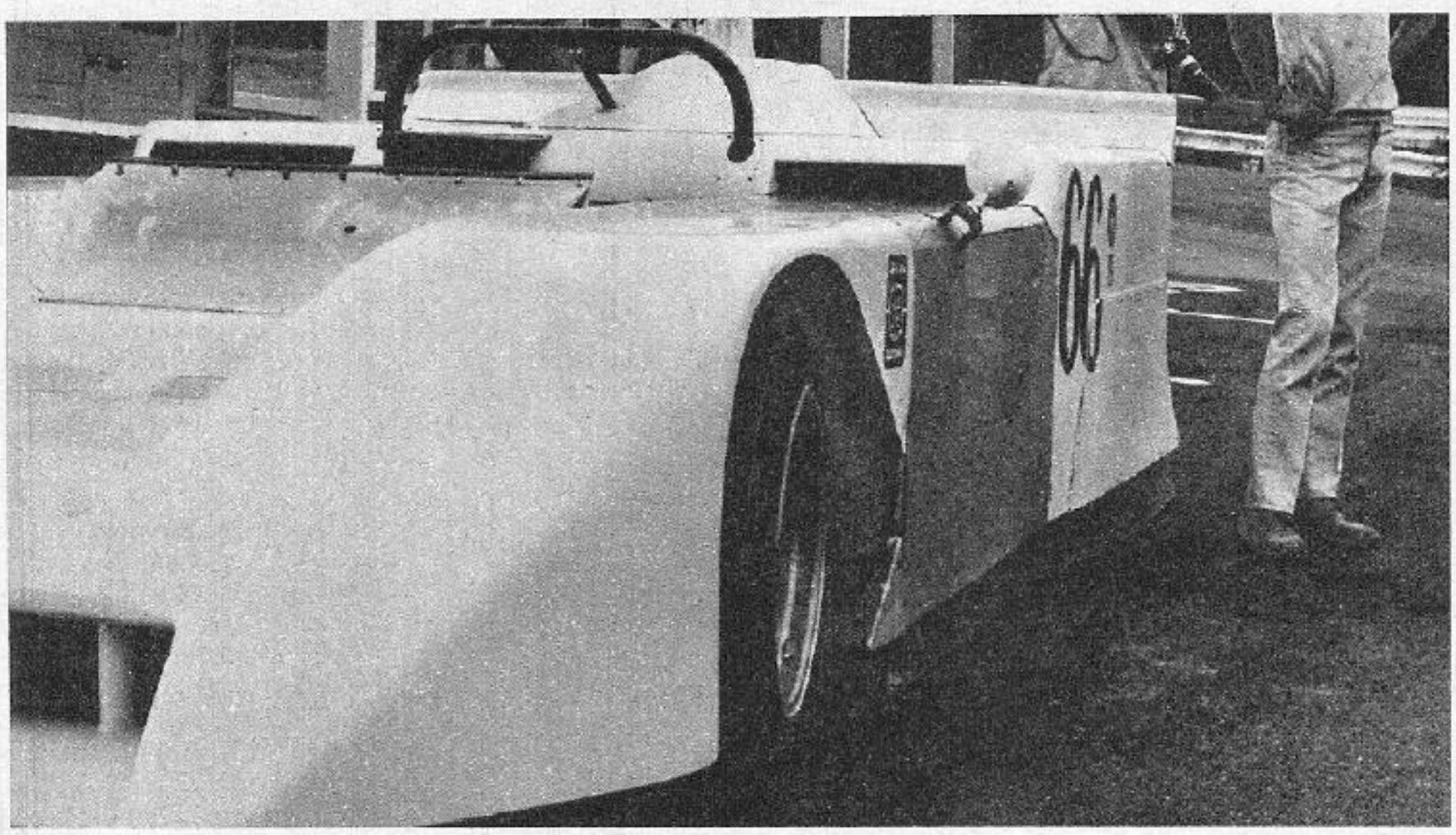
Exactamente de la misma manera que los autos de serie deben cumplir con regulaciones impuestas —ya sea para hacerlos más seguros, más veloces, más cómodos—, también los autos de competición deben satisfacer determinadas exigencias. Es en este punto donde comienzan los problemas de los diseñadores, especialmente en los casos en que —merced a determinado dispositivo que aumente la performance— se sacrifica en alguna medida el factor seguridad.

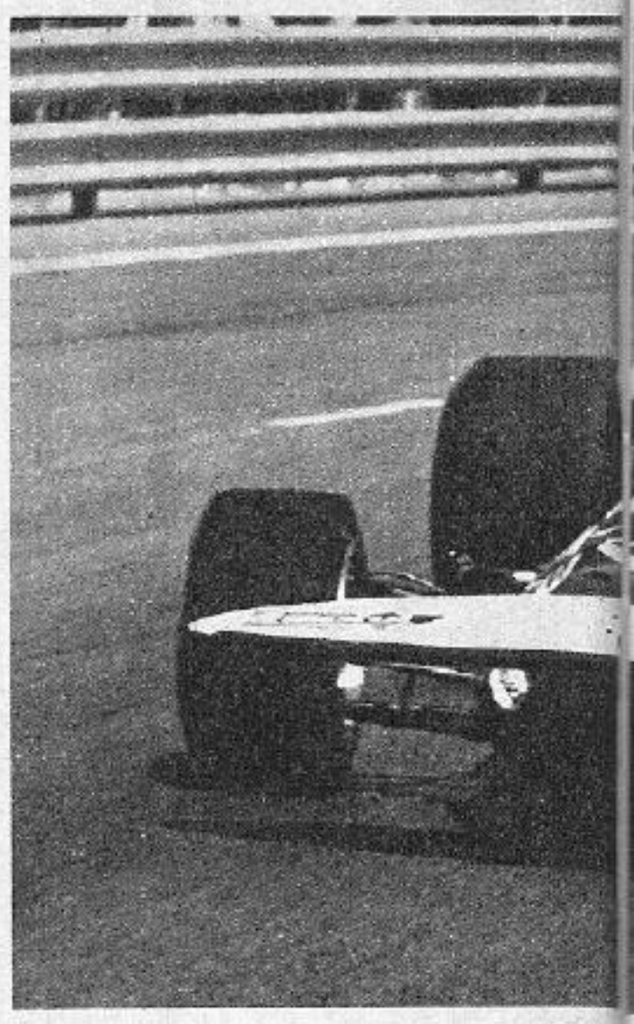
Esta es precisamente la razón por la cual el Chaparral 2J —por ejemplo— ha suscitado controversias entre los diseñadores, ya que muchos de ellos opinan sobre este caso en particular con la seguridad de que el dispositivo de succión utilizado por el Chaparral 2J contraviene las reglas que gobiernan las carreras Can Am y aseguran que tal dispositivo de succión no debe ser utilizado en carreras europeas.

DISPOSITIVO DE SUCCION

Consiste en una "camisa" flexible que cuelga alrededor del perímetro del Chaparral 2J, cuyo borde inferior —el de la camisa— no toca el suelo por cuestión de milímetros cuando el auto está detenido y toca cuando el auto está en marcha. El material utilizado para la confección de la camisa se llama "Lexan" y resiste sin desgastarse el continuo rozamiento. Un motor auxiliar acciona dos grandes turbinas emplazadas en el plano posterior del auto; estas turbinas toman el aire que se acumula debajo de la camisa y lo expulsan hacia afuera, manteniendo de esa manera una depresión constante —efecto típico de ventosa— en todo el espacio interno a la camisa. Este sistema es análogo a una gran cámara, con un orificio de entrada y uno de salida conectado a una bomba de vacío. Para incrementar la depresión, el diámetro del orificio de entrada puede ser reducido o bien puede incrementarse la capacidad de la bomba de vacío.

LA LINEA





PERFILANDO LA LINEA

Detalle de la Maxifalda lateral en el Chaparral 2J.

Arriba, centro: En el March 711 se han adoptado diferentes implementos aerodinámicos: el gran spoiler delantero lenticular, el spoiler trasero escalonado al más puro estilo Lotus 72 y la sección elíptica de la carrocería, de manera de reducir al mínimo el coeficiente de forma.

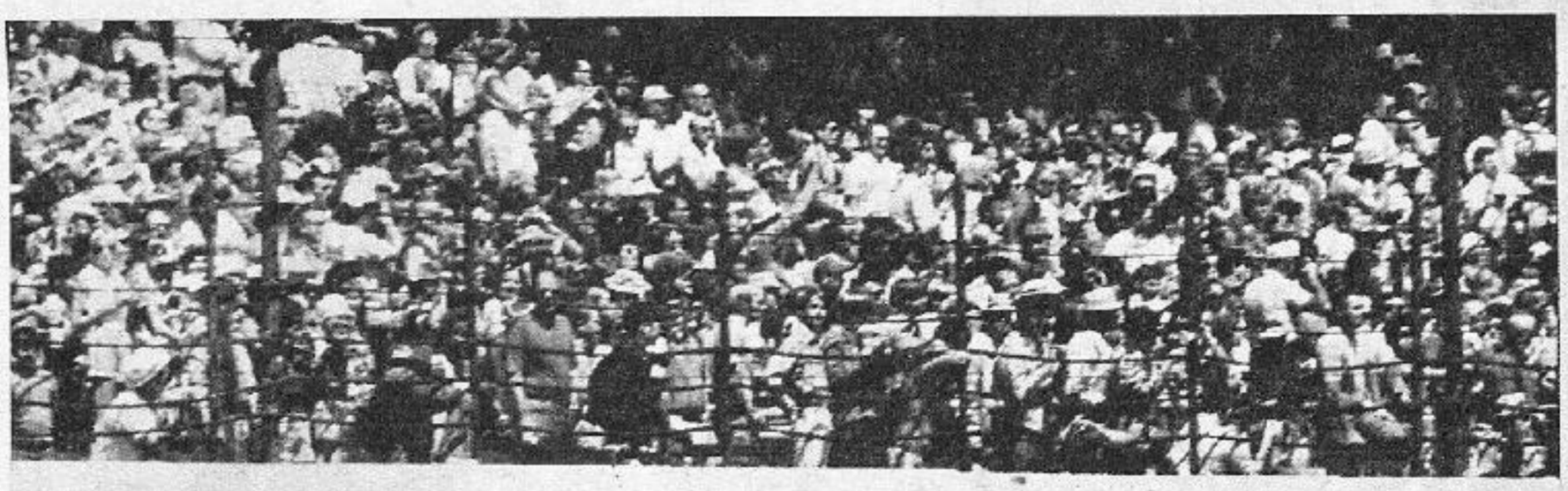
Arriba, derecha: En el Brabham BT-34, igual que en el Tecno F.2, se ha adoptado una disposición especial para los radiadores, ubicados adelante tal como ilustra el grabado anónimo.

Para obtener la máxima depresión debajo del auto con mínima potencia, la abertura entre el borde de la camisa y el suelo debe ser mínima. Es más: a no ser que la abertura sea constante, el accionar del auto resulta desparejo. En el caso del Chaparral, la camisa exterior se mueve de acuerdo con la suspensión, manteniéndose constante de esa manera la abertura. Cuando se salía a clasificar con el 2J, se bajaba más la camisa, de manera de aumentar al máximo el efecto de succión. Aparentemente, el efecto de succión era suficiente para generar un empuje hacia abajo igual al peso del auto. Asimismo, siendo el peso del auto 900 kg, el peso efectivo es 1.800 kg, actuando la aceleración centrípeta (en las curvas) solamente sobre los 900 kg de masa.

Por este medio, la tracción a bajas velocidades es mejorada, mientras que la potencial capacidad de doblar a altas velocidades también aumenta considerablemente. Durante los tests del Chaparral, se registró una aceleración centrífuga de 1,8 g; durante el desarrollo y experimentación del Lola T-220 llegó a registrarse 1,45 g

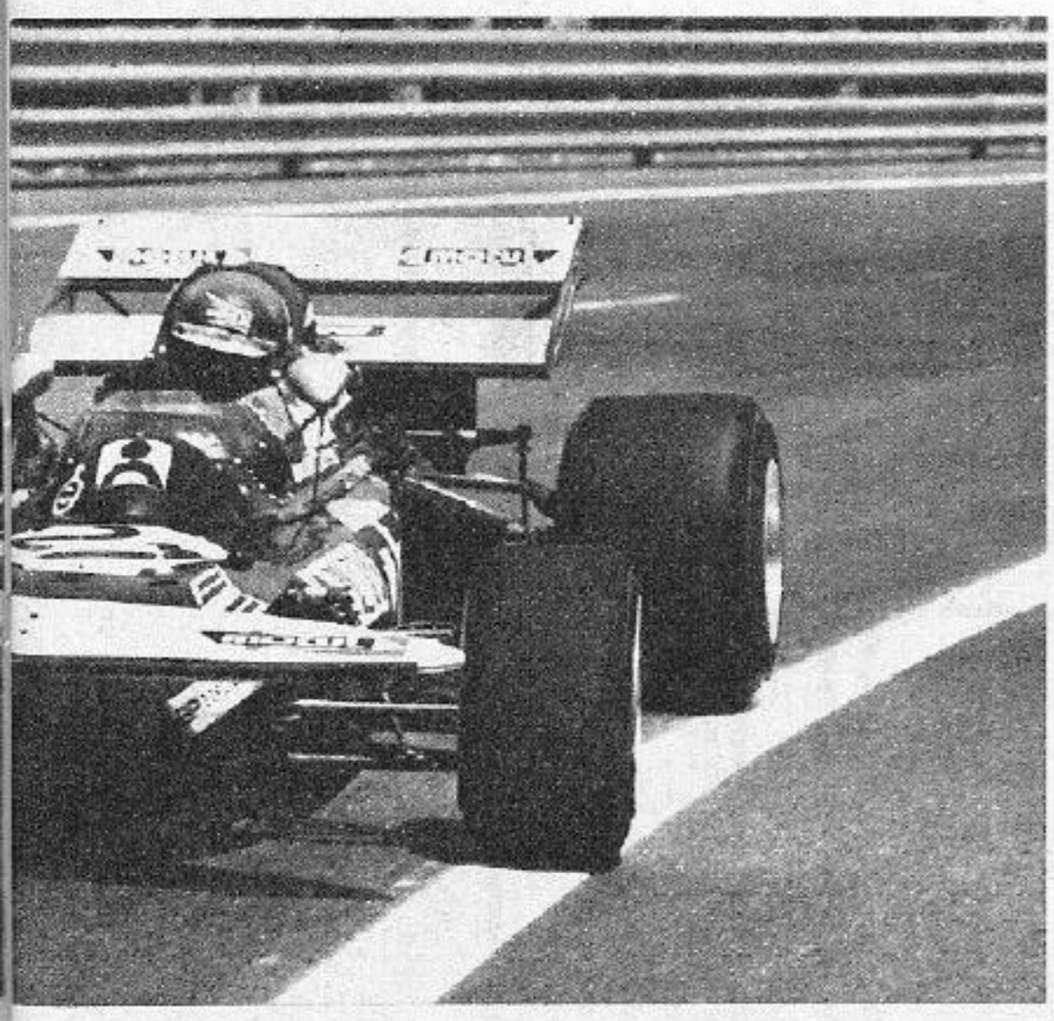
No hay duda de que el sistema de succión mejora la performance del auto, y que su utilización podría llegar a evolucionar el diseño de los autos de carrera. Siendo tan importante en la práctica como resulta, muchos aspectos del diseño —incluyendo la geometría de las suspensiones, la distribución de pesos— serán menos críticos y a la vez susceptibles de modificaciones sustanciales.

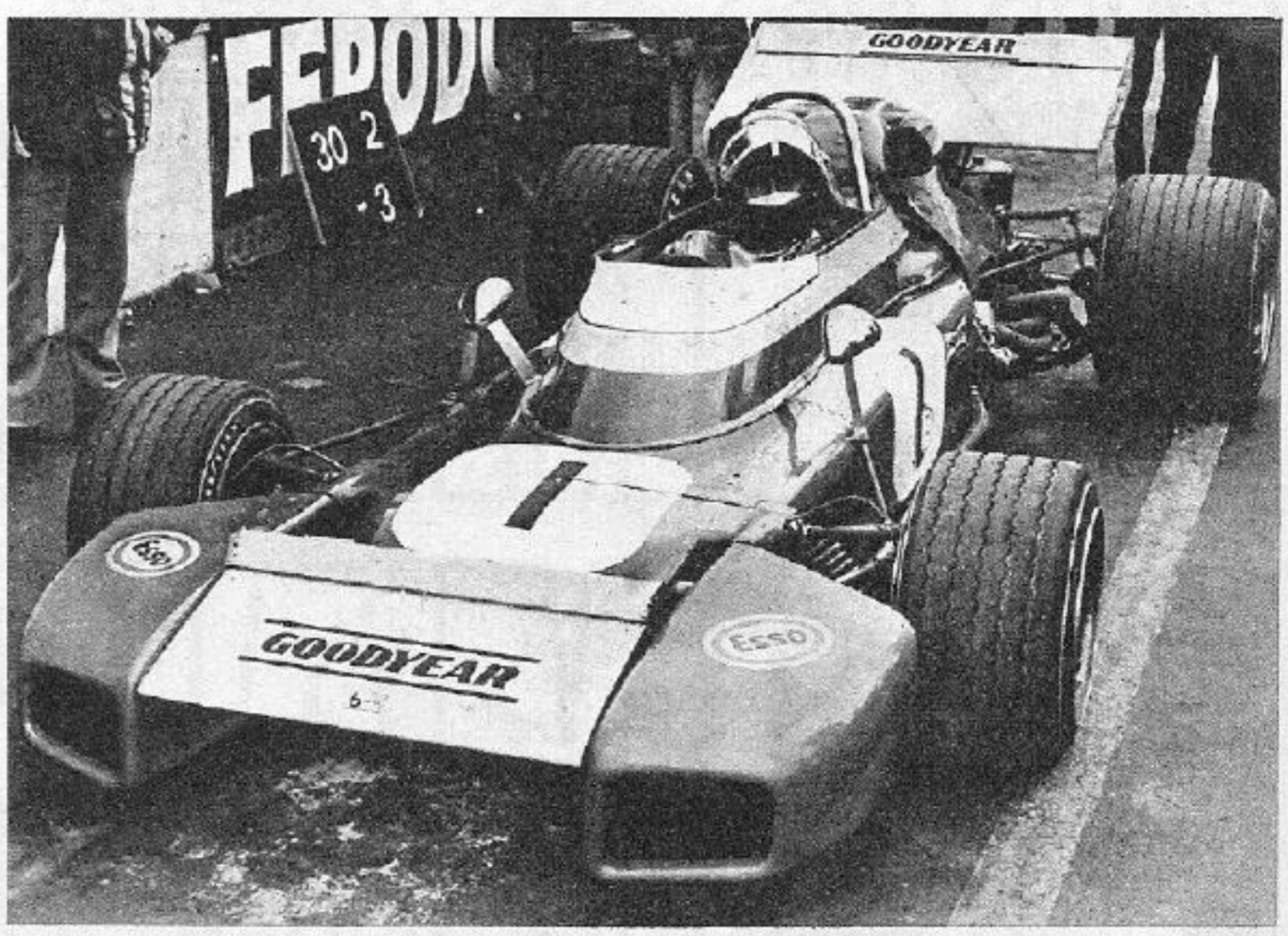
En la mayor parte de los casos, la atención de los diseñadores de autos de carrera se centra en el estudio de diferentes aspectos de la aerodinámica. El test en túnel de viento está resultando una parte establecida e ineludible durante el período de desarrollo. Por ejemplo, "Specialized Mouldings Ltd.", manufacturera de una buena cantidad de carrocerías de fiberglass para autos de competición, ha instalado su propio túnel de viento. El uso de alas —spoilers, alerones— como elemento aerodinámico ha estimulado en gran medida este interés. Es usual suponer que las alas aumentan la capacidad de virar a altas velocidades, aumentando la adherencia, cosa que no ocurre a velocidad solamente; en virajes lentos también resulta evidente una marcada mejora en el comportamiento del auto. Actualmente, otros esfuerzos paralelos se están realizando en cuanto a intensificar el estudio de diversos elementos aerodinámicos de manera de aumentar la performance de los Grand Prix. Muchos de estos esfuerzos están dirigidos a compensar las fuerzas dinámicas que actúan sobre el auto. Durante una carrera, el auto está acelerando, desacelerando o doblando en su máxima performance, o cerca de ella, de manera que el vehículo está siempre sujeto a fuerzas extremas que afectan su actitud. En suma, para obtener correctas características de tenida, el efecto



McLaren Cars presentó en Indy su modelo M16, básicamente similar al Lotus 72. Los técnicos de McLaren estiman que tal solución no es adeptable a F.1, dada la diversidad de condiciones vigentes en dicha fórmula.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





neto de los spoilers traseros y delanteros debe ser proporcional a la distribución de pesos, o bien ubicados ligeramente hacia atrás dado que el efecto de understeer aumenta con la velocidad del auto. Asimismo, a altas velocidades la parte delantera del auto puede estar sujeta a un empuje dinámico de abajo hacia arriba que tiende a despegarla del piso, de manera que este efecto también debe ser considerado. En este sentido, se intenta aprovechar al máximo el efecto adherente de los alerones o bien utilizar la carrocería de modo que actúe como un gran alerón, ejerciendo el mayor empuje dinámico hacia abajo y a la vez oponiendo la menor resistencia posible al avance. El Lotus 72, con su carrocería cuneiforme y los radiadores montados a ambos lados del cockpit es el punto de partida de esta tendencia. Si bien el ángulo de ataque no varía mucho, la fuerza que se ejerce hacia abajo en este tipo de carrocería aumenta ostensiblemente. Para dejar espacio útil para las entradas de aire, los relativamente grandes tanques de combustible han sido montados también a cada lado del cockpit. Un diseño básicamente similar ha sido adoptado por McLaren Cars para los autos presentados en la última edición de las 500 Millas de Indianápolis (M16) y por March para el modelo 711 F.1. McLaren Racing considera que este tipo de diseño no es ideal para F.1 dadas las variadas condiciones que ofrece la fórmula.

CAPACIDAD DE ADHERENCIA

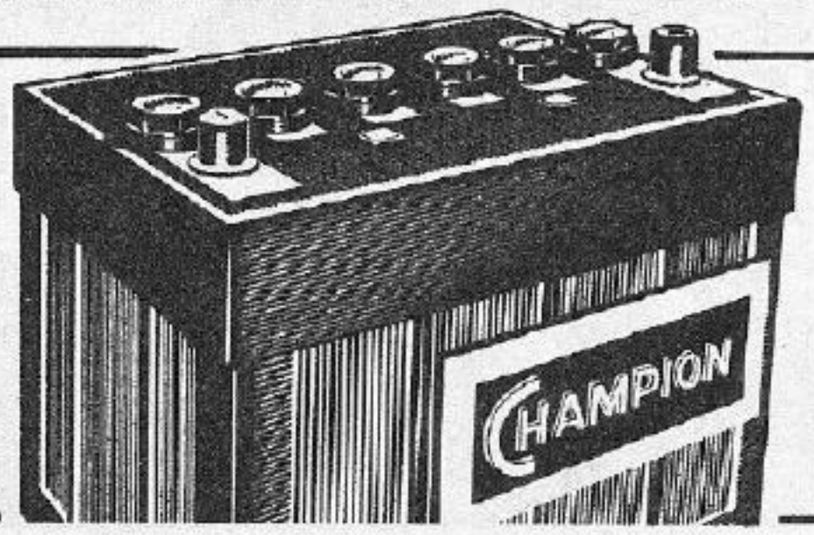
Aunque la mayor parte de los componentes del March 711 han sido dispuestos de la misma manera que en el Lotus 72, la idea fundamental en la concepción del March radica en reducir al mínimo el coeficiente de forma, para lo cual se ha dado forma elíptica a la sección trasversal de la carrocería. En el momento de su concepción, se estimaba —teóricamente— que el auto sería más rápido que sus competidores y que el flujo de aire alrededor de los alerones sería menos turbulento que en muchos otros autos. Mediante el uso de un alerón que toma todo el ancho del 711 en la trompa y de un spoiler trasero "multisección" también se estimaba darle al auto la mayor capacidad de adherencia provocada dinámicamente.

Otra teoría —Motor Racing Developments Ltd— es la que se basa en un diseño en el que la trompa del auto resulte lo más estrecha posible, con los radiadores montados entre las ruedas delanteras y los tanques de nafta no muy grandes, con un tanque principal incorporado a la carrocería y ubicado exactamente debajo del asiento del piloto.

En otros casos, los diseñadores toman como base la disminución de altura del centro de gravedad. Para tal caso, los tanques de combustible ubicados a cada lado del piloto son bajos y anchos —por ejemplo, en el B.R.M. P.-160—. Hablando en términos de peso, los 150 kg. de combustible necesarios para una carrera normal de F.1 se distribuyen más ventajosamente en tanques bajos y anchos a medida que se van consumiendo, redituando tal disposición una distribución de pesos que permanece constante. Dentro de esta tónica, puede apreciarse que en el caso del Lola T240 el radiador monta convencionalmente, mientras que los tanques —bajos y anchos— aparecen emplazados a ambos lados del motor. La distribución de pesos no varía y la resistencia al avance se reduce al mínimo.

Dada la tónica tipo cuña adoptada por la mayoría de los diseñadores, resulta obvio detallar las ventajas que se desprenden de la adopción de un motor tipo boxer —cilindros horizontales opuestos— contra el mayor espacio y por consiguiente mayor área frontal necesarios para los V 8 corrientes, sin olvidar que el centro de gravedad de un motor de cilindros opuestos es de por sí más bajo.

ACUMULADORES
CHAMPION
EL CAMPEON
DE LOS
ACUMULADORES



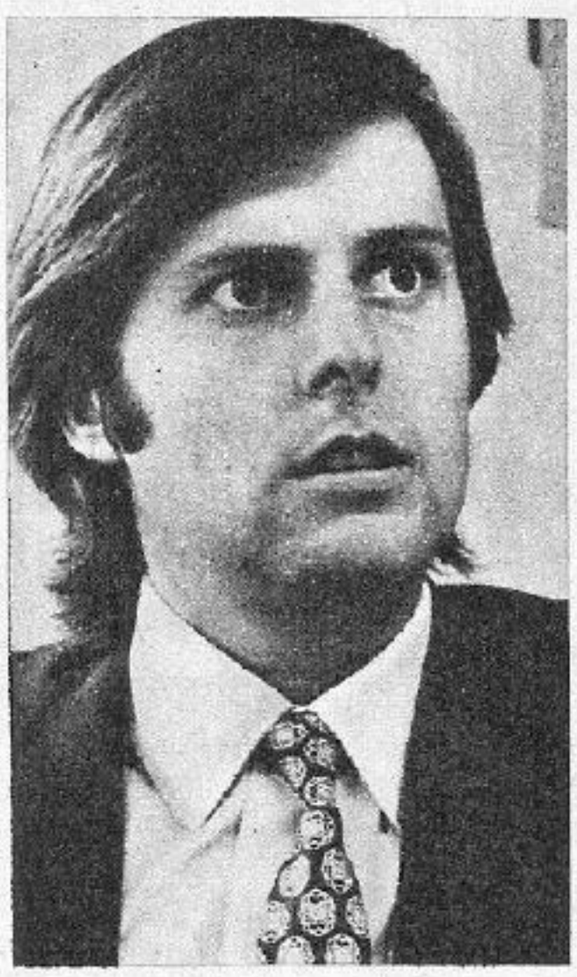


...y BUJIAS
CHAMPION
QUE PREFIEREN
LOS CAMPEONES

Si usa Champion
nunca cambiará de marca

CHAMPION S. A. CORDOBA 2756 - BUENOS AIRES

GRUPO UNO Y SUS HOMBRES



MAXIMO MACCHI

(Nombre nuevo que puede ser)

Debutó hace cinco años y corrió un montón de carreras con performances mediocres. De pronto surge en Grupo Uno con un auto que está a la altura de los mejores y muchos descubren sus dotes hasta hace poco desconocidas. De ahora en adelante la idea es ganar... y por qué no.

Segundo en la Vuelta de la Manzana y muy cerca del triunfo. Segundo en Capilla del Monte detrás de Paco Mayorga. Dos buenas actuaciones en el recién nacido Grupo Uno, y un primer puesto en las Seis Horas Fiat junto con Saltzman en un 600. Para completar lo hecho en estos seis meses, una intervención en la carrera de 25 de Mayo donde se le enroscó una bancada y se quedó con muchas vueltas menos.

Esta es en términos generales la labor realizada por Máximo Macchi (otro nombre nuevo), que surgió del anonimato corriendo en G-1 pese a que hace años que anda entre los Fiat con suertes dispares. Pero como suele suceder, cuando de pronto alguien surge, comienzan a reconocerse sus dotes o virtudes que hasta unos meses atrás eran ignoradas. Y es el mismo Galluzzi (CCF) el que habla con cierta seriedad acerca de Macchi; o Paco Mayorga, que asevera que aunque le falta un poco, tiene las condiciones como para hacer las cosas bien. Por estas razones y por tener una cupé de mecánica sólida —responsable de ella son Nadín y Sellés—, es que Máximo Macchi dejó de ser el "desconocido de siempre" para trasformarse en cualquier carrera de Grupo Uno, en uno de los integrantes de la lista de "posibles" que se barajan los sábados por la noche en la barra de algún boliche.



"Corro desde 1966 y siempre con Fiat. Debuté con una berlina '64 en una carrera que se llamó..., algo así como... Revancha de Debutantes, y que se hizo en el autódromo. Si no me equivoco la ganó un mucha-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



cho Furlan que ahora corre rallies con una rural Fiat 1500. Como no teníamos idea de lo que se podía hacer para que el auto viajara más, le pusimos un carburador de Kaiser Carabela (¡¡¿¿!!) . . . , el auto no andaba en baja porque se ahogaba. Doblando y frenando era un desastre tan grande que no te podés imaginar. Después inventamos una nueva y cambiamos el carburador del Carabela por un Cárter que parecía una palangana. Cada vez que íbamos a correr al autódromo y levantábamos el capó la gente miraba el carburador y no lo podía creer. ¿Pero sabés una cosa? El motor andaba muy bien . . . pese a la palangana. Después fui al Gran Premio de ese año y me quedé pasando Pergamino porque se rompió un pistón. El coche andaba una barbaridad . . . casi 7.000 vueltas en cuarta con gomas 640x13 que le habíamos sacado a un Valiant. Era algo así como 185 km/h.; sin duda era demasiado. Así quedó el motor . . ."

Insistió con Fiat 1500 en muchas carreras, pero nunca brilló porque por hache o be, el auto se quedaba. Falta de organización, improvisación y sólo ganas de correr. Viajes a Europa, especialmente a Italia, el trabajo en la impresora del padre en Buenos Aires, y alguna que otra carrera de vez en cuando.

"Cuando salió el Fiat 128 me compré uno y decidí correr en G-1. Pero después noté que no había categoría. Se lo cambié a mi madre por una berlina 1600, la entregué como parte de pago y saqué una cupé. La desmantelé toda, le hicimos el motor y en diez días quedó lista para la Vuelta de la Manzana. Tuvimos problemas pero el auto se portó bien y terminamos segundos, pese a que en la última etapa cuando lo vi parado a Pepe Migliore con una goma pinchada pensé que ganaba . . . , bueno, en realidad en ese momento estaba primero en la general y faltaba poco para General Roca, pero se hizo justicia y yo también pinché una goma . . . , al final entré segundo."

Luego Capilla del Monte repitiendo ese puesto y con buen manejo en la parte sinuosa. Una cupé 1600 que después de las de la Comisión es la que más camina. "No sé cuánto anda. Más o menos unos 170 y pico, porque si bien el cuentavueltas me marca 6.500, los coches oficiales me pasan con relativa facilidad y dicen que andan a 6.400. Después de los coches de la Comisión y el Peugeot de Paco Mayorga creo que el mío es el más veloz . . ."

Ahora la idea fija es la carrera de las cuatro etapas a realizarse en Córdoba por caminos de montaña. Claro que también piensa en cómo se organizará con los auxilios, los abastecimientos, en fin todo eso que también hace un triunfo. Porque la idea de Macchi, ahora es ganar.

Máximo Macchi, 27 años aunque parezca tener diez menos, italiano de nacimiento pese a que hace 24 que habita nuestro suelo y no quiere que se insista mucho sobre su nacionalidad, posiblemente debido a la invasión itálica en nuestro automovilismo a cargo de Rattazzi y Novara. Anótese el nombre en la libreta de tapas negras y a tenerlo en cuenta.

Quizá este señor le es desconocido, pero tiene algo en común con Usted. Ser...

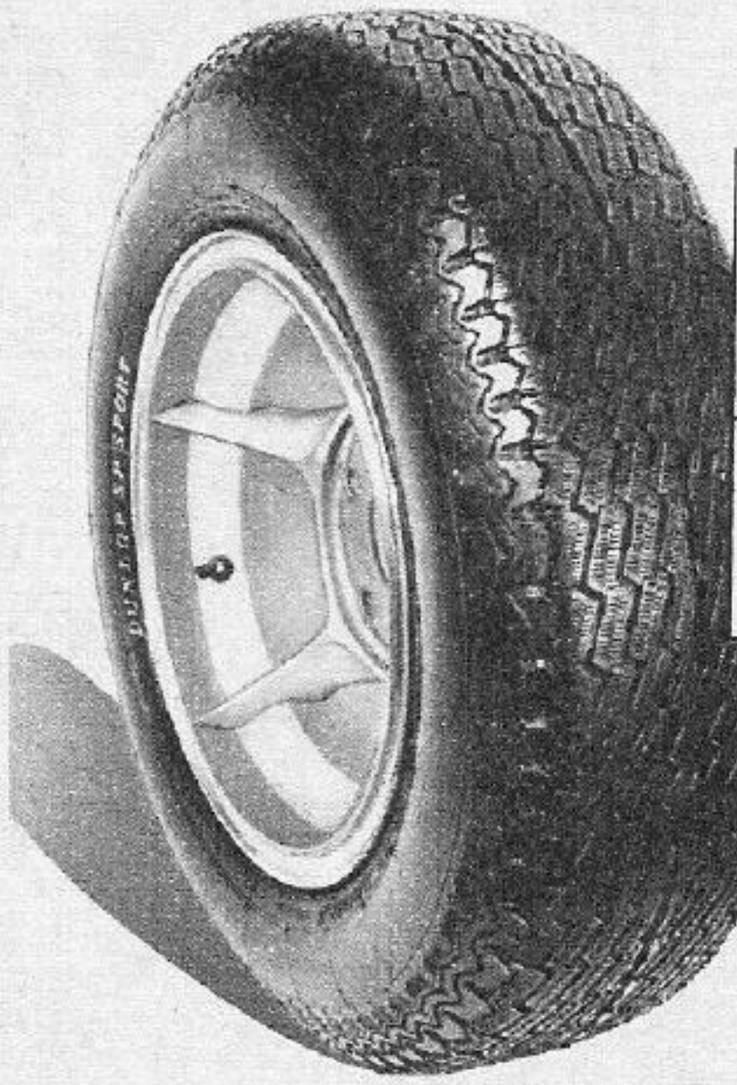


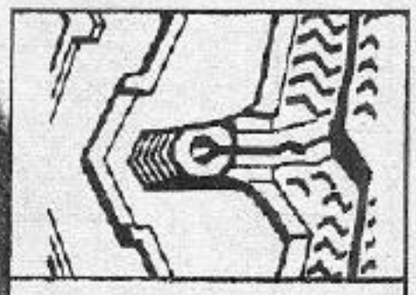
Miguel Herrera.
Automovilista. Ganador de 3 Rallys seguidos.
Sus amigos le dicen que estuvo regular, regular.

...Fanático!

Bueno, en alguna medida todos somos fanáticos de algo, no? El Sr. Herrera, fanático de la tenida, sabe de neumáticos con agarre y también de rebajes, volantazos, corregir y no aflojar en todo el camino, aun estando éste mojado, húmedo o con "barrito".
Por eso elige para su coche neumáticos SP AQUAJET CB73, los del invento que le ganó a la lluvia.
El y usted van para adelante y tienen algo en común:
Son los fanáticos de DUNLOP... Es decir, de lo mejor!

SP AQUAJET CB 73





Aquajet:
Multicanales y agujeros laterales que secan el área de apoyo.

DUNLOP

CALIDAD PARA LOS QUE VAN ADELANTE

LINTAS DAL 161

JACKIE STEWART ANALIZA CIRCUITO POR CIRCUITO

LA SEGURIDAD



El circuito canadiense de Mont Tremblant es angosto y áspero, de tipo montañoso, con las propias rocas como tribunas naturales rodeadas de pinos.

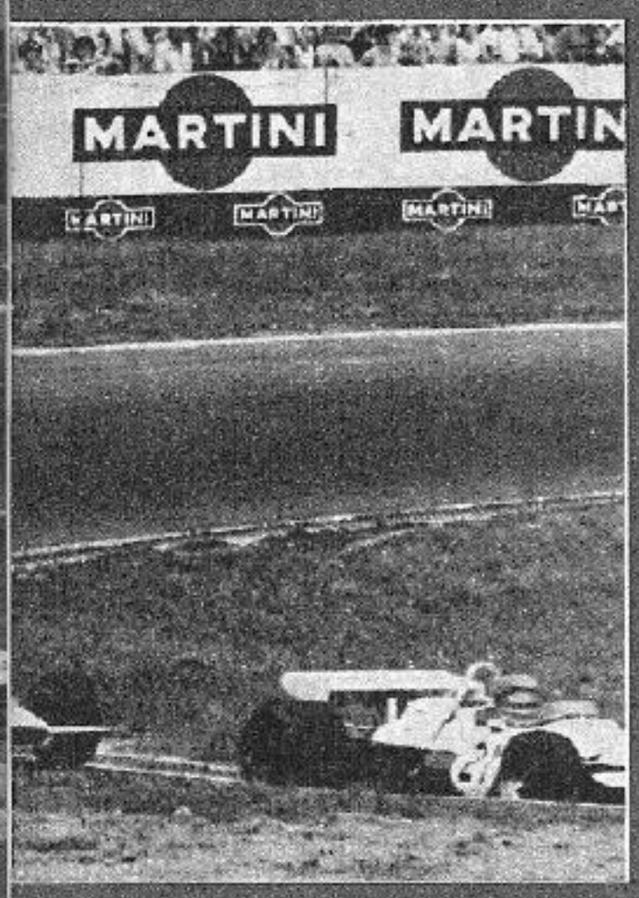


Hockanheim es un circuito que fue peligroso, pero actualmente tiene amplias áreas de escape y perfecta ubicación para el público.

D EN F1

En esta nota final, Jackie Stewart nos habla del clásico Nürburgring, de Hockenheim, Monza y de los circuitos americanos en que culmina la lucha por el Campeonato Mundial de Conductores: Mosport, Mont Tremblant, Watkins Glen -sobre el que puntualiza algunas criticas apoyadas en anécdotas personales- y el Autódromo Nacional Ricardo Rodríguez, de México, donde el público hizo peligrar la validez de la carrera para el torneo de pilotos

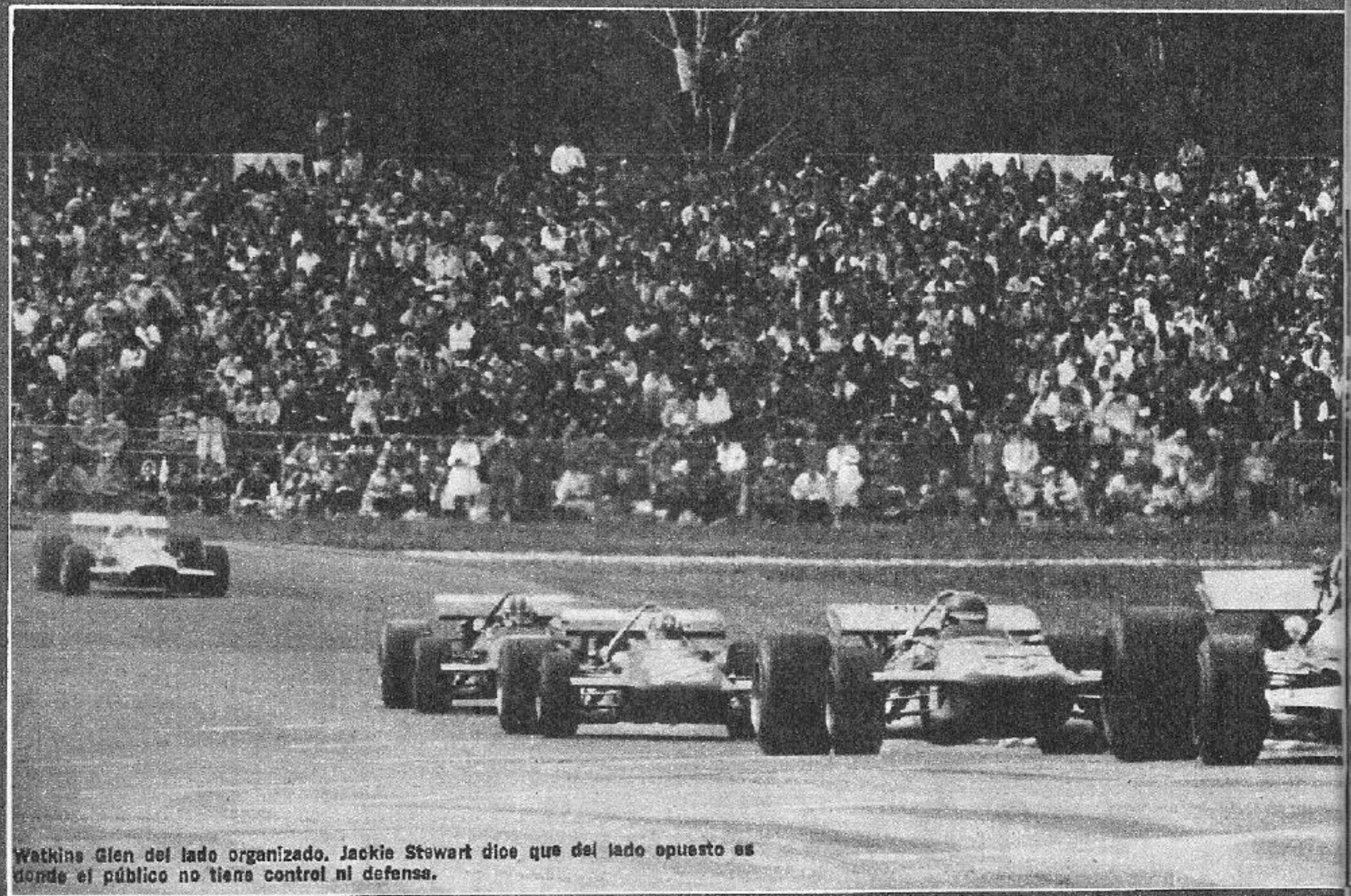
ULTIMA PARTE



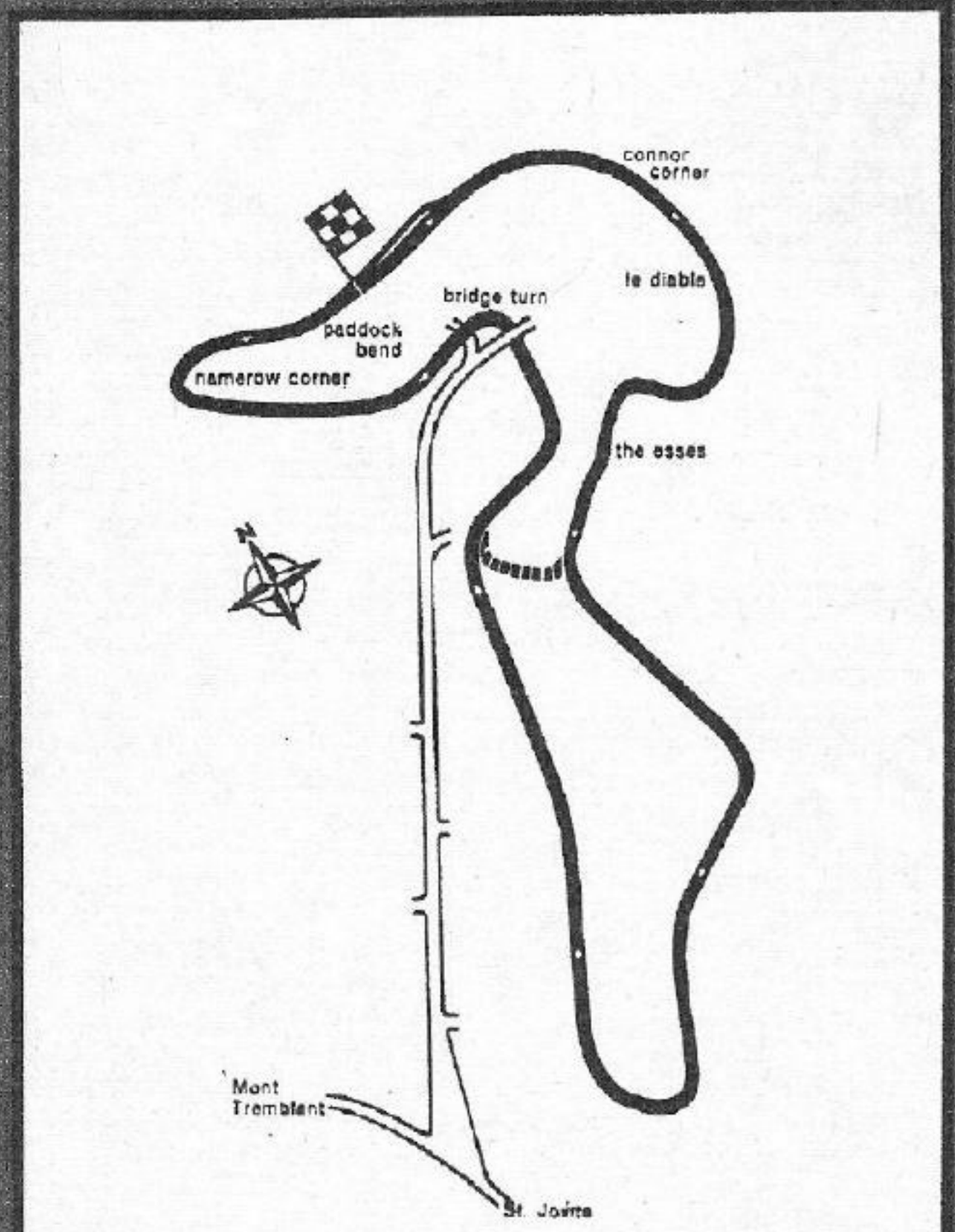
El Gran Premio de Alemania ha sido disputado desde hace mucho tiempo en el ya legendario circuito de Nürburgring, enclavado en los montes Eifel, cercano a la población de Adenau. Tiene un trazado dificilísimo, en el que se han combinado a lo largo de 23 kilómetros todas las dificultades posibles que pueda encontrar un conductor; allí se aplica más que en ningún otro lado el caso que gana el que menos errores comete por vuelta. Casualmente por eso, porque los corredores sabemos la cantidad de errores que cometemos en cada giro, es que solicitamos el año pasado no correr en Nürburgring hasta que esta pista sea puesta totalmente al día en materia de seguridad. Ya de por sí es bastante riesgoso el hecho de correr como para aceptar el peligro que representan los gruesos árboles que bordeaban la pista, la falta de defensas y barreras en profundos barrancos y en lugares que sólo seguían intactos porque sí, por la tradición de que fuera un obstáculo más a salvar a cara o cruz, a vida o muerte.

El GP alemán del año pasado se llevó a cabo en Hockenheim, que es totalmente distinto al Ring, puesto que su trámite es sumamente violento y veloz. Desde que se mató allí Jim Clark, en 1968, hasta el presente, Hockenheim ha cambiado en forma fundamental. Ahora tiene dos curvas a manera de chicanas en los tramos más veloces, defensas por todos lados y amplísimas banquinas en los lugares en que antes había bosque espeso al borde del camino. Sin embargo, para los alemanes esta pista no tiene el mismo valor que el Ring en lo que hace a la realización del GP nacional y prueba de ello es que este año se podrá correr nuevamente allí, ahora con banquinas, protecciones para el público, defensas y guardarails perfectamente instalados y estudiados. En menos de un año, después que los F1 no se presentaron en el Ring, las autoridades del mismo hicieron un trabajo para el cual en otras oportunidades habían pedido

JACKIE STEWART ANALIZA CIRCUITO POR CIRCUITO



Watkins Glen del lado organizado. Jackie Stewart dice que del lado opuesto es donde el público no tiene control ni defensa.



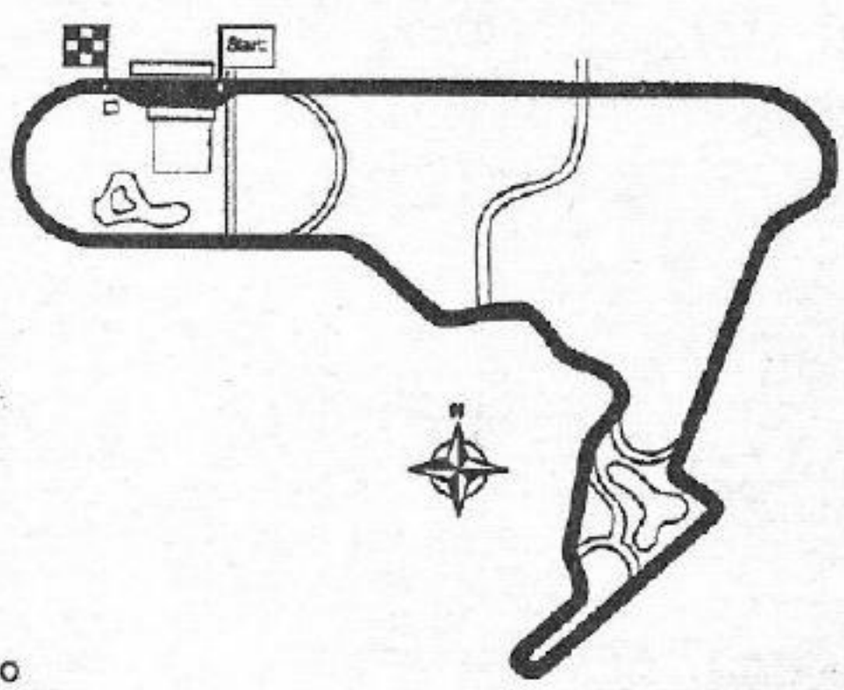
MONT TREMBLANT

plazos de cuatro o cinco años en mejoras progresivas. Gracias a esta actividad y a los resultados que produjo, los pilotos salimos doblemente beneficiados. Ahora podremos correr en Nürburgring sin correr más riesgos que los lógicos que la profesión implica.

MONZA

Pocos como Jackie Stewart conocen tan al dedillo los secretos del velocísimo autódromo de **Monza**, escenario irremplazable del **Gran Premio de Italia.** Se adaptó a ese rápido trazado desde sus principios en F1, en 1965, y en ese mismo año tuvo la satisfacción de ganar allí el primer Grand Prix de su lista personal, con el BRM 1500 cm³. También triunfó en Monza en 1969, adjudicándose el Campeonato Mundial de ese año con Mátra-Ford y protagonizando el papel principal en el final más reñido del historial de la prueba, batiendo por centésimas de segundo a Rindt, Beltoise y Mc Laren.

"Posiblemente se ha tardado un poco en tenerlo en estas condiciones desde que Monza



RICARDO RODRIGUEZ

http://lasrevistasdemotor.wordpress.com



lado externo de las curvas para la fecha en que se corrió el GP. Recién al año siguiente estuvieron instalados los guardarails internos, conformando los pedidos elevados por la GPDA (Grand Prix Drivers Association).

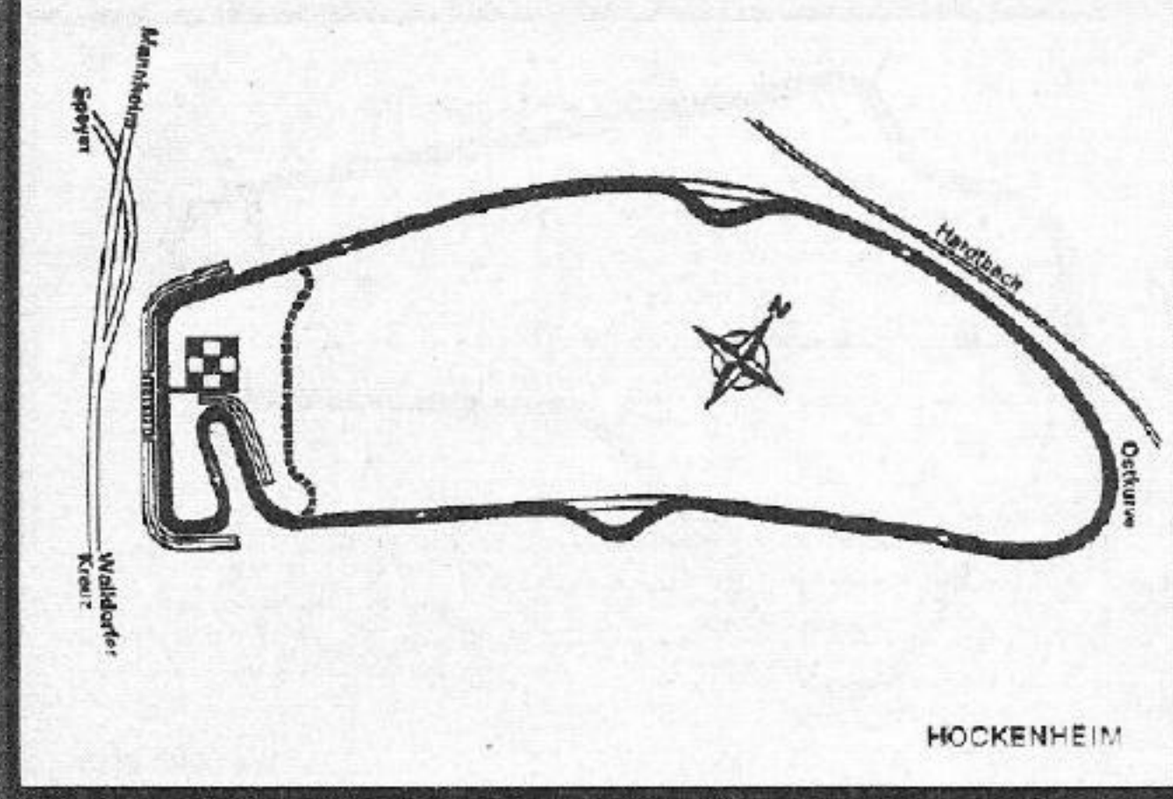
Algunas semanas después del GP del 68 hice un viaje para examinar el lugar donde se accidentó Chris Amon, en la primera curva de Lesmo, a fin de elevar un informe solicitado por la GPDA. La Ferrari de Amon había golpeado el guardarail externo pero, contra lo esperado, en vez de frenarse o rebotar hacia la pista, siguió viaje hacia la parte externa, como lanzada por una catapulta contra los árboles del costado. Chris se salvó gracias a un milagro; su arnés de seguridad falló y fue despedido sobre el césped antes que el auto se estrellara de árbol en árbol.

La razón de esta inesperada reacción de la barrera fue que los troncos con que se habían apuntalado las barreras no eran de madera tratada o estacionada, sino trozos de árboles volleados para ensanchar la pista. árboles que permanecieron tirados a la intemperie hasta el momento de aserrarlos para hacer los postes e instalar los dobles guardarails. Cuando el auto golpeó, el poste se quebró, todo cedió hacia atrás trasformándose de defensa a trampolín, y el resto ya está contado."

dejó de ser un circuito semipermanente, pero también hay que tener en cuenta que nunca como ahora el tema seguridad se ha tratado con tanta urgencia y rigurosidad. Obviando esa demora, por lo poco sensible, hay que reconocer que los organizadores italianos se han esforzado mucho por poner a Monza en la vanguardia de los circuitos europeos, tanto en seguridad como en varios otros aspectos. El trabajo escalonado para la instalación de defensas ocasionó algunas anormalidades, como, por ejemplo, en 1968, en que había guardarails únicamente del

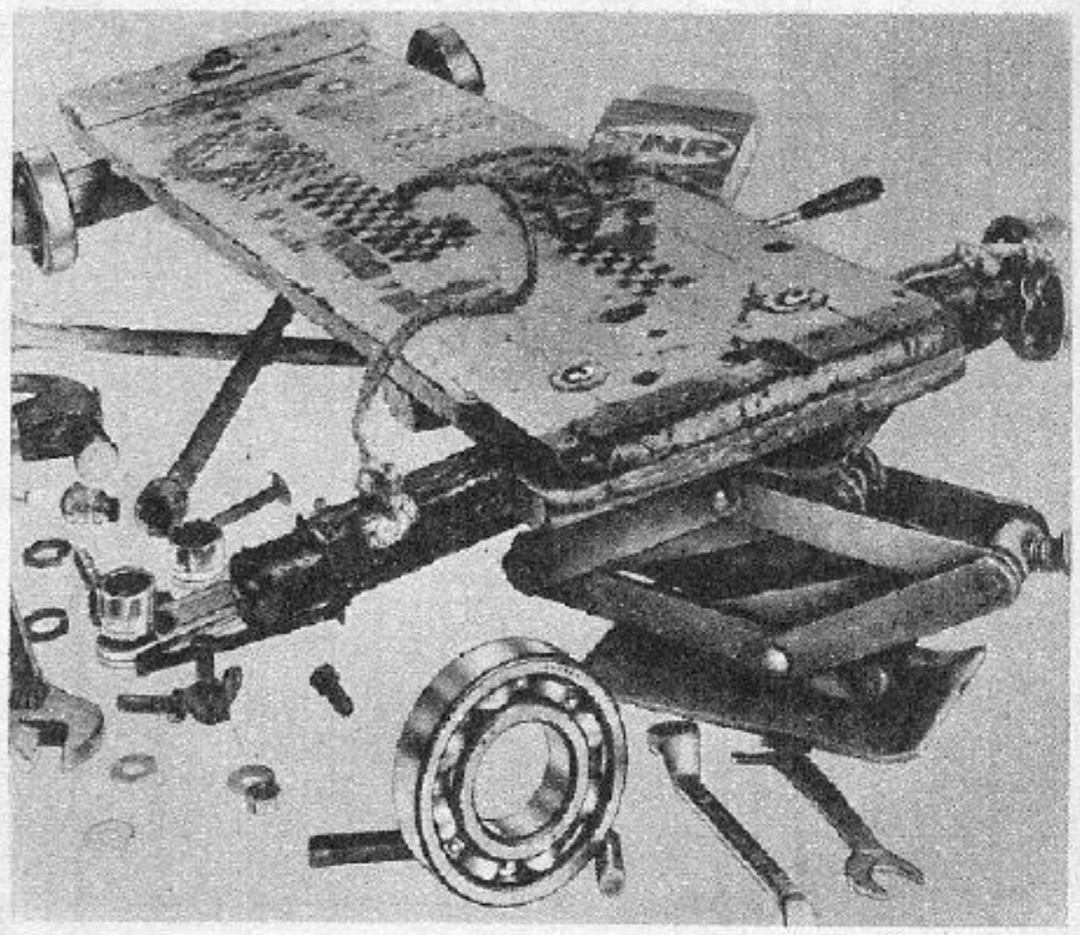
LAS PISTAS AMERICANAS

El **Gran Premio de Canadá** se corre alternativamente en dos circuitos, el de **Mosport** y el de **Mont Tremblant**, también llamado **St. Jovite** por hallarse a mitad de camino entre las dos localidades citadas, razón por la cual sería bueno que dirimieran cómo se llama en definitiva para driblear las confusiones que



HOCKENHEIM

Este taller sabe dejar contento a su cliente.



En todos los buenos talleres del mundo se utilizan nuestros rulemanes para brindar el mejor servicio de mantenimiento a todas (o casi todas) las marcas de automóviles... y claro, el cliente muy contento.

Es que, cualquiera sea la marca y modelo del auto (Renault, Citroën, Chrysler, Ford, Chevrolet o Peugeot) hay un ruleman SNR que asegura perfecto funcionamiento.

Adóptelos usted también.

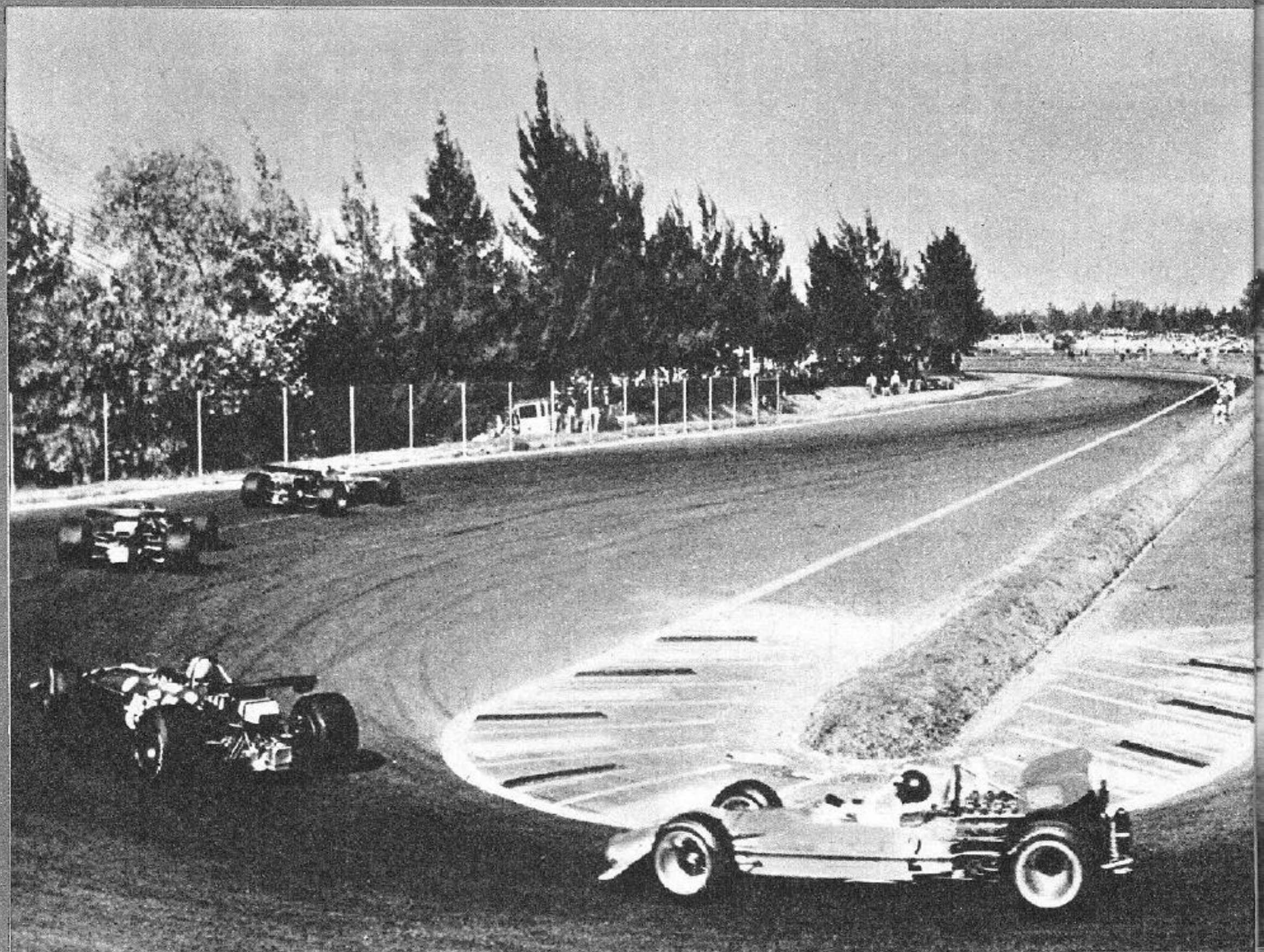
Nuestros distribuidores de todo el pais lo asesorarán gustosamente y pondrán a su disposición un amplio stock, que posibilitará la pronta entrega de sus pedidos especiales y urgentes.

RULEMANES

SNR

DE ALTA PRECISION

JACKIE STEWART ANALIZA CIRCUITO POR CIRCUITO

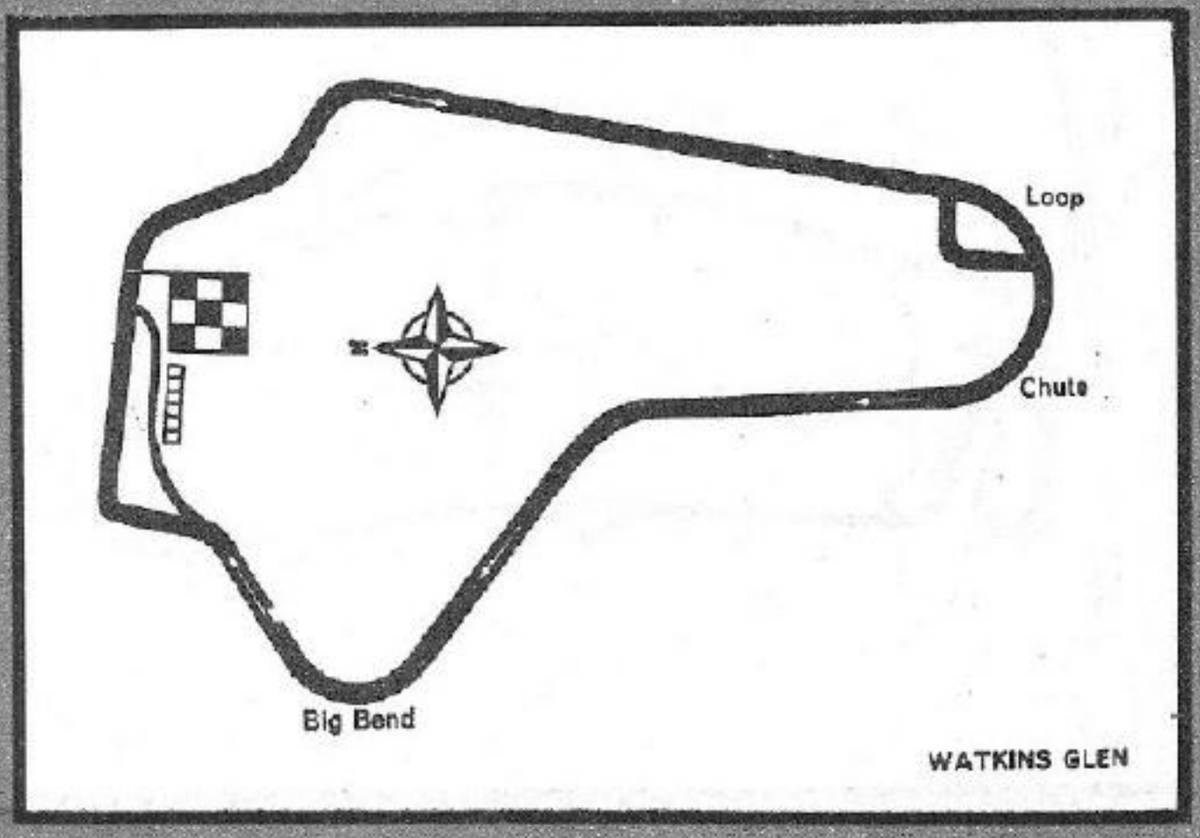


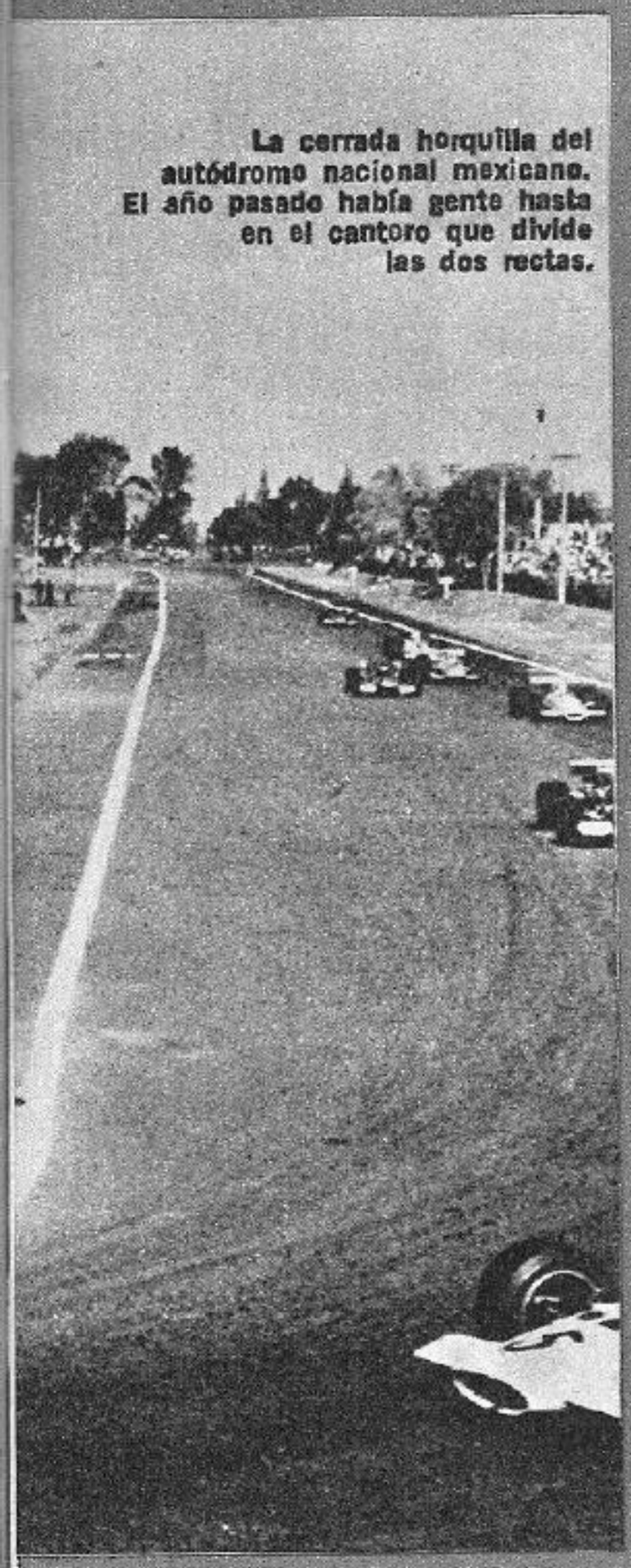
acarrea el doble nombre a los no avisados. A pesar de correrse en forma alternada, no es raro que inexplicablemente la carrera se haga dos años seguidos en un lugar, para luego volver sin previo aviso al escenario anterior.

"Mont Tremblant es muy bello como lugar, pero el autodromo no es lo ideal, por el momento. Es decir, todos los dispositivos de seguridad están dónde y cómo deben estar, pero el defecto reside en la pista, que es muy despareja —se anda a los saltos constantemente— y para colmo es demasiado angosta. Los lomos de burro son verdaderas rampas de lanzamiento y en caso de trabarse el acelerador en algunos de ellos —como ya antes ha sucedido— uno corre serio peligro de ir a parar al río, de no ser por las defensas instaladas, que pueden evitar la zambullida pero convertirse en un duro obstáculo en caso de chocarlas de frente.

En cuanto a Mosport, los organizadores no han demostrado nunca el entusiasmo exhibido por los de Mont Tremblant para mejorar la pista en el aspecto seguridad. Lo que en otros tiempos podrían haberse llamado taludes, últimamente se han convertido en verdaderas rampas de lanzamiento de los autos fuera de control sobre el público en más de una de las curvas. Y lo notable es lo fácil y barato que podría resultar mantener los taludes bien a pique diferenciando netamente los niveles de los pisos por donde pasan los coches y donde se ubica el público, en lugar de permitir que la tierra que se va desmoronando se asiente y forme las peligrosas rampas. Si en el nivel que corren los autos, al final del área







La cerrada horquilla del autódromo nacional mexicano. El año pasado había gente hasta en el cantoro que divide las dos rectas.

de escape se ubicaran guardarails para evitar el contacto con la barranca de tierra y en el nivel en que se ubica el público se limita la proximidad de éste al área de peligro mediante un tejido de alambre o una valla de madera, el dispositivo sería prácticamente ideal."

WATKINS GLEN

"El problema mayor que presenta el circuito neoyorquino de Watkins Glen, escenario habitual del GP de Estados Unidos, es la seguridad de los espectadores.

Habitualmente hay mucha policía rondando por los pits y los accesos a los mismos, por la línea de largada y llegada y por la recta principal, pero del lado opuesto a ésta no es difícil encontrar grupos de personas que están demasiado cerca del borde de la pista, incluso delante de alguna de las pocas defensas existentes, sin la presencia de una persona que los ponga en su lugar.

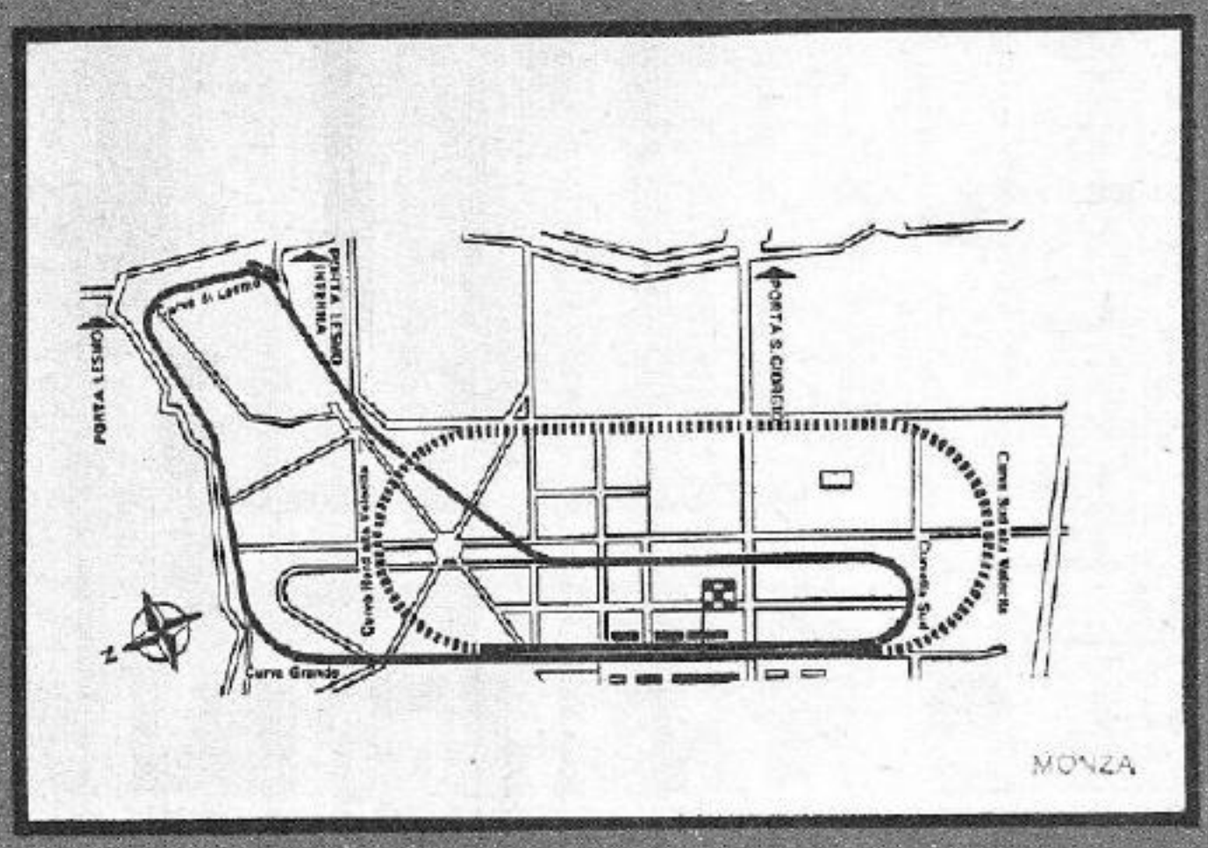
Esta es una de las peores cosas que pueden suceder en una carrera, porque por una parte el piloto corre nervioso por el peligro que un despiste podría significar para esa gente, y por la otra porque la gente no entiende aunque lo escuche por radio y televisión, lo lea en los diarios, revistas, carteles y al dorso mismo de los tickets de entrada que el automovilismo es peligroso. Al parecer la única manera de hacerlo entender es poniendo vallas bien altas de alambre tejido y más policías.

Y si lo digo así es porque sufrí en carne propia la negligencia de los vigilantes y la inconsciencia de los vigilados en el GP de USA del '68, cuando venía a toda velocidad trepando la loma donde termina la recta del fondo, después de la cual sigue una curva que no se ve desde abajo, sino que se toma un poco «de memoria».

En el preciso instante en que surjo detrás de la loma, ya acomodado para doblar, me encuentro a boca de jarro con dos espectadores corriendo para cruzar la pista. Uno de ellos se había lanzado con decisión y completó la carrera en una sola línea y alcanzó holgadamente el otro borde, pero el otro tuvo un momento de indecisión cuando ya estaba yo casi encima y sólo un volantazo preciso, guiado por el Destino y no por mí, evitó por escasos centímetros que lo llevara por delante. De haberlo hecho, el accidente hubiera cobrado inevitablemente su vida, podría haber involucrado a otras personas muy cercanas al lugar e incluso a mí mismo; por la parte material, me hubiera costado la carrera, destrozar un auto que es muy costoso, una discusión explicativa con Ken Tyrrell y la carrera, que de haberse producido el accidente no podría haber ganado.

Estimo que desde el punto de vista de control y protección del público Watkins Glen es un circuito que no condice con la imagen de superorganizado que tiene todo lo norteamericano, y espero poder ver por fin este año realizadas todas las reformas e instalaciones sugeridas al respecto.

Otro problema grave de WG es que sus boxes están mal ubicados, a mitad de camino de una colina, o sea que un auto que viene a toda velocidad por la pista no sabe si del otro lado de la loma se va a encontrar en medio del camino con un auto que salió de boxes y marcha a mucho menor velocidad. Por el valor de las instalaciones —bastante precarias— bien se podría prescindir de ellas y hacer unos boxes lógicos en la recta más larga, actualmente la del fondo, donde no hay altibajos topográficos."



MONZA

MEXICO

"El Gran Premio de México se disputa anualmente en el que en un momento se llamó Autódromo Magdalena Mixhuca y hoy ha sido rebautizado como Autódromo Nacional Ricardo Rodríguez, el fallecido hermano de Pedro, verdadero héroe nacional para los mexicanos por el arrojo suicida con que acometía cada evento. Ricardo murió en ese mismo circuito, practicando para el primer GP mexicano, intentando ser el más veloz de todos. Evidentemente él representaba muy bien al pueblo del que había salido, a esa gente ávida de emociones que no duda en poner en peligro la fecha puntable de su país en el Campeonato Mundial a cambio de poder sentarse al borde de la pista a comer sus viandas y gritar de alborozo al paso demasiado cercano de un F1 derrapando por esquivarlos, y luego invadir la pista para tocar los autos, los pilotos, llorar y reír por un cuarto puesto de un compatriota y alejarse al fin habiendo dejado hecho pedazos todo lo que se edificó en un año.

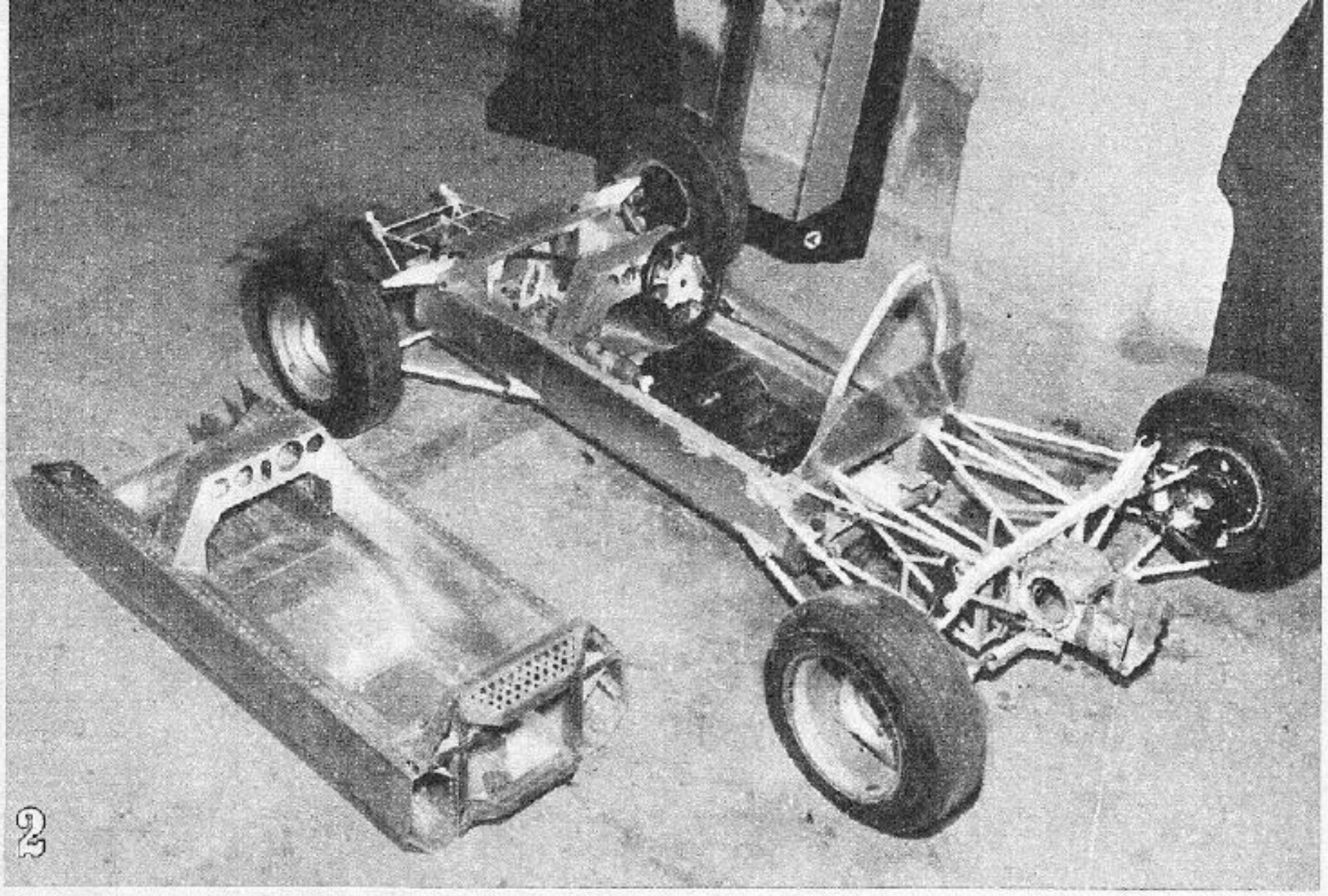
Personalmente, no volvería a correr en México jamás. El año pasado demoramos la largada para intentar con el señor Velázquez, la máxima autoridad de la prueba, hacerlos retroceder detrás de las defensas pero nadie se movió, todos parecían sordos o no entender el idioma castellano. Ni miraban, ni contestaban, simplemente se quedaban donde ellos querían, y ni un policía acudía a los pedidos de Velázquez, más interesados en aprovechar la aproximación suicida de la multitud para quedarse con ellos, que en el deber de intentar al menos que algunos se fueran empezando a mover. Al fin la carrera se hizo en esas condiciones deplorables, ya que cuando íbamos a decidir si correr o no, Velázquez deslizó que si esa gente no veía una carrera de autos ese día, habiendo autos, lo más probable era que los rompieran a todos, e incluso también alguna cabeza.

Así y todo, parece que la FIA finalmente ha levantado la suspensión que pesaba sobre el GP de México a causa de estos desastres y a fin de año volveremos a tener el placer de repetir nuevamente la historia.

Del circuito poco y nada se puede decir, dado que con todo el público encima de los corredores, los dispositivos de seguridad son nulos y las posibilidades de no provocar una masacre al menor descuido se multiplican exageradamente. Sólo se puede opinar que en trazado, en su parte mixta, es demasiado lento, tan cerrado que es casi imposible doblar con un F1 sin andar constantemente por los bordes de la pista."

"Sin duda se está haciendo mucho más que antes en materia de organización y seguridad de circuitos, pero creo que también tendrá que llegar para Europa, como llegó en los Estados Unidos, el momento en que en distintos países se comiencen a construir nuevas pistas, con mejores instalaciones, comodidad para el público y seguridad para los pilotos.

Es hora de que los circuitos se vayan poniendo un poco a tono con el automovilismo del presente y se preparen para no volver a perder terreno en lo futuro."





1 Forma de cuña para la carrocería. Chasis monocasco en dural remachado con una subestructura tubular que soporta al motor, caja y elementos de la suspensión trasera. Los radiadores de agua serán dos, montados sobre la cuaderna trasera y entubados a la manera Ferrari en su nuevo F1.

2 El de la derecha es el F4 terminado. El de la izquierda es una estructura similar pero adaptada a F2. En este caso al chasis se le remachó una cuaderna de caño de acero cuadrado y chapa del mismo material para hacer trabajar al motor como chasis. Por el momento se piensa trasformarlo en un F4 similar al que está a su lado.

3 El nervio de chapa en U soporta la subestructura tubular (portadora de la batería, carrocería y presiones del alerón) además de absorber las reacciones laterales de la dirección.

4 Cuaderna del tablero y recipiente de líquido de frenos.

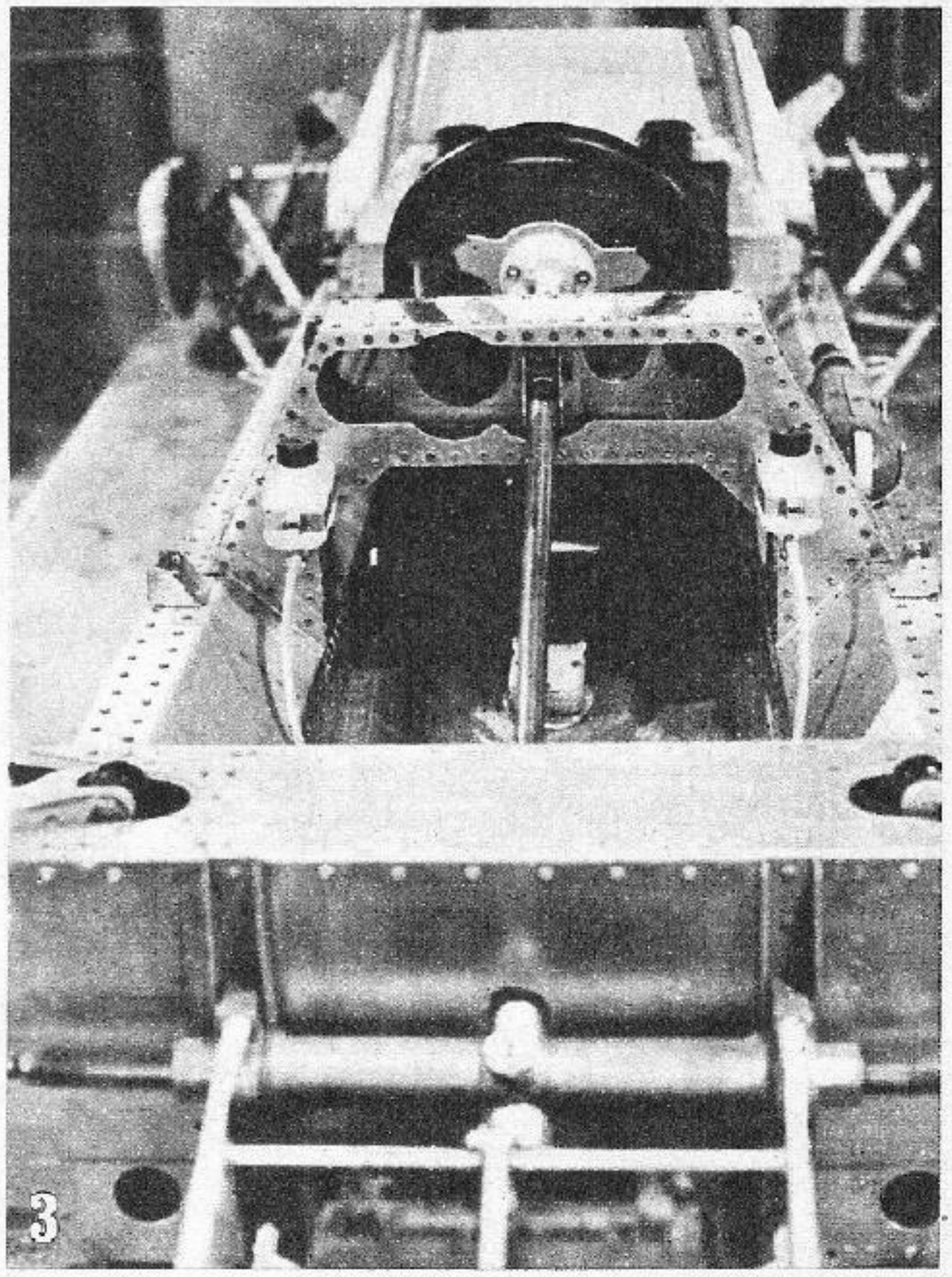
5 Jorge Parodi, constructor, responsable de este excelente F4.

Jorge Parodi, responsable de Avante, construyó su primer F 4. Un auto más que se une a los ya construidos por la empresa, tales como el Avante-Albizu-Dodge de Cuvertino en F1 y Avante-Tornado usado por Del Río en SP en 1970

Hay categorías que nacen económicas y si llegan a funcionar bien, tarde o temprano terminan siendo caras como otras más o menos similares. Eso sucede aquí y en cualquier lado, porque no puede haber ningún tipo de automovilismo económico; menos caro que otro sí, pero económico imposible. Cuando hay que pulir detalles porque la competencia es cada vez más ardua es cuando la cosa empieza a ponerse onerosa. Claro ejemplo es el nuevo F4 construido por Jorge Parodi (único responsable en la actualidad de Avante), un auto exquisitísimo para lo que estamos acostumbrados a ver en Fórmula Cuatro.

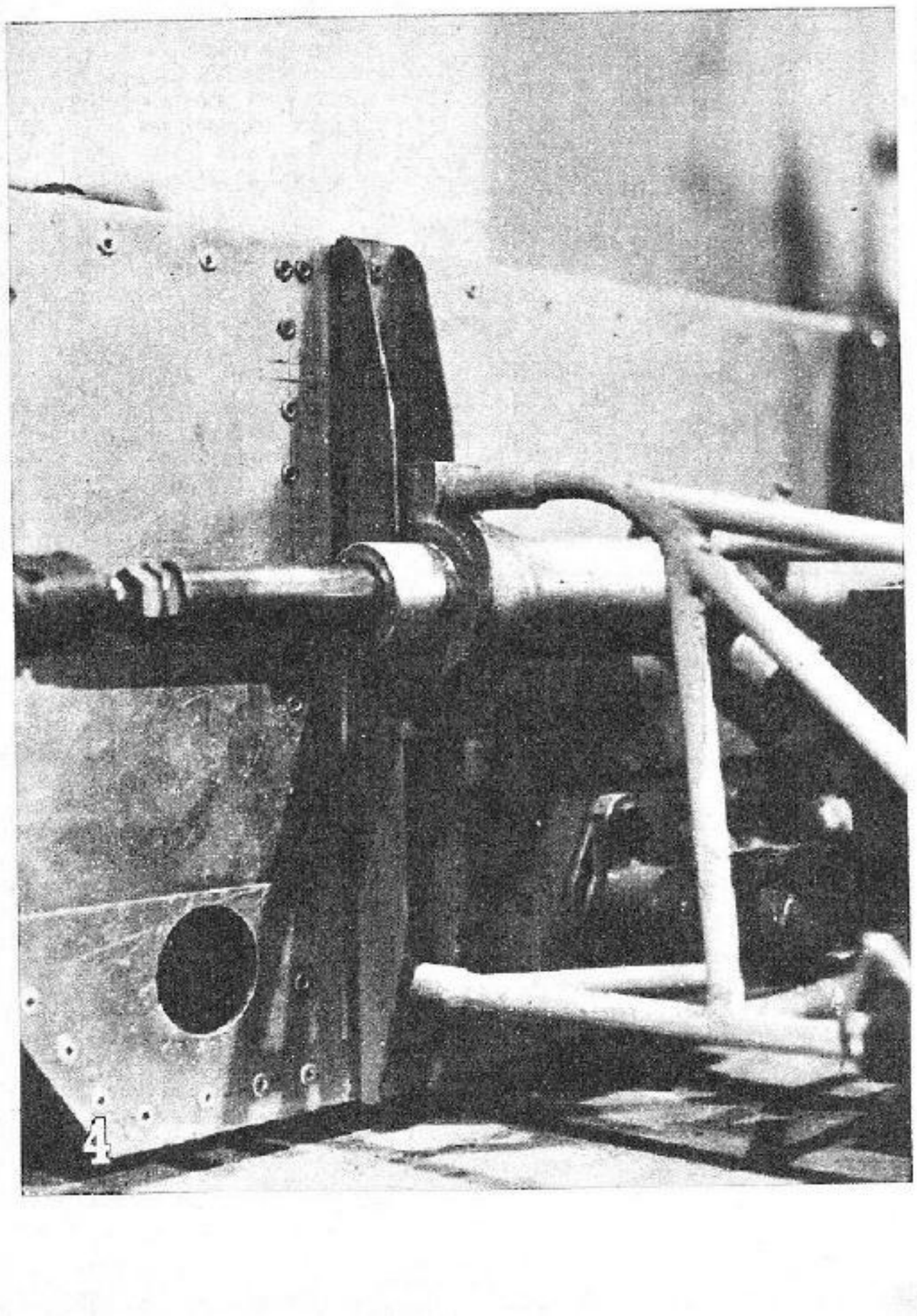
Un auténtico monocasco construido en dural, sin estructuras tubulares dentro del mismo, pero con un reticulado de caños en la zona del vano motor como única estructura. Rótulas Heims por los cuatro costados, suspensión delantera con resortes internos y trasera convencional Brabham, tanques internos al monocoque con poliuretano rígido en su interior y muchos detalles más que indican una fineza y calidad de construcción muy alta.

Por supuesto el precio también es alto. Va más allá de los 800.000 nacionales, casi un 30 % más de lo que cuesta otro chasis 0 km para la categoría. Pero es un precio lógico para un auto del tipo de construcción de este Avante F4.

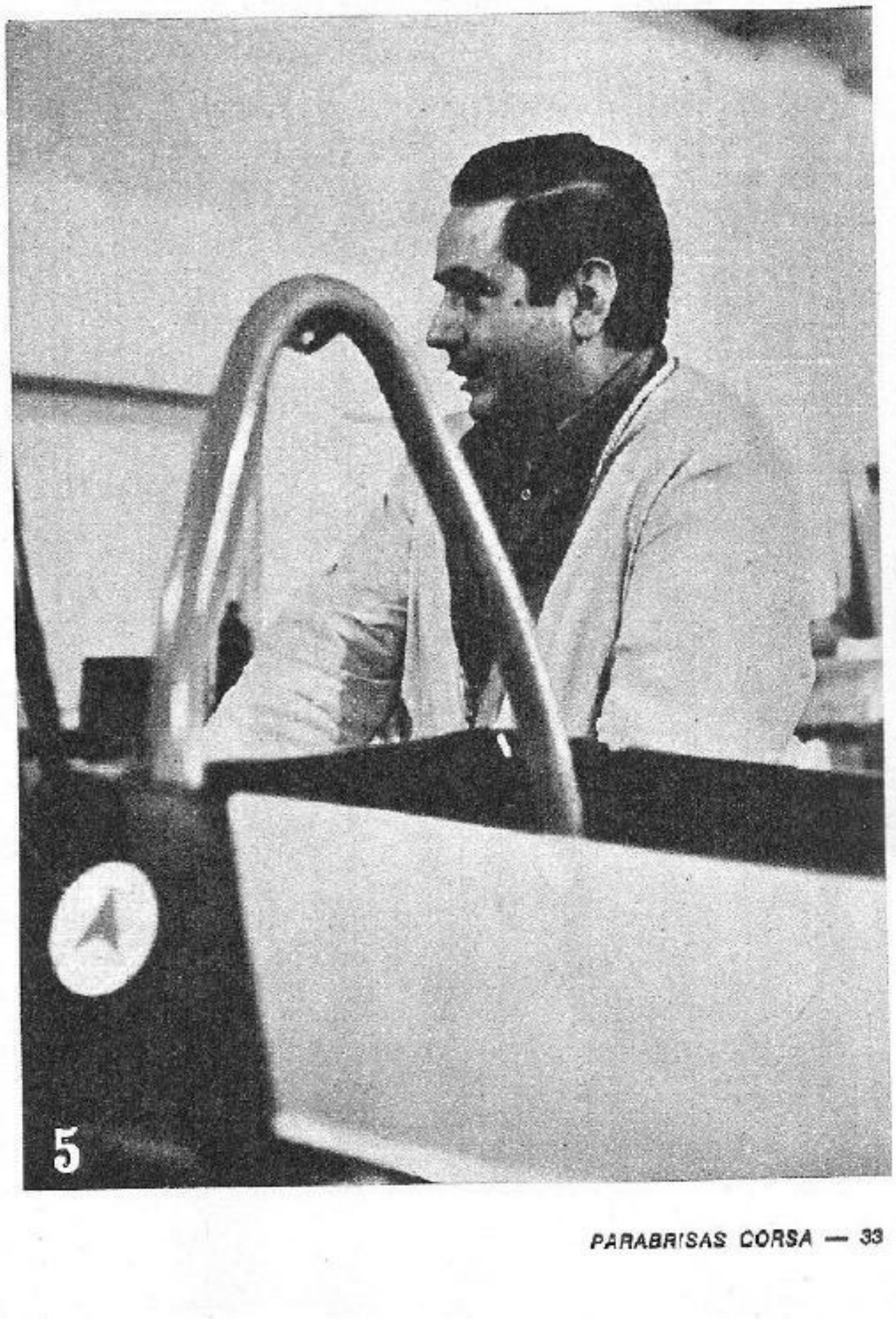


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NTE CON LA F4!



4



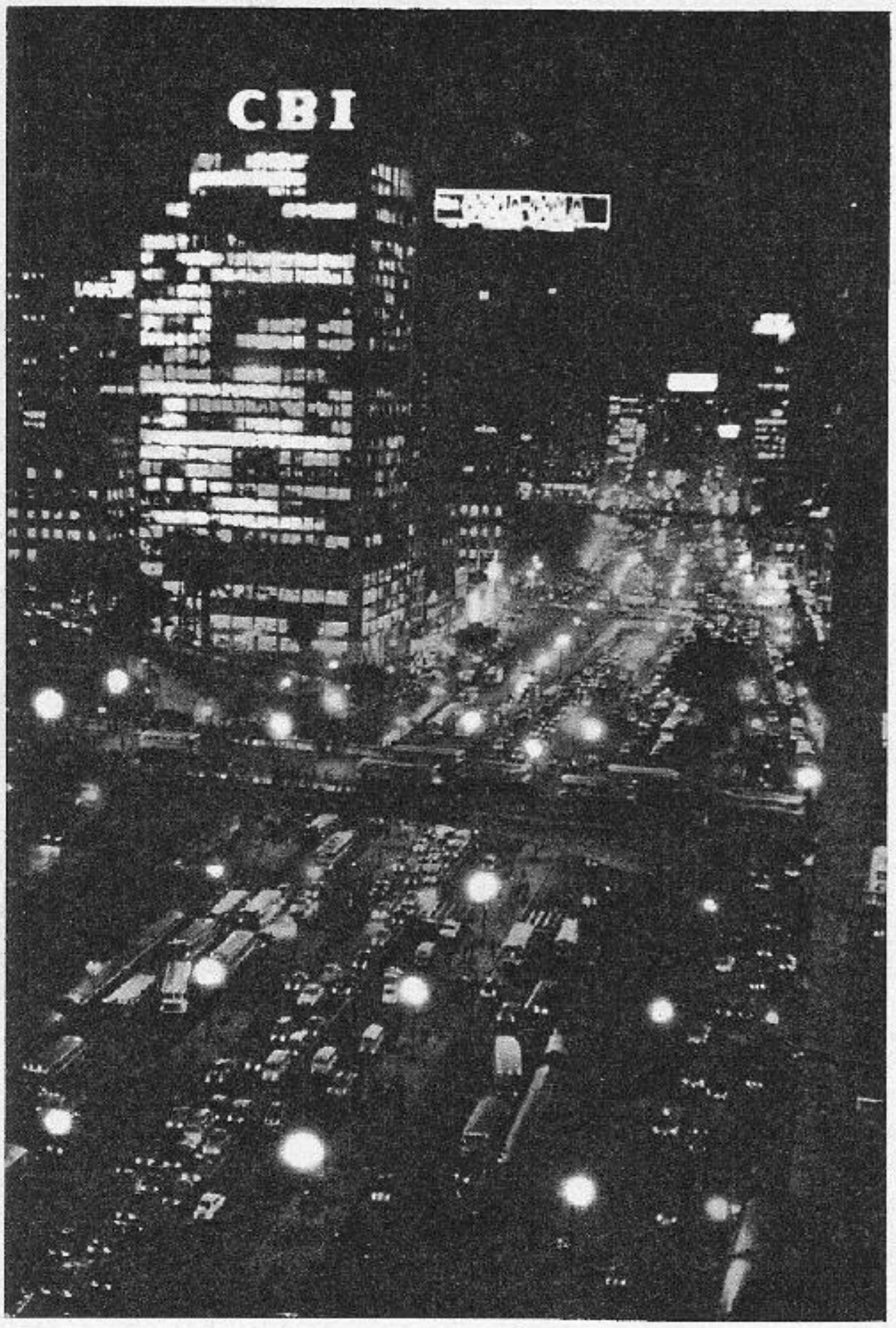
5

VACACIONES DE INVIERNO I

BRASIL A DOS PUNTAS VIA PARAGUAY Y URUGUAY

por NORBERTO ALVAREZ OJEA

Le proponemos un viaje que une el litoral argentino y tres países hermanos en un circuito turístico de excepcional belleza y colorido. Nuevas rutas, totalmente pavimentadas. Una feliz manera de pasar el invierno



Nuestro programa para las vacaciones de invierno comienza proponiendo a los lectores un viaje rotundamente turístico que en más de cinco mil kilómetros de recorrido atraviesa gran parte del litoral argentino, pasa al Paraguay, país que cruza en su mayor extensión, se vincula con las Cataratas del Iguazú (luego de conocer Asunción, la cordial capital del país hermano) y por una ruta recientemente pavimentada se llega a la ciudad brasileña de Curitiba (desde Foz de Iguazú) y de allí a dos colosos urbanos: las ciudades de San Pablo y Río de Janeiro. ¡Como para no aburrirse demasiado! se propone como alternativa la vuelta (o la ida, según los gustos) por Colonia, Montevideo, Chuy (Uruguay) y Porto Alegre, la ciudad "gaucha" del Brasil. Con esto completamos un recorrido turístico regional que abarca tres países y una parte muy importante del nuestro. Del Uruguay conoceremos su capital y echaremos un vistazo a sus playas, sobre las cuales ya volveremos para el verano. Y en Colonia nos encontraremos "cara a cara" con un pasado glorioso y un presente acogedor.

Lo breve de la crónica nos impide ser más descriptivos, pero en cada caso el paisaje y el lugar hablarán por sí solos. Hemos preferido dar una serie de recuadros y datos útiles, que se completan con el mapa y hoja de ruta a todo color.

Pasaremos ahora a relatarles un poco el viaje, ya que antes que ustedes nuestro equipo de relevamiento se "castigó" un poco e hizo el recorrido. ¡Oh Río y sus "garotas"!...

EN VIAJE, CON PRISA Y SIN PAUSA

Si iniciamos nuestro camino rumbo a Formosa y Asunción del Paraguay, haremos el mismo recorrido que hizo el ilustre Juan de Garay cuando se decidió a fundar esta Santa María de los Buenos Aires, luchando contra los indios que estaban empecinados en defender sus tierras (qué fanáticos, ¿no?). Precisamente la ruta 11, que nace en Santa Fe, lleva el nombre del capitán conquistador. El camino es una excelente cinta asfáltica, bien conservada, que no ofrece inconvenientes, excepto en un corto trecho, de 60 kilómetros aproximadamente, a la salida de Santa Fe, que está poceado, con el pavimento arrancado parcialmente por efecto del agua en épocas de inundación. Ese tramo está en proceso de repavimentación.

El camino es una recta, apenas interrumpida por una que otra curva a la entrada y a la salida de las poblaciones que se suceden hasta San Justo, a unos 105 kilómetros.

Nos internamos ahora en el norte santafesino (una prolongación del Chaco), en la región conocida como la 'cuña boscosa". Llegamos así a Reconquista, una importante ciudad. Desde allí a Resistencia atravesamos una llanura muy parecida a la bonaerense. El camino sigue internándose hacia el norte y nos encontramos en Formosa, capital de la provincia del mismo nombre. Aquí se advierte ya un cambio en el paisaje y la flora. Grandes árboles tropicales encuentran el habitat adecuado en el territorio. Conscientes de esa transición, los formoseños han trasformado en jardín botánico la calle principal.

Y ahora nos queda el último tramo hasta Puerto Pilcomayo, poco más de cien kilómetros. En Puerto Pilcomayo nos espera la balsa que nos trasladará juntamente con el auto a la costa paraguaya. La balsa a motor lleva bandera paraguaya y nos cruza en aproximadamente 10 minutos.

Por entre colinas de tierra roja tomamos el camino asfaltado que nos lleva a Asunción. Son apenas 10 kilómetros y entramos en la locura de las compras: tejidos típicos, bebidas, juguetes, sombreros tropicales, etcétera.

La ruta va en línea recta hacia oriente. Atravesamos poblados antiguos, donde la vida parece haberse detenido. Todo se torna bucólico. Pero atención: las vacas nos escuchan... Y esto no es una figura retórica. Los campesinos dejan pastar las vacas al borde de la ruta y se convierten en un peligro para el automovilista. El camino, que tiene muchas curvas y no está señalizado, cruza una infinidad de serranías bajas y un macizo central bastante elevado. Al descender del macizo central la ruta desemboca en una recta y se asemeja a un túnel que se hunde en la selva. Así llegamos al "puente Internacional", en Puerto Stroessner, que salva el río Iguazú y une las riberas paraguaya y brasileña. Es una obra monumental. En ambas cabeceras del puente están instalados los puestos fronterizos de policía y de aduana. Los trámites son rápidos y sencillos. En la parte brasileña entienden perfectamente el español (si se les habla en forma lenta) y no hay problemas en ningún sentido.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NUMEROS TELEFONICOS DE LOS CONCESIONARIOS FORD EN LA RUTA

ARGENTINA

Zárate	2129
San Nicolás	4210
Rosario	22123, 69242
San Lorenzo	2239
Santa Fe	27298
San Justo	263
Resistencia	2821
Formosa	401
Paso de los Libres	145
Monte Caseros	80
Paraná	15293

BRASIL

Río Grande	615
Pelotas	1694, 1927, 2-7215
Camaqua	40
Porto Alegre	45165, 22-6422, 92-601, 5513, 21204
Canoas	11
San Leopoldo	251
Novo Hamburgo	2235, 2878
Caxias Do Sul	681, 2238
Vacaria	100
Lajes	459
Curitibanos	341
Canoinhas	145
Curitiba	220611, 02039, 02040, 220499
Santo Antonio	56
Criciuma	361
Tubarao	1542
Florianópolis	205, 6345
Itajai	213
Joinville	2101
Ponta Grossa	4-0822
Irati	313, 91
Guarapuava	485, 226
Cascavel	356, 344
Foz Do Iguaçu	406
Registro	258
Sao Paulo	220-0322, 256-6482, 372576, 523545, 81-1322, 267-5611, 220-8125, 612131, 271-2659 273-0261 y 92-2343
Guarulhos	49-0246
Jacarei	430
Sao José Dos Campos	s/tel.
Taubate	3578
Guaratingueta	3058
Cruzeiro	89
Barra Mansa	2301
Barra Do Pirai	2-2120
Novo Iguaçu	7166
Duque de Caxias	2477
Río de Janeiro	34-9316, 246-8066, 264-3232, 222-1918, 245-8087, 46-2905, 246-8123, 230-0196 y 234-0530

URUGUAY

Rocha	935
Maldonado	2421, 2993
Montevideo	98-0859, 9-5291, 9-7081
Colonia	259

Mapa de ruta Bs. Aires-Río de Janeiro vía Asunción o Uruguay

(Por ruta totalmente pavimentada.)

Una gentileza de Ford Motor Argentina S.A.

Mapa de ruta Bs. Aires-Río de Janeiro vía Asunción o Uruguay

(Por ruta totalmente pavimentada.)

Una gentileza de Ford Motor Argentina S.A.





FALCON
creador de confianza.

Ford

Fairlane le da más.
Ford puede...y mejor.

Ford



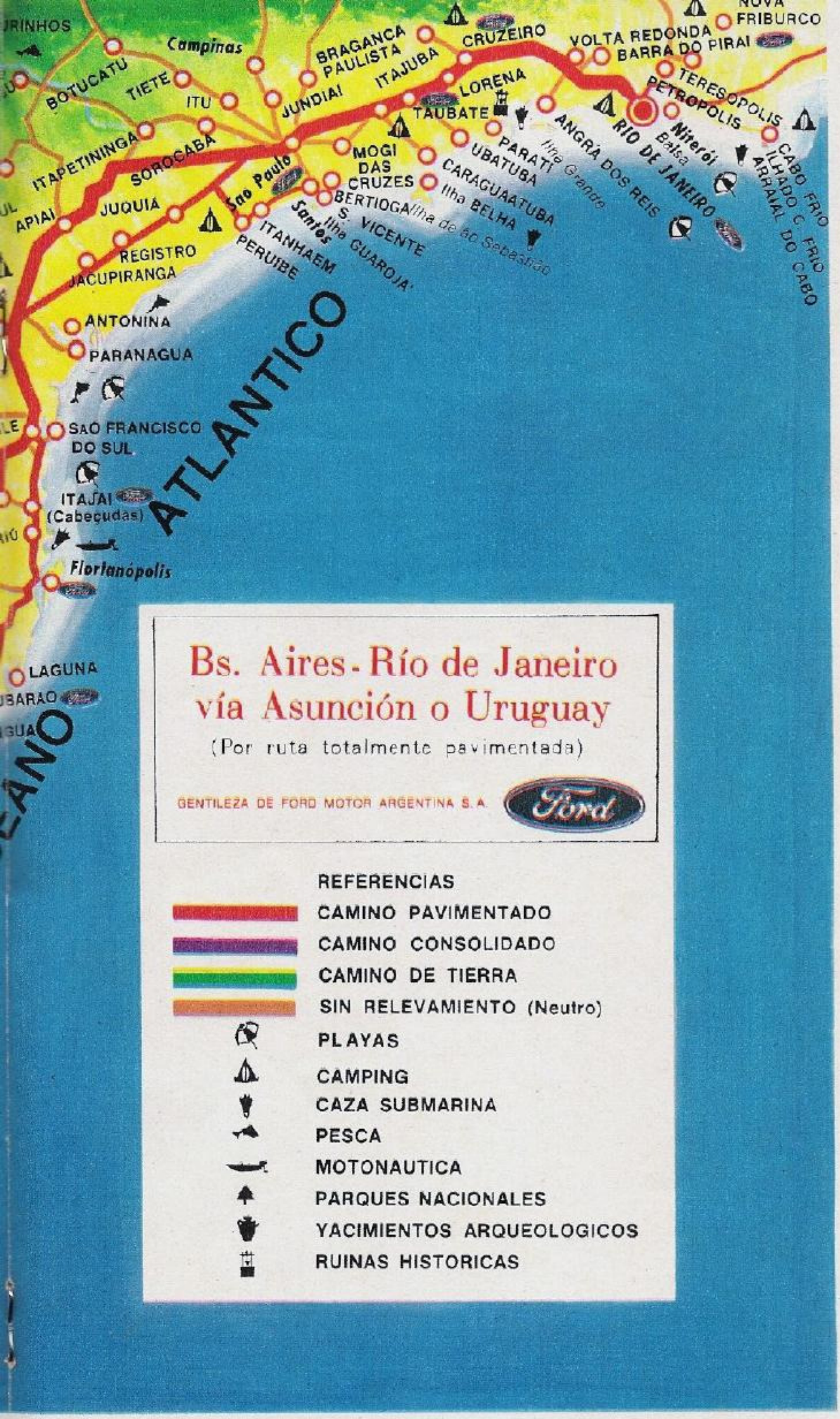
IMPORTANTE: El mapa que ofrecemos es esencialmente turístico. Los trazos gruesos corresponden a las rutas que tienen ese carácter. La hoja de ruta invita a realizar un circuito cerrado: ida por Paraguay y vuelta por Uruguay o a la inversa. El resto de los caminos han sido neutralizados (color amarillo) para evitar confusiones. A título informativo se incluye la ruta que lleva a Brasil por Paso de los Libres, que pronto estará pavimentada hasta la frontera argentina. Los logotipos FORD indican la ubicación de concesionarios de esa marca que para mayor precisión figuran al dorso con sus correspondientes números telefónicos.

COLONIA -

BUENOS AIRES - RIO DE JANEIRO

(vía Uruguay - Chuy)	Km. 2.825
Parciales:	
Colonia - Montevideo	" 177
Montevideo - Chuy	" 342
Chuy - Pelotas	" 257
Pelotas - Porto Alegre	" 275
Porto Alegre - Torres	" 219
Torres - Florianópolis	" 306
Florianópolis - Curitiba	" 391
Alternativa:	
Porto Alegre - Lajes	" 355

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Bs. Aires - Río de Janeiro vía Asunción o Uruguay

(Por ruta totalmente pavimentada)

GENTILEZA DE FORD MOTOR ARGENTINA S.A.

REFERENCIAS

- CAMINO PAVIMENTADO
- CAMINO CONSOLIDADO
- CAMINO DE TIERRA
- SIN RELEVAMIENTO (Neutro)
- PLAYAS
- CAMPING
- CAZA SUBMARINA
- PESCA
- MOTONAUTICA
- PARQUES NACIONALES
- YACIMIENTOS ARQUEOLOGICOS
- RUINAS HISTORICAS

- CURITIBA

Lajes - Curitiba	Km	376
Curitiba - San Pablo	"	408
San Pablo - Río de Janeiro	"	435

BUENOS AIRES - RIO DE JANEIRO

(vía Paraguay - Asunción)	"	3.359

Parciales:

Buenos Aires - Asunción	"	1.452
Asunción - Foz de Iguazú	"	333
Foz de Iguazú - Guarapuava	"	426
Guarapuava - Curitiba	"	305
Curitiba - Río de Jnaeiro	"	843

TURISMO
Nº 270 Junio 22 1971
COASA

HOJA DE RUTA

BUENOS AIRES-SANTA FE

Km. 0 PLAZA DE CONGRESO. Tomar uno de los itinerarios hasta la *Av. Gral. Paz* y por ésta hasta el Acceso Norte. Por "Acceso Norte" hasta el empalme con ruta 9, que se toma a la derecha. Una vez en ruta 9, seguir al frente. Estaciones de servicios Km. 58, 101, 154 (ACA), 192, 221.

Km 229 SAN NICOLAS (todos los servicios). Km 296 Policía y accesos a Rosario.

Km 304 ROSARIO. Tomar la Av. de Circunvalación a la ciudad, en dirección a las salidas que indican Santa Fe (hay carteles indicadores). *Prestar mucha atención.*

Km 328 SAN LORENZO (todos los servicios). Est. de serv. en km 381, 465.

Km 468. Acceso a SANTA FE (salir de Santa Fe por la ruta que indica a ruta 11). *Prestar atención a los carteles indicadores.*

SANTA FE-FORMOSA-ASUNCION

(por ruta 11)

Km 473,8 SANTA FE (a partir de aquí todo el trayecto se hace por ruta 11 pavimentada, algo picada los primeros 60 km). *Precaución.* Est. de servicio Km 483, 548, 585, 674 y 720.

Km 788 RECONQUISTA (todos los servicios). Bar, rest., hotel. Est. serv. km 892, 948 y 988. Zona llana.

Km 1007 RESISTENCIA (todos los servicios). Bar, rest., hotel. *Cargar nafta.* Hay un solo surtidor en casi 200 km.

Km 1190 FORMOSA (todos los servicios). Rest., hoteles. *Cargar nafta.* Hay un solo surtidor.

Km 1304 PUERTO PILCOMAYO (Aduana argentina, control). Se toma la balsa que cruza los autos al Paraguay (en diez minutos). Al desembarcar, previo paso por la Aduana, se toma el camino pavimentado que lleva a Asunción (10 km).

ASUNCION-PUERTO STROESSNER

Km 0 ASUNCION (todos los servicios). Bar, rest., hoteles. *Buenas compras.* Est. de serv. y surtidores. Km 52, 131, 214, 289 y 311.

Km 344 PUERTO PRESIDENTE STROESSNER (todos los servicios). Bar, rest., hoteles. Casino. ADUANA. Puente internacional de "La Amistad". Se cruza a Foz de Iguazú (Brasil). Aduana.

FOZ DE IGUAZU-CURITIBA

Km 0 FOZ DE IGUAZU (todos los servicios). Hoteles, rest., bar. A 28 km, las CATARATAS DEL IGUAZU (del lado brasileño). Nueva carretera pavimentada. Tramos de muchas curvas, pero de trazado moderno. Falta señalización de las mismas. Seguir siempre al frente. Las salidas del camino están señalizadas. Mucho tránsito de camiones (muy respetuosos de las reglas viales). La ruta se desplaza por terreno montañoso y bordea cordones de sierras. *Precaución.* Est. de serv. y surtidores en Km 24, 44, 76, 124, 180, 225, 310, 395, 466, 537, 561, 622, 672.

CURITIBA (todos los servicios). Bares, hoteles, rest.

CURITIBA-SAN PABLO

Km 0 CURITIBA. Est. de serv. en Km 23, 99, 147, 175, 202, 246, 272, 305, 378 y 396.

SAN PABLO-RIO DE JANEIRO

Km 0 SAN PABLO (todos los servicios). Rest., hoteles. Se entra en la autopista "Presidente Dutra", perfectamente señalizada y con más de 80 est. de servicio.

Km 412 RIO DE JANEIRO (todos los servicios). Hoteles, rest. Y qué más podemos decir: es la CIUDAD MARAVILLOSA que nos recuerda la canción.

ALTERNATIVA: RUTA COLONIA-CURITIBA

BS. AS.-COLONIA

Km 0 PUERTO DE BS. AS. (Dock Sud). Aduana. Se embarca el auto en el Ferry Atlantic o Motonave Mihanovich, que lo conduce a Colonia (Uruguay).

COLONIA-MONTEVIDEO

Km 0 COLONIA. Al desembarcar, Aduana uruguaya. (Todos los servicios.) Rest., hoteles. Est. de servicio en Km 56, 75, 106, 124, 144, 152.

Km 178 MONTEVIDEO.

MONTEVIDEO-CHUY

Km 0 MONTEVIDEO (todos los servicios). Hoteles, rest. Est. de servicio en Km 58, 99, 140, 210 y 340.

Km 341 CHUY (todos los servicios). Rest., hoteles. Ciudad fronteriza con el Brasil. *Aduana.* Cruzando una calle divisoria se entra a la ciudad homónima brasileña. *ADUANA.* Todos los servicios. Rest. Hoteles.

CHUY-PORTO ALEGRE

Km 0 CHUY (brasileña). Est. de serv. en Km 125, 165, 252, 292, 346, 382, 444, 489, 497.

PORTO ALEGRE.

PORTO ALEGRE-CURITIBA

Km 0 PORTO ALEGRE (todos los servicios). Rest., hoteles. Est. de serv. en Km 22, 49, 68, 125, 154, 221, 452 (Vacaria), 482, 516, 634, 694, 763, 822, 904.

CURITIBA (todos los servicios). Continuar tramo Curitiba-San Pablo.

AGENDA DE TURISMO

PORTO ALEGRE:

Consulado Argentino
Rua dos Andradas 1234 - 6º, tel. 24-6799.

Servicio Estadual de Turismo
Uruguay 317, tel. 24-8070.

Touring Club
Rua dos Andradas 736, tel. 24-6717.

Automóvil Club
Av. Farrapos 1231 - Tel. 22-6726.

Policía
Av. Joao Pessoa 2050, tel. 23-3205.

Primeros Auxilios Médicos
Av. Osvaldo Aranha, tel. 24-5900 (Asistencia Pública); Av. Protácio Alves 297, tel. 23-3867 (Hospital de Clínicas).

SAN PABLO:

Consulado Argentino
Rua Araujo 216, 8º, tel. 36-5314.

Secretaría de Turismo y Fomento
Plaza de la República 154 - 4º piso.

Automóvil Club
Rua Martim Francisco 53, 4º piso, tel. 220-2722.

Primeros Auxilios Médicos
Rua Pedroso 180, tel. 32-6121 (Asistencia Pública); Av. Dr. Enélas Aguiar 225, tel. 282-2811 y 81-8888 (Hospital de Clínicas).

Policía
Rua Brigadeiro Tobias 527, 10º piso, tel. 35-9612.

Policía (Dep. de Extranjeros)
Largo Gral. Osorio 116, 2º piso, tel. 37-9310.

RIO DE JANEIRO

Embajada Argentina
Rua Farani 29 (Plaza Botafogo), tel. 26-6470.

Consulado Argentino
Av. Rio Branco 37, tel. 23-3944.

Secretaría de Turismo
Rua Real Grandeza 293, tel. 226-5075.

Touring Club
Plaza Maua, tel. 243-6578.

Primeros Auxilios Médicos
Plaza de la República 111, tel. 222-2121, y Plaza do Flamengo 308, tel. 245-3151 (Asistencia Pública/Pronto Socorro).

Policía
Rua Cello Nascimento, tel. 234-2020.

Policía (Dep. de Extranjeros)
Plaza Maua, tel. 243-0181.

MONTEVIDEO

Centro de Información Turística
Av. 18 de Julio 845, tel. 8-6201.

Consulado Argentino
Río Branco 1281, tel. 8-0897.

DOCUMENTACION LEGAL PARA VIAJAR

Los argentinos necesitan los siguientes **documentos** para viajar al Brasil como turistas:

PASAPORTE o CEDULA DE IDENTIDAD (Policía Federal o Provincial) o LIBRETA DE ENROLAMIENTO o LIBRETA CIVICA, **indistintamente.**

Certificado **internacional** de vacuna antivariólica.

El control de la entrada y salida de los turistas será hecho a través de la "Tarjeta de Embarque/Desembarque" facilitada por las compañías de trasportes. Los que viajen por vía terrestre en automóvil deberán cumplir con ese requisito en el Consulado del Brasil.

Los menores de 21 años de edad, en caso de no viajar acompañados por **el padre,** además de los documentos necesarios precisan llevar **autorización paterna** hecha ante escribano público.

La entrada al Brasil de menores entre 3 (tres) meses y 6 (seis) años de edad estará sujeta a la presentación de certificado médico expedido por las autoridades sanitarias del país de origen que compruebe la vacunación contra la **poliomielitis,** además de la vacuna antivariólica ya exigida a todos los viajeros.

PARA EL INGRESO DE AUTOMOVILES (vía terrestre)

El turista argentino que desee ingresar al Brasil por vía terrestre (por la frontera argentino-brasileña, uruguayo-brasileña o paraguayo-brasileña) con su automóvil matriculado en la República Argentina, deberá cumplir los siguientes requisitos:

1º) Presentar en los puestos aduaneros de la frontera del Brasil la documentación que se detalla a continuación:

a) **Tarjeta consular** para la entrada como turista al Brasil, exigida para el conductor y sus acompañantes (trámite a realizarse en el Consulado del Brasil).

b) **Recibo de patente del vehículo** (si no estuviera a nombre del interesado, autorización del propietario, con la firma certificada por el propietario, con la firma certificada por el Colegio de Escribanos, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Consulado del Brasil).

c) **Permiso internacional para conducir** (lo otorgan el Touring Club Argentino y el Automóvil Club Argentino, presentando el Registro Argentino de Conductor, vigente, y una fotografía de 4 x 4, de frente, fondo blanco.

2º) En la aduana brasileña de frontera se deberá firmar un **Certificado de Garantía** mediante el cual se compromete a reexportar el automotor dentro de un plazo máximo de 60 días. Excedido el mismo, quedará sujeto a la pena de confiscación del vehículo, en la forma que establece la ley para garantía de los impuestos adecuados y otros requisitos legales.

3º) Si es intención del visitante salir del Brasil por otro lugar de frontera, deberá indicarlo en la aduana del lugar de entrada.

AGENDA BREVE PARA EL VIAJERO

INFORMES TURISTICOS

BRASIL (Sección Turismo del Sector de Promoción Comercial de la Embajada del Brasil): Av. Corrientes 330, 2º piso, s/209. **Horario:** de 10,30 a 13 y de 15,45 a 18 horas, de lunes a viernes. **Verano:** de 14 a 18 horas.

URUGUAY (Oficina de Turismo): **En Capital Federal:** Av. Corrientes 427, tel. 49-7197. **En Rosario:** Maipú 767, tel. 2-79-90. **En Córdoba:** Tucumán 225, tel. 4-83-27.

REQUISITOS LEGALES

CONSULADO GENERAL DEL BRASIL: Paraguay 580, 2º piso, tel. 31-7743/31-6332 (atiende de 10,30 a 12,30 y de 15,30 a 17,30 horas). **O en consulados del interior del país.**

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE VACUNA: Hospital Rivadavia, Sánchez de Bustamante 2531, Capital Federal, y Guardia de Sanidad del Puerto de Buenos Aires, Ingeniero Huergo 1497 (de lunes a viernes de 7,15 a 19,15 horas; y sábados, domingos y feriados de 7 a 13 horas). Y en delegaciones del Gran Buenos Aires y del interior del país.

RENOVACION DE DOCUMENTOS: Departamento Central de Policía, Moreno 1550 (de 7 a 19 horas). Y en policías provinciales y delegaciones de la Policía Federal.

PERMISO INTERNACIONAL DE CONDUCTOR Y OTROS TRAMITES: Automóvil Club Argentino, Av. del Libertador 1850, piso 1º, tel. 83-6061, Sección Turismo Internacional, y/o Touring Club Argentino, Esmeralda 601, esq. Tucumán, tel. 392-3018 y 7994, Sección Documentación Internacional. Y también en las delegaciones de ambas instituciones en el interior del país.

NOTA IMPORTANTE: La misma documentación es válida para entrar al Paraguay o al Uruguay (paso obligado por las rutas pavimentadas que ofrecemos): tanto la aduana paraguaya como la uruguaya harán firmar, a su vez, el **"certificado de garantía"** ya mencionado. Ahora bien: si se resuelve entrar por Paraguay-Brasil y salir por Brasil-Uruguay (en total, tres países), conviene solicitar al ACA o TCA la denominada **"Libreta de Pasos por Aduanas"** (ex Tríptico) para evitar los inconvenientes de **"pasos por aduana"**, donde la complejidad de entrar y salir por distintas fronteras puede ocasionar problemas legales a veces de difícil solución.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

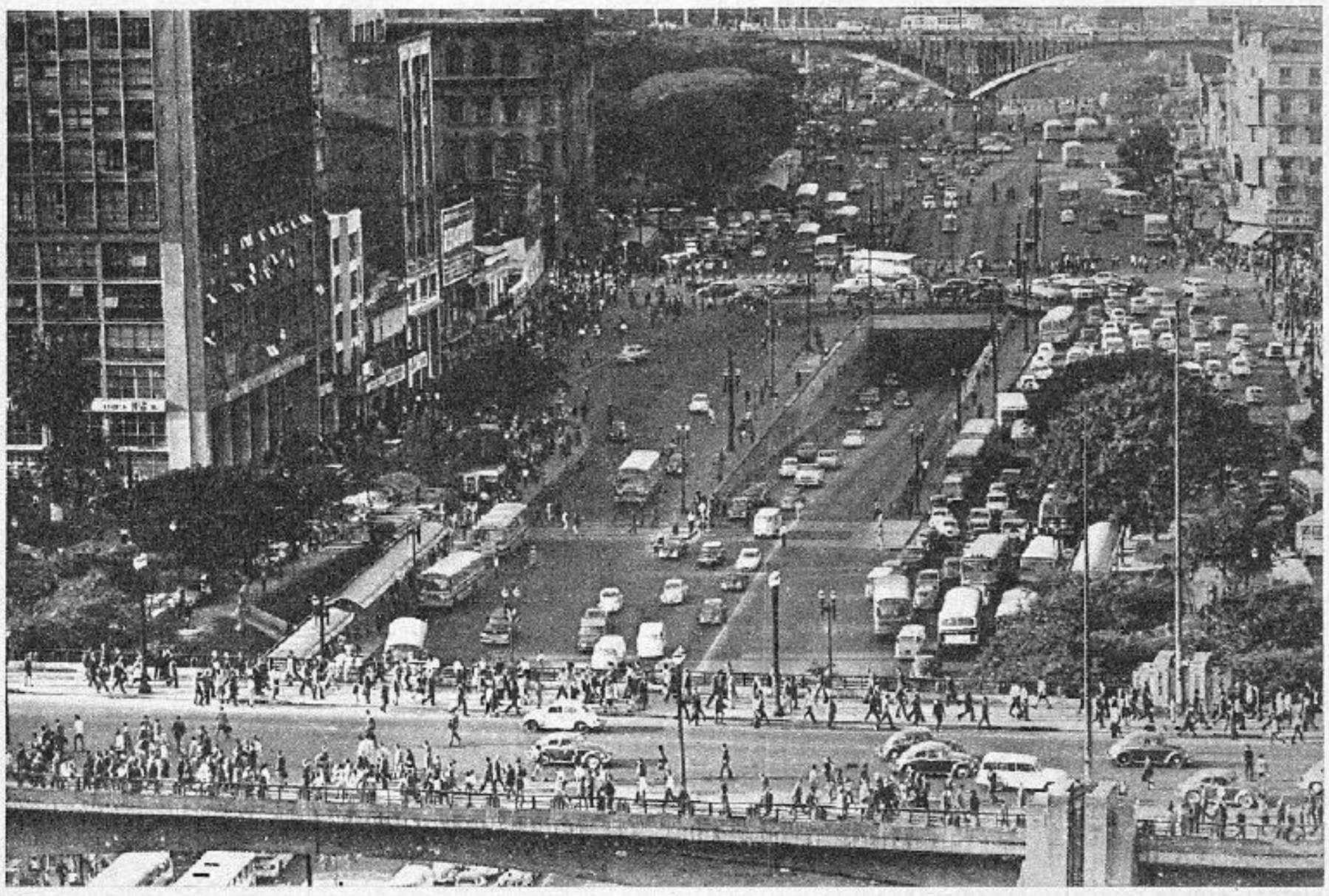
BREVE VOCABULARIO ESPAÑOL - PORTUGUES

Damos a continuación un breve vocabulario para su viaje al Brasil; se trata de las palabras más usuales para el automovilista. Ahora bien: el idioma no es un problema, basta con hablar en forma pausada y los amigos brasileños nos entenderán perfectamente.

EN VIAGEM	VIAJANDO
automóvel, carro	automóvil
fronteira	frontera
passaporte	pasaporte
documentos	documentos
alfândega	aduana
visto	visado
nada a declarar	nada a declarar
de uso pessoal	de uso personal
atestado de vacina	certificado de vacuna
carregador	changador
mala, bagagem	valija, equipaje
passageiro	pasajero
motorista	chofer
guia	cicerone
rodovia	carretera
estrada de ferro	ferrocarril
estrada	camino
passagem de nivel	paso a nivel
mapa	mapa
em obras	en construcción
devagar, parel	despacio, parel
atenção, perigo!	atención, peligro!
curva perigosa	curva peligrosa
estrada interrompida	carretera interrumpida
ponte	puente
rio	río
pôsto (de gasolina)	surtidor de nafta
	estación de servicio
encha o tanque!	llene el tanque
litro	litro
lavar	lavar
lubrificar (engraxar)	lubricar (engrasar)
pneu furado	goma pinchada

NA OFICINA	EN EL TALLER
avaria (pane)	avería
acidente	accidente
consertar	arreglar
bateria	batería
macaco	gato
alicate	tenaza
chave de fenda	destornillador
água	agua
ignição	encendido
vela	bujía
sistema elétrico	sistema eléctrico
distribuidor	distribuidor
platinados	platinos
condensador	condensador
bobina	bobina
gasolina	nafta
tanque de gasolina	tanque de combustible
bomba de gasolina	surtidor de nafta

NA OFICINA	EN EL TALLER
carburador	carburador
câmara do flutuador	cámara del flotador
acelerador	acelerador
afogador	estranguiador
radiador	radiador
anticongelante	anticongelante
sistema de resfriamento	sistema de enfriamiento
mangueira	manguera
bomba de água	bomba de agua
escape	tubo de escape
escape	caño de escape
silencioso	silenciador
cilindro	cilindro
pistão	pistón
câmara de combustão	cámara de combustión
válvula	válvula
biela	biela
virabrequim	cigüeñal
eixo do comando de válvulas	árbol de levas
transmissão	transmisión
engrenagem	engranaje
câmbio	palanca de cambios
eixo motor	eje propulsor
diferencial	diferencial
junta universal	junta universal
eixo	eje
roda	rueda
cubo	cubo
pneu	neumático
freio	freno
sapata do freio	zapata de freno
tambor do freio	tambor de freno
mancal	cojinete
suspensão	suspensión
molas	muelle
amortecedores	amortiguadores
embreagem	embrague
arranque	arranque
painel	tablero de instrumentos
indicador	indicador
velocímetro	velocímetro
volante	volante o dirección
capota	capota
capot	capot
farol	faro
para-choques	paragolpes
para-lamas	guardabarros
para-brisas	parabrisas
porta-malas	baúl
vidro	vidrio
janela	ventana
porta	puerta



Desde el puente se emprende el camino hacia Foz de Iguazú, donde podrán admirarse las fabulosas caídas de agua en medio de una vegetación exuberante. Cabe agregar que sobre el camino a las "Cataratas" hay un excelente lugar para acampar, que pertenece al Camping Club del Brasil y que posee baños, proveeduría, cantina, restaurante, etcétera.

De Foz de Iguazú sale la nueva ruta que nos conduce a Curitiba, capital del estado de Paraná. La ruta atraviesa extensos bosques, en los que abundan las explotaciones madereras. El camino tiene muchas más curvas, pero muy bien trazadas. Son más de 650 kilómetros, hasta Curitiba. Hay tramos de zona serrana a partir de los 200 kilómetros, y su mayor altura se alcanza aproximadamente a los 465 kilómetros (Punta Grossa, 975 metros). De Curitiba a San Pablo el tránsito de camiones, que ya era intenso, aumenta considerablemente, pues estamos entrando en la zona de mayor desarrollo de América latina.

San Pablo es una ciudad moderna, que sorprende por su asombroso crecimiento en las últimas décadas. Es el centro de un formidable complejo industrial brasileño.

Y en poco más de 400 kilómetros llegamos a Río de Janeiro, esa espléndida "cidade maravillosa" que nos recuerda la canción. Con sus cálidas playas y su bella bahía, considerada uno de los más bellos paisajes del mundo.

A la ciudad en pleno desarrollo urbanístico (que fuera hasta no hace mucho capital del Brasil) se llega por una moderna autopista, la Presidente Dutra. La ruta tiene dos manos separadas por un cantero central. Conservar siempre la derecha y dejar la franja izquierda para los que le pidan paso. Tenga presente que en Brasil se maneja muy rápido. Use las luces de giro cuando sean necesarias.

La entrada a Río, a través de los morros cubiertos por una densa selva, es algo inolvidable.

Y no olvidar que por camino asfaltado (130 kilómetros) está Cabo Frío, donde encontrará las mejores playas del mundo y un escenario superlativo para la caza submarina y el buceo. El resto, que es mucho, se lo dirá le paisaje, no sólo de Río, sino de todo el recorrido. Buen viaje.

PROXIMOS CIRCUITOS:

VACACIONES DE INVIERNO

II Y III

En el próximo número de PARABRISAS CORSA del día 29 de junio brindaremos a los lectores el circuito turístico a Bariloche y los Lagos del Sur. Una buena oportunidad de ver nieve y practicar esquí. Y en el número siguiente, del 6 de julio, se completará el ciclo de **Vacaciones de Invierno** con el Norte e Iguazú, un paisaje de cálida belleza y de un singular valor cultural e histórico.

Por eso, a preparar bien el auto, esa bota de siete leguas del siglo XX, no comerse las uñas por ir muy ligero y aprovechar bien esos días que, como alguien dijo, "ayudan a pasar el invierno".

URUGUAY - GUIA DE HOTELES

DEPARTAMENTO MONTEVIDEO - Ciudad

SIN PENSION BAÑO PRIVADO 1 PERSONA

	2p. c/u.			
VICTORIA PLAZA Pza Independencia 959 9 07 32	2.083 2.888	10%	**LONDON PALACE** Río Negro1278 98 75 30	1.310 1.500
COLUMBIA PALACE Reconquista 470 8 98 81	1.500 1.950		**OXFORD** Paraguay 1286 8 99 16	1.140 1.650
CALIFORNIA San José 1237 98 51 21	1.100 1.500		**PRESIDENTE** 18 de Julio 1038 98 21 65	1.810 1.500
CRILLON Andes 1318 9 71 45	1.150 1.850		**CHUY**	
DORADO Ibiruy 1295 8 14 83	1.200		**CHUY** Av. Brasil y Artigas Tel. 8	1.100
GRAN H. AMERICA Río Negro 1330 8 84 63	1.600		**FRONTERA** Av. Brasil s/n. Tel. 15	
LANCASTER Pza. Cagancha 1334 98 46 21	1.425 1.750		Los precios son por día en moneda uruguaya.	

PARAGUAY - GUIA DE HOTELES

CIUDAD DE ASUNCION

GUARANI, Oliva e Independencia Nacional, tel. 4-1107. Hab. doble, u$s 24 por día. *Es el hotel más lujoso de Asunción.*

GRAN HOTEL DEL PARAGUAY, Sarmiento (entre Perú y Washington), tel. 20051. Hab. doble, u$s 23 c/pensión. Otro de los principales hoteles del Paraguay.

PLAZA, Pte. Eligio Ayala y Paraguari, tel. 44196. Hab. doble, u$s 17.

SEÑORIAL, Mariscal López 475, tel. 24304. Hab. doble, u$s 14. Muy buen hotel.

YPACARAI, Nta. Señora de la Asunción 1071, tel. 47040. Hab. doble, aprox. 1.800 guaraníes. Muy confortable.

SAN MARTIN, Av. San Martín casi Gral. Genes, tel. 60304. Hab. doble, 1.100 guaraníes. Un hotel confortable.

PUERTO PRESIDENTE STROESSNER

GRAN CASINO ACARAY, Pto. Stroessner, tel. 2. Hab. doble, 1.100 guaraníes. Se trata de un excelente hotel con casino, sobre la frontera con el Brasil (Puerto Internacional).



NUESTRO AGRADECIMIENTO

Expresamos nuestro agradecimiento a las dos excelentes oficinas de informes turísticos del Brasil y del Uruguay, que nos facilitaron la información actualizada sobre sus respectivos países y se pusieron a disposición de nuestros lectores para cualquier informe que soliciten. En los recuadros respectivos damos las direcciones de esas oficinas en el país y en Brasil y el Uruguay. Asimismo, agradecemos la gentil colaboración del colega Manolo Díaz Guerra en el relevamiento y detalle de las rutas.

NOMBRE DEL HOTEL DIRECCION - TELEFONO DIRECCION TELEGRAFICA	EN MONEDA BRASILEÑA NCR $ 1 PERSONA	 2 PERSONAS	OTROS SERVICIOS LOCALIZACION (LAUDO)
PORTO ALEGRE **(Estado de R. G. do Sul)**			
PLAZA HOTEL Senhor dos Passos, 154 24-9700 - PLAZAHOTEL	70 a 80	80 a 90	1-2-5-6-7-8-9-11-13-16 (10%)
EVEREST Duque de Caxias, 1357 2.7355 - EVERESTOTEL	65 a 75	75 a 90	1-2-5-6-7-8-9-11-13-16 (—%)
CITY HOTEL José Montaury, 20 4.2988 - CITYHOTEL	62 a 77	77 a 95	1-2-5-6-7-8-9-11-13-16 (—%)
LIDO R. Andrade Neves, 150 24.8249 - LIDOTEL	44 a 50	61 a 67	1-2-5-8-9-11-13-16 (10%)
EMBAIXADOR HOTEL Rua Jerônimo Coelho, 354 24-8622 - EMBAIXADOR	42 a 65	55 a 80	1-2-5-6-7-8-11-13-16 (—%)
UMBU HOTEL Av. Farrapos, 292 4.2610 - UMBUOTEL	39 a 50	54 a 66	1-2-5-6-7-8-9-11-13-16 (—%)
HERMON HOTEL R. Vig. José Inácio, 541 24.6011	38 a 42	46 a 54	1-2-5-8-13-16 (—%)
SAVOY HOTEL Av. Borges de Medeiros, 685 24.0511 - SAVOYHOTEL	30	40	1-2-5-6-13-16 (—%)
CURITIBA **(Estado de Paraná)**			
IGUACU HOTEL Cândido Lopes, 102 24-8322 - TELGUACU	45 a 70	65 a 90	1-2-5-6-7-9-11-13-16 (10%)
PRESIDENTE Rua Des. Westfalem 33 24-9857 - PRESIDENTOTEL	45 a 75	65 a 95	1-2-5-6-7-8-9-11-13-16 (10%)
GUAIRA PALACE Pç. Rui Barbosa, 537 23-9747 - GUAIRAHOTEL	42	63 a 72	1-2-8-7-9-13-16 (10%)
LORD HOTEL Praça Tiradentes 23-0121 - LORDHOTEL	41 a 63	63 a 83	1-2-8-7-11-13-16 (10%)
GRANDE H. MODERNO 15 de Novembro, 582 4-6611			1-2-5-6-7-11-13-16 (10%)
FOZ DO IGUACU **(Estado de Paraná)**			
HOTEL DAS CATARATAS Parque Nacional do Iguaçú			1-2-5-6-7-8-10-16 (10%)
CARIMA Km. 10 Estrada das Cataratas 301	40 a 100	60 a 100	1-2-5-6-7-8-9-10-16 (10%)
DIPLOMATA Av. Brasil 1040 264 - DIPLOMATAHOTEL			1-2-5-8-13-16 (10%)
LUX Almirante Barroso - Traversa 390 - LUXHOTEL	25	40	1-2-6-7-16 (—%)
NAIPI Km. 9 Estrada das Cataratas 498 - NAIPI	20	40	1-2-5-6-8-9-10-11-16 (—%)
CASSINO IGUACU HOTEL Praça Tamandaré, 676 249 - IGUASSU	20	36	2-7-13-14-16 (—%)
SAN MARTIN Estrada das Cataratas, Km. 17 342 - MARTIN	50	70	1-2-5-6-7-8-10-16 (—%)
SAO PAULO			
OTHON PALACE HOTEL Rua Libero Badaró, 190 37.6011 - OTHONPALACE	90 a 100	125 a 140	1-5-6-7-11-13-16 (—%)
GRAND HOTEL CA'D'ORO Av. Avanhandava, 308 256-8011 - GRANDHOTEL	85 a 92	120 a 175	1-2-5-6-7-8-9-10-11-13-16 (—%)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BRASIL - GUIA DE HOTELES

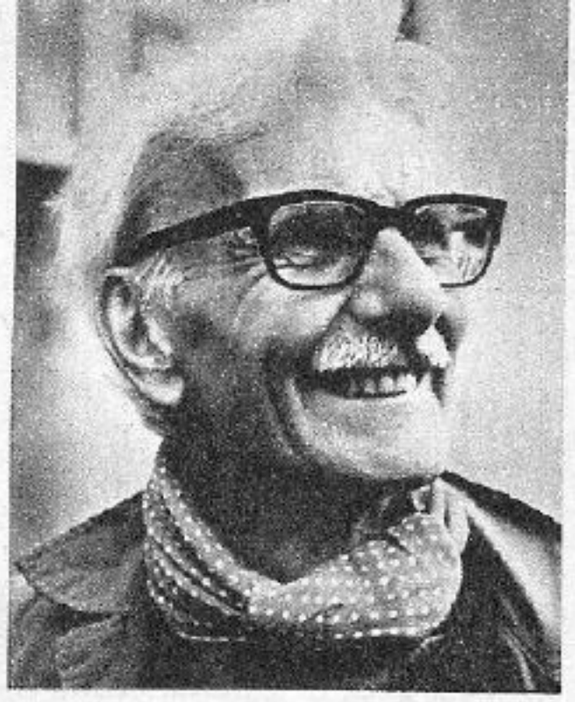
NOMBRE DEL HOTEL DIRECCION - TELEFONO DIRECCION TELEGRAFICA	EN MONEDA BRASILEÑA NCR $ 1 PERSONA	2 PERSONAS	OTROS SERVICIOS LOCALIZACION (LAUDO)
JARAGUA HOTEL Major Quedinho, 44 256-6533 - JARAGUATEL	80 a 130	115 a 170	1-2-5-6-7-11-13-16 (10%)
DANUBIO HOTEL Av. Brigadeiro Luiz Antonio, 1099 239-4033 - DANUBOTEL			1-2-5-6-7-8-10-11-13-16 (10%)
SAMAMBAIA HOTEL 7 de Abril, 422 239-5533 - SAMHOTEL	90 a 145	120 a 190	1-2-5-6-7-8-11-13-16 (10%)
EXCELSIOR HOTEL Av. Ipiranga, 770 239-3177 - EXCELOTEL	70 a 90	85 a 120	1-2-5-6-11-13-16 (10%)
COMODORO HOTEL Duque de Caxias, 525 220.1211 - COMODORO	70 a 100	85 a 110	1-2-5-6-7-9-11-13-16 (10%)
SAO PAULO HOTEL Praça da Bandeira, 15 239-1388 - CONFORTAVEL	60 a 85	80 a 110	1-2-5-6-7-9-11-13-16 (—%)
CA'D'ORO HOTEL Rua Basilio da Gama, 101 239.0433 - CADOTEL	80 a 140	110 a 175	1-5-6-7-8-9-11-13-16 (—%)
CAMBRIDGE HOTEL 9 de Julio, 216 239.0399 - CAMBRIDGEHOTEL	75 a 110	90 a 125	1-2-5-6-7-8-9-11-13-16 (10%)
VILA RICA Av. Dr. Vieira de Carvalho 167 220.7111 - VILATEL			1-2-5-6-7-8-11-13-16 (10%)
NORMANDIE HOTEL Av. Ipiranga, 1187 33.6161 - NORMANDIOTEL	70	85	1-2-5-6-7-8-9-11-13-16 (10%)
MARABA HOTEL Av. Ipiranga, 757 239-3666 - MARABOTEL	55 a 65	65 a 80	1-2-6-11-13 (10%)
LORD HOTEL São João, 1173 220-6633 - LORDHOTEL			1-2-5-6-7-11-13-16 (10%)
RIO DE JANEIRO **(Copacabana)**			
COPACABANA PALACE Av. Atlântica 1702 257.1818 - HOBALCOP - RIO	84 a 138	94 a 226	1-2-5-6-7-8-10-11-12-16 (12%)
LEME PALACE Av. Atlântica 656 257.8080 - LEMEPALACE	110 a 170	120 a 170	1-2-5-6-7-8-11-12-16 (—%)
OURO VERDE Av. Atlântica, 1456 257.1880 - OUVERHOTEL	105 a 130	120 a 145	1-2-5-6-8-11-12 16 (—%)
EXCELS. COPACABANA Av. Atlântica, 1800 257.1950 - EXCELHOTEL	140 a 240	180 a 260	1-3-5-6-8-12-16 (—%)
LUXOR Av. Atlântica, 2554 257.1940 - LUXOHOTEL	75 a 150	95 a 150	1-2-5-6-8-11-12-16 (—%)
SAVOY OTHON HOTEL N. S. Copacabana, 995 257.8052 - SAVOYHOTEL	75 a 105	85 a 115	1-2-5-6-8-11-15-16 (—%)
MIRAMAR HOTEL Av. Atlântica, 3668 257.8090 - MIRAPALACE	95 a 105	105 a 120	1-2-5-6-7-8-11-12-16 (—%)
REGENTE Av. Atlântica, 3716 257.8008 - HOTELREGENTE			1-2-5-6-8-11-12-16 (—%)
TROCADERO Av. Atlântica, 2064 257.1834 - TROCADERO	80 a 145	90 a 145	1-2-5-6-8-11-12-16 (—%)
CALIFORNIA Av. Atlântica, 2516 257.1900 - SULOTEL	85 a 125	95 a 125	1-2-5-6-7-8-11-12-16 (—%)
LANCASTER Av. Atlântica, 1470 257.1840 - CASTERCTEL	75 a 105	90 a 105	1-2-5-6-11-12-16 (—%)
OLINDA Av. Atlântica, 2230 257.1890 - HOTELINDA	75 a 105	85 a 110	1-2-5-6-11-12-16 (—%)

NOMBRE DEL HOTEL DIRECCION - TELEFONO DIRECCION TELEGRAFICA	EN MONEDA BRASILEÑA NCR $ 1 PERSONA	2 PERSONAS	OTROS SERVICIOS LOCALIZACION (LAUDO)
PLAZA COPACABANA Av. Princesa Isabel, 263 257.1870 - PLAZALEX			1-2-5-6-8-11-15-16 (—%)
RIO DE JANEIRO **(Centro)**			
SERRADOR HOTEL Pça. Mahatma Gandhi, 14 232-4220 - SERHOTEL	46 a 99	67 a 99	1-2-5-6-8-13-16 (—%)
AMBASSADOR HOTEL Rua Senador Dantas 25 232.8181 - AMBASSHOTEL	60 a 70	70 a 85	1-2-6-7-8-11-13-16 (—%)
GUANABARA PALACE Av. Pres. Vargas 392 243.8808 - HOTEGUANABARA	39 a 60	52 a 72	1-2-5-6-8-13-16 (—%)
GRANDE SAO FRANCISCO R. Visconde de Inhaúma, 95 243.0875 - MODERNOTEL	46 a 60	65 a 80	1-2-5-6-7-8-11-13-16 (—%)
AEROPUERTO HOTEL Av. Beira Mar, 280 232.4280 - FUTURO	50 a 60	65 a 75	1-2-5-6-13-16 (—%)
GRANDE HOTEL O. K. R. Senador Dantas, 22/24 221-4587 - HOTELOK	40 a 60	60 a 100	1-2-6-8-11-13-16 (—%)
NELBA R. Senador Dantas, 46 242.6174 - NELBAHOTEL			1-2-5-6-11-13 (10%)
GRANDE PRESIDENTE Rua D. Pedro I, 19 252.4004 - PRESIHOTEL			1-2-6-11-13-16 (—%)
ITAJUBA HOTEL R. Alvaro Alvim, 23 222.9990 - ITAHOTEL	30 a 55	40 a 55	1-2-6-8-11-13-16 (—%)
RIO DE JANEIRO **(Flamengo)**			
NOVO MUNDO Praia do Flamengo, 20 225.7366 - MUNDOTEL	40 a 50	60 a 70	1-2-5-6-8-11-15-16 (10%)
FLORIDA R. Ferreira Viana, 81 245.8160 - FLORHOTEL			1-2-5-6-11-15-16 (—%)
ARGENTINA Rua Cruz Lima, 30 225.7233 - ARGENOTEL	30 a 50	50 a 70	1-2-5-6-8-11-15-16 (—%)
REGINA HOTEL Rua Ferreira Viana, 29 225.7280			2-5-11-14-15-16 (—%)
GLORIA HOTEL Rua do Russel, 632 225-7272 - GLORIAOTEL			1-2-5-6-7-8-10-11-15-16 (—%)
RIO DE JANEIRO **(Ipanema y Leblon)**			
CARLTON HOTEL João Lira, 68 - Leblon 227-0067 - GICABLON	55 a 70	65 a 80	1-2-5-6-8-11-15-16 (5%)
VERMONT HOTEL Visc. de Pirajá, 254 227.0189 - VERMOTEL	45 a 58	55 a 68	1-2-5-6-8-11-15-16 (5%)
SAN MARCO HOTEL Visc. de Pirajá, 524 227.0148 - SAMARCOTEL	32 a 35	42 a 55	1-2-6-7-8-11-15-16 (—%)
IPANEMA HOTEL R. Borges de Medeiros, 239 247.6090 - ALFAZEMA	20 a 35	40 a 50	1-2-5-6-7-11-15 (5%)

NUMEROS CORRESPONDIENTES A "OTROS SERVICIOS" Y LOCALIZACION

1. Baño privado
2. Con desayuno
3. Media pensión
4. Pensión completa
5. Restaurante a la carta
6. Teléfono en la habitación
7. Garaje o estacionamiento
8. Aire acondicionado
9. Calefacción
10. Pileta de natación
11. Servicios de TV
12. Sobre la playa
13. Central
14. Baño privado y teléfono en algunas habitaciones
15. Cerca de la playa
16. Bar

Nota: Estos precios están sujetos a **variación sin previo aviso.** Las informaciones son **proporcionadas por los hoteles.**



RONALD THOMAS REY

ALMA ERRA





Desde Brasil, país que recorrió durante tres años, un ingeniero aeronáutico inglés, Ronald Thomas Rey, vino a Buenos Aires en un Armstrong - Siddeley 1934 equipado para largos viajes. De aquí se irá al Canadá en compañía de su mujer y su hijita

La llegada —sorpresiva— de un venerable "todo terreno" a nuestra redacción coincidió con los interrogantes que en ese mismo momento nos planteaba Ernesto Molina (hombre de Claudia y El) con miras a una futura nota. Justamente quería saber (¡como si fuera fácil explicarlo!) qué clase de insecto picaba a honorables humanos para embarcarlos en el vicioso fanatismo de la adoración, pasión y muerte en brazos del automóvil. Sea éste pura sangre, veterano, clásico, vintage, de colección . . ., en fin, el automóvil en aquellas representaciones a las que tendrían acceso casi exclusivamente los iniciados en esa misteriosa religión. Cuando ya se vislumbraban los delineamientos de la explicación a esta tesis filosófica, llegó este personaje con su vetusto y valioso aparato con el que hace tres años que viaja —en compañía de su mujer lisiada y su hija de ocho años— por nuestra magnética América.

Y terminó por complicarnos aún más. Porque no existe ninguna razón así . . ., tipo dos más dos son cuatro, que aclare los motivos más profundos de este amante de los caminos y su automóvil 1934.

Se llama Ronald Thomas Rey, oriundo de Londres (Inglaterra) y es ingeniero aeronáutico. De su querencia natal se trasplantó a Brasil, hace 18 años, donde ejerció su profesión en San Bernardo Dos Campos, cerca de San Pablo, trabajando en una planta de mantenimiento de turbinas Rolls-Royce. Firma a la que estaba ligado en Inglaterra. Al mismo tiempo llevaba adelante un taller de reparación de máquinas refinadas, Jaguar, Bentley, etc.

Un día le llegó un coterráneo, quien le obsequió sin más, un Armstrong-Siddeley 1934 carrozado en Escocia, que era nada menos que uno de los dos únicos ejemplares construidos por la casa. El motor de seis cilindros, 2.400 cm³ (85 HP) y caja semiautomática preselectiva Wilson, como todo el auto, fueron desarmados íntegramente para volver a armarlos en un trabajo de restauración que duró quince años. El auto valía la pena, el modelo en particular fue construido para el entonces Príncipe de Dinamarca, pero por motivos de guerra nunca llegó a sus manos. Lo compró entonces un oficial del ejército de Su Majestad Británica y lo llevó a Francia. Lo paseó por las Galias y lo embarcó para cruzar el canal de la Mancha justo a tiempo para no tropezar con el asunto de Dunkerque ("Si hubiera sido después del éxodo de Dunkerque —nos decía en inglés el trotamundos Rey— el coche no hubiera vuelto nunca a Londres"). El coche pasó luego a manos del Ejército y a éste se lo compró otro oficial, quien por motivos de negocios se lo llevó a la China, donde tenía intereses comerciales. Después volvió a Inglaterra y allí lo embarcaron a Brasil.

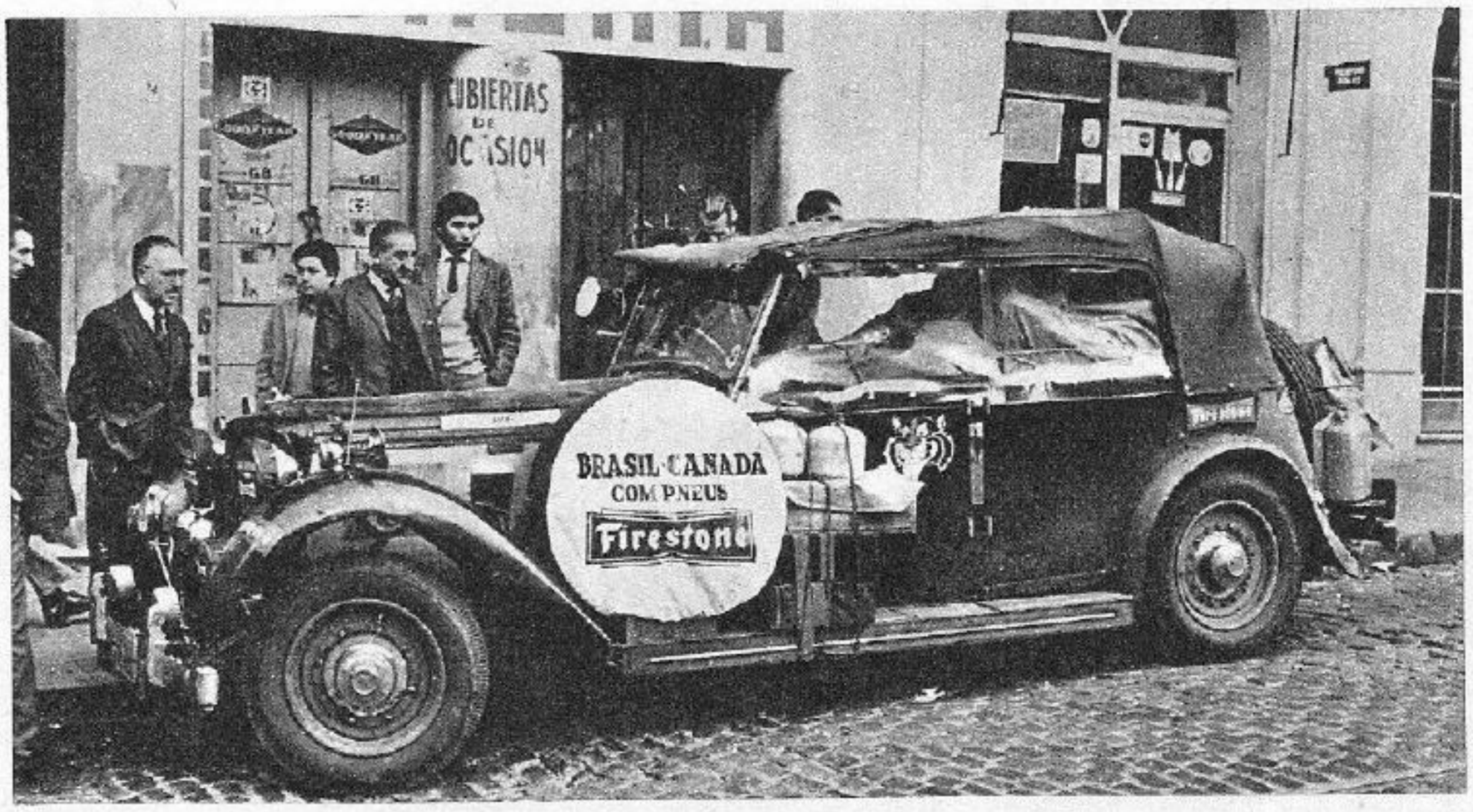
Cuando Ronald Thomas Rey finalizó la restauración, le hizo una curiosa pregunta a su mujer: "Elige, o construimos una casa aquí en San Pablo, o nos vamos a viajar por el mundo con el auto". Y su mujer optó por la segunda posibilidad. Así viajaron tres años por todo el Brasil (Amazonas incluido), luego de adaptar el auto para las jornadas que le esperaban. Le puso tres tanques de nafta, uno principal con ochenta litros de

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NTE



capacidad que alimenta el motor por dos bombas eléctricas (si falla una queda la otra), otro de Renault Dauphine, auxiliar, provisto de su respectiva bomba eléctrica, y un tercero que puede conectarse en caso de emergencia. Lo cargó con una tonelada y media de elementos para sobrevivir los tres integrantes de la peregrina familia (carpa, catres, dos garrafas, cocina, mesa, etc.), y partieron. Ahora están en Buenos Aires. Piensan recorrer, a partir de aquí, toda América hasta Canadá. El auto está equipado como para hacerlo (el tablero tiene instrumentos de lectura acordes con los requerimientos de un ingeniero aeronáutico). Después irá a parar a manos del Rey de Dinamarca, a quien piensa obsequiárselo, ya que para él fue construido.





A-1

Además tenemos otras cosas tan buenas como ésta para usted.

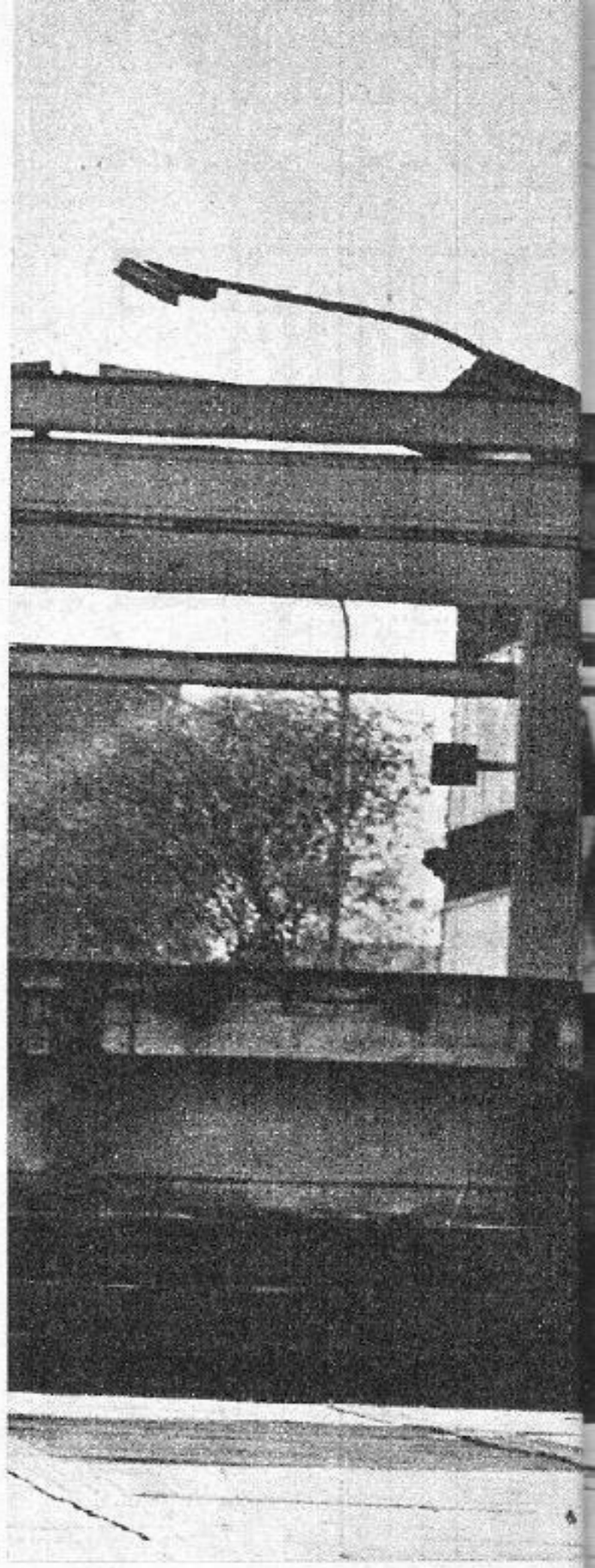
Hacer perfecto un aro de pistón no es sencillo. Requiere maquinaria de altísima precisión, avanzada tecnología en metales, rigurosos controles y muchas otras garantías más. Pues bien, la misma fábrica de los aros perfectos, los Perfect Circle, produce también para Ud.: camisas de cilindros perfectas, conjuntos armados perfectos, amortiguadores perfectos... Ya que en todo lo Perfect Circle campea la perfección, hágase Ud. perfeccionista y pida productos Perfect Circle.

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

PERFECT CIRCLE

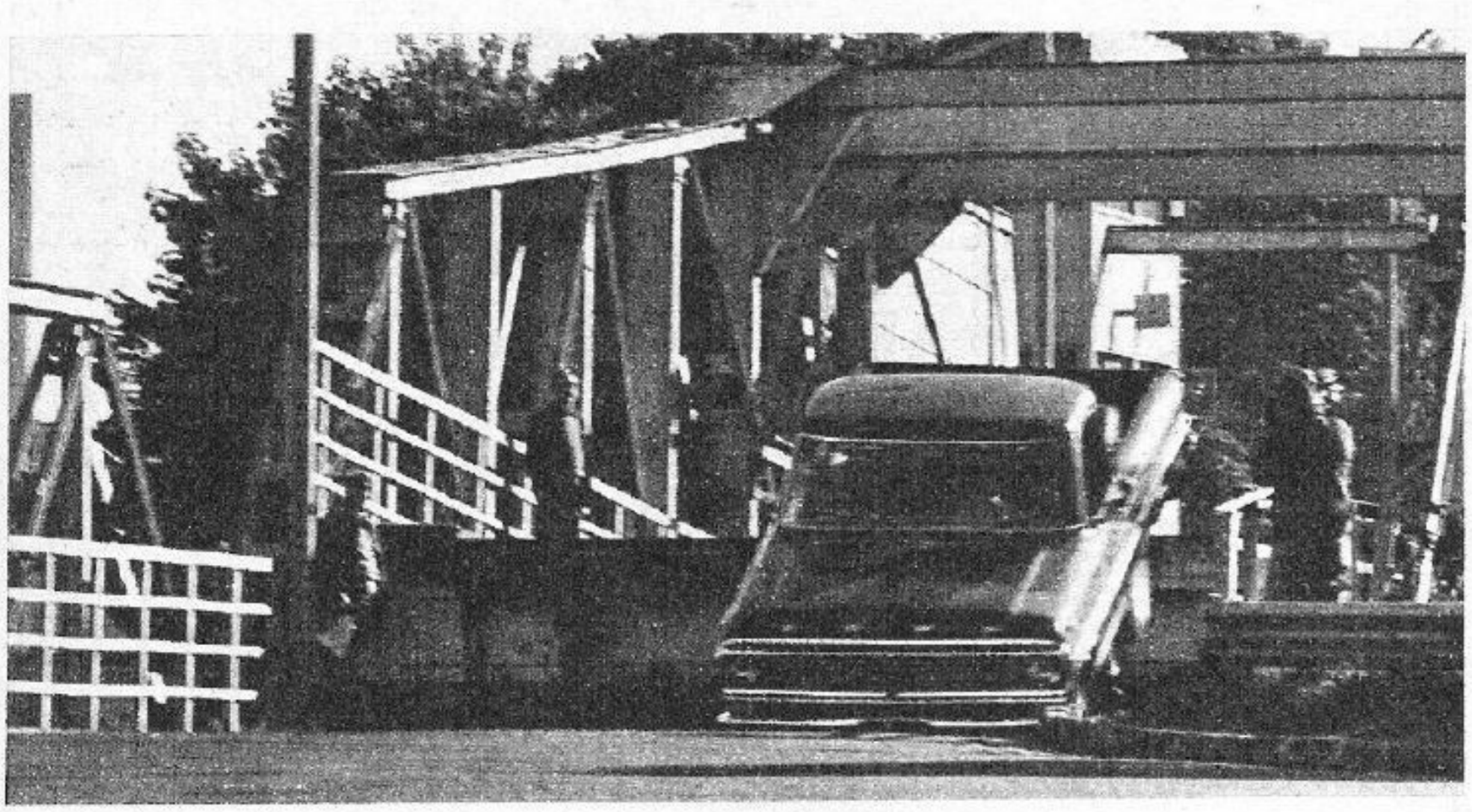
Aros de Pistón. Camisas. Conjuntos armados y Válvulas.

LA PICK UP VOLADORA





2



3

Lugar: el puente Bosch sobre el Riachuelo. Hora: las 8 de la mañana de un día de junio. El asunto: una pick-up Ford volaría más de una decena de metros al ser lanzada desde un desnivel de dos metros provocado por el levantamiento de una de las partes del vetusto puente. El motivo: filmar las escenas resultantes para la producción de un corto metraje publicitario de Ford.

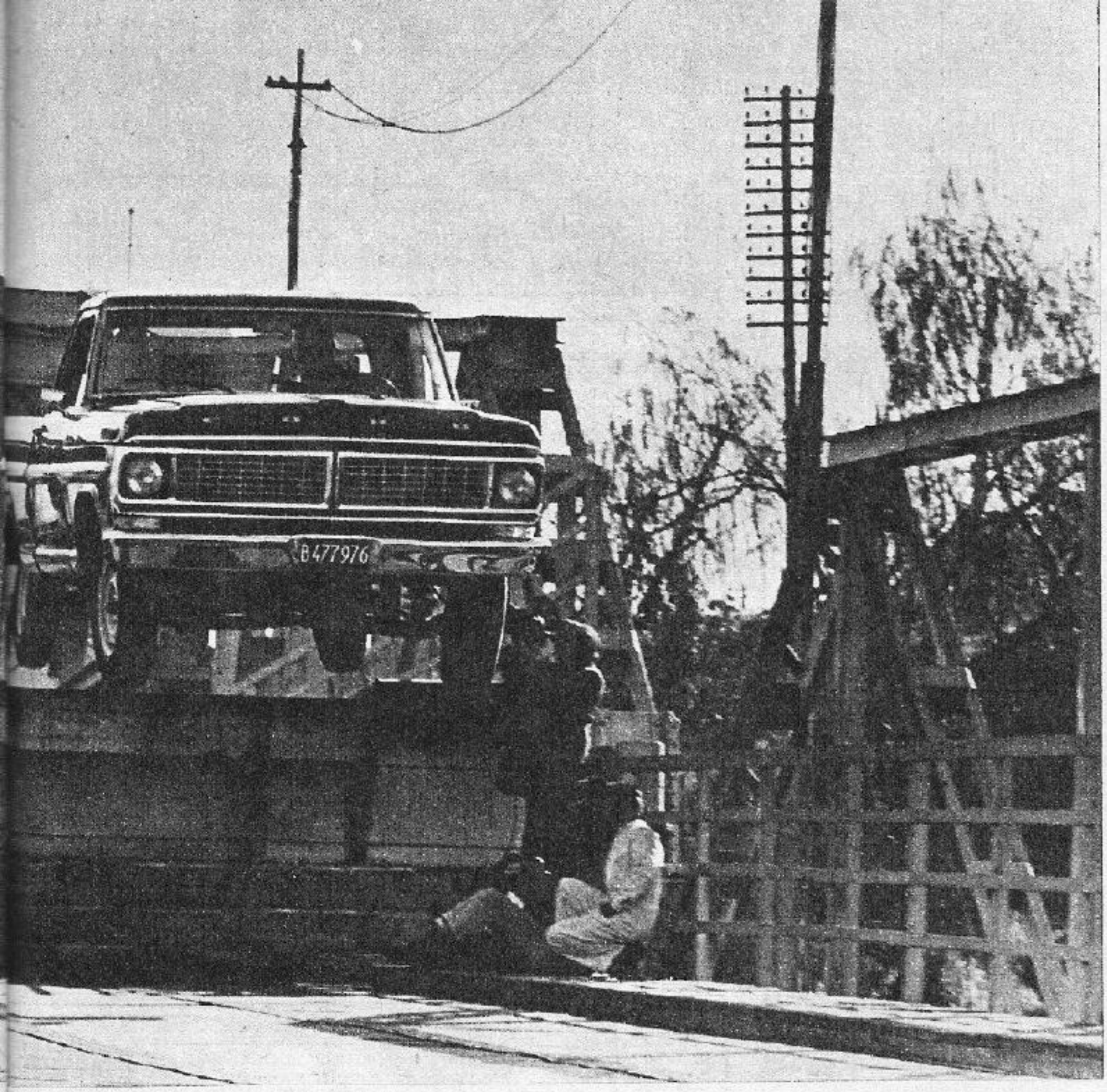
Las ocho de la mañana y lo que a mediodía es un brillante motivo de Quinquela es una masa de grises brumosos, tan fríos como el que cala hasta los huesos. En las adyacencias del puente Bosch, algunos signos sugieren que va a pasar algo desacostumbrado. Cámaras filmadoras, un helicóptero, movimiento de autos y curiosos. Uno de los protagonistas del día —una pick-up Ford— recibe las últimas atenciones del otro —el piloto de pruebas y doble Horacio "Willy" Turner—, que comprueba por enésima vez el amarre de los cinturones de seguridad ex Gloster Meteor. Al fin todo está listo y llega la orden de comenzar la filmación.

Está dispuesto hacer seis saltos, aumentando progresivamen-



4

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Fotos: PACHI ALBORNOZ

Una pick-up Ford da el gran salto para un corto metraje publicitario. CORSA se enteró y estuvo en el puente Bosch, sobre el Riachuelo, para dar a sus amigos un adelanto de lo que se verá en las pantallas de TV y cine.

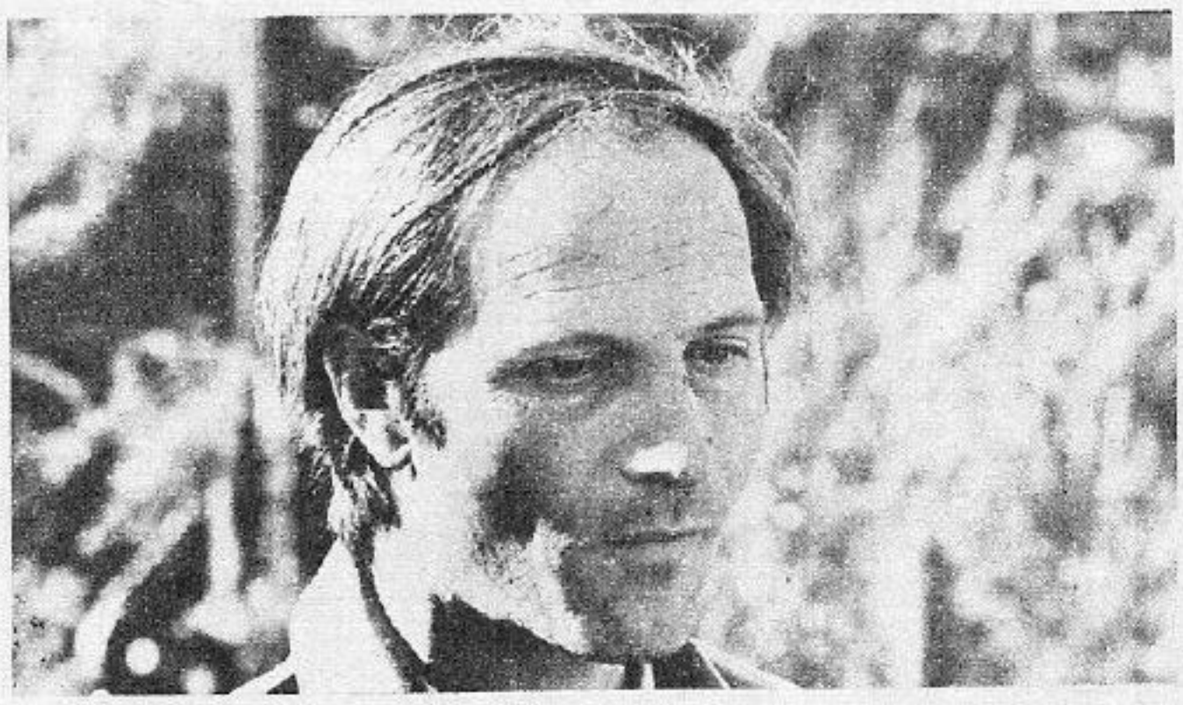
te el desnivel de las dos calzadas hasta llegar a los dos metros. El último es obviamente el más espectacular. Ocho cámaras, incluida una dentro del habitáculo, captan desde todo ángulo posible la experiencia. La Ford viene ya con todo el "embale" desde unos cien metros antes del salto. Cuando llega a éste alcanzó la velocidad ideal de 60 km por hora. Trepa por la improvisada rampa y el piloto por un segundo se siente ascender en un recorrido parabólico. Luego el planeo. Las ruedas en el aire adoptan combas de valores absurdos. El momento crítico se acerca: luego del planeo, la pick-up aterriza abruptamente, su trompa enfilada al suelo. Los resortes y las ballestas traseras de suspensión se comprimen ante la brutal carga. Por un instante parece que ahí termina todo y que los pedazos comienzan un desenfrenado desparramo de esos que no se empardan. Sin embargo el vehículo colea, tira a derrapar, y es finalmente vencido por el piloto que hace desesperados esfuerzos para evitar la curva que sigue al puente, en plena zona de frenado. Llega la voz de "¡Corten!". La pick-up muestra algunos deterioros en su suspensión, pero camina. El operativo fue exitoso.

1 La pick-up en el momento en que "toma contacto" con el aire. Comienza el vuelo de más de veinte metros.

2 El descenso. El propio peso de las ruedas les da una comba positiva pronunciada.

3 El instante crucial. Luego de describir una paráboia por efecto de la rampa que la catapulta, la pick-up se "clava" contra el pavimento.

4 Pasado el salto al fierro se muestra entero, aunque la suspensión trasera parezca desmentirlo. Llegó el momento de relajarse y fumar un pucho.



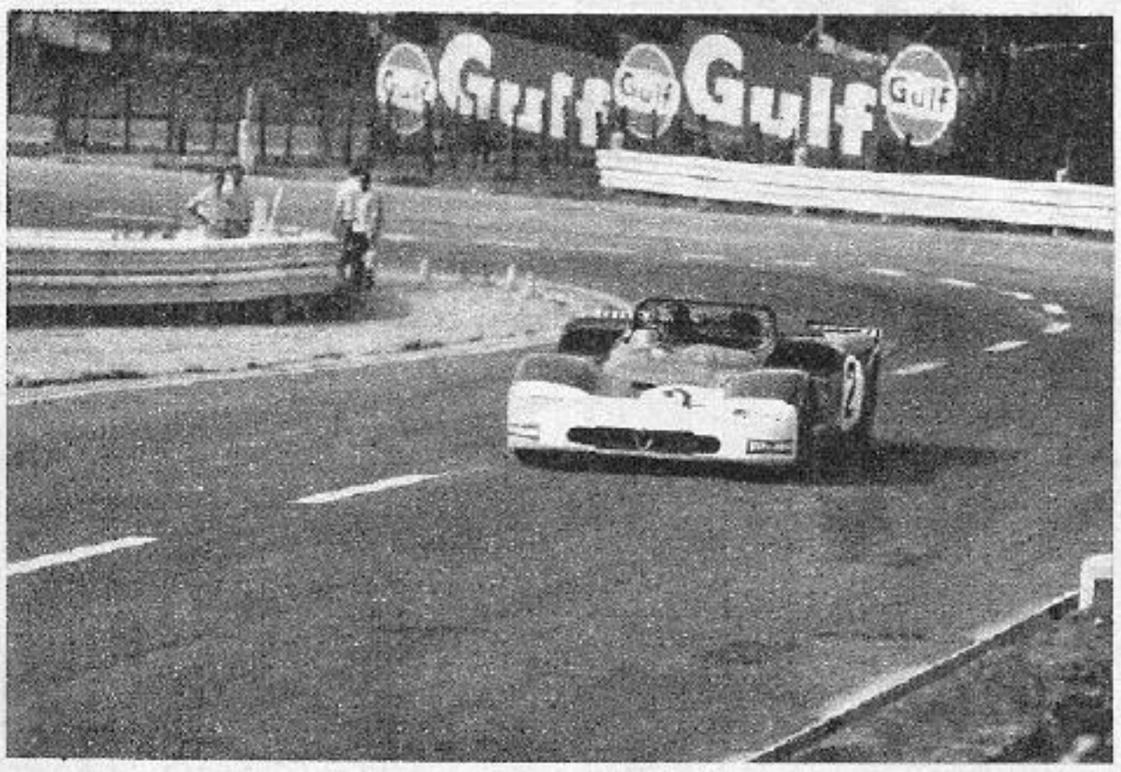
Horacio "Willy" Turner (34 años) eligió como complemento de su actividad de constructor de karts otra más insólita y riesgosa: doblar escenas que implican riesgo para cualquier mortal en cuanto cortometraje o película publicitaria argentina se filme. El asunto viene de los ya lejanos tiempos en que trabajaba junto al desaparecido Alberto Rojo (Al Red) en los legendarios Auto Red Devils, rompecoches que actuaron en toda América. A la muerte de Rojo, Turner asumió la capitanía de la particular troupe y cuando ésta dejó de ser negocio por los altos costos encaminó su vocación hacia los doblajes.

Es él el que manejó a "la brava", a los 128, a los Fairlane que aparecieron luego en los comerciales de cine y televisión. Actualmente hace con Horacio Casares Producciones todos los avisos de Ford y General Motors, además de otras "changuitas" con las que se juega la vida un promedio de dos veces por mes.

"En realidad, yo tomo tantas precauciones que voy tan seguro como puede viajar una viejita rumbo a misa", exagera, y agrega: "Antes, en los momentos claves de una prueba, yo cerraba los ojos y no me enteraba de lo que pasaba. Después del vuelco 1.000 empecé a abrirlos y ahora al menos veo tierra y las cosas que dan vueltas".

CALENDARIO '72

La F.I.A. dio a conocer el calendario de las más importantes categorias internacionales para el año que viene. Aquí están las fechas de las diferentes clases. Además, las dos pruebas puntables que tendrá nuestro país: la correspondiente a SP en enero y la de F1 en el mes de febrero.

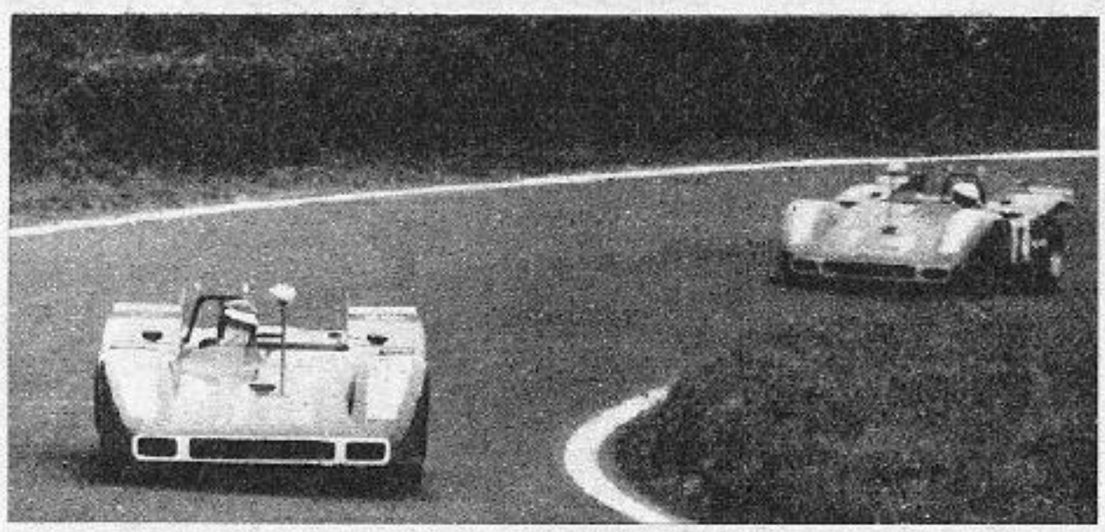


CAMPEONATO INTERNACIONAL DE MARCAS Y COPA GT

9 de enero	1000 km de Buenos Aires
29-30 de enero	24 horas de Daytona
18 de marzo	12 horas de Sebring
15 de abril	BOAC mil kms.
25 de abril	1000 km de Monza
7 de mayo	1000 km de Spa
21 de mayo	Targa Florio
28 de mayo	1000 km de Nürburgring
10-11 de junio	24 horas de Le Mans
	1000 km de Austria
22 de julio	6 horas de Watkins Glen

CAMPEONATO EUROPEO DE MONTAÑA

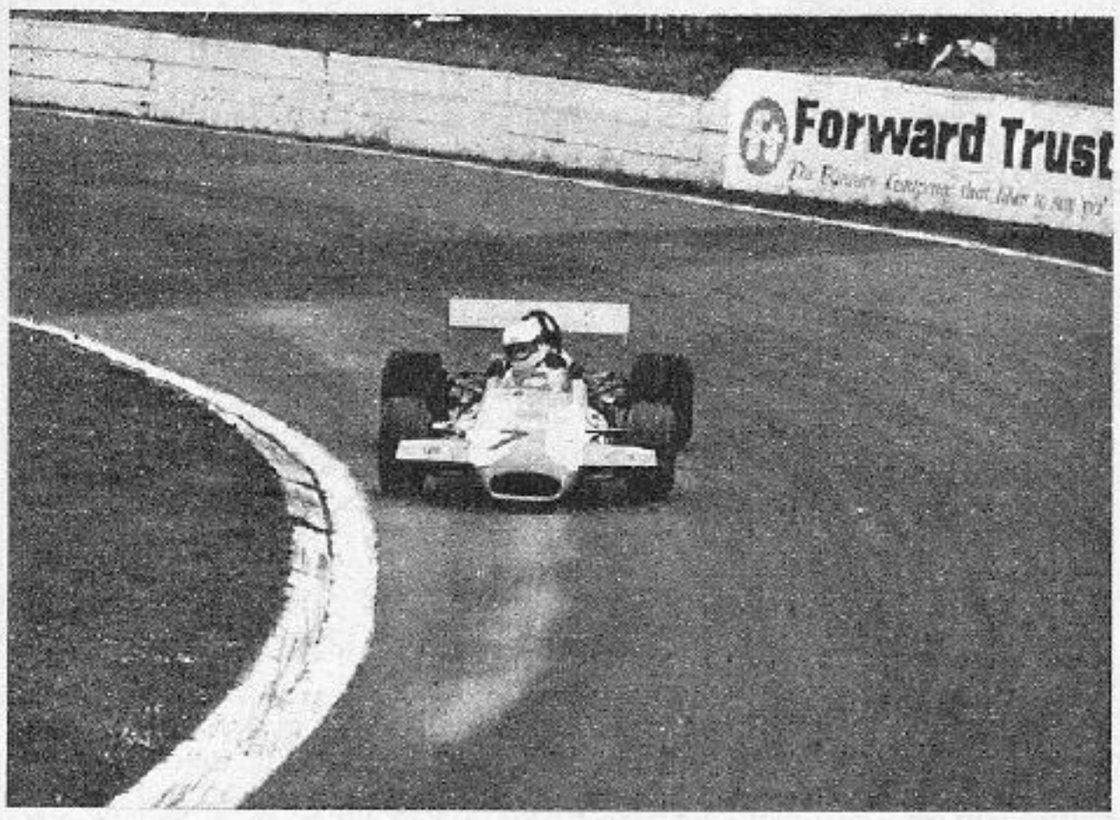
18-19 de marzo	Ampus Draguignan
30 de abril	GP de Austria
21 de mayo	Montseny
18 de junio	Mont Ventoux
2 de julio	Trento-Bondone
9 de julio	Cesana-Sestrière
6 de agosto	Frigburgo-Schauinsland
26-27 de agosto	Sierra-Montana-Crans



TURISMO

19 de marzo	4 horas de Monza
16 de abril	Trofeo de Austria
6-7 de mayo	Silverstone
21 de mayo	GP de Brno
4 de junio ó 6-7 de mayo	GP de Budapest
9 de julio	Nürburgring
22-23 de julio	24 horas de Francorchamps
12-13 de agosto	GP de Dinamarca
27 de agosto	Trofeo de Zanvoort
9-10 de setiembre	Paul Ricard
11 de octubre	Jarama





COPA DE EUROPA DE FORMULA 2

20 de febrero	GP de Barcelona
12 de marzo	Mallory Park
3 de abril	Thruxton
16 de abril	Copa de Alemania
7 de mayo	a designar
27 de mayo	Crystal Palace
11 de junio	Copa del Reno
23 de junio	Rouen
9 de julio	Tull-Langenlabarn
23 de julio	Imola
6 de agosto	Mantorp Park
20 de agosto	GP del Mediterráneo
3 de setiembre	Salisburgo
24 de setiembre	Albi
1º de octubre	Baden Wurtemberg
15 de octubre	GP de Roma

COPA CAN-AM

12 de junio	Mosport
25 de junio	St. Jovite
9 de julio	Road Atlanta
23 de agosto	Watkins Glen
19-20 de agosto	Mid-Ohio
27 de agosto	Road America
17 de setiembre	Donnybrocke
1º de octubre	Edmonton
15 de octubre	Laguna Seca
29 de octubre	Riverside

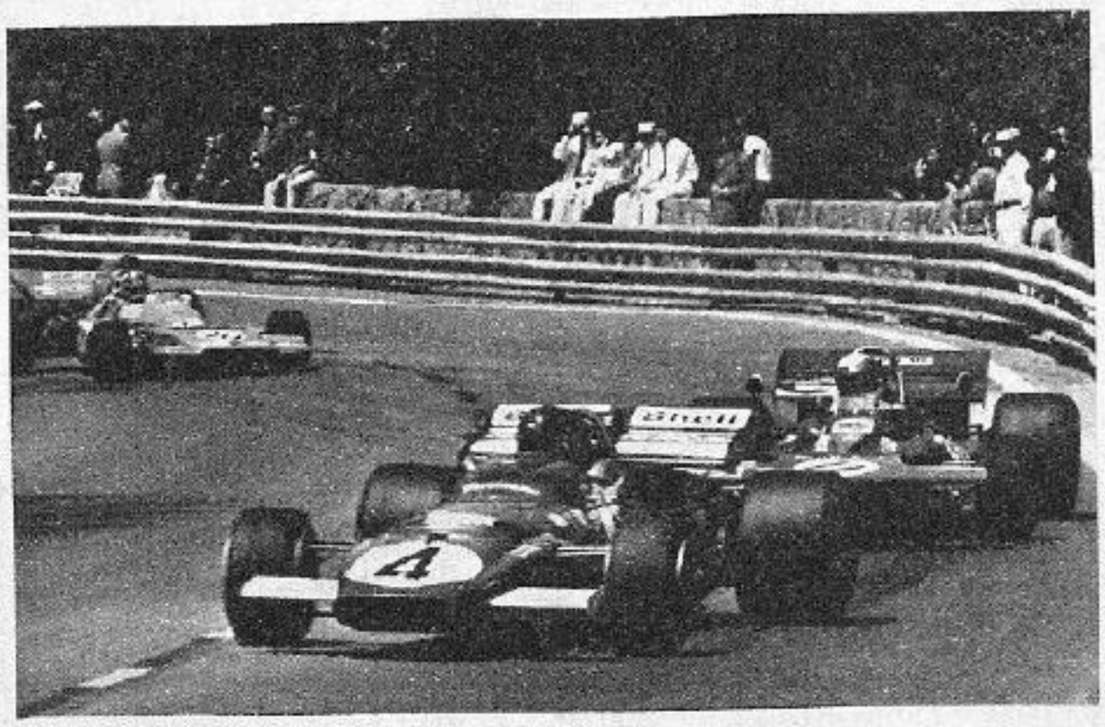


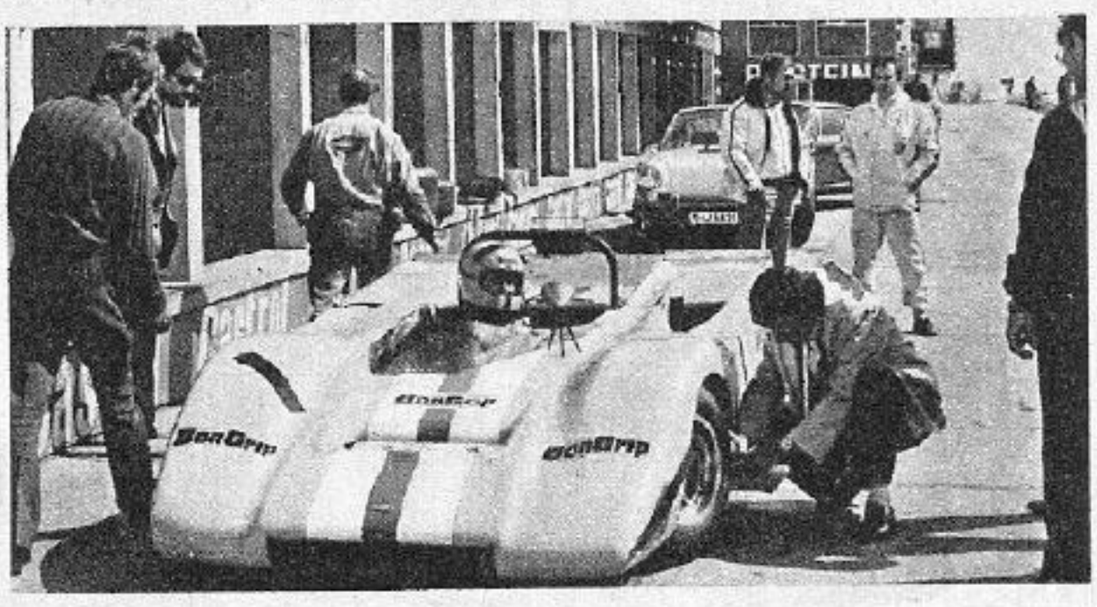
Hace un mes aproximadamente la F.I.A. dio a conocer los diferentes calendarios correspondientes a las distintas categorías de importancia internacional. Por supuesto Fórmula Uno y Sport Prototipos —como sucede todos los años— son las que acaparan la atención del público en general. Quince son las competencias puntables por el Mundial de Conductores (F1) en el cual surgieron novedades. Por ejemplo la inclusión del G. P. de Argentina al cual se le concedió la fecha del 13 de febrero (la primera del Campeonato tal cual sucede con SP). No fue exactamente lo que pidió el Club Y.P.F., pero la F.I.A. consideró que realizar la carrera de F1 en la Argentina en el mes de enero (después de la SP) sería muy complicado por la proximidad en el almanaque con

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CAMPEONATO DEL MUNDO PILOTOS FORMULA 1

13 de febrero	GP de Argentina
4 de marzo	GP de Sudáfrica
9 de abril	Ontario Speedway (U.S.A.)
19 de mayo	GP de España
14 de mayo	GP de Mónaco
4 de junio	GP de Bélgica
18 de junio	GP de Holanda
2 de julio	GP de Francia
15 de julio	GP de Europa en Gran Bretaña
30 de julio	GP de Alemania
13 de agosto	GP de Austria
10 de setiembre	GP de Italia
24 de setiembre	GP de Canadá
8 de octubre	GP de los Estados Unidos
22 de octubre	GP de México





COPA DE EUROPA DE MARCAS HASTA 2.000 cm³

9 de abril	Paul Ricard
23 de abril	Vallelunga
7 de mayo	Hamenlinna
21 de mayo	Tauernpokal
3 de junio	Silverstone
18 de junio	Digione
2 de julio	Copa Solitude
16 de julio	GP del Mugello
20 de julio o	
27 de agosto	Knutstorp
15 de agosto	Copa Ciudad de Enna
3 de setiembre	1000 km de Nürburgring
24 de setiembre	Trofeo del Dune
8 de octubre	Barcelona
5 de noviembre	Jarama

otras competencias de Sport prototipos. Por eso le otorgó el 13 de febrero. Por lo tanto Argentina tiene la particularidad de abrir las dos temporadas: la de SP y también la de Fl.

Otra novedad: por primera vez en la historia del Campeonato de Fl, un país —en este caso EE. UU.— cuenta con dos carreras puntables: Ontario (que es la novedad) y el G. P. de los EE. UU., que se desarrolla todos los años en Watkins Glen. Como dice nuestro secre de redacción, *poderoso Caballero es don Dinero.*

SP no tiene grandes novedades ni las demás tampoco. Solamente resta esperar lo que sucederá este año. Porque oportunidades interesantes para ello hay prácticamente todos los domingos, ¿no?

Cambiando una sola bujía no va a ganar nada.



Porque si una bujía ya cumplió su término de vida útil, las otras también. Pase entonces a retiro el juego completo. Si cambia una sola, los problemas continuarán. Para evitar el arranque lerdo, la pérdida de potencia del motor, el menor rendimiento por litro de nafta, revise las bujías de su coche a los 8.000 km

Y no dude: ganará mucho, si a los 16.000 km. compra otro juego completo de bujías Champion y reemplaza al viejo. Aunque este también sea Champion.

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

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

RESULTADOS OBTENIDOS POR INGENIEROS DE CHAMPION Y CERTIFICADOS POR EL UNITED STATES AUTO CLUB. (entidad organizadora de las 300 MILLAS DE RAFAELA).



CHAMPION

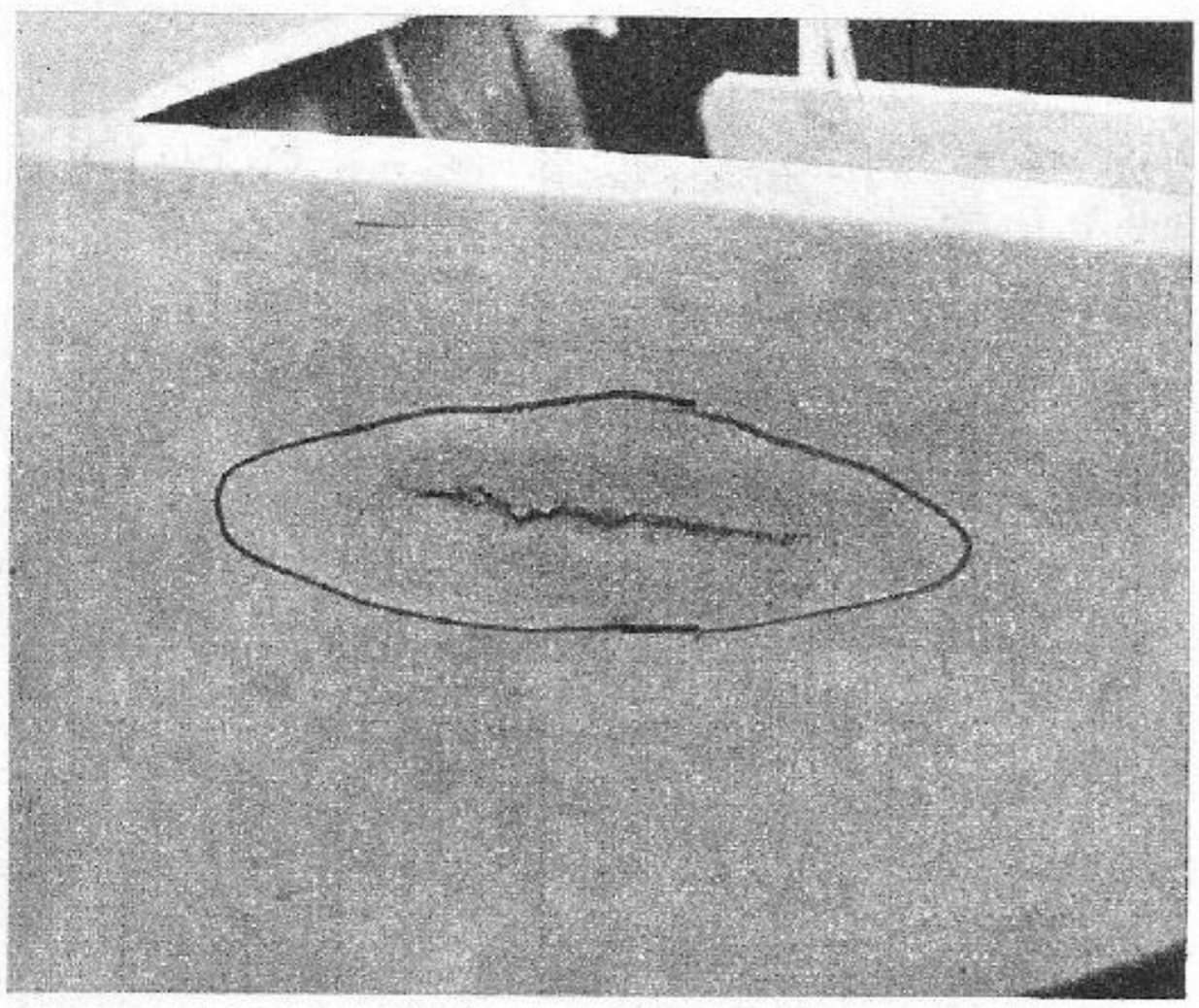
CAMBIE SUS BUJIAS CADA 16.000 KM.

motonáutica

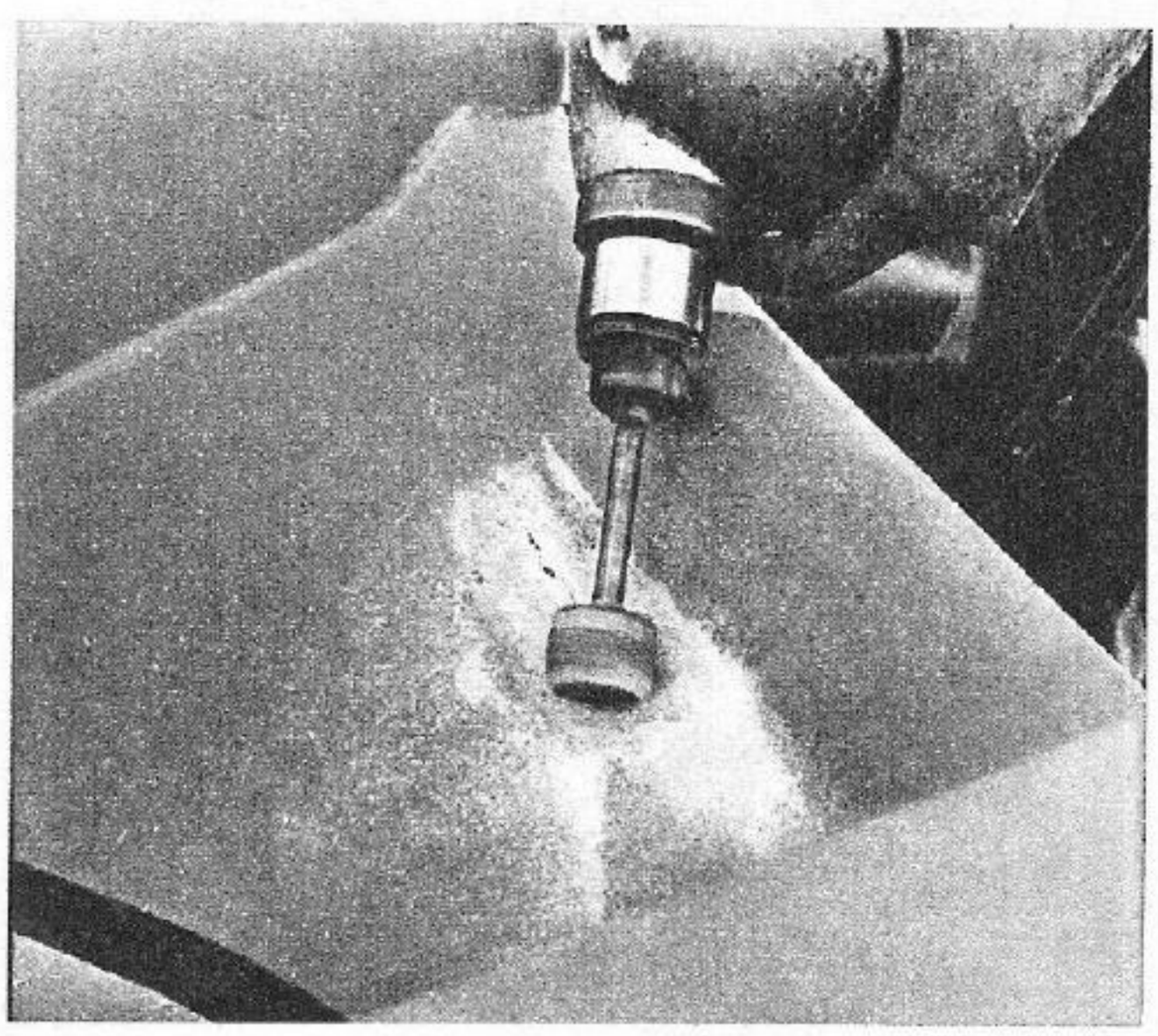
por NICOLAS GELORMINI

SOLDAD

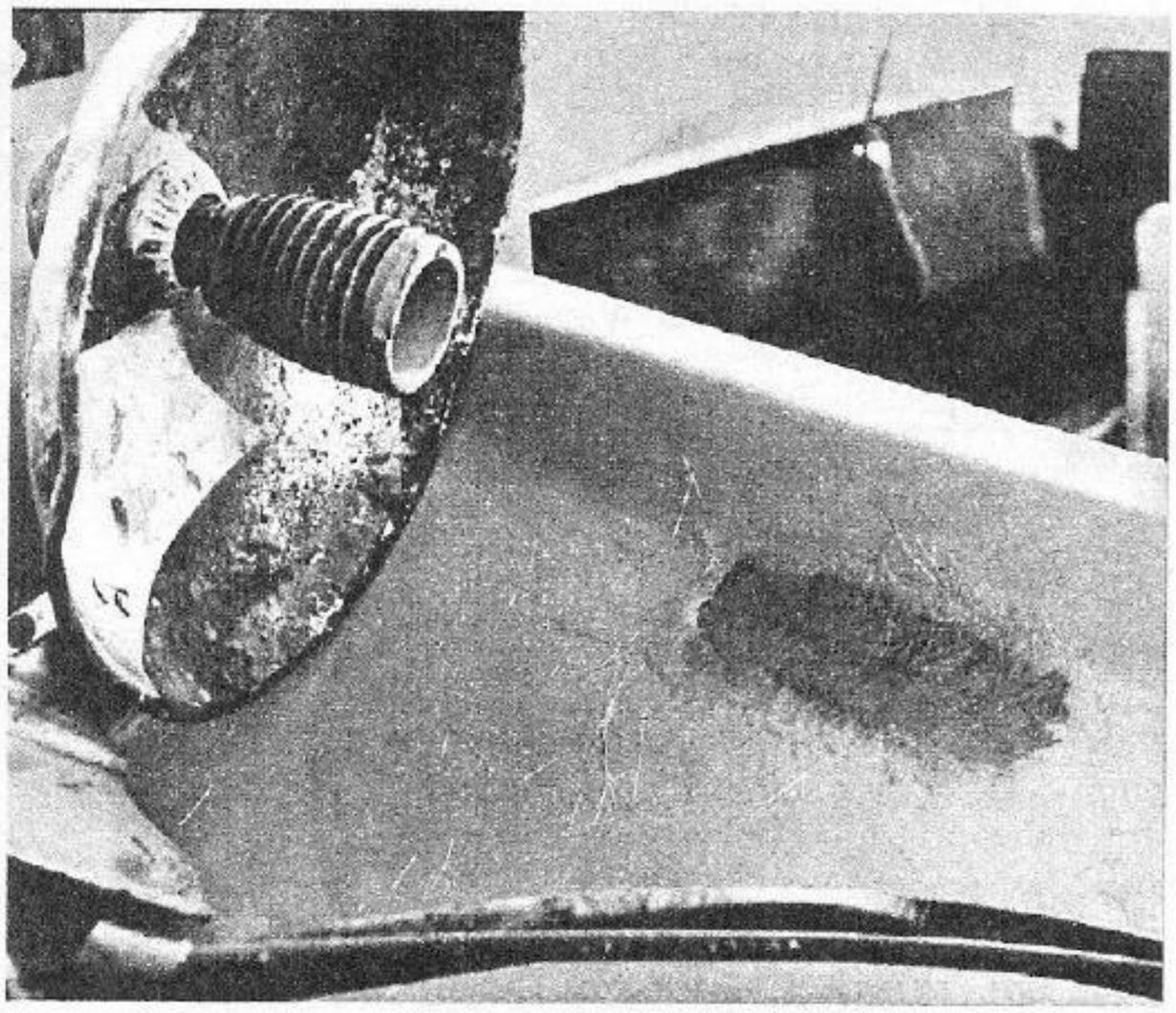
Cómo se repara una rotura en un casco plástico. Prepara resina y aplicación de la tela de vidrio. Tiempos de fra lido y pintado. Una labor simple que está al alcance de



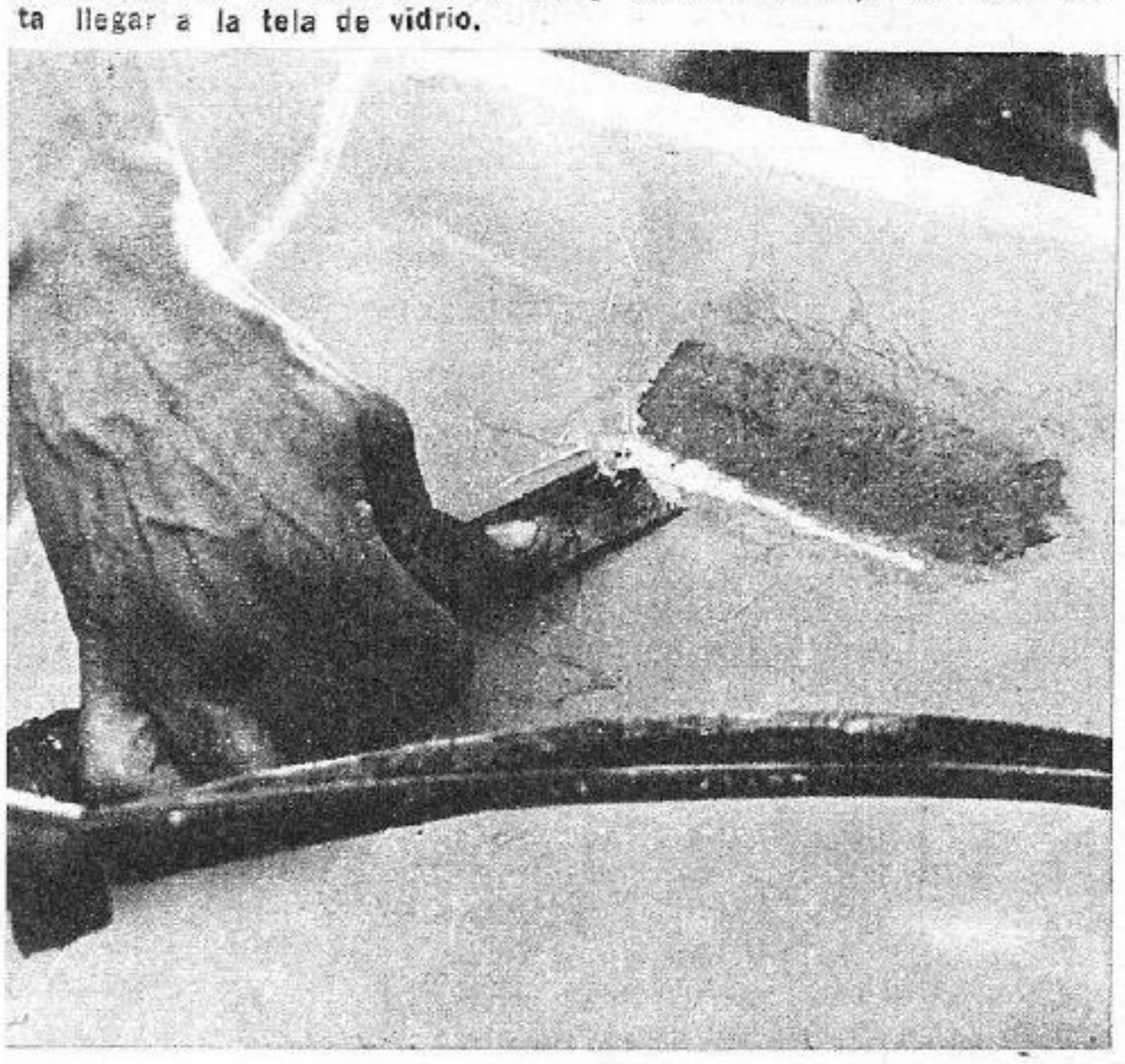
Enmarcar la fisura abarcando las pequeñas grietas que de ella nacen.



Chanflear los bordes de la rotura y eliminar la capa de color hasta llegar a la tela de vidrio.



Aplicar el parche y esperar su fraguado, pudiendo usar calor de estufa.

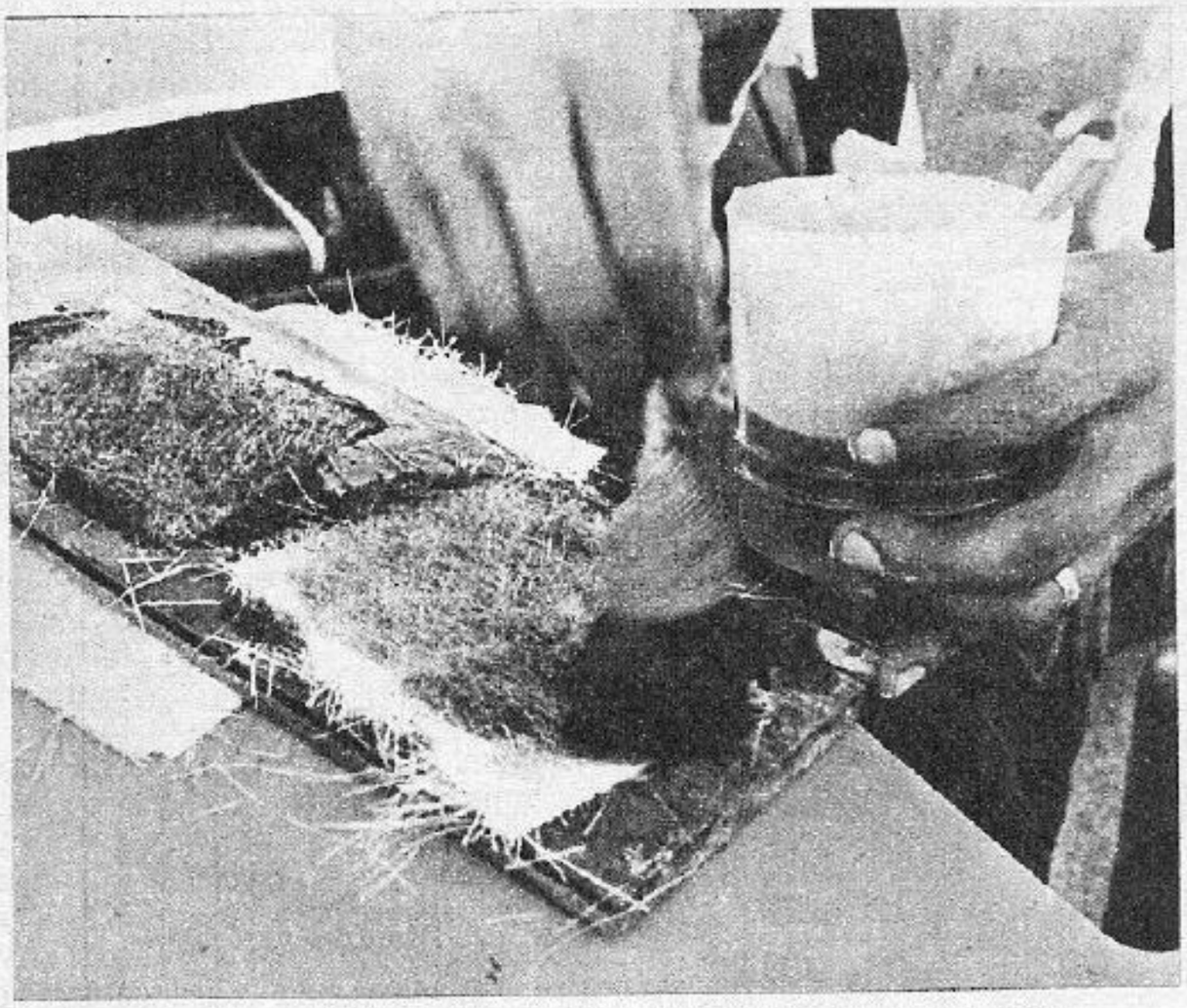


Quitar todo el exceso de resina mediante formón.

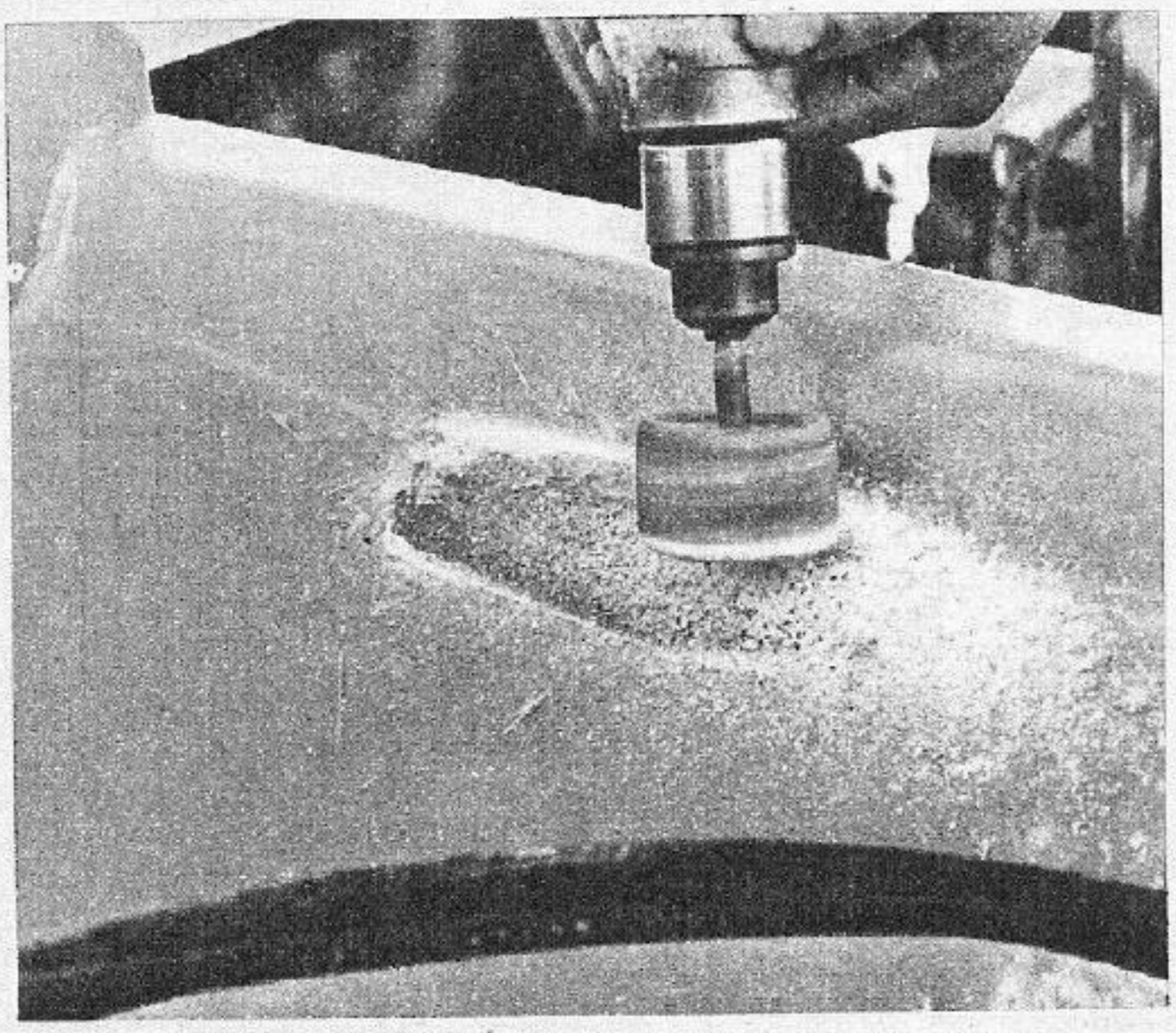
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

URA DE PLASTICO

ción de la superficie, de la guado y operaciones de pu- todo propietario de lanchas



Embeber la tela afieltrada con la resina mediante un pincel duro.



Pulido del parche obteniendo una superficie totalmente alisada.

Una de la tantas ventajas que es común atribuir a las embarcaciones de plástico es la facilidad y rapidez de la reparación de rumbos, fisuras, etc. Tanto es así, que en la mayoría de los casos el propio dueño de la embarcación puede llevar a cabo la tarea, especialmente tratándose de roturas de pequeñas dimensiones. Los elementos que se requieren son muy pocos, ocupan casi nada de lugar a bordo y el conocimiento de su uso puede resultar no sólo conveniente sino necesario en caso de apuro, ya que la colocación acertada de un "parche" permite seguir navegando.

El proceso en sí es totalmente similar al de una soldadura: se chanflean los bordes, se presentan uno frente a otro y se rellena, la diferencia es que en lugar de electrodo de aporte o varilla de soldar acá se usa tela de vidrio impregnada en resina poliéster. La fisura que hemos elegido para esta demostración se ubica en la bandeja de un motor fuera de borda y fue producida por un golpe del mismo motor debido a que su pata dio en un tronco levantándose violentamente. El tiempo total empleado desde que se marcó la zona de rotura hasta que se dio la última pincelada de esmalte fue de aproximadamente una hora y cuarenta y cinco minutos. Claro que es difícil llegar a adquirir la pericia que posee el personal técnico de la guardería Baader, que fue donde se ilustró esta nota, pero aunque se tarda más, la tarea es afrontable y de resultados seguros.

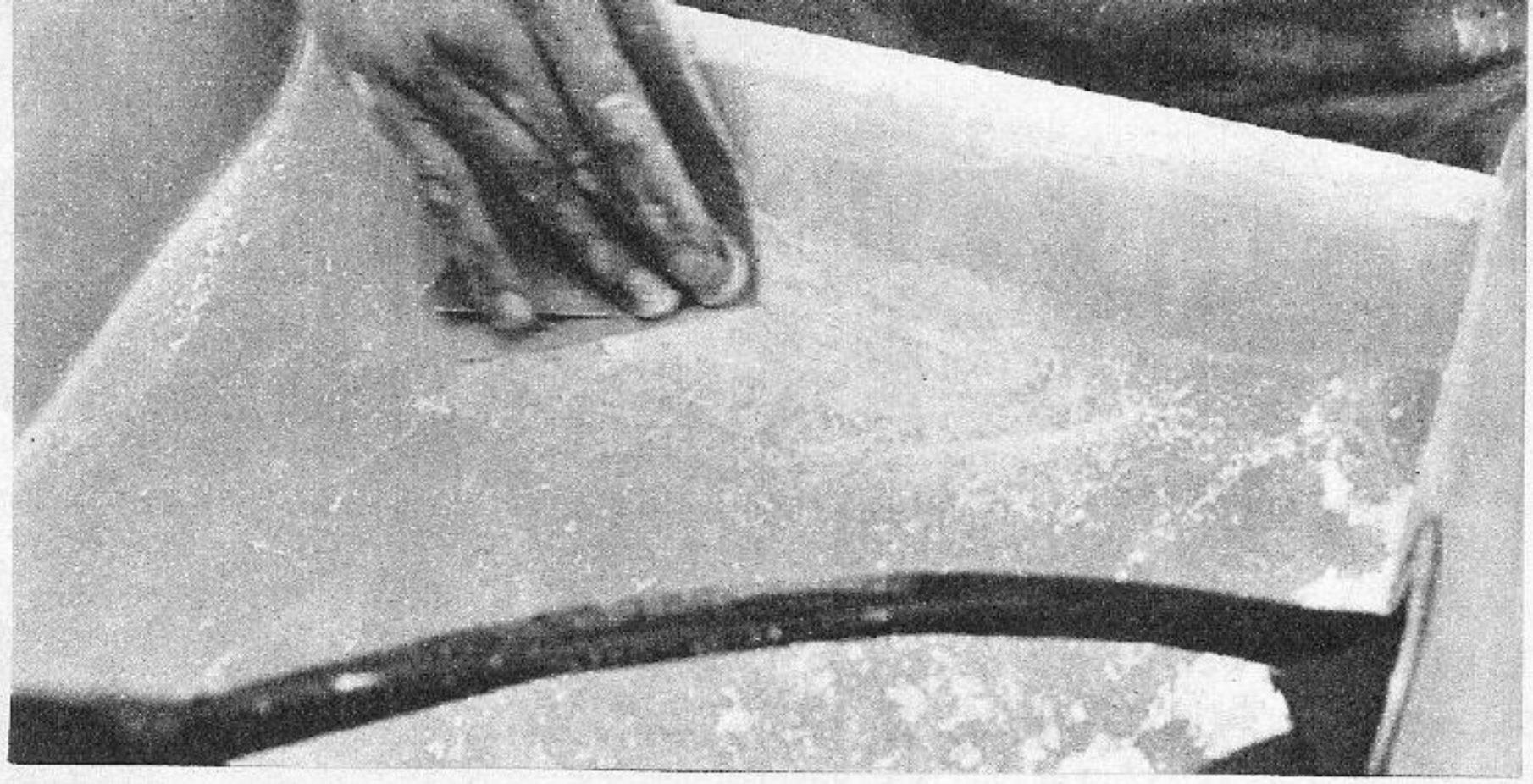
La primera tarea consiste en ubicar la rotura y en lo posible marcarla de forma tal de abarcar todas las fisuras cercanas. Luego hay que desengrasar toda la superficie adyacente, especialmente si se trata de bandeja de motor o cubierta, donde es mayor la probabilidad de presencia de grasas, aceites, etcétera. Para ello se usa thinner, ácido muriático, monómero de estireno o cualquier desengrasante no graso (queda por lo tanto excluido el uso de gasoil, kerosene, etc.). A continuación (fotografía 2) hay que desbastar y limpiar toda la superficie cercana, chanfleando los bordes de la rotura que se va a emparchar. Debe tenerse presente que todo lo que se diga en cuanto a operaciones debe hacerse tanto del lado interno como externo de la fisura.

Hay dos formas de chanflear: una es a martillo y formón y la otra mediante pulido, ya sea a máquina con pulidora de disco o piedra o a mano con papel esmeril. Los bordes del material deben quedar aproximadamente de medio milímetro de espesor, es decir lo más fino posible, para poder agregar el material nuevo.

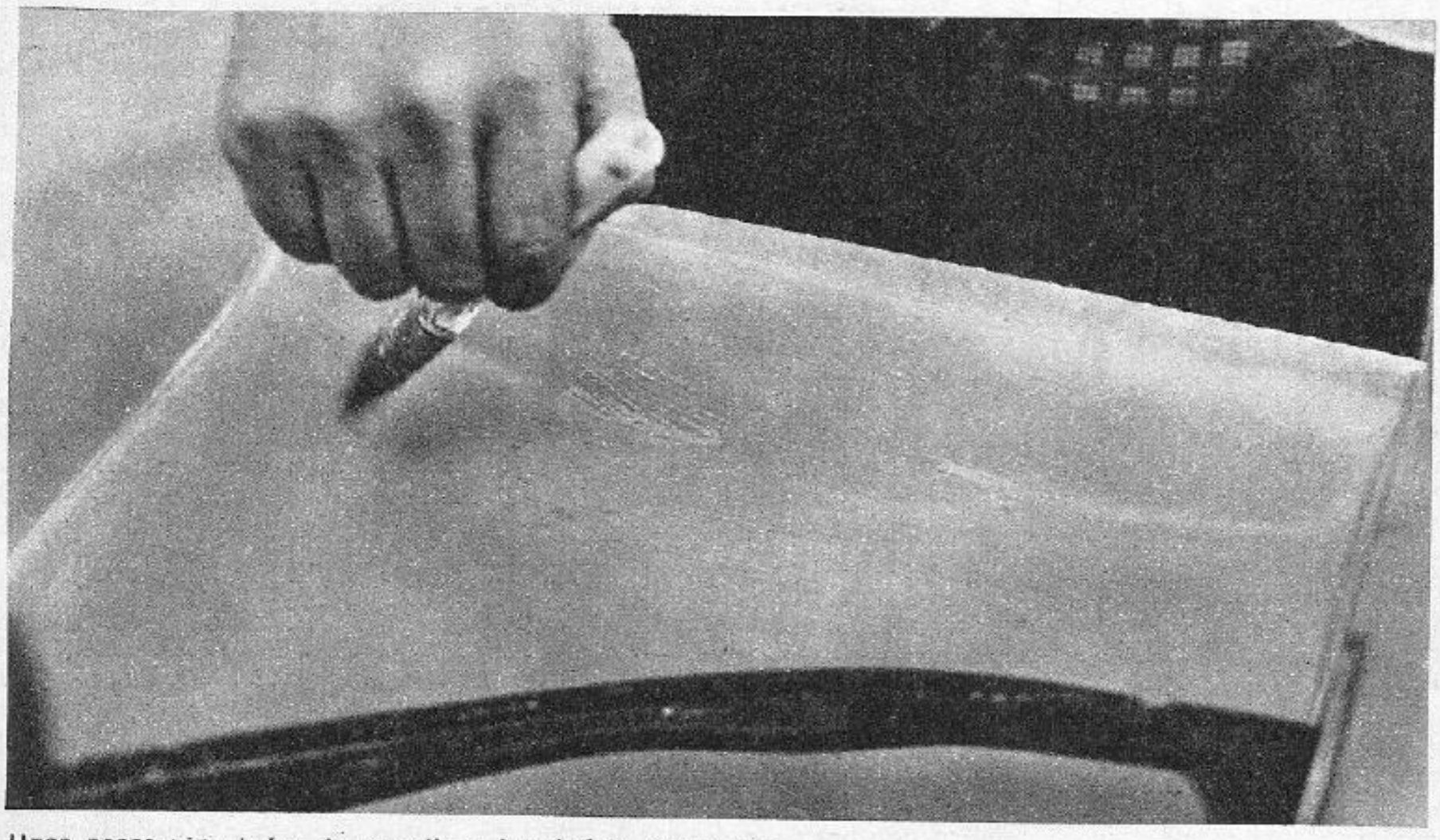
Terminado el chanfleado debe tenerse la certeza de que la zona de rotura está seca. Si, por ejemplo, la rotura se produjo en un fondo o cualquier lugar mojado, por los bordes de la misma ha penetrado humedad en el material. Esa humedad tarda varias horas en evaporarse por el solo efecto del sol y hay casos extremos de lanchas con grandes roturas en su fondo en las que se observa goteo de agua por la fisura durante varios días. Por ello, si la fisura es en el fondo, conviene poner la lancha invertida y ayudar al secado con una estufa eléctrica. Gente muy práctica, y en casos de urgencia, ha llegado a hacerlo con llama directa (sin pasar los 150 ° C en el material) pero se requiere mucha experiencia y no es aconsejable. En cambio el uso de una estufa eléctrica es muy útil. La gran importancia de que quede seco el material antes de aplicar cualquier capa de resina encima se debe a que ésta se inhibe ante la presencia de humedad, no fraguando, lo que evita la adhesión. Además de la humedad es necesario eliminar toda la capa de color **(yelco)** porque se trata de una capa no resistente ya que sólo posee resina poliéster y no tejido de vidrio. El **yelco** se elimina hasta que aparece el tejido de vidrio, lo que puede verse también en la fotografía 2.

Habiendo terminado la preparación de la superficie comenzamos a pensar en el parche a colocar. El espesor de la bandeja era de unos 3,5 milímetros y el parche que colocaremos quedará con un 50% más de espesor que el original, para tener absoluta certeza de que la unión quede bien soldada. Se cortan ahora (fotografía 3) trozos de esteras afieltradas de vidrio, obteniéndose dos o tres parches del tamaño del recorte y otros dos o tres en tamaño decreciente, para que los bordes no queden todos en el mis-

→



Mediante papel esmeril se "marca" la arista de la bandeja.



Unas pocas pinceladas de esmalte y terminó la reparación.

mo lugar. El fieltro viene en un solo espesor; si se precisa reparar un fondo, que es de mucho mayor grosor, se usan telas tejidas de vidrio, más gruesas y resistentes. Cada fieltro, una vez trabajado con la resina, da aproximadamente un milímetro de espesor, así que si queremos llegar a un 50 por ciento más de lo que teníamos, es decir a unos 5 milímetros, pondremos 6 fieltros, la mitad por dentro y la mitad por fuera. Sobre una madera o un cartón se colocan los fieltros y se impregnan de resina con un pincel duro. Se ve bien cuando quedan embebidos o "chupados" cuando el fieltro, que es blanco, se vuelve trasparente. Se aplica resina sobre el lugar a emparchar y se coloca el fieltro, tapando la fisura, con la mano y ayudando con el pincel. Al colocar el fieltro es importante que no queden burbujas de aire encerrado que impedirían la pegada; se ven claramente porque aparecen blancas y se eliminan con el el mismo pincel o apoyando una espátula.

La resina poliester que se utiliza es especial para uso naval y se vende en el comercio con dos agregados: acelerador y catalizador. Estos se incorporan en el momento de utilizar la resina ya que inmediatamente de unirlos comienza el proceso de fraguado. La proporción a usar de cada uno de ellos se gradúa de acuerdo a la temperatura y humedad ambiente. Cada fábrica de resina tiene sus propios aceleradores y catalizadores, dándose tablas con las proporciones a usar y los tiempos de fraguado correspondientes. A la resina conviene prepararla en un recipiente de plástico (como el tachito que se ve en la fotografía 3) porque no se adhiere al mismo; si es metálico se adhiere y una vez endurecida hay que tirarlo.

Colocado el parche (fotografía 4) se espera el fraguado. El tiempo que este proceso requiere puede acelerarse usando distintas proporciones de acelerador y catalizador de acuerdo a las instrucciones del fabricante, pero además, si el parche es chico, puede ayudarse con calor. Este puede suministrarse con estufa, pero NUNCA con llama directa, ya que el monómero de estireno que se evapora es combustible y debe tenerse cuidado de cigarrillos, fósforos, etc. Los tiempos de fraguado varían de tres o cuatro minutos a varias horas. Cuando la reparación es grande debe preverse suficiente tiempo para embeber los fieltros en la resina y colocarlos antes de que comience el fraguado. Además, cuanto más rápido fragua levanta más temperatura, ya que la reacción que produce se hace con gran desprendimiento de calor. En casos extremos de fraguados ultrarrápidos puede ponerse azulada y cristalizar. Los tiempos normales son de treinta a cuarenta minutos. (Debe prestarse atención al recipiente en que se preparó la resina porque también está fraguando y elevando su temperatura.) En la reparación que hicimos en la guardería Baader el calor era suficiente como para impedir que se apoyara la mano en el parche. El tiempo total de fraguado fue de unos quince minutos, usándose estufa durante los últimos cinco.

Debemos ahora cortar los restos de resina que quedan sobre el **yelco** (fotografía 5) existente, es decir, el "sobrante" de resina que sobresale del parche. Debe hacerse antes de que fragüe del todo, cuando todavía es blanda, gelatinosa. Ello se hace con formón no habiendo peligro (si se trabaja con cuidado, se entiende) de arrancar el **yelco** pues hay mucha diferencia de dureza entre éste y la resina recién aplicada. También se aprovecha ahora para desbastar los bordes del parche a formón (sin martillo, solamente por presión de la mano) pasándose a una nueva operación de pulido (fotografía 6). Este pulido tiene por objeto alisar la superficie del parche eliminando el sobrante de espesor que se había colocado. Con tela esperil se aprovecha ahora para "marcar" el borde de la bandeja restituyendo la forma original (figura 7).

Viene ahora el masillado. La masilla que se utiliza es a base de poliéster con talco o carbonato de calcio; también se usa una masilla tipo Cintoplom. Nosotros usamos una que tenía carbonato de calcio y que, como siempre, lleva también su acelerador y catalizador para que fragüe. Una vez aplicada y fraguada (alrededor de diez minutos) se empareja como si fuera chapa de automóvil: lija al agua con un taco si es necesario. A la masilla ya se le agrega color parecido al casco. Aquí conviene preguntar al compraría porque el pigmento (que se adquiere como pasta) podría ser incompatible con la resina y no fraguar. Sobre la masilla lijada se aplica una capa de resina con color y se da por terminada la reparación. En lugar de la capa de resina puede darse (fotografía 8) esmalte a pincel o soplete.

La resistencia máxima de un parche se obtiene a los cuatro o cinco días de hecho. Un resultado similar se obtiene con cinco horas de calor a 120 ° C. Sin embargo, tan sólo una hora después de hecho el parche, ya tiene una resistencia que puede estimarse en una 70 a 80 % de la total. Ello permite, en caso de urgencia, usar la lancha casi en seguida, con las restricciones naturales de una "soldadura todavía fresca".

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



DE VIAJEROS Y CAMINANTES

POSTAS, ALBERGUES, HOTELES... PARA EXIGENTES

Esta selección de Hoteles se realiza de acuerdo a las mas exigentes normas de categoria y confort. Se publica regularmente en los semanarios "SIETE DIAS", "PANORAMA" y "PARABRISAS COBSA" y la produce para EDITORIAL ABRIL S.A., López Puccio S.R.L. Córdoba 1177 T.E. 61592 - ROSARIO.-

---

EN SAN CARLOS DE BARILOCHE



hotel caravelle

EN SAN CARLOS DE BARILOCHE. 62 habitaciones con baño privado y teléfono. Calefacción - Bar - estacionamiento. Bmé. Mitre 278 - T.E. 2203 - 2571 - Bariloche. **Informes y reservas en Bs. As.** Av. Córdoba 657 - 9° P. - Of. 93 T.E. 392 3829/3759.

SU HOGAR EN BUENOS AIRES:

GRAN HOTEL ARGENTINO



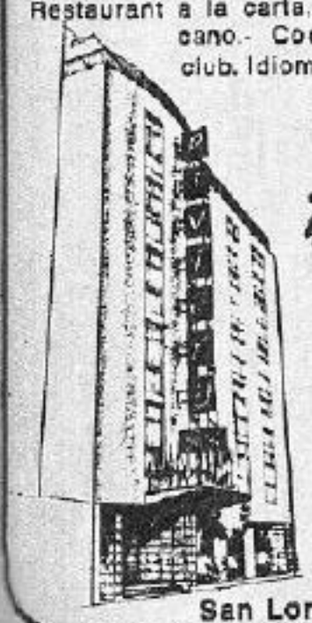
160 hab. Suites de lujo
Cocina internacional
Aire acondic.
En el corazón
de la Avda. más ancha del mundo.
Carlos Pellegrini 37 - T.E. 35-3071/80 Bs. As.

En la arteria peatonal más larga del mundo 100 amplias y confortables habitaciones con baño y teléfonos privados. Música, radio, TV, y aire acondicionado. **Florida 328 (Entre Sarmiento y Corrientes) Tel. 45-1698/0969/6913.**



Eibar Hotel

AIRE ACONDICIONADO TOTAL. 100 Habitaciones y suites de gran lujo. Salones de conferencias y reunión.
Restaurant a la carta, confiteria y bar americano.- Cocina internacional. Riviera club. Idiomas



Hotel Riviera
ROSARIO.

San Lorenzo 1460 - T.E. 23481

---

hotel Presidente Rosario



SALON PARA REUNIONES

TOTALMENTE
ALFOMBRADO
COMODAS
BUTACAS
AIRE
ACONDICIONADO
MUSICA
EQUIPOS TRANSMISORES.

CORRIENTES 919 T.E. 41245/46/47



HOSTAL SANTA FE DE LA VERACRUZ



Jerarquía internacional. 60 hab.- Suites de lujo Aire acond. central. Música ambiental - Radio - T.V. Salones de conferencias y convenciones. Estacionamiento - Snack bar - Cocina internacional. **San Martín 2954 - T.E. 21115/16/17/18 Santa Fe.**

TRADICION DE GRAN HOTEL. 120 hab. de lujo y suites. Suites imperiales. Salones. Cocina internacional. **Rivadavia 85 T.E. 46093/46010 Córdoba.**

CRILLON HOTEL



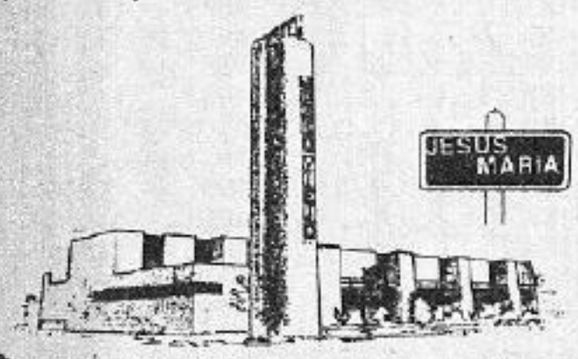
En su viaje al norte deténgase (50 Km. después de Córdoba) en el:

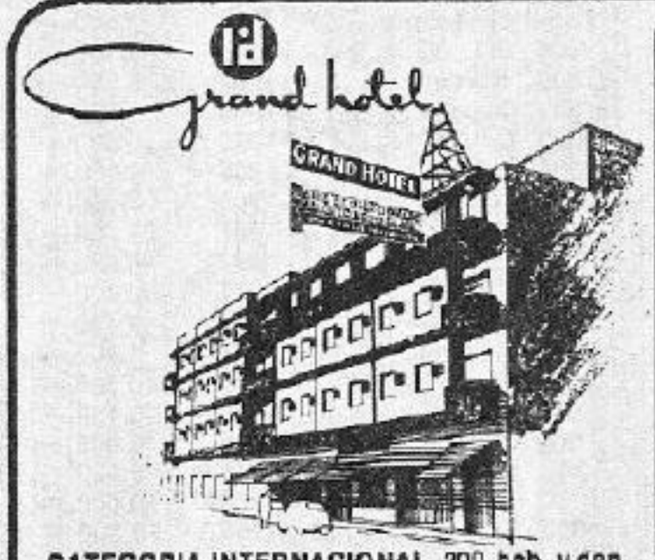
motel



el PASO VIEJO

Confort y cordialidad. Baño priv. Aire acondic. Teléfono, Piscina, etc. **Ruta 9 (Km. 753) T.E. 25 Jesus Maria - (Cba.)**





Grand hotel

CATEGORIA INTERNACIONAL. 200 hab. y dep. exteriores. Todas c/baños termales priv. Tel. Aire acond. Comedor bar y confiterías. Salones. Piscina cubierta c/agua termal salada. Servicio médico. Peluquería. Nursery. Masajista **Av. Hipólito Irigoyen 550 T.E. 185 y 195 - Termas de Rio Hondo.**

HOTELES UNIDOS SA

Y SUS CUATRO HOTELES EN TERMAS DE RIO HONDO

PALACE - Gran Turismo
PANAMERICANO
LOS INCAS 1ª especial
ROMA - 1ª Categoria

Administración reservas y pasajes:
Tucumán 1610 4° P. - T.E. 40-9453
Buenos Aires.
CATEGORIA AL SERVICIO DEL TURISTA



GRAN HOTEL LOS PINOS

Habitaciones con baño termal privado - Suites de lujo - Peluquería - Salones de estar - Cocina internacional - Tenis y bochas - Billar - cine, teatro, Garage - Parque - etc. Maipú 201 - T.E. 43 y 175 - Termas de Rio Hondo. **Informes en C. Federal:** T.E. 84-3251 y en ARIOSTO TURISMO T.E. 38-1110/1061



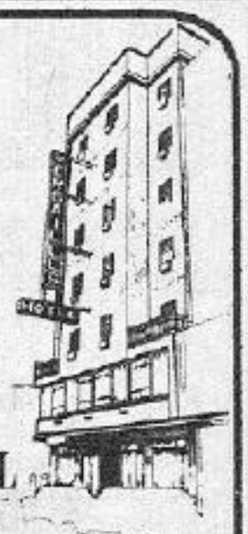


grand hotel

CATEGORIA INTERNACIONAL

Edificio torre, en línea de avanzada. 110 hab. todas exteriores. Baño priv. Tel. Radio. T.V. Aire acondic. Piscina c/agua caliente. Confiteria. Bar, Salas y salones de convenciones. **Avellaneda esquina Independencia. T.E. 5198 - 5369 - 4400 Santiago del Estero.**

A UNA CUADRA DE LA CASA HISTORICA Y DE PLAZA INDEPENDENCIA.



VERSAILLES HOTEL
Internacional

El máximo confort. 62 hab. c/baño priv. tel. Música ambiental, y aire acondic. Bar TV. Salas de asambleas y proyecciones. Sala de reunión. Recepción señorial. Suite de lujo. Garage. Telex. **Crisóstomo Alvarez 481 - T.E. 29760 - Tucumán.**



---

50 habitaciones totalmente alfombradas. Teléfonos - Calefacción - Grill-Room - Salón confitería - Musica funcional - Aire acond. - estacionamiento. Belgrano 715 - T.E. 2658 - 2930. **San Salvador de Jujuy.-**

EN PLENO CENTRO DE LA CIUDAD Lo espera:

Hotel
AVGVSTVS

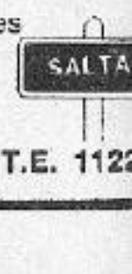


HOTEL



VICTORIA PLAZA
F. ZUVIRIA 10

100 habitaciones confortables
CATEGORIA ESPECIAL
RESIDENCIA DE SS. MM.
LOS REYES DE BELGICA
Teleg. VICTOPLAZA SALTA T.E. 1122



Parabrisas CORSA mercado

MUY IMPORTANTE:

ANTES DE CONSULTAR LOS PRECIOS, POR FAVOR PIERDA UNOS INSTANTES Y LEA ESTO:
Los precios de los vehículos usados que publicamos son estimativos y se deben entender para operaciones a efectuar ¡al contado! Debemos aclarar que estos precios sufrirán entonces variación si la operación de compra se pretende hacer con financiación o si se desea hacer una permuta o entregar el vehículo como parte de pago en un concesionario de cualquier marca, para comprar una unidad nueva. Paralelamente aclaramos que la estimación se ha hecho para unidades en estado medio de conservación (ni muy bueno, ni excesivamente malo); en consecuencia, dicha estimación podrá sufrir una variación del 10 al 15 %, dependiendo esto del estado del coche, cromas, accesorios, etc.

UTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
BERGANTIN		
4 cil.	1960	1.900.—
4 cil. lujo	1961	2.200.—
4 cil. lujo	1962	2.400.—
6 cil.	1962	2.700.—
BORGWARD		
Isabella	1956	3.000.—
Isabella	1958	3.500.—
Isabella	1959	3.800.—
Isabella	1960	4.100.—
Isabella	1961	4.500.—
Isabella	1962	4.800.—
Isabella	1963	5.000.—
BUICK		
Dynaflow	1951	2.600.—
Súper 4 p.	1954	3.500.—
Súper 4 p.	1955	4.000.—
Súper 4 p.	1956	4.500.—
Súper 4 p.	1957	5.000.—
Súper 4 p.	1958	5.500.—
Súper 4 p.	1959	5.800.—
Súper 4 p.	1960	6.000.—
CADILLAC		
4 p.	1948	2.400.—
4 p.	1949	2.700.—
4 p.	1950	3.000.—
Coupé	1951	3.500.—
4 p.	1952	3.500.—
4 p.	1953	4.000.—
4 p.	1954	4.300.—
4 p.	1955	4.700.—
4 p.	1956	5.300.—
4 p.	1957	5.800.—
Fleetwood	1958	6.500.—
Fleetwood	1959	7.000.—
Fleetwood	1960	7.500.—
CITROËN		
2 CV	1958	2.800.—
2 CV	1960	3.000.—
2 CV	1961	3.400.—
2 CV	1962	3.600.—
2 CV	1963	3.800.—
2 CV	1964	4.000.—
2 CV	1965	4.300.—
2 CV standard	1966	4.500.—
2 CV lujo	1966	4.800.—
2 CV	1967	4.900.—
2 CV lujo	1967	5.300.—
2 CV standard	1968	5.100.—
2 CV lujo	1968	5.500.—
2 CV standard	1969	5.500.—
2 CV lujo	1969	6.000.—
3 CV standard	1970	6.300.—
3 CV lujo	1970	6.900.—
CHEVROLET		
4 p.	1951	3.500.—
4 p.	1952	3.500.—
4 p.	1953	3.800.—
4 p.	1954	3.800.—
4 p.	1955	4.000.—
B. Air 6 mec.	1956	4.500.—
B. Air 8 aut.	1956	4.500.—
B. Air 6	1957	5.000.—
B. Air 8	1957	5.000.—
B. Air 8 aut.	1958	6.300.—
B. Air 6	1958	6.000.—
Impala 8 aut.	1959	6.200.—
Impala 6 mec.	1959	7.000.—
Impala 6 mec.	1960	8.500.—
Impala 8 aut.	1960	8.500.—
Impala 6	1961	9.000.—
Impala 8 aut.	1961	9.000.—
Impala 6 mec.	1962	11.000.—
Impala 8	1962	10.500.—
"400"	1962	6.500.—
Impala 8 aut.	1963	11.000.—
"400"	1963	7.000.—
Impala 6 mec.	1963	12.000.—
Impala 6 mec.	1964	13.000.—
Impala 8 aut.	1964	13.000.—
Súper	1964	7.500.—
Special	1964	6.500.—
Súper	1965	7.800.—
Special	1965	6.800.—
Súper	1966	9.300.—
Special	1966	7.300.—
Súper	1967	10.800.—
Special	1967	8.600.—
Súper	1968	11.800.—
Special	1968	9.000.—
Súper Lujo	1968	12.200.—
Súper Sport	1968	13.200.—
Special	1969	9.800.—
Super lujo	1969	13.000.—
Super sport	1969	14.500.—
Rally Sport	1969	11.500.—
CHRYSLER		
2 p.	1949	2.000.—
4 p.	1949	2.000.—
4 p. 6 cil.	1950	2.500.—
4 p. 6 cil.	1951	2.500.—
4 p.	1952	2.800.—
4 p.	1953	3.200.—
4 p. imp.	1954	3.500.—
CISITALIA		
850 cc Coupé	1961/2	4.200.—
850 cc Spider	1961	4.500.—
1100 Berlina	1949	2.800.—
1100 Spider	1949	3.500.—
DE CARLO		
600	1960	900.—
700	1960	1.500.—
700	1961	1.800.—
700 coupé	1961	2.800.—
700	1962	2.400.—
700	1963	2.500.—
SL	1964	1.500.—
SL	1965	1.700.—
DE SOTO		
4 p.	1940	1.500.—
4 p. chico	1946	2.000.—
4 p. Driv.	1947	2.300.—
4 p. 8 cil.	1951	2.800.—
DI TELLA		
1500	1960	4.800.—
1500	1961	5.200.—
1500	1962	5.400.—
1500	1963	5.500.—
Magnatte	1963	6.100.—
1500	1964	5.800.—
Magnette	1964	6.500.—
Traveller	1964	6.500.—
1500	1965	6.100.—
Magnette	1965	6.800.—
Traveller	1965	6.600.—
1500	1966	6.300.—
Magnette	1966	7.100.—
Traveller	1966	7.100.—
1500	1967	7.500.—
Magnette	1967	7.900.—
Traveller	1967	7.900.—
D. K. W.		
Sedan	1960	3.900.—
Sedan	1961	4.100.—
Sedan	1962	4.300.—
Sedan	1963	4.800.—
Univ.	1962	4.400.—
Univ.	1963	4.800.—
Sedan	1964	5.100.—
Univ.	1964	5.100.—
Fissore	1965	5.300.—
Sedan	1965	5.400.—
Univ.	1965	5.400.—
Sedan	1966	5.800.—
Univ.	1966	5.800.—
Sedan	1967	6.500.—
Universal	1967	6.500.—
Sedan	1968	7.000.—
Universal	1968	6.800.—
Sedan	1969	7.500.—
Universal	1969	7.500.—
DODGE		
4 p.	1947	2.300.—
4 p.	1948	2.400.—
4 p.	1950	3.000.—
4 p. F. Drive	1946	2.000.—
4 p. 6 cil.	1951	2.800.—
ESTANCIERA		
Ika	1958	3.000.—
Ika	1959	3.200.—
Ika	1960	3.600.—
Ika	1961	3.900.—
Ika	1962	4.100.—
Ika	1963	4.500.—
Ika	1964	5.000.—
Ika doble tracc.	1964	5.000.—
Ika	1965	5.300.—
Ika doble tracc.	1965	5.300.—
Ika	1966	5.900.—
Ika	1967	6.400.—
Ika	1968	7.000.—
Ika	1969	7.600.—
FIAT		
600	1958	2.200.—
600	1960	2.600.—
1100	1960	3.800.—
600	1961	2.800.—
1100	1961	4.000.—
2100	1961/2	4.800.—
600 D	1962	3.100.—
1100	1962	4.200.—
750	1963	3.600.—
1100	1963	4.600.—
1600	1963	5.800.—
600 E	1964	4.000.—
1500	1964	6.600.—
Familiar	1964	6.800.—
600 E	1965	4.500.—
1500	1965	6.600.—
1500 C. Largo	1965	7.200.—
Familiar	1965	7.500.—
Familiar Largo	1965	7.500.—
600 E	1966	5.100.—
800 Spider	1966	5.800.—
800 Coupé	1966	5.800.—
1500 C	1966	8.500.—
1500 Familiar	1966	8.800.—
1500 Coupé	1966	9.500.—
600 E	1967	5.700.—
800 Spider	1967	6.400.—
800 Coupé	1967	6.400.—
1500 C	1967	9.100.—
1500 Familiar	1967	9.400.—
1500 Coupé	1967	10.500.—
600 E	1968	6.100.—
800 Spider	1968	6.800.—
800 Coupé	1968	6.800.—
1500 C	1968	10.000.—
1500 Familiar	1968	10.300.—
1500 Coupé	1968	11.500.—
600 E	1969	6.700.—
800 Spider	1969	7.800.—
800 Coupé	1969	7.800.—
1500 C	1969	11.000.—
1500 Familiar	1969	11.500.—
1500 Coupé	1969	12.500.—
FORD		
4 p.	1951	2.500.—
4 p.	1952	2.800.—
4 p.	1954	2.800.—
Coupé sedan	1954	3.000.—
4 p.	1955	4.000.—
Fairlane 8 aut.	1957	4.500.—
Fairlane 6 mec.	1958	5.000.—
Fairlane 500 8 aut.	1958	4.800.—
Galax. 6 mec.	1960	6.500.—
Galax. 8	1960	6.500.—
Galax. 6	1961	7.200.—
Galax. 8 aut.	1961	7.200.—
Falcon	1962	7.200.—
Falcon Standard	1963	7.600.—
Falcon de Lujo	1963	8.000.—
Falcon Standard	1964	8.200.—
Falcon de Lujo	1964	8.500.—
Falcon de Lujo	1965	9.400.—
Falcon Futura	1965	9.700.—
Falcon Standard	1965	8.500.—
Falcon Standard	1966	9.700.—
Falcon de Lujo	1966	11.000.—
Falcon Futura	1966	11.000.—
Falcon de Lujo	1967	11.800.—
Falcon Standard	1967	10.800.—
Falcon Futura	1967	12.500.—
De Lujo	1968	12.800.—
Standard	1968	11.500.—
Futura	1968	13.000.—
Rural	1968	13.200.—
De Lujo	1969	13.600.—
Standard	1969	12.600.—
Futura	1969	14.500.—
Rural	1969	14.500.—
GRACIELA		
2 p.	1958	1.000.—
2 p.	1960	1.500.—
GW-Wartburg	1962	2.300.—
HANSA		
1100	1960/1	1.900.—
Rural	1961	2.200.—
Coupé	1961	2.500.—
HILLMAN		
4 p.	1950	1.500.—
4 p.	1956	2.000.—
Rural	1956	2.000.—
4 p.	1961	2.800.—
HUDSON		
4 p.	1940	1.000.—
4 p.	1946/7/	1.500.—
Coupé	1946/7/	1.700.—
4 p.	1949	2.000.—
ISARD		
300	1958/9	700.—
700	1963	2.200.—
Kombi	1963	2.500.—
700	1964	2.500.—
Kombi	1964	2.600.—
1204	1964	3.200.—
700	1965	2.800.—
Kombi	1965	2.800.—
1204	1965	3.500.—
JEEP		
IKA carrozado	1957	3.000.—
IKA	1958	3.300.—
IKA	1959	3.600.—
IKA	1960	4.000.—
IKA	1961	4.200.—
IKA	1962	4.300.—
IKA	1963	4.400.—
IKA	1964	4.500.—
IKA	1965	4.600.—
IKA	1966	4.700.—
IKA	1967	5.200.—
IKA	1968	5.800.—
IKA	1969	6.200.—
KAISER		
Carabela	1961	2.200.—
Carabela	1962	2.700.—
MERCEDES BENZ		
170 diesel	1954	5.000.—
180	1954	5.500.—
170	1955	5.500.—
180	1955	5.800.—
300	1955	5.800.—
219 naftero	1959	15.000.—
220	1959	16.500.—
220 S coupé	1961	16.000.—
220 S 4 p.	1961	12.000.—
220	1962	15.000.—
220 S 4 p	1962	16.000.—
220 SE	1962	18.000.—
220 S 4 p.	1963	19.000.—
220 SE coupé	1963	25.000.—
220 SE coupé	1964	32.000.—
220 S	1964	34.000.—
220 S	1965	30.000.—
250 SE	1965	25.000.—
250 S 4 p.	1966	29.000.—

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
250 SE 4 p.	1965	39.000.—
250 SE coupé	1966	45.000.—
MERCURY		
2 p.	1946	2.000.—
4 p.	1946	2.800.—
Coupé	1946	3.500.—
Coupé conv.	1946	2.200.—
2 p.	1951	3.000.—
Monterey 4 p.	1953	4.000.—
Montclair	1954	4.000.—
Montclair	1958	4.500.—
Monterey 4 p.	1957	4.500.—
MORRIS		
Mini Minor 1000	1961	3.200.—
4 p.	1968	7.000.—
Traveller	1966	7.000.—
N. S. U.		
24 HP	1958	1.500.—
34 HP	1960	1.800.—
34 HP	1961	2.000.—
34 HP	1962	2.200.—
34 HP Prinz	1963	2.500.—
Sport Prinz	1961	3.200.—
OLDSMOBILE		
88 4 p.	1958	4.000.—
88 4 p.	1961	6.000.—
88 4 p.	1962	7.000.—
88 4 p.	1963	8.000.—
OPEL		
Rekord 2 p.	1956/7	2.800.—
Rural	1956/7	2.800.—
Rekord 2 p.	1958	3.500.—
Rural	1958	3.500.—
Rekord 2 p.	1959	3.800.—
Rural	1959	3.800.—
Rekord 2 p.	1960	4.200.—
Rural	1960	4.200.—
Rekord 2 p.	1961	4.800.—
Rural	1961	4.800.—
Rekord 2 p.	1962	5.000.—
Rural	1962	5.000.—
PEUGEOT		
203	1956	2.500.—
403	1956/7	4.400.—
403	1958/9	4.800.—
403	1960/61	5.200.—
403	1962	5.600.—
404	1962	6.500.—
403	1963	5.800.—
404	1963	6.800.—
404 Rural	1963	7.000.—
403	1964	6.300.—
404 3 banc.	1964	7.500.—
404 5 banc	1964	7.900.—
403	1965	6.800.—
404 Stand.	1965	8.300.—
404 Stand.	1966	9.000.—
404 de lujo	1966	9.600.—
404	1967	9.900.—
404 G. Lujo	1967	10.400.—
404	1968	10.500.—
404 G. Lujo	1968	11.500.—
404 Stand.	1969	11.500.—
404 G. Lujo	1969	12.000.—
PLYMOUTH		
4 p.	1951	2.800.—
4 p.	1954	3.400.—
4 p.	1955	3.500.—
4 p.	1961	6.000.—
RAMBLER		
Ambassador	1952	4.500.—
Classic Custom	1962	3.600.—
C. Country	1962	4.600.—
Ambassador 990	1963	5.500.—
C. Custom 1ª S	1963	5.000.—
C. Custom	1963	5.200.—
C. Country 660	1963	5.600.—
De Luxe 550	1963	4.200.—
Ambassador 990	1964	6.200.—
C. Custom 660	1964	5.700.—
C. Country 660	1964	6.200.—
De Luxe 550	1964	5.200.—
Ambassador 990	1965	7.500.—
C. Custom 660	1965	6.300.—
C. Country 660	1965	7.300.—
De Luxe 550	1965	5.900.—
Ambassador 990	1966	9.400.—
C. Custom 660	1966	7.100.—
C. Country 660	1966	9.100.—
De Luxe 550	1966	6.300.—
Ambassador 990	1967	10.500.—
C. Custom 660	1967	9.000.—
C. Country 660	1967	10.500.—
De Luxe 550	1967	7.300.—
Ambassador 990	1968	11.500.—
C. Custom 660	1968	10.300.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
C. Country 660	1968	11.500.—
De Luxe 550	1968	9.200.—
Ambassador	1969	13.500.—
C. Country 660	1969	12.500.—
C. Custom 650	1969	11.500.—
RENAULT		
Dauphine	1963	2.600.—
4 L	1963	2.900.—
Gordini	1963	3.000.—
4 L	1964	3.600.—
Dauphine	1964	3.400.—
Gordini	1964	3.700.—
4 L 3 veloc.	1965	3.800.—
4 L 4 veloc.	1965	4.100.—
Gordini	1965	3.800.—
Dauphine	1965	3.600.—
Gordini	1966	4.400.—
Dauphine	1966	3.900.—
4 L	1966	4.500.—
Gordini	1967	4.800.—
4 L	1967	5.100.—
Renault 650	1967	4.400.—
Gordini	1968	4.800.—
4 L	1968	5.600.—
850	1968	4.700.—
Gordini	1969	5.900.—
R4	1969	6.200.—
850	1969	5.500.—
SIMCA		
4 p.	1956	2.400.—
Rural	1956	2.700.—
TAUNUS		
17 M Rural	1960	4.200.—
17 M 2 p.	1961	4.800.—
17 M 4 p.	1961	5.100.—
17 M 2 p.	1962	5.300.—
17 M Rural	1962	5.300.—
TORINO		
380 4 p.	1967	8.600.—
380 S 4 p.	1967	9.600.—
380 2 p.	1967	12.600.—
380 W 2 p.	1967	12.600.—
380 4 p.	1968	9.600.—
380 S 4 p.	1968	10.500.—
380 2 p.	1968	13.800.—
380 W 2 p.	1968	13.600.—
380 S 4 p.	1969	11.800.—
380 2 p.	1969	14.500.—
380 W 2 p.	1969	14.500.—
VALIANT		
I	1962	6.500.—
II	1963	7.200.—
III	1964	7.500.—
III	1965	7.800.—
Coronado	1965	8.300.—
G. Turismo	1965	8.500.—
IV	1966	9.500.—
Coronado	1966	10.000.—
G. Turismo	1966	10.200.—
IV	1967	10.000.—
Coronado	1967	10.500.—
G. Turismo	1967	10.800.—
IV	1968	11.000.—
Coronado	1968	11.500.—
G. Turismo	1968	11.800.—
Polara	1969	12.600.—
Coronado	1969	13.500.—
G. T.	1969	14.000.—
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1958	2.500.—
Cresta 4 c. 4 p.	1958	2.500.—
VOLKSWAGEN		
Export	1961	4.000.—
Export	1962	4.500.—
1500 2 p.	1962	5.500.—
VOLVO		
121	1960	5.000.—
122	1962	5.800.—

PICK - UPS USADAS

ARGENTA		
Pick-up	1964	5.400.—
Pick-up	1965	6.000.—
Pick-up	1966	6.400.—
Pick-up	1967	6.700.—
CITROËN		
AZU Furg.	1965	3.500.—
AZU Furg.	1966	3.800.—
AZU Furg.	1967	4.500.—
AZU Furg.	1968	4.900.—
AZU Furg.	1969	5.500.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
CHEVROLET		
10 Pick-up	1960/1	5.500.—
10 „	1966	8.500.—
10 „	1967	9.300.—
10 „	1968	10.500.—
10 „	1969	11.500.—
DE SOTO		
D-100 Pick-up	1962/3	5.500.—
D-100 „	1964	6.500.—
D-100 „	1965	6.700.—
D-100 „	1966	7.500.—
D-100 „	1967	8.500.—
D-100 „	1968	9.800.—
DODGE		
D-100 Pick-up	1961/2	5.500.—
D-100 „	1963	5.800.—
D-100 „	1964	6.000.—
D-100 „	1965	6.700.—
D-100 „	1966	7.500.—
D-100 „	1967	8.500.—
D-100 „	1968	9.800.—
D-200 „	1969	11.000.—
FARGO		
D-100 Pick-up	1962/3	5.500.—
D-100 „	1964	6.500.—
D-100 „	1965	6.700.—
D-100 „	1966	7.500.—
D-100 „	1967	8.500.—
D-100 „	1968	9.800.—
FIAT		
Multicarga 1500	1965	5.900.—
Multicarga 1500	1966	6.600.—
Multicarga 1500	1967	7.800.—
Multicarga 1500	1968	8.600.—
Multicarga 1500	1969	9.200.—
FORD		
F-100 Pick-up	1960/1	5.800.—
F-100 „	1962	6.300.—
F-100 „	1963	6.800.—
F-100 „	1964	7.100.—
F-100 „	1965	8.300.—
F-100 „	1966	9.200.—
F-100 „	1967	9.600.—
F-100 „	1968	11.000.—
F-100 „	1969	12.000.—
JEEP		
IKA Pick-up	1961	4.300.—
IKA „	1962	4.600.—
IKA „	1963	4.800.—
IKA „	1964	5.000.—
Glad. Pick-up	1964	5.000.—
Glad. „	1965	5.500.—
Glad. „	1966	6.000.—
Glad. „	1967	6.500.—
Glad. „	1968	7.000.—
Glad. „	1969	8.000.—
MERCEDES BENZ		
170 Pick-up	1951	2.700.—
PEUGEOT		
T4B	1967	8.000.—
T4B	1968	8.600.—
T4B	1969	9.500.—
RASTROJERO		
Pick-up	1964	5.600.—
„	1965	6.000.—
„	1966	6.400.—
„	1967	7.000.—
„	1968	7.400.—
„ 2ª S.	1968	8.200.—
„ 1ª S.	1969	8.800.—
„ 2ª S.	1969	9.800.—

AUTOMOVILES 0 km

CITROËN	
3 CV AZAM, 4 p.	11.600.—
2 CV AZAM, 4 p.	10.350.—
AMI-8	13.800.—
CHEVROLET	
Special 4 p.	19.501.—
Rally Sport	21.207.—
Chevy	22.586.—
Chevy De Luxe	23.973.—
Chevy De Luxe (caja aut.)	25.923.—
Chevy SS	25.880.—
Chevy SS Cupé	27.225.—
DODGE	
Dodge 3	18.186.—
Dodge 4	19.389.—
Dodge Taxi	18.449.—
Dodge Taxi Gasolero	23.024.—
Dodge Polara	22.826.—
Dodge Coronado	24.851.—
Dodge Coronado Automatic	26.223.—
Dodge GTX 6 cil.	27.089.—
Dodge GTX 8 cil.	28.871.—

MARCA	PRECIO
FIAT	
600 R 2 p.	10.650.—
128	14.900.—
1500 C - Familiar, 4 p.	17.780.—
1600	17.780.—
1600 Coupé Sport	19.650.—
FORD	
Sedan Falcon	17.990.—
Sedan Taxi	17.521.—
Sedan Lujo	19.842.—
Sedan Futura	21.072.—
Rural Standard	20.790.—
Rural Lujo	22.740.—
Fairlane 500 6 cil.	22.097.—
Fairlane 500 8 cil.	23.382.—
Fairlane LTD 6 cil.	25.475.—
Fairlane LTD 8 cil.	26.710.—
PEUGEOT	
404 Standard (9001)	17.950.—
404 Grand Prix (9061)	18.850.—
504 De Lujo (8001)	20.390.—
504 Súper Lujo (8201)	21.790.—
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Classic 380 4 p.	24.540.—
C. Country 300	25.760.—
Ambassador 380	32.290.—
JEEP	
JA-3UB, t/simple	10.229.—
RENAULT	
R-4S, 4 p.	12.450.—
R-4L	11.300.—
R-6, 4 p.	14.400.—
R-12	16.500.—
TORINO	
L, 4 p.	20.870.—
GS, 2 p.	31.300.—
S, 4 p.	24.010.—
TS Coupé	28.890.—
TS, 4 p.	27.550.—

PICK-UPS 0 km

CHEVROLET	
C-10703 s/c	19.132.—
C-10704 c/ch.	19.913.—
C-10734 c/a.	19.949.—
De Luxe c/a.	21.268.—
CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S.A.	
DODGE	
D-100 6 cil.	17.123.—
D-100 V8	18.400.—
D-100 Diesel	21.343.—
D-200 6 cil.	18.561.—
D-200 V8	19.838.—
D-200 Diesel c/caja 4 veloc.	23.713.—
CITROËN	
AK (chasis y cabina)	9.800.—
Furgoneta AK-R	10.550.—
Furgoneta AK	10.400.—
Mehari	12.500.—
FIAT ARGENTINA S.A.	
Multicarga 1500	14.850.—
FORD MOTOR ARGENTINA S.A.	
Pick up F-100 c/caja I-6	17.985.—
Pick up F-100 V-8	18.773.—
F-100 Diesel 203	21.773.—
GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A.	
Chevrolet C-10703 s/c.	16.210.—
Chevrolet C-10704 c/a.	17.145.—
Chevrolet C-10734 c/a.	17.945.—
IME RASTROJERO	
Diesel P-63	14.420.—
Diesel P-64	14.230.—
Diesel P-66	15.980.—
IKA-RENAULT	
JA3UB t/simple	11.660.—
JA3UB t/doble	13.340.—
Jeep Largo t/simple	12.360.—
Jeep Largo t/doble	14.550.—
Jeep 1000 t/simple	18.760.—
RENAULT	
R 4F	10.550.—
PEUGEOT	
T4B	14.760.—

MOTOS USADAS

AJS		
CILINDRADA		
500	46-48	680/ 65
350	46-48	440/ 68
500	60-62	810/1.19
650	60-62	2.130/2.55
500	49-54	2360/2.98

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
BSA		
500	46-48	510/ 770
500	48-49	810/1.190
350	46-48	600/ 850
650	50-52	1.100/1.530
500	60-62	2.210/2.800
BMW		
500	55	1.530/1.785
250	56	1.530/2.130
500	56	2.550/3.060
500	62	3.230/3.825
600	62	3.825/4.510
DKW		
125		340/425
150		425/510
DUCATI		
175		765/1.190
200		850/1.275
GILERA		
150	54-62	510/ 765
175	60-67	595/ 935
200	62-68	765/1.105

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
200	65-68	850/1.275
300 (imp.)	57-58	765/1.360
300 (nac.)	67-68	1.530/2.040
GUZZI		
175	57-61	600/1.020
235	57-61	765/1.190
350-500	46-49	340/ 600
HARLEY DAVIDSON		
1200	47-48	680/ 850
1200	48-49	1.360/1.700
HONDA		
50	60-62	510/ 860
125	60-62	765/1.190
150	60-62	850/1.275
250	60-62	1.785/2.465
300	60-62	2.210/1.720
HRD		
1000	48-49	1.190/1.615
1000	54	2.040/2.550
1000 B. Shadow	48-49	2.040/2.380
ISO		
150		255/510

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
JAWA		
350	57	765/1.190
175	57	510/ 765
350	62	1.020/1.360
MATCHLESS		
350	46-48	425/ 640
500	46-48	600/ 850
500	49-52	765/1.275
NORTON		
500	46-48	600/ 765
500	49-61	765/1.275
500	56	1.615/1.700
500	62	1.870/2.380
SIAMBRETTA		
150 Reform.	52-54	600/ 850
125	54-62	340/ 500
175	58-62	680/1.100
125 (Cristian)	58-62	1.020/1.275
TRIUMPH		
500	46-47	850/1.360
500	48-50	1.530/2.040
650	48-50	1.700/2.210

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
350	47-49	680/1.020
500	51-54	1.870/2.295
650	51-54	2.040/2.550
500/650	55-57	2.210/2.800
350	58-62	2.210/2.800
650	60-62	3.230/3.825
500/650 (Cr.)	49-55	2.550/3.060
ZANELLA		
100	59-67	410/600
125	59-67	510/680

MOTOS 0 Km

GILERA 150 SUPER Sp.	2.290.—
GILERA 185 TC	2.390.—
GILERA 200 GT	2.500.—
GILERA 300	3.580.—
ZANELLA 50	1.245.—
ZANELLA RUTERA 125	1.735.—
ZANELLA PONDEROSA	2.125.—
-Carga 175	3.593.—

LANCHAS 0 Km

MODELO	MOTOR		MEDIDAS *		PRECIO
AVAN-CANESTRARI					
Avan 330	Yamato	22HP	3,60-1,49-0,65	$	4.890.—
Avan 400 V	Yamato	22HP	3,95-1,48-0,68	$	6.590.—
Avan 400 V	Johnson	25HP	3,95-1,48-0,68	$	8.990.—
Avan 400 V	Johnson	33HP	3,95-1,48-0,66	$	7.380.—
Avan 400 V	Johnson	40HP	3,95-1,48-0,66	$	7.990.—
Avan 400 V	Johnson	55HP	3,95-1,48-0,66	$	9.940.—
Avan 400 V	Carniti	35HP	3,95-1,48-0,66	$	7.220.—
Avan 400 V	Carniti	50HP	3,95-1,48-0,66	$	8.790.—
Avan 400 V	Carniti	55HP	3,95-1,48-0,66	$	9.390.—
Avan 410	Johnson	55HP	4,13-1,65-0,78	$	10.940.—
Avan 410	Johnson	65HP	4,13-1,65-0,78	$	11.180.—
Avan 410	Johnson	85HP	4,13-1,65-0,78	$	12.900.—
Avan 410	Carniti	50HP	4,13-1,65-0,78	$	9.790.—
Avan 440	Johnson	55HP	4,45-1,75-0,87	$	11.940.—
Avan 440	Johnson	60HP	4,45-1,75-0,87	$	11.560.—
Avan 440	Johnson	65HP	4,45-1,75-0,87	$	12.200.—
Avan 440	Johnson	85HP	4,45-1,75-0,87	$	13.910.—
Avan 440	Johnson	115HP	4,45-1,75-0,87	$	15.000.—
Avan 480	Yamato	22HP	4,88-1,72-1,00	$	7.100.—
Avan 505	Johnson	55HP	4,92-1,53-0,65	$	10.440.—
Avan 505	Carniti	55HP	4,92-1,53-0,65	$	9.890.—
Avan 550 P	Johnson	55HP	5,30-1,98-0,93	$	11.540.—
Avan 550 P	Johnson	60HP	5,30-1,98-0,93	$	11.160.—
Avan 550 P	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	11.820.—
Avan 550 P	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	13.510.—
Avan 550 P	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	14.510.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	13.110.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	14.810.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	14.210.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	17.010.—
Avan 550 (crucero)	Johnson	85HP	5,35-2,01-1,00	$	20.910.—
Avan 550 (crucero)	Johnson	115HP	5,35-2,01-1,00	$	22.000.—
DELTA-MARINE					
Pescador	Sach	3,3HP	4,25-1,80-0,65	$	1.950.—
Pescador	Chrysler	20HP	4,25-1,80-0,65	$	4.300.—
Camping	Chrysler	20HP	4,25-1,80-0,85	$	5.900.—
Camping	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,85	$	6.950.—
Camping	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,85	$	7.950.—
Universal	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,75	$	5.950.—
Universal	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,75	$	6.950.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	20HP	6,60-2,30-1,00	$	13.500.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	45HP	6,60-2,30-1,00	$	15.500.—
Delta Marine	Chrysler	20HP	5,25-2,00-0,85	$	5.900.—
Delta Marine	Chrysler	35HP	5,25-2,00-0,85	$	6.900.—
JUANJO					
Pescadora	Chrysler	45HP	4,60-1,71-0,71	$	8.620.—
Signorina	Chrysler	35HP	3,70-1,71-0,65	$	7.200.—
Signorina	Chrysler	45HP	3,70-1,71-0,65	$	8.170.—
Sprinter	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	8.970.—
Sprinter	Chrysler	55HP	4,80-1,76-0,70	$	9.700.—
Piccina	Chrysler	35HP	4,80-1,76-0,70	$	7.460.—
Piccina	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	9.420.—
Bambina	Chrysler	45HP	3,60-1,60-0,65	$	7.370.—
Piccina Sport	Chrysler	35HP	4,80-1,76-0,70	$	6.750.—
Piccina Sport	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	7.720.—
Trimarán	Chrysler	20HP	3,03-1,63-0,56	$	2.950.—
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	105HP	6,12-2,33-1,00	$	4.900.—

MODELO	MOTOR		MEDIDAS *		PRECIO
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	175HP	6,12-2,33-1,00	$	3.350.—
Biguá	Yumpa	5HP	2,65-1,30-0,48	$	2.080.—
NAUTICA-BERMUDA					
Pirayú	Evinrude	25HP	3,78-1,62-0,58	$	6.050.—
Pirayú	Evinrude	33HP	3,78-1,62-0,58	$	6.636.—
Riomar	Evinrude	25HP	3,83-1,63-0,60	$	6.600.—
Riomar	Evinrude	33HP	3,83-1,63-0,60	$	7.186.—
GH 380	Evinrude	25HP	3,80-1,55-0,62	$	6.000.—
GH 380	Evinrude	33HP	3,80-1,55-0,62	$	6.586.—
GH 430	Evinrude	25HP	4,30-1,73-0,62	$	6.660.—
GH 430	Evinrude	33HP	4,30-1,73-0,62	$	7.246.—
GH 430	Evinrude	40HP	4,30-1,73-0,62	$	7.876.—
Delta	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$	7.050.—
Delta	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$	7.636.—
Safari	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$	7.444.—
Safari	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$	8.214.—
Safari	Evinrude	40HP	4,08-1,63-0,58	$	8.844.—
S/Sport 70	Evinrude	40HP	4,36-1,76-0,69	$	9.384.—
S/Sport 70	Evinrude	60HP	4,36-1,76-0,69	$	12.639.—
S/Sport 70	Evinrude	85HP	4,36-1,76-0,69	$	14.209.—
444	Evinrude	60HP	4,44-1,72-0,80	$	14.709.—
444	Evinrude	85HP	4,44-1,72-0,80	$	16.270.—
444	Evinrude	115HP	4,44-1,72-0,80	$	17.709.—
Mark II	Evinrude	85HP	4,85-1,88-0,72	$	17.119.—
Mark II	Evinrude	115HP	4,85-1,88-0,72	$	18.549.—
Cobra	Evinrude	120HP	5,10-2,10-0,85	$	24.650.—
Cobra	Evinrude	155HP	5,10-2,10-0,85	$	26.850.—
Cobra	Evinrude	210HP	5,10-2,10-0,85	$	29.600.—
Gran Turismo	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$	27.450.—
Gran Turismo	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$	29.650.—
Gran Turismo	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$	32.400.—
Day Cruiser	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$	31.450.—
Day Cruiser	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$	33.650.—
Day Cruiser	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$	36.400.—
PAGLIETTINI					
Bambi II	Mercury	50HP	4,06-1,72-0,73	$	9.017.—
Codinet	Mercury	50HP	4,46-1,73-0,58	$	8.975.—
Comodín	Mercury	65HP	4,46-1,73-0,58	$	11.579.—
Comodín	Mercury	65HP	4,45-1,81-0,76	$	12.621.—
Comodín	Mercury	80HP	4,45-1,81-0,76	$	13.401.—
Comodín	Mercury	100HP	4,45-1,81-0,76	$	14.473.—
Gacelux	Mercury	125HP	4,45-1,81-0,76	$	15.739.—
Gacelux	Mercury	125HP	5,15-2,02-0,87	$	18.267.—
Gacelux	Mercury	120HP	5,15-2,02-0,87	$	20.267.—
REGNICOLI					
Trucha	Johnson	25HP	3,60-1,71-0,60	$	6.307.—
Dorado Pescado	Johnson	25HP	4,25-1,75-0,70	$	7.873.—
Dorado Pescador	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$	8.461.—
Dorado Pescador	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	9.216.—
Dorado Ski	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$	9.223.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	9.968.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	11.425.—
Dorado V2	Johnson	40HP	4,33-1,75-0,75	$	13.067.—
Dorado V2	Johnson	85HP	4,33-1,75-0,75	$	17.059.—
Dorado V2	Johnson	115HP	4,33-1,75-0,75	$	18.680.—
Dina	Johnson	155HP	5,54-2,30-0,90	$	34.560.—
Dina	Johnson	210HP	5,54-2,30-0,90	$	37.260.—

* ESLORA - MANGA - PUNTAL (en ese orden).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

A 30 km/h sus neumáticos dependen de Ud.

A 200 km/h Ud. depende de sus neumáticos.



gicero publicidad

Nueva Fate TM-con o sin cámara.

El Círculo Rojo de las nuevas cubiertas FATE TM significa más pique, mayor agarre, más estabilidad y mejor frenado.

Cubiertas
FATE TM
Seguridad en alta velocidad

fate O

El neumático argentino.

LA ACTIVIDAD

CORDOBA

CAFETERAS EN ONCATIVO, REGULARIDAD A SANTIAGO TEMPLE Y MOTOCICLISMO EN RIO CEBALLOS

GOBBI ES SIEMPRE GOBBI

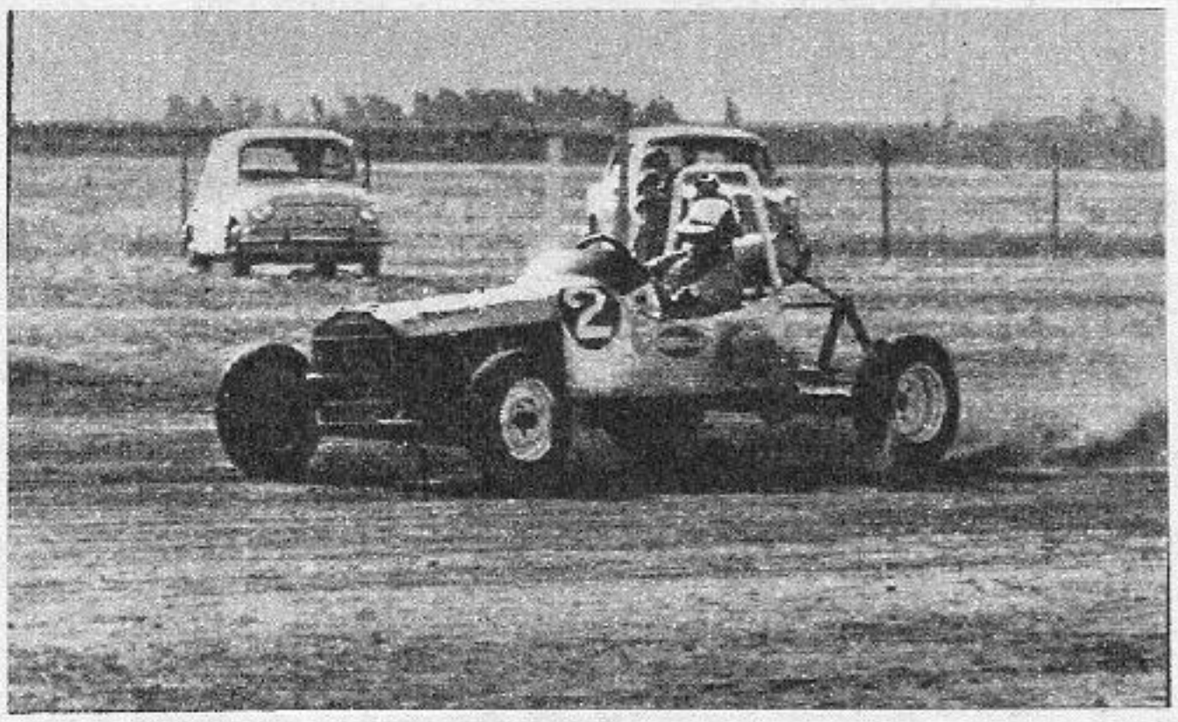
Después de varias actuaciones un poco inciertas, debido a varios problemas de índole particular que lo aquejaban, Víctor Gobbi, representante de Pilar, volvió por sus fueros, y lo hizo en una forma por demás categórica, ganando su serie y la final, tras un emocionante duelo con Domingo Castello.

La Peña Automovilística Oncativo cumplió así con una fecha más de su ininterrumpido calendario de Ford T, inaugurando además un nuevo trazado de 1.100 metros de tierra compactada que, según palabras de su presidente, doctor Cuello, les costó más de tres palos. Y vamos a la carrera en sí.

GOBBI PASEO EN LA PRIMERA

A pesar de que antes de comenzar la carrera Gobbi vaticinaba "estoy para un quinto o sexto puesto", una vez en la pista demostró todo lo contrario. Esto nos demuestra que los corredores son todos pequeños mentirosos en todas las categorías.

La nota destacada en este parcial la dieron Felipe y Andrada luchando rueda a rueda, casco a casco, autazo a autazo. Aunque el incidente de uno de estos últimos no pasó a mayores, hubo gente del público (siempre los hay) que casi arruina la jornada. Por su parte, Omar Daniele se ubicó también cómodamente en la segunda colocación, a 12" de Gobbi, y Felipe a 30" de éste.



Víctor Gobbi, quien se impuso en gran forma.

SEGUNDA BATERIA

Aquí también se dio la lógica. Domingo Castello, piloto de Laguna Larga, fue quien tomó la punta y se fue solo hasta el final. La segunda colocación estuvo discutida entre Héctor Campra, Juan Carlos Nigro y Pedro Roque López, quedando finalmente en manos del primero. Las posiciones siguientes fueron ocupadas por Víctor Ré, Agustín Martínez, que corre con el coche de Raúl Tomasini (suspendido por cinco fechas) y Marcelino Taborda y su "cama rodante".

En el repechaje, a 10 vueltas, resultó ganador el joven Agustín Martínez, escoltado por Enrique Balducci, que estrenó casco integral, ¿qué tal?

FINAL DE NOVELA

Con sólo ver la primera línea formada por Gobbi y Castello, y luego Campra y López, Daniele y Nigro, el público comenzó a idear la forma vertiginosa que realmente tuvo la prueba.

Fue Castello quien tomó decididamente la punta, pero seguido a escasos metros por Gobbi, Campra, López, Daniele, Nigro, Felipe y Andrada. La posición de privilegio fue el centro de atención. Castello hacía lo imposible por defenderse de los embates de Gobbi y éste, a su vez, lo mismo por pasarlo. Y en forma magistral logró superarlo en el decimoquinto giro ante la algarabía general. También la lucha por el tercer puesto se puso interesante. Campra, López y Daniele no variaban sus posiciones, hasta que López se fue quedando al ahogarse su máquina en las salidas de las curvas. Esto dio una tranquilidad a Campra y mayor alegría a Daniele. Pero ninguno se imaginó ni se percató del vertiginoso andar del representante de Oliva, Oscar Andrada, quien logró superarlos ubicándose en la cuarta colocación. Tanto Gobbi como Castello no se dieron tregua ni un instante, quedando al final una ínfima diferencia de 3 segundos a favor del primero.

NIDITO DE VIBORAS

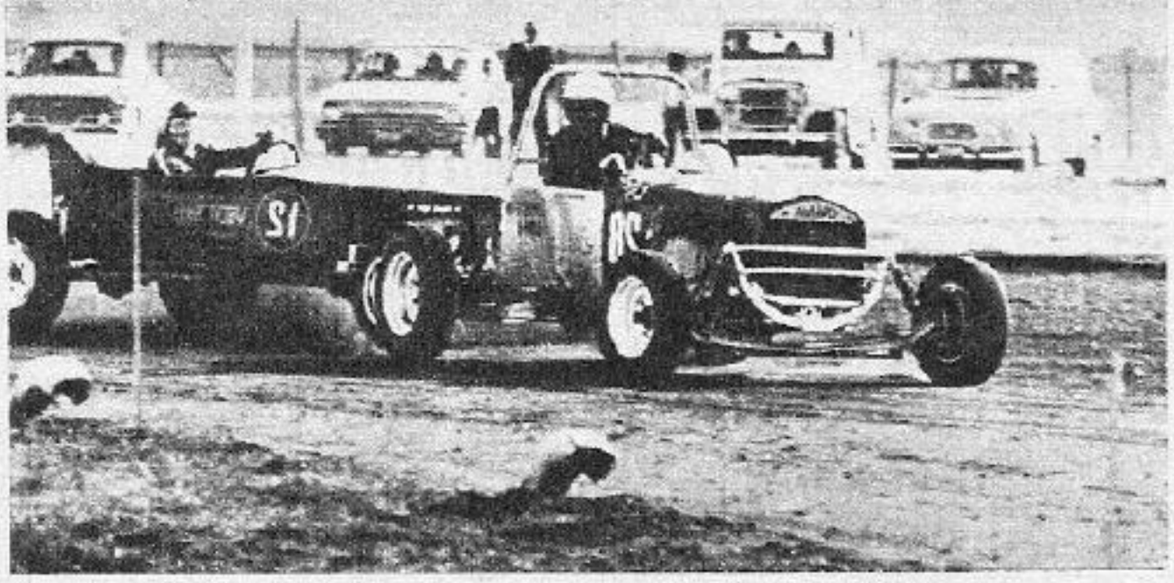
También en Oncativo se reunió una subsidiaria del mentado Club de Víboras nacional. La zona elegida fue el curvón anterior a la recta principal. Allí no se salvó nadie y hubo palos y elogios para todos.

Elogios para la organización de la Peña Automovilística Oncativo que supo, como siempre, observar hasta el más mínimo detalle para la mejor realización de la competencia. Y palos para el piloto Marcelino Taborda, que arrojó una piedra al piloto Héctor Felipe en la primera serie. A pesar de que aseguró "que sólo era un trapo", creemos que dentro del trapo había un ladrillo.

La recaudación fue bastante abultada, ya que la circunferencia del circuito estaba completamente repleta de gente. Buen comienzo para un buen circuito.

Sigue creciendo el parque automotor de la categoría. En Oncativo se presentaron 15 cafeteras, pero notándose una amplia diferencia entre los coches de punta, cuatro en total, y el resto. Faltan además varios que están en construcción y algunos pilotos de primera línea que por distintas causas no pudieron ser de la partida.

Fabulosa fue la presentación del equipo correspondiente al piloto Enrique Balducci. Sus mecánicos vestían impecables mamelucos color naranja, mientras que el mencionado piloto estrenó un casto integral Bell, y además caminó al clásico estilo "Mayorga".



Un pasaje de la carrera que muestra a las claras la forma en que se corrió.

CLASIFICACION: ONCATIVO — 25 de Mayo 1971

PRIMERA SERIE

1)	Víctor Gobbi	8m12s	10 vueltas	Prom. 73,200 km/h
2)	Omar Daniele	8m24s 5|10	10	"
3)	Héctor Felipe	8m54s 2|10	10	"
4)	Oscar Andrada	8m56s 1|10	10	"
5)	Enrique Balducci		9	"
6)	Ruddy Pérez		8	"

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ZONAL

SEGUNDA SERIE

1)	Domingo Castello	8m07s 2|10	10 vueltas	Prom. 73,900 km/h.
2)	Héctor Campra	8m20s 8|10	10 "	
3)	Pedro Roque López	8m23s	10 "	
4)	Juan Carlos Nigro	8m25s 7|10	10 "	
5)	Víctor Re		9 "	
6)	Agustín Martínez		9 "	
7)	Marcelino Taborda		8 "	

FINAL

1)	Víctor Gobbi	19m45s	25 vueltas	Prom. 75,900 km/h.
2)	Domingo Castello	19m48s	25 "	
3)	Héctor Campra	20m	25 "	
4)	Oscar Andrada		24 "	
5)	Pedro Roque López		24 "	
6)	Omar Daniele		24 "	

REGULARIDAD

La Asociación Cordobesa de Volantes realizó la primera prueba de regularidad puntable para su campeonato promocional destinado a las categorías novicios y tercera. La prueba se disputó a través de 200 kilómetros, partiendo desde Córdoba rumbo a Santiago Temple y regreso por el mismo camino, sobre la ruta nacional número 19.

Los directores de la jornada mecánica fueron los señores Julián Paramio y Agustín Lastra de la Torre.

CLASIFICACION

TERCERA CATEGORIA

1)	Díaz - Blanda	29 puntos
2)	Ferrari y Sra.	53 "
3)	Puig - Ortega	65 "
4)	Broing - Oliva	120 "
5)	Tobares - Tobares	124 "

NOVICIOS

1)	Giordano - Bonaudi	36 puntos
2)	Aranda - Aranda	56 "
3)	Bronstein - Dujovne	67 "
4)	Giovannini y Sra.	82 "
5)	Luque - Ninin	97 "

MOTOCICLISMO

Se creó en esta ciudad la Agrupación Cordobesa de Motociclismo dedicadada, como su nombre lo indica, al quehacer deportivo mecánico de las dos ruedas.

La flamante entidad organizó su primera carrera en conjunto con el Ahuca Motor, de Villa María, y se realizo en el circuito de Barrio Loza, ubicado en la localidad de Río Ceballos.

Numeroso público se dio cita en la villa serrana para presenciar la disputa de las series programadas para la jornada.



Dante Benegas, ganador de la categoría 125 cm³.

La más popular de las categorías, reservada para máquinas de hasta 100 cc semipreparadas, se corrió en dos series eliminatorias, un repechaje y una final.

El primer parcial fue ganado por Faustino Guevara, a quien escoltaron José García, Víctor Pacheco, Oscar Tofino y Juan Pagliero. La segunda batería correspondió a Roque Sherman, siendo su escolta Roberto Obregón. Las posiciones siguientes fueron ocupadas por Omar Marinelli, Juan Gómez y Ricardo Quiles. El repechaje fue ganado por Dante Benegas, quien había tenido serios inconvenientes en la disputa de su serie.

La final, que se corrió a un ritmo vertiginoso, sobre 15 giros, fue ganada por el representante de Villa María, Víctor Pacheco, seguido de Roque Sherman, mientras que más atrás se ubicaron Oscar Tofino, Juan Pagliero y Raúl Verderone.

En 100 cc fórmula libre se impuso Oscar Tofino escoltado por Dante Benegas y Roque Sherman, mientras que en la categoría de 125 cc fórmula internacional ganó el joven piloto Dante Benegas seguido de Víctor Notaris, Roque Sherman, Juan Pagliero y Antonio Vitello. Buena organización por ser su primera competencia, correspondió a la Agrupación Cordobesa de Motociclismo, cuya mesa directiva está integrada por los señores P. Scariot, P. González, O. Reinuado y H. Barzola.

Provincia de Buenos Aires

ESTANCIA CHICA

SE IMPUSO MIGUEL ATAURI

El club Gimnasia y Esgrima de La Plata, con la fiscalización del club Platense de Automovilismo, hizo disputar, el 30 de mayo, la III fecha del Campeonato Platense de Cafeteras hasta modelo 1933.

En las pruebas de clasificación se destacó R. Muñiz —con una máquina, preparada por R. Eliggi, que cada día tiene más potencia— estableciendo un nuevo record para el circuito con un tiempo de 52s3, a nu promedio de 92,395 km/h.

Una vez que se distribuyeron en cada una de las series los 40 pilotos inscriptos, se procedió a dar la señal de partida para la primera serie.

Picó en punta J. Zinetti, seguido por J. C. Romero, R. Muñiz y E. Goyeneche, en ese orden. Por el segundo giro Zinetti ya se había distanciado unos 15 metros. Romero y Muñiz brindaban un espectáculo vibrante al viajar en tándem. Al promediar la serie Zinetti se hacía fuerte en el primer puesto. Igualmente Romero, que había logrado desprenderse de Muñiz debido a una falla en la carburación que mermaba en gran medida el rendimiento del motor de este último.

Faltando tres giros para completar el total de la serie, favorecido porque Romero era taponado por algunos rezagados y porque en alguna medida había disminuido la falla de carburación, Muñiz se acercó a Romero haciendo peligrar la posición de éste.

Cuando terminó la serie ocupaban las tres primeras posiciones Zinetti, Romero y Muñiz, en ese orden.

Con el total de los 13 inscriptos se largó la segunda serie. Desde el banderazo inicial salió abriendo camino "Pepín" Eder, seguido por Ovidio Gómez —que estrenaba una máquina muy pronja y técnicamente muy bien concebida—, J. Parrondo y J. Garófalo.

Por la segunda vuelta Eder había logrado unos 80 metros sobre el segundo, que era Parrondo; luego venían Goyeneche y Duva —estos últimos en trencito—. Ovidio Gómez se retrasó porque el capot le rompió una bujía y obviamente corría en tres cilindros.

Al cumplirse la primera mitad de la serie continuaba en la punta Eder, que había capitalizado medio circuito a su favor. Lo seguían Garófalo, Duva y Parrondo, que estaban dando un buen espectáculo. Por el giro trece Duva superó a Garófalo, llegándose a la de a cuadros con Eder en punta seguido por Duva, Garófalo y Parrondo.

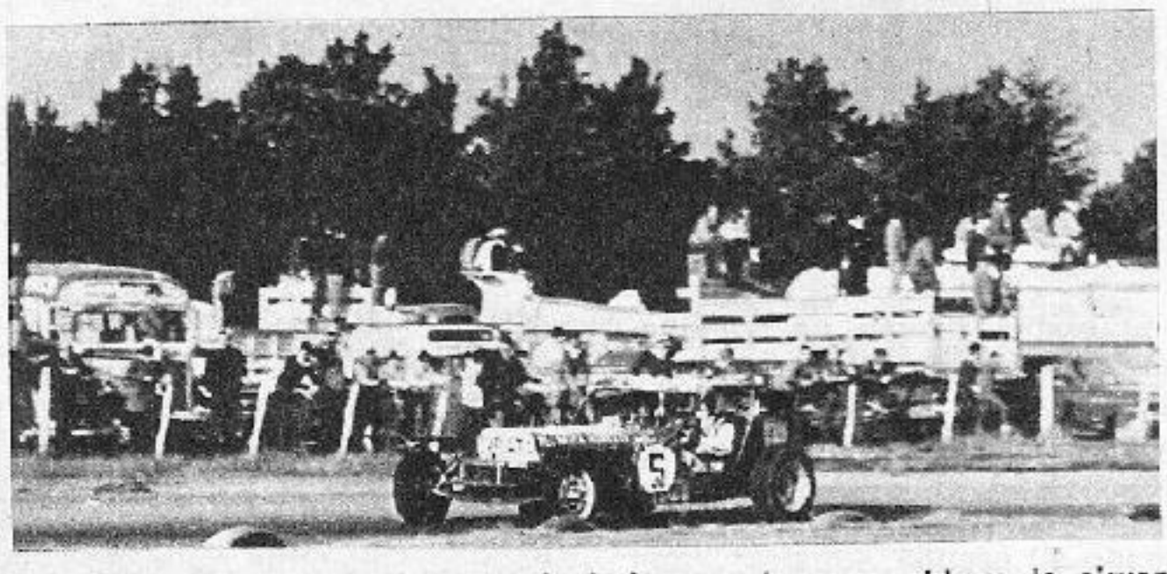
Al largarse la tercera serie se ubicó en punta Ataurí, seguido por Otonello, Monsalvo y M. López.

En el quinto giro continuaba primero Ataurí, que había acumulado 40 metros a su favor. Otonello, con problemas mecánicos, se había retrasado. Segundo estaba Dolcini, en muy buena carrera, seguido muy de cerca por Monsalvo Otonello, Monsalvo y M. López.

Por la mitad de la serie continuaba primero Ataurí, seguido por Monsalvo —que había superado a

→

LA ACTIVIDAD ZONAL



Duva saliendo del mixto en la final. Los puntos que obtuvo le sirven para mantener una posición expectante en el campeonato.

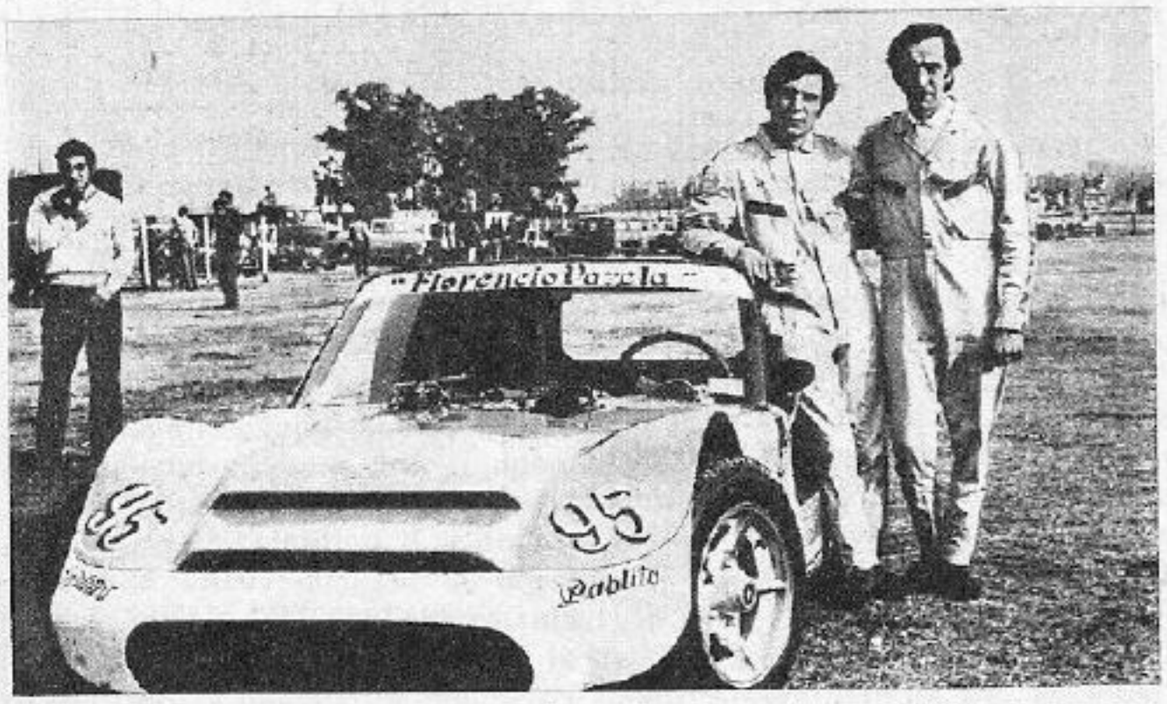
Dolcini— y cuarto se ubicaba López. En la vuelta undécima Dolcini se retrasó con serias fallas mecánicas. Por ese entonces Otonello recuperaba terreno y lograba ubicarse en el tercer puesto.

Sin otras variantes de interés finalizó la serie con el siguiente orden para los primeros cuatro lugares: Ataurí, Monsalvo, Otonello y López.

En el repechaje, a ocho vueltas, O. Gómez y J. Vázquez, al lograr clasificarse en el 1er. y 2º lugar, en ese orden, lograron el derecho a participar en la final.

madores principales al tener que abandonar "Pepín" Eder debido a que en su afán por superar a Ataurí entró demasiado fuerte en una curva, provocando un pequeño despiste con consecuencias para el tren delantero que quedó "despatarrado" al tocar una de las ruedas una de las cubiertas demarcatorias del circuito.

Se notaba por ese entonces la mejor reacción de la máquina de Ataurí con relación a la de Zinetti, consiguiendo —por lo tanto— acumular ventajas en la salida del mixto.



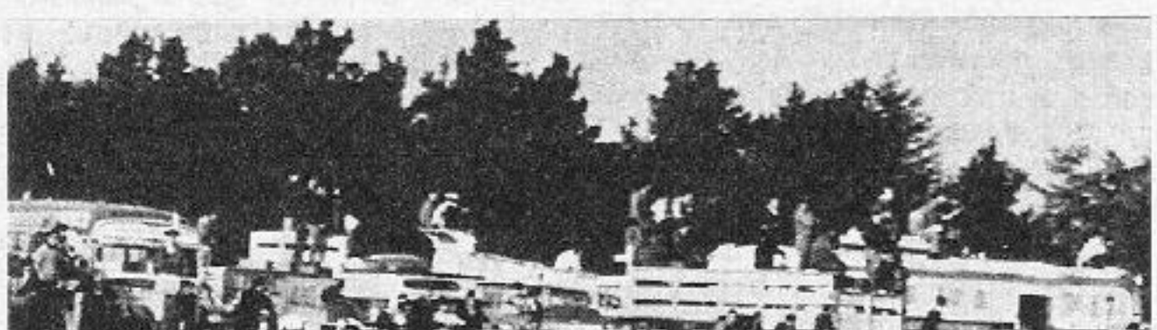
Rubén Lombardi. Soluciones técnicas de avanzada y prolijidad para una categoría que progresa.

LA FINAL

Siendo las 16.30 hs. las 24 máquinas convocadas para la final se pusieron en marcha. Picó en punta Ataurí seguido por Eder, Zinetti, Duva y Muñiz. En la tercera vuelta la "corsa" perdió a uno de sus animadores principales al tener que abandonar "Pepín" Eder debido a que en su afán por superar a Ataurí entró demasiado fuerte en una curva, provocando un pequeño despiste con consecuencias para el tren delantero que quedó "despatarrado" al tocar una de las ruedas una de las cubiertas demarcatorias del circuito.

Se notaba por ese entonces la mejor reacción de la máquina de Ataurí con relación a la de Zinetti, consiguiendo —por lo tanto— acumular ventajas en la salida del mixto.

En el giro noveno las posiciones eran las siguientes: Ataurí, seguido a unos 15 metros por Zinetti, que tenía a 50 metros a Duva y a unos 150 metros de éste marchaba Muñiz. El motor de este último continuaba sufriendo los mismos problemas de carburación que lo aquejaban en la serie —estre-



Ataurí (1) dándole alcance a O. Gómez (15) para descontarle una vuelta en la final.

naban un Weber doble cuerpo y fue evidente que no hallaron la forma de ponerlo a punto—.

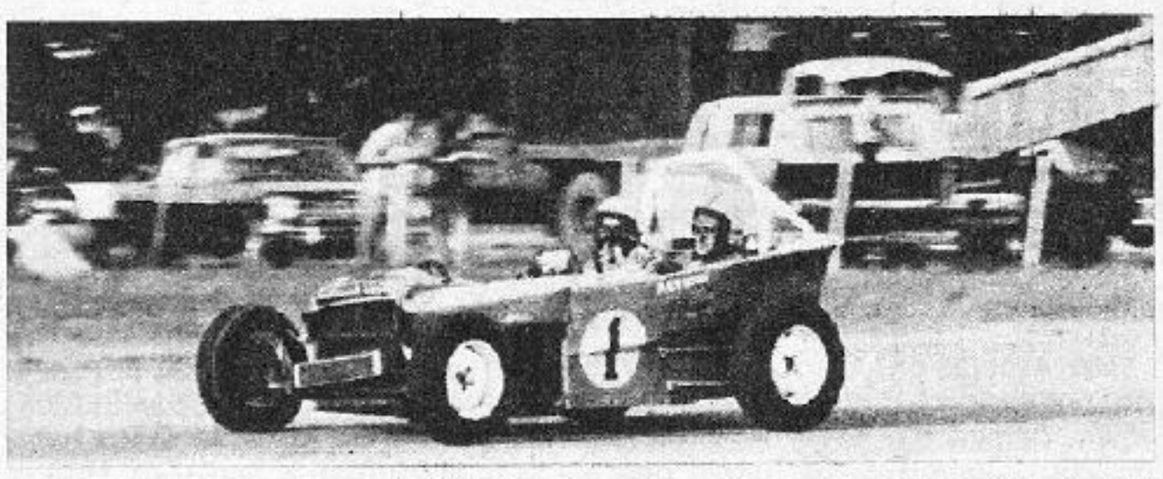
Promediando la final Zinetti comenzó a descontar distancias con relación al puntero, pero éste con audacia y potencia logró distanciarse cuando debió sacarles una vuelta de ventaja a 7 máquinas que con O. Gómez a la cabeza estaban corriendo en un pelotón muy agrupado dando buen espectáculo.

Por el giro 21 Zinetti se quedó sin presión de aceite y al disminuir su ritmo de marcha Duva se le acercó mucho, haciendo peligrar su posición. Pero Duva, en su afán por superar a Zinetti se despistó en la horquilla perdiendo varios segundos. Sin otras variantes en los puestos de vanguardia terminó la final.

Muy importante fue para Ataurí, campeón 1970, este triunfo porque corta la mala racha que lo perseguía desde el principio de esta temporada.

Se presentaron, entre otras, dos nuevas máquinas muy bien concebidas y prolijamente terminadas —las de O. Gómez y R. Lombardi—; creemos que no bien pulan detalles de tenida y logren unos caballos más de potencia serán máquinas de primera línea.

La organización sigue siendo buena. Hay que hacer un llamado de atención al personal policial para que ponga más celo en el cometido de su función. No deben olvidarse de que van a trabajar y no como simples espectadores. De no ser así se reiterarán —y esta vez quizás sí con consecuencias graves— accidentes como el de la largada de la final, donde una máquina atropelló, sin consecuencias mayores, a un espectador ubicado imprudentemente al borde de la pista. Reiteramos: no tenemos que decir "¡gracias a Dios!" cuando ocurre un accidente sin consecuencias, sino que se deben extremar las medidas para prevenirlos, y esto es obligación del personal policial.



M. A. Ataurí, campeón 1970, logró quebrar la mala racha que lo perseguía este año.

CLASIFICACION DE LA FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas
1º	1	Miguel A. Ataurí	Ford A 31	27m21s	30
2º	34	Juan Zinetti	Ford T 27	27m30s	30
3º	5	Cayetano Duva	Ford A 31	27m34s1/10	30
4º	8	Rubén Muñiz	Ford A 30	27m44s1/10	30
5º	15	Ovidio Gómez	Ford A 31	27m31s	29
6º	75	Hugo Canzio	Chevrolet 29 ..	27m31s3/10	29
7º	55	Oscar Maracci	Chevrolet 28 ..	27m32s2/10	29
8º	2	Manuel López	Ford A 31	27m33s1/10	29
9º	88	Héctor Delnero	Ford A 31	27m40s1/10	29
10º	52	Eloy Goyeneche	Ford T 27	27m55s1/10	29

PROMEDIO DEL GANADOR: 88,503 km/h
RECORD DE VUELTA: Miguel Ataurí, en la vuelta Nº 26, con 52" 3|5, a 92,395 km/h

POSICIONES DEL COMPEONATO DISPUTADAS TRES FECHAS

S. E. EDER (Lobería)	18	puntos
J. E. ZINETTI (Lezama)	12	"
C. DUVA (La Plata)	9	"
M. A. ATAURI (Dolores)	9	"
J. PARRONDO (Sáenz Peña)	3	"
G. RAGGIO (Lobería)	3	"
R. MUÑIZ (City Bell)	1,5	"
O. WAGNER (La Plata)	1,5	"
O. MARASSI (Lisandro Olmos)	1,5	"

Provincia de Buenos Aires

CAFETERAS Y FIAT 600

Con los auspicios de la "Peña Automovilística El Bosque", de Merlo, se llevó a cabo el domingo 30 de mayo la suspendida reunión corsa que debió realizarse el pasado martes con motivo de festejarse un nuevo aniversario patrio. La lluvia fue la causante de dicha suspensión, pero los muchachos de Merlo, fieles a su tradición fierrera y tozudez, que le llaman, no se achicaron y el domingo siguiente

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El ganador de la categoría Fiat 600 Semipreparados, Oscar Quarello como puntero, circulando por el mixto, seguido al paragolpes por Juan "Stereo" Orga.

se cumplió con lo programado con todo éxito. Se disputaron competencias para las categorías "Fiat 600 Semipreparados" y "Cafeteras" hasta modelo 27. Fueron 50 vueltas para ambas categorías, disputadas en series de 25 giros al circuito de tierra compactada y en excelente estado. Los premios en efectivo y trofeos fueron acordes con la importancia del evento y con la fecha en celebración. La organización fue correcta en todo sentido, el público no desbordó los lugares prohibidos y los pilotos evidenciaron una disciplina sin par en el más alto sentido deportivo.



Luis Zappani, de Ramos Mejía, tiene por costumbre doblar siempre así en la curva de Antezana. En gustos no está todo dicho.

CATEGORIA FIAT 600 SEMIPREPARADOS

Podemos asegurar, sin lugar a dudas, que la categoría está pasando por su mejor momento, al punto que resulta demasiado aventurado predecir de antemano quién resultaría el posible ganador. Es numeroso el lote de competidores que cuentan con máquinas veloces y con sobrada experiencia en este tipo de competencias. Roberto Prandi, como representante de Haedo, está ganando las series en forma notable y en cualquier momento puede ser ganador en la final. Juan José Orga posee un Fiatín volador y un tornillito así de chiquito lo privó de un triunfo seguro. Séptimo Roberto, de Moreno, también está para cualquier cosa. San Miguel está representado por Eduardo Zanelli y las cosas le van muy bien, y en cuanto a Oscar Quarello es un so-fanático con el triunfo; lo vimos alejarse apilando los cheques al portador, mientras su mecánico se hacía cargo de los trofeos. En fin, la lista es larga y el espacio corto, muy corto.

1ª SERIE CATEGORIA FIAT 600 SEMIPREP. (25 vueltas)

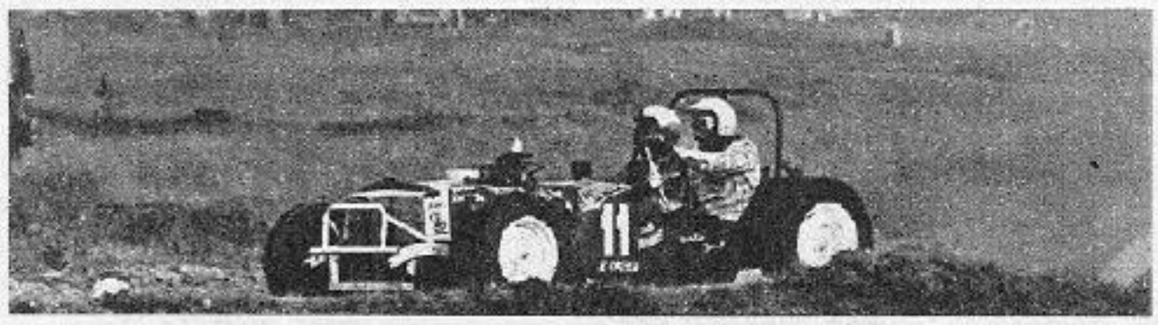
Desde la bajada de bandera tomó la punta el representante de Carmen de Areco, Juan Pellegrini, seguido de Roberto Prandi y en tercer lugar Roberto Séptimo, cuarto se ubicaba Roberto Nuin en procura de "comunicarse" con los punteros. En el cuarto giro Roberto Prandi comenzó el asedio al puntero Pellegrini; en la vuelta siguiente su intento daría sus frutos y arrebató al puntero la codiciada primera posición. El ritmo es fuerte y sostenido, considerando que son 25 circuitos a recorrer. El puntero Prandi tomó claras ventajas para viajar cómodo de sus escoltas. Pellegrini continuó conservando la segunda colocación, con un Roberto Séptimo que no lo dejó tranquilo ni a sol ni a sombra, más seguidor que perro'e sulki; luego le birlaría la 2ª posición, conservando máquina para la final. Culminó la primera serie con el triunfo de Roberto Prandi, que empleó 19m34s para recorrer las 25 vueltas al circuito. Segundo fue Roberto Séptimo, tercero Juan Pellegrini, cuarto Hernán Medrano y quinto Roberto Nuin.

2ª SERIE CATEGORIA FIAT 600 SEMIPREP. (25 vueltas)

Con la bandera en alto llegó a la línea de largada Juan José Orga, o "el muchacho de los stereos". Se largó la competencia y picó como un cohete en punta Orga buscando afanosamente la primera curva del circuito. Pero Oscar Quarello lo siguió a muerte en el veloz recorrido del primer giro hasta pasarlo en el segundo circuito. Orga se mantuvo segundo y se notó el avance de "Mandrake" pisando fuerte y con manejo espectacular. En la cuarta vuelta se detuvo Orga por causa del mencionado tornillito del dínamo hasta su abandono en la vuelta séptima. Se alejo cada vez más Oscar Quarello, escoltado a la distancia por "Mandrake"; éste abandonaría luego en la vuelta 14. Las 25 vueltas llegaron a su fin con el triunfo de Oscar Quarello, segundo se clasificó Eduardo Zanelli con un andar parejo, terceso fue Elio Fondati, cuarto Oscar Paz y quinto "Chico" Sernengo.

FINAL CATEGORIA FIAT 600 SEMIPREP. (25 vueltas)

Desde la bajada de bandera copó la banca Oscar Quarello, quien puso prudente distancia de sus seguidores con un medio superior al resto, con preparación de Lupachini. En las posiciones siguientes se ubicaron Roberto Prandi, José Séptimo, Eduardo Zanelli y Roberto Nuin. En la vuelta 16 Roberto Prandi, que estaba colocado en la segunda posición, es desalojado de la misma por Zanelli. En el giro 20 la carrera estuvo definida y no se alteraron las posiciones hasta el final, con el triunfo de Oscar Quarello, que empleó 19m36s para recorrer las 25 vueltas al circuito. Segundo fue Eduardo Zanelli, tercero Roberto Prandi, cuarto Roberto Nuin y quinto José Séptimo, de Moreno.



Osvaldo Iracet fue ganador en la segunda serie y le dio guerra en la final al ganador "Cocho" Rusconi. Fue lamentable su abandono por fallas mecánicas.

CATEGORIA "CAFETERAS HASTA MODELO 27"

Nuevamente los motores Chevrolet son el número puesto en las últimas competencias de esta categoría; los Ford también les están haciendo sombra actualmente a los otrora confiables y robustos Dodge. Miguelito "Cocho" Rusconi reemplazó con eficacia al experimentado "Coco" Tabachi en la conducción del impecable Chevrolet que ganara en la anterior competencia en que hizo su presentación y en este mismo circuito. Ernesto Lacortiglia sigue sin confirmar plenamente: hay coche, puede faltar un poquitín de suerte. Osvaldo Iracet puede andar mejor, Oscar Ponce cuenta con un Ford lo suficientemente rendidor como para arrimar el bochín y dejar bien sentados los prestigios de la localidad de Cañuelas. Juan "Patoruzú" Cousso está llegando cada vez mejor y una leve sonrisa aflora al término de cada competencia: es el fruto de la constancia.

1ª SERIE CATEGORIA "CAFETERAS HASTA MODELO 27" (25 vueltas)

Desde la orden de partida se tomó el consabido buque Miguelito "Cocho" Rusconi, seguido a duras penas por Juan Carlos Iracet; en tercer lugar Ernesto Lacortiglia. Más atrás el resto, con "Titi" Bergallo y Alfredo Lourenco en admirable trencito. En la segunda vuelta Ernesto Lacortiglia superó a Iracet ubicándose en la segunda posición. En el giro octavo están ubicados primero Rusconi, segundo Lacortiglia, tercero Alfredo Lourenco y cuarto Iracet. No varían las posiciones hasta la vuelta 25, con el notable triunfo del debutante "Cocho" Rusconi ante la atenta mirada del maestro "Coco" Tabachi, en un tiempo de 19m16s. Segundo fue Ernesto Lacortiglia, tercero Alfredo Lourenco, cuarto J. C. Iracet y quinto A. Antinoli, de la ciudad de Mercedes.



Miguel "Cocho" Rusconi en plena carrera camino al triunfo. Su acompañante, Omar Cacciabue, con la mirada atenta y fija en la horquilla que se acerca vertiginosamente... y hay que doblarla.

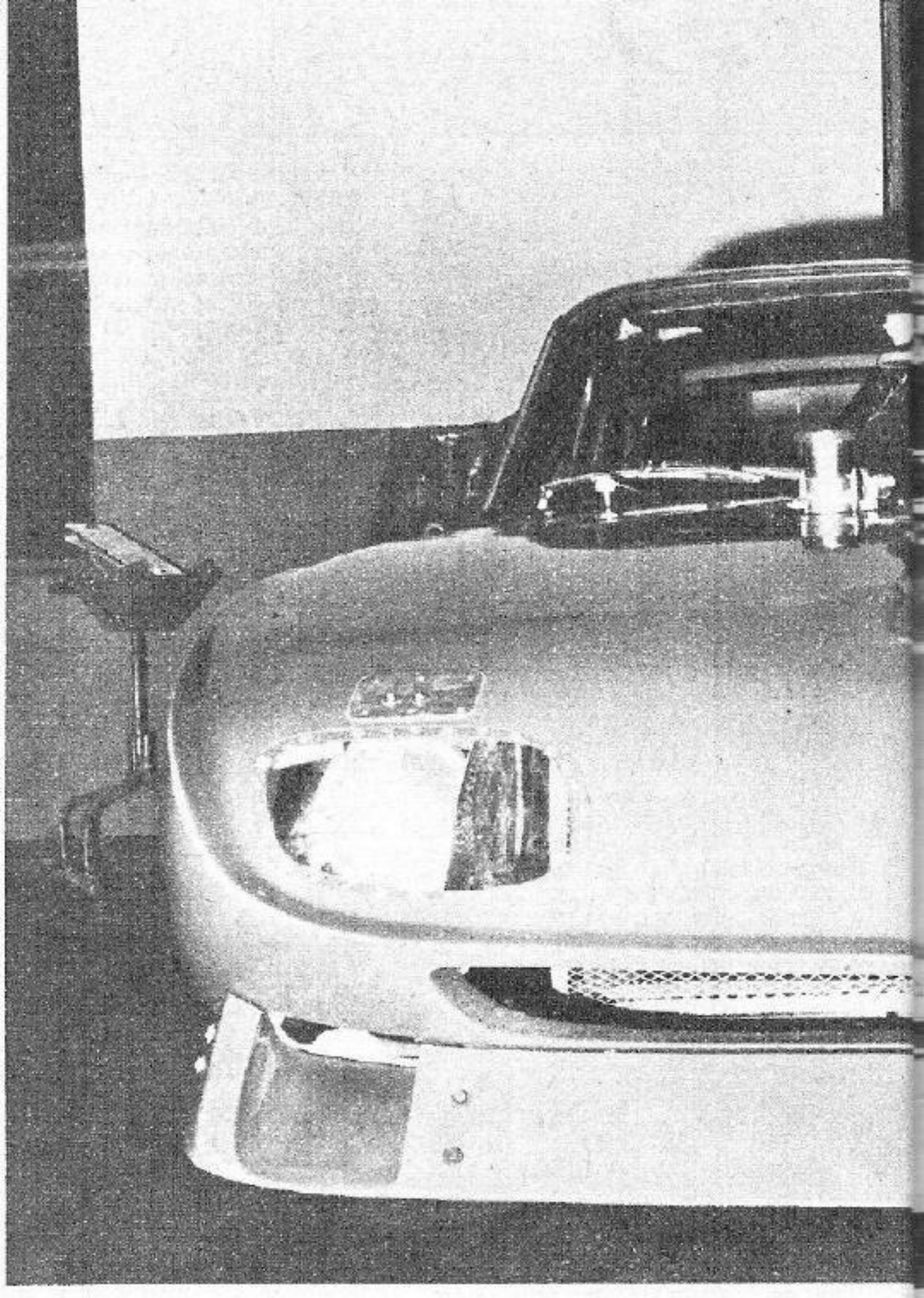
2ª SERIE CATEGORIA "CAFETERAS HASTA MODELO 27" (25 vueltas)

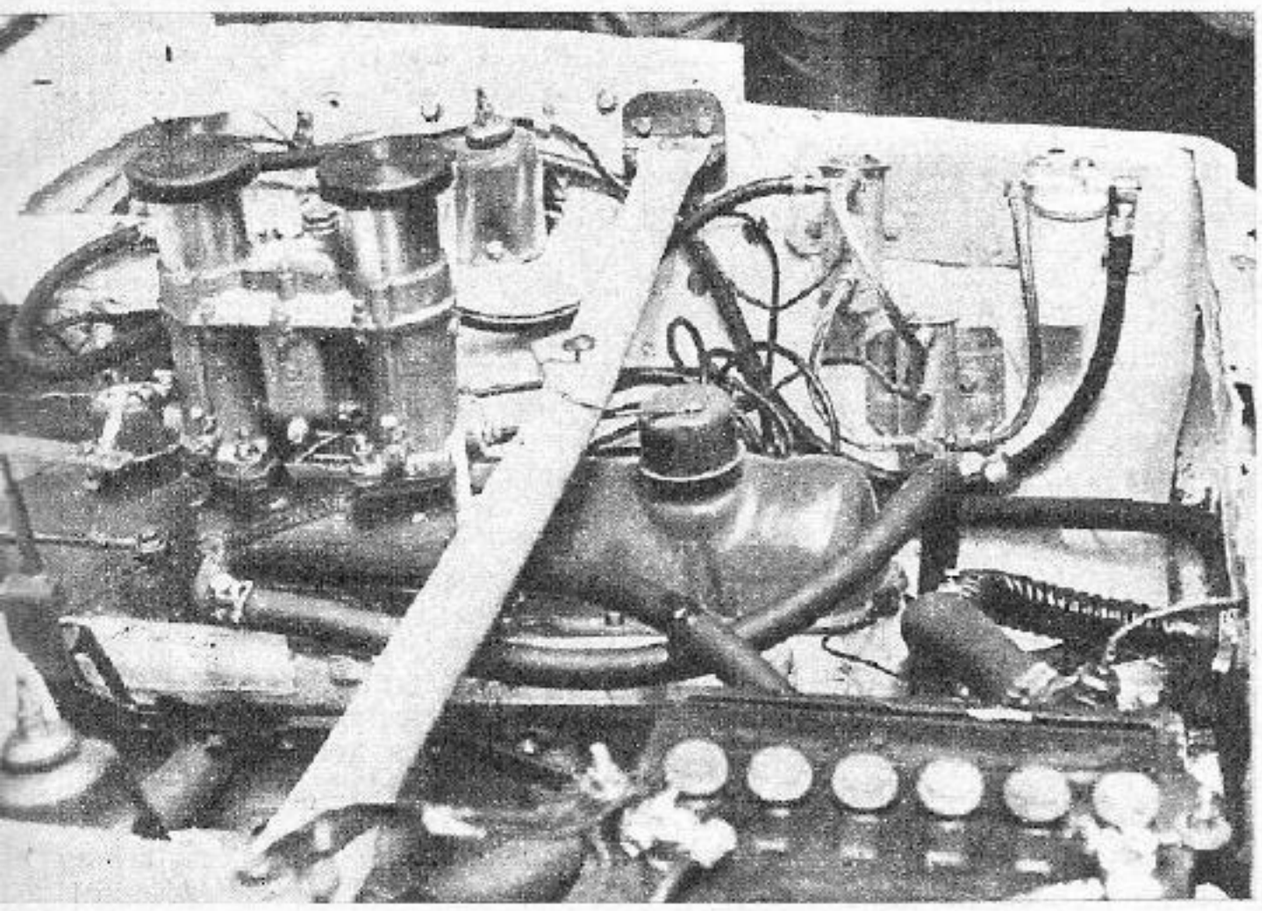
Desde la largada de la serie tomó la punta Osvaldo Iracet, con un rendidor Chevrolet, seguido de cerca por Oscar Ponce con Ford y muy cerca de éste Carlos Penna; luego se retrasaría por falencias mecánicas. Hasta la décima vuelta las cosas estuvieron parejas; de allí en más los participantes se llamaron a la calma y no pasó nada hasta el final. Ganador por apreciable margen Osvaldo Iracet en un tiempo de 19m11s., segundo Oscar Ponce, tercero Héctor Provenzano, cuarto Juan "Patoruzú" Cousso y quinto Federico Lambert, de la localidad de Pontevedra.

FINAL CATEGORIA "CAFETERAS HASTA MODELO 27" (25 vueltas)

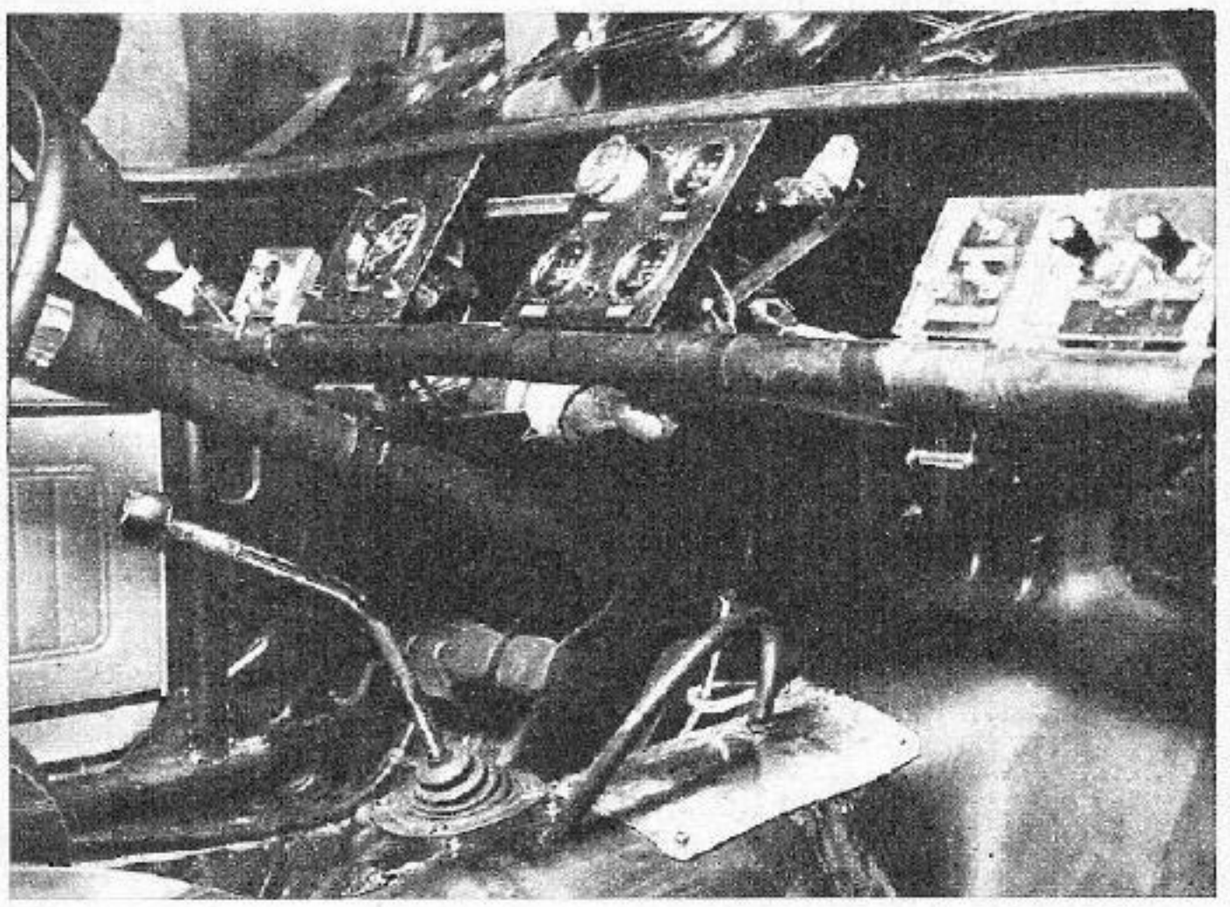
Con las cafeteras alineadas en el punto de partida y todo dispuesto para el broche final en la tarde de El Bosque, se dio la orden de partida. Picó en punta "Cocho" Rusconi, seguido a los talones por Osvaldo Iracet. En la primera vuelta pasó punteando la competencia Rusconi, evidentemente hostigado por el representante de Rafael Castillo, Iracet. En el tercer giro los nervios quisieron hacer presa de Rusconi, pues Iracet seguía en su temática de no dejarlo escapar. En la curva de Antezana se le cruzó el coche a Rusconi a causa de una maniobra no muy acertada y tomó el mando de la competencia Osvaldo Iracet. Nuevamente en persecución del puntero, Rusconi logró darle alcance en el giro siguiente, después de recibir dos sonoros cachetazos en el casco protector por parte de su acompañante Cacciabue. A esta altura las posiciones eran las siguientes: primero "Cocho" Rusconi, segundo Osvaldo Iracet, tercero Oscar Ponce y cuarto Juan "Patoruzú" Cousso. En la vuelta 18 se produjo el abandono del representante de Rafael Castillo, Osvaldo Iracet, y no se alteraron las posiciones en el marcador hasta el último giro, recibiendo el banderazo final como triunfador "Cocho" Rusconi, que empleó 18m50s para recorrer las 25 extenuantes vueltas al circuito de la peña El Bosque de Merlo. Se clasificó en segundo lugar Oscar Ponce, con Ford, tercero Juan "Patoruzú" Cousso, cuarto Alfredo Lourenco y quinto Ernesto Lacortiglia, de Paso del Rey.

UN TC CON PALANCA





Motor Falcon, tres litros, siete bancadas, desarrollado por Angel Polinelli. Carburador Weber y debajo de él el precalentador de mezcla.



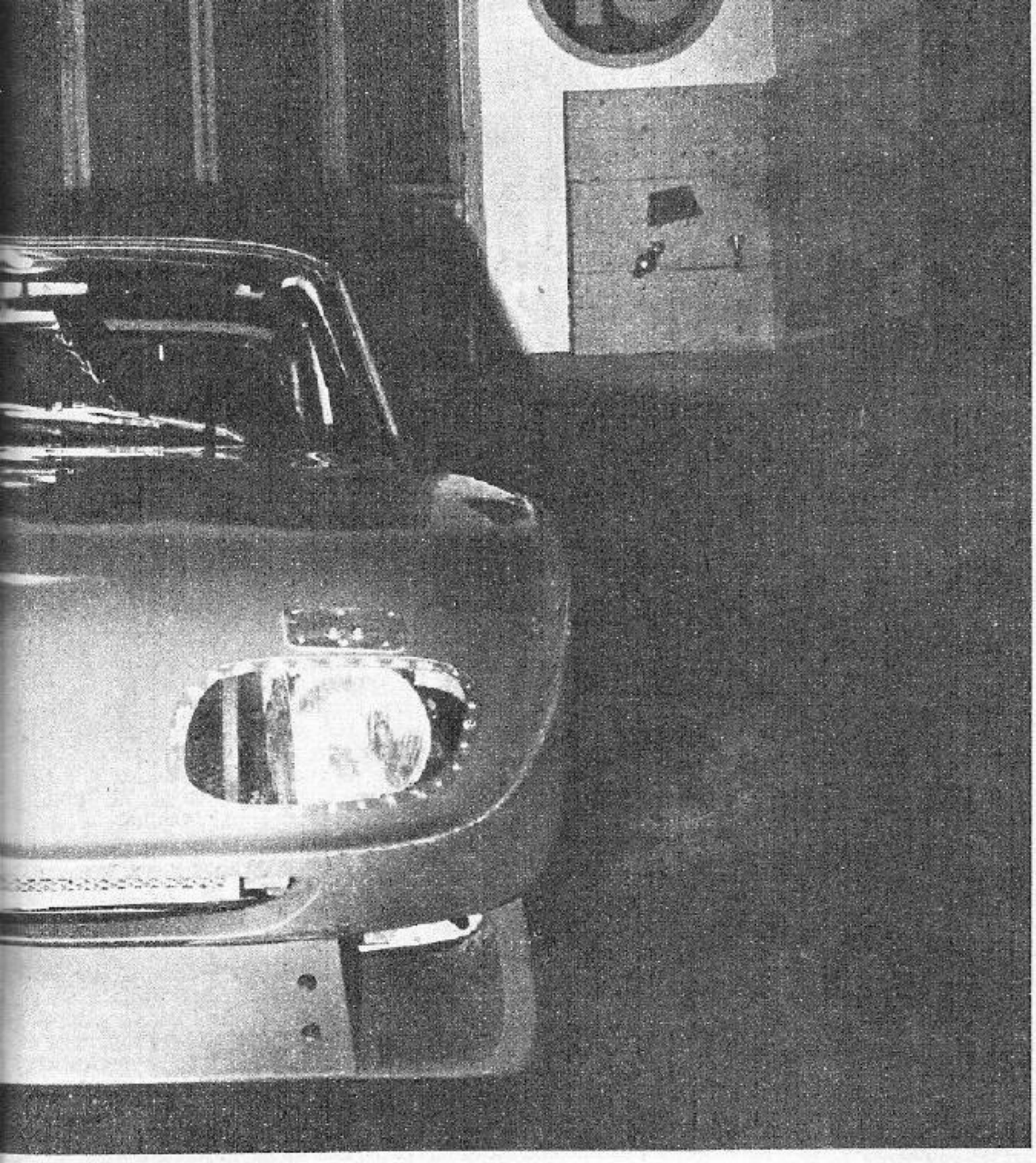
Tablero, instrumentos, palanca de cambios. Delante de la palanca de cambios se puede observar otra: con ella se conecta la marcha atrás.

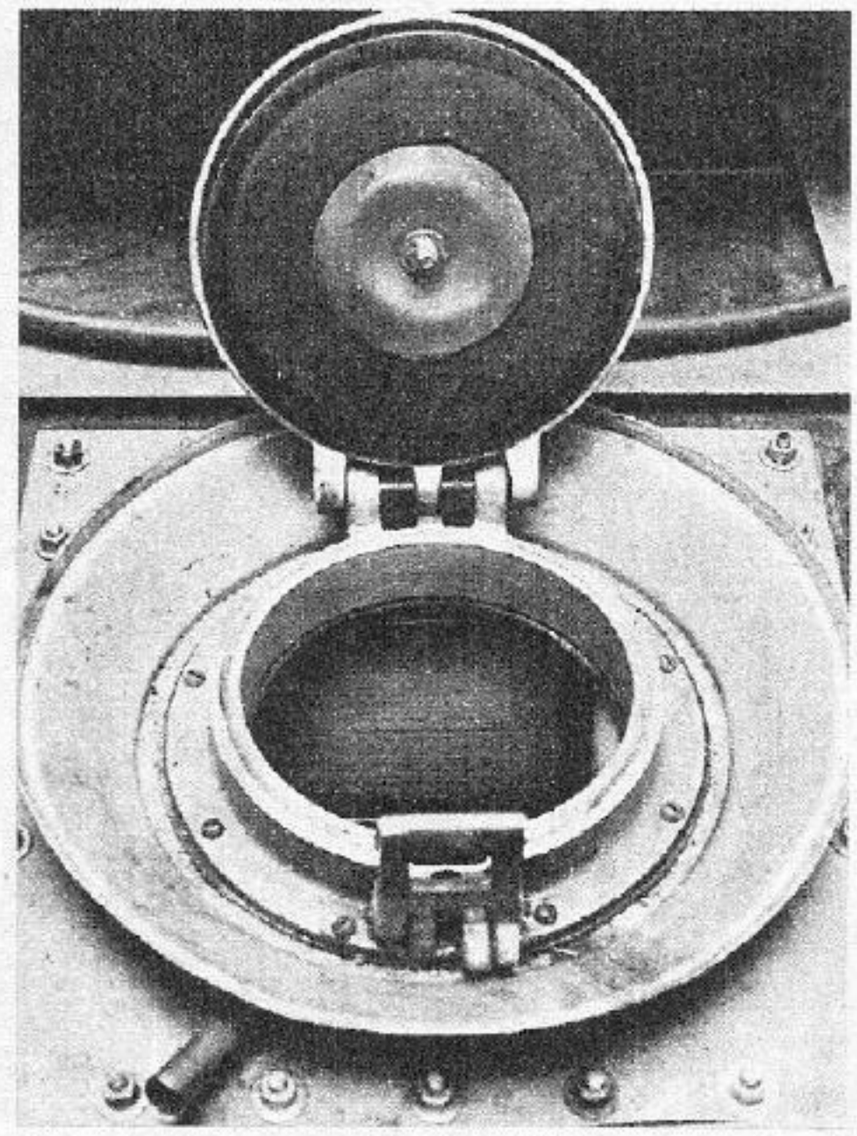
En los talleres de Serra Lima finalizó la construcción de un Falcon para Turismo de Carretera en el cual tiene mucho que ver el Ing. Bascou, Oscar Gálvez y un grupo de gente ligada a Serra Lima. El piloto del auto será Alberto Beguerie

Poco a poco van aportando los Falcon al parque tecefista; la semana pasada fuimos a ver otro —esta vez en la agencia Serra Lima—: un TC de color naranja, de estirada trompa stock-car (muy similar a la usada por Cuvertino en su Dodge), construido sobre un Falcon bajo el asesoramiento directo del ingeniero Alfredo Bascou, capo experimental de Ford Argentina.

Este flamante TC se demoró nueve meses en la construcción y es un proyecto conjunto del mismísimo José Mario Serra-Lima, Felipe Del Vas (gerente de Servicio de S. L.) y Alfredo Bascou. El auto será conducido por Alberto Beguerie y ocasionalmente por Serra-Lima (lo cual

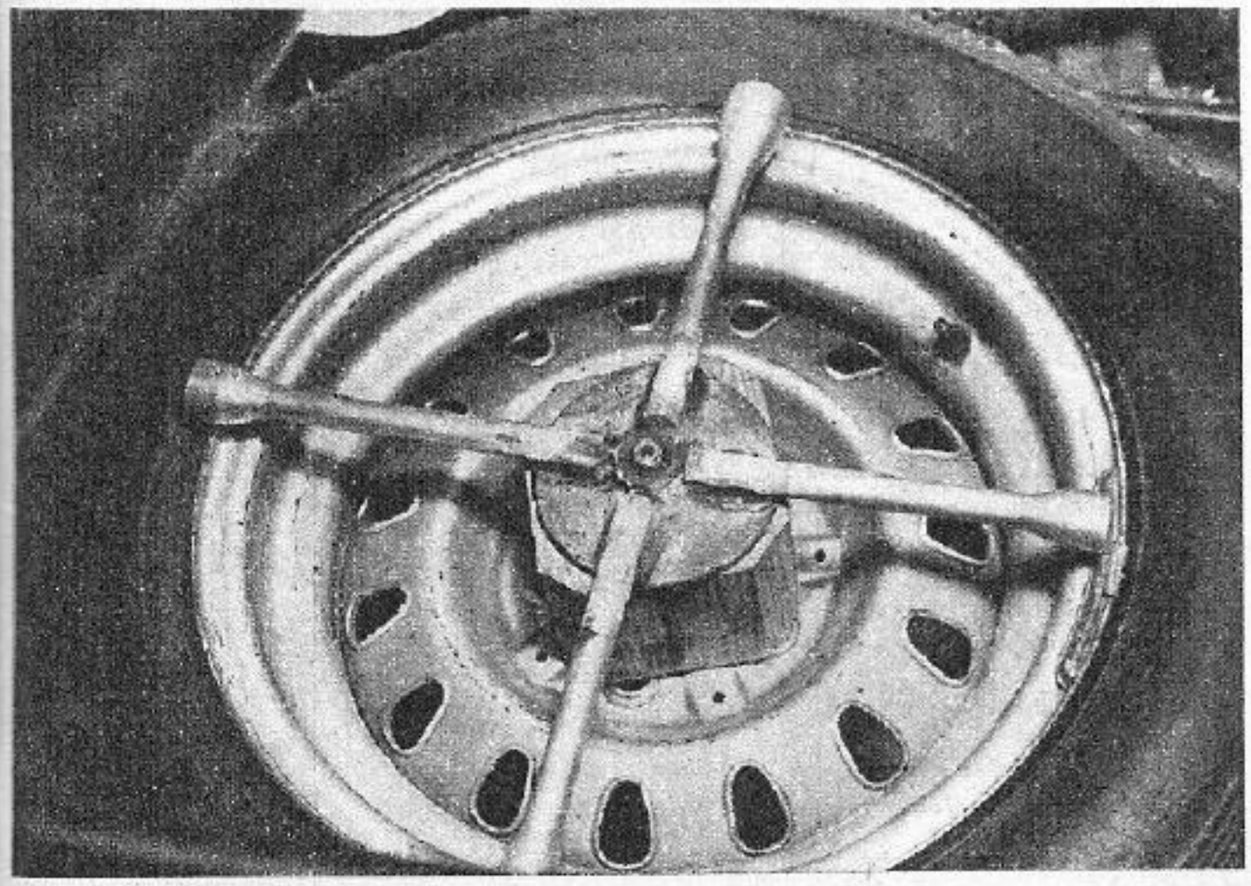
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



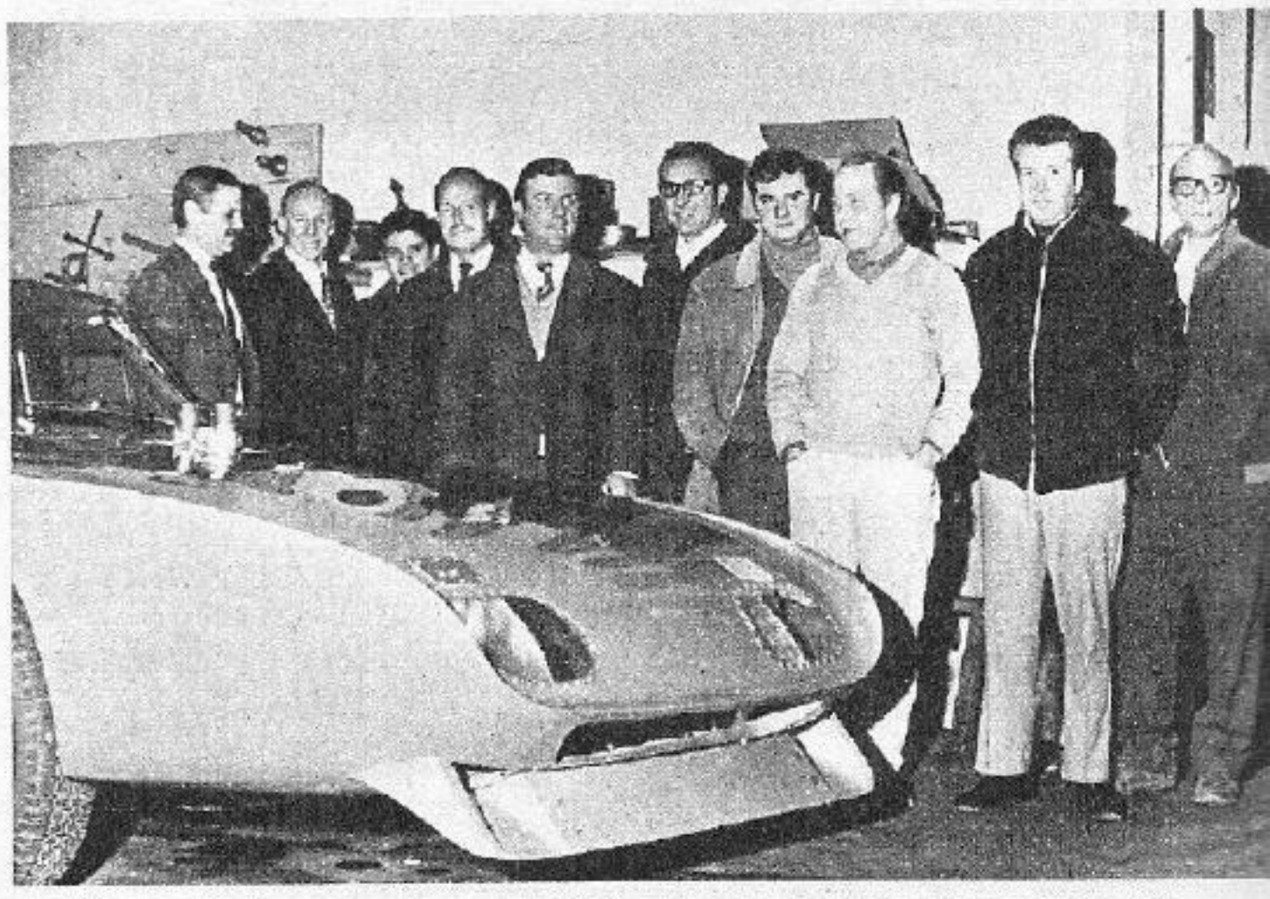


Se puede observar en el interior del tanque la espuma de poliuretano que evita que el combustible se derrame en caso de rotura del tanque de nafta. Y de paso también sirve como rompeolas.

Alberto Beguerie comandará el Falcon 3 litros de aerodinámicas líneas. Todos los fanas del TC estarán contentos.



Las ruedas de auxilio van atornilladas al piso con la misma llave cruz preparada para tales efectos. Así se ganan segundos en TC.



La "Cooperativa" responsable y propietaria del auto: Bascou, semiescondido, Serafín Martínez (chasis y carrocería), Gálvez, Serra Lima, Del Vas, Angel Polinelli (motor), Jaime Candelas (motor), Juan Blanco (chasis, carrocería y será el acompañante de Beguerie), Oscar Alvarez (chasis y carrocería) y Luis Polinelli (motor).

sería su rentrée en el automovilismo); técnicamente es un TC clásico, con los refuerzos obligatorios de estructura, pero en términos generales la prolijidad y detalles de calidad sobresalen sobre el resto de los autos que hemos visto.

La trompa es una idea de Bascou basada en lo que pudo ver que usan los americanos para las carreras de stock-cars: "La hice larga porque todo cuerpo —por principio aerodinámico— mientras más largo sea es mejor su aerodinamia, nada más que por eso. Además si es larga mejor, porque puedo carenar todo el motor sin buches ni nada por el estilo, salvo el del carburador, pero en ese caso no queda otro remedio...". No hubo oportunidad de probarlo en un túnel de viento ni a la trompa ni siquiera a una maqueta, pero "si en stock-cars la usan por algo debe ser, ¿no?", nos comentó Bascou.

El tanque de nafta —ubicado en el baúl— lleva espuma de poliuretano rígido en su interior y tiene capacidad para 170 litritos. El motor desarrollado por Angel Polinelli tampoco fue puesto en un banco de pruebas, pero es de imaginar que Bascou habrá tenido mucho que ver en el asunto; por lo tanto, la efectividad hay que descontarla.

Este TC se presentará por primera vez en la competencia de Hughes (la primera después del GP). Alberto **Mono** Beguerie será quien se siente en la butaca izquierda.

TOQUECITOS DE BOCINA

Cupé 1.500 ex Ratazzi: ahora es de Cascote



NUEVOS SP:
MAC LAREN - FORD

En los talleres de Vicente Formisano se está terminando la construcción de un segundo auto para el equipo. Estará listo para la carrera del domingo que viene y será conducido por Esteban Chango Fernandino. El auto corre con el apoyo de Ford y en estos momentos se está en busca de una empresa que publicite en el auto de Fernandino, financiando de esa manera su campaña por lo que resta de la temporada.

El otro auto lo construye el equipo de Carlos Pairetti. El domingo próximo es probable que también esté terminado; será conducido por Pirín Gradassi.

AVACA DESCLASIFICADO

La semana pasada CADAD elevó un comunicado de prensa en el cual se dio a conocer la desclasificación de Carlos Avaca en la Vuelta de la Manzana. Su Renault, ganador de la Clase "A" de Turismo Nacional, fue revisado posteriormente por la Comisión Técnica y se lo encontró fuera de reglamento. Por eso pasó lo que pasó y Fermín Ocampo resultó ser el ganador de la carrera.

RAGNO CON UN AVANTE

Carlos Ragno formalizó su arreglo la semana pasada con Jorge Parodi, alma mater de Avante. El ex campeón correrá de aquí en más el primer chasis Avante para F4 (ver págs. 32 y 33) durante el resto de la temporada. Ragno pone el motor (Antelo), la caja (Meriggi) y los neumáticos (Good Year G8) y Parodi aporta el chasis completo. Buena asociación...

GRUPO DOS EN ROSARIO

La A.R.V.A.J. (Asociación Rosarina de Volantes de Anexo J) organiza para el domingo que viene la primera carrera con puntaje para el Zonal Santafesino. Se disputará en el autódromo Los Angeles de la ciudad de Rosario (calle Ovidio Lagos al 8500). Se realizarán carreras para: Sub Clase A hasta 800 cm³, Clase A hasta 1.150 cm³ y Clase B desde 1.151 hasta 2.000 cm³.

CUPE PARA CASCOTE

Cascote Juárez adquirió en 1.900.000 morlacos de los viejos (ya reparada) la cupé Fiat 1.600 que volcara en la Vuelta de la Manzana, Cristiano Ratazzi. La misma fue puesta a nuevo y con neumáticos ruteros se la llevó el Campeón Zonal Mendocino para sus pagos.

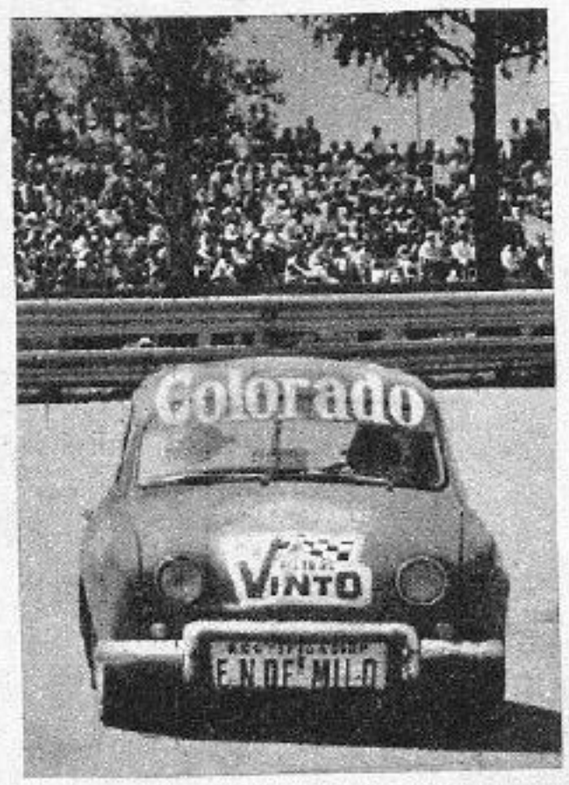
TAMBIEN F-2 EL DOMINGO

Originalmente el Vicente López Automóvil Club pidió fecha para el domingo próximo para realizar una carrera de SP y otra de F2 divididas en respectivas series, claro está. Hace un mes aproximadamente renunció a organizar F2 y pidió cambio para hacer F4. Graciosamente CADAD aceptó la inquietud equivocada del V.L.A.C., y otorgó la fecha a F4. F2 Asociados pataleó y se llegó a buen puerto. Se hacen las tres carreras: la de SP, la de F4 y también la de F2. Esperemos que vayan F2 porque

Papá Mayorga: Un 504 para TC.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Turismo Grupo Dos en Rosario: Para el Zonal Santafesino

como dicha carrera se había suspendido muchos preparadores aprovecharon la dilatada espera de casi un mes sin carrera, para introducir mejoras en chasis y motores.

OTRA DE FORMISANO

Vicente Formisano construirá cuatro monoplazas para F1. De su periplo europeo trajo planos y fotos que le permitirán cons-

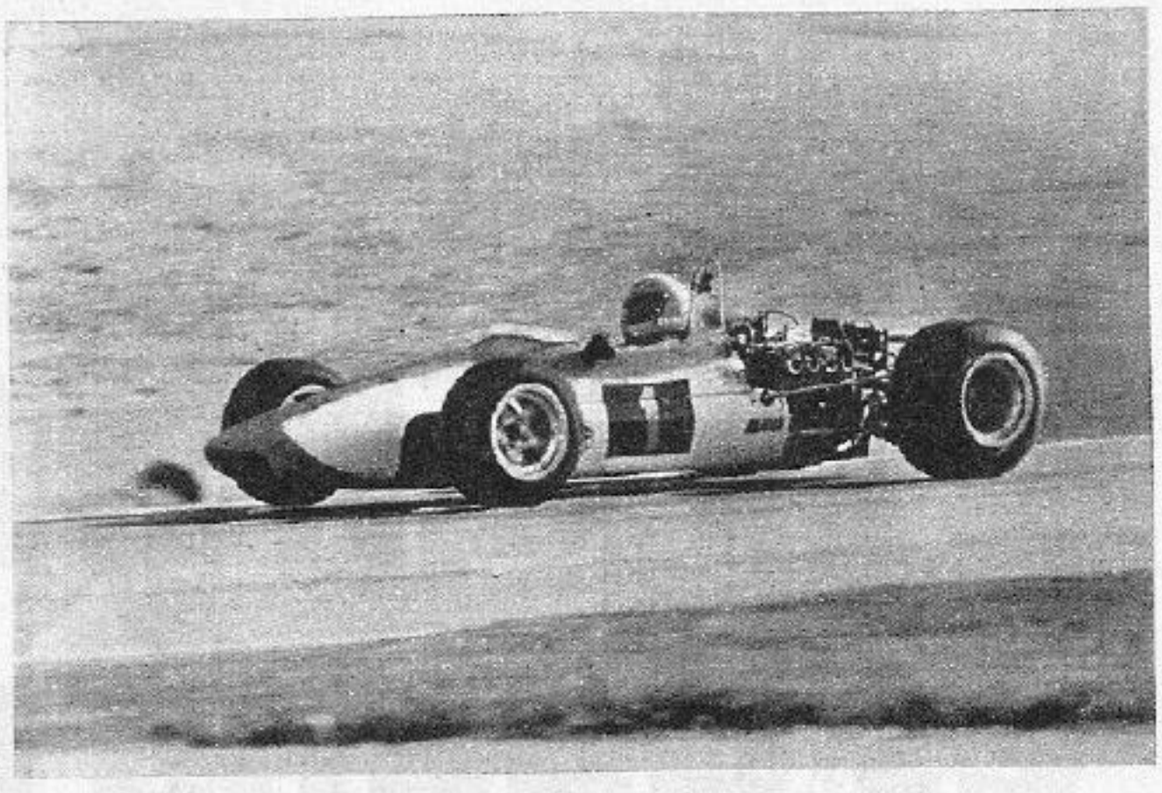


Vicente Formisano lógico: 4 F1 para Rafaela. ¿Estarán?

truir cuatro de estos monoplazas grandes para las 500 Millas de Rafaela. ¿Los pilotos?, los adivinamos, creemos que serán los hombres de Ford en SP: Estéfano, Pairetti, Gradassi y probablemente el chango Fernandino.

CAFETERAS EN RIO TALA

En Río Tala la Peña La Tuerca Floja organiza una múltiple jornada el domingo que viene. Habrá motociclismo para las clases 50, 125 y 175 cm³; Karting de un solo carburador. En lo que toca a automóviles habrá **autos cuadrados** hasta 1933 y Cafeteras hasta 1927. La jornada comenzará a las 12 horas.



Fórmula Dos el domingo: Patalcos de F2 Asociados

GROSSI Y EL 128

Luisito Grossi y su gente están metiendo mano en la preparación de un Fiat 128 Grupo Dos. Se habla de 190 km/h y 100 HP, bastante para ir viendo qué pasa.

PACO A TC

Paco Mayorga terminó de construir su Turismo de Carretera. Por supuesto fue construido sobre un Peugeot 504. De esta manera Paco podrá correr todos los domingos que Turismo Nacional deja libre.

Haga como nosotros. Viaje con su Clan.



Usted y su Clan tienen un buen motivo para viajar a algún lugar donde Braniff llega.

Braniff prepara un tour especial para cada Clan, por raro que sea.

Con su Crediclan, que incluye avión, hoteles, tours, alquiler de autos y hasta comidas.

Pregunte en Braniff.

Se sabe que no hay nada mejor que viajar en Clan

el Clan Braniff

El mejor trabajo del mun
o la mejor forma
de ser pasajero.

GOWLAND PUBLICIDAD

Una nafta es buena cuando tiene más octanos y menos plomo.

YPF



Cuando las naftas no tienen bases puras (bien refinadas), necesitan mucho aditivo (tetraetilo de plomo) para acercarse al octanaje buscado.

Acercarse, nomás, porque sólo YPF llega a los 95 octanos en la nafta super, y 85 en la común.

Y sólo las naftas YPF están refinadas con los métodos más modernos.

Por eso, si usted cree que todas las naftas son iguales, sepa que no es cuestión de creencia sino de octanos y cantidad de plomo.

Los análisis no mienten: YPF es mejor.

Lo mejor para su coche es lo mejor para el país.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

La verdad, la verdad?

LEALA EN SEMANARIO

SUPERCAMPEON

Dirige

ENZO ARDIGO

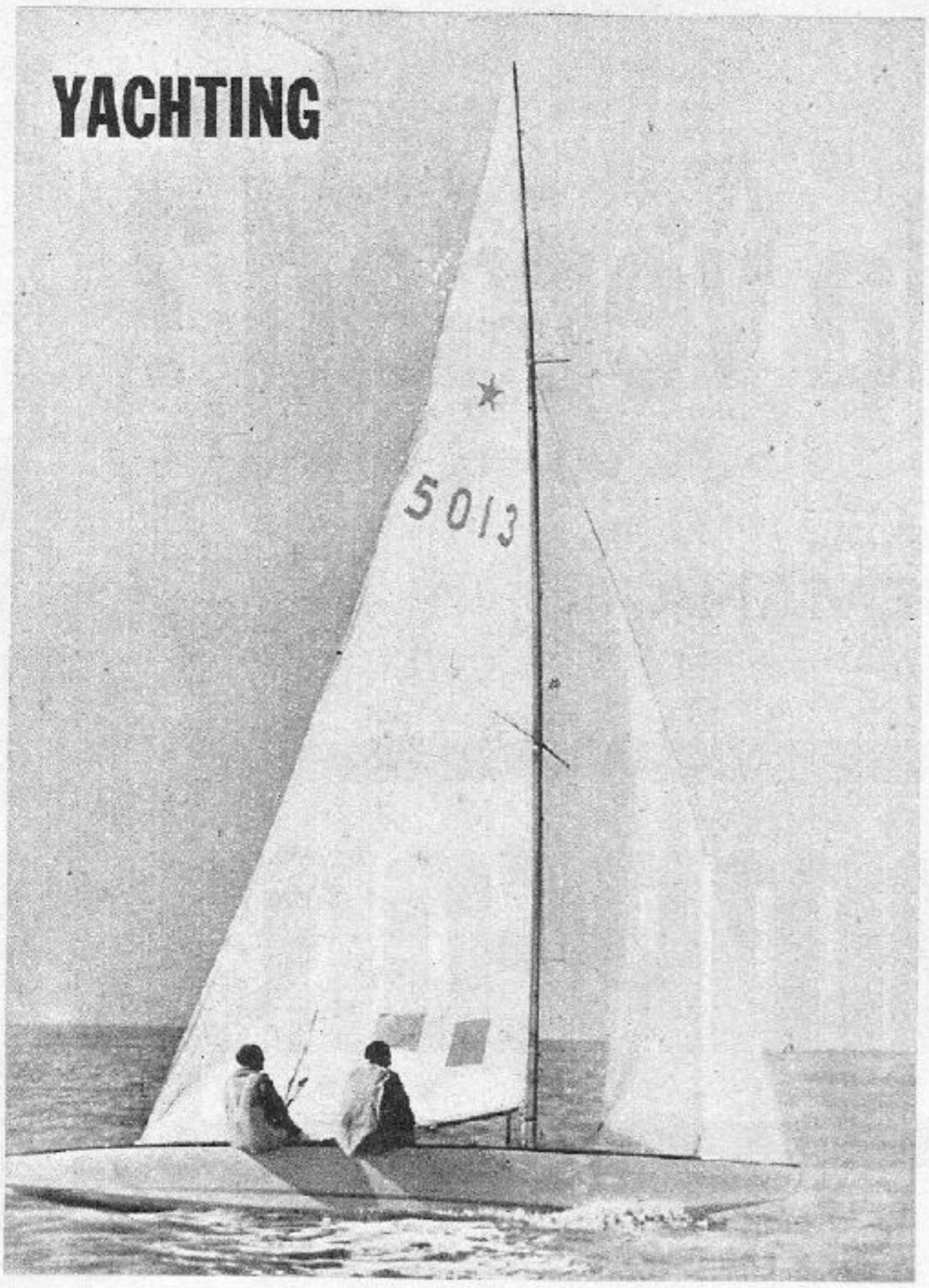
El más brillante equipo especializado del país cubriendo toda la información deportiva. Además, confidencias exclusivas de dirigentes, jugadores y árbitros; entretelones de vestuarios; rumores de ring-sides, boxes, salas de pesaje y tribunas; la jugada discutida, polémica, el puntapié que nadie vio; la alternativa que nadie cuenta. Todo documentado con fotos espectaculares.

Todos los lunes
32 páginas

80 ctvs.

Es una publicación de
EDITORIAL ABRIL

COMPRELO





Izquierda: El popular Billo Mieres (Tim) junto a Raúl Perracchione (trip) que se acaban de adjudicar la selección para las Preolímpiadas.

Guillermo Calogaris a punto de virar una de las marcas del recorrido.

Abajo: Carlos Terragno y Guillermo Calegaris preparándose para largar.



Nuevamente Roberto Mieres se impuso en la Clase Star. Esta vez en la selección para los Juegos Preolímpicos

SIN CAMBIOS E

Por fin, tras varias regatas anuladas, finalizó la selección que la Clase Star disputó para elegir la tripulación que nos representará en las Preolímpicas que se correrán en agosto próximo en Kiel.

La selección en cuestión, en la que hubo ocho inscriptos, fue organizada por el Club Náutico Olivos sobre seis regatas sin descarte, aunque sólo se pudieron correr cinco por diversos motivos como ser la falta o el excesivo viento.

Como es ya casi costumbre en la clase, las palmas se las llevó Roberto Mieres, quien llevando como tripulante a Raúl Perracchione ganó cuatro de las cinco series corridas, reafirmando de esta manera su reinado en la clase de la estrella. Su más inmediato perseguidor fue Jorge Cardie, quien en esta oportunidad no estuvo a la altura de sus últimas actuaciones, como ser la del Sudamericano, en que se clasificó subcampeón, aunque cabe acotar que sobre el final empezó a repuntar un poco.

El que se llevó el premio a la mala suerte fue Guillermo Calegaris, puesto que prácticamente no hubo regata en la que no rompiera algo de su "Shandry". Le queda el consuelo de saber que no fue el único que soportó averías, ya que salvo Mieres y Caride todos tuvieron su cuota de problemitas. Sin embargo, fue realmente mucha la mala racha, por lo que pudimos ver. Calegaris andaba mucho, y nos podemos animar a decir que si las cosas le hubieran ido mejor el resultado final bien pudo haber sido otro.

En aspectos generales no hay mucho más que decir; parece que éste es un mal que ya se está haciendo crónico; la organización fue buena, protestas no hubo, y los vientos estuvieron más bien flojones, con excepción de la última serie, en que los soplidos fueron lo suficientemente fuertes como para que sólo llegaran dos barcos.

Cuando soplaba, Mieres demostraba tener amplia superioridad sobre el resto de los participantes; con su Titila se escapaba lo suficiente como para que se hiciera prácticamente imposible alcanzarlo. Por lo contrario —con calma— la cosa se ponía muy pareja, alternándose con frecuencia los puestos de adelante entre varios participantes, lo que determinaba que la serie se definiera recién sobre los últimos tramos de la ceñida final.

En la última serie vimos algo para comentar: a Meijide se le fondeó el tripulante, y como el horno no estaba para bollos, todo lo contrario, hacía un frío de locos, el timonel Gentilini se tomó el trabajo de pescar al hombre pasado por agua, con una impecable maniobra aprendida en una de las más destacadas escuelas del globo. ¡Bien por el gesto, Walter!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RESULTADO DE LAS REGATAS DE LA SELECCION PARA LA PREOLIMPIADA DE LA CLASE STAR

Primera Regata: corrida el 22 de mayo con viento NE de 6 km

1) Carlos Terragno	Daiquiri	2h12m40s
2) Roberto Mieres	Titila	2h13m00s
3) Carlos Comesaña	Parma	2h14m50s

Segunda Regata: corrida el 23 de mayo con viento NO de 10 km

1) Roberto Mieres	Titila	2h14m40s
2) Jorge Caride	Earline	2h17m16s
3) Carlos Terragno	Daiquiri	2h18m05s

Tercera Regata: corrida el 29 de mayo con viento NO de 12 km

1) Roberto Mieres	Titila	2h11m55s
2) Guillermo Calegaris	Shandry	2h15m28s
3) Carlos Comesaña	Parma	2h15m35s

Cuarta Regata: corrida el 30 de mayo con viento O de 15 km

1) Roberto Mieres	Titila	1h55m02s
2) Jorge Caride	Earline	1h56m20s
3) Guillermo Calegaris	Shandry	1h56m40s

Quinta Regata: se anuló en tres oportunidades, la primera el 5 de junio por mucho viento, la segunda el 6 de junio por no cubrir ningún barco el recorrido en el tiempo límite y la tercera el 12 de junio porque soplaba un poderoso NO que hacía volar objetos pesados.

Sexta Regata: corrida el 13 de junio con viento O de 30 km

1) Roberto Mieres	Titila	1h55m17s
2) Jorge Caride	Earline	2h05m53s

CLASIFICACION FINAL

1) Roberto Mieres	Raúl Perracchione ..	Titila	39 puntos
2) Jorge Caride	Eddy Lynn	Earline ...	31 „
3) Carlos Comesaña	Pedro Sisti	Parma	22 „
4) Alberto Meijide	Mariano Lassalle ...	Acuarel ...	16 „
5) Carlos Terragno	Karl Spannagel	Daiquiri ..	14 „

N START

RESULTADOS DE OTRAS REGATAS

Clase Flecha - Premio Amistad

1) Horacio Sirio	Rainbow
2) Tulio Espaig	Cariño
3) Alberto Tagliaferri	Sayonara
4) José Piñeiro	Puppi
5) Horacio Toccalino	Songamanara

Clase Titán

1) Miguel Loew	Borneo
2) Carlos López	Canyengue
3) Gabriel Cowalesky	Añara

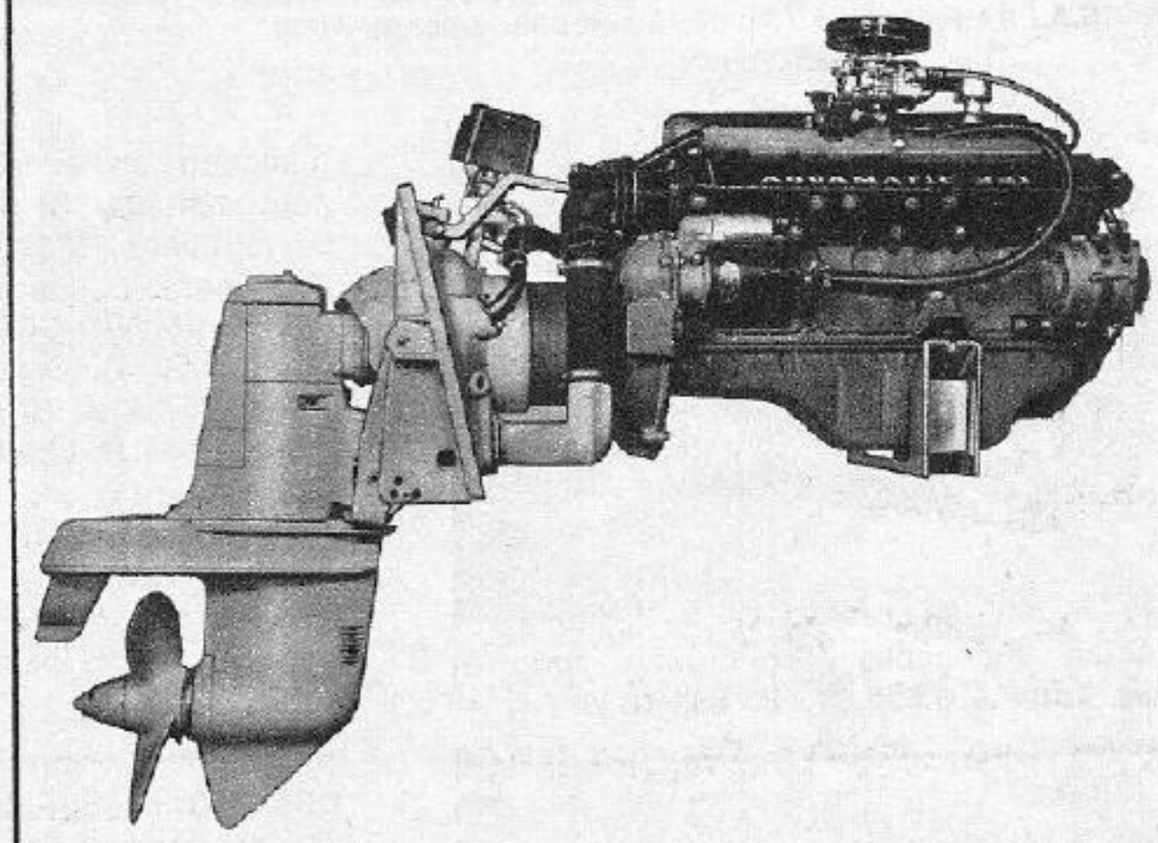
Clase Grumete - Premio Faitravi

1) Jorge Zabotinsky	Ventura
2) Gabriela de Sonnino	El Cid
3) Nicolás Lavalle	Aleluya

MACDONALD

Aquamatic 221/250

Potente. Versátil. Económico.



El AQUAMATIC 221/250 es un excelente propulsor marino con transmisión VOLVO PENTA AQ 250 y motor de 132 HP.

Por eso es potente.

Sus ventajosas características permiten usarlo en embarcaciones livianas o mayores con bajo consumo de combustible.

Por eso es versátil y económico.

Además, el AQUAMATIC 221/250 está garantizado por la técnica de VOLVO PENTA

Por eso tiene calidad.

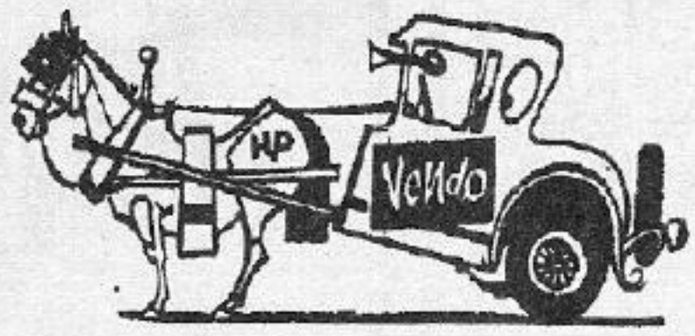
Es confiable y seguro.

Ahora que se fabrica en el país, usted puede verlo en su astillero preferido.

VOLVO SUDAMERICANA S.A.C.I.

Moreno 1142 - Tel. 38-4160 - Bs. As. - Cables: SUDVOLVO

AVISOS corsificados



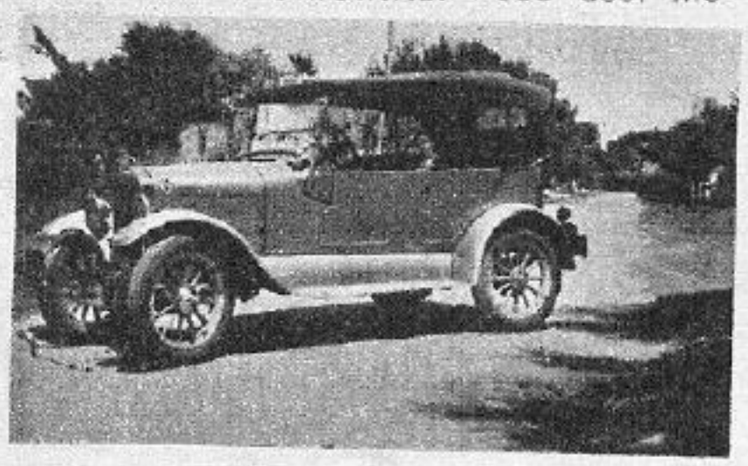
Servicio de avisos clasificados que PARABRISAS CORSA pone a disposición de sus lectores y también de aquellos pecadores que no lo sean, para vender, comprar o permutar: autos de competición, sport, clásicos; nuevos o usados. Además podrán figurar en este mercado persa accesorios, partes o componentes 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 10 a 12 y de 14 a 17. 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.

FORD 1927 - ORIGINAL. Poco uso. Me-



cánica impecable. Ver durante todo el día. **Total $ 3.500. T. E. 656-1055.**



TOMAS DELANTERAS $ 19.- - Trompas Deportivas, 2 modelos, $ 59. Capota con tomas $ 79. Mitre 3350, Victoria - 744-0623.

PEPE VINIEGRA necesita dos mecánicos ½ oficiales, antecedentes, Torino. - General Enrique Martínez 2360 (Alt. Olazábal al 3500).

ARBOLES DE LEVAS: standard, nerviosos, competición, todas las marcas y categorías. Kits especiales. ALBERTO CRESPO COMPETICION. Acassuso 1393, Olivos, teléfono 795-9864 (Av. Maipú al 3200).

ESTAMOS AL DIA CON TODOS LOS PEDIDOS de los "tuercas" PEUGEOT del interior del país y estamos contentos con tantos nuevos amigos que ya no tienen problemas de Potencia... "PIQUE" y humedad en el encendido de su Peugeot 404-504. Si aún no tiene su juego de legítimos RESORTES ELECTRONICOS 8K. (para bujías ALEACION ORO-CADMIO-ALUMINIO-COBRE). Envíe giro-cheque (19.50 $). Orden: Electrónica 8K. Lavalle 2257 loc. 19 Bs. As. Recibirá encomienda postal. Los tuercas de Capital pueden adquirirlo en: Viamonte 1505; Juan B. Alberdi 7245; Cabello 3363; Juan B. Justo 6513; Rivadavia 8981; Pichincha 1557; Juan B. Alberdi 3016; Warnes 1102; Avellaneda 1786; Herrera 890; Reconquista 1156.

COMPRO mitad trasera casco Renault Gordini en perfecto estado sin guardabarros. Ofertas por carta a: ANIBAL ROLDAN. Indicar dirección. - Pasteur (B) F.C.D.F.S.

AGENCIEROS - TALLERISTAS: Le hacemos su techo parabólico o dos aguas con facilidades. 208-5795.

PEUGEOT 404/69. Blanco. Estado impecable. Motor de locura. Faltan gomas. Vendo por decadencia en finanzas. Llamar urgente al 32-1105. Preguntar por Gonzalez.

COUPE FIAT 1500. ANEXO JI o TC. Totalmente equipada. Lista para largar. Vendo



o permuto por auto ST. Muy buena performance. Avenida del Libertador 1381, Vicente López. Ver a MASSEY.

VENDO motor, caja y diferencial completos. Dos elásticos traseros tren delantero, cardan, radiador y frenos. **DE SOTO** 1942. Todo completo y reparado. Tratar: 70-3258.

APRENDA A DIBUJAR AUTOMOVILES. Primero y único curso en América latina creado para el dibujo e ilustración crea-



tiva del automóvil (por correspondencia). Informes y folletos a: Diseño Auto Studio, Casilla de Correo 3748. Correo Central. Buenos Aires.

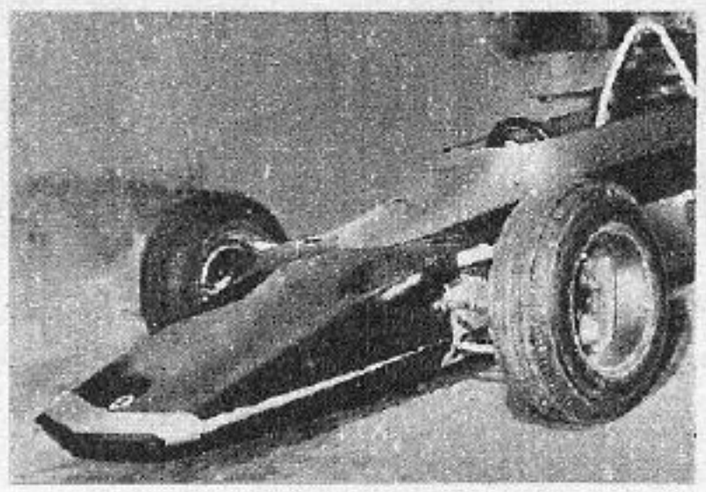
VOLVO MODELO 122SS. Año 1961. Chocado. Mecánica en perfecto estado. T. E. 795-7459.

CAR SERVICE CENTER, taller mecánico



integral. Avenida Cabildo 20, esquina Dorrego, Capital. T. E. 773-0236.

AVANTE FORMULA 4: Chasis completo, monocasco, construido en material de



aleación liviana. Rótulas Heims, carrocería cuña construida en plástico. Avante, Blas Parera 441. T. E. 740-9777.

La tarifa para la publicación de avisos corsificados es la siguiente: Las primeras 15 palabras, $ 14. El excedente se cobrará a razón de $ 1,10 por palabra.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Calendario

COMPETENCIAS NACIONALES

SP, F2 Y F4 EN EL AUTODROMO

Para el 27 de junio, el Vicente López Automóvil Club ha organizado tres competencias por el premio "Ciudad de Vte. López" en el circuito 9 del autodromo de Buenos Aires. Las categorías serán SP, F2 y F4. Con respecto a la clase SP, además del interés a nivel nacional se contará con la presencia de 6 pilotos brasileños, con máquinas Lola T 210, Porsche 908 y 910, Alfa P. 33 y demás deudos. Esta carrera será la primera que se ampara en el reglamento del futuro campeonato SUDAM, que se iniciará en 1972 contando con pilotos argentinos, brasileños y otros sudamericanos.

F2 y F4 pondrán las máquinas acostumbradas, garantizándose el espectáculo ya que ambas ofrecen generalmente puja por las posiciones. Los horarios son los siguientes: Jueves 24 y Viernes 25: verificación de máquinas por la mañana y entrenamientos por la tarde. Sábado 26: clasificación F4 de mañana. Disputa de dos series de F4 por la tarde, además de la clasífica de F2 y SP. Domingo 25: por la mañana, serie final de F4 y carreras de F2 y SP.

G-2 - CONCORDIA

Mientras en el autodromo de Baires los muchachos se pelan los codos, en Concordia, otros muchachos, con otros codos, también harán su parte. Habrá Grupo 2, clases "A" y "B" en el autodromo local. Si todos los que estuvieron en la reunión en Baires organizada por el San Isidro A. C. van, el asunto se pondrá lindo.

FIAT 600 - MORENO

Los Fiat 600 semipreparados y libres hasta 1.150 cm3 tendrán su festichola en el circuito "El Gato Rojo", en Moreno, o más precisamente en el cruce de la 197 con el camino Moreno-Pilar. Organiza la reunión, que comenzará a las 11 hs., el Auto Moto Club "Ciudad de Moreno". Será con puntaje para el campeonato del A.D.A. y otorgará $ 600.000 en premios. En caso de lluvia, pueden quedarse en casa no más.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

EQUIPO ACA EN ROUEN

El equipo del ACA estará presente en la carrera de F2 con puntaje que se disputará el domingo 27 en Rouén, Francia. Los mejorcitos estarán allí y no se descuenta que el Lole trate de alcanzar algunos puntitos que lo llevarían a la cabeza del campeonato, superando a Cevert. La carrera será de tardecita en el circuito de Les-Essarts. Cacho Ruesch también estará en la conversa.

AUSTRIA SP - CON PUNTAJE

En un campeonato ya ganado desde hace mucho. Porsche verá qué puede hacer en el Osterreich Ring. La gran cosa de los SP internacionales estará en Austria, aunque el campeonato ya ganado por los germanos le restará atractivo a la carrera.

CAN AM - CANADA, SAINT JOVITE

En el país de la policía montada se disputará una de las series correspondientes a la Copa CanAm. Los acostumbrados monstruos de la categoría arrugarán el pavimento como si fuera una alfombra para pescar algo de los muchos dólares que usualmente premian al ganador. Será el 27 de este mes, plena primavera en Canadá. O sea que mientras nosotros leemos CORSA adentro de la estufa, los canadienses verán la carrera en camisa.

ZEPELINES ENTRE BARCELONA Y DUNKERQUE

No se disputará la carrera de dirigibles entre Barcelona (España) y Dunkerque (Francia) por el solo hecho de que a nadie se le ha ocurrido organizarla. Además, los zepelines son más difíciles de conseguir que nunca. Pero posiblemente —si a alguien se le ocurre organizarla— se dispute la carrera de embolsados entre San Cayetano y Orense. Ojalá algún visionario mecenas se apiade de tantos embolsados, actualmente en el desamparo.

Realización EDDIE Publicitaria, T. E. 32-1424/7989.

PORCHETTO ELECTRONICA
• AUTORRADIOS
• ESTEREOS
• MAGAZINES
• ANTENAS ELECTRICAS

CANJE DE MAGAZINES
COLOCACION Y SERVICES
9 DE JULIO 88
T.E. 755-7753 - SAN MARTIN

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

JERARQUICE SU COCHE
APLIQUE UD. MISMO LAS VISTOSAS BAGUETAS DE PASARUEDAS, DE MUY FACIL COLOCACION.
PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS DE COCHES Y PICK-UP.

EN VENTA EN TODAS LAS CASAS DEL RAMO.
MOBA FABRICANTES
Registro Modelo Industrial Nº 10739

PARA SU AUTOMOTOR COMPRE UD. LO MEJOR
3H
PRODUCTO DE CALIDAD PROBADA
GARANTIA TOTAL
Los Repuestos de Absoluta Confianza

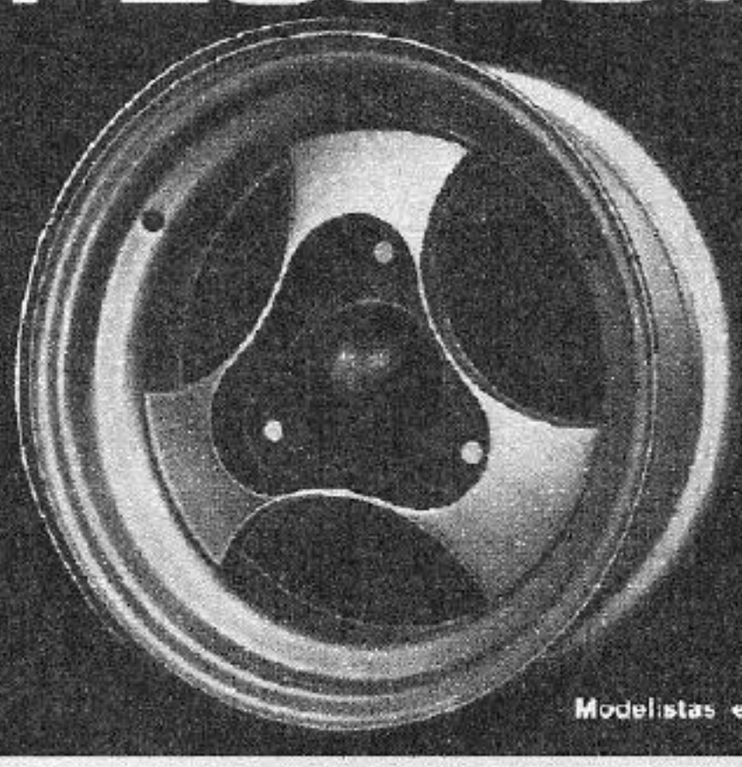
PEUGEOT
Citroën
El ... más co...
TATEOSSI...
CABELLO 3...
T. E. 71-3952, 8959 y ...

otro impacto
DAVID®
NUEVAS OPTICAS DEL FUTURO PARA EL AÑO 2000
CON LAMPARAS DE ALTA Y BAJA DE
BIODO - SODIO
UNIVERSAL 7" Y
PARA TODA CLASE DE AUTOMOTORES

Art. 2000
Fabrica y distribuye: CASA DAVID S. A.
Fábrica: ARREGUI 5137 - T. E. 69-9008
Ventas: WARNES 777 - T. E. 54-2671
SOLICITELAS EN LAS BUENAS CASAS DEL RAMO

COLOCACION en el ACTO
Sandrini

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

NEW YORK RUEDAS
WARNES 1401/05 esq. Av. Dorrego / WARNES 1487
T. E. 54-7322 y 54-0902 - Capital / T. E. 54-0410 - Cap.
PRESENTA POR PRIMERA VEZ EN LA ARGENTINA SU NUEVO DISEÑO DE LLANTAS SPEEDWAY CROMADAS PARA
PEUGEOT

Modelistas exclusivos

butacas
lintapp
y... nada más
Modelo Universal Reclinable

TAMBIEN HACEMOS RECLINABLES SUS BUTACAS

fundas
FIAT 600 ..... $ 79.-
CITROEN ..... $ 94.-
RENAULT ..... $ 95.-
DI TELLA ..... $ 99.-
RAMBLER Env. ..... $ 104.-
VALIANT ..... $ 106.-
FALCON ..... $ 107.-
TECHOS VINILICOS
FUNDAS DE BOUCLE T-TOALLA
FABRICA DE BUTACAS
LONDON CARB - Cto. CABALLITO
Cto. NAZCA - Cto. ESPECIAL
RIGLOS 253/55
T. E. 99-5933
(ALT. RIVADAVIA 5100)

Parabrisas CORSA

correo

SUZUKI

de Luis M. Balboni, Esperanza, provincia de Santa Fe.

Señores: Tengo el agrado de dirigirme a ustedes con el fin de referirme a la contestación que sobre concesionario Suzuki dan en un reciente número de CORSA a un lector que necesita repuestos para una moto de esa marca japonesa. Les adjunto una tarjeta de una firma de ésa que me provee repuestos para mi Honda 250 y que, como pueden apreciar, también atiende motos Suzuki. Espero que el dato les sea útil.

Muchas gracias. La tarjeta corresponde al service S.A.I.C.I.P., Suzuki, "Carenacillo en Moreno Capital.

FORD 192

E - JAMES BOND

de Gustavo Burrieza, Capital Federal.

Señores de CORSA: Escribo ésta con el solo fin de informarme o más bien ampliarme detalles sobre un aspecto —creo yo erróneo— en la nota firmada por vuestro redactor Carlos Neira, en el Nº 267, referente al rally Fiat.

Resulta que yo hasta el 1º de mayo fui propietario de un Fiat 600 E modelo 1966, el que fue llevado a una agencia de esa marca como parte de pago de otro coche (Carros San Isidro). En la agencia me dijeron que el fiatín pertenecía en la actualidad a Osvaldo Castellanos y/u Horacio Luchetti, conocidos automovilistas. Ahora bien: según el diario La Nación del 25-5-'71, este dúo se había clasificado 4º en la competencia y en vuestra revista figura 5º, siendo, a mi parecer, también erróneo el número del auto (007) porque yo recuerdo bien que el coche era color bordeaux y no tenía llanta de ventilación. Además tenía tres "bigotes" en la mascarilla frontal y no uno, como el que se ve en la foto publicada por ustedes con el epígrafe "Horacio Luchetti precede a un nutrido grupo en el Cabalén".

Les pido que me rectifiquen si estoy equivocado y si mi coche corrió con algún otro piloto, les rogaría me consigan fotos de él y la clasificación final. Gracias.

R) Luchetti-Castellanos corrieron con el Nº E-007, o sea con el de la foto. Fueron cuartos y no quintos (la carrera terminó el 25 de mayo al mediodía y La Nación es matutino, por lo que esa información es imposible). Encontrar entre 500 automóviles uno bordeaux sin ruedas ventiladas y con bigotes es sin duda una tarea ardua, por lo que vamos a dejar sin satisfacer su pedido en cuanto a informarle de la clasificación de su ex coche. Compréndanos.

¿Y ESTO?...

de Juan Pedro Bardin, Coronel Dorrego, Prov. de Bs. As.

Señores: El domingo 30 de mayo se desarrolló un programa automovilístico culminando los festejos de inauguración del autódromo de Punta Alta, localidad cercana a Bahía Blanca. Se corrían las categorías "A" y "B" de Turismo Nacional, para automóviles "Standard Mejorado". Concurrió, de Coronel Dorrego, Juan Serra, con un Renault 1093 de serie y standard, según modelo y especificaciones de fábrica, ajustado en un todo a las condiciones establecidas en el reglamento respectivo, confeccionado al efecto.

Al llegar a Punta Alta se le informó por personeros de la comisión que corriera ("no mucho") para dar espectáculo y que no dejara mal parados a los pilotos locales, pues no cobraría de todos modos premio alguno, ya que el señor Etman, que integraba (o presidía, lo ignoramos) la Comisión Técnica Verificadora de los coches participantes, había "decidido" en reuniones con su hijo Raúl Etman (competidor en la misma carrera) no permitir correr al Renault 1093. Aclaró entonces Serra que a él no le interesaba lo resuelto secretamente por los miembros de la familia Etman entre gallos y medianoche, y si en cambio lo que rezaba el reglamento. Corrió Serra y el resultado es el por todos conocido: Ganó por escándalo, tanto series como final.

Entonces comenzaron los problemas: lo citaron en un taller mecánico de la calle Patagones, de Punta Alta, donde después de muchos cabildeos comenzaron a desarmar coches de la clase "B" y no de la "A", como correspondía, por ser ésta la primera en finalizar. Avanzaba la noche y Serra, que es piloto no local, debía viajar con su coche a Coronel Dorrego. A todo esto el tiempo seguía trascurriendo y el señor Etman padre demoraba en el coche ganador de la clase "B" que no estaba en discusión, pues era evidente que la atención de los presentes estaba centrada en el 1093 de Serra.

A todo esto, y cuando habían trascurrido tal vez dos horas desde que estaban los coches en parque cerrado, llegó a la revisación el Renault de Raúl Etman —clasificado cuarto—, quien se justificó diciendo que se había perdido y no encontraba el parque cerrado —¡en Punta Alta!—. Consideramos al respecto que Raúl Etman debió ser descalificado en el acto, ya que en ese lapso de dos horas tuvo sobrado tiempo para cambiar íntegro el motor.

Raúl Etman aparece ahora clasificado 2º por descalificación de los dos que lo antecedían, sanción aplicada por el señor Etman (padre), quien por las más elementales reglas de honestidad y ética, pues le comprendían las generales de la ley, debió excusarse y no actuar como juez y parte.

Mientras tanto Serra seguía esperando, y ante sus insistentes reclamos se le permitió finalmente introducir su auto en el taller para proceder a la revisación, cuando se acercaba la medianoche. Al mismo tiempo se le comunicó nuevamente que en varias reuniones a las que había asistido la familia Etman y otros amigos se había decidido que el 1093 no podría participar, y que si en el reglamento no se aludía a este hecho era simplemente porque "se habían olvidado de especificarlo".

Juan Serra pidió insistentemente que se procediera al revisado de su coche, de todas maneras, pues él entendía que al ajustarse a las características del 1093, y de acuerdo con el reglamento, si se lo despojaba del premio, demandaría al club por defraudación.

Se produjeron entonces situaciones enojosas, y como todos los pilotos presentes estaban en la tesitura de que debía descalificarse al piloto ganador (¿quizá porque así se repartirían los premios no ganados en la pista y si en la comisión?) Serra se vio en una difícil situación, ante una patota de 50 ó 60 personas, que incluso apuraron a las autoridades. Se profirieron algunos insultos, especialmente contra uno de los propietarios del vehículo cuestionado, y entonces este último, en una actitud por demás lógica, se retiró con su auto y sus mecánicos.

Quede claro que el piloto Serra pidió insistentemente que se revisara su auto y que Etman padre, flanqueado por su hijo y demás pilotos "candidatos a la clasificación" con su retiro, se negó repetidamente, de lo cual hay testigos que no estaban en la "trenza". Este señor —Etman padre—, árbitro total del problema, basó toda su argumentación para descalificar a Serra, en que el modelo de serie de Ika-Renault 1093 no podía correr, porque aunque el reglamento no lo decía él y su hijo, el piloto Raúl Etman, así lo habían resuelto.

(N. de la R.: El firmante, señor Juan Pedro Bardin, es piloto con licencia de CADAD, copropietario del 1093 cuestionado, y posee Libreta de Enrolamiento número 5.499.036.)



Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Registro de la Propiedad Intelectual Nº 965.704
Concesión Nº 7970 | IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Peugeot
je t'aime

Peugeot.
Estilo. Técnica. Potencia. Confort.
Robustez. Agilidad.
Aquí como en París, Roma,
Francfort o San Francisco.
En todo el mundo.
Peugeot 504.
Para gente que domina el estilo.

PEUGEOT
La calidad que no se discute



Obra perteneciente a la colección privada de
Benson & Hedges, 100 Park Avenue, New York.
Tamaño: 100mm. x 45mm. Estilo: vanguardia filtrónica.
Familia Parliament, dinastía Benson.
Procedencia: New York.
(Este es el nuevo azul Parliament 100's con boquilla filtrónica*).

*La boquilla filtrónica mantiene el filtro lejos de sus labios, más cerca del sabor.

Benson & Hedges, 100 Park Avenue, New York.

http://hazteoirgibraltar.wordpress.com