m/n 100 $1

N° 243

Parabrisas

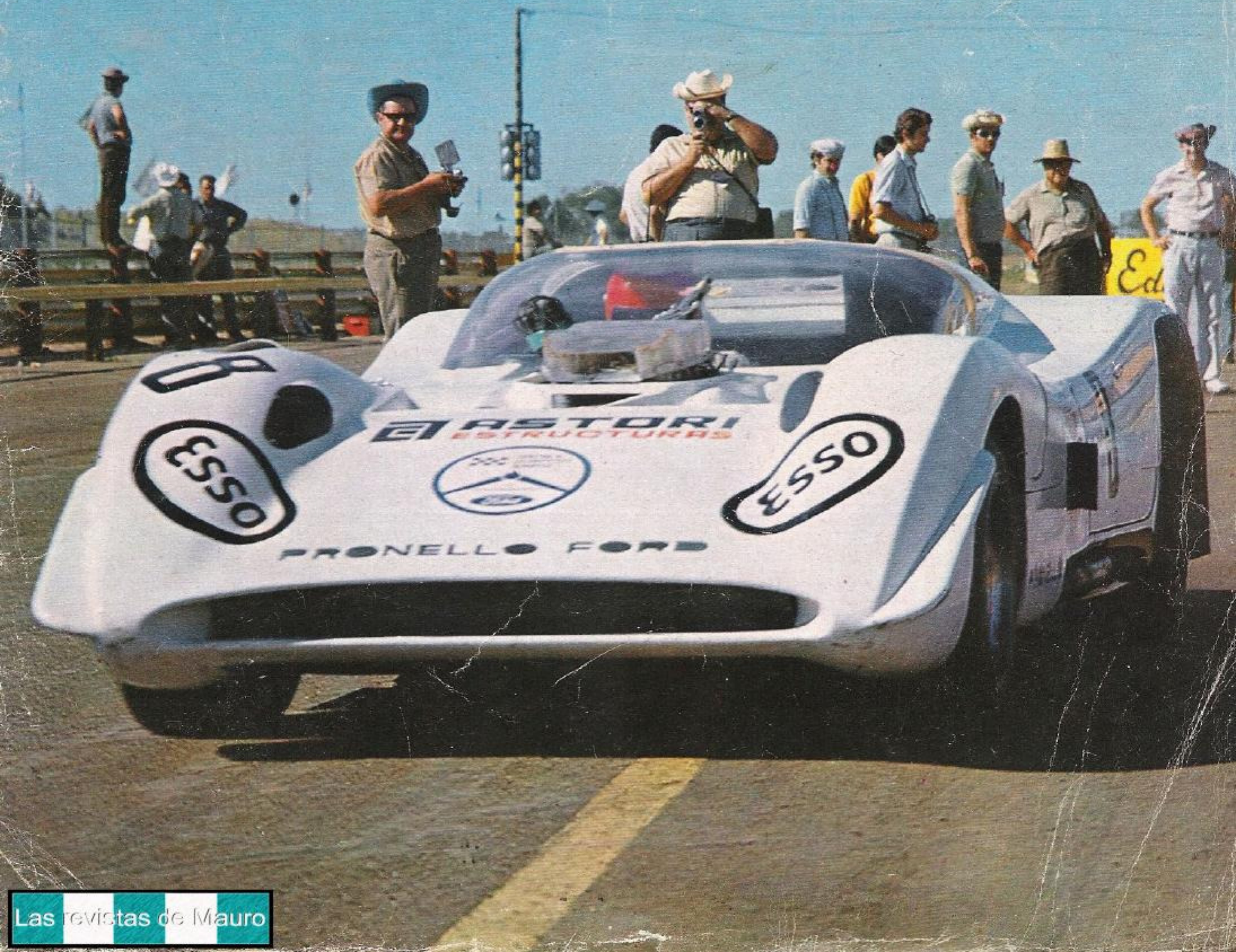
CORSA

el 15 al 21 de Diciembre de 1970

COMO PREPARAR UN FORD FALCON

EMILIO BERTOLINI, CAMPEÓN DE F.1

EL DODGE 1500 ARGENTINO



Las revistas de Mauro

Renacimiento de la real elegancia

Camisas y pantalones que recrean la pureza artistica en tela, diseño y color.

DA VINCI

Respaldado por:

A FABULOSO
Planta modelo para la confeccion de prendas.

Arnon DE PERGAMINO
La maxima experiencia y prestigio en confecciones.

grafa
La mas alta calidad en la fabricacion de telas.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

No 243. Del 15 al 21
de diciembre de 1970

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

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

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire
JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco
COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea
SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña
REDACCION
Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Balbi,
Héctor Luis Bergandi, Carlos Figueras,
Enrique S. Sánchez Ortega
y César M. Sorkin.
SECRETARIA
Vilma E. Rueda
COLABORADORES
Sergio Cornejo
Carlos Neira, Nicolás Gelormini,
Arturo Pellet Lastra, Pedro Siedmann
y Alejandro Giancaglini
DIAGRAMACION
Eduardo César González (Jefe),
Enrique J. Giovanetti y Carlos A. Romanó.
FOTOGRAFIA
Carlos Agustín, Alfredo Albornoz
y Mariolino Castellazzo.
CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR:
Juan A. Abraham (EE. UU.),
Franco Lini (Italia),
Andrés Meyer (Alemania)
y Carlos Reutemann (especial en Europa).
SERVICIOS EDITORIALES
Director: Stefan Strocen
Jefe de Archivo: César Freyer
Jefe de Correctores: Luis Canossa
SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE
DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director de Publicidad: Alberto Pazos.
Promotores: Alberto E. Oliveira,
Juan Carlos Morel, Armando Savastano
Tráfico: Mabel Sánchez.
ADHERIDA AL INSTITUTO
VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 3º, Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32 - 6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP), y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. 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.

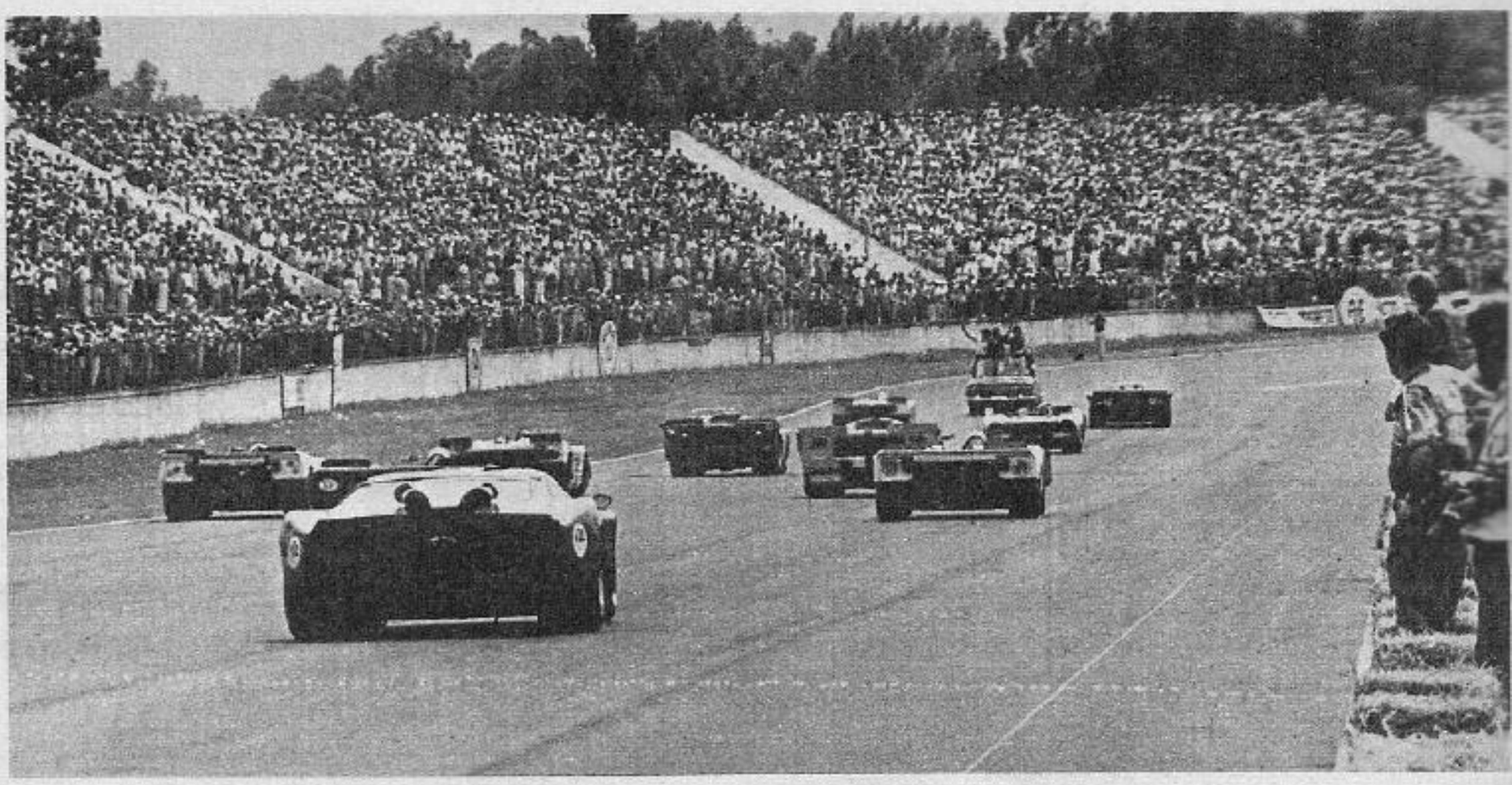
¿FINALMENTE LA SUR-AM?

Juntamente con la noticia de la meritoria actuación que está cumpliendo el Avante-Tornado argentino en las competencias de la Copa Brasil, nos llega la información de un acontecimiento que, pensamos, está llamado a ser el punto de partida de algo muy importante para nuestro automovilismo. Este acontecimiento es el convenio suscripto entre las autoridades deportivas brasileñas, el representante de su equivalente argentina Sr. Alesio Chessel, y Horacio Steven, delegado por la Asociación Argentina de Sport Prototipo, en el sentido de poner en marcha un plan orgánico que permita un intercambio técnico-deportivo entre ambos países.

El plan prevé en principio establecer un reglamento común que permita la confrontación de las máquinas especiales brasileñas y argentinas (SP) y también un común denominador entre nuestra Fórmula Dos y la vigorosa Fórmula Ford del país hermano.

Excelente acuerdo desde todo punto de vista. Este convenio podrá ser el vía libre para concretar el desarrollo en serie y en serio de una técnica que se acercará inexorablemente al nivel de pur sang que potencialmente en ambos países se puede alcanzar y que, si no lo ha hecho hasta la fecha, ha sido por razones de mayores incentivos como los que posibilitará la confrontación internacional. ¿Veremos por fin cristalizado el proyecto de CORSA del campeonato SUR-AM?

G. M.



COPA BRASIL

LOS HERMANOS SEAN UNIDOS

... unidad en los Fittipaldi al lograr el uno - dos en la segunda prueba de Interlagos, unidad por el convenio firmado por Brasil y Argentina que aseguraría en un corto plazo la realización de interesantes pruebas para ambos países en SP y F. 2· El Avante de Termengo y del Río se ubicó quinto en el campeonato cumplida la segunda carrera. por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA (enviado especial a Brasil)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Adelante el Porsche 908 del príncipe de Bagration y atrás el Avante Tornado de Jorge Ternengo. Buena actuación en este segunda encuentro y bien ubicado en la general de la Copa.

Graziela Fernández es la única mujer que corre en Brasil y participa en la Copa Brasil. Se ubicó 14º en la segunda fecha.

Mientras el sistema de altoparlantes irradiaba en todo el centro de San Pablo y desde la mañana la marcha "Brasil... eu te amo" alternada con villancicos navideños, la familia Fittipaldi en un suburbio de la ciudad contribuía con un plato bien fuerte y popular a alimentar la explosion patriótica brasileña. Se alternaron desde la primera vuelta en el liderazgo de este segundo desafío por la Copa Brasil, provocando veinte veces consecutivas alaridos cargados de amor por el país, para estallar en la vuelta 21 en un terremoto verde y amarillo acompañado —como corresponde— por el himno nacional.

Para la primera de las cuatro pruebas que configuran este campeonato internacional, el hermano más gordo de Emerson, Wilson (o Wilsinho) quien fue visitante nuestro cuando la última temporada argentina de Fórmula 3, era candidato.

Precisamente Wilsinho en la semana previa a la carrera había tenido, y sufrido, una verdadera cadena de infortunios que desembocaron en este rutilante triunfo. Los sufrimientos eran provocados por un coche que en recta andaba bien, gracias, pero doblando a la derecha, no hay de qué. Y el bueno de W.F. armaba y desarmaba sin dar en la tecla, hasta que un amigo tan

→



1



2

3

millonario como él, que suele alternar los mejores boliches de moda con el tema de los fierros, metió la mano en el Lola. El tal amigo —Roberto— conoce a fondo los motores Chevrolet por haber hecho un curso en USA con motores Corvette precisamente, y como el Lola T 70 está propulsado por uno de éstos, desde su intervención las cosas comenzaron a enderezarse.

Su hermano no había sido mucho más afortunado con el Cosworth que lo impulsa. El también, en su momento, tuvo que seguir la apertura de la copa desde los boxes por un problema también de combustible. Así es como Su Alteza el Príncipe, como es conocido en Brasil, nuestro español Jorge de Bragation se hizo de la primera carrera. Y hasta aquí, habiéndose corrido la del domingo en lo que va de este trofeo, con el primer puesto a dos puntos de Emerson, quien reparte su segundo con Alex Soler Roig a tres puntos del líder.

Simples cosas de las contingencias, como dijo uno, porque solucionados los inconvenientes mecánicos que aquejaban a los hermanos Lola la situación cambió radicalmente, o mejor dicho las cosas se pusieron en su lugar. En Interlagos, sin ninguna duda, Emerson Fittipaldi es el mejor. Lo demostró batiéndose una y otra vez sus propios records para la vuelta clavándose los cronómetros en los 2m 50s. El domingo en la segunda vuelta, fue evidente cómo en la curva de la herradura dejó que su hermano Wilson lo pasara para ganar la carrera. Es posible que no lo pudiera alcanzar luego, es decir, que su bondad no llegara a tanto, pero el caso es que dejar pasar lo dejó... para que desde un principio y "for ever" la situación no variara mucho.

Wilson, Emerson y Su Alteza el Príncipe siempre adelante y ese orden con los hermanitos alejándose paulatinamente. No obstante la carrera fue muy entretenida, simplemente por la calidad de conducción de los tres hombres de punta. A nuestro compatriota Jorge Ternengo (a él le tocó correr el Avante-Tornado esta vez) lo vimos luchar denodadamente contra una cupecita al estilo de nuestros tan queridos y desaparecidos TC de tierra y huella. Aunque "parecido" es una mera coincidencia ya que esta cupecita tiene soluciones verdaderamente inteligentes de chasis y suspensión y un brutal motor Chevrolet Corvette de 5.300 cm3. que lo empuja. Finalmente el hombre que nos represesentaba en San Pablo pudo superarlo para quedar sexto y quinto en la suma de puntos de la copa a 9 puntos del puntero.

Soler Roig, el otro español, fue consecuente consigo mismo y mantuvo una carrera prolija y pareja. Estuvo siempre cuarto y así le bajaron la bandera. Mejor que sea así, que se vaya entrenando porque de aquí se va directo a Buenos Aires a esperar el Porsch 917 que compartirá con el Lole en nuestra temporada internacional.

A la diversión que brindaron con sus movimientos deportivos hay que agregar la espectacular puesta en escena (natural) que es capaz de hacer parecer como el espectáculo más lindo del mundo a una carrera de sortijas...

Interlagos es algo fuera de serie. Fascinador para ver cómo se mueven los coches y apasionante para ir llevando en ese laberinto de curvas que suben y bajan a una máquina de pura sangre. La organización original de la Copa había previsto una cantidad de variantes, en cuanto al recorrido para cada una de las competencias. Así una iba a utilizar el circuito completo para recorrerlo en el sentido de las agujas del reloj, mientras la otra lo haría en sentido inverso. Otra utilizaría el perimetral, en el sentido inverso también. Finalmente, como medida de seguridad, dado que Interlagos fue construido para correr en una dirección y correr al revés en él se considera casi suicida, las autoridades del Automóvil Club Paulista decidieron hacer las cuatro iguales con el mismo recorrido y para el mismo lado.

La Copa Brasil es un intento, que resultará positivo por conseguir una fecha por el Campeonato Mundial de Marcas. Pero el día que se dé este resultado, tendrán que hacerse muchas modificaciones pensando en la seguridad de los pilotos.

En la actualidad es innegablemente peligroso para los corredores. No obstante, no se ha registrado ningún accidente ya finalizado el segundo tiempo. Máquinas destruidas hubo: el sábado, cuando las vueltas de clasificación, que se llegaron a hacer, Antonio Da Matta al entrar en la curva de la herradura siguió de

1 Este autito, de apariencia inocentona, es un Volkswagen 1900 que camina como el "accidente" y rasguña la cola de los autos más grandes.

2 El Lola T-210 de Emerson es uno de los grandes candidatos a la Copa Brasil. El fierrito fue comprado por una serie de empresas brasileñas que creen en Emerson y que le quieren dar una mano.

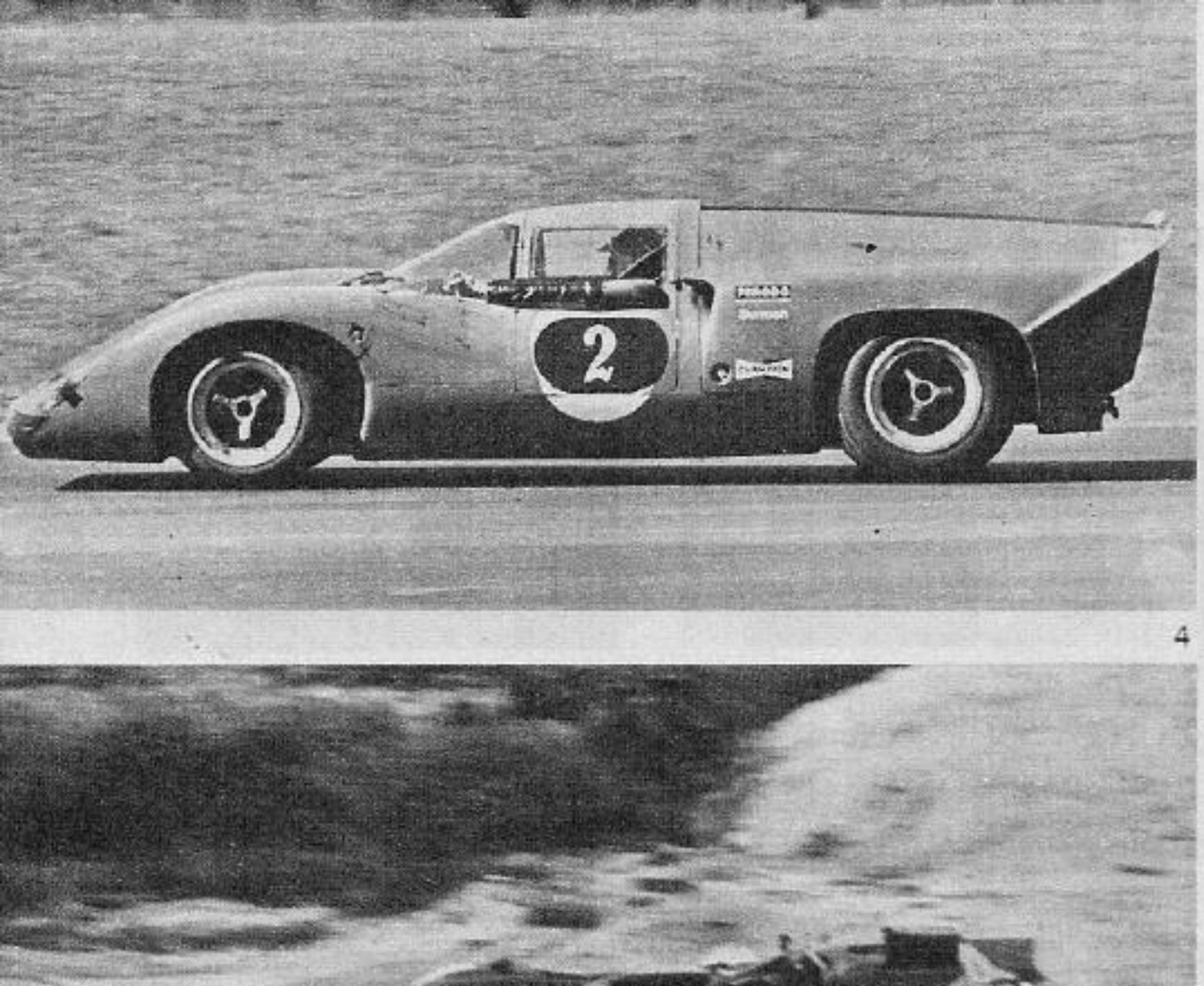
3 El Lola T-210 de Emerson Fittipaldi ("El Graduado") que esta vez no pudo ganar la carrera. Entre los dos hermanos hubo nada menos que 3.000 cm3 a favor de Wilson ("Wilsinho").

4 El auto del ganador de la segunda carrera de la Copa Brasil: Wilson Fittipaldi. Con un Lola T-70-Chevrolet, fierro este que recibe 5 litros de cilindrada, se impuso con holgura.

5 Jorge de Bagration con el Porsche 908 con el que encabeza el marcador general de la Copa Brasil. En esta segunda fecha, pasándolo a Celedonio (Snobs-Corvair) por afuerísima.

6 El Lotus 47-Europa equipado con un motor Cosworth 1600, anduvo bien, desparramando manejo por parte de su piloto Neves y logró trepar a la 5ª posición en la carrera.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



4



5



6

viaje con su Alfa 33, debido aparentemente a un problema de frenos, que no se hicieron presentes cuando las papas quemaban. El auto pasó sobre un rail y se limpio integro de abajo, destrozando parrilla de suspensión y trompa.

Es posible que para la próxima esté presente. Inmediatamente después se suspendieron las clasificaciones, debido a la actividad que desplegaron en forma de diluvio los muchachos de San Pedro. Tampoco estuvo la Ferrari 512 prometida. La pobre tuvo más problemas que los Kennedy (o que los Pérez García, si se quiere). La semana anterior se había pegado de abajo en un lomo de burro y dejó ahí el carter abierto. Por allí se fue el aceite sin que su abnegado —y sensitivo— conductor se percatara, y justamente al pasar frente a boxes se sintió la explosión nefasta: ¡pummm! Los fierros que despidió abrieron un pozo en el pavimento. El viernes pasado finalmente, avisaron de la aduana que había llegado un motor nuevo de Italia. Pero no era un motor cualquiera. Como la casa de Maranello no tenía en stock, revolvió cielo y tierra hasta encontrar el que ya usaron, para la filmación de la cinta "Las 24 Horas de Le Mans". El pedido lo hizo directamente el piloto italiano Gian Piero Moretti a la empresa que produce el film. Como se dice, un motor de película.

El esfuerzo parecía ser inútil cuando un bulón de uno de los manchones de un semieje se cortó durante las pruebas de clasificación que se completaron el domingo a la mañana. Pero el equipo no se entregó, soldaron febrilmente y armaron engripadamente.

La indignación del público se elevaba en forma de silbidos ante los minutos (un par) que se postergaba la largada en espera de la Ferrari. Pero en efecto el esfuerzo del motor cinematográfico y los estados febriles del mediodía en el garaje no sirvieron de nada: El coche no llegó a dar una vuelta. Largó y se metió en los boxes con el mismo problema de manchón (eso le pasa por usar tinta y no lápiz...).

Hasta aquí lo de la segunda carrera en esta información con las horas de entrega de la nota paseando sobre la cabeza como oprimentes rulos. El resultado es más que positivo, es posible que a partir de esto que recién promedia, Brasil pueda encontrar su afirmación automovilística que hasta aquí realiza sólo a través de las brillantes performances de Emerson en Europa.

Es probable que en un futuro cercano tengan su fecha. Pero lo que es más importante aún es el convenio que firmaron las autoridades del automovilismo brasileño con el señor Chessel por nuestro lado, y Horacio Steven (AASP). Esta es la Hora Cero del intercambio deportivo y mecánico entre nuestros países; se habla de SP y de igualar con un reglamento también nuestra Fórmula Dos y la Fórmula Ford brasileña. Si se concreta eso (se habla de fechas fijas) entonces la Copa Brasil resultará para nosotros, tanto o más positiva que para nuestros hermanos.

COPA BRASIL

2ª fecha - 13/12/70 - Autódromo de Interlagos - 7.960 m - 21 v.

CLASIFICACION FINAL

1º	2	Wilson Fittipaldi	Lola-Chevrolet T70	21 Brasil
2º	1	Emerson Fittipaldi	Lola-T-210	21 Brasil
3º	10	Jorge de Bagration	Porsche 908	21 España
4º	6	Alex Soler Roig	Porsche 907	20 España
5º	9	Ernesto Neves	Lotus 47-Europa	19 Portugal
6º	8	Jorge J. Ternengo	Avante-Tornado	19 Argentina
7º	28	Jaime Silva	Furia-FNM 1600	19 Brasil
8º	18	Camilo Cristófaro	Chevrolet Corvette	18 Brasil
9º	3	Salvatore Amato	Amato-Ford 1600	18 Brasil
10º	35	Sergio Louzada	Puma 2000	18 Brasil
11º	5	Silvio Montenegro	Volskwagen 1900	17 Brasil
12º	73	José de Chateubriand	Puma 1600	17 Brasil
13º	4	Elvio Divani	M. C. Volskwagen	17 Brasil
14º	33	Graziela Fernandes	Alfa Romeo G.T.A.	17 Brasil
15º	72	Aldo Pugliese	Puma 1600	16 Brasil
16º	15	Jan Allan Samuel	Volskwagen 1700	16 Brasil
17º	63	Luis F. Gama Cruz	Puma 1700	16 Brasil
18º	24	Ricardo Di Loreto	Volskwagen 1600	16 Brasil
19º	11	Eduardo Celidonio	Snobs-Corvair 2600	14 Brasil
20º	69	Osvaldo Pires	Lorena	14 Brasil

Promedio del ganador: 160,303 km/h. - *Record de vuelta:* Wilson Fittipaldi en la 3ª vuelta con 2m54s8/10 a 163,944 km/h.

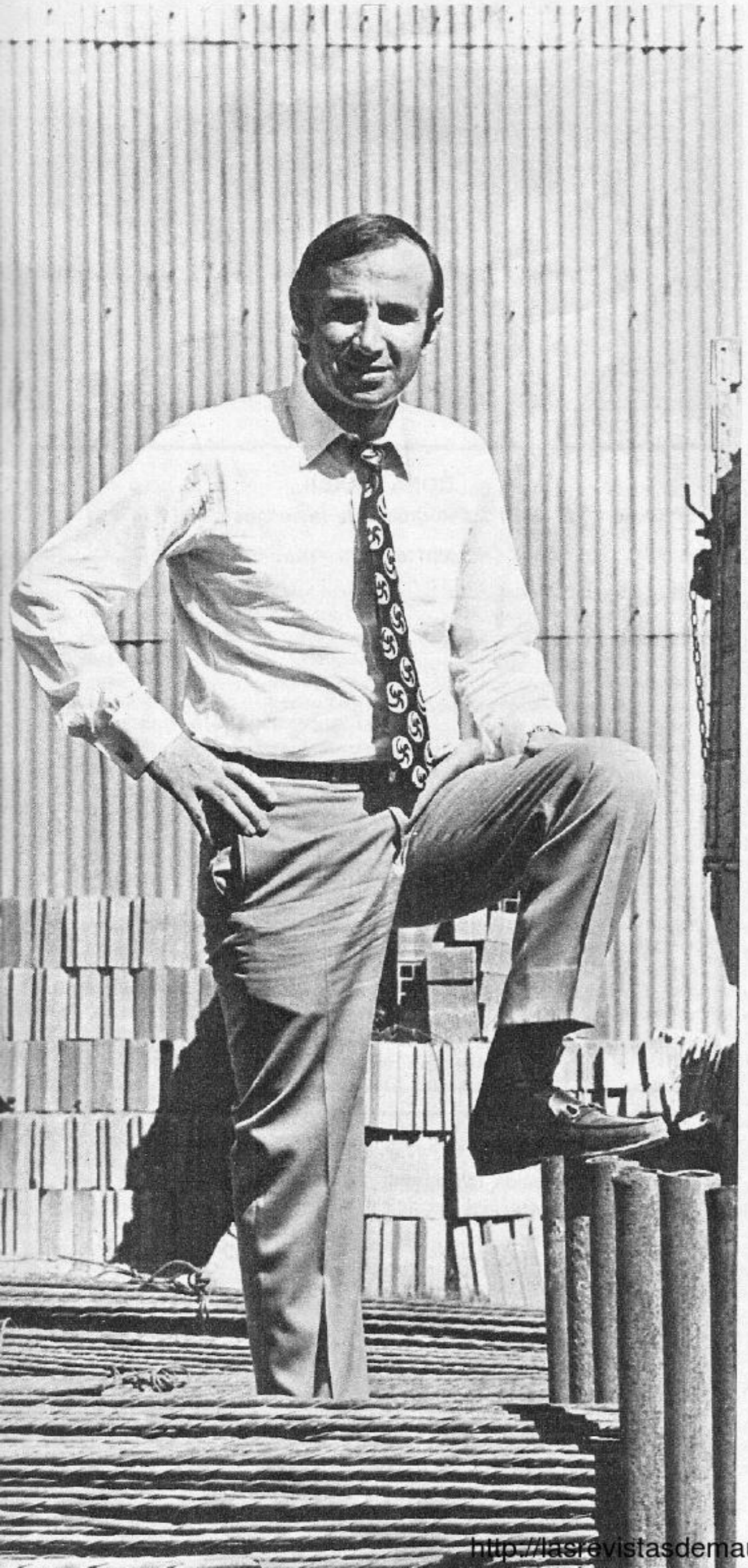
POSICIONES DE LA COPA BRASIL

Cumplida la segunda de las cuatro fechas

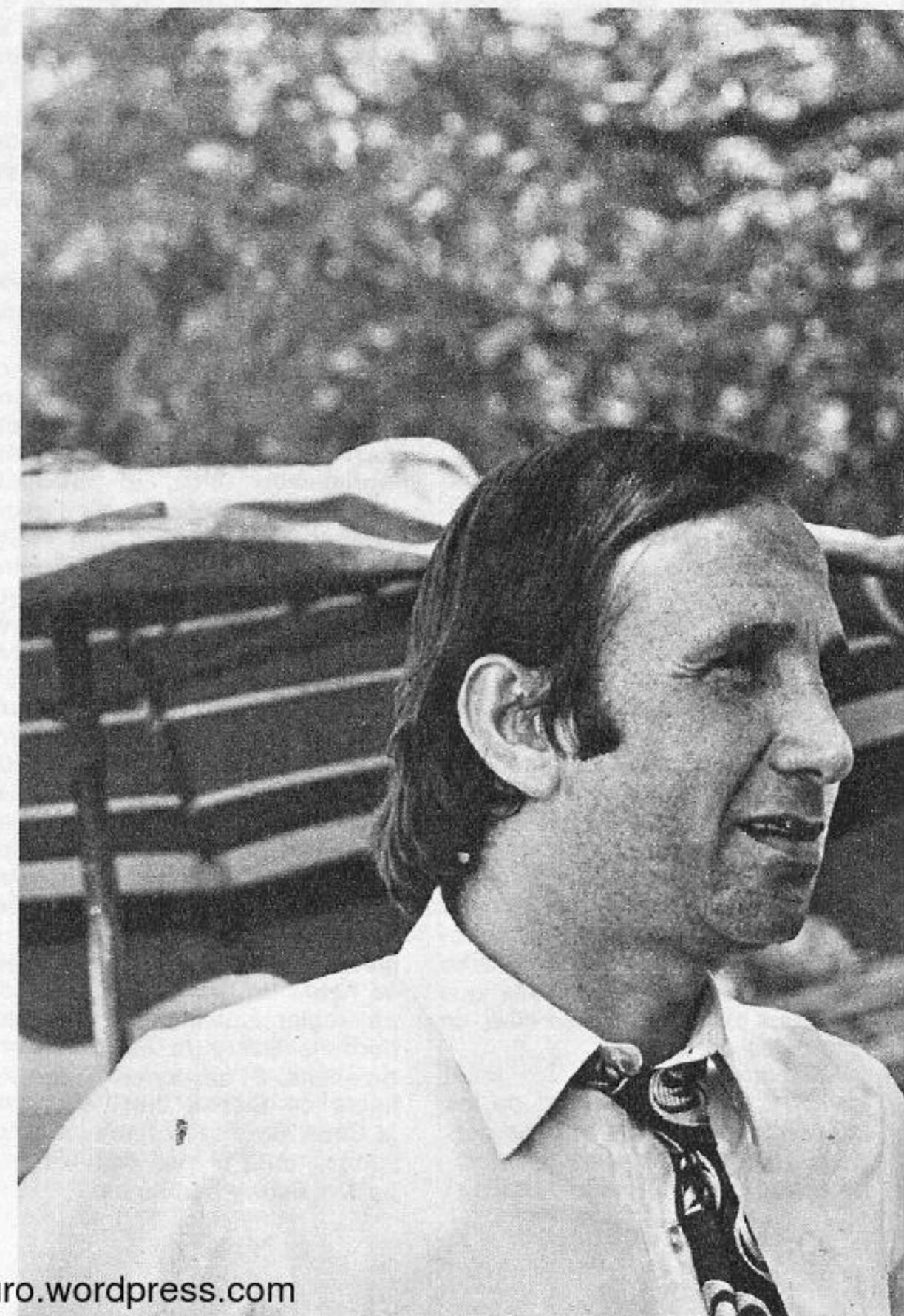
1º	10	Jorge de Bagration	Porsche 908	15 puntos
2º	1	Emerson Fittipaldi	Lola T-210	12 „
3º	6	Alex Soler Roig	Porsche 907	12 „
4º	2	Wilson Fittipaldi	Lola-Chevrolet	9 „
5º	8	Jorge Ternengo-Del Río	Avante-Tornado	6 „
6º	9	Ernesto Neves	Lotus 47-Europa	6 „
7º	46	Antonio Da Nata	Alfa Romeo P33	6 „
8º	65	José Moraes	Porsche 910	4 „
9º	26	Jaime Silva	Furia-F.N.M.	2 „
10º	11	Eduardo Celidonio	Snobs-Corvair	1 „
11º	18	Camilo Cristófaro	Chevrolet-Corvette	1 „

NASIF ESTEFANO

SIEMPRE EL





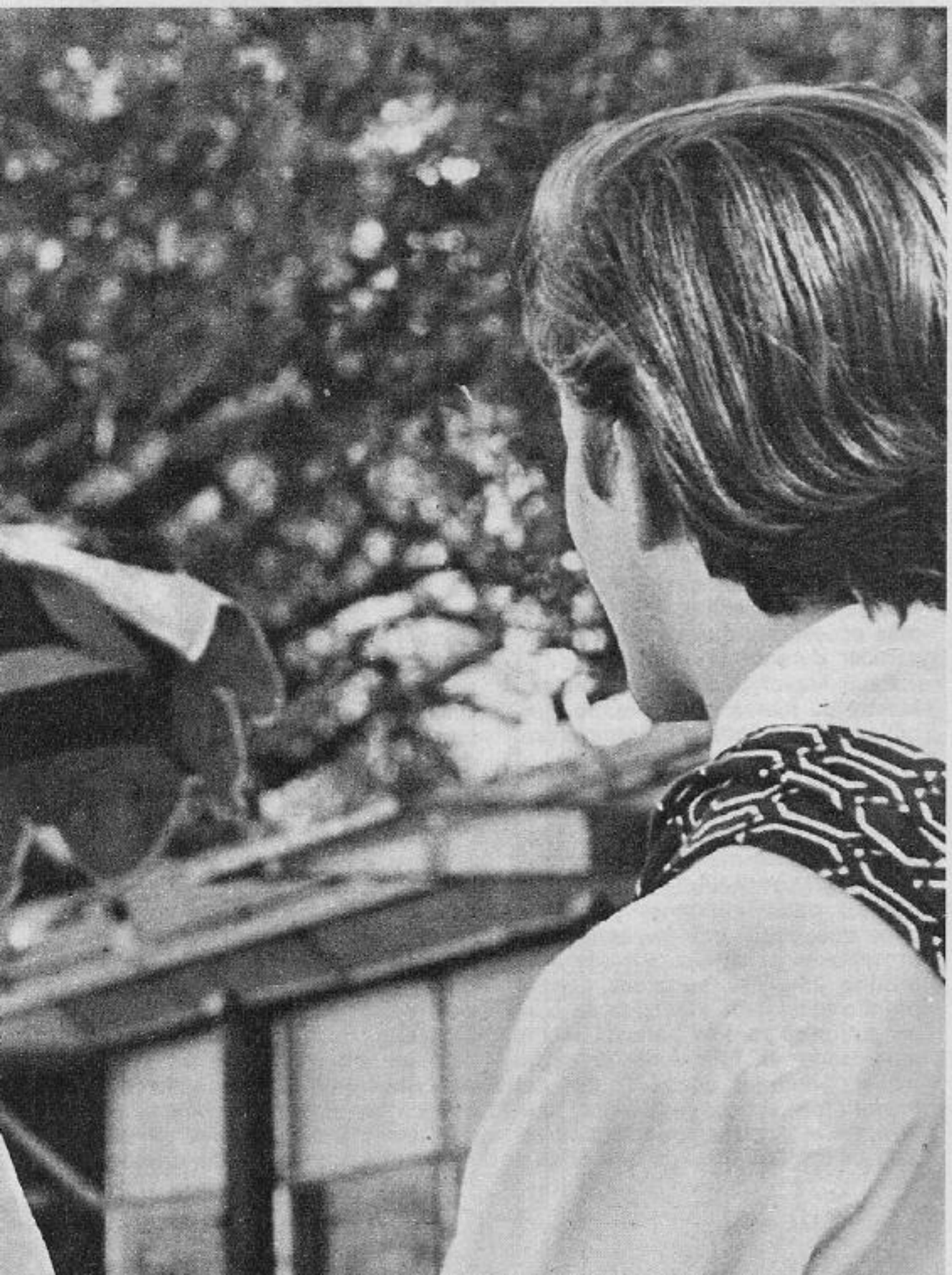


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por GERMAN ROLO SOPEÑA fotos de ALFREDO ALBORNO

MISMO

Al frenar, al doblar, al solucionar decididamente una situación difícil, surge el mismo Nasif Estéfano de todas sus carreras. Limitado durante 1970 por correr con menores posibilidades, se convirtió sin embargo en una de las figuras más fuertes de Ford. Seguirá en SP el año que viene, matizando con TC "A". Sus planes actuales.



"Mirá... uno se siente viejo si se amarga y se abandona. Pero si lucha no puede sentirse viejo. Yo tengo 38 años y me siento como siempre. Con ganas de correr y sin amargarme por las cosas que no salen bien".

—¿Y estás conforme con los resultados conseguidos en 1970?

—"Muy conforme. Si yo sé que no se podía pedir más con el auto que tenía. Llegué en un montón de carreras precedido sólo por los Chevrolet más veloces y yo sé que es lo mejor que podía conseguir. Por supuesto que hubiera querido tener un auto con más posibilidades pero de acuerdo a lo que disponía estoy muy conforme. Si es inútil, viejo: la verdad más grande es que no hay genios sin autos."

Razonamientos sencillos y claros. Nasif Estéfano expone su actuación, la analiza sin preocuparse demasiado y mantiene siempre intactas las esperanzas de tener un buen auto para demostrar lo que sigue sabiendo. Es un caso de notable (quizá excesiva) confianza en sí mismo que le sirve sin embargo para superar los momentos negativos que abundaron en las últimas épocas.

Desde principios del año pasado —cuando ganó en la primer carrera del año en F.1— no volvió a llegar primero en ninguna categoría. Tanto tiempo sin triunfos parece indicar una etapa decididamente pobre en la campaña del turco. Y sin embargo nunca como en 1970 Nasif Estéfano cumplió una actuación realmente destacada acompañada de lo más importante de todo: regularidad. Anda rápido como siempre anduvo. Pero inconscientemente —porque él supone que siempre maneja de la misma forma— agregó durante todo el año una dosis exacta de mesura que lo ayudó a destacarse sin auto, sin motor, sin un equipo que pueda compararse con los más poderosos. Pueden ser los autos (más veloces, doblan mucho más rápido, perdonan menos), pueden ser los autódromos donde corrió casi exclusivamente, pueden ser los años de experiencia. Lo cierto es que Nasif Estéfano cumplió en 1970 —a pesar de no ganar nunca— una campaña meritoria, importante en función de los medios utilizados.

—"Para el año que viene quiero andar bien de entrada. Si consigo un auto de primera línea en algún equipo o algo así entonces no hay problema en correr con el auto que sea mientras sea bueno. Pero si no directamente ya pensé lo más sensato: reformo el Matetón para hacer un SP totalmente nuevo pero siempre con motor delantero aunque no más de 800 kilos. El auto se haría todo de nuevo por supuesto. No creo que se pueda hacer un auto con motor atrás sin saber antes qué puede pasar. Hay muy pocos que podrían hacerlo y como no se lo puedo encargar a ninguno de ellos prefiero seguir los primeros meses con un motor delantero. Además, en los autos de motor atrás se tropieza con el problema del peso de los motores. Si uno tuviera un motor de 180 kilos, macanudo. Pero cuando hay que poner esos blocks enormes la cosa cambia. Hay que llevar esas bolas de plomo atrás y hay que manejarlos..."

—¿Seguís con Ford el año que viene?

—"Por ahora sí. Yo estoy contento con la comisión de concesionarios con la gente que me apoya publicitariamente, con el equipo que trabaja conmigo, pero la decisión depende de Ford que todavía no resolvió su política para el año que viene."

—¿Solamente en SP?

—"SP y TC "A". Vamos a hacer un casco Falcon para correr sobre todo en las carreras de montaña. Para F.1 no me alcanza la guita y además corrí un montón de años en F.1, salí campeón dos veces y al final para nada. A medida que avance el año y según vea lo que pase con los autos de motor atrás le encargo a Romero que me haga un chasis SP ya dibujado por varios ingenieros. O si no, podemos copiar algo en la temporada. Todavía no estoy seguro."

—¿Preferís seguir como particular?

—"Seguro. Con Tato Ferrea solo no tengo problemas. El auto está bien atendido, llego con tiempo a los circuitos, tengo la seguridad de que nunca se va a cortar ningún tensor, que no se va a aflojar ningún tornillo o cosa parecida. Eso es importantísimo para el corredor. Y en los equipos si no estás solo siempre pasan cosas que al final te cansan. Si yo quiero ayudar a alguien, macanudo, le presto un auto o lo que sea. Pero en equipos prefiero estar solo. Si no, mejor particular."

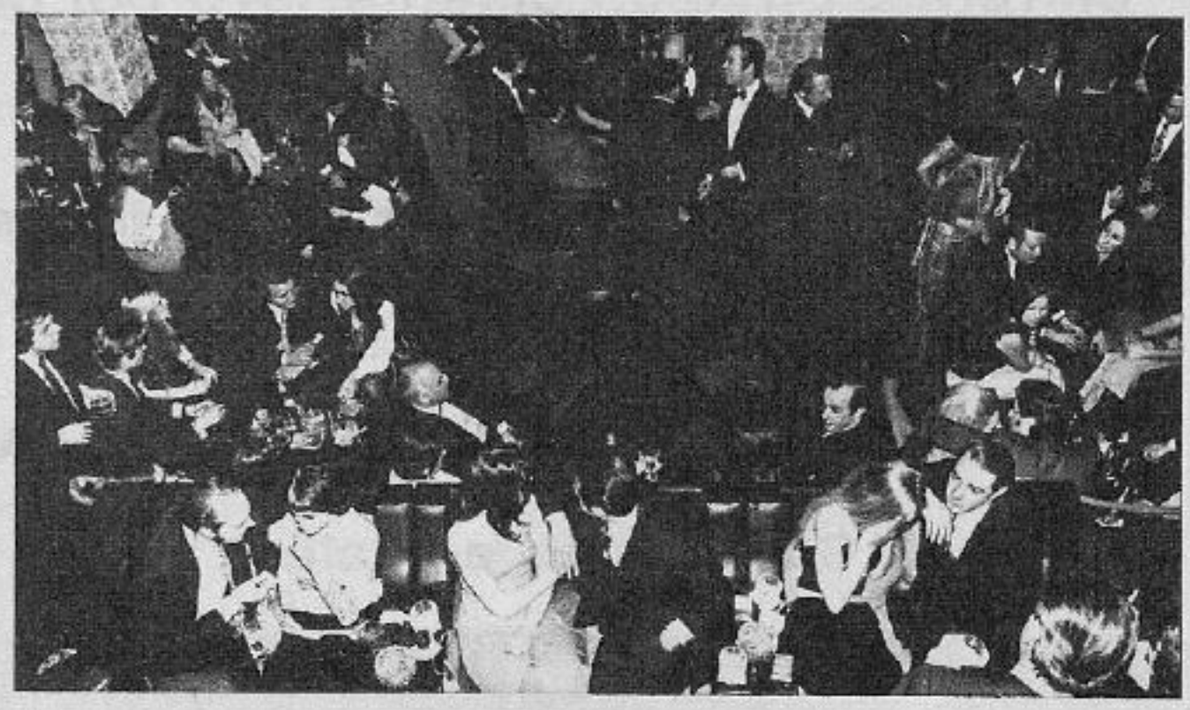
—Qué pasó con las negociaciones que preparabas para correr en los 1.000 Km con Federico Urruti? No había autos?

—"Claro que había autos. Lo que no apareció fue la plata para la compra. Si estaban los billetes yo me iba de inmediato a Europa, en Porsche conozco todavía gente y me traía un auto. Pero empezar otra aventura por las mías ya no puedo."

Nasif tiene razón. No es ya el momento de buscar desesperadamente cualquier oportunidad. 19 años de carreras, dos campeonatos de F.1, uno de TM con la Giulia 1.600 y cantidad innumerable de carreras le dieron ya a Nasif Estéfano un panorama bastante claro como para no cometer errores causados por el entusiasmo que sigue siendo siempre el mismo pero atemperado ahora con una filosofía más tranquila. Lo importante es que Nasif Estéfano conserva sus virtudes conductivas, mejoradas si se quiere con la mayor serenidad. Para 1971 y para cualquier categoría continúa siendo uno de los pilotos elegidos.

LA FIESTA DE LOS PIANTADOS

En Bwana -altar mayor de la noche- se está llevando a cabo la coronación solemne del Rey de los piantados y su corte. Una fiesta como pocas en un lugar como pocos, con mucha gente que pudo haber sido más aún a juzgar por la cantidad de intentos de colarse o de manguear invitaciones, sin comprender que éste es un rito para iniciados. En fin. Cuerdos nunca faltan...



En este preciso momento —o sea ahora, martes a la noche, mientras usted lee Corsa— se está llevando a cabo la coronación de Paco Mayorga, Heriberto Pronello, Vicente Formisano y Miguel Angel Galluzzi como Rey y Princesos de los piantados, respectivamente.

Como se imaginarán, Bwana, el recinto para elegidos, está colmada de bote a bote, y lo peor de todo es que no hay nada más que loquitos, que también puede llegar a ser lo mejor de todo. Si bien César Torres y Tite Elizalde —altas autoridades de Bwana— conocen de sobra a la cuadrilla de bandidos que tienen alojados en este momento, creemos que no está de más recomendarles a alguien en la puerta para recuperar los ceniceros, carteras, canillas, mesitas ratonas y demás accesorios que pudieran desaparecer durante el evento.

Paco Mayorga recibe el Chaleco Máster de fuerza como premio simbólico y un Bulova Accutron de oro, que viene a ser algo así como el primer reloj pulsera electrónico a diapasón activado a pila (que inclusive le servirá para un mini-electroshock en un momento de apuro).

Heriberto Pronello un matafuegos portátil para... bueno, ya saben para qué, no?, debidamente comprobado y garantido. Vicente Formisano ampliará su ajuar con el premio estipulado y ganado en buena ley, y el gordito Galluzzi recibe alborozado el "Pichicho embalsamado", símbolo de la Orden del Perro. Tan valiosa estatuilla figurará en el lugar predilecto del hogar de los Galluzzi, ya que Miguel Angel —buen padre y mejor esposo— ha mantenido en toda su vida una política de acercamiento hacia el perro que, según él, es el mejor amigo del hombre.

Entre libaciones y canapés de apio con nueces —uno nunca sabe en qué pueden terminar estas cosas— la fiesta sigue su curso.

Dentro de un ratito, Pronello estará dibujando en las paredes su nueva idea para la Can-Am 1978; Paco Mayorga asegurará que la vaca de colores que hay en la pared lo estuvo mirando provocativamente desde que entró; Galluzzi habrá contado por enécima vez la historia del fiel perrito que lo acompañó durante todo el trayecto del último GP; Formisano intentará vender a los viandantes ocasionales su maravilloso proyecto de la "Casa de fierro y plástico para vivir el weekend como un hornero"; Germán Sopeña se estará durmiendo en algún rincón y, en fin, todo seguirá su curso normal hasta que las luces del alba de vaya uno a saber qué día anuncien que es hora de volver a casita.

Este Ambigú seguido de baile, ágape cordial, sarao de pro o como quieran llamarlo está en su apogeo, compartiendo los honores con Bwana; los piscolabis, tentempiés, las bebidas frías y el té tradicional del Chino Canedo nos llaman con fuerza irresistible, y además quedamos bastante ridículos escribiendo a máquina en medio de esta fiesta, así que prometemos ampliar la crónica en el próximo número.

Y ahora, a sumergirnos en el barullo antes que se acabe el mundo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DECLARACION OFICIAL DE CALDARELLA

Durante el mes de Septiembre elevé para conocimiento y consideración del A.C.A. la comunicación mediante la cual detallaba las causas de mi desvinculación del equipo de F.2. Debido a que ha trascurrido un tiempo prudencial desde dicha comunicación y al no habérsele dado a la misma la difusión pertinente, seguidamente trascribo sus términos en forma integral:

"Detallo a continuación las causas por las cuales he decidido mi desvinculación del equipo de F. 2 del Automóvil Club Argentino:

1º)

"Los problemas de índole puramente personal surgidos en Europa durante la primera quincena de marzo afectaron injustamente el desenvolvimiento normal del equipo por parte de su director y mecánicos hacia mi persona".

2º)

"Las declaraciones improcedentes del Director con referencia a mi estado de ánimo presuntamente atemorizado e inconveniente para la seguridad moral y psíquica de mi compañero Carlos Reutemann, constituyeron una opinión, además de absurda, arbitrariamente personal del señor Staffa".

3º)

"Como consecuencia de los motivos anteriormente expresados, considero que la atención puesta en mi máquina estuvo lejos en todo momento de ser la mínima indispensable para lograr un normal desempeño en las competencias en que pude intervenir".

4º)

"La falta de asistencia técnica que caracterizó mi participación en los objetivos trazados por el A.C.A. produjo los resultados que están al alcance de la opinión pública general, o sea: «Una intervención absolutamente individual y aislada, desprovista de la colaboración y el apoyo imprescindible para llevar a buen término una empresa como ésta»".

5º)

"El silencio y la reserva evasiva que mantuve hasta hoy, obedecieron únicamente al deseo de encontrar en forma común con el A.C.A. y a solicitud de éste, una fórmula de arreglo que por razones obvias nunca se halló".

6º)

"Agradezco al A.C.A., Y.P.F. y S.E.P.A.C. la confianza en mí depositada, pero fundo mi retiro en la falta de capacidad, experiencia y buena voluntad demostradas por el Director Técnico y mecánicos, que han hecho insostenible mi integración dentro del equipo".

A la luz de los acontecimientos ocurridos y luego de haberse efectuado la conferencia de prensa en la que el A.C.A. expuso la labor cumplida por el equipo de F. 2 en el exterior, omitiéndose en dicho acto todo aspecto vinculado a mi participación, estimo que la poco eficiente dirección desarrollada por el A.C.A. ha provocado la concurrencia de los siguientes factores:

La carencia de una dirección técnica con antecedentes, conocimientos y nivel internacional que haga posible que una representación argentina se encuentre capacitada para lograr prestigio no sólo en el orden deportivo, sino a través de su actuación como grupo humano.

Finalmente coom argentino y deportista, con una vasta actuación internacional, señalo, que es mi íntimo deseo que instituciones como el Automóvil Club Argentino repitan experiencias como la intentada para retomar la senda brillante que otrora lo llevó a marcar verdaderos rumbos de progreso en el automovilismo deportivo argentino.

EN CORDOBA ¡ CORSA
López Puccio S.R.L.
Cda. Buenos Aires 350 - T.E. 43726 - Córdoba

la casa del silenciador
DE KARQUI Y SIMES
DEDICADA EXCLUSIVAMENTE A CAÑOS DE ESCAPE Y SILENCIADORES PARA AUTOMOTORES
¡TAMBIEN DEPORTIVOS!
COLOCACION EN EL ACTO
AV. VELEZ SARSFIELD 1181 CBA

auto radio integral
radio estereo - grabador
avellaneda 327 t.e. 22707 cba.
con las más fáciles facilidades de córdoba
ARI

om-da
LA CASA DEL ACCESORIO INSTALADO
INSTRUMENTAL FAROS DE TODO
VOLANTES DEPORTIVOS
...Y LA NOVEDAD TUERCA PARA SU AUTOMOVIL.
COLOCADOR OFICIAL DE CINTURONES pamm
LAVALLEJA 998 A UNA CUADRA DEL A.C.V.

REPUESTOS DE CERRAJERIA DEL AUTOMOVIL
COLIZAS - MANIJAS
CERRADURAS EN GENERAL
LEVANTA CRISTALES
REPARACIONES
E. H. CUTILLAS
ESTACIONAMIENTO PROPIO
Bv. LAS HERAS 709 - 11° CORDOBA

AUTOMOVILES OMNIBUS CAMIONES
PARABRISAS CORDOBA SRL.
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
DESPACHOS EN EL DIA
BV. LAS HERAS 705 - T.E. 79605 - CORDOBA

DICOR S.R.L.
REPRESENTACIONES
BV. LAS HERAS 812
T.E. 76454 - CORDOBA
REPUESTOS LEGITIMOS E IMPORTADOS
DI TELLA
Riley
Argenta Traveller
Magnette
MORRIS
MG
* Artículos de goma
* Cables y extremos
* para automotores
* de todas las marcas
* Calidad seleccionada
* Ventas por mayor y menor
* Envíos al interior/contrarreembolso

Dodge Valiant
PERKINS
BARRACHY S.R.L.
REPUESTOS MOTORES
TUCUMAN 33 - T.E. 6380 - BELL VILLE
SUCURSAL: SARMIENTO 186 T.E. 48229 CORDOBA

CHAPA-TODO
REPUESTOS DE CARROCERIAS PARA TODAS LAS MARCAS
Puertas, guardabarros, techos, capots, paneles, zocalos
Humberto 1° 775 - T.E. 46729 - Córdoba
ENVIOS AL INTERIOR

ALFRAN S.R.L.
REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS
PEUGEOT - CITROEN
ISARD - DE CARLO
TABLADA 357
T.E. 24287 CORDOBA

REPUESTOS CAMIONES
FIAT 643 682 619
OM SUPER ORIONE
BELLINI Hnos.
JUAN B. JUSTO 1810 - T.E. 78344 - CORDOBA

FILTROS
PARA ACEITE COMBUSTIBLE Y AIRE
PARA AUTOMOTORES
INDUSTRIA Y EQUIPOS VIALES
Proveemos cualquier tipo y medida
Consúltenos.
CORDOBA FILTROS S. R. L.
Bv. Las Heras 580
T.E. 76259 - Córdoba.

raviolo s.a.c.i. peugeot 504 404 403
repuestos y accesorios fabricantes de PALANCA AL PISO
con garantia hasta la duración del coche
Tablada 24 al 28 - T.E. 30857 - Córdoba
envios al interior

toda la línea de repuestos y accesorios citroën
2 CV y 3 CV
Peugeot S.R.L.
Sarmiento 209
T.E. 28686 - Córdoba
Envios al interior contrarreembolso

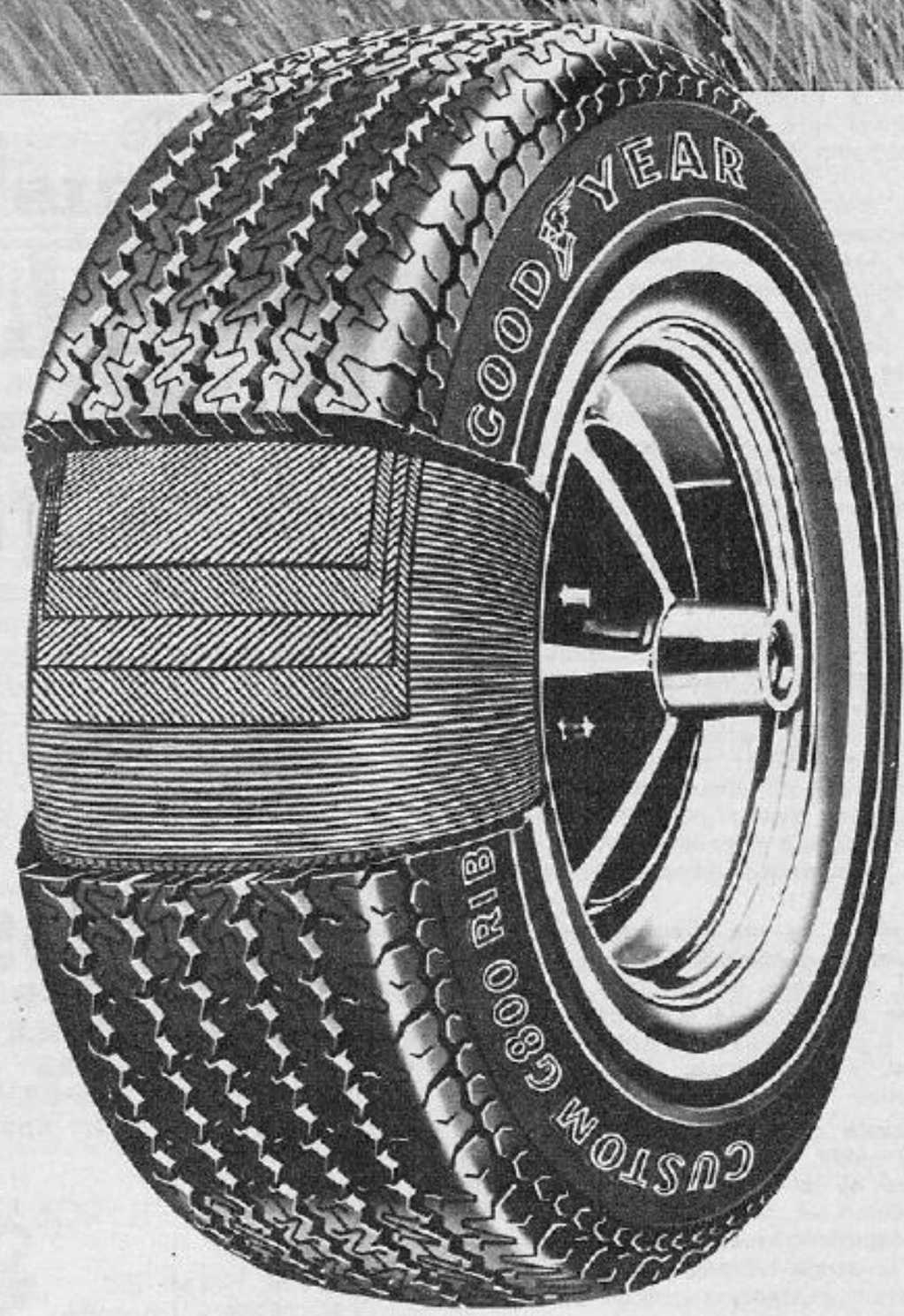
GOODYEAR **RADIAL GOODYEAR**

FUERTE, SEGURA, CREADA PARA CORRER.



DURA HASTA EL DOBLE

CUSTOM G800 RADIAL



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

GOODYEAR

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Ami 8. "El Medio Mediano" que faltaba.

Perfecto. Ni mediano ni chico. Eso sí. Confort y capacidad de auto mediano. Economía total de auto chico.

Es Citroën. Como el 2CV y el 3CV que usted conoce. Pero el AMI 8 es otra forma... de ser Citroën.

La trompa es agresiva, dinámica, con faros rectangulares y también regulables desde el interior. Con sistema exclusivo de "lámparas flotantes", que evita la rotura del foco por recalentamiento.

La línea del Medio Mediano es estilizada, con amplísimos vidrios para una mayor visibilidad y seguridad.



Posee cuatro puertas por donde se ingresa a un mundo de confort verdaderamente inédito: desde el tablero con luz de intensidad regulable e instrumental completo, hasta el volante de diseño antichoque. Y las cinco plazas amplias, generosas. Con asiento delantero deslizable mediante cremallera y asiento trasero volcable. Y el tapizado. Y la aireación. Y la calefacción.

El AMI 8 tiene, además, notable capacidad en su baúl. Espejo retrospectivo con antivibrador y luces de posición rebatibles contra impactos.

Por dentro y por fuera, es una nueva categoría de auto.

En cuanto al motor... refrigeración por aire, 35 HP, caja de 4 velocidades sincronizadas y marcha atrás. Pique, velocidad, agarre y gran tenida: por la tracción delantera, por la suspensión hidráulica a interacción entre las cuatro ruedas y el batidor de inercia. Como todo Citroën, AMI 8, el Medio Mediano, es la economía. De consumo y mantenimiento.

Usted estaba esperando un Medio Mediano. Aquí lo tiene. Vaya hasta el concesionario Citroën.

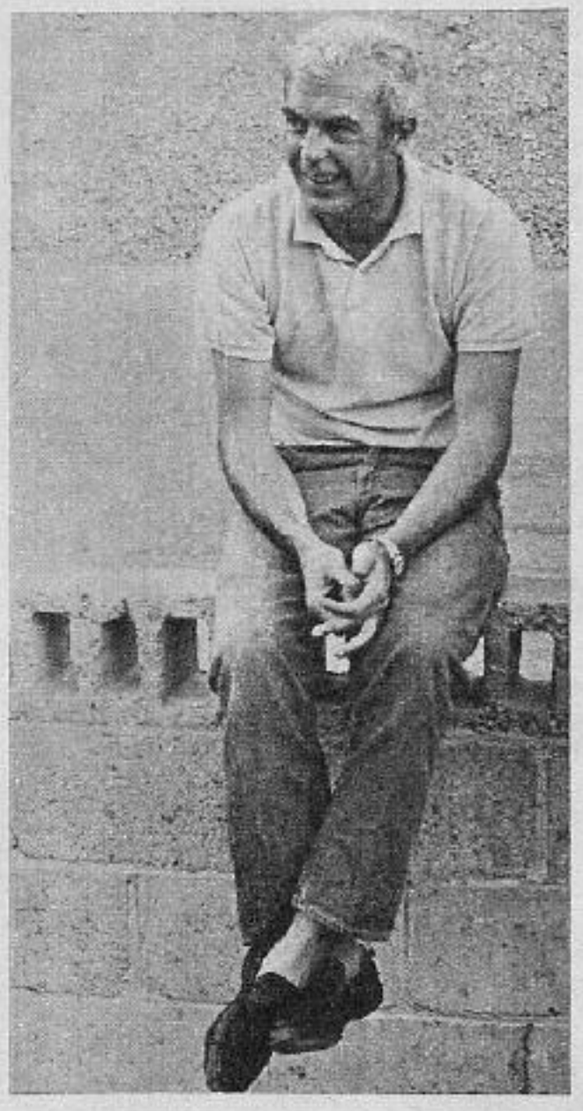
Nueva versión de la filosofía Citroën!



TOQUECITOS DE BOCINA

EL NENE SE QUEDO SIN GP

Hace un par de semanas atrás se supo en carrillos del ambiente que existían grandes posibilidades de que el Nene García Veiga corriera el Gran Premio de Turismo Carretera Fórmula "A" con el Chevrolet de Jorge Cupeiro. El ofrecimiento había venido de parte del propio "Gallego" ya que él no podría hacerlo debido a que está abocado de lleno a la exposición de autos en Mar del Plata (EXPO-AUTO '71). Cuando estaba todo arreglado y a punto de concretarse GMA (Dpto. a cargo del Ing. Pochat) informó la imposibilidad de entregar un motor para que el auto corriese el GP. De esa forma le Nene García Veiga se quedó a pie y el Chevrolet del Gallego está en venta, pues él se hará un Chevy SS cupé para la temporada 1971. Algunos infiltrados en la planta de San Martín comentan que la negativa de Pochat se debe a una especie de enfrentamiento profesional con el Ing. Joseph. ¿Será?



NASIF: Con Ford pero en Comisión.

TUQUI: Inauguró agencia Peugeot.

Fiat 128: Prueba de 10.000 Km.



COCKTAIL-PARTY EN A.P.A.T.

El próximo viernes 18 de diciembre en la sede de A.P.A.T. en la calle Gorostiaga y Luis M. Campos se efectuará un cocktail-party a beneficio de los pobres chicos de la Asociación para ver si pasan al frente de una vez por todas. La entrada costará 3.000 pesos por pareja (de los viejos) y las reservas hay que hacerlas al 771-4951. Sea bueno, deje tres lucas y haga obra, A.P.A.T. lo merece. Dirección: Gorostiaga 1750.

LOS PEUGEOT DE TUQUI

Hace unos días Eduardo "Tuqui" Casá inauguró su agencia Peugeot en Vicente López, sobre la avenida Maipú al 1.300. En la festicholа rodó el mundo, se regaló con scotch del bueno y terminaron muy animaditos. Para su información el jefe de taller de la concesionaria es nada menos que Manolo Rodríguez. Suerte Tuqui, ya te llevaremos nuestros 404.

FIAT 128 POR EL SUR

Ya volvió de la larga expedición el equipo encargado de recorrer 10.000 kilómetros por caminos del sur argentino a bordo de un Fiat 128 para hacer una de las pruebas finales de ese modelo antes de lanzarlo al mercado. La misma estaba constituída por Miguel Angel Galluzzi y Carlos Marsengo de Fiat Argentina. Aunque no se conocen los resultados del exigente test, se ha comentado que el auto se comportó en forma excelente a través de todo el viaje. La fecha de salida del 128 se sigue demorando... ahora se habla de febrero-marzo.

Y AHORA LA COMISION...

La CCF (Comisión de Concesionarios Fiat) informó a la prensa escrita por medio de un comunicado que en 1971 volverán a las competencias de Grupo dos y están abocados a la preparación de los motores Fiat 1600, pues en la próxima temporada correrán con la berlina 1.600. El único piloto oficial es Eduardo Rodríguez Canedo y el resto será elegido entre pilotos de la marca de acuerdo a méritos y al tipo de carrera a disputarse. De todo esto se desprende que el mentado acuerdo Fiat-Peugeot de no competir más en Turismo ha quedado en la nada, o no.



GARCIA VEIGA: Sin GP de TCA.

GP DE TURISMO 1971 - A.C.A.

El Automóvil Club Argentino ha pedido una fecha para el mes de noviembre y que ese Gran Premio estaría dividido en seis categorías y serían internacional. ¿Al norte? Ojalá. Volvamos al antiguo y venerado GP...

XII HORAS DE ASADO DE SP

El próximo domingo 20 de diciembre se realizará un asado or-

CLASIFICACION DEFINITIVA DEL RALLY 1000 Km A.A.R.
5 - 6 de Diciembre de 1970

Tal como adelantáramos en nuestra edición anterior, a continuación trascribimos la clasificación completa suministrada por los organizadores.

Clase "A" hasta 1150 cm³:

Pos.	Nº	Pilotos	Marca	Tiempo
1º	102	Garibotti - Del Campo	Renault 10'3 ..	16h49m31s
2º	117	"Doroteo" - Alonso	Auto Union ...	17h01m3[illegible]
3º	105	Dal Ri - Dal Ri	Fiat 600 E	17h03m39s
4º	121	Ferrari - Zunino	Fiat 600 E	17h26m[illegible]6s
5º	101	Zicavo - Mujica	Citroën 3 CV ..	17h31m52s
6º	116	Riggirozzi - Etchebarne	Fiat 600 E	17h48m58s
7º	124	Díaz - Robado	Fiat 600 E	17h56m35s
8º	115	Rizo - Boldo	Fiat 600 E	18h16m46s
9º	109	Basile - Cantaluppi	Fiat 600 E	18h28m54s
10º	108	Pedrazzini - Giménez	Fiat 600 E	18h52m50s

Clase "B" de 1151 a 2000 cm³:

Pos.	Nº	Pilotos	Marca	Tiempo
1º	201	Carballo - Carballo	Fiat 1600 B ...	16h41m05s
2º	202	Lustig - Rosenfeld	Peugeot 404 ..	16h48m35s
3º	204	Bertrán - Talone	Peugeot 504 ..	16h51m4[illegible]s
4º	206	Repila - Quagliozzi	Fiat 1600 C ...	16h59m21s
5º	213	Casiraghi - Bava	Fiat 1500 B ...	17h03m57s
6º	211	Pinilla - Barral	Peugeot 404 ..	17h11m22
7º	205	Bunge - Picca	Fiat 1500 B ..4	17h14m48s
8º	210	"El Vasco" - Ianuzzi	Fiat 1600 C ...	17h27m34
9º	214	Barros - Atencio	Peugeot 404 ..	19h34m44s

Clase "C" de más de 2000 cm³:

Pos.	Nº	Pilotos	Marca	Tiempo
1º	301	Ruesch - Passalacqua	Torino 380 W..	16h44m02s
2º	304	Bergamasco - Roumieu	Torino 380 W..	16h46m49s
3º	303	Barbot - Algañaraz	Torino 380 W..	17h00m19s
4º	306	Ruiz Moreno - Carrizo	Chevrolet Sup..	17h18m16s

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ganizado por la Asociación Argentina de Sport Prototipo en la quinta de Eduardo Pino, sita en Quilmes. Serán las primeras Doce Horas de Asado ininterrumpidas ya que comenzará a las 10 horas y se bajará la bandera a las 22 horas. Todo gratis, financiado y organizado por la AASP. ¡Bien, muchachos, sigan así!

NO HAY TORINO

7 BANCADAS PARA EL '71

Según se supo de fuentes bien informadas y chismosas, los motores Torino de siete bancadas no estarán listos hasta la temporada



PAIRETTI: Hombre oficial de Ford.

1972. ¿Causa? Los cigüeñales se tuercen durante la aplicación del tratamiento y aún no se ha determinado la razón de la falla.

¡PAIRETTI PILOTO OFICIAL FORD! NASIF Y PIRIN EN LA COMISION

Ya está confirmado, aunque no oficialmente, la inclusión de Carlos Pairetti como piloto oficial de Ford Motor Argentina para la próxima temporada de Sport Prototipo. Esta semana se ultimarían los últimos detalles. Por su parte Nasif Estéfano y Héctor Luis Gradassi serían pilotos de la Comisión Deportiva de la marca. Por consiguiente el año próximo Ford tendrá dos equipos: Fábrica y Comisión.

BERTA TRES LITROS EN EL CABALEN

El fin de semana pasado Oreste Berta llevó al Cabalén el Berta LR tres litros que probará Marincovich en Rafaela. Sandy y Luisito Di Palma condujeron el auto y llegaron a marcar 1m 02s para la vuelta, lo que es un muy buen tiempo considerando los 3.000 cm3. del Tornado que los impulsaba.

Realización EDDIE Publicitaria, T. E. 32-0766

sugerencias PARABRISAS CORSA

covertan® Venta al comercio y concesionarias
CUBRETANQUE INTEGRAL CONTRA IMPACTOS
COSQUIN 1030 - T. E. 99-3012 - 64-4890 - CAPITAL

EN REPUESTOS LEGITIMOS FIAT NACIONALES E IMPORTADOS, CONSULTE A GENTE ENTENDIDA.



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



VENTAS POR MAYOR Y MENOR

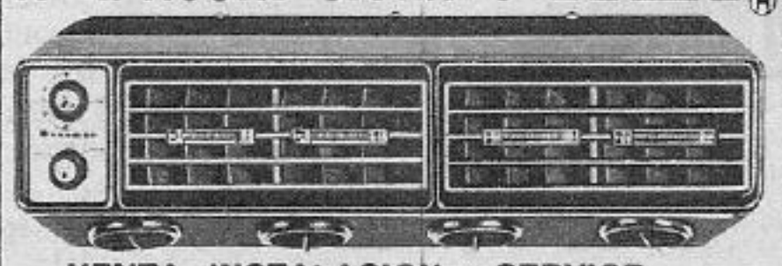
covertan®
CUBRETANQUE INTEGRAL CONTRA IMPACTOS
Protege en todo camino
CHEVY - FALCON
FAIRLANE
TORINO
DODGE
VALIANT III y IV



SEGURIDAD Y ESTETICA

Colocación instantánea en:
Vicente López - TODO CAR S.A.C.I.F.I. - Av. Maipú 1508
Constitución - AUTOPISTA S.C.A. - Cochabamba 2296
Avellaneda - DON TOMAS S.R.L. - Av. Pavón 1984
Liniers - HUMAITA - Av. Tellier 696
Devoto - GRAN PRIX - Ramón Lista 5172 (Beiró 5100)

AIRE ACONDICIONADO norman®



- AUTO RADIOS
- ESTEREOS
- ANTENAS ELECTRICAS
- CALEFACTORES

VENTA, INSTALACION y SERVICE
ACCESORIOS NORTH-CAR
MONTAÑESES 2130 - T.E. 76-5681 (Bcas. de Belgrano)

REPUESTOS
RECTIFICACION DE MOTORES
RECAMBIO DE CIGUEÑALES
AUTO UNION
GRACIELA
GW - INSTITEC

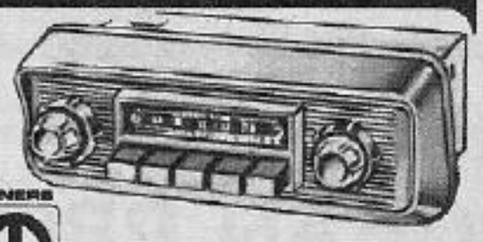
CASA AMBROSINO
J. O. AMBROSINO y R. RUIZ
UGARTECHE 3019 - T.E. 72-6859 - Buenos Aires

CITROEN VICTORIA
REPUESTOS Y ACCESORIOS
RECAMBIO DE CIGUEÑALES
CAPOTAS • CENTRIFUGOS • etc.
Avda. 11 DE SEPTIEMBRE 2372
VICTORIA

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

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

AUTO-RADIO DOS



DINERS CLUB
VENTA. COLOCACION Y SERVICE. DE TODAS LAS MARCAS DE AUTO RADIOS, CAR ESTEREOS Y ANTENAS AUTOMATICAS.
Avda. DE LOS INCAS 4733
IBERA 1522, esq. Libertador
J. P. MELO 2193 (casi esq. Azcuénaga) T. E. 85-0678

LLANTAS CROMADAS



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



dime que lancha

GRAN PREMIO TC "A"

¡A SUS MARCAS... LISTOS... YA!

Y se larga el Gran Premio de Turismo de Carretera Fórmula A. Después de algunos años sin la clásica prueba rutera para la categoría, volverá el TC a la ruta del G. P. El viernes es el día "D"

El viernes, a las 7 de la mañana en Venado Tuerto, Luis Di Palma y su acompañante Oscar Rutte a bordo del Torino Liebre I, comenzarán a recorrer los 2.815 Km de carrera del Gran Premio de Turismo de Carretera Fórmula "A" encabezando la caravana de 72 autos de la categoría, que se lanzarán a la ruta en pos de la ciudad de Viedma, punto final de la competencia. El Gran Premio se dividirá en tres etapas con el siguiente kilometraje parcial: *1ª Etapa:* Venado Tuerto-Mendoza: 890 km. *2ª Etapa:* Tunuyán-Zapala: 860 km. *3ª Etapa:* Zapala-Viedma: 1.080 km.

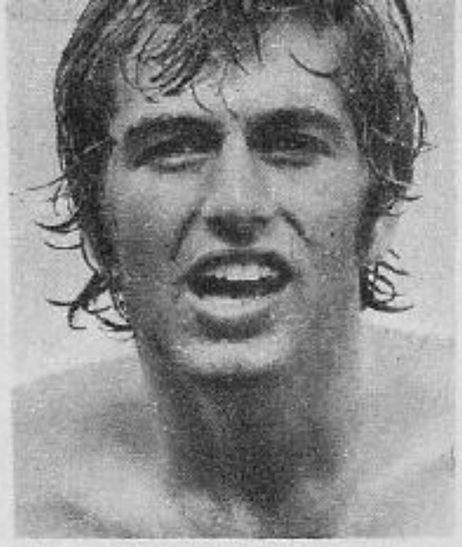
Una de las características salientes de esta nueva edición del Gran Premio de Turismo Carretera, reside en que los competidores no tendrán descanso entre etapa y etapa, ya que se corre en tres días consecutivos. A la llegada de cada automóvil a la cabecera de etapa, los tiempos de reparaciones en las dos cabeceras de las dos primeras etapas serán administrados por cada piloto, en base a un tiempo general para el Gran Premio de 1,30 hs. Vencido ese plazo, los competidores dispondrán de 2 horas más, penalizadas, en cuyo caso cada minuto o fracción utilizado de ese plazo se computará doble y se adicionará al tiempo que emplee el piloto en el recorrido de la competencia. Una vez vencido el tiempo total de 3.30 hs. permitido para reparar las máquinas el competidor no dispondrá de más tiempo para reparar; y el que así lo hiciera será automáticamente descalificado .

Los pilotos, para poderse clasificar en tiempo en cada etapa, deberán arribar al control de llegada dentro del plazo establecido, que se calculará de acuerdo al tiempo empleado por el ganador de la etapa, sumándosele el 60 por ciento más.

El total de premios por todo el Gran Premio, es de pesos 10.450.000 pesos viejos, de los cuales $ 200.000 corresponden al primer puesto por etapa y $ 1.500.000 en la clasificación general.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

usas...



y te diré si eres bermuda!

A un tipo bermuda
le gusta vivir bien.
Disfrutar.
Para ese sector potencial
fabricamos artesanalmente
en Astilleros Náutica S.A.
400 lanchas por año.
Nada más (pero mucho más).

LANCHAS **BERMUDA**® fabricadas por Astilleros Náutica S.A.

con motores "pura sangre" **EVINRUDE**®



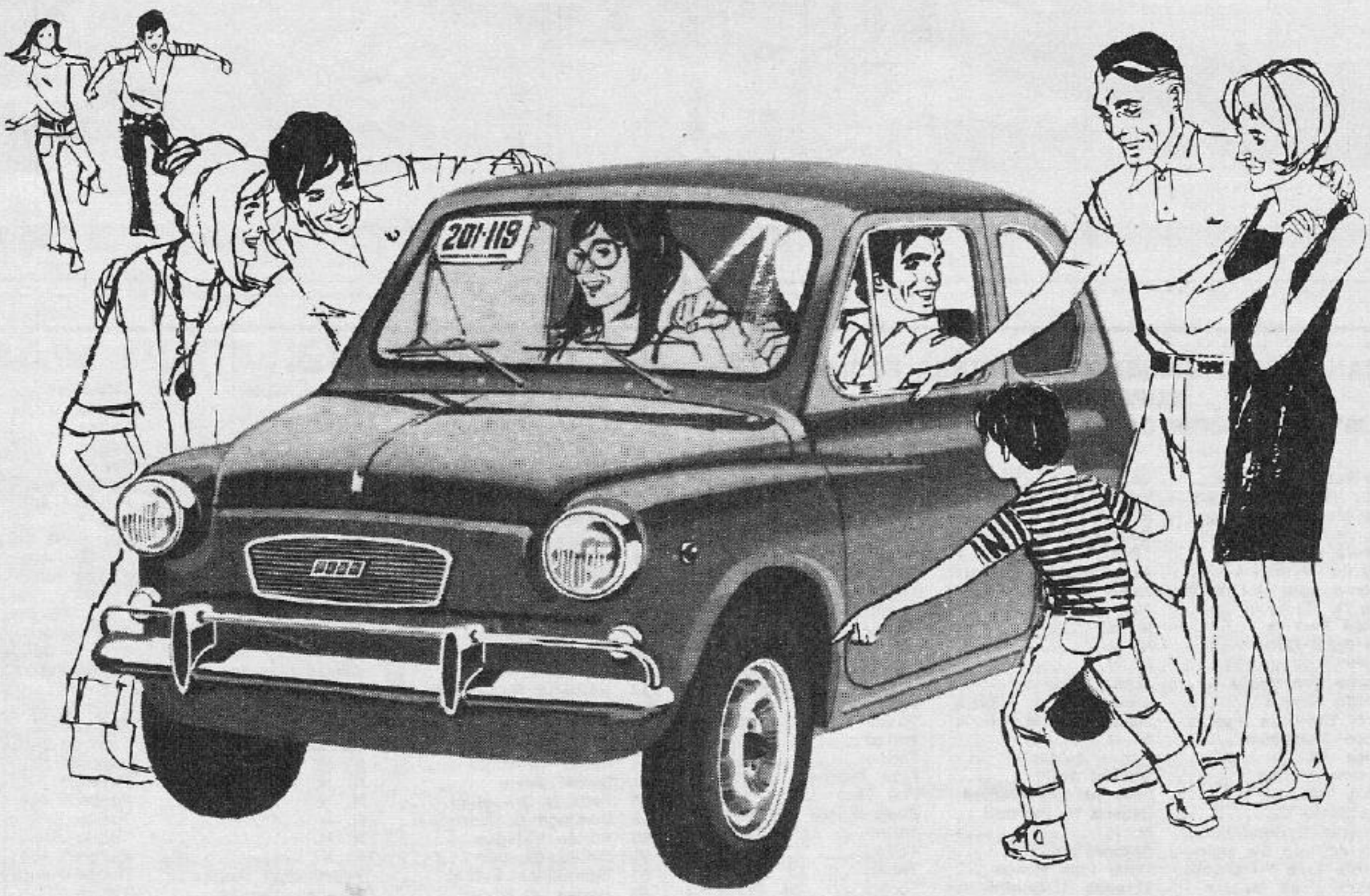
GRAN PREMIO TURISMO CARRETERA FORMULA "A"
SUPERMOVIL Y.P.F.
LISTA DE INSCRIPTOS Y HORA DE LARGADA 1ª ETAPA

Nº	Piloto	Auto	Hora	Acompañante	
1	Luis Rubén Di Palma ..	Oscar Rutte	Torino	7h00m00s	
2	César Horacio Malnatti	Vicente O. D'Angelo.	Torino	7h00m30s	
3	José Manzano	N. N.	Torino	7h01m00s	
4	Antonio Oscar Tempone	Roberto B. Vitale ...	Torino	7h01m30s	
5	"Libera - Bozzone" ..	"Bozzone - Libera" ..	Valiant - Dodge	7h02m00s	
6	Eduardo Volpicina ...	Juan Esteban Romei.	Torino	7h02m30s	
7	Antonio Luis Del Vitto	Jaime Eugenio Arias.	Torino	7h03m00s	
8	Juan R. Machado	José Muñoz	Torino	7h03m30s	
9	Gastón Perkins	N. N.	Torino	7h04m00s	
10	Luis Saint Germes	N. N.	Torino	7h04m30s	
11	"Larry"	N. N.	Torino	7h05m00s	
12	Rogelio Scaramella ...	Juan Carlos Griguoli.	Torino	7h05m30s	
13	Rodolfo Marich	Benito Carlos Almada	Torino	7h06m00s	
14	Oscar Espinosa Fangio	Juan Carlos M. Ottone	Dodge Polara.	7h06m30s	
15	Edison Valsagna	N. N.	Torino	7h07m30s	
16	Carlos Alberto Alesina.	Roque Bulgaroni	Torino	7h07m00s	
17	Eduardo Matías	Marcial Feijóo	Ford Falcon .	7h08m00s	
18	"Perry Masson"	José Antonio Medina.	Fiat 1500 Cp..	7h08m30s	
19	Dora Bavio	Susana B. Renzulli ..	Peugeot 404 .	7h09m00s	
20	Norberto P. Rondelli ..	N. N.	Torino	7h09m30s	
21	Juan Antonio De Maio.	Antonio Iacovini	Torino	7h10m00s	
22	Ernesto Luis Pierangelo	Omar Luis Ronco ...	Torino	7h10m30s	
23	Roberto José Mouras..	Lorenzo G. Bordoli ..	Torino	7h11m00s	
24	Carlos Walter Loeffel.	N. N.	Valiant - Dodge	7h11m30s	
25	Carlos Onainty	N. N.	Fiat 1500 Cp..	7h12m00s	
26	Francisco Alcuaz	Luis Bianchi	Ford Falcon .	7h12m30s	
27	Cayetano Saladino	N. N.	Torino	7h13m00s	
28	José Manuel Faraoni..	N. N.	Torino	7h13m30s	
29	Juan Manuel Bordeu ..	Oscar Garelo	Dodge Polara .	7h14m00s	
30	Ricardo Bellitti	N. N.	Torino	7h14m30s	
31	Norberto Juan Villa ..	N. N.	Torino	7h15m00s	
32	Alberto Horacio Eusevi.	Rafael De Pascali ..	Fiat 1500 Cp..	7h15m30s	
33	Oscar Osvaldo Grilli ..	Lincoln A. Ricci	Chevrolet	7h16m00s	
34	Oscar Gagliardi	N. N.	Peugeot 404 .	7h16m30s	
35	Arturo Emilio Damin ..	N. N.	Chevrolet	7h17m00s	
36	Eloy González	Manuel Souto	Chevrolet	7h17m30s	
37	Juan Ayarza Garré	N. N.	Torino	7h18m00s	
38	Roque Boyle	N. N.	Torino	7h18m30s	
39	Francisco C. Espinosa.	Gerardo M. Fittipaldi.	Torino	7h19m00s	
40	Oscar Mauricio Franco.	N. N.	Torino	7h19m30s	
41	Críspulo Villanueva ...	Norberto C. Torre ...	Dodge Polara .	7h20m00s	
42	Norberto Castañón ...	Roberto Díaz	Peugeot 404 .	7h20m30s	
43	Alfredo Manzano	N. N.	Torino	7h21m00s	
44	Héctor R. Manzotti ..	Hugo Luciano	Fiat 1500 Cp..	7h21m30s	
45	Rodolfo C. Marincovich	Omar Aldo Mira	Peugeot 404 .	7h22m00s	
46	Omar Mura Cuvertino .	N. N.	Dodge Polara .	7h22m30s	
47	José Santagati	Hugo Luis Brandan ..	Torino	7h23m00s	
48	Juan Carlos Gómez ...	N. N.	Fiat 1500 Cp..	7h23m30s	
49	Carmelo Galbato	N. N.	Ford Falcon .	7h24m00s	
50	Nello Marsilli	Jorge Blas Rodríguez	Valiant - Dodge	7h24m30s	
51	Aurelio C. Santoro	Abelar B. Acevedo ..	Dodge Polara .	7h25m00s	
52	Norberto R. Castelli ..	Alberto C. Bosco	Torino	7h25m30s	
53	Jorge Aníbal Gentile .	Norberto M. Berra ...	Torino	7h26m00s	
54	Santiago J. González..	Daniel Caziani	Chevrolet	7h26m30s	
55	Juan Félix Luluaga ...	Julio César Galván ..	Valiant - Dodge	7h27m00s	
56	Rubén A. Miotti	N. N.	Peugeot 404 .	7h27m30s	
57	Daniel Favre	N. N.	Chevrolet	7h28m00s	
58	Félix N. Mabellini	N. N.	Peugeot 404 .	7h28m30s	
59	Domingo G. Novinsky..	N. J.	Torino	7h29m00s	
60	Adrián Villegas	N. N.	Torino	7h29m30s	
61	Emilio Sampol	N. N.	Peugeot 404 .	7h30m00s	
62	"Hermanos Suárez" ..	Pedro Juan Suárez ..	Dodge Polara .	7h30m30s	
63	Héctor J. Brown	Amadeo Carrizo	Torino	7h31m00s	
64	Faure Fernández Cota.	N. N.	Torino	7h31m30s	
65	Henry Pasino	N. N.	Dodge	7h32m00s	
66	Osvaldo Luis Lofeudo..	Carlos Pérez Guimil..	Fiat 1500 Cp..	7h32m30s	
67	"Eddie"	"Alfa"	Torino	7h33m00s	
68	Néstor R. Perlan	N. N.	Torino	7h33m30s	
69	"Lizeviche-Winograd" .	Elvio J. Winograd ..	Torino	7h34m00s	
70	"Queirolo"	Julio César Nella ...	Peugeot 404..	7h34m30s	
71	Alberto José Gómez ..	N. N.	Peugeot 404..	7h35m00s	
72	Antonio V. Brischeto ..	Fernando Martori ...	Peugeot 404..	7h35m30s	

CANTIDAD DE AUTOS INSCRIPTOS POR MARCAS: Torino (37); Dodge (11) Peugeot 404 (10); Fiat 1500 Cupé (6); Chevrolet (5) y Ford Falcon (3).

El nuevo FIAT 600R

más lindo: sí!
mejor: imposible!



SEGURO ANTIRROBO PARA LA RUEDA DE AUXILIO • LLANTAS DEPORTIVAS SIN TAZAS • NUEVO VOLANTE DE 38 CMS. CON RAYOS Y PULSANTE CENTRAL • ASIENTOS CON TAPIZADO EN DOS COLORES • TAPIZADO AISLANTE EN EL TECHO • NUEVO DISEÑO FRONTAL Y SIGLA POSTERIOR • NUEVOS COLORES DE PINTURAS PROTEGIDAS CON BASE POR ELECTROFORESIS.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Ni siquiera la gente de dinero usa dinero.

Prefiere Citicard.



CITICARD es cómodo. Seguro. Fácil de manejar. Con CITICARD compra lo que quiere, donde quiere y cuando quiere. Inclusive, paga como quiere: hasta en 1 año. Use CITICARD y comprobará que el dinero no hace la felicidad. Se lo asegura CITICARD.
Si aún no tiene su tarjeta, pídala al 61-0294 o dése una vuelta por cualquier sucursal del Banco City: Bartolomé Mitre 502 • Rivadavia 2715, 4600, 6928 • Cabildo 2248 • Florida 746 • Av. Gaona 1599 • Av. Las Heras 1990 • Ramón L. Falcón 7097/99 • Viamonte 1548 • Corrientes 4618 • Triunvirato y Juramento • En el Interior: H. Yrigoyen 8916, Lomas de Zamora • Rosario • Córdoba • Mendoza • Bahía Blanca • Banco Argentino del Atlántico, Mar del Plata, Miramar, Necochea.

BANCO CITY
first national city bank/su banco familiar.

DELAGE D8

Cuando las firmas industriales se crean por obra de un hombre, el producto de la casa —casi como regla— será, en muchos aspectos, reflejo de los altibajos y rasgos vitales de su fundador. Así ocurrió con los productos que fueron la obra de cada una de las marcas de principios de siglo.

Delage no eludió la norma. Las creaciones mecánicas que salieron de sus establecimientos llevaron, a través de los años, el sello de su personalidad y sus motivos. Y, lo que es más, la vida de su obra trascendió aún después que él se retiró de la dirección directa, cuando su marca fue absorbida por Delahaye.

Había nacido en el departamento de Cognac en 1874. A los quince años comenzó los estudios en la "Ecole des Arts et Métiers", en Angers, para recibirse de ingeniero. Su primer auto fue presentado en 1906 para intervenir en la Coupe de l'Auto de ese año. Hacía apenas meses que había dejado la casa Peugeot para encarar su propio destino automovilístico. El que llevó adelante durante treinta años y a través de modelos que reflejaron genialidad, búsqueda y madurez. Esta última característica fue la que se proyectó y caracterizó a los últimos modelos que llevaron su nombre antes de la guerra.

En 1929 —hacia los finales— aparecieron las series D-8 de la casa Delage. Consecuentes con la época de los grandes y lujosos automóviles, la firma puso en los caminos del continente su chasis impulsado por un motor de 8 cilindros. Era la época del súperlujo automovilístico, que servía para disfrazar la inevitable agonía financiera y acelerar el caos económico. Delage, merced a sus D-8, se había ganado el gusto de las aristocracias y de las posiciones económicamente sólidas en el momento de sus selecciones. "Uno maneja —dijo el actor Peter Ustinov refiriéndose a los D-8—, por supuesto, un Alfa Romeo; uno es llevado en un Rolls Royce, pero uno **solamente** regala un Delage a su dama favorita." Incuestionablemente, el Delage D-8 fue uno de los autos más lindos de una era que produjo los mejores modelos de todos los tiempos: la década del '30, cuando los motores de 8 cilindros en línea palpaban su apogeo. En el caso del Delage, tenía un diámetro de 77 mm y una carrera de 109 mm que entregaban 80 CV a 3.400 rpm y una velocidad de 130-140 km/h.

Entre 1932 y 1935 el coche gozó de sucesivas mejoras, adaptándolo a la evolución mediante continuo desarrollo. Así se llamó sucesivamente D-8 S y luego D-8 SS. Las 80 millas que brindaba el D' original de velocidad máxima se convirtieron en 100 millas garantidas por el fabricante para el D-8 S y el SS. El final de estas series coincidió con el final de Louis Delage sobre el imperio que él había fundado. Su situación frente al directorio de la casa se hizo para entonces cada vez más tirante. El resultado fue que en 1935 Delage abandonó el control de su fábrica y muy

→

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

VIVEN AQUI



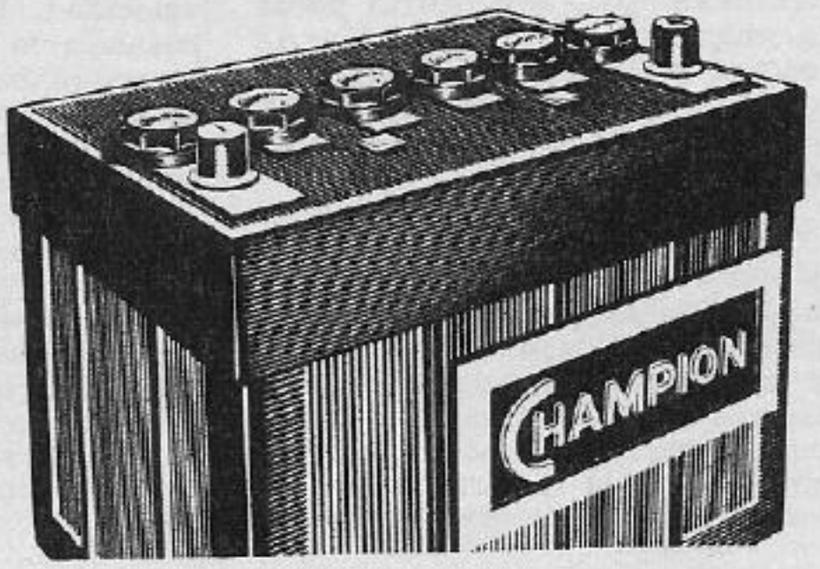
El exponente más claro del refinamiento automovilístico francés de mediados de la década del treinta está actualmente en nuestro país. Fue el último de los Delage de preguerra y el primero de los autos que llevaron esa marca construidos en la casa Delahaye



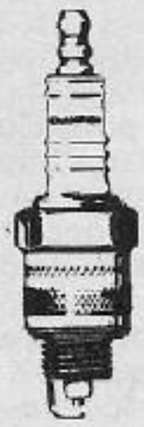
120



con CHAMPION el campeón
de los acumuladores
y bujías CHAMPION favoritas
en aire, mar y tierra.

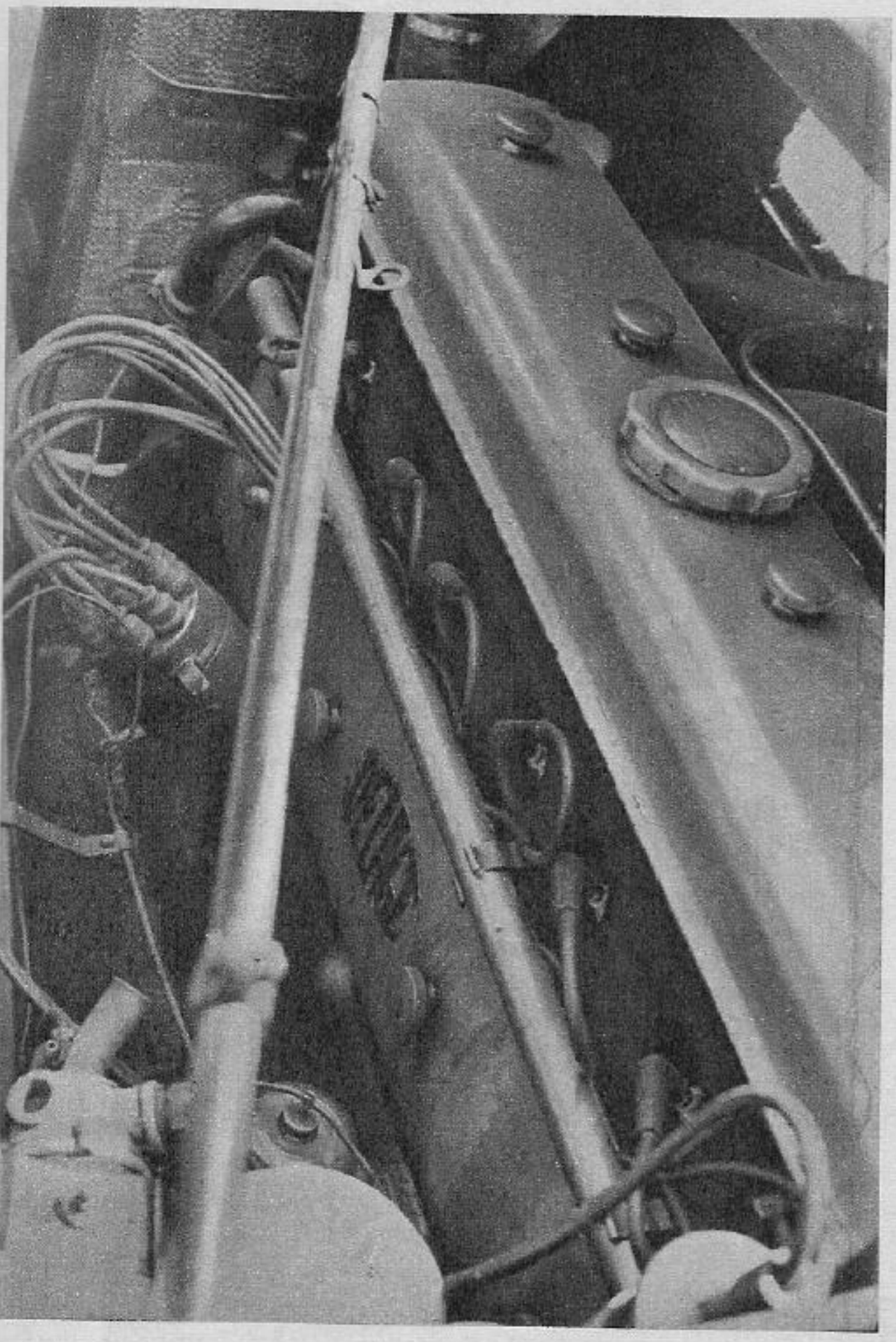


CHAMPION S.A.
CORDOBA 2756 - Tel. 89-1611
BUENOS AIRES

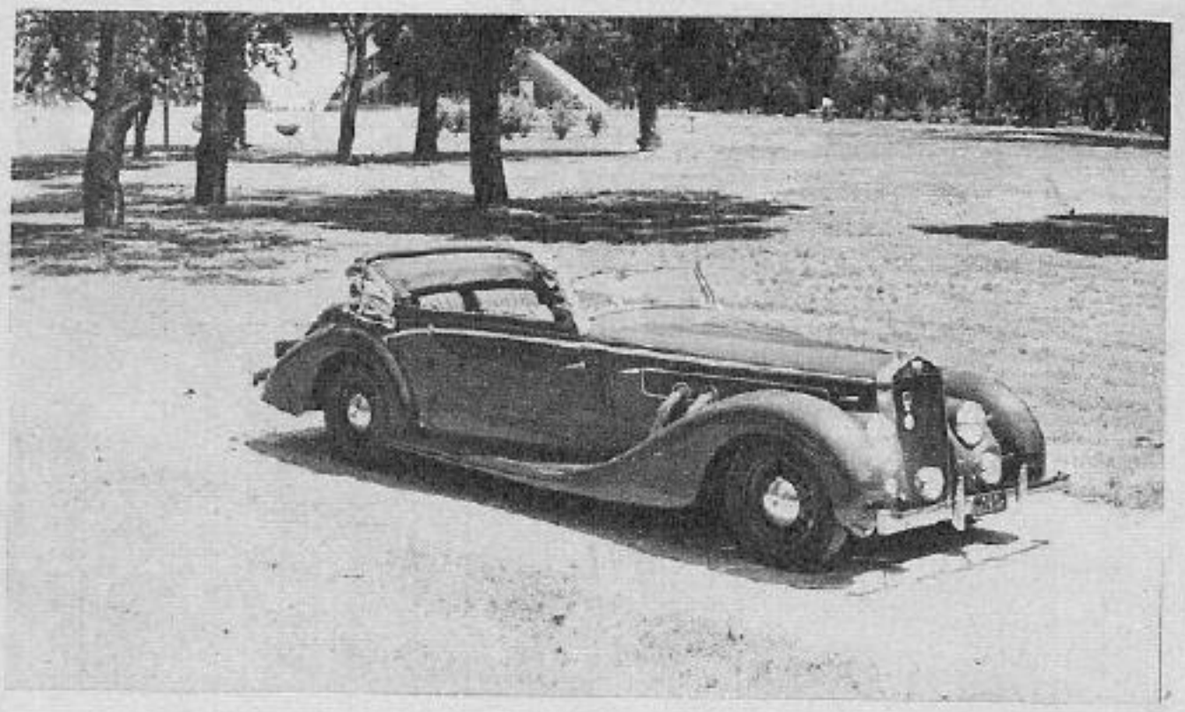


CHAMPION

VIVEN AQUI







CARACTERISTICAS TECNICAS

Delage D-8-120

Tipo: D-8-120
Año de fabricación: 1937

MOTOR

Cilindros: 8 en línea
Cilindrada total: 4.744 cm³
Potencia: 142 CV
Diámetro: 84 mm
Carrera: 107 mm
Relación de compresión: 7,25:1
Velocidad máxima: 155 km/h
RPM: 4.000/4.300 rpm
Válvulas: a la cabeza
Refrigeración: agua
Embrague: monodisco seco
Caja de cambios: electromagnética COTAL 33M a engranajes planetarios
Neumáticos: 650/17

DIMENSIONES Y PESOS

Peso en vacío: 1.950 kg
Distancia entre ejes: 3,30 m
Largo total: 5,10 m
Alto total: 1,56 m
Ancho total: 1,75 m
Longitud del capó: 1,85 m
Ancho: 1,16 m
Alto: 1,05 m

CONSUMO

Ruta, a 80 km/h: 120 km con 20 litros

PERFORMANCE

De 0 a 30 km/h: .5,3 s
De 0 a 50 km/h: 12,8 s
De 0 a 70 km/h: 24,8 s

poco después Delahaye absorbía la firma.

Delahaye recién entraba en las competencias automovilísticas cuando compró la fábrica Delage. Paralelamente a los modelos de su marca, continuó con la línea Delage y las series D-8. Pero diferentes de las originales. Ellos pusieron el probado motor de seis cilindros que impulsaba a los Delahaye 135 —con el agregado de un par de cilindros para completar un nuevo ocho en línea— sobre los chasis D-8. Este modelo se denominó D-8 100, que nada tenía que ver, en cuanto al motor, con el D-8 100 SS que fue auténticamente Delage. En el último caso, la denominación 100 proviene de la potencia (100 HP) que se obtenía ahora por medio del motor de 4,3 litros (80 x 107 mm). Muy pronto la potencia se llevaría a 120 HP para que el modelo llegara a su máxima expresión como D-8 120. Aunque ya las últimas series entregaban 114 HP.

Solamente once sobrevivientes de los cincuenta Delage D-8 120 construidos han sido localizados en el mundo. En el caso del coche que presentamos hoy, perteneciente al señor Héctor Podestá, la carrocería fue construida por Henri Chapron, de París.

En el diseño de esta carrocería Chapron no escatimó recursos de la "escuela francesa" en el tratamiento de las curvas y la integridad del conjunto. Así logró una destacable fluidez en este diseño que es, aún hoy, exquisitamente lujoso.

El Delage D-8 120 de Héctor Podestá llegó a Buenos Aires traído por Fritz Mandel (hombre de la corte del führer dedicado al tráfico de armas) inmediatamente después de la guerra. Desde entonces hasta hoy sufrió pocas o ninguna modificación. Verde oscuro impecable, tapizado de cuero y tablero de nogal complementan el refinamiento del modelo de Chapron.

El tablero central, de ebonita negra, encuadra el panel de instrumentos que consta de seis esferas. Las dos más grandes (Jaeger) son: un cuentarrevoluciones y un velocímetro con cuentakilómetros parcial y totalizador. Los cuatro restantes más pequeños sirven para la lectura de la presión de aceite, la temperatura de aceite, la temperatura del agua, el nivel de combustible. Así como también un reloj y, finalmente, el amperímetro.

De la columna de dirección, a la izquierda, sale un brazo en cuyo extremo hay un casillero donde se mueve la pequeña palanca de mando de la caja electromagnética COTAL. Esta provee cuatro cambios de marchas para adelante y, accionando una palanca en el piso, otras tantas para atras. Esta caja preselectiva (semiautomática) hace que el pedal de embrague se utilice solamente para poner la primera velocidad. Después, con sólo ir pasando la palanca al casillero correspondiente, las marchas "enganchan" solas.

La mecánica está acorde con la calidad de su diseño. La cabeza de cilindros, el cárter y piezas accesorias son de aluminio. El motor tiene válvulas a la cabeza comandadas por varillas y balancines. Tiene, como detalle, un pedal que provee lubricación centralizada desde un pequeño recipiente sujeto al parallamas del lado del motor. La suspensión delantera es independiente, a trapecio trasversal con reactores hacia adelante y ballesta trasversal. La trasera tiene un eje rígido tipo Hotchkiss. Los amortiguadores, tanto adelante como atrás, son hidráulicos Houdaille de brazo.

Los frenos son hidráulicos con circuitos independientes atrás y adelante y tres zapatas por rueda. Las campanas son bastante grandes y todo el sistema fue construido por Seansaud de Lavaud.

El exponente más justo de la gran marca que fue Delage es, en nuestro país, este D-8 120 que elegimos para nuestra nota. Impecable e imponente, es capaz de mostrar hoy aquel momento de exquisitez de la industria automovilística. Cuando las fábricas proveían grandes chasis de refinada mecánica y motores de generosa cilindrada para que los grandes carroceros dieran rienda suelta a sus soberbias inclinaciones estéticas. Y nada más exacto para resumir el espíritu del D-8 que el slogan que utilizó Delage para publicitar sus vehículos: "La belle voiture française".

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Todos los días, de lunes a viernes, Ud. sale de su casa acompañándose con...



¡¡por supuesto!! **felizmente** ¡con muy buena música!! con la voz de Ricardo Jurado y la calidad inconfundible de



Y cuando regrese, otra vez vendrá contento, "castigándose" con el ritmo de...



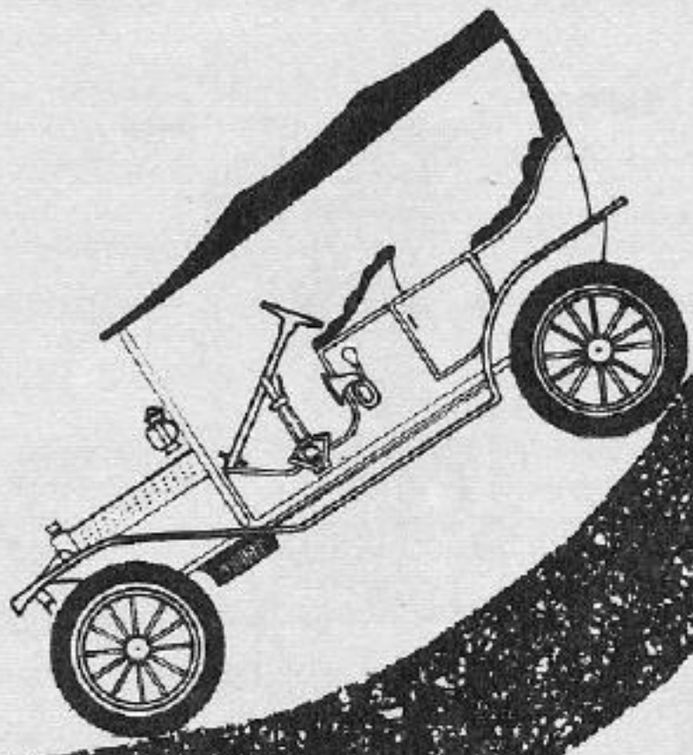
porque ¡ya se sabe! yendo o viniendo, con lluvia o con sol, el confort anda sobre ruedas ¡¡¡ **felizmente...**



LR3 RADIO BELGRANO

FE
LIZ
MEN
TE...

lunes a viernes de 8 a 9 hs. y de 19 a 19,30 hs.

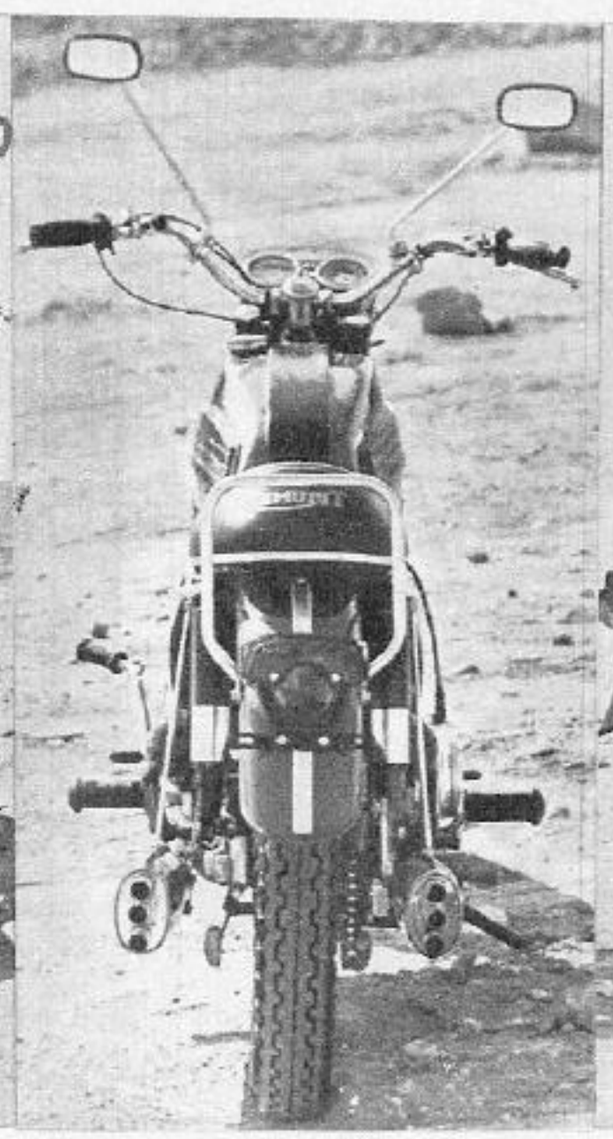


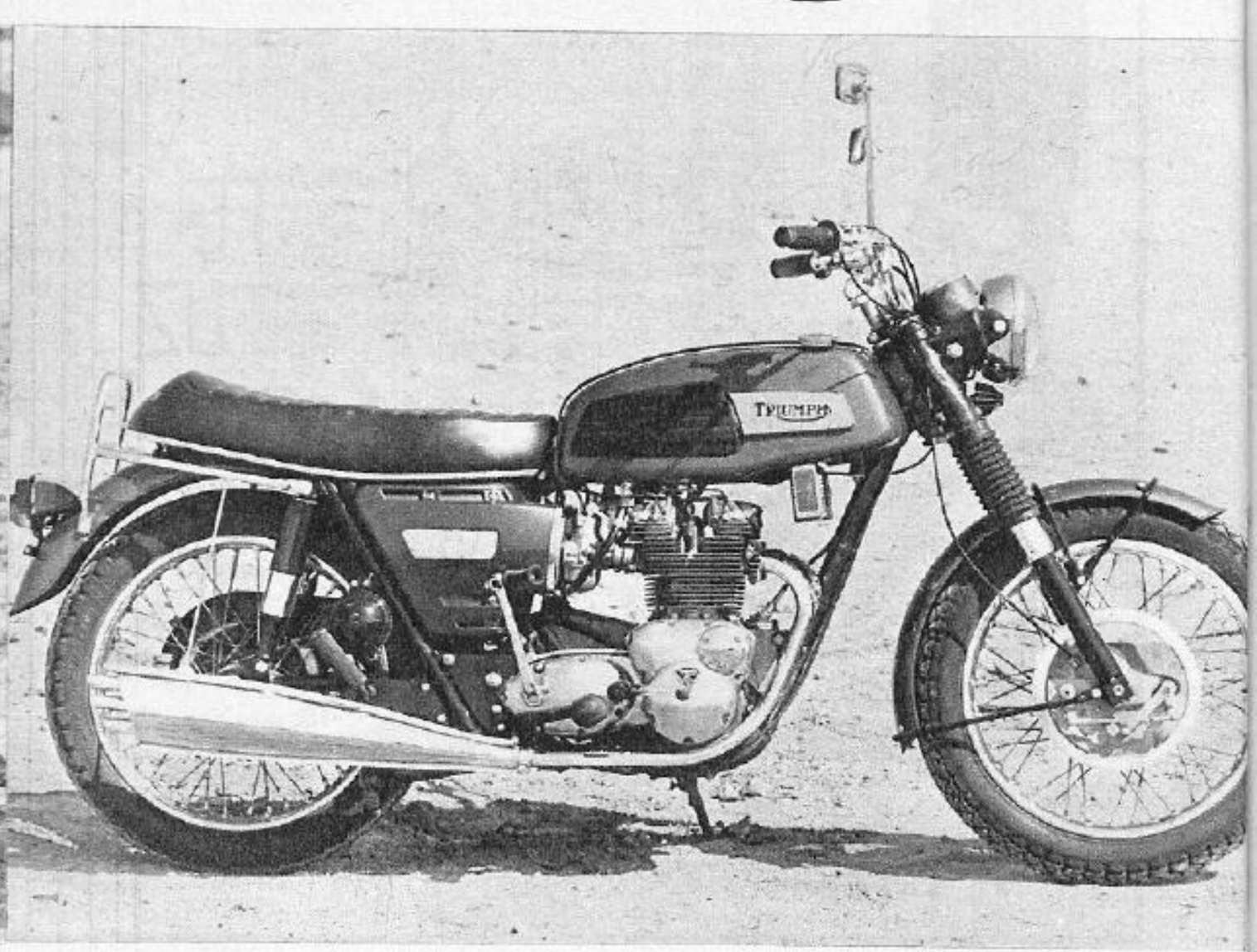
S. TODARO

MOTOCICLISMO

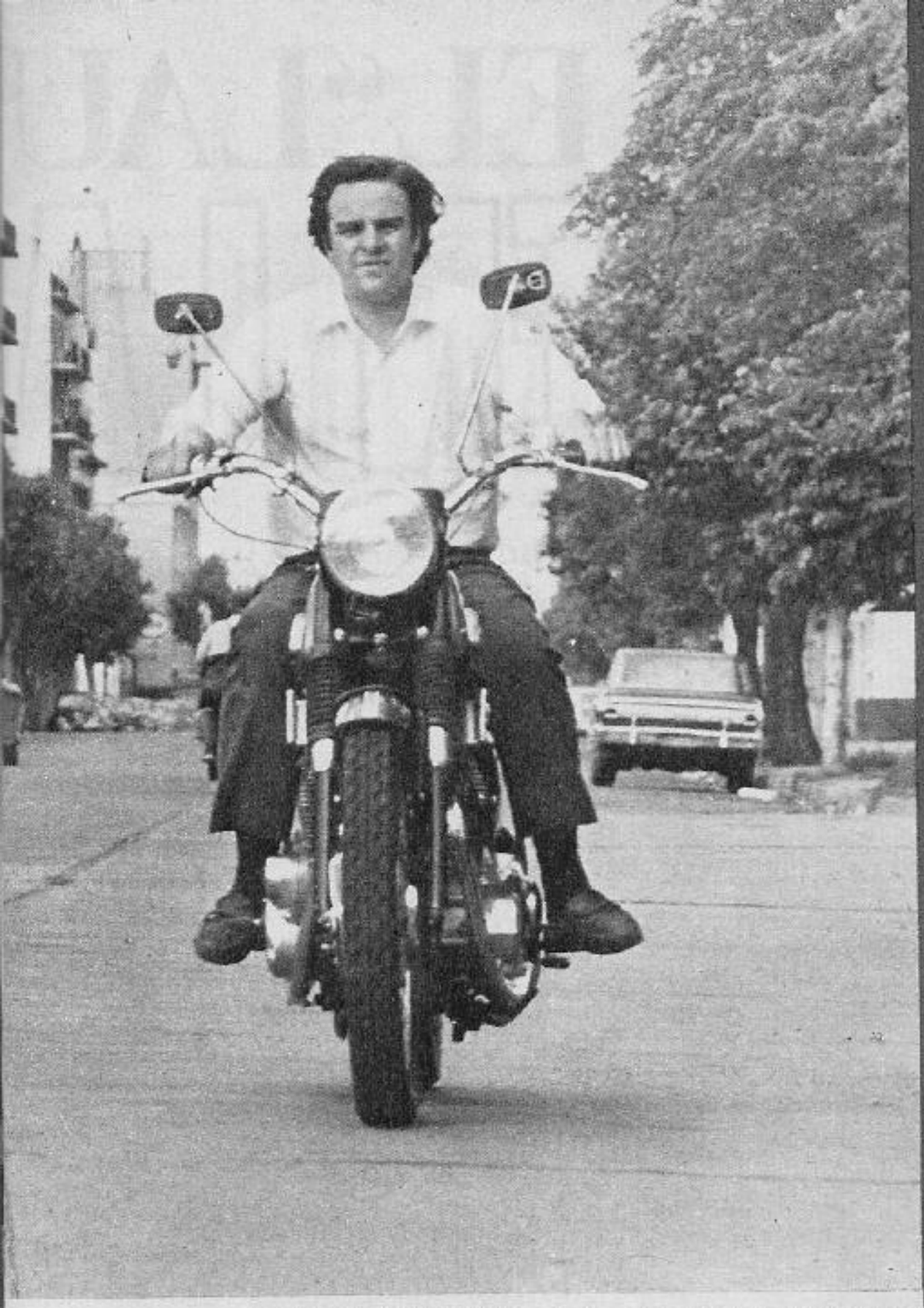
PARA EXQUI







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Abajo, centro: El perfil de la Trident muestra la pureza de su estilo. El escape triple, el tanque diferente, y todo el motor a la vista, lo que la hace sencilla de mantener y revisar.

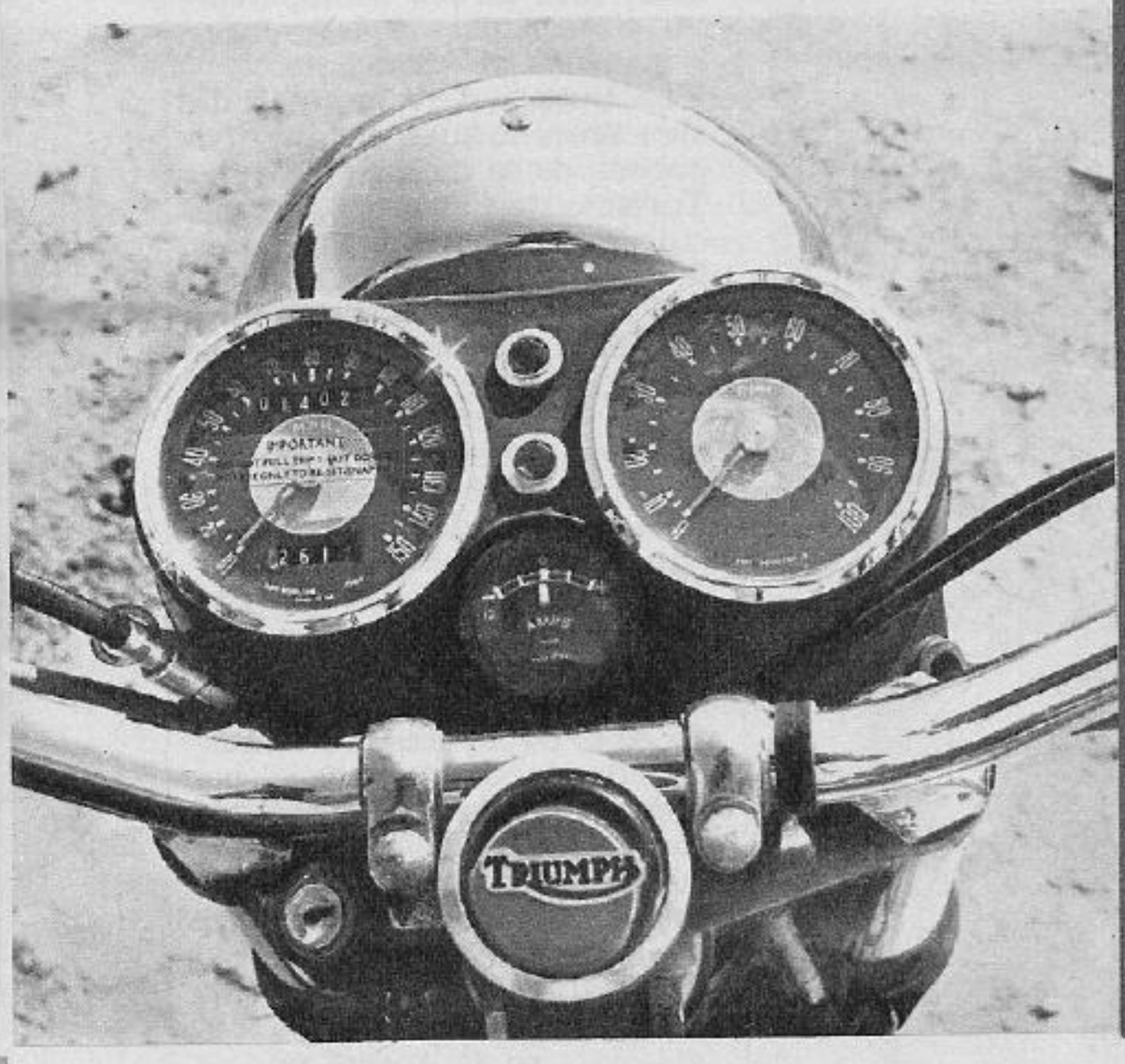
Abajo, derecha: El velocímetro está escrito en millas y junto con el cuentavueltas forman un dúo prolijo y de fácil lectura. Con el escudo de Triumph, vemos el ajusta-manubrio.

Abajo, izquierda: El frente es quizás una de las visiones más lindas de una moto. La Trident tiene suspensión delantera hidráulica y en esta foto podemos ver uno de los tambores de freno de 200 mm.

Centro, izquierda: Aquí la Trident en "plenitud". Los escapes triples, la suspensión trasera y el manubrio que da una muy cómoda posición de manejo. La palanca de arranque a patada tiene el cabezal giratorio y su pie es firme, como que aguanta a una persona parada sobre ella.

SITOS

por CARLOS AGUSTIN Fotos: ALFREDO ALBORNOZ



La TRIDENT, el último modelo de Triumph, es una moto realmente extraordinaria a la vez que casi inaccesible. Ya hay 6 en la Argentina. Posiblemente la policía de la provincia adquiera 20

En la recientemente clausurada Exposición Británica, todos aquellos que deambularon por sus industriales pasillos y stands no pudieron menos que contener su aliento frente a la última entrega de la fábrica de Coventry. En el stand que Juan Carlos Salatino, importador de la marca, había instalado en ella lucía una esbelta TRIDENT, en el color aguamarina, cuya otra opción es el dorado Primavera.

"La TRIDENT no tiene nada que ver con nada, es un nuevo diseño, un nuevo motor y una moto para exquisitos", nos dijo Salatino apenas vio nuestras caras de asombro cuando paró el terrible monstruo frente a la editorial para partir a hacer la foto que ilustró nuestro calendario del mes de diciembre.

La Trident nació en los comienzos del pasado año y quizás lo más novedoso en ella fue la concepción del motor: un tres cilindros en línea, de cuatro tiempos, con 741 cm³.

Sólo seis son por ahora los privilegiados que transitan por estas benditas calles de Buenos Aires con una de ellas. Su precio la hace un tanto privativa, ya que con impuestos y demás yerbas el costo es de 11.150 pesos ley, o un millón ciento quince mil de los viejos. Es probable que la Trident para el neófito sea una moto más, linda o fea, pero la diferencia la da aquel que sabe ver y distinguir una cosa de otra en esto de los biciclos. La Trident muestra un nuevo diseño de tanque en lo que a Triumph se refiere: su forma es casi rectangular; los escapes son otro detalle, ya que hay una salida general que se divide en tres para los respectivos cilindros. Su velocidad máxima es más que considerable: 122 millas, lo que en castizo serían 195 km/h. a 7.250 rpm.

"Los frenos son excelentes, acompañados de una buena estabilidad y con relaciones de caja cortas. El consumo es normal, a pesar de los tres carburadores AMAL de 27 mm. ¿Qué es lo que más me gusta de la moto? ¡TODO!"

Juan C. Salatino fue nuestro guía para entrar al mundo de la Trident, la que junto con la Boneville constituyen en este momento las dos armas más poderosas que Mr. Triumph ha lanzado al mercado. La policía de la provincia se está equipando con ellas, así que mejor de ahora en más... ¡a respetar los semáforos!

FICHA TECNICA

- Motor: 3 cilindros en línea; 4 tiempos; 741 cm³.
- Potencia: 60 HP a 7.500 rpm.
- Luz de válvulas en frío: 06-08.
- Luz de platinos: 0,15 pulgadas.
- Tipo de arranque: a pedal.
- Encendido: a bobina (tres platinos sobre una leva).
- Lubricación: por bomba engranaje.
- Alimentación: 3 carburadores AMAL 27 mm.
- Embrague: disco único.
- Caja de cambios: 4 marchas sincronizadas.
- Trasmisión: cadena.
- Suspensión: delantera, hidráulica; trasera, brazo oscilante con amortiguadores.
- Ruedas: adelante, 3,25 x 19; atrás, 4,10 x 19.
- Frenos: adelante, 2 tambores de 200 mm; atrás, 1 tambor de 175 mm.
- Peso: 214 kg.

EL "LAU
EN LA

Uno de los acompañantes más conocidos del TC de la cupé continúa en actividad en TC "A" y como mecánico del equipo de Cupeiro. Di Palma, Pairetti, Cupeiro fueron tres de los volantes más cotizados que lo llevaron al lado

Comenzó a los trece años, época en que una cucharita adosada a la biela salpicaba el aceite lubricante desde el cárter a los cilindros; ya a esa edad Héctor Eduardo Ríos sabía decididamente qué sería su pasión: la mecánica y si era posible de autos de carrera. Así fue como a través de los años Héctor Eduardo Ríos se transformó en "El Laucha" Ríos, uno de los acompañantes y mecánicos más capaces y queridos del ambiente.

La butaca derecha más de cien veces lo tuvo encima; cupecitas de la mejor época del Turismo de Carretera lo encerraron junto con los mejores pilotos de la época: Pairetti, Di Palma, "Atalaya" fueron los primeros que le preguntaban cómo andaba la presión de aceite y si la curva que venía era a la derecha o izquierda a casi 200 km/h. Hasta la última carrera de TCA en que Cupeiro lo llevó de acompañante transcurrieron veinte años con el automovilismo deportivo, un casamiento, un hijo y un puesto de importancia en el Departamento de Inspección de G. M. bajo la batuta de Pochat. Y fuera de hora a trabajar al taller de Cupeiro, como si el tiempo no hubiese pasado... *"Imaginate lo que me gustaban los autos: En sexto grado gané una beca para estudiar lo que yo quisiese; no la acepté por seguir trabajando en el taller de*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CHA" RIOS BUTACA DERECHA

Por JULIO F. PEREZ BALBI

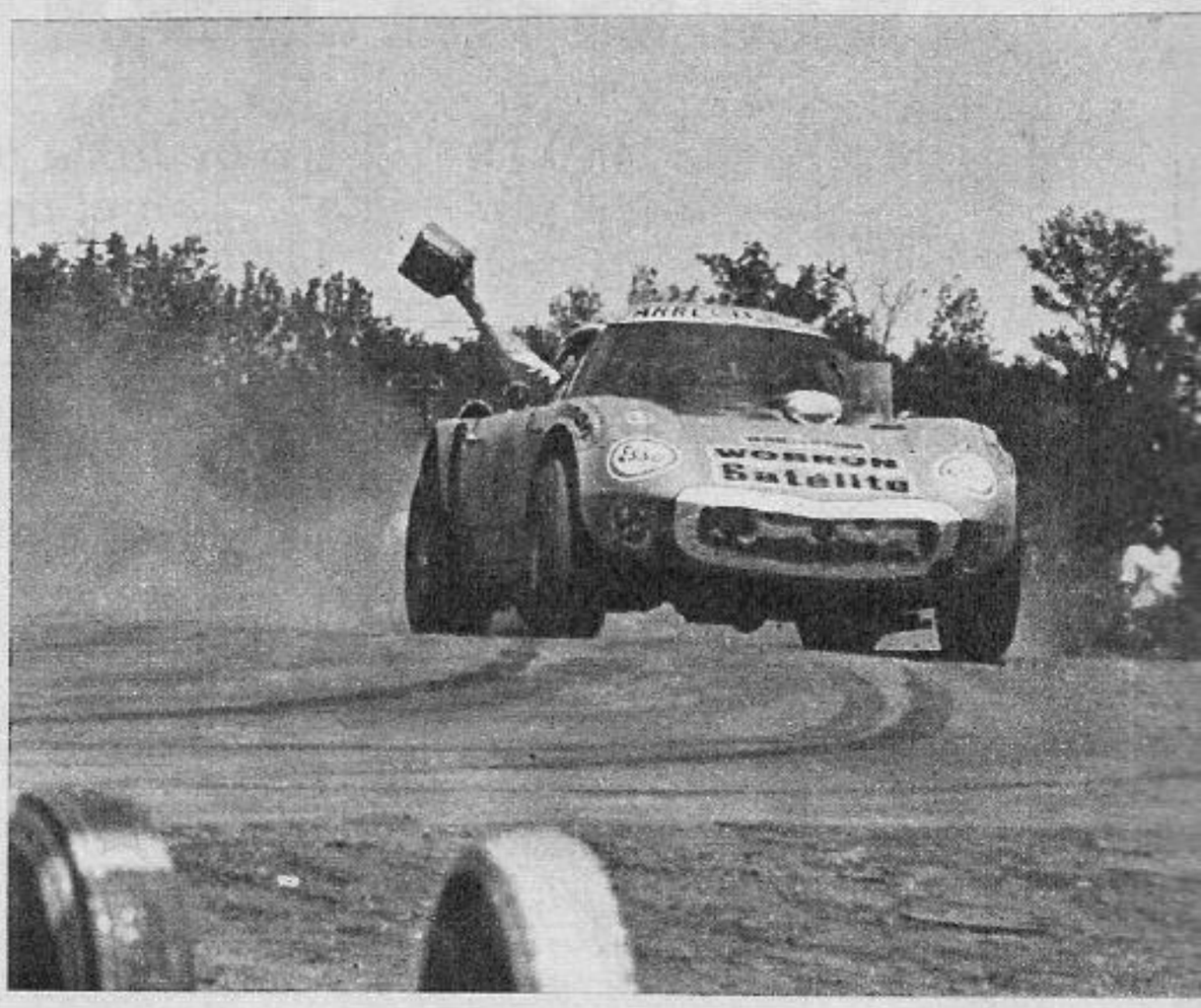


El Laucha Ríos revoleando un bidón vacío dentro del Nova de Carlos Pairetti. Sabor a ruta...

Arriba, izquierda:
Héctor Eduardo Ríos, El Laucha Ríos, un personaje simpático, un gomía...

Abajo, izquierda:
Siempre estuvo al lado de Il Matto, "a él le debo todo...".

"Todavía lo tengo en la cabeza, algún día me hago un auto y y por ahí me largo, total, todavía tengo 33 años. Siempre quise correr, por lo menos para probarme, me gustaría prepararme un F. 4, la bronca es que yo trabajo los domingos en las carreras y no podría dedicarme a full a correr..."



la curva de Todd donde armaban el auto de Néstor Marincovich, "Sandokán...", después a Arrecifes y dedicándose a todo. Al fútbol en el Sportivo Palermo, en el cual jugó en 1ª División y ganó cuatro Campeonatos de la Liga de Arrecifes; fue goleador un año. *"¿Sabés quién jugaba en las divisiones inferiores?: García Veiga.*

La función de un acompañante ya ha perdido parte del malabarismo y los movimientos propios de un contorsionista dentro de una cupé. Ya no hay que recibir un bidón con 40 litros o bombear aceite a un motor herido. Pero el TC "A" todavía deglute muchos de estos personajes que se divierten y asustan domingo por medio.

Pero igualmente un Turismo de Carretera Fórmula A lo hace trabajar en serio al colado de la butaca derecha. Hay que controlar constantemente los siete u ocho instrumentos que chimentan qué es lo que sucede o va a suceder en los seis cilindros que trabajan delante, ver y hacer señas a los boxes, cambiar una goma pinchada, estudiar cualquier falla que tenga el auto y si el repuesto viaja en el auto prepararse para el cambio, embriagarse con una victoria o buena actuación, sentirse parte de ese triunfo.

Todo lo que soy se lo debo a Pairetti..., con él obtuve mis mayores satisfacciones y fue con quien viví mayor tiempo. Recuerdo aún mi debut con él: fue en el 64 en una carrera que en dos etapas unía Villa Carlos Paz con San Francisco y vuelta. Ganamos las dos: la de ida y la de vuelta. A partir de ese entonces siempre estuve con él, cuando trabajaba con Rubén Aeid, que era quien le preparaba el auto y cuando vino a Buenos Aires me invitó a seguirlo; hoy me alegro mucho de haber aceptado...

Si el año pasado me separé de él fue por mi porvenir. Ya trabajaba en GM y fuera de hora en su taller. Este año él cambió a Ford y me ofreció también trabajo pero bien sabés que las carreras son una cosa bastante inestable y yo no podía dejar mi trabajo en GM; por eso sigo en GM y estoy con Cupeiro...

Así, simple, amigo de todo el mundo, siempre predispuesto a la gauchada es Héctor Eduardo Ríos. Por ese nombre nadie lo conoce; en cambio cuando surge alguna frase del tipo de "El Laucha me avivó de tal cosa, ¿sabés cómo anda el auto ahora?", o "Laucha, fijate cómo están las gomas...", cualquiera lo imagina con un destornillador en la mano y unos cuantos gicleurs en la boca dándole a un Weber o tomando un café con amigos en cualquier bar en la ciudad de la carrera.

llegaron los espectaculares

Los anteojos de Griensu para la gente del ruido

Diseños y colores para hombres-sin-vueltas, importados de Francia, Italia, Alemania, España y USA. También muy argentinos.



Decidase y venga a Griensu con "ella", para que con un guiño le apruebe un exclusivo bien SP. Seguramente llevará más de uno.
Si los necesita recetados se los hacemos al estilo que Ud. ordene.
Esta temporada, pase al frente. Luzca un "espectacular" de Griensu.
Verdaderos Arte-Ojos!
Y a batir records!

GRIENSU

Florida 118 - Tel. 46-6888 ● Santa Fe 1429 - Tel. 41-5767
Callao 99 - Tel. 40-0432 ● Rivadavia 8302

MAR DEL PLATA: San Martín 2275
MIRAMAR: 9 de Julio y 16
TANDIL: 9 de Julio y Pinto

Ama a tu prójimo.

(Ponlo en la lista de las 9 personas que más quieres en el mundo).

Aleluya.

En Braniff estamos contentísimos.
No cabemos en nuestros uniformes de la alegría.
Porque el dia 15 de Enero, inauguramos nuestro primer Jumbo Jet 747 a Hawaii.*
Y porque es el más anaranjado,
el más cómodo (único con 3 living-rooms en clase turista),
el más profesional (puntualidad inglesa),
el más exclusivo (detalles Braniff, como comer con cubiertos de plata),
el más generoso (360 pasajeros a sus anchas... en vez de 490 pasajeros que es su capacidad total),
el más Pucci (nuevos diseños para cubrir dulces azafatas),
el más delicioso (Langosta chilenísima, Boeuf Strogonoff),
el más sofisticado (el primer avión con "penthouse"),
pero sobre todo, el más liberado,
y romántico, (porque en Braniff somos asi)
y original, (porque en Braniff somos asi),
y divertido, (porque en Braniff somos asi),
y cálido, (porque en Braniff somos asi),
y personal,
y el más más del mundo entero.



* desde Dallas

Pero de qué sirve todo esto sin amigos?

La alegría es tan grande que amamos a nuestro prójimo más que nunca. Porque en Braniff sentimos que las cosas buenas (como nuestro feliz y enorme 747) están para compartirlas con los amigos.
Tenemos tantas ganas de que usted inaugure nuestro personal Jumbo Jet 747!
Y "**Semana Gráfica**" encontró la mejor forma.
Organizando el concurso "Ama a tu prójimo y ponlo en la lista del 747 de Braniff"
Para que usted viaje con las 9 personas que más quiera en el mundo. Llene el cupón y ojalá sea usted (y sus 9 amadas y/o amados) los que se ganen 7 dias intensos en Hawaii, con sus 6 movidas noches,
(con excursiones organizadas por Dynasty Tours),
un hotel de película de espionaje (el Ala Moana),
beber tragos sin ley seca,
derrochar las propinas,
revolcarse en blancas arenas,
atragantarse con manjares raros,
hacer surf o bañarse,
y hasta tener dinero de más en el bolsillo.
vivir alguna aventura extra,
sacarse fotos con los otros 9,
mandarle al décimo una postal,
y etcétera,
todo gratis, pero lo que se dice gratis.

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

Braniff ama a su prójimo más que nunca.

concurso revista SEMANA GRAFICA

Ama a tu prójimo y ponlo en el 747 de Braniff.

1 Llene este cupón con su nombre y los nombres de las 9 personas que más quiera en el mundo.

2 Envíe el cupón a Editorial Abril S.A. (Casilla de Correo Nº 22, Suc. 18), o llévelo personalmente a su Agente de viajes o a una oficina de Braniff y déjelo en la urna correspondiente.

3 El ganador de este concurso recibirá
—Diez pasajes a Hawaii en el Jumbo Jet 747 de Braniff.
—Diez estadías durante 7 días.
—Con todo absolutamente gratis (hasta propinas), incluyendo dinero extra para tener en el bolsillo.

4 Empiece una campañita personal para que otros lo coloquen a usted en sus respectivos cupones. Haga cara de prójimo.

5 Cruce los dedos.

Vivo en .....
Mi documento de identidad es .....
Mi Agente de viajes es .....
De entre todos los cupones recibidos, se extraerá el favorecido ante escribano público el día **4 de Enero de 1971** en Editorial Abril S.A.

Me llamo .....
y amo a los siguientes prójimos:
1 .....
2 .....
3 .....
4 .....
5 .....
6 .....
7 .....
8 .....
9 .....

Braniff International

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PP

AHORA SI HAY TRES BUENOS MOTIVOS PARA CAMBIAR:

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

Oxford espuma "hecha", en aerosol



$ 360 m/n

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

OXFORD

Clásica y Limón

*Estearato de coco: ablandador y suavizante.

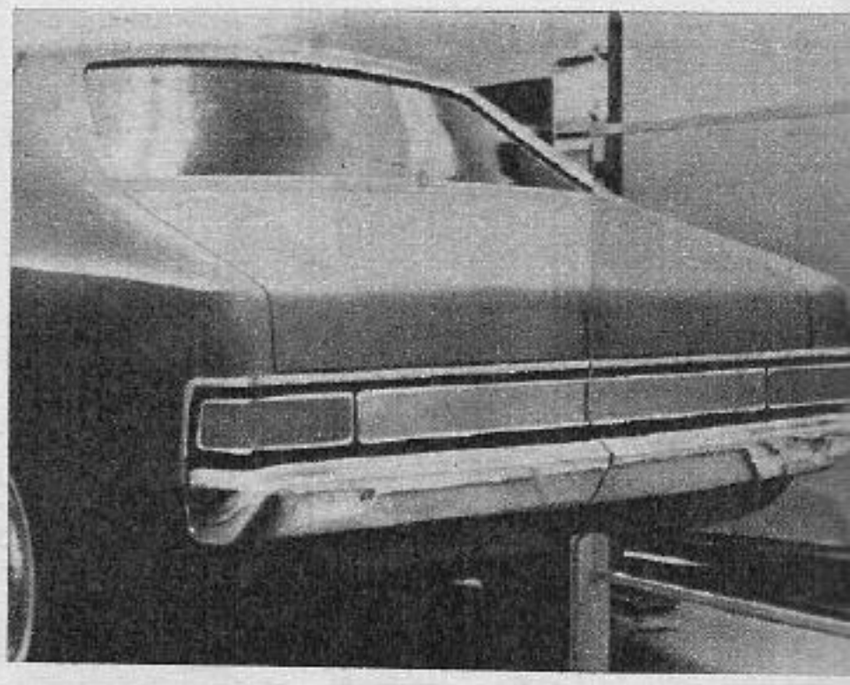
SEGURIDAD Odol

EL DODGE MEDIANO A

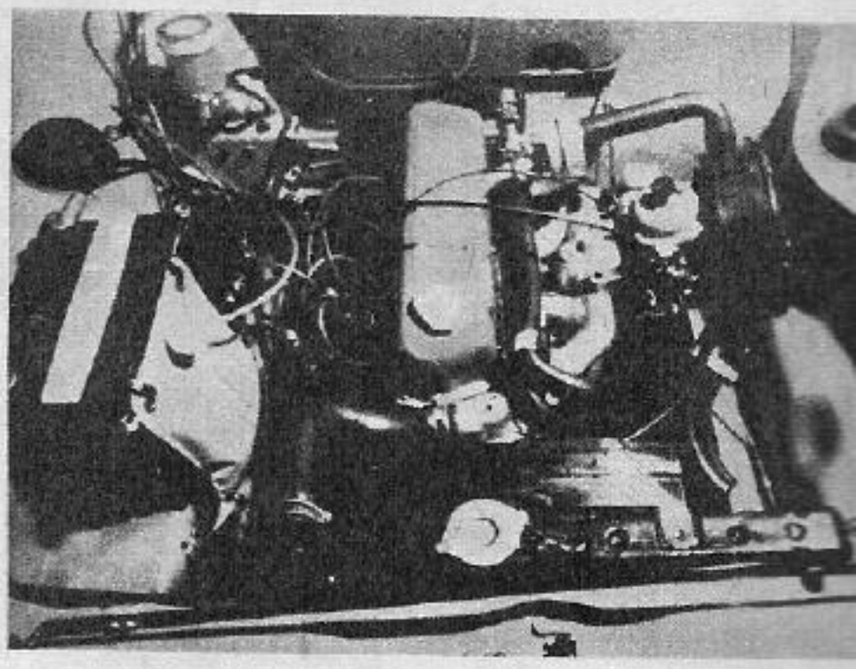
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El modelo argentino derivado del Hillman Avenger tiene una cola diferente de la del inglés. Así será el Dodge que veremos el año próximo.



Así será el Dodge 1.500, el automóvil que a mediados del año que viene lanzará Chrysler al mercado argentino.



Motor del futuro Dodge. En la foto lo vemos con un carburador S.U.

Les presentamos el Dodge 1.500, automóvil que será lanzado al mercado argentino a mediados del año que viene. Será fabricado en nuestro país, tendrá 70 HP originados en un motor de cuatro cilindros y atacará directamente al mercado de los medianos

¡Hop!, la semana pasada recabamos los datos que nos faltaban; ahora sí estamos en condiciones de mostrarles las fotos que hace tiempo teníamos guardaditas en un cajón con llave: aquí y ahora, señoras y señores, el Dodge 1.500 que será lanzado al mercado argentino en julio del año que viene.

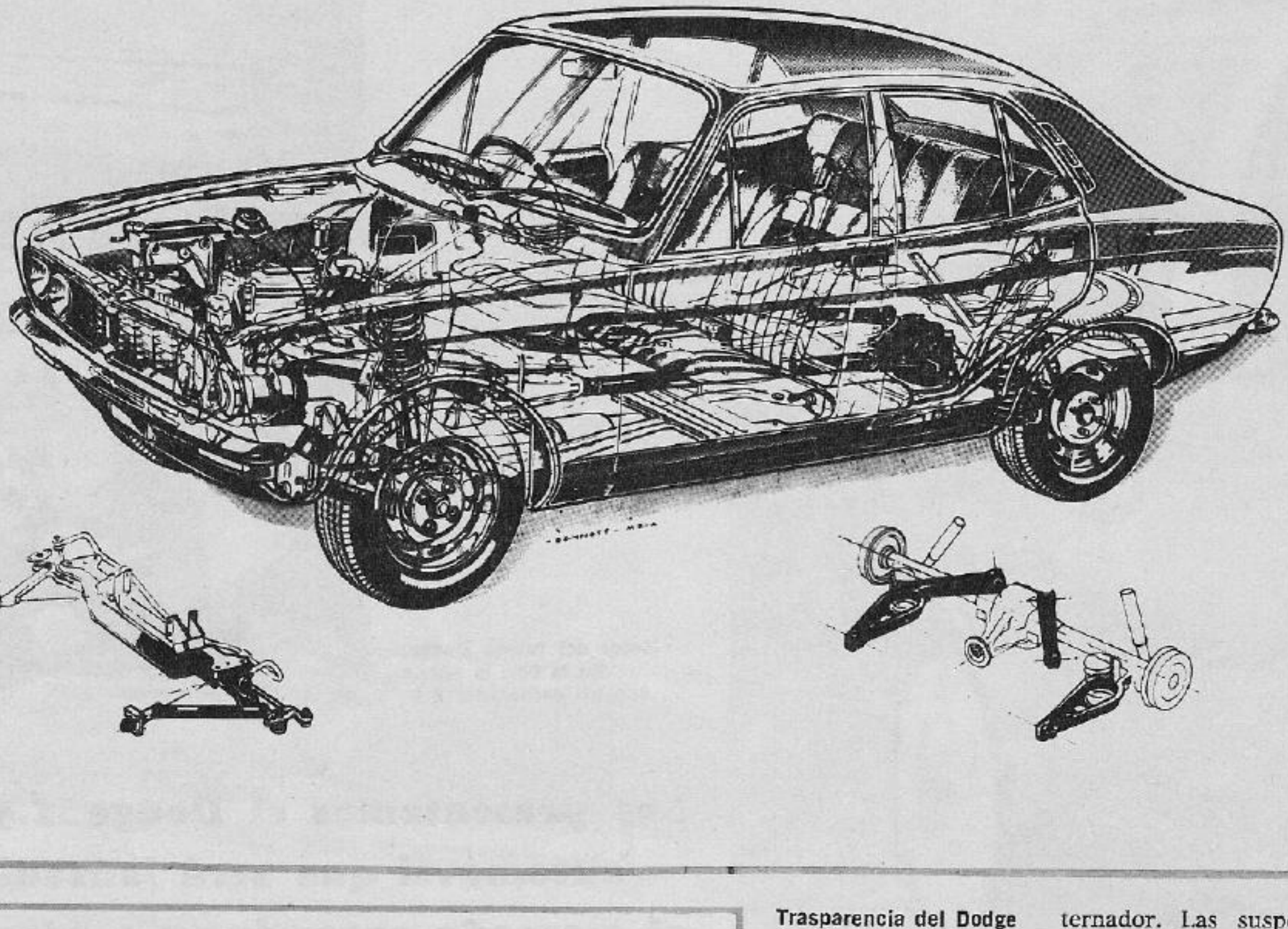
Será derivado del Hillman Avenger, producto del grupo Rootes que fabrica en Gran Bretaña el Sunbeam, Hillman, Humber, etcétera, y que hace poco tiempo fue deglutido por Chrysler International. El modelo en nuestro país será, como dijimos, derivado del Avenger inglés, pero con carrocería con ligeras variantes que la hacen más adecuada a nuestro estacionamiento, tan poco considerado con el contexto de paragolpes y farolitos de posición.

El Dodge 1500 (así se llamará en nuestro país, ya que Chrysler quiere unificar sus modelos bajo una misma marca, Dodge) será un sedán de cuatro puertas, más o menos del tamaño del Fiat 1.600, faros delanteros rectangulares y un aspecto general similar a la línea Dodge aplicada en el campo internacional. El motor será un cuatro cilindros en línea, de dimensiones supercuadradas (es decir, el diámetro mayor que la carrera, sistema muy moderno) y con cinco bancadas, la cilindrada es de 1.498 cm³, exactamente la del Fiat 1.500. ¿Los HP? Nos chimentaron que estarán en el orden de los 70 HP.

La caja será de cuatro marchas sincronizadas y MA, el circuito eléctrico será alimentado por al-

→

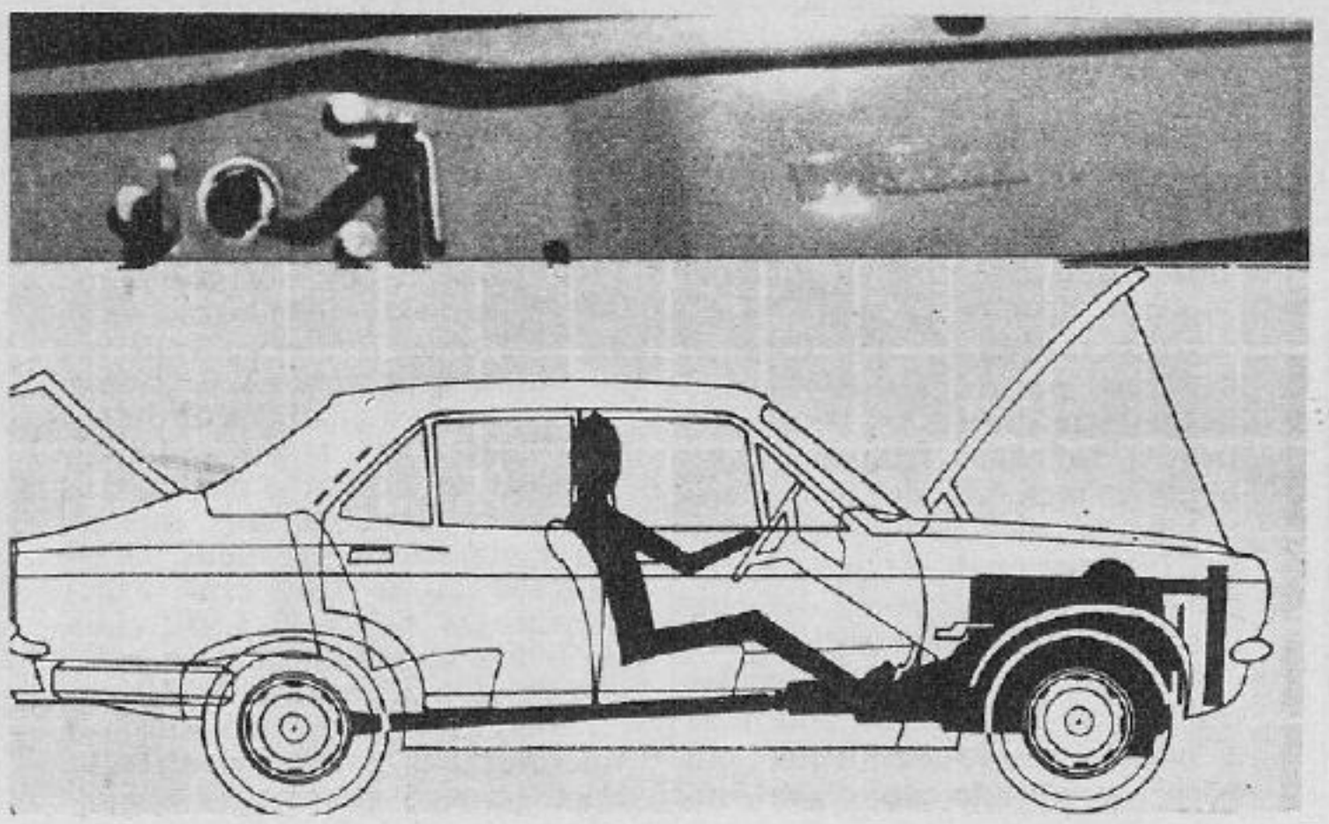
EL DODGE MEDIANO ARGENTINO





Trasparencia del Dodge 1.500. La parrilla no corresponde al modelo que se fabricará en el país.

Vista trasera del Hillman Avenger del cual es derivado el Dodge 1.500 cm³. La cola de Hillman será diferente del de nuestro país: obsérvese la diferencia en los faros y detalles varios en la foto anterior de la cola.



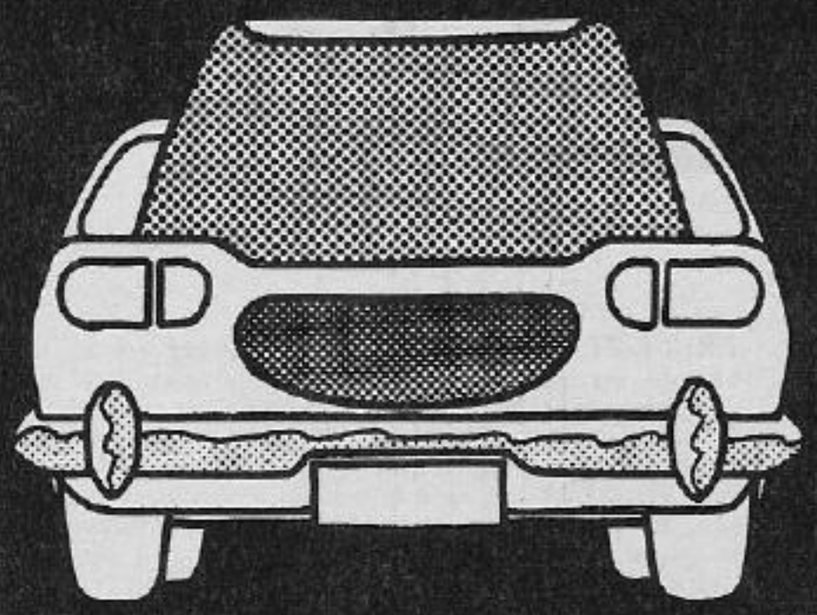
Disposición de motor, sistema de trasmisión y pasajeros en el Dodge 1.500.

ternador. Las suspensiones delanteras serán sistema McPherson (como el 404) y la trasera el lógico eje rígido dirigido por cuatro reactores y dos espirales como elementos elásticos. Las medidas del Dodge 1.500 serán las siguientes: distancia entre ejes: 2,49 metros; largo total: 4,15 metros; ancho: 1.59 m y 1,35 de alto.

Tres prototipos del Dodge 1.500 estuvieron girando por todo el país; de los tres, uno era inglés y los dos restantes construidos en el país, en la mismísima planta de Chrysler de Monte Chingolo. Luego de 16.000 kilómetros de duras pruebas los tres Dodge 1.500 regresaron a casita, donde seguramente habrán despanzurrado a más de uno para comprobar el estado de las piezas después de su primer contacto con los caminos argentinos. No sería de extrañar que los prototipos aumenten en número y las pruebas continúen, aunque específicamente para comprobar comportamientos parciales de alguna modificación originada después del viaje antedicho.

El mercado de los medianos se está poblando poco a poco. Además de los actuales Peugeot 404 y 504 y del 1.600 de Fiat, el Dodge 1.500 será otro integrante de la categoría de los intermedios, quizá la más lógica de nuestro mercado. A estos modelos se agregará en breve el Renault 12, que para marzo o abril estará en el mercado, o sea que habrá mucho más para elegir que en la actualidad.

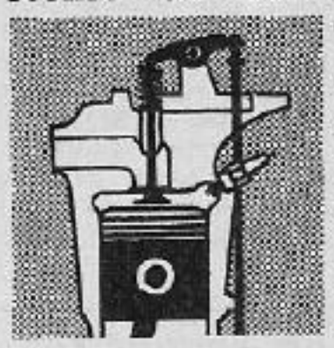
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Chem 10: nueva vitamina para su motor.

JOHNSON ADVERTISING

CHEM 10 es un nuevo producto de características exclusivas, con materias primas importadas de Alemania, especialmente preparado para aprovechar totalmente la energía que en forma de combustible utiliza el motor.



CHEM 10 es como una vitamina general que se agrega en la nafta o gas-oil.
Actúa en:

Cámara de combustión: da mayor aprovechamiento de combustible. Mayor potencia a todo régimen de Rpm. Limpia y lubrica válvulas, aros y cabeza de pistón.
Otorga mayor eficiencia térmica.





En bujías: evita empasiamientos y autoencendidos por exceso de carbonización. Disminuye la temperatura de combustión.

En carburador: elimina la formación de sedimentos, (resinas y gomas de las naftas), transformándolas en elementos combustibles.

En escape: disminuye los gases tóxicos (monóxido de carbono) y humo (smog), producidos por combustión incompleta. Reduce la temperatura de los gases asegurando la combustión óptima, mayor limpieza y duración de los conductos.

El rendimiento de CHEM 10 está certificado en bancos de prueba.

CHEM 10 viene en dos tipos. Para autos nafteros y gasoleros.

CHEM 10 es una verdadera vitamina en autos nuevos o viejos.

CHEM 10 produce efectos inmediatos.

Compruébelo sobre la marcha.

Ud. ya conoce que también está Molykote para la super lubricación de su cartér, caja y diferencial.



Con el combustible "dele vitamina"

CHEM® 10 de MOLYKOTE®

® Marca Registrada de Dow Corning Corporation

DOW CORNING

Esta la sacó un señor que pasaba...



Era la única forma de estar todos juntos.

Le pedimos a un señor que pasaba por casa. Papá y mamá estaban radiantes.

Y nosotros nos divertimos como locos.



FERRANIA DIA 28: Tan sólo pasarán 48 horas para volver a vivirlo.

Revelado y marquitos incluidos en el precio del rollo.

Parabrisas CORSA

noticorsa

FRIC-ROT EN USA. Un importante aporte al rubro de las exportaciones no tradicionales: 255.000 vástagos de acero fueron embarcados hacia los Estados Unidos. Es este un nuevo triunfo de la industria argentina, máxime si tenemos en cuenta que FRIC-ROT es una empresa cuyos capitales son, en su mayoría, exclusivamente argentinos. Este envío de partes de amortiguadores que se realizará a los EE.UU. se completará a corto plazo con el envío de 1.500.000 amortiguadores, pues la empresa citada ha recibido propuestas de dos importantes firmas de ese país para cristalizar esa exportación. Fric-Rot confirma una vez más la jerarquización en su línea de producción con perspectivas altamente halagüeñas para nuestro país con la apertura de nuevos mercados para la industria argentina.



ACA - CONOZCA EL PAIS. El Automóvil Club Argentino reforzará, como en temporadas anteriores, los circuitos turísticos argentinos con mayores elementos de apoyo a los automovilistas que circulen por las rutas del país. Sus estaciones camineras perfectamente equipadas, sus camiones de auxilio mecánicos y sus filiales del interior del país estarán en condiciones de brindar al viajero facilidades y seguridad operativa en las rutas. Asimismo, la cartografía ha sido puesta al día, hojas de ruta y mapas de circuitos serán un valioso auxiliar para el autoturismo. La guía de la Argentina, reeditada recientemente, da una visión total del país. El material de consulta puede solicitarse en la sede del ACA (sección Turismo), Av. del Libertador 1850, piso 1º, en las filiales y en las principales estaciones camineras.

EL RETORNO DE UN PRESIDENTE. Luego de una ausencia que se prolongó a lo largo de 1970, reasumió la presidencia del Touring Club Argentino el señor Federico Fernández Pita, su titular desde el año 1945. La Comisión Directiva en pleno recibió al señor Fernández Pita, y el doctor Máximo Le Chevalier de la Sauzaye, vicepresidente en ejercicio hasta ees momento, usó de la palabra para destacar el júbilo de la C. D. por la presencia del titular. Fernández Pita agradeció el homenaje de sus compañeros y recordó que su ingreso en el TCA fue en el año 1933, donde inmediatamente fue elegido vocal. Desde entonces jamás dejó la C. D. y eso marca un verdadero record de permanencia en ella, tanto o más extenso como el de los recordados doctores Américo E. Aliverti, ingeniero Juan A. Briano y el fundador del TCA, quien, como director del diario La Prensa, permaneció en ambos cargos desde 1907 a 1937. El retorno de Fernández Pita coincide con nuevos proyectos para darle a la masa societaria importantes beneficios, que marcarán el constante progreso de la entidad.

EXITO DE UN CONCURSO. En el certamen organizado por Mercedes Benz Argentina, denominado "Conteste.. y gane", se recibieron 103.320 sobres lo que da una idea del éxito obtenido entre los trasportistas de todo el país, para quienes se había reservado exclusivamente el certamen. En los salones del Automóvil Club Argentino se llevó a cabo la adjudicación de premios correspondiente. Correspondieron los dos primeros premios, consistentes en sendos vehículos 608 D, a los señores Hugo Rubén Aimale, de Luján, y Jesús Cereijo, de Capital, y el resto de los premios se distribuyó entre participantes de todo el país.

JAPON Y EL SMOG. Una buena noticia nos llega desde el Japón: se habría logrado un catalizador económico contra la contaminación del aire, en especial los problemas derivados del creciente tránsito automotor, que estaba induciendo a las autoridades japonesas y de los EE.UU. a tratar medidas contra la circulación de automóviles en las ciudades. De ahí que resulte altamente significativo el anuncio hecho por la Mitsui Minnin y Smekting acerca de los notables resultados obtenidos en las investigaciones realizadas para obtener el control de los elementos nocivos en los gases de emisión mediante la utilización de compuestos de manganeso.

LA PICAZON DEL SEPTIMO AÑO. La Guía Internacional de Tráfico entra en su séptimo año de vida. En renovación constante, se ha convertido en el más valioso auxiliar para los operadores aéreos y para los usuarios de todo el país. Con motivo de tan grato aniversario los editores ofrecieron un cordial ágape en el salón "Chez Louis", del hotel Nogaró. Asistieron especialmente invitados, autoridades, personalidades del quehacer aeronáutico y turístico y periodistas especializados. Otros 7 años felices para "GIT".

DE RUMANIA CON AMOR. IKA-Renault anunció que ha suscripto con la empresa del estado rumano para el comercio exterior "Auto-Tractor", un contrato para la provisión de herramientas y matricería, que configura la primera exportación de tecnología en la historia de la industria automotriz argentina. Comprende el desarrollo de estudios y ejecución de herramientas y matrices que utilizará la empresa rumana en la producción de un vehículo bajo licencia Renault, en U.A.P. (Usina Autoturismo Pitesti). IKA-Renault obtuvo el contrato por un monto total de u$s 7.600.000 en una licitación internacional privada en la que intervinieron algunas de las más importantes empresas de Alemania, Francia e Italia.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

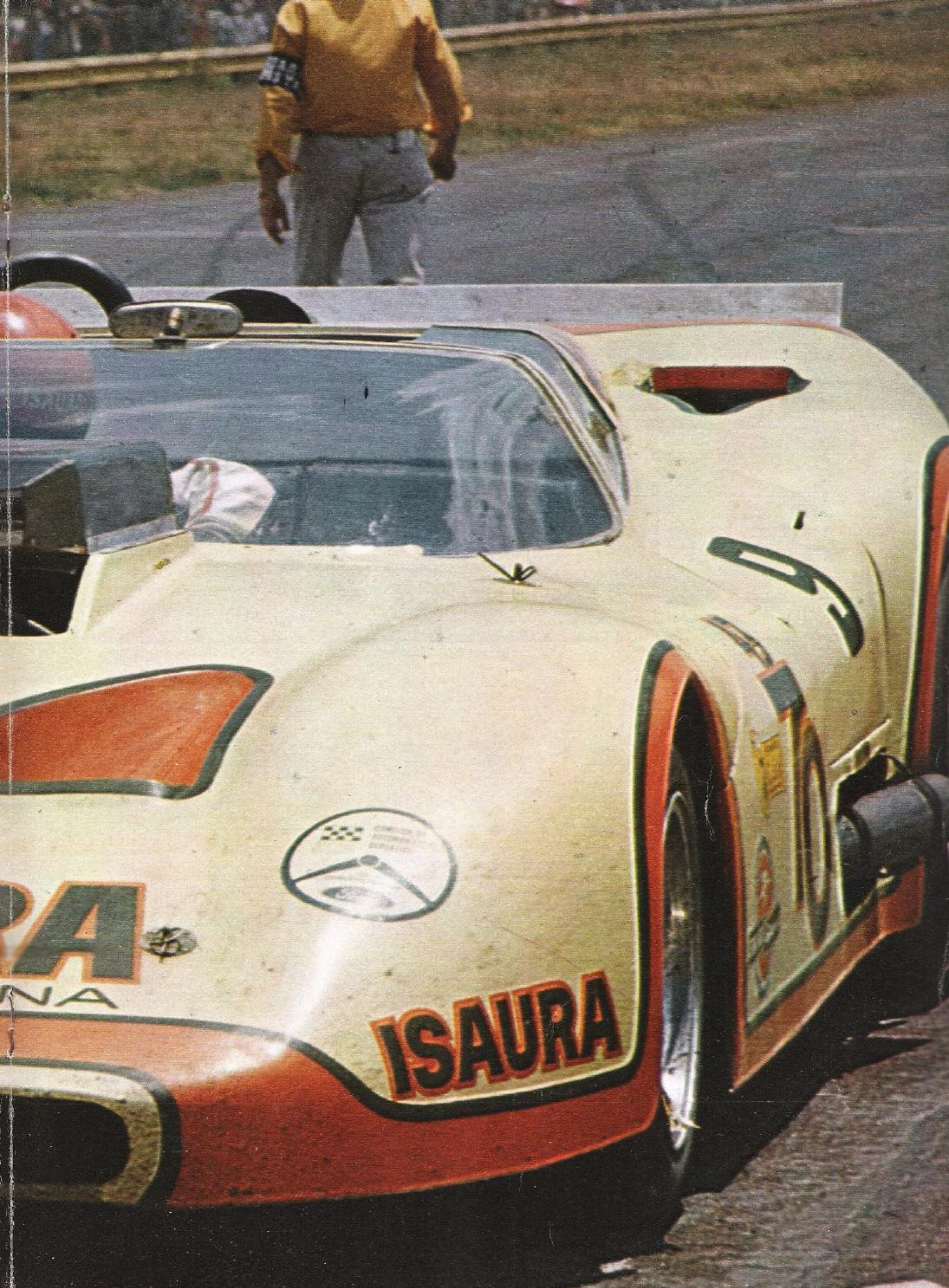
Ferrania

es un producto 3M

Carlos Pairetti
Ford-Misano SP

ISAUR
ES ARGENTI
FORMISANO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

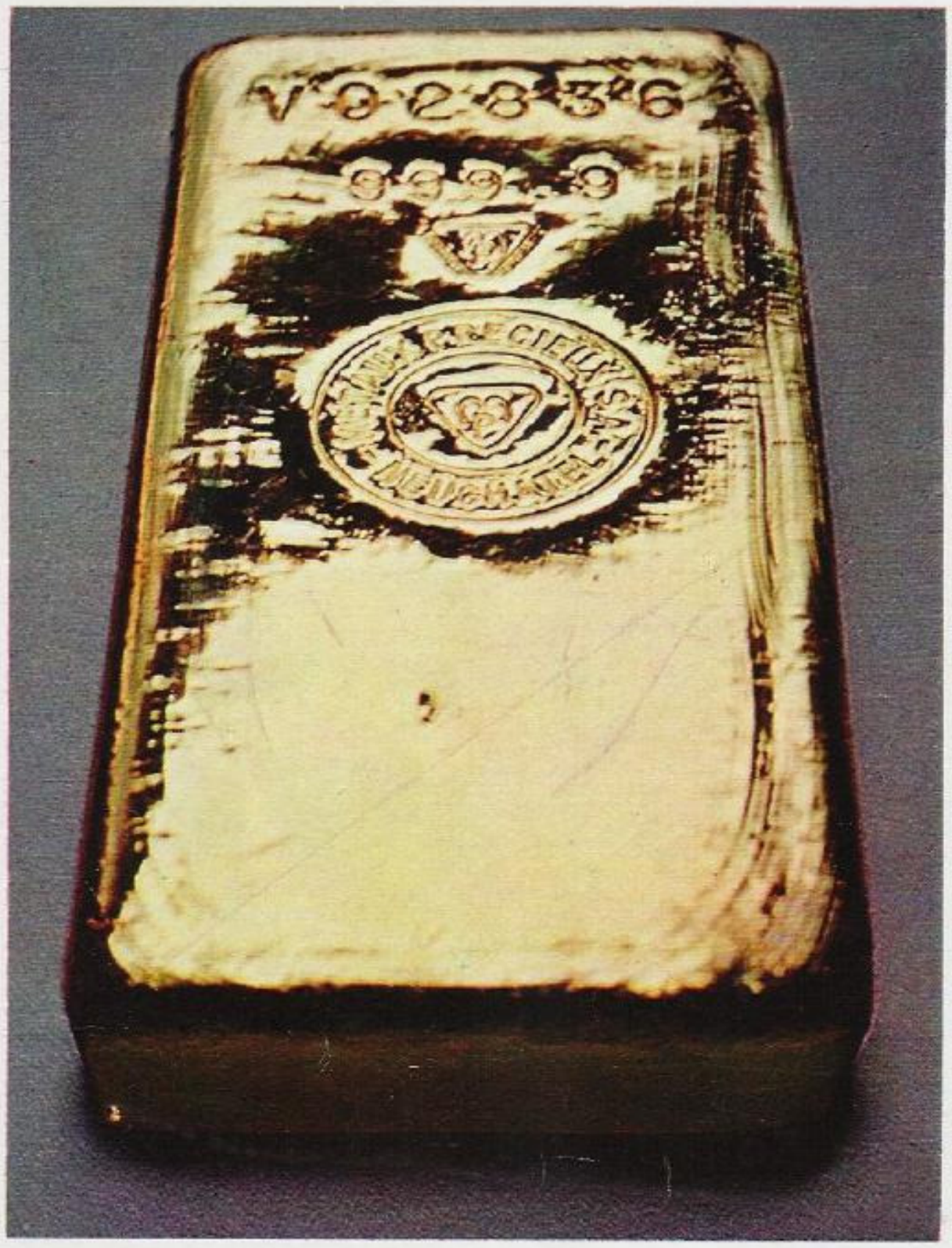

ISAURA

Dentro de un año, esto será un Rolex.

Por el momento, es un lingote de oro macizo. Pero aproximadamente dentro de un año, será un cronómetro Rolex Oyster Perpetual.

Por supuesto, se necesita bastante tiempo para transformar un lingote de oro macizo en un reloj; y como existe la posibilidad de que algún día usted adquiera este reloj, probablemente le gustará saber cómo lo hemos fabricado. Lo primero que hacemos con este lingote, es tallar la indestructible caja Oyster. Luego colocamos cuidadosamente una máquina automática montada a mano, y provista de un rotor al que llamamos Perpetual.

Después, confiamos esta máquina a uno de los Institutos Oficiales Suizos para Comprobación de la Marcha de los Cronómetros, donde la someten a rigurosas pruebas durante 15 días y 15 noches.



Allí, es metida en un horno y luego en una heladera, en toda clase de posiciones, para comprobar cada día su precisión, y detectar la más ligera variación de marcha. Superadas estas pruebas, obtiene el codiciado título de "Cronómetro".

Para lograr la absoluta hermeticidad, similar a un submarino, la caja Oyster cuenta con una corona Twinlock patentada por Rolex. Esta combinación de la indestructible caja Oyster y la corona Twinlock, nos permite garantizar la impermeabilidad del Rolex hasta altas profundidades.

En 1960, un Rolex Oyster especial —sujeto al exterior del batiscafo Trieste, del Profesor Jacques Piccard— fue sumergido a una profundidad de casi 11.000 metros, en el Pacífico. La presión soportada fue de más de una tonelada por cm². No obstante, cuando el Trieste emergió, el Rolex seguía indicando la hora exacta.

Por otra parte, reclama también mucho tiempo y especiales cuidados el brazalete de oro 18 quilates, ya que se realiza casi enteramente a mano, como la mayor parte del trabajo necesario para la fabricación de nuestros relojes. En el cierre del brazalete, usted reconocerá la corona Rolex. Así como puede reconocerse la forma característica de la caja Oyster.

Quizá todo esto le ayude a comprender cuánto trabajo nos costó transformar un lingote de oro macizo en un Rolex; y por qué los que lo llevan, dicen que es el mejor reloj del mundo.

Comprenderá por qué hombres como Lord Hunt, que conquistó el Everest, lo han calificado de "elemento esencial en el equipo de alta montaña".

Por qué el navegante solitario Sir Francis Chichester lo llevó durante su vuelta al mundo.

Por qué el científico Haroun Tazief lo utiliza en sus exploraciones al interior de los volcanes.

Por qué ha sido adoptado por las Fuerzas Navales de muchos países.

Por qué los retratos dedicados por los hombres más importantes del mundo se hallan expuestos en nuestra casa de Ginebra, como testimonio de que ellos también reconocen la superioridad de Rolex.

Y por qué podemos decir que cada Rolex es digno del prestigio que ha conquistado.



Cada Rolex es digno del prestigio que ha conquistado. Ud. lo apreciará.

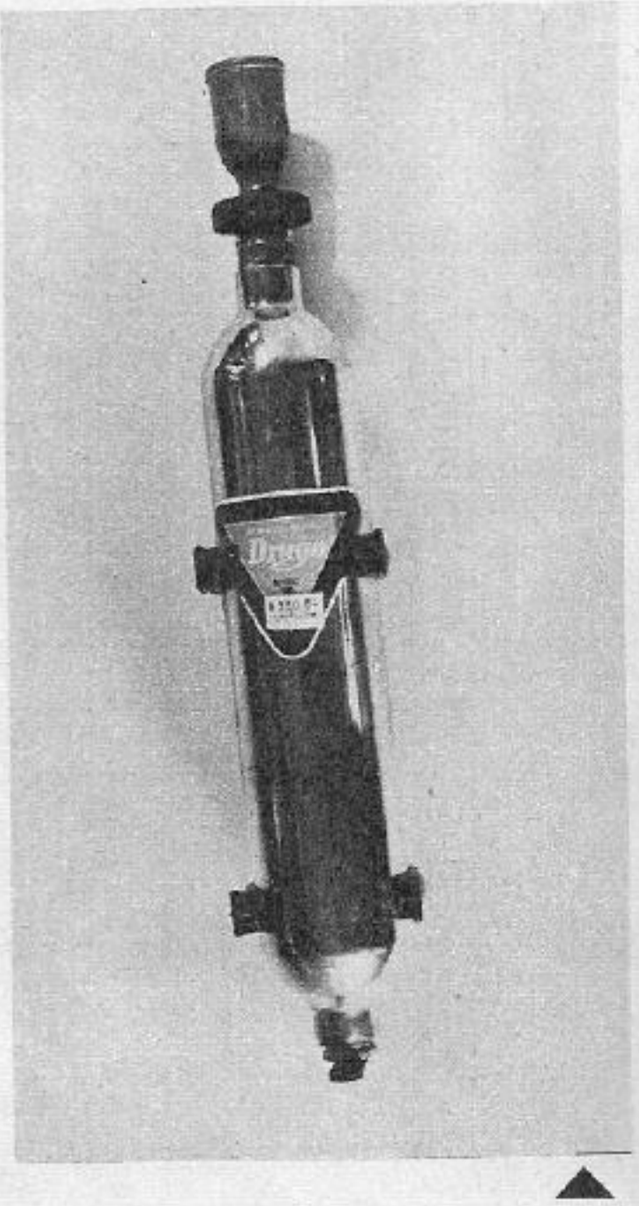
ROLEX
GINEBRA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

la vidriera de corsa

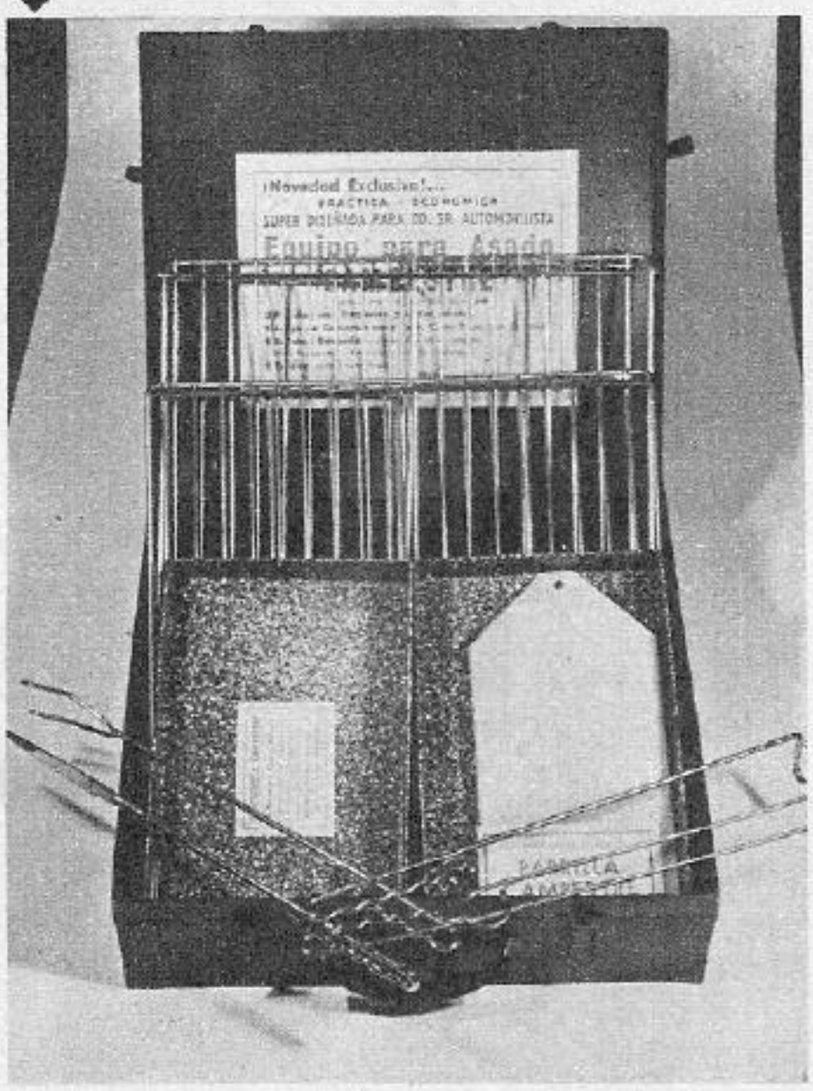


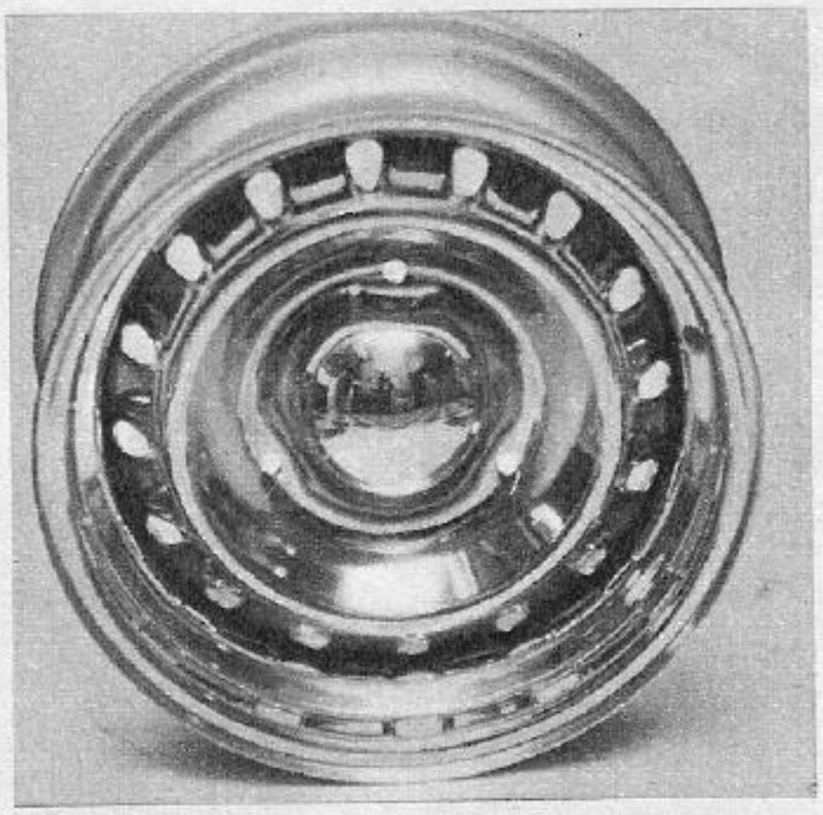
Stereo a cassette para autos. Grabador y reproductor, Marca SANYO, modelo FT 420. Puede funcionar en la casa, con un trasformador de 220 a 12 voltios. Unico distribuidor: Nicolás M. Canet, Presidente Roca 1686, tel. 27553, Rosario, Santa Fe.



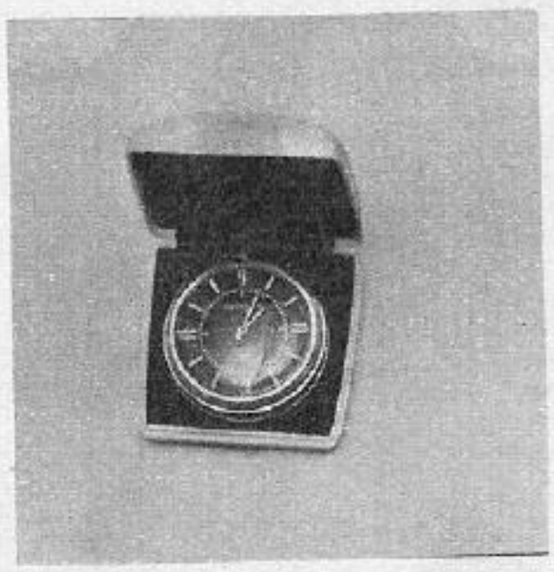
Extinguidor de emergencia para auto. Varios tamaños. Estación SHELL (Av. Figueroa Alcorta, frente a River).

Juego completo de parrilla y accesorios para camping. Con caja. $ 40.—, Todo-Car, Av. Maipú y San Martín, Vte. López.

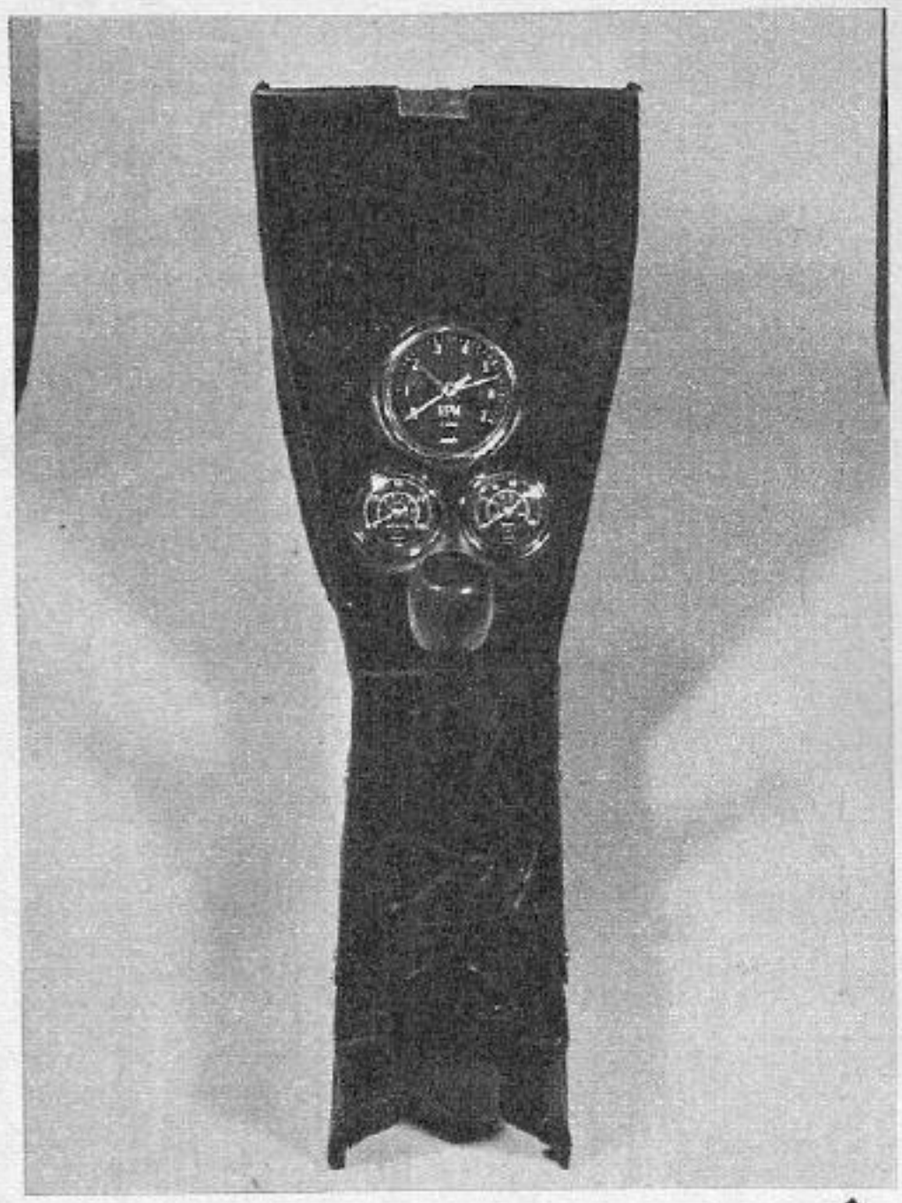




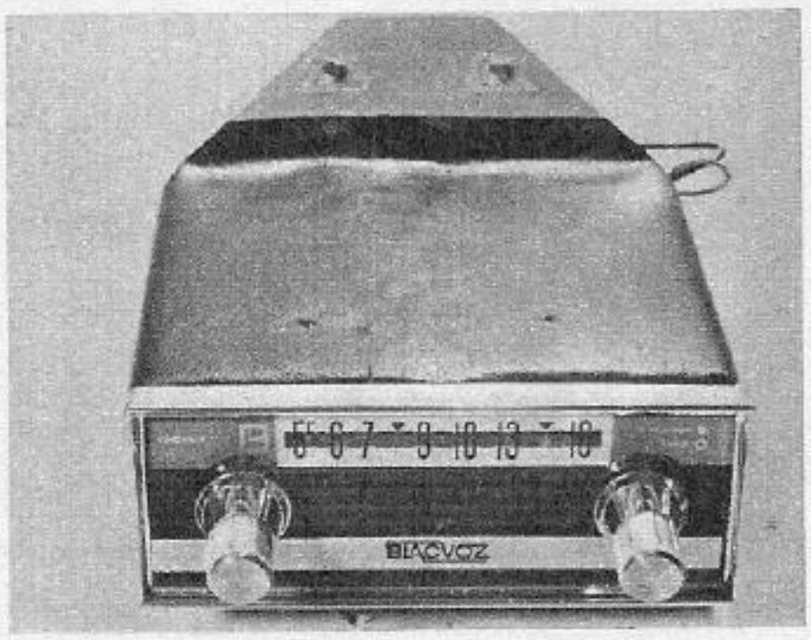
Llanta cromada Cimetal para Peugeot 404, tamaño común, $ 65.—. Tamaño "patona", $ 75.—. Anglo-Franc, Av. Alem 1110, Capital.



Reloj alemán para auto, con base imantada. Se aplica en forma directa sobre el tablero, $ 85.— Harrods, San Martín 890, Capital.



Consolas especiales para FIAT, PEUGEOT, y otras marcas, Todo-Car.



Radio para auto, especial para Citroen, $ 150.— Autopista, Cochabamba y Pichincha, Capital.

EMILIO BERTOLINI: EL

por HECTOR ACOSTA Fotos: ALFREDO ALBORNOZ

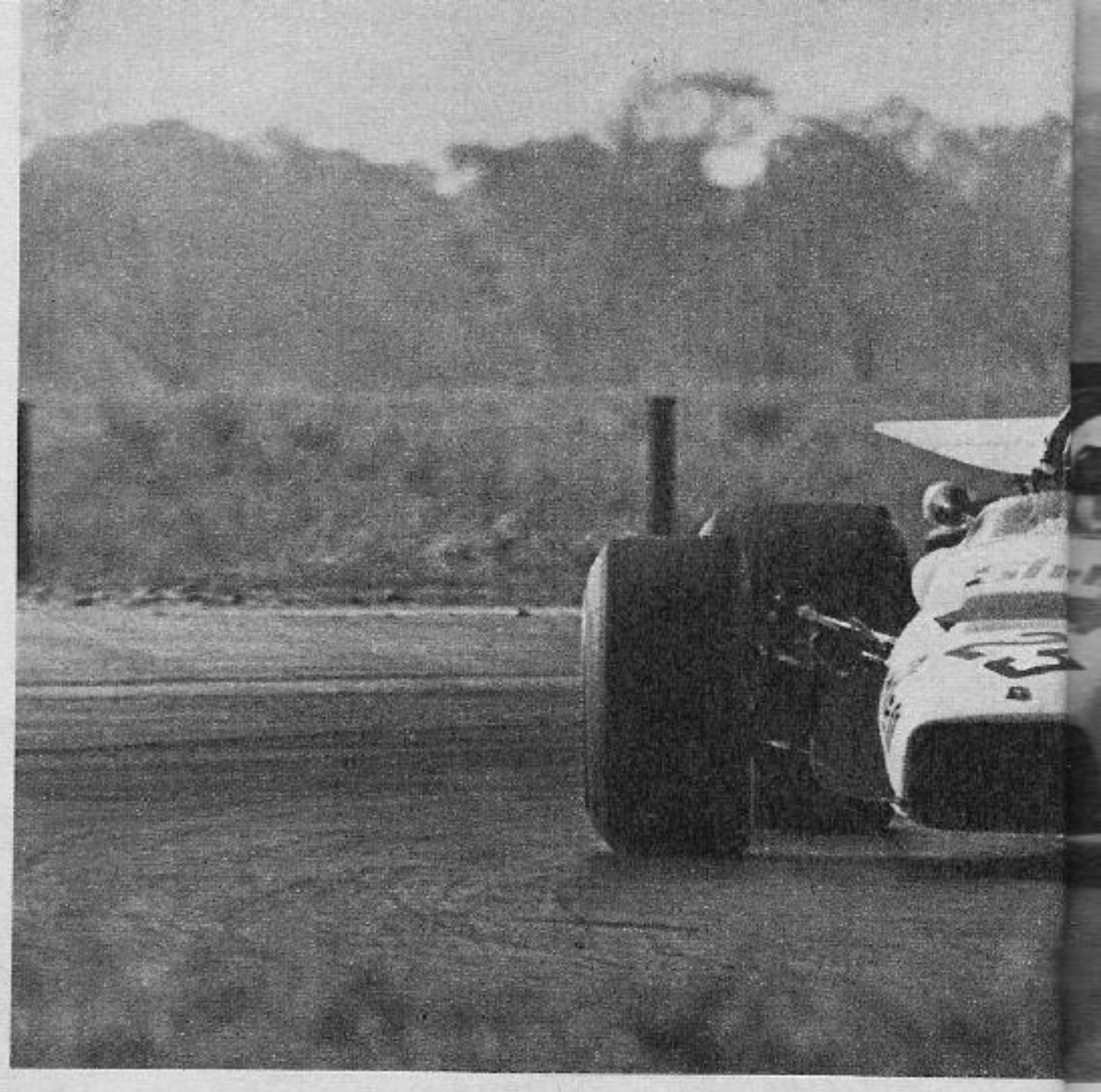
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CAMPEON DESCONOCIDO

Otro ejemplo de trayectoria meteórica.

EMILIO BERTOLINI:

...Emilio Bertolini se clasificó campeón de Mecánica Argentina F.1 en el primer año de su actividad automovilística importante, auspiciada por Eduardo Copello. La falta de promoción de una categoría alicaída no desmerece la importancia de su conquista



Emilio Ricardo José Bertolini, un hasta hace poco desconocido cuyano que fue apadrinado y catapultado a la fama por Eduardo Copello, a quien sólo conocía de vista.

Cuesta creer que no se haya mareado tras participar de tan acelerado ascenso que en tan sólo un año lo encumbró como Campeón de Mecánica Argentina Fórmula Uno, la máxima categoría de los monopostos nacionales. Está cumpliendo un sueño que 365 días atrás era algo inconquistable y que ni con el pensamiento más plagado de fantasía podía ser presagiado. Principalmente porque ni él ni nadie podía sospechar que Emilio Bertolini pudiera correr a corto plazo en la categoría. Es la dosis del **"viste-vos-qué-increíble"** que debe tener toda historia que merezca ser interesante. Porque la de Bertolini, como la de García Veiga, son casi dos grandes novelas con finales felices que cuesta un tanto admitirlas. En ellas se demuestra que los antecedentes, las tapas de las revistas y las glorias de ayer sirven sólo para vanidad personal o para ser contadas a los nietos, pero de ninguna manera se pueden utilizar para decretar ninguna victoria.

Bertolini y García Veiga, los insolentes campeones noveles de las dos especialidades más importantes de nuestro automovilismo, acaban definitivamente con el mito de los monstruos o de los nombres y confirman que ha nacido un automovilismo más industrializado donde el hombre es complemento de la máquina y donde no existen valores perennes ni derechos adquiridos.

Ambos también han nacido deportivamente merced al gesto valioso de dos consagrados que se ven realizados íntegramente ante el triunfo de sus pupilos. Copello y Pairetti deben sentirse orgullosos, no sólo de haber elegido bien y de no haberse equivocado, sino de haber aportado dos elementos humanos valiosísimos.

En el caso particular de Bertolini vale la pena detenerse a conversar con él para extraer conclusiones rápidas, definiciones certeras y opiniones sin compromiso. Mientras juega con el cigarrillo en la mano (fuma poco), deja transitar en la charla su timidez y su modestia.

El campeón no se olvida de su San Martín natal. Allá en Mendoza, el 19 de marzo de 1944, se produjo el desempate del matrimonio formado por Emilio Bertolini y Amalia Milordo, que hasta esa fecha eran padres de dos varones (Héctor y José) y de dos mujeres (Amelia y Raquel), hoy orgullosos padres y hermanos de uno de los titulares de corona menos promocionado del país.

Metido entre los fierros del taller de la concesionaria paterna, terminó el bachillerato en el Nacional de San Martín. Podía más el deseo de participar de todo lo que se hacía sobre los autos y los motores que la bendita Matemática que detestaba con toda su alma. Historia y Geografía, confiesa, eran sus materias fuertes.

Así pudo tomarles cariño a esos metales. Conoció también las andanzas de su padre, que cinco años antes de que él naciera llegó a entreverarse con las figuras de entonces. Don Emilio Bertolini, padre, corrió con una cupé Chevrolet durante los años 1939 y 1940. En el debut, con el número 127, llegó a clasificarse segundo en la primera etapa del Gran Premio Argentino de Turismo de Carretera que luego, por el mal estado de los caminos, debió ser neutralizado.

Un año más tarde participó del Gran Premio del Norte, donde terminó décimo. Y de tal palo, tal astilla.

Hoy, pasadas las rabietas propias de todos los padres, don Emilio siente las satisfacciones —también propias— que cada triunfo de su hijo le brinda. Han quedado atrás las épocas de las motos, hace diez años, cuando se le ocurrió correr enhorquetado primero sobre una Duccati, después sobre un cuadro especial con motor Sachs y finalmente sobre una Motom. Pasó aquel Gran Premio de 1963 en que debutó coom acompañante de su hermano Pepe en una Giulietta con la que terminaron séptimos en la primera etapa y que fundieron en las puertas mismas de Mendoza.

Ya casi nadie recuerda aquel insólito aparato que construyeron para asustar a obsoletos TC. Sobre una carrocería Fiat Millecento, modelo '39, habían montado un rabioso motor 1500 que, beneficiado por los escasos 650 kilos del autito, lo habían convertido en un verdadero terror de los ampulosos coches del momento. Lástima que en el '67 cambió el reglamento y aparecieron los Torino, porque si no el nombre Bertolini hubiera sonado antes.

También corrió con un Di Tella, con el que ganó una cuadrera en su pueblo. Después vino la cupé Fiat en 1968 con la que triunfó en San Luis y posteriormente el exitoso año '69, donde fue primero en diez carreras con las que obtuvo el campeonato zonal y la llave para que se le abrieran las puertas grandes del automovilismo.

Un amigo común a él y Copello, el periodista Tito Rosáz, le había prometido que en cuanto terminara un Fórmula Dos que estaba preparando con motor Peugeot se lo iba a facilitar para que corriera. El destino quiso que Copello, flamante campeón de SP, le consultara sobre algún piloto joven que pudiera incorporar a su equipo, desmembrado ante el retiro de Ruesch y Estéfano. Rosáz sugirió el nombre de Bertolini y fue así que se determinó un día para tomar una prueba de suficiencia en el autódromo cordobés. Bertolini manejó por primera vez un monoposto —el F1 de Estéfano— y el Numa de Copello, ante la mirada crítica del maestro. Los resultados no fueron conocidos por el examinado hasta que hubo otra llamada de Copello para informarle que iba a debutar en la preliminar de la Temporada Internacional con el Bravi F1. En esa carrera, el 18 de enero de este año, Bertolini tuvo su pequeño y único accidente, si así se le puede llamar al imperceptible roce de la trompa con la rueda trasera derecha del auto de Ternengo y que hizo saltar el plástico dejando al descubierto las entrañas del auto.

Desde aquella primera presentación Bertolini fue creciendo en la estimación de todos hasta convertirse en el campeón de la categoría. Dueño de una solvencia y tranquilidad extraordinarias, condujo un eficiente medio mecánico muy bien asistido, que le sirvió al equipo para ganar uno de los dos campeonatos obtenidos: Bertolini en F1 y Copello en TC "B".

Un curriculum sin estridencias, como hecho a la medida de su autor. Este es el sintético historial de un piloto joven que tiene un futuro extraordinario y que ya ha comenzado a materializar.

Así es este campeón inesperado. Talentoso como mecánico, cosa que demostró en sus épocas de amateur; excelente como piloto, cuya meta es llegar a competir algún día en Europa siguiendo los pasos de su ídolo de siempre: Juan Manuel Fangio. De él, tiene bastante: pasmosa tranquilidad, conducción segura, conocimientos sobre fierros y marcada modestia.

OPINA EL CAMPEON

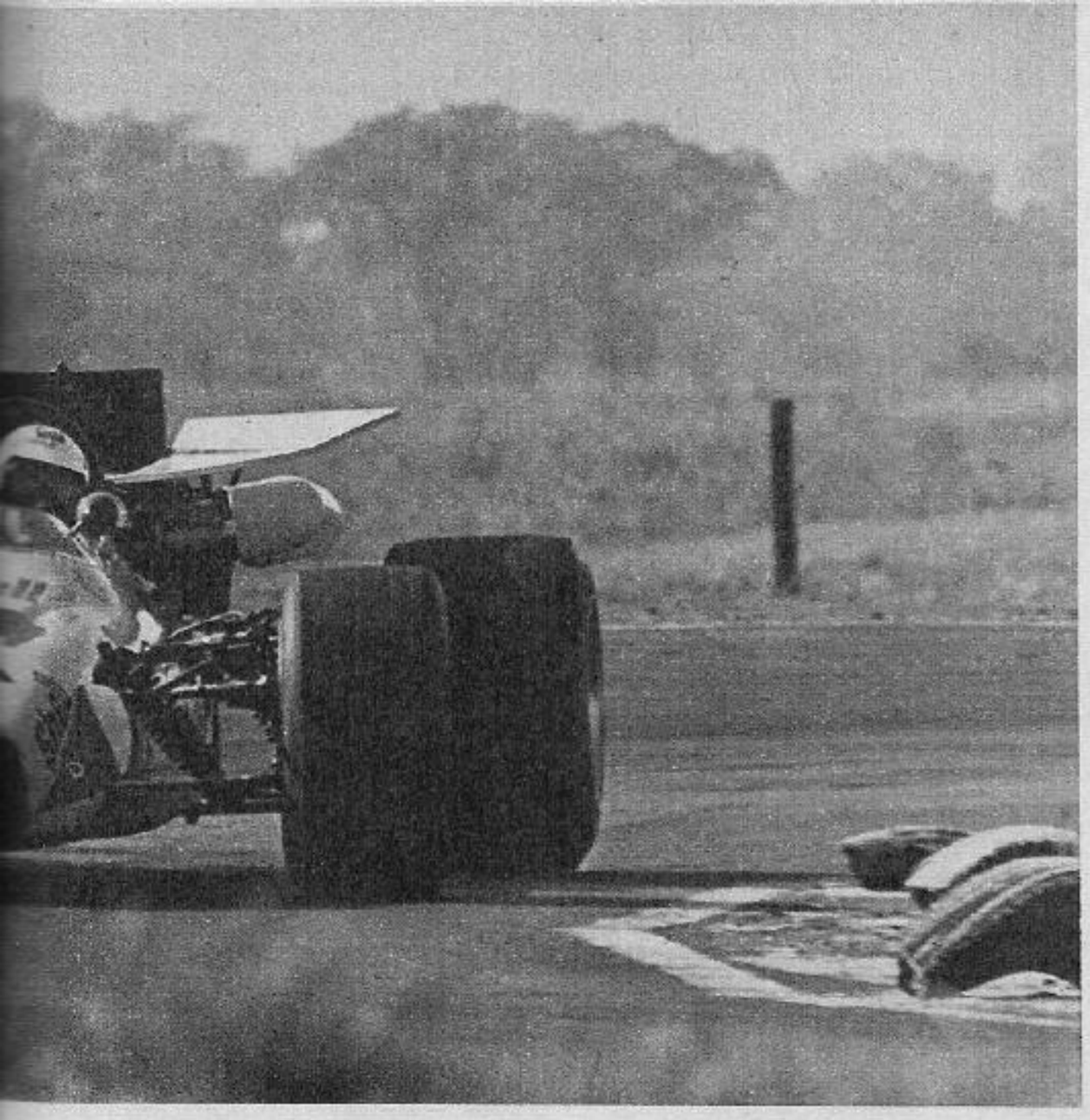
"Lástima que este campeonato no haya tenido más autos y más lucha. Da un poco de bronca ganarlo así, siendo ésta la mejor categoría que existe. Aquí el nivel de pilotos es muy bueno. Hay tipos que andan muy bien, como Ternengo, Monguzzi, Bordeu, Cuvertino, Plá, Kissling.

"A mí me gusta mucho más el coche monoplaza que los SP, a pesar de que el año que viene Eduardo piensa hacerme correr con uno de los dos Berta, ya sea el de motor trasero que pronto a va a tener o el actual con motor delantero.

"Sería lindo poder seguir corriendo en F1, pero los gastos no se justifican. Sale más caro hacer un F1 y mantenerlo que hacer cualquier SP; y con menos premios.

"También me agradaría probarme en Fórmula Dos, y sinceramente no me llama la atención el TC "A", una categoría que no te enseña nada."

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Arriba, derecha: **Desahogo después de una actuación destacada. Algo habitual a lo largo del año.**

El Bravi-Tornado campeón de 1970. Auto bien atendido y bien conducido, rinde buen beneficio.

Abajo, derecha: Emilio Bertolini, un piloto sensato y bien ubicado como para no marearse por el éxito alcanzado rápidamente.



COMO CORRE. — "Fundamentalmente sin nervios. Me considero un piloto tranquilo pero que no se retrasa. Voy a la punta conservando mi límite y sin desesperarme. Nunca subestimo a mis rivales aun cuando sepa que por algún motivo soy el candidato, o que tengo más máquina como para ganar.

"El ritmo de vida que llevo, ordenado y sano, me permite correr sin fatigas y conservando los reflejos perfectos.

"La edad ideal para correr está entre los 22 y los 40 años, aunque hay volantes que siguen bastante más y sin problemas."

LOS AUTOS. — "Yo soy fanático de los Ferrari. Antes era hincha de Ford, y ahora de Tornado en el ámbito nacional, pero no debe de haber auto más lindo y mejor hecho que un Ferrari. Acá se pueden hacer coches muy buenos. Berta dio el ejemplo. Yo lo admiro y considero que es el más capacitado del país. El motor le va a dar trabajo porque precisa de mucha experimentación y dinero. Pero Oreste es tan hábil que en una de ésas lo hace caminar sin tiempo y sin plata.

"Si yo fuera constructor me dedicaría a fabricar Fórmulas Uno y Dos, pero no tengo pasta para eso; en cambio me encantaría preparar motores. Pero motores chicos, de no más de tres litros. Nada que ver con cilindradas grandes."

EUROPA. — "Es mi mayor anhelo poder llegar a correr allá. Pienso que hacen falta dos temporadas para estar bien en onda. Una para hacerse al ambiente y a los autos. La otra para tirarse a ganar en una categoría como Fórmula Dos, por ejemplo. Después puede venir sola la Fórmula Uno.

"Es el caso de Reutemann. A mí me parece muy bueno lo que hizo. Lástima que le faltó la sutileza mecánica. ¿Sabés lo que sería ese equipo dirigido por Berta? Influyen muchas cosas para poder ganar una carrera, sobre todo en una categoría tan difícil como ésa. Si Reutemann volviese el año próximo, estaría para cualquier cosa."

LOS PILOTOS. — "Mirá, un piloto bueno con un mal auto no puede ganar una carrera. En cambio, uno mediocre con un buen auto anda peleando la punta.

"¿Sobre los extranjeros, qué opino? Que no tienen una diferencia notable con los argentinos. La base de ellos es la experimentación y los autos muy aptos que tienen. Se puede llegar a andar igual con tiempo como para entrenarse.

"Además necesitás profesionalizarte en todo sentido. Acá somos profesionales porque no hacemos otra cosa, pero no porque estemos todo el día sobre los autos de carrera.

EL MIEDO. — "Si tenés miedo, o si pensás en la piña, mejor nunca te subás a un auto. Hay que ir pensando en no cometer errores, pero para andar mejor y no para no golpearte. Los guard-rails no influyen en el piloto. Yo correría en Indianápolis, donde tenés la posibilidad de pegarte contra la pared. No tengo problemas de inhibición en ningún circuito. Además, el día en que tenga alguna duda o no me sienta cómodo arriba del auto, largo todo y me dedico a otra cosa. Eso es lo que deberían hacer todos los pilotos, porque vos te das cuenta cuando no andás o si le podés echar la culpa al auto. Incluso los volantes que hayan tenido varios accidentes seguidos no deberían reincidir."

LA TEMPORADA. — "Claro que me gustaría tener un lugar en la carrera de SP. Pero mucho más me gustaría en la de Fórmula Uno. También me encantaría poder correr en Rafaela el 28 de febrero, aunque se corre un riesgo grande de quemarse porque nadie te va a dar un auto que camine más fuerte que el suyo y vos sabés bien que Rafaela es un circuito donde priva la velocidad sobre el manejo y donde no te podés hacer el loco. La gente del club, el ingeniero Riccoti, me dijeron que habría un auto para mí y yo te aseguro que me cuesta creerlo porque sería algo fantástico."

LOS GUSTOS DE BERTOLINI

Un auto: Torino.
Un libro: Martín Fierro.
Un piloto: Copello.
Una mujer: la mía.
Alguien importante: John Kennedy.
Un país: la Argentina.
Un lugar: Mendoza.
Una satisfacción: el campeonato.
Algo difícil: llegar a correr en Europa.
Algo fácil: nada.
Un neumático: Dunlop.
Una nafta: Shell.
Un color: rojo.
Un número: 19.
Alguien para conocer: Stewart, Brabham, Ferrari.
Una muerte: la de Rindt.
Una mentira piadosa: la que le digo a mi esposa.
Algo triste: no tener amigos.
Algo irreparable: la muerte.
Un preparador: Oreste Berta.
Una película: El pasajero de la lluvia.
Un actor: John Wayne.
Una actriz: Claudia Cardinale.
Un constructor: Oreste Berta.
Una tontería: hacer un trompo.
Un genio: Fangio.
Un político: Bob Kennedy.
Una moto: Gilera.
Un consejo: portate bien.
Un coche de carrera: Ferrari.
Un camión: Fiat.
Un circuito: Nürburgring.
Una necesidad: correr.



Calamante por partida doble

Por ahora son dos los Calamante (don Mariano y Alberto), pero en cualquier momento 3 serán los que corran. Don Mariano vuelve al TC en la Fórmula A, Alberto es campeonísimo de la Mar y Sierras, y Carlos Rubén, bueno, ya veremos...

Puede ocurrir en cualquier carrera de la categoría Mar y Sierras, pero invariablemente los pasos del rito se repetirán. Un TC cupé color rojo, una leyenda sobre el parabrisas que "grita" Balcarce, un hombre joven con el casco puesto y, junto a este escenario, un personaje conocido. Don Mariano Calamante, el de los consejos, y Alberto Calamante, el hombre joven, con casco que se refugia en el habitáculo de esa cupé con historia. Antes de largar una carrera, don Mariano habla con su hijo, lo asesora y le desea suerte. Fue esa combinación ideal, la juventud de un piloto y la sapiencia de su "padre-maestro", la que arroja un suculento historial en la categoría Mar y Sierras de aquella cupé TC que tantas rutas y circuitos pisara cuando transitaba por el ruido grande del automovilismo.

LOS CALAMANTE

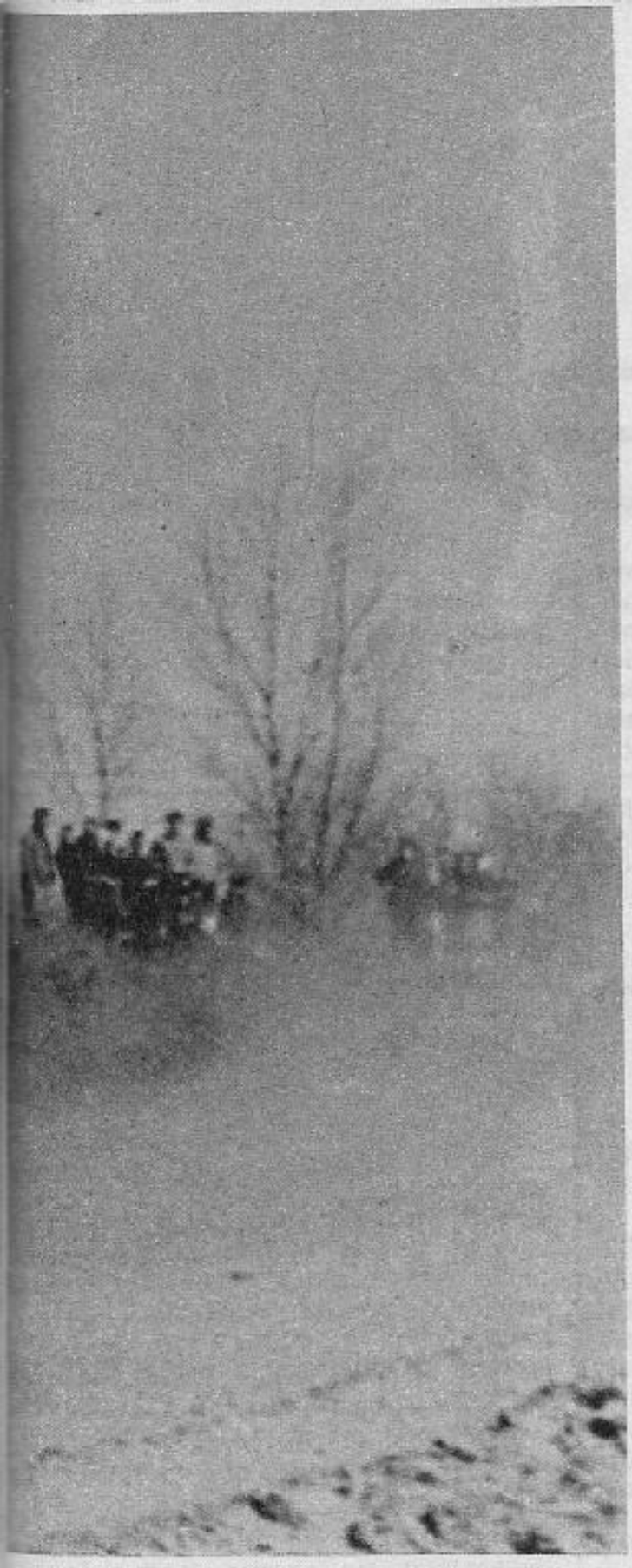
Es un chalet amplio, cómodo, de esos que resaltan en la línea y el estilo de una ciudad del interior. Don Mariano es un "tipo" con historia, una historia corta pero proficua. Sus comienzos en el automovilismo datan de las legendarias "picadas" en que Toto Fangio, Juan Manuel Bordeu y otros "locos" de la época asustaban viejitas y niñas en sus vuelos rasantes a bordo del primer fierro que se les pusiera a tiro. Pero las "picadas" fueron dejadas poco a poco de lado y la idea del TC comenzó a germinar en las cabezas de los tres balcarceños. Un buen día, la "Coloradita I" vio la luz del día en Balcarce: Juan Manuel Bordeu y Mariano Calamante serían los pilotos, con la salvedad de que Calamante conduciría el auto cuando Bordeu se encontrara en el exterior o no pudiera hacerlo por razones de fuerza mayor; Toto Fangio, por otra parte, sería encargado de la preparación del auto y su manutención. En 1963 debuta don Mariano Calamante en la Vuelta de Arrecifes, clasificándose 11º luego de haber corrido casi toda la carrera en el cuarto puesto. Su próxima carrera es la Vuelta de Mar del Plata, donde llega segundo a 24" de Carlos Pairetti. Las sucesivas presentaciones de Calamante arrojan los siguientes resultados: Vuelta de Tandil, abandona por rotura de pistón; en Necochea llega detrás de Marcos Ciani, clasificándose segundo; en la Vuelta de Arrecifes el marcador final se anuncia así: 1º Di Palma, 2º Pairetti y 3º Calamante. En 1966 se desvincula de Bordeu, construye su propio automóvil y se larga a correr todas las carreras del año.

Su primera carrera, la Vuelta de Santa Fe, recala en un abandono a 30 km de la llegada. En Bahía Blanca, en cambio, logra su primer éxito en carrera, estableciendo a la vez el record de vuelta.

Y así se suceden las actuaciones de don Mariano, finalizando su actividad en la Vuelta de Chivilcoy 1968.

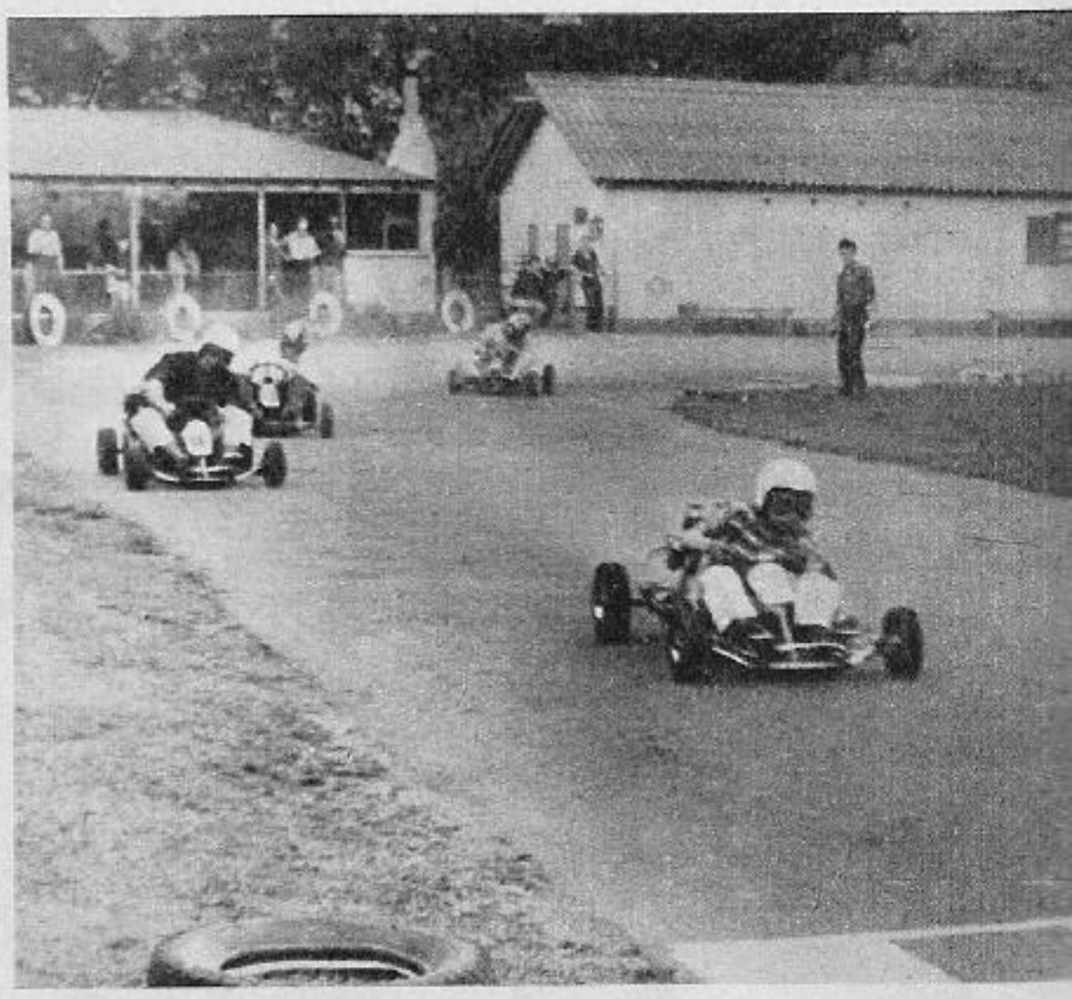
En nuestra conversación con Calamante surge la necesidad de agradecer a sus colaboradores que durante tanto tiempo lo acompañaron en la ruta: Omar Baudo (preparador y acompañante), rectificaciones Padovani, y a sus auxilios Maseri, López, Losa-

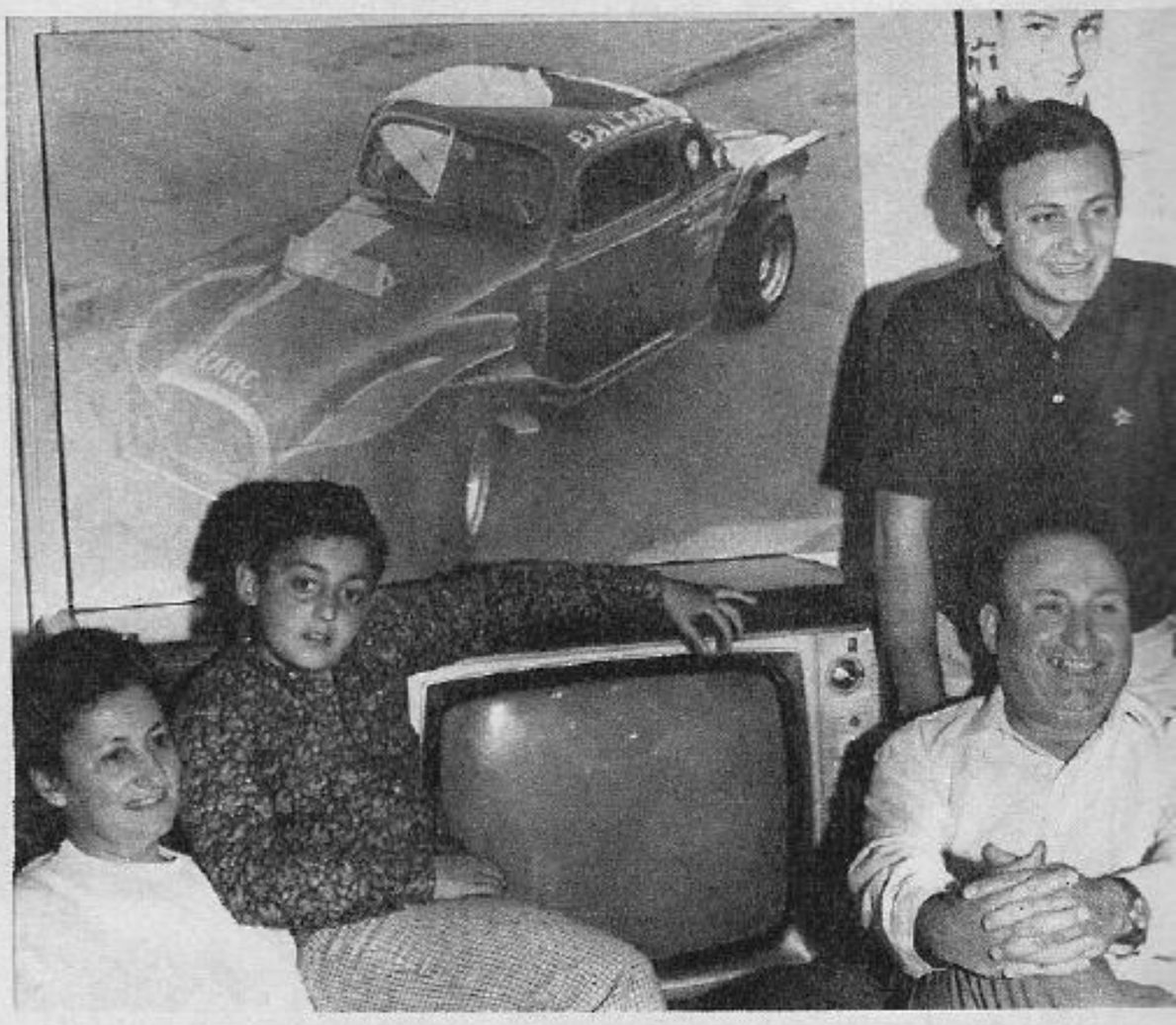
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Entre padre e hijo, ya están llenando la casa de trofeos. Que siga la racha.





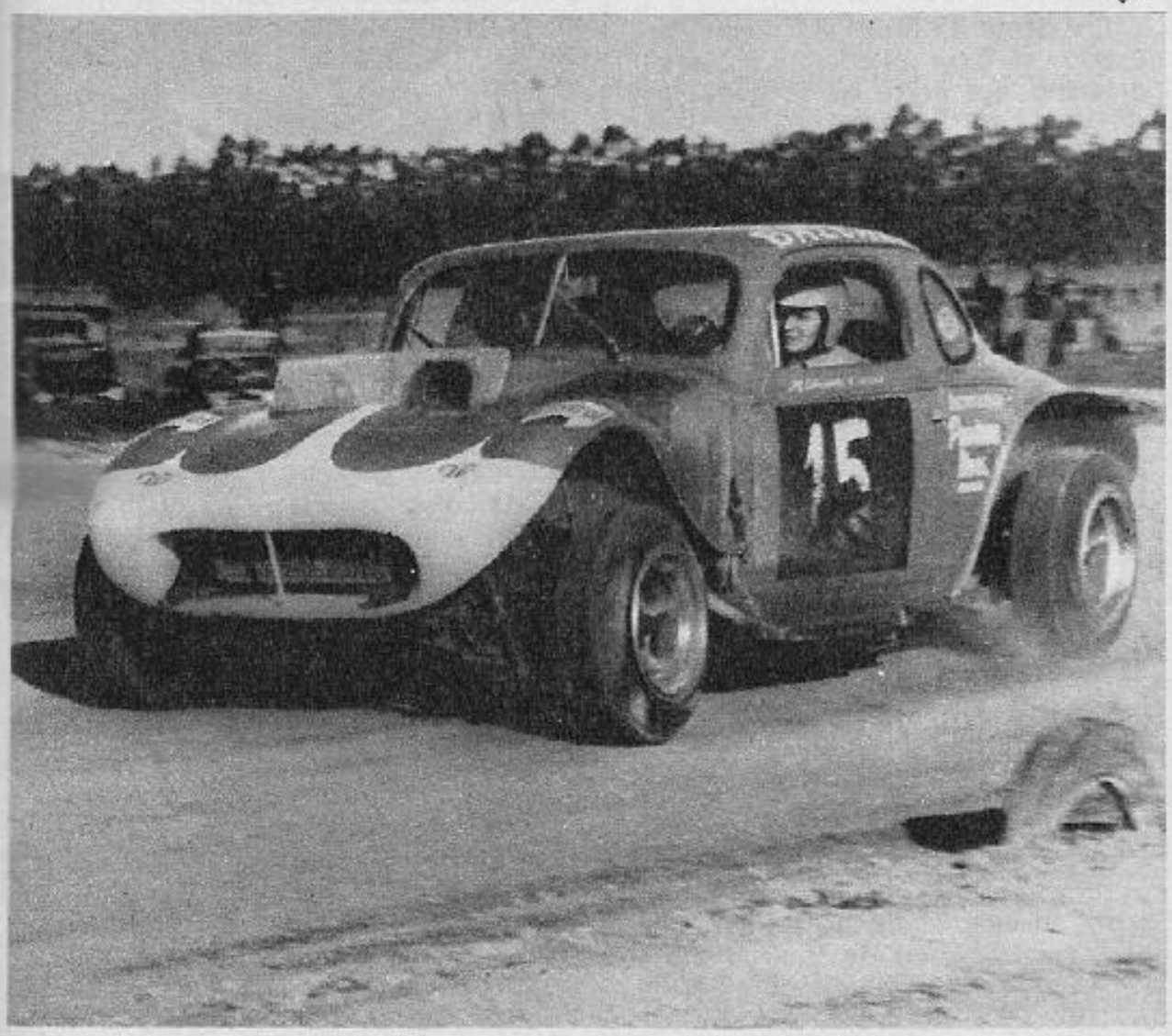
Esta el la cupé T.C. que tantas satisfacciones le diera a don Mariano y que ahora tripula su hijo Alberto.

Arriba derecha: Las primeras incursiones de Alberto Calamante en los fierros de carrera: Mar del Plata, 1963. Primero por muerte.

La familia Calamante en pleno: don Mariano, Alberto, el menor Carlos Rubén y mamá Calamante.

Con reminiscencias de la "Coloradita" y nueva trompa, Alberto Calamante corriendo en la categoría Mar y Sierras en Lobería.

Por: FRANCISCO CANALE
Fotos: JORGE LAMARQUE



no, Soprana, Mangoni, Duratovich, Di Geronimo, Capozzi, Alonso, Manfredini, Turconi, Vaten y Jesús Pena.

EL HIJO DEL TC

Y hace su entrada a escena Alberto Calamante, hijo de don Mariano y actual piloto de la cupé ex TC, 19 años, fanático de los autos, comenzó su carrera... ¡EL MISMO AÑO QUE SU PADRE! Sus primeros pasos en las cuatro ruedas los hizo a bordo de un kart Zanella-D'Arminio, con el cual conquistó varios éxitos. Pese a su entusiasmo, Alberto se debía limitar a ser auxilio de su padre, ya que la edad no lo ayudaba para correr en auto. Una vez, mientras don Mariano hacía una "tiradita" en la ruta y llevaba a Alberto en la parte de atrás de la cupé, tuvo la mala idea de tragarse un poste, y Alberto salió del incidente con dos costillas rotas.

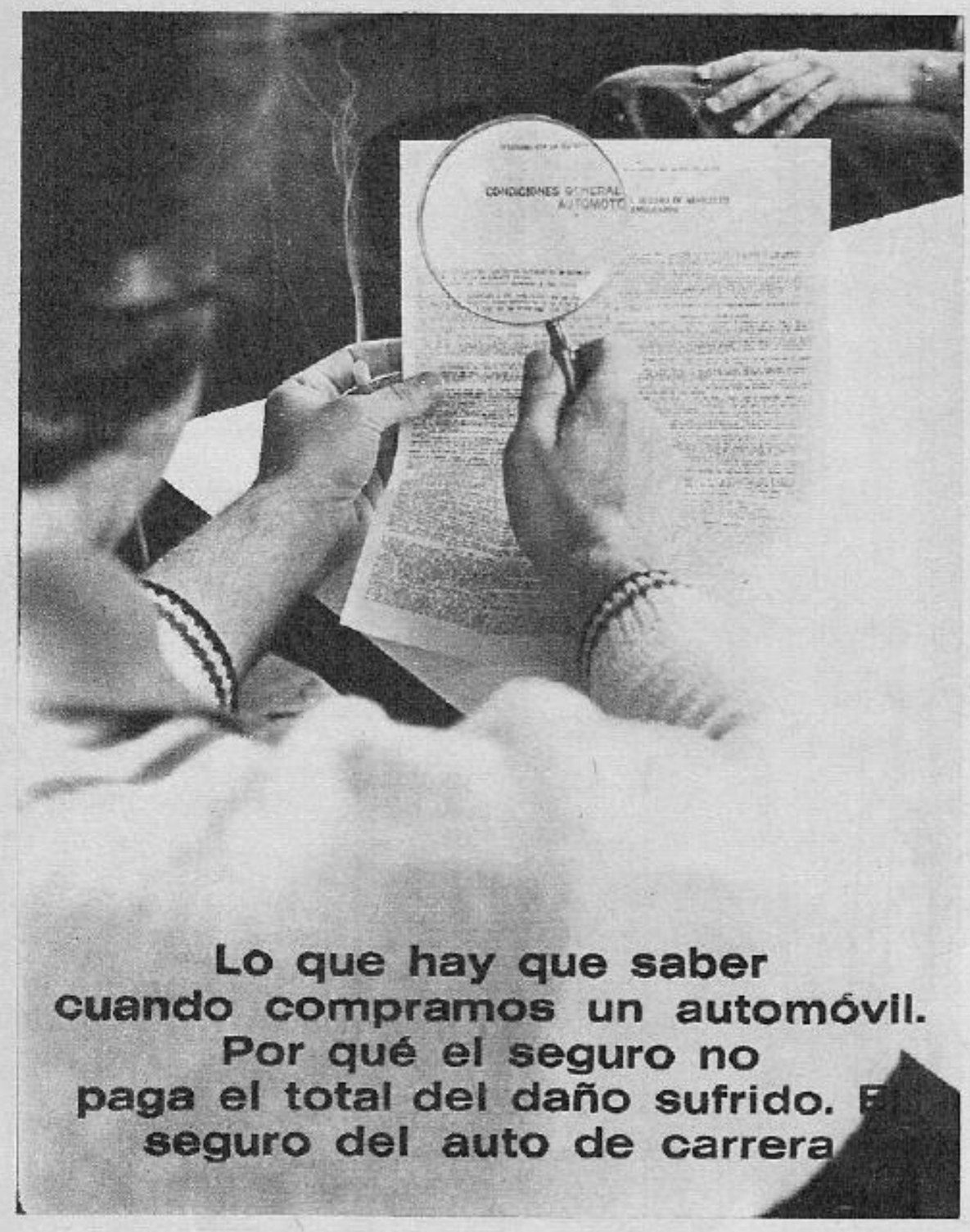
Calamante, ante la falta de carreras de TC, le presta la cupé a su preparador Omar Baudo, quien lleva de acompañante a Alberto Calamante en una carrera de la categoría Mar y Sierras. Al otro sábado, Alberto sale con la cupé a la ruta para ablandar el motor luego de una "fajada". Le gusta, le toma la mano y le pide a don Mariano que lo deje correr en domingo. De esta manera, Calamante (h) debuta en el circuito "La Virgen del Camino" y gana en forma rotunda y aplastante.

Corre sucesivamente en Necochea y luego en Lobería, hilando tres triunfos consecutivos a partir de su debut.

Pero el camino de padre e hijo se unirá nuevamente en una coincidencia aún mayor que la de haberse iniciado juntos: correrán en TC, don Mariano de piloto y Alberto de copiloto. La idea es que Alberto vea y aprenda del padre, para después correr solo.

Los Calamante forman una familia de pilotos natos. El segundo hijo, Carlos Rubén, ya está pensando seriamente en el tema, y no es de extrañar que dentro de poco sean tres los Calamante corredores.

EL SEGURO BAJO



Lo que hay que saber cuando compramos un automóvil. Por qué el seguro no paga el total del daño sufrido. El seguro del auto de carrera

El gaucho "de automóvil" gusta, es más, exige, andar seguro. Y tiene la ventaja de poder hacerlo, a diferencia de lo que ocurría con los gauchos legendarios de las pampas, tan indefensos como eran a los efectos del granizo, el incendio y, por supuesto, a la acción del comisario, según nos han contado Martín Fierro y el viejo Vizcacha.

Es por esto que no dudamos que ustedes como nosotros han sido protagonistas o cuando menos espectadores de una o más operaciones de seguros, coberturas que se contratan a diario para asegurar a miles y miles de automóviles de todo tipo.

Sin embargo, y no obstante ser uno de los negocios más comunes relacionados con el automóvil, es conveniente que hoy hagamos juntos una radiografía del ABC del seguro.

QUE ES UN SEGURO

Primero que nada hay que preguntarse qué es un seguro. El artículo 1º de la ley 17.418 precisa: "Hay contrato de seguro cuando el asegurador se obliga mediante una prima o cotización a resarcir un daño o cumplir la prestación convenida si ocurre el evento preciso". Este contrato de seguro en la ley 17.418 es muy similar entonces en su estructura jurídica al del viejo Código de Comercio y por ello participa en sus características del contrato que define el artículo 492 del mismo: es consensual, bilateral, oneroso y aleatorio.

Es aleatorio, porque las ventajas o pérdidas que derivan de este contrato para ambas partes contratantes o para una de ellas depende de un acontecimiento incierto. Si se produce (el incendio, robo o accidente) entonces produce todos sus efectos y el asegurado, conforme a sus derechos, solicita y obtiene la cobertura de los daños sufridos en su coche, indemnización que debe pagar el asegurador.

A este contrato de la ley 17.418 **pocos se detienen a analizarlo, a estudiarlo en detalle en el momento de concertar un seguro.**

En realidad, la velocidad con que se conciertan las operaciones deja poco tiempo para estos menesteres, que sin embargo son propios de la inalienable defensa del automovilista.

Pues bien, estas pólizas tipo, **con su pequeña letra** (casi microscópica e ilegible), están dentro de lo que se denomina contratos de adhesión, similares en sus características a los contratos de trasporte de pasajeros o de carga: tienen dos partes contratantes teóricamente en un plano de igualdad, pero, en la práctica, el asegurado debe aceptar las condiciones impresas, como única alternativa jurídica posible, para que pueda concretarse la operación. No tiene, pues, el asegurado otra alternativa que adherirse al contrato tipo, cuyas 50 cláusulas han sido establecidas oficialmente por la Superintendencia Nacional de Seguros y son obligatorias para las empresas en sus operaciones comerciales.

COMO SE OBTIENE POR GESTION PROPIA

Lo más común es que el concesionario que le vende un automóvil 0 Km, el acreedor prendario o una gestoría se ocupen en su nombre de gestionar la contratación del seguro. Pero si usted se decide a hacerlo por sí mismo, porque quiere elegir la compañía que le cobre primas más baratas o le asegure una cobertura "segura", como cualquier hijo de vecino va a terminar en el bruñido escritorio de uno de los vendedores de la Compañía X, si es que no se le adelantó el vendedor "móvil" de otra empresa competidora, tocando el timbre en su departamento a primera hora de la mañana.

Uno u otro le van a hacer llenar una solicitud donde se describe con prolija precisión el vehículo objeto del seguro (tipo, carrocería, marca de fábrica, modelo, número de motor, etcétera).

En caso de que su coche sea usado, el paso siguiente va a ser el envío por parte de la compañía de un inspector (que se las sabe todas) para que escudriñe el automóvil de punta a punta e informe si está en condiciones de mantenimiento, con la carrocería y el motor razonablemente sanos. Si no le encuentra picaduras a la chapa, el motor desinflado o rastros evidentes de un reciente choque, es muy probable que en pocos días usted sea citado a firmar con el gerente de la compañía el contrato tipo.

Esta inspección no se realiza en el caso de los 0 Km, ya que la fábrica y el concesionario que lo entrega, garantizan la pureza del producto.

Muchas veces nos han preguntado si se puede asegurar también un coche muy viejo. La única respuesta adecuada es que esto depende del tipo del coche de que se trate. Porque una cosa es viejo y otra, antiguo. La diferencia estriba en que el coche antiguo (un Bentley 1926, un De Dion Bouton, un Lasalle, una Bugatti) pueden tener un precio elevado que merece la atención y cobertura del asegurador. Pero un coche viejo y mal cuidado, de serie, con un valor de venta bajo, no puede tentar a ningún asegurador. Y como decía no sé quién: seguro que no se asegura.

EL CONTRATO Y SUS BEMOLES

Una vez que se ha presentado la solicitud y la inspección informa que está en condiciones de ser asegurado y se firma la póliza en doble ejemplar con el gerente de la compañía, empieza a correr el plazo de un año que dura normalmente esta relación jurídica.

Como el contrato es aleatorio, si en el trascurso del año uno ha acelerado y desacelerado "a piacere", atravesando con espíritu atlético lluvias y tormentas, evitando con espíritu "corsa" toda ocasión de choque, la relación contractual con la empresa se va a reducir al pago de la prima.

CASO EN QUE HAY DAÑOS

Pero si su espíritu no fue tan acendrado como para acelerar y desacelerar sin chocar ni que lo choquen o si le robaron una cubierta o todo el automóvil, inevitablemente se pondrá en movimiento todo el mecanismo jurídico contenido en las cincuenta cláusulas de la póliza tipo que contrató con la aseguradora. Es precisamente éste el punto en que tenemos más interés en asesorarlo.

1º **Denuncia del hecho:** Conforme lo indica la cláusula 4 de la póliza tipo, usted debe denunciar en la compañía los daños sufridos en el coche, su robo, etcétera, dentro de los tres días de producido el hecho.

2º **Riesgos cubiertos:** La cláusula 11 (escrita siempre en esa letra chica, tan poco "corsa") afirma que el asegurador lo indemnizará por los daños materiales que sufra el vehículo, objeto del seguro, por la acción directa del fuego, explosión, vuelco,, roce o choque con otros vehículos, personas, animales, ya sea que su automóvil esté circulando, fuera remolcado, se hallare estacionado bajo techo o al aire libre.

Esta cobertura cubre el costo total del vehículo y el de las piezas, partes fijas y accesorios, con exclusión del aparato de radio o estereofónico, los cuales serán cubiertos sólo en el caso de que se pague prima adicional.

3º **Riesgos excluidos:** Pero no nos pongamos tan contentos, porque como todo el mundo sabe hay riesgos excluidos, que sólo paga Tata Dios.

Estos son los producidos cuando el automóvil es conducido por personas que no están habilitadas para el manejo (menores de 21 años, conductores de taxis o camiones sin carnet profesional o de coches de carrera sin licencia).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por el Dr. ARTURO PELLET LASTRA

LA LUPA

También están excluidos los riesgos producidos por causas fortuitas o de fuerza mayor (granizo e inundación no previsibles, terremoto, caída de meteoritos, daños provocados por la guerrilla urbana, por motín o tumulto popular y rebelión, huelga, etcétera).

EL SEGURO DEL AUTO DE CARRERA

El inciso "k" de la cláusula 31 de las pólizas tipo excluye los riesgos que sufre el coche mientras toma parte en carreras o certámenes de velocidad.

En general, las empresas, siguiendo esta norma al pie de la letra, no aseguran por un plazo de tiempo (un año o seis meses) al automóvil de carrera. A lo sumo les aseguran con una prima alta, por una sola competencia. Este es un criterio que debe modificarse. Las normas de seguridad adoptadas por CADAD ensanchan el margen de seguridad en circuitos cerrados y competencias en ruta.

O sea, que en términos generales se cubren todos los daños comunes derivados de accidentes, robo e incendio, pero se excluyen simultáneamente los no comunes, derivados de causas fortuitas o de fuerza mayor, que sólo son cubiertos en algunos casos si el asegurado paga un adicional junto con la prima por todo riesgo.

Por supuesto, se cubren también los daños sufridos por terceros no trasportados (léase peatones) si somos culpables del accidente que motiva el reclamo.

POR QUE NO SE PAGA EL VALOR TOTAL DEL DAÑO

Más de una vez ustedes se han preguntado por qué razón en la mayor parte de los contratos de seguros no se paga el valor total del daño.

La respuesta tiene dos claves: las franquicias y el sobreprecio, por el que se aseguran muchas veces los automóviles usados.

La franquicia: es la parte de riesgo que contractualmente toma a su cargo el asegurado y está fijada en un porcentaje mínimo de 1½ % sobre el monto del daño parcial o total denunciado.

Esta franquicia en la práctica se deduce de la suma en dinero que nosotros debemos cobrar en la caja de la compañía una vez autorizado el pago del siniestro.

Hasta el 1º de noviembre del año pasado esta franquicia era obligatoria en todas las pólizas tipo. En esa fecha la Superintendencia de Seguros decidió que se podía contratar con franquicia o sin franquicia; sin embargo actualmente el 95 % de los contratos se siguen haciendo con franquicia, porque la prima es más barata.

Vamos a ilustrar esto con un ejemplo. El Fiat 1500, modelo 1969, se asegura en plaza, tanto para el caso de pérdida por robo como para el caso de daños, en 12.000 pesos ley, pagando una prima anual de 960 a 970 pesos ley. Si usted lo contrata así, con franquicia, y el coche es robado o resulta destruido totalmente, la compañía le pagará el valor del seguro (12 mil pesos) menos el 1½ % (o sea 180 pesos ley).

Ahora bien, si lo contrata sin franquicia, en lugar de pagar 970 pesos ley de prima anual, deberá pagar 1.240 pesos, con lo cual el beneficio que podría haber traído la no obligatoriedad de la franquicia, en la práctica queda anulado en muchos casos por la mayor prima que se cobra ahora en plaza.

En suma, si hacemos números, nos puede resultar más conveniente contratar el seguro con la pequeña prima del 1½ %.

El sobrevalor de tasación: Ahora bien, el mayor problema que se nos puede presentar, cuando se produce el daño o robo que nos lleva a reclamar la indemnización pactada, no radica tanto en la franquicia, como en lo que se podría denominar la sobretasación del automóvil en el momento de contratar el seguro.

Esto ocurre cuando en vez de contratar el seguro por el precio real del vehículo, que en el caso del Fiat 1500, modelo 69, sería de 12.000 pesos, lo contratamos en 15.000 pesos ley, o sea 3.000 pesos más de lo que realmente vale.

En estos casos, muchas veces, cuando se produce el daño o robo, no se paga el precio fijado, sino el real, que es un 15 ó 20 % más bajo.

Este es el punto clave que usted debe tener en cuenta: contratar su seguro en el precio real que el vehículo tiene en ese momento en plaza. Si no lo hace así, probablemente tenga un disgusto serio cuando necesite cobrar el seguro para reemplazar el coche.

6º Premios y primas: Ya que estamos hablando de primas, conviene definir en lenguaje corriente que la prima es la cuota (anual, semestral o mensual) con que pagamos el servicio de cobertura de riesgos que nos presta la compañía. El premio, como se sabe, es también la cuota de retribución de los servicios asegurados, pero incluye además de la prima común las adicionales (por riesgos extraordinarios) y los gastos administrativos.

Con esto ponemos punto final. Por supuesto que no hemos agotado el tema, Esto, en realidad, es imposible, pero al menos ustedes tienen un panorama en forma de vademécum, que pueden guardar en la guantera del coche para leer un minuto antes de apretar el acelerador, tentando al demonio, o un minuto después del choque o del robo, episodios que forzosamente iniciarán el proceso que describimos en estas páginas.

Conozca el placer de tener y regalar

LEDUC®

COLOR FLASH 127

La máquina del amor!



BOOM S.A.

cuesta menos de $ 24.90

También en atractiva CAJA REGALO compuesta por:

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

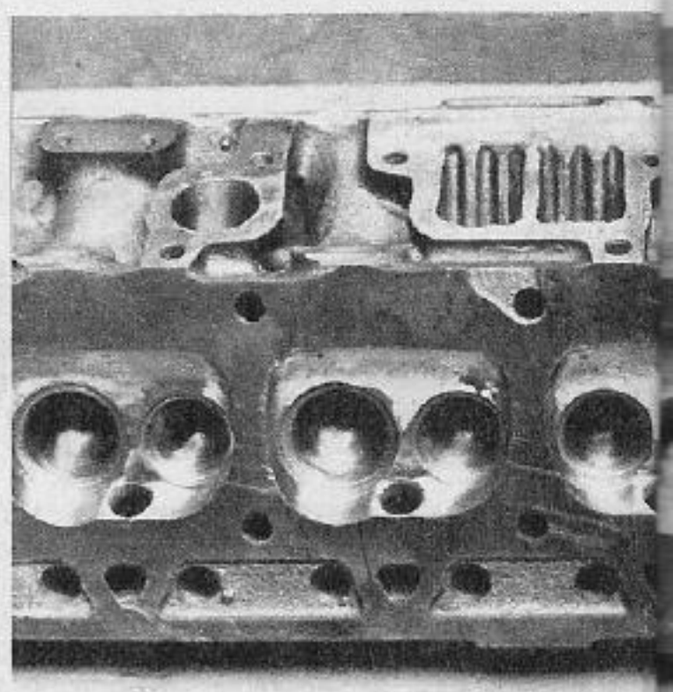
Cuesta menos de

$ 39.-

Adquiérala en todas las casas del ramo

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





La tapa de cilindros ya trabajada. Obsérvese el pulido de las cámaras de combustión y los orificios de escape (arriba) redondeados para el múltiple de salida de orificios redondos.

Distribuidor Mallory YC-493-A de alto rendimiento y tapa hermética.



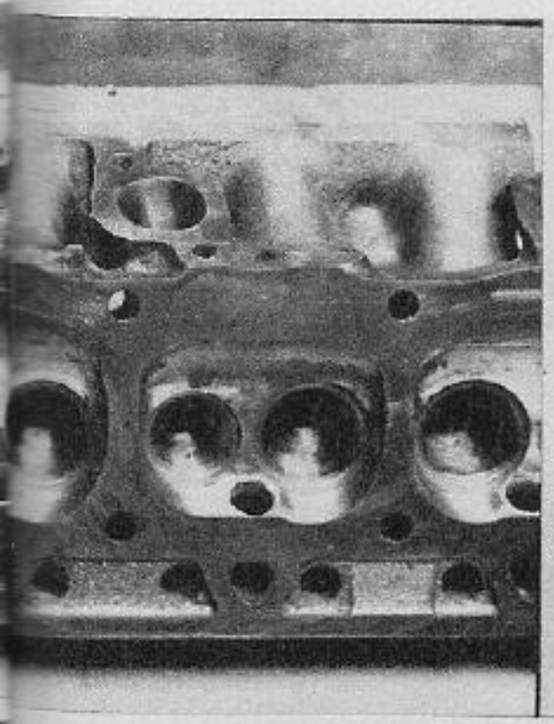
Si el hobby de Ford es su hobby y le gusta andar un poquito más rápido que el resto de los mortales falconistas, Pocho Martins tiene la "posta" que usted esperaba. Y como no es egoísta la comparte con los ávidos de velocidad. Una preparación de calle sencilla y de razonable costo

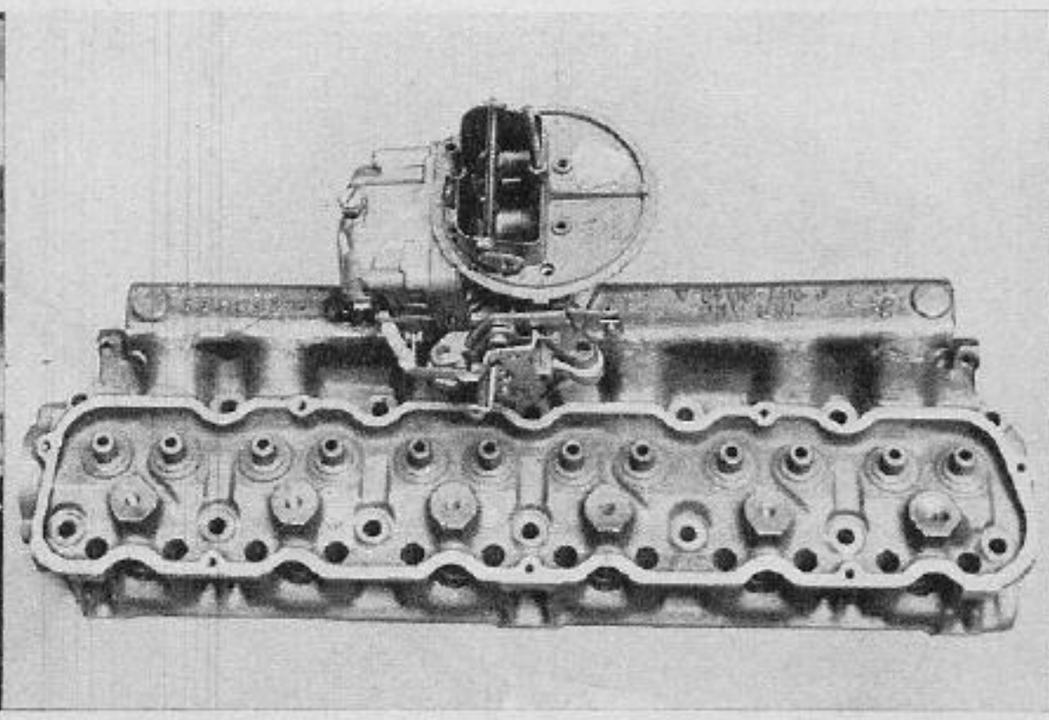
PREPARAN

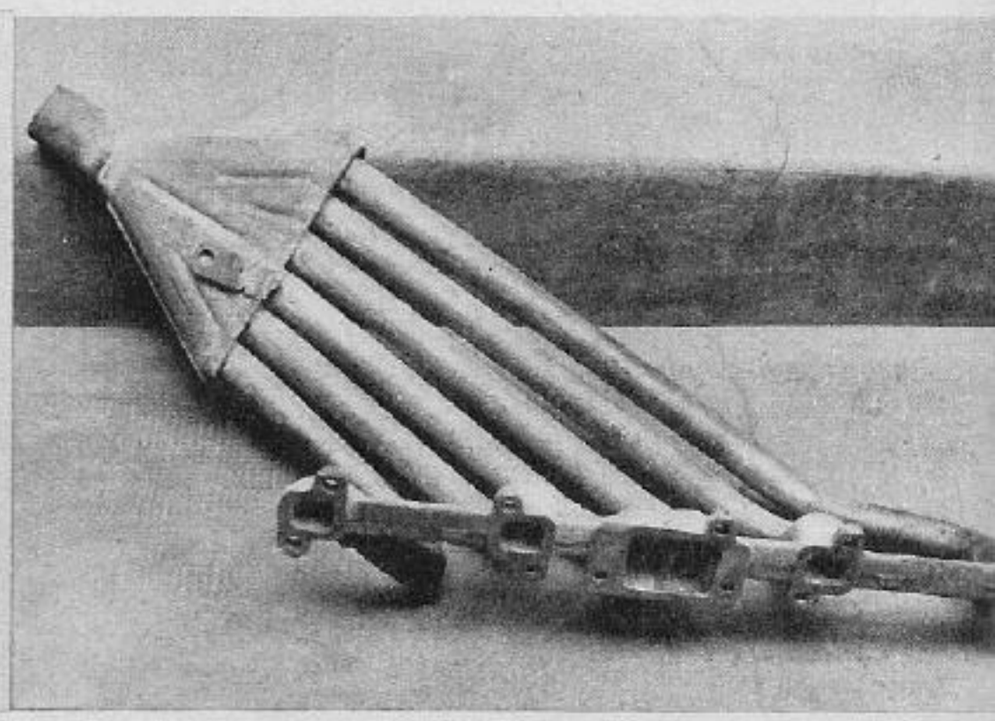
En versiones anteriores de esta serie de notas, en las que calificados especialistas nos aconsejan en cuanto a qué es lo que debe hacerse para incrementar las prestaciones de nuestros automóviles de calle, nos hemos ocupado de tres exponentes de la industria nacional de baja cilindrada. Hoy —para matizar— le toca el turno a un vehículo que a lo largo de 9 años ha sabido ganarse la preferencia de una gran masa de usuarios adicta a los coches de tamaño mediano-grande: el Ford Falcon.

En la misma temática que las anteriores preparaciones, ésta tiende a lograr para el automóvil común un poco más de potencia, velocidad final y "pique",

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





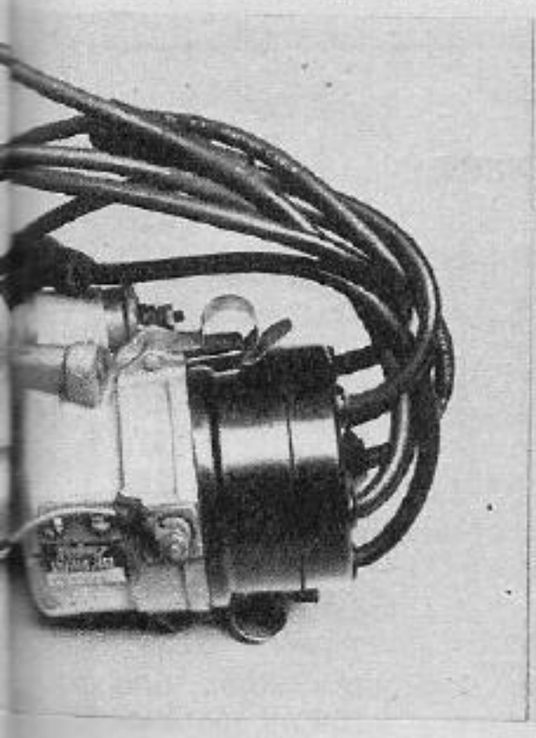


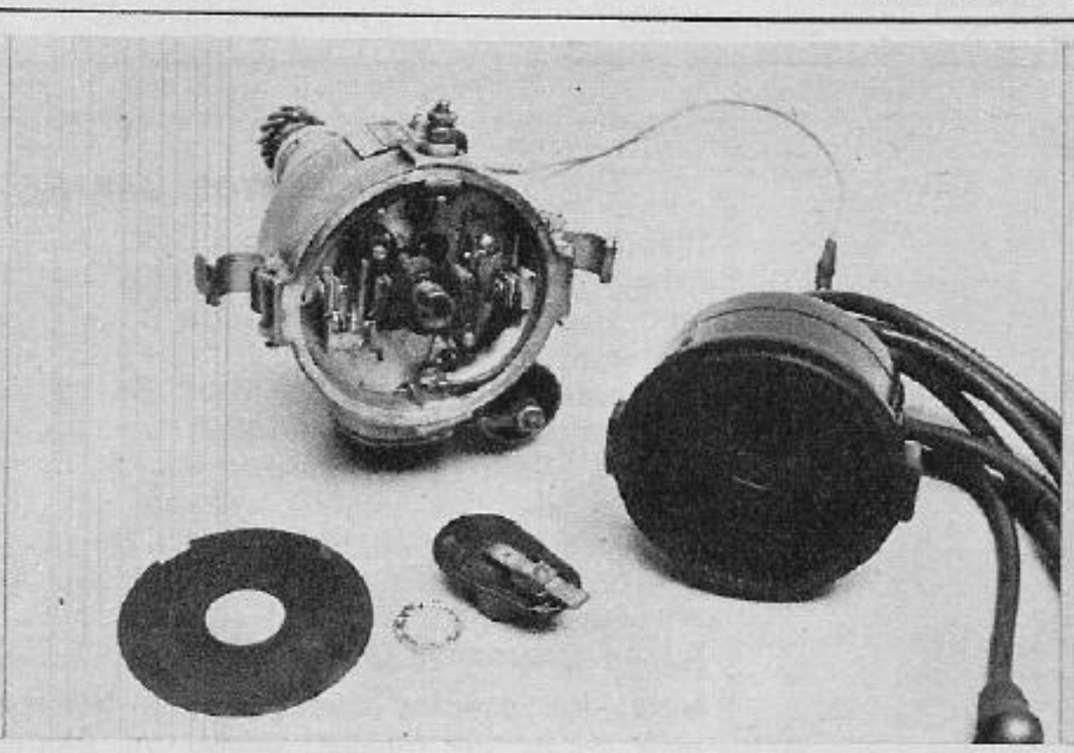
La tapa con el carburador Holley 36/36. La línea sobreimpresa marca el corte y posterior soldadura a fin de pulir los conductos de admisión.

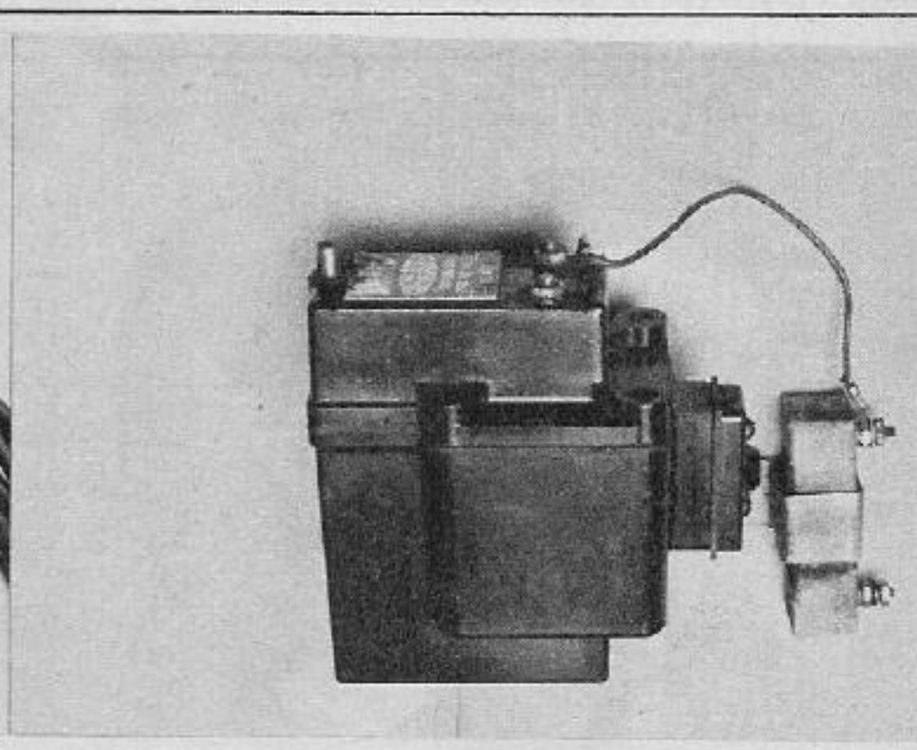
Múltiple XP de seis salidas individuales. Para la tapa que vemos en foto 1, se conseguirá una similar pero con los orificios de entrada redondos. La ilustrada es para el caso que no se modifique la forma de éstos.

El distribuidor Mallory desarmado. Obsérvese el doble juego de platinos. Son los mismos usados en TC.

Bobina Mallory. Asegura un enorme potencial a cualquier régimen de rotación del motor.







sacrificando un mínimo de economía en el consumo de combustible. Pero para quien quiera darse el gusto de andar un poco más rápido, el plus en el gasto de nafta —y el emergente de la preparación— será sobrellevado con estoicismo y alegría.

Como siempre, CORSA ha recurrido a un especialista reconocido en la marca. En este caso, el consultado es "Pocho" Martins, vinculado desde que tiene uso de razón a la marca del óvalo, ya que su padre, "Marconi", fue el acompañante por muchos años, en las décadas del 40 y 50, de Oscar Gálvez, y los dos fueron los responsables de la conducción del primer equipo de Ford Motor Argentina que con los Falcon obtuvjera resultados tan significativos como el triunfo de Alzaga en la Vuelta del Pan de Azúcar, en 1965, y también con Rolo al volante la excelente actuación en la "Dos Océanos". Actualmente en el taller de los Martins, en Tres Arroyos 545, Capital, se siguen atendiendo algunos Falcon de carrera, como los de Beguerie y Alcuaz.

Veamos ahora lo aconsejado por "Pocho" para los Falcon 187", 188" y 221".

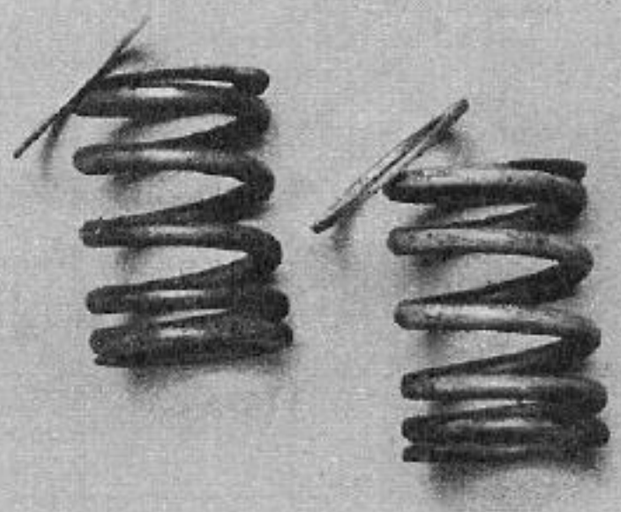
LAS MODIFICAS

No son muchos los elementos que hay que cambiar o modificar. Enumerémoslos: a) Tapa de cilindros; b) Arbol de levas; c) Botadores; d) Embrague; e) Volante motor; f) Carburador; g) Distribuidor; h) Bobina; i) Múltiple de escape; j) Bujías; k) Resortes de suspensión; m) Amortiguadores; n) Elástico de suspensión. Veamos paso por paso cuáles son esos cambios o modificaciones:

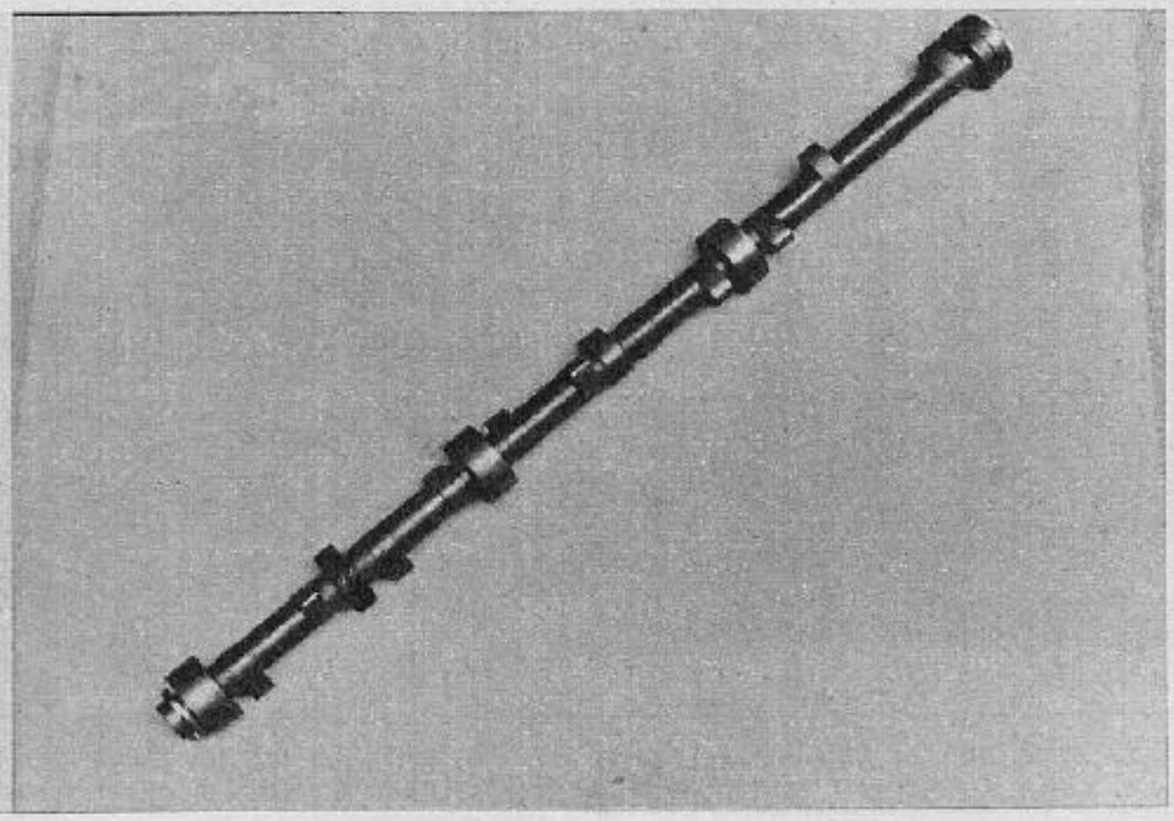
a) **Tapa de cilindros:** la gran dificultad del motor Falcon 6 cilindros para realizarse el clásico trabajo de pulido de conductos de admisión estriba en que éste es un tubo cerrado que no deja al descubierto —como en la mayoría de los motores, al retirarlo— los orificios de entrada de mezcla combustible a las cámaras de combustión. La única solución, entonces, es cortar longitudinalmente el múltiple, hacer el trabajo de agrandamiento y pulido de los conductos y luego volver a soldar lo cortado.

Para el corte convendrá, aunque no es nada del otro mundo, recurrir a algún taller que cuente con las herramientas necesarias para realizarlo a la perfección. Lo mismo vale para la soldadura, que tendrá que hacerse en frío (eléctrica) para evitar que la tapa se deforme con la alta temperatura y quede, al montarla, en tensión, lo que seguramente traería apareada una rotura o rajadura fatal. El pulido consiste en lo de siempre: con amoladora de eje flexible, se agrandan los conductos y se quitan aspere-

DO EL FORD FALCON →

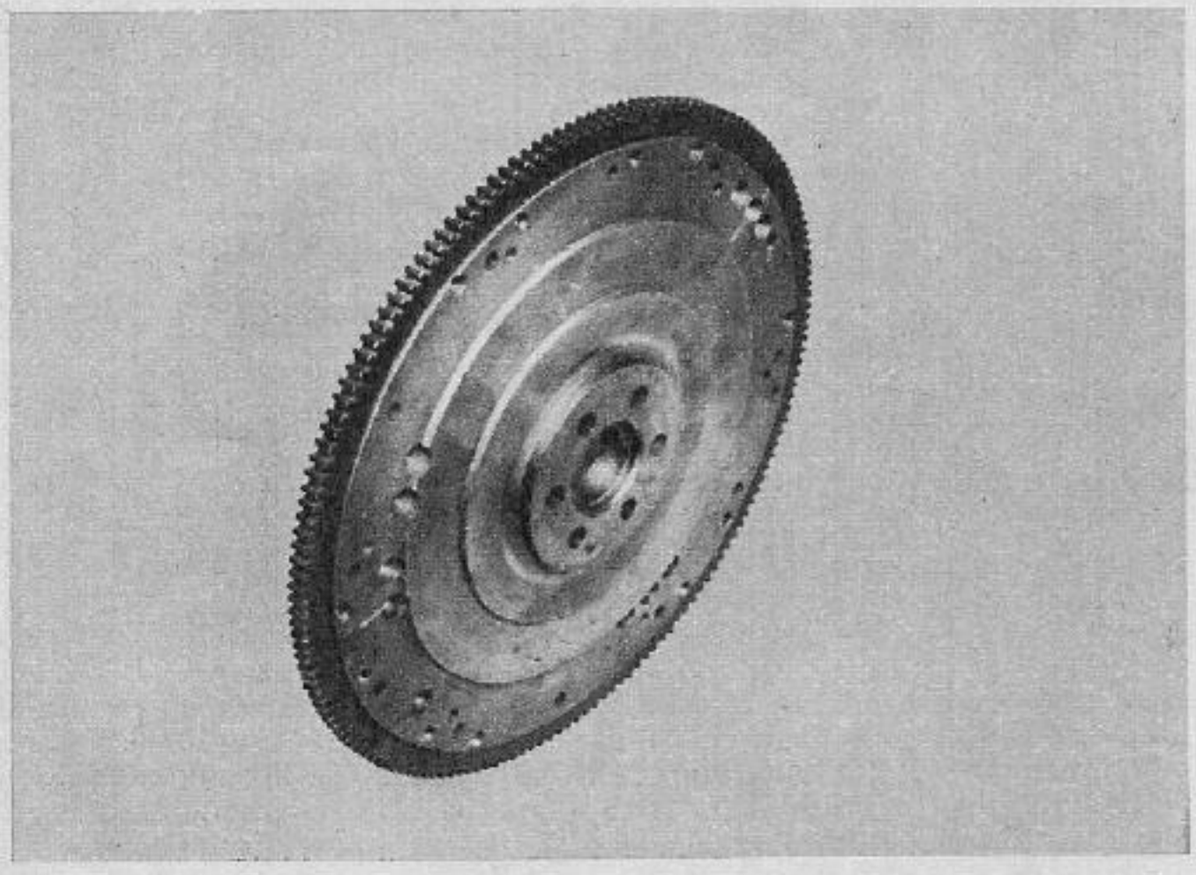


Se mantienen los resortes originales de válvulas, pero suplementados con una arandela de 1,25 ó 1,50 mm.



El árbol aconsejado por Martins: tiene el cruce inmediato superior al standard.

Al volante motor se lo aliviana en dos kilos y medio del lado posterior. Obsérvese el escalonamiento y los orificios del balanceado.



¿CUANTOS MARAVEDIES?

Trabajo en tapa de cilindros	480
Arbol de levas Montal F-1	120
Embrague de placa reforzada	220
Alivianar volante motor	
Carburador Holley doble boca 36/36	292
Distribuidor Mallory YC-493-A	430
Bobina Mallory Volt Master Mk 2	270
Múltiple de seis salidas (escape)	250
Resortes de suspensión Hoesch TM (2)	124
Amortiguadores Fric-Rot Competición (4)	220
Trabajo en los elásticos	65
Bujías Champion UF-9Y (6)	33

Nota: los precios dados deben tomarse solamente como una guía de lo que pueden costar los elementos y trabajos mencionados en esta nota. Puede haber fluctuaciones de un comercio y/o taller a otro, y en algunos puede haber descuentos, por lo que las cifras en la mayoría de los casos son estimativas. Los valores están expresados en pesos Ley 18.188.

zas y saltos bruscos de la fundición. Luego, con tela esmeril fina embebida en aceite liviano o querosén, se pule a espejo con paciencia y tiempo. Lo mismo se hace en el cielo de la cámara de combustión, cuidando de no tocar los asientos de válvulas. A la tapa se le cepillarán en su base 8 décimas de mm, con lo que la compresión subirá a 9:1, admitiendo, sin embargo, que al motor se lo alimente con nafta especial de surtidor.

Las válvulas quedan originales, y a los resortes se los suplementará con una arandela de 1,25 mm de espesor para darles más carga.

Es, asimismo, importante que las salidas de escape de la tapa de cilindros coincidan con los tubos del múltiple de escape a colocar. Si no fuera así se formaría un escalón que, a su vez, produciría turbulencias "non sanctas".

b) **Arbol de levas:** el original se cambiará por otro un poco más picantito sin llegar al extremo de lo rabioso, pues en el tranquilo andar ciudadano el funcionamiento en baja sería desparejo. Martins aconseja el árbol F-1 de Montal (Austria 2361, Cap.), cuyo cruce es el inmediato superior al standard. Para los curiosos y/o entendidos el reglaje es el siguiente: AAA 37º; RCA (no Victor) 80º; AAE 75º; RCE 33º con una alzada de 9 mm.

c) **Botadores:** si el motor está equipado con botadores hidráulicos, habrá que cambiarlos por los de tipo común originales de Falcon.

d) **Embrague:** se desmontará y se cambiará por otro de placa reforzada. Se aconseja el Boulogne, que es provisto en recambio.

e) **Volante motor:** se le quitan 2,5 kg de la cara posterior, o sea la que mira hacia el cigüeñal. Para no debilitarlo, el trabajo se efectúa en forma escalonada (ver foto). Luego se lo balancea mediante agujeros no pasantes.

f) **Carburador:** aunque es posible mantener el original, pero agrandado, se obtendrá mucho mejor rendimiento cambiándolo por uno más grande de doble boca. El más indicado es el Holley Argelite 36/36, original del motor de F-100. Lógicamente, habrá que adaptarle una brida especial, de las cuales los Martins tienen existencia.

g) **Distribuidor:** por su alta performance es sumamente recomendable el distribuidor de procedencia americana marca Mallory, cuya sigla es YC-493-A, con el que Martins equipa a los coches de carrera. Es de cierre hermético y cuenta con dos platinos que trabajan alternativamente.

h) **Bobina:** por las mismas razones que en el caso del distribuidor, se reemplaza la standard por la Mallory Volt Master Mk 2. Ambos elementos pueden ser comprados en lo de Andrés Ferreño, Av. del Libertador 8688, Capital.

i) **Múltiple:** con el original se puede hacer un saxofón (o una tuba, si se prefiere) y en su lugar se coloca uno de los del tipo XP, que abundan en los comercios de plaza y que constan de seis salidas individuales.

j) **Bujías:** usar Champion UF 9Y, más frías que las originales.

k) **Resortes de suspensión:** es conveniente reemplazar los de fábrica por otros más duros que bien pueden ser los Hoesch TM.

m) **Amortiguadores:** se recomiendan los Fric Rot Competición.

n) **Elástico de suspensión trasera:** hay que reforzarlo. En Elásticos Alvi, Gascón 1683, se especializan en este trabajo. Le colocan a la ballesta una segunda hoja especial que llega hasta los ojales. Esta sirve para proteger a la hoja maestra. Además, le darán la curva apropiada para doblar fuerte y, si hace falta, le cambiarán los separadores de plástico de las hojas.

Y con esto queda listo el pollo. Como se comprueba luego de una lectura a lo precedente, hay trabajos que pueden hacerse o no, por lo que el costo de la preparación no es fijo. Además, pueden agregarse otros elementos, como ser cuentavueltas, palanca al piso, faros adicionales, etc. etc., amén de otros de seguridad, como cinturones y matafuego.

Martins asegura que con esta preparación el Falcon 188" alcanza los 178 km/h de máxima y el Ford 221" casi 190. Así que los que estén dispuestos... ¡manos a la obra!...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Todos fuimos testigos: Chevrolet Campeón SP 1970



1 de Marzo



22 de Marzo



26 de Abril



10 de Mayo



14 de Junio



31 de Mayo



28 de Junio



12 de Julio



26 de Julio



16 de Agosto



23 de Agosto



4 de Octubre



11 de Octubre



25 de Octubre



14 carreras ganadas sobre 17 corridas son el triunfo de todos. Su triunfo, porque usted siempre nos alentó desde las tribunas. El de Nestor García Veiga. El de la Comisión Deportiva de Concesionarios Chevrolet.

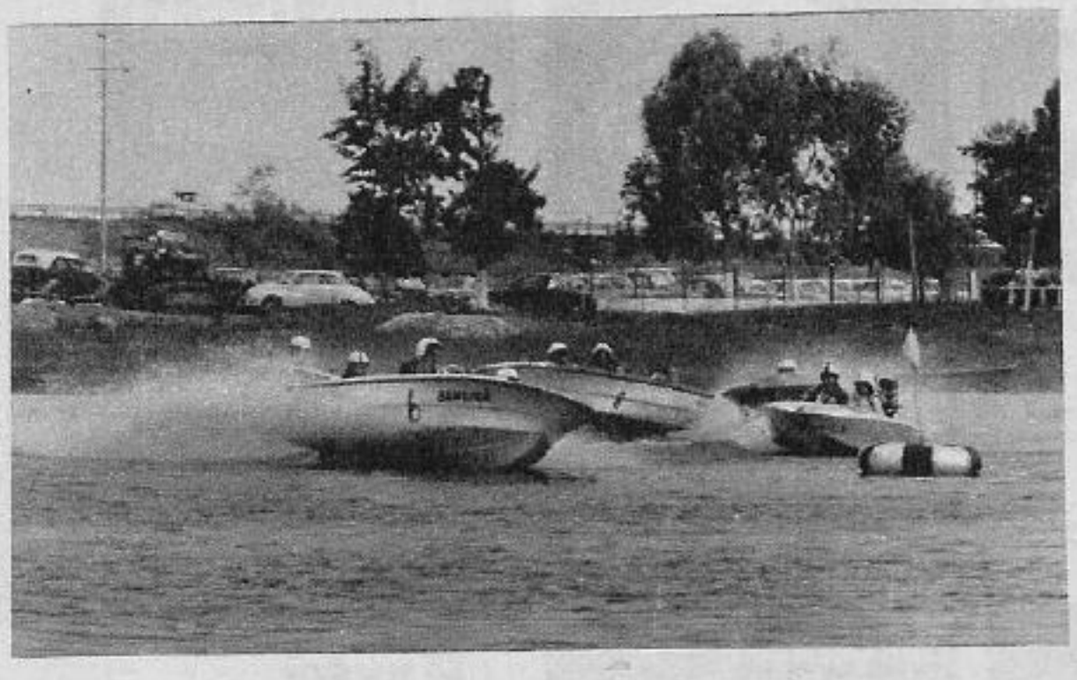
En esta temporada todos los autódromos del país fueron testigos del triunfo del motor Chevrolet 250-7B (el mismo motor que usted tiene en el Chevy SS Coupé y en el Chevy Deluxe). A todos los responsables de este triunfo: Gracias... Muchas Gracias.

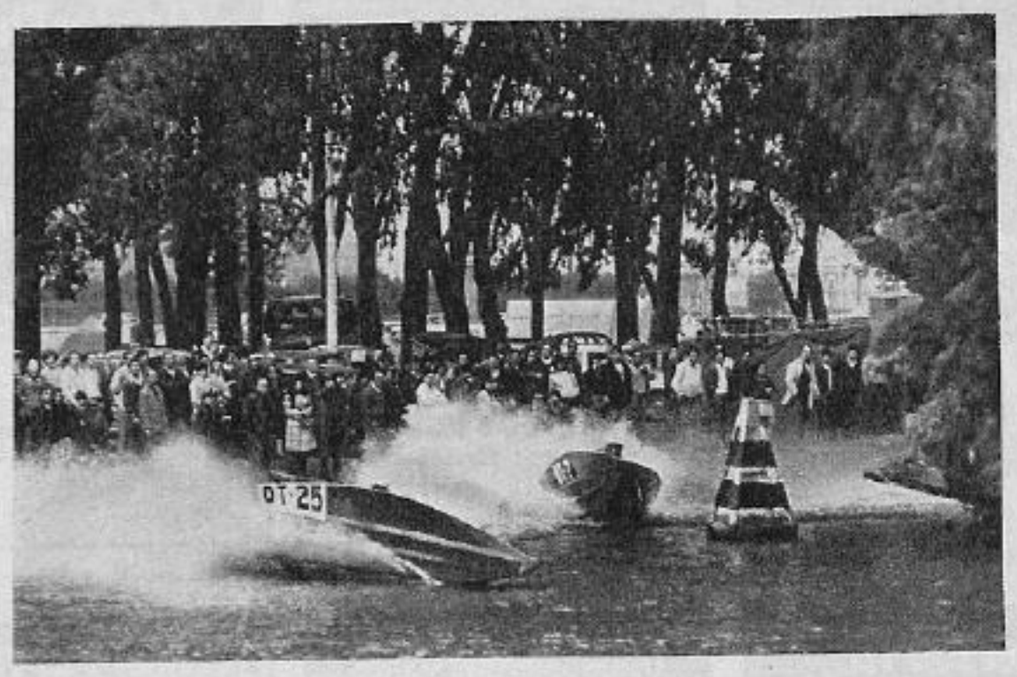
cdc

La Comisión deportiva de Concesionarios General Motors Argentina felicita a los volantes Chevrolet.

CARRERAS DE CIRCUITOS

La carrera de circuito ida y vuelta y triángulo. El viraje de la boya y la forma de hacerlo rápido. La largada: ensayo previo y cálculo del "pique" necesario. Descripción de una manga hecha por un pIloto.





Excelente viraje de una boya. El casco se "frena" en su derrapaje y el acelerador ya está a fondo buscando la salida más rápida. El competidor de atrás ya inició su aproximación. Para él quedan todo el torbellino de espuma y el oleaje del puntero.

Escenario: Lago del Parque Almirante Brown. Cinco embarcaciones de la clase Anexo P toman una boya. Es una categoría en que puede vivirse tanta emoción como con hidroplanos de alta velocidad.

Como se ve, en el reloj faltan cuatro minutos para la largada. El gran tamaño de la estera, de la aguja y la subdivisión en segundos de los últimos quince facilitan la tarea de los pilotos para cruzar la línea en el momento preciso.

Resulta obvio señalar que no todas las carreras de lanchas son iguales. Una cosa es disputar siete minutos de carrera en un circuito y otra, disputar una prueba de tres horas en el río. Por otra parte, en un circuito la pérdida de un segundo, una mala largada o una curva mal tomada representan en forma indefectible la pérdida de la carrera.

La carrera en río no es tan rigurosa en ese sentido, generalmente hay oportunidad para recuperar algún tiempo perdido, cosa que en circuito no puede entrar dentro de cálculos razonables. Difieren también por los elementos a llevar a bordo, ya que en una carrera de circuito la lancha corre "pelada", mientras que en el río es necesario llevar repuestos, combustible en cantidad (si no se efectúa reaprovisionamiento), etcétera. La lancha de turismo, a la que hemos dedicado estas notas, es la misma en ambas ocasiones (circuito o río), pero no es lo mismo la forma de correr ni las situaciones que pueden presentarse. Tratemos de desentrañar los entretelones de una carrera y ver qué pasa y cómo conviene proceder.

COMPETENCIAS DE CIRCUITO

El recorrido está siempre demarcado por boyas. Pueden ser dos, en cuyo caso se recorre un camino que podríamos llamar de ida y vuelta, dejando siempre las boyas por babor, es decir que se gira hacia la izquierda. Otra posibilidad es la demarcación por tres boyas (circuito triángulo), ya que los pilotos deben recorrer los lados imaginarios de un triángulo cuyos vértices los constituyen las boyas. Las carreras pueden ser de variada duración, pero las más comunes son aquellas en que la disputa se hace por mangas de unas ocho vueltas. Pongamos un ejemplo. El lago de Palermo tiene un circuito del tipo ida y vuelta, con algo más de quinientos metros de distancia entre boyas. Si pensamos que ocho vueltas se cumplen en la mayoría de las categorías en no mucho más de siete minutos, vemos qué importancia toman las curvas, o sea las viradas en las boyas. La "curva" puede considerarse que empieza cincuenta metros antes de la boya, de modo tal que de cada recta de 550 metros unos cien pertenecen a la curva. Resulta innegable que es allí donde hay que poner atención. A igualdad de velocidad la carrera se gana o se pierde en las curvas y no es la primera vez que una lancha con mayor velocidad pierde una carrera por un trompo inesperado o una clavada imprevista en la curva. Del viraje poco se puede decir. Lo que sí, hay que hacerlo con la menor pérdida de tiempo posible, y para ello deben conocerse perfectamente las características de la embarcación que se conduce. Un ejemplo clásico de esto es el enfrentamiento que no hace mucho se produjo en el Campeonato Metropolitano de Motonáutica entre un catamarán y un hidroplano, y también entre un catamarán y alguna lancha de líneas en V. La mayor adaptabilidad del casco tipo catamarán para "cerrarse" en las curvas sin derrapar y casi sin pérdida de velocidad llegaba a compensar la diferencia de velocidad pura que tenía respecto de las otras lanchas. Pero para llegar a saber cómo debe doblarse con una embarcación hay una sola verdad que no miente: el reloj. Para saber si conviene virar más abierto o más cerrado no hay que dejarse llevar por la sensación que se experimenta a bordo ni por los comentarios de la "barra" en la orilla; lo que hay que hacer es dar la vuelta en el menor tiempo posible. Para ello deben tomarse como referencia dos puntos suficientemente alejados de la boya, uno en la recta de ida y otro en la de vuelta; será suficiente con que disten doscientos metros de la boya. De esa manera no sólo se incluye en el tiempo la entrada sino también la salida con el correspondiente reprise. Un extremo sería venir pegado a la boya y frenar casi hasta cero, dar la vuelta junto a la boya lentamente y picar nuevamente pegado. El otro sería venir tan abierto que la curva puede ser tomada sin disminuir la velocidad, lo que equivale a pensar en un radio de curvatura de no menos de cincuenta metros. Ambos son tiempos pésimos, pero resulta inmediata la conclusión que entre los dos extremos debe de haber un tiempo óptimo que es el que hay que buscar. Para encontrarlo no hay nada mejor que efectuar un plan de pruebas, es decir, una programación de ensayos muy sencilla. Se bosqueja en un papel la posición de la boya y de los puntos elegidos como control (evidentemente por el primero hay que pasar en forma "lanzada"). Se dibujan los distintos recorridos previstos indicando en cada uno de ellos el lugar aproximado en que se harán los cambios de acelerador (fondo, tres cuartos, medio acelerador, etcétera). Se realiza cada uno de los recorridos y se anota el tiempo empleado entre los dos puntos de control. Y empieza ahora la "investigación". Sin modificar los recorridos se varían los lugares en que se cambia la aceleración; se trata de llegar más cerca de la boya sin cortar y luego desacelerar de golpe para volver a mandar el acelerador al fondo. En fin, poner en práctica lo que uno cree que puede mejorar el tiempo. Lo único que no hay que hacer es modificar más de una variable por vez (ya sea el recorrido, o el punto de aceleración, o la cantidad de acelerador, etcétera) a fin de poder "registrar" en segundos cuál fue la influencia de ese cambio, positiva o negativa. No mencionamos por elemental la importancia de la posición del acompañante, usualmente en el asiento trasero en las clases

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

de Turismo, y porque en Anexo P es obligatorio que vaya adelante. Y vayamos a otro punto que es fuente constante de controversias. La largada.

El sistema internacional, que normalmente se aplica en nuestro país en la mayoría de las carreras de circuito, es el sistema del reloj. Consiste esencialmente en un gran reloj de unos dos metros de diámetro que en su parte superior posee cinco discos dispuestos horizontalmente que, cambiando su color en forma escalonada cada sesenta segundos, indican los cinco minutos previos a la largada. Cuando el último círculo cambia de color se pone en marcha una aguja segundero (que abarca todo el cuadrante y es perfectamente visible a distancia). Cuando llega a cero después de haber recorrido el minuto (y no antes) las embarcaciones pueden cruzar la largada. Coincidiendo con la llegada a cero de la aguja, desde el palco de control se baja una bandera argentina.

La forma más elemental de largar sería quedarse parado al lado de la línea de largada y cruzarla cuando bajan la bandera. Pero mucho más conveniente es venir "con impulso", es decir, cruzar la línea de largada a velocidad. O sea, a fondo y en el momento preciso en que bajan la bandera, ya que si se cruza antes el piloto queda descalificado. ¿Cómo se consigue eso? Es bastante fácil. Se pone la embarcación en las mismas condiciones de peso en que ha de disputar la prueba y se busca un punto de referencia que esté situado a una distancia tal de la largada que permita desarrollar durante ese recorrido hasta aproximadamente los tres cuartos de la velocidad máxima. Normalmente pueden ser unos doscientos metros. Se apunta la proa en la orientación más conveniente para tomar la primera boya y acelerando a fondo se comienza a tomar tiempo con el cronómetro. Al cruzar la línea de largada se detiene el reloj y se lee el tiempo empleado. Repitiendo la prueba tres o cuatro veces se tendrá un tiempo promedio bastante real. Conociendo este tiempo no hay que hacer otra cosa que ubicarse en el mismo lugar en el momento de la carrera y observar el reloj de largada. Cuando la aguja indique que faltan tantos segundos como los que usted empleó en llegar hasta allí en sus ensayos, acelere a fondo y va a cruzar el control sin problemas. Hasta aquí la teoría, que a veces puede aplicarse ciento por ciento, pero otras veces la presencia de los otros competidores puede dificultar la marcha, por lo que habrá que estar listo para modificar el acelerador si por cualquier causa se ve que se está por cruzar adelantado o meterlo más a fondo todavía si por cualquier causa la lancha no nos picó como siempre y se quedó cavitando un poco antes de arrancar.

Esos constituyen los aspectos principales de la carrera de circuito. Pero para poder describirla mejor le pedimos a un corredor que nos contara una manga con pelos y señales. Acá va lo que nos dijo.

El Comisario llama por los altoparlantes a los pilotos. Salimos al circuito y damos una vuelta previa calentando el motor y probando por enésima vez todo lo que podemos. Empiezan los cinco minutos previos con el disparo de cañón reglamentario. Buscamos el lugar para esperar y nos quedamos quietos. Faltan dos minutos. Otro que buscó su lugar está frente a nosotros. Nos corremos un poco. ULTIMO MINUTO. Se mueve el segundero: 50, 40, 30, 20. Nos preparamos. Nos faltan 8 segundos porque nuestro tiempo es 12, y cuando falten 12 segundos... ¡¡A FONDO!! Se levanta la proa y no baja. Cuando lo hace faltan cuatro segundos y estamos lejos. Más a fondo y cruzamos la largada más o menos bien. Tenemos adelante al 11 y bien lejos. ¿Cómo hizo? Llegamos a la boya y de reojo vemos una proa que sube y baja por babor, pero un poco atrás. Diez metros para la boya. Nos quiere pasar. Es el 4. ¿Qué hacemos? ¿Nos abrimos o aguantamos? Aguantamos. Entramos juntos. ¡BUUM!... lanchazo sin consecuencias: perdón, se nos fue la lancha (quién te mandó meterte). Salimos. Apuntamos a la otra boya y llegamos primeros sin problemas. Viramos. Allá adelante, lejos, el 11. Bandera roja en el control y un número 11 grandote. DESCALIFICADO. Después nos enteramos de que se adelantó en la largada y para colmo tocó boya en la primera girada, dos causas de descalificación netas. Quedamos primeros, pero nada más que por cien metros. Otra vez por adentro el 4 y esta vez sin atenuantes. Mete la proa, llega a la baya cinco metros delante nuestro, nos baña con el chorro de agua, no vemos nada, doblamos instintivamente, y cuando salimos de la curva nos lleva media cuadra. Empujamos el acelerador, 5.800 vueltas. No ganamos nada. Nos salimos un poco de la estela. 5.900. Ya estamos sobre boya. Doblamos impecablemente. 20 metros. Otra boya y ya es nuestro. Nos metemos ahora nosotros por adentro sin pensar lo que pasa si no se abre. Se abre. Ya estamos primeros. Se levanta un poco de viento. Mejor. El 4 lo siente más que nosotros. Ultima boya. Entramos con clara ventaja y una sonrisa canchera. Bien pegados a la boya, bien fuerte y... ¡¡TROMPO!! Cuando queremos acordar la "canchereada" nos salió cara. A duras penas conseguimos el segundo puesto a seis segundos del 4. Ahora a contestarle a todo el mundo cuando nos pregunten: ¿qué pasó?, y a descontar en la segunda manga esos seis segundos. Felicitaciones de unos, reproches de otros, disculpas mutuas. ¡Linda manga!

Libertad en la acción
Con telas de Castelar mezcla poliester

Telas fáciles de cuidar. No se arrugan ni se deforman. Con planchado espontáneo.

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

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

Castelar
MARCA REGISTRADA

GARANTIA INDUSTRIAL DE CALIDAD TEXTIL

http://lasrevistasdemariawordpress.com

RIO NEGRO

BARILOCHE: VOLVIO EL MOTOCROSS

Dio comienzo una nueva temporada de motocross. La primera carrera fue organizada por la Unión Motocross Bariloche, en el circuito Barrio Belgrano, por el premio Bomberos Voluntarios. Una serie de nombres nuevos en la categoría juniors, y el ascenso de buenos valores a la categoría seniors presagian para esta temporada muy buenos espectáculos. En juniors, dos series a 6 vueltas, venció Enrique Rodríguez, siendo segundo Gustavo Ezquerra, quien es actualmente campeón argentino y latinoamericano de esquí. En la su cupé. Las expresiones, no preactual campeón Guillermo Carrasquedo, repitiéndose en ambas series exactamente el mismo mardador. Goyito Martínez, uno de los ascendidos, resultó escolta del campeón, mientras que Juan Carlos Macías, que sostuviera recordados duelos con Martínez el año anterior, resultó tercero. Falta un gran nombre: Jean Pierre Raemdonck. El introductor del motocross en la Argentina se encuentra en Europa y regresará muy pronto. Todavía no ha confirmado si seguirá compitiendo; lo que sí es seguro es que continuará aportando su capacidad y espíritu deportivo como dirigente y director de equipo.

UNION MOTOGROSS BARILOCHE

Premio "BOMBEROS VOLUNTARIOS"
Circuito: Barrio Belgrano

Categoría Juniors — Dos series de 6 vueltas

1º	Enrique Rodríguez	Gilera 185	19m 43s
2º	Gustavo Ezquerra	Gilera 150	20m 13s
3º	Carlos Viaene	Gilera 150	11 vueltas
4º	Jorge Icare	Gilera 185	4 vueltas
5º	Reinaldo Coronado	Gilera 200	4 vueltas
6º	Jovel Correas	Gilera 200	3 vueltas

Categoría Seniors — Dos series de 8 vueltas

1º	Guillermo Carrasquedo	Gilera 200	24m 30s
2º	Abel Martínez	Gilera 200	25m 00s
3º	Juan Carlos Macías	Gilera 175	25m 55s
4º	Michel Raemdonck	Gilera 200	26m 41s
5º	Angel Rosas	Gilera 200	27m 36s
6º	Angel Zohil	Gilera 200	15 vueltas
7º	Luis Vera	Gilera 200	5 vueltas

LA ONCE DE LA ONCE

La 11ª prueba del Campeonato Zonal de la Federación 11 tuvo lugar en el autódromo de General Roca, organizada por el Automóvil Club Reginense. En el grupo 1, clase "A", el barilochense Guillermo Paats cumplió gran actuación comandando el lote durante toda la carrera, pero un fuera de pista lo relegó. De esta manera Ricardo Nata Vera pudo ganar, quedando Luis Pereyra en la tercera posición. En la clase "B" no iba a participar Leonardo Pérez, pero cambió de idea poco antes de la largada. Es obvio decir que mantuvo su invicto, con record de vuelta y todo. Para darle un poco de emoción a la cosa Pérez recién pasó al frente en la quinta vuelta. En grupo 2 hubo dos series de 10 vueltas para la clase "A" y dos de 12 para la clase "B". Los grandotes de la "C" hicieron una sola de 15 vueltas. En la "A", que es la que en este momento da los mejores espectáculos, López André, Paglialunga y Satorra volvieron a mostrar una paridad de fuerzas llamativa, en la que el primero es, por el momento, el triunfador. En la primera serie la diferencia entre los tres fue de sólo dos segundos, mientras que en la segunda, de apenas 1 segundo un quinto. El puntero del campeonato, Walter Wagner, continúa con el paso cambiado y ve disminuir su ventaja muy rápidamente. Como demostración de la paridad existente digamos que el record de vuelta de la primera serie fue para Paglialunga y en la segunda para Satorra. En la clase "B" faltó el actual "cuco": Horacio Santangelo. Minutos antes de largar la primera serie quemó junta de tapa de cilindros y, a pesar de que se demoró la largada para permitir su participación, no pudo ser de la partida. En la primera serie caminó muy bien Jorge Flores, dominando a Héctor Macris, quien comandó fugazmente el lote, posición que perdió al irse a la tierra. En la 10ª vuelta el "heladero" vio agitarse ante él la bandera negra debido al desprendimiento del caño de escape de categoría mayor fue ganador el cisamente académicas, de Macris y sus colaboradores evidenciaron que no estaban muy de acuerdo con la medida... Grimau le ganó a Flores la segunda posición por un segundo. La segunda serie vio ganador a Flores en apretado final. Sólo tres quintos lo separaron de Smolkin, mientras éste relegaba a Grimau al tercer puesto por un quinto. Grimau se quedó con el record de vuelta en ambas series. En la clase mayor la cosa fue para los menores. Ganó Flores con amplitud sobre Smolkin, mientras Tascone quedaba a una vuelta y Laino cumplió solamente 10 giros.

AUTOMOVIL CLUB REGINENSE

Autódromo Parque Ciudad de General Roca
Campeonato Zonal de la Federación Regional Nº 11 — 11ª fecha

GRUPO UNO

Clase "A" — 10 vueltas

1º	Ricardo Nata Vera	DKW	12m 57s 1|5
2º	Guillermo Paats	Renault 6	13m 07s 1|5
3º	Luis Pereyra	DKW	13m 16s
4º	Raúl Martínez	Renault	13m 54s 2|5

5º Argat; 6º Contreras.

Promedio: 93,335 km/h.
Record de vuelta: Natta Vera en la 5ª, 1m15s a 96,028 km/h.

Clase "B" — 12 vueltas

1º	Leonardo Pérez	Fiat 1500 cupé	14m 20s 2|5
2º	Fernando Bertuzzi	Fiat 1600	14m 34s 2|5
3º	Domingo Parisi	Fiat 1600 cupé	15m 05s 1|5
4º	Rafael Sebastiano	Fiat 1500	15m 25s 1|5

5º Menéndez; 6º Sranko; 7º Barzaretti.

Promedio: 101,069 km/h.
Record de vuelta: Nata Vera en la 5ª, 1m15s a 96,028 km/h.

GRUPO DOS

Clase "A" — 20 vueltas

1º	José López André	Renault	23m 15s 4|5
2º	Jorge Luis Paglialunga	Renault	23m 18s 3|5
3º	Modesto Satorra	Renault	23m 18s 4|5
4º	Luis Guilini	Renault	24m 13s 3|5
5º	Walter Wagner	Renault	

Promedio: 103,915 km/h.
Record de vuelta: Modesto Satorra en la 5ª de la segunda serie, 1m07s 1\|5 a 107,142 km/h.

Clase "B" — 24 vueltas

1º	Jorge Smolkin	Fiat 1500 cupé	25m 34s 3|5
2º	Carlos Grimau	Peugeot 404	25m 43s
3º	Jorge Flores	Fiat 1500 cupé	25m 43s 1|5

Promedio: 113,321 km/h.
Record de vuelta: Carlos Grimau en la 11ª de la primera serie, 1m02s a 116,129 km/h.

Clase "C" — 15 vueltas

1º	Jorge Flores	Fiat 1500 cupé	16m 06s 2|5
2º	Jorge Smolkin	Fiat 1500 cupé	16m 34s
3º	Vicente Tascone	Torino 380	14 vueltas
4º	Héctor Laino	Torino 300 S	10 vueltas

Promedio: 112,312 km/h.
Record de vuelta: Jorge Flores en la 5ª, 1m01s 3\|5 a 116,883 km/h.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

RUIDO EN SAN ANDRES DE GILES

"Hoy, mi Ford es un balázo, me tomaré el desquite." Tal aseveración perteneció a Oscar Ponce, el representante de Cañuelas en la competencia automovilística llevada a cabo el domingo 29 de noviembre en San Andrés de Giles y organizada por el Club Municipalidad de aquella hospitalaria ciudad.

El pronóstico resultó todo un acierto, así como también el deseo de los hermanos Pramparo en la competencia reservada para coches Citroën semipreparados: la carrera fue de ellos.

En un bonito circuito ubicado en el Parque Municipal, de 1.250 m de longitud para Fiat y Citroën, y de 1.400 m para Cafeteras, se llevó a cabo a partir del mediodía la puja en estas mencionadas categorías. La concurrencia fue numerosa en lo que a público respecta, y su ubicación con relación a seguridad merece un "OK".

CATEGORIA FIAT

STANDARD

Se disputaron dos series de 12 vueltas cada una y clasificación por suma de tiempos. Prevaleció en todo momento la superioridad mecánica y conductiva de Enrique Tomasello en ambas series, adjudicándose la competencia de "cabo a rabo", pero en San Andrés de Giles pululaban los "perros" por doquier. Las protestas no se hicieron esperar, éstas siguieron su curso y comprobada la existencia de tan temido "can", vino la consiguiente descalificación de Tomasello, quien no puso ningún reparo a tal medida. Lo reconoció por la bomba de nafta. Dentro de todo quedó el recuerdo del espectáculo que brindó.

"El Zorro" heredó el triunfo, pero no "de arriba", siempre estuvo ahí no más; segundo se clasificó Roberto Nuin (esta vez se portó mejor), tercero Carlos Nicotora y cuarto Alfredo Castro. Promedio: 59,440 km/h.

CATEGORIA CITROEN

Preparación Libre

Se disputaron 2 series a 6 vueltas cada una, 1 repechaje a 4 y una final a 12 vueltas.







PRIMERA SERIE

En esta serie los hermanos Pramparo (Jorge y Héctor) pusieron distancia de sus más inmediatos perseguidores en un perfecto "tren", acaparando el primero y segundo puestos, en un tiempo de 8m06s para Jorge a un promedio de 56,643 km/h. 3º Julio García y 4º "Zerbi".

SEGUNDA SERIE

Esta serie se la adjudicó de punta a punta Hugo Baroni, con la inscripción "CORSA" en el capot a modo de cábala, y le fue muy bien, se casó con... perdón, estábamos en otra cosa. Segundo se clasificó Norberto García, asediado muy, pero muy de cerca por Emilio Satriano, y 4º Carlos Taner.

REPECHAJE

Con 5 competidores en la línea de largada se clasificaron para la final Miguel Fieconi y 2º Antio Cartolano. Prom. 52,670 km/h.

FINAL

El circuito, con un tramo veloz y una zona trabada en forma de "M", daba para todos los gustos, velocidad y manejo. Y la verdad que los "patitos" aportaron su buena cuota de espectáculo. Los hermanos Jorge y Héctor Pramparo, representantes de Castelar, se alzaron con el triunfo a manos de Jorge Pramparo en un tiempo de 16m17s, a un promedio de 55,823 km/h; 2º Héctor Pramparo en un tiempo de 16m17s 1/5; 3º Julio García; 4º Emilio Satriano, y 5º Norberto García.

CATEGORIA CAFETERAS

Se disputaron dos series a 10 vueltas, un repechaje a 6 y una final a 15 vueltas, siempre bajo la dirección del comisario deportivo señor Ronaldo Valli.

Como en todas las competencias disputadas, la nota simpática la puso el vehículo "Pace-Car" Chevrolet mod. 1925 con bellas niñas a bordo.

PRIMERA SERIE

El duelo previsto entre Oscar Ponce y el siempre triunfante Adolfo Ré no defraudó a quienes estábamos en la "cosa": el asunto pasó a hacerse realidad en esta serie. Hasta la 7ª vuelta los Ré siempre en punta, con el acoso constante de Oscar Ponce, que en la 8ª vuelta consideró que ya era tiempo de colocarse en la primera posición, que no abandonó hasta el final. 2º Adolfo Ré, 3º Antonio Díaz, 4º Juan Melano y 5º Carlos Villa. Promedio: 83,099 km/h.

SEGUNDA SERIE

Alfredo Dourenco, de Rafael Castillo, con Chevrolet, venía haciendo suya la serie en gran estilo; en las últimas vueltas fallas mecánicas lo privaron de la satisfacción. La disputa fue muy intensa, con todos los coches muy juntos a lo largo de toda la serie. Primero se clasificó Ricardo Montoro en un tiempo de 10m39s, a un promedio de 79,071 km/h. 2º Heriberto Marveggio, 3º Miguel Lescano y 4º Arturo Costa.

REPECHAJE

Sólo 3 competidores se presentaron en la largada, dado lo cual el comisario deportivo ordenó dar sólo 2 vueltas, clasificando a todos los participantes: 1º Julio Becerra, 2º Herrera y 3º Carlos Villa.

GRAN FINAL

Hasta la cuarta vuelta no se aclaró el panorama respecto de quién sería el virtual ganador. Ocurría lo más simple y espectacular a la vez: la puja en nutrido pelotón se circunscribía a "fuori pistas", derrapes y uno que otro enganche. Prevaleció la potencia y velocidad de nuevo y "por fin" de un Ford en manos de Oscar Ponce, que se adjudicó la competencia en un tiempo de 15m10s, a un promedio de 83,670 km/h. Segundo se clasificó Adolfo Ré con Dodge como representante de Merlo, en vibrante puja con Oscar Ponce. Tercero y muy cerca de Adolfo Ré, Ricardo Montoro, 4º Miguel Lescano, 5º Julio Becerra, 6º Antonio Díaz y 7º los hermanos Melano, jóvenes pilotos de Merlo.

Y el final, ¡todos amigos!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ONCATIVO: FINALIZO EL CAMPEONATO DE FORD T OMAR DANIELE SE CONSAGRO CAMPEON

La Peña Automovilística Oncativo hizo disputar la última prueba del campeonato zonal de cafeteras, que contó en esta oportunidad con el auspicio del Club Deportivo y Cultural Alianza.

Muchísimo público se dio cita a presenciar este extraordinario espectáculo, teniendo en cuenta que esta competencia habría de definir el compeonato, entre Omar Daniele y Raúl Tomassini. Las boleterias arrojaron un total de 1 millón y medio de pesos nacionales, cifra record en este tipo de competencias.

La jornada comenzó a partir de las 15 con las pruebas de clasificación. El mejor tiempo correspondió al favorito piloto local Omar Daniele, que estableció 44s9/10, para cubrir los 1000 metros que tiene el circuito. La segunda colocación correspondió a Víctor Gobbi a 3/10 del primero.

PRIMERA SERIE

Ocho pilotos fueron de la partida, adjudicándose la misma de punta a punta, Omar Daniele. La segunda colocación correspondió al piloto de Laguna Larga, Domingo Castello, mientras que su compañero de equipo, Juan María Saguez, ocupó la cuarta colocación. Muy buena actuación fue la del "Conejo Competición".

Tercero se clasificó Héctor Campra, piloto de Las Varillas.

SEGUNDA SERIE

También sobre diez vueltas al trazado, y ocho fueron los participantes: Víctor Gobbi, Raúl Tomassini, Héctor Felipe, Jorge Dottori, Alfonso Mauro, Miguel Olivo, Enrique Belair y Juan Porta.

Esta batería se la adjudicó Gobbi, campeón del año anterior, tras mantener un duro duelo con Raúl Tomassini, quien debió abandonar con problemas mecánicos. La segunda colocación correspondió al local Jorge Dottori. Tercero fue Jesús Bertolotto y cuarto Miguel Olivo.

TERCERA SERIE

En esta tanda largaron siete competidores. Tras puntear durante varias vueltas, Héctor Flaumer debió resignar su posición de privilegio al sufrir problemas en el motor de su cafetera.

Quedó así puntero Hugo Bertolotto, escoltado por Héctor Felipe y Pedro Roque López. En el cuarto lugar se clasificó Osvaldo Mercado.

REPECHAJE

Se disputó sobre cinco vueltas al trazado, y fue ganado ampliamente por el piloto de Río Segundo, Raúl Tomassini, que había tenido desperfectos mecánicos durante el trascurso de s userie.

También Héctor Fleumer logró clasificarse para participar en la batería final

GRAN FINAL

Inmensa fue la expectativa creada por el resultado de la competencia ante el hecho de que Raúl Tomassini podría largar en la final. Se corrió sobre 25 vueltas, y fue realmente no apta para cardíacos.

Daniele, Castello, Gobbi y Tomassini forman un solo grupo, haciendo las delicias de todo el público. Lamentablemente, Daniele debió abandonar, quedando en la punta, Víctor Gobbi. La segunda colocación fue ocupada finalmente por Domingo Castello, ubicándose tercero Raúl Tomassini. A pesar del abandono de Daniele, Tomassini no pudo adjudicarse el campeonato, ya que sólo consiguió 3 puntos, y le hacían falta 9.

CONSAGRACION

Por la noche se realizó la entrega de premios y consagración de campeón y sub-campeón, que contó con la asistencia de todo el pueblo de Oncativo. La "farra" y los festejos duraron hasta altas horas de la madrugada.

NOTA: Adjuntas van las planillas correspondientes a cada serie, final y puntaje del campeonato zonal Ford T.

CARRERA FORD T CAFETERAS REALIZADA EL DIA 22-11-70 EN ONCATIVO

PRIMERA SERIE — 10 Vueltas

Puesto	Nº	Conductor	Tiempo	Promedio
1º	4	Omar Daniele	7m 36s 3|10	78,900
2º	2	Domingo Castello	7m 47s	77,000

SEGUNDA SERIE — 10 Vueltas

Puesto	Nº	Conductor	Tiempo	Promedio
1º	28	Víctor Gobbi	7m 36s 2|10	78,900
2º	8	Jorge Dottori	7m 53s	76,000

TERCERA SERIE — 10 Vueltas

Puesto	Nº	Conductor	Tiempo	Promedio
1º	16	Hugo Bertolotto	7m 59s 5 10	75,200
2º	36	Héctor Felipe	8m 10s	73,500

REPECHAJE — 5 Vueltas

Puesto	Nº	Conductor	Tiempo	Promedio
1º	1	Raúl Tomasini	4m 3s	———
2º	6	Héctor Flaumer	4m 7s	———

CARRERA FORD T CAFETERAS REALIZADA EL DIA 22-11-70 EN ONCATIVO

FINAL — 25 Vueltas

Puesto	Nº	Conductor	Tiempo	Promedio
1º	28	Victor Gobbi	19m 05s 7|10	78,600
2º	2	Domingo Castello	19m 06s 8|10	78,000
3º	1	Raúl Tomasini	19m 26s 5|10	77,250
4º	37	Héctor Campra	19m 36s 2|10	76,600
5º	36	Héctor Felipe	———	———

CARRERA FORD T REALIZADA EN ONCATIVO EL DIA 22-11-70

PUNTAJE CAMPEONATO ZONAL 1970

Puesto	Nº	Conductor	Localidad	Puntos
1º	4	Omar Daniele	Oncativo	46
2º	28	Víctor Gobbi	Pilar	45,50
3º	1	Raúl Tomassini	Río Segundo ...	42
4º	2	Domingo Castello	Laguna Larga ..	26
5º	3	Juan María Sagues	Laguna Larga ..	24,50

COMUNICADO DE PRENSA

En la reunïón celebrada por el Comité Ejecutivo de esta Federación el día 21 de noviembre de 1970 se han aplicado a clubes afiliados las siguientes sanciones:

al CORDOBA MOTO CLUB: Se sanciona con la suspensión de su afiliación por el término de UN AÑO, en razón de las siguientes circunstancias:

1º) Por incumplimiento de sus obligaciones de pago de contribuciones a la Federación Regional Nº 5 y al Fondo del Campeonato Zonal de la Categoría Turismo; esto sin perjuicio de las acciones que deban ejercerse para obtener su cumplimiento.

2º) Por falta de acatamiento al requerimiento de envio de las boletas de inscripción correspondientes a la competencia que por el Campeonato Zonal organizó el día 8 de noviembre (Trepada al Pan de Azúcar), a efectos de dilucidar la situación creada por la presunta trasgresión al Art. 125 del R.D.A.

3º) Por la agresión verbal de que fueron objeto el Comisario Deportivo y el Comisario Técnico de la prueba referida por parte del Coordinador de la Prueba designado por el Club.

Se resolvió además elevar a la Comisión de Penalidades los antecedentes relacionados con las irregularidades cometidas por el señor Ovidio Gaudio, coordinador de la prueba realizada por el Córdoba Moto Club (Trepada al Pan de Azúcar) a los efectos de su sanción.

REGULARIDAD

Una nueva prueba de esta especialidad, que día a día cobra mayor auge, se corrió a través de caminos cordobeses.

La misma fue organizada por el Instituto Secundario Dr. Manuel Lucero, y fiscalizada por la Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally.

Se largó a las 8.30 desde la sede del establecimiento educacional, rumbo a Salsipuedes, Ascochinga, Jesús María, Colonia Caroya, Colonia Tirolesa y regreso a Córdoba, a través de aproximadamente 180 kilómetros de recorrido.

La categoría con antecedentes, fue adjudicada por el binomio NIZZO-NIZZO con 12 puntos en su contra. Escoltas se ubicaron MOLLA-HUGHES con 13 y PEDRAZZA-PEDRAZZA con 15 puntos. Las posiciones siguientes fueron ocupadas por VALVE-PORTA con 19, BAIGORRIA-BAIGORRIA con 25; MUSSIODI SANDRO con 35; AGUILERANIZZO con 37; ARANDA-BRUNO con 44; ANDREINI-ISA con 60 y HANSEN-HANSEN con 68 unidades.

La categoría sin antecedentes, reservada a equipos novicios y debutantes, fue ganada por la pareja AGUILERA-LOPRESTI con 164 puntos en su haber. Las posiciones de escoltas fueron ocupadas por DILUCA-CATTANEO con 243 y AGUILERA-RODRIGUEZ con 280.

La jornada culminó con un exquisito asado servido en la escuela, donde se procedió a la entrega de los premios respectivos.

MOTONAUTICA

UNA TARDE AC

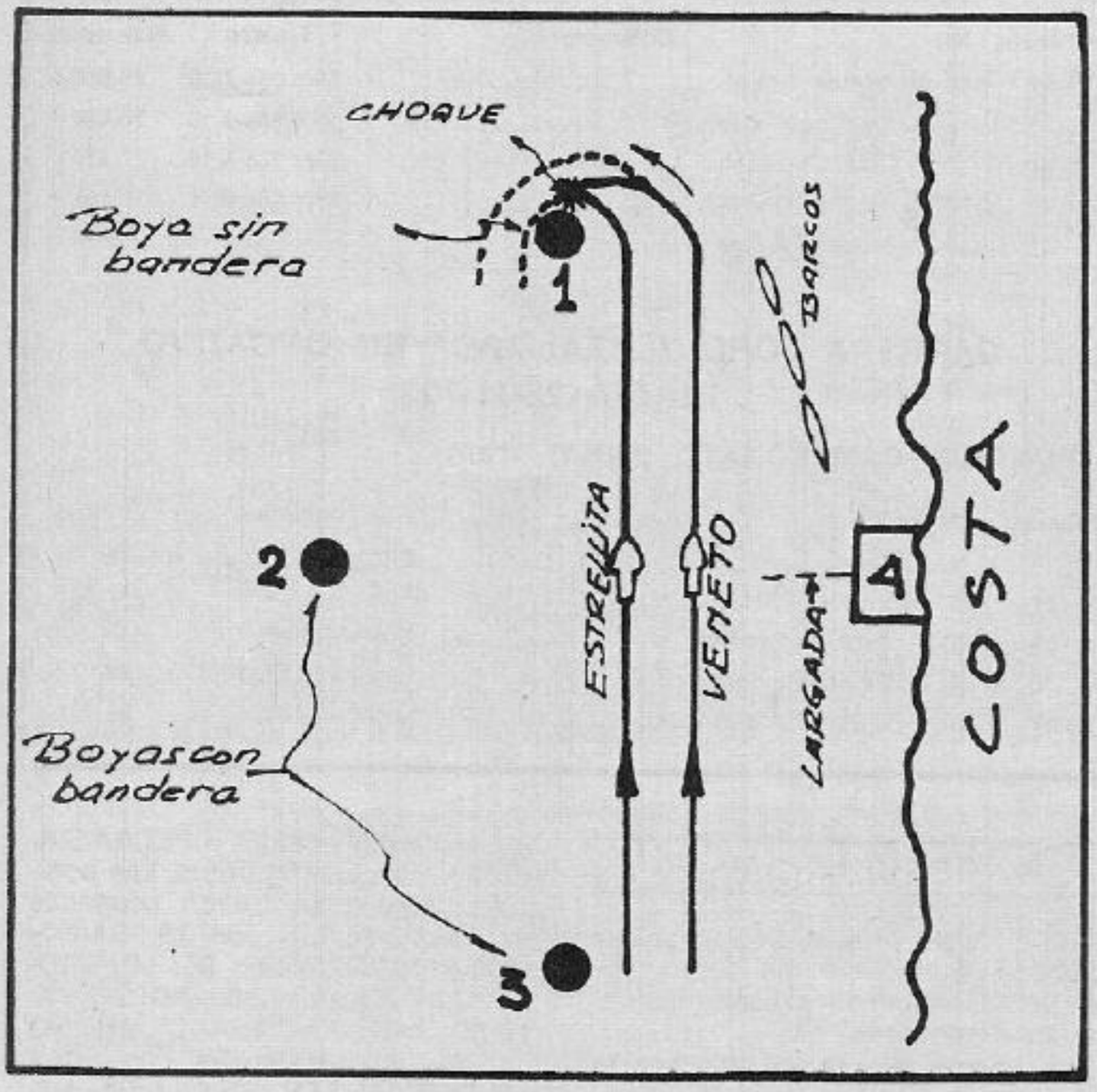
Carlos Guglielmo, con edema de pulmón, cuatro costillas fracturadas y un pie destrozado, está bajo carpa de oxígeno. Declaraciones de Matthesius y su explicación del choque. Mesura y equilibrio en la Federación Motonáutica. La presencia del prefecto Bairolati impuso tranquilidad en los ánimos

Por NICOLAS GELORMINI

Cuando se disputaba la segunda manga de la clase Mojarra, en la competencia organizada por el club Zárate, se produjo un accidente. Las lanchas de Alfredo Matthesius y Carlos Guglielmo entraron en colisión, o mejor dicho, la lancha de Matthesius embistió a la de Guglielmo. La suspensión de la competencia ante la gravedad de las lesiones sufridas por Guglielmo hizo que todo se tornara muy confuso, sobre todo porque hacía mucho tiempo que en motonáutica no se registraba un accidente y el impacto resultaba así doblemente emotivo. La confusión general, la desesperación de muchos por el estado de Guglielmo, las agresiones, etcétera, hicieron que se pretendiera hacer una "justicia" sui generis por mano propia. Lo principal es que en momentos de escribir estas líneas, Carlos Guglielmo ha sido declarado fuera de peligro y que, aun cuando su estado sigue siendo delicado, no se teme por su vida. La difusión que en el ambiente motonáutico ha tenido este triste episodio obliga a Parabrisas CORSA a detenerse en el mismo, no porque nos guste el "sensacionalismo" sino a fin de que por boca de los actores se sepa la verdad de lo ocurrido. Aclaramos que no estuvimos presentes y que, por lo que se sabe de la ubicación del lugar del accidente, solamente Matthesius, Guglielmo y el visor de boya pueden opinar.

HABLA ALFREDO MATTHESIUS

"Tengo pocas ganas de hablar del tema; lo importante es la salud de Guglielmo; pero es necesario aclarar las cosas. En la primera manga largué 150 metros detrás por un problema de bendix; conseguí disminuirla a



Así dibujó Matthesius el accidente. Las líneas llenas indican la trayectoria de ambas lanchas; la línea de puntos marca la trayectoria que tendrían que haber seguido. De acuerdo al dibujo la trayectoria de Guglielmo tendría que haber sido más abierta. Matthesius atribuye el accidente a que la Veneto se cerró demasiado sobre la Estrellita.



Alfredo Matthesius con La Estrellita. Hace un tiempo un accidente en el Lago le costó un riñón; esta vez tuvo más suerte.



Carlos Guglielmo en el Lago de Palermo. No hacía mucho que corría en la categoría.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

50 a lo largo de las cinco vueltas, pero Carlos andaba mucho y bien, de modo que me quedé con el segundo puesto. Y debe notarse que si hay algún momento en que yo no preciso primeros puestos, es el actual, en que ya soy campeón argentino; más aún: todos saben que estoy cuidando el motor para la final del Metropolitano en Palermo, de modo que jamás iba a forzar una «discusión» por el primer puesto en Zárate si ello representaba riesgo para la máquina. Supongo que todos recordarán que cuando terminó la primera manga, el primero en abrazar a Carlos fui yo. Pero sigamos. Preparados para largar la segunda manga estábamos con los motores detenidos; Guglielmo y yo mientras hablábamos tranquilamente." Y acá va el diálogo que Matthesius pidió reprodujéramos ya que, hasta donde puede recordar, lo considera textual ciento por ciento:

Mathesius. —No está la bandera de la boya o no la veo.

Guglielmo. —Yo tampoco.

(Nota: en la primera manga estaba.)

M. —Ahí viene cruzando una chata.

G. —Así no vamos a poder largar.

M. —¿Y el reloj no lo paran?

G. —Ahí va una lancha de paseo; a lo mejor pone la bandera.

M. —No va a llegar a tiempo, falta menos de un minuto.

"Allí arrancamos los motores y no hablamos más, vimos que la lancha no ponía la bandera y largamos, yo un poco atrás por el lado de la cuerda, es decir, por adentro, a fin de llegar bien perfilado a la boya. Al llegar a la misma, y de acuerdo a mi forma de virar, doblé pegado a la boya, ceñido y sin abrirme; Guglielmo, en lugar de mantener su línea, se cerró por delante mío. Levanté el pie del acelerador, pero estábamos demasiado cerca. Lo embestí justo por el centro, exactamente donde va el piloto. Me vi en el aire porque subí por una rampa apoyado en la protección tubular de la lancha de Carlos. Al caer quedé con fuertes dolores en el tórax y el abdomen; mi volante quedó totalmente doblado y me salvé de fracturas gracias al salvavidas grueso que siempre llevo. Lo veo a Guglielmo en el agua, Ortelli me grita algo sobre la lancha que se hunde y empiezo a sentirme abombado, ni lúcido ni inconsciente, pero completamente mareado. Me subieron a una lancha y lo veo a Carlos en otra; le grité: «¿Qué pasó?» y me contestó «Me corté el pie», mientras levantaba una pierna y me mostraba el pie ensangrentado. Me llevaron a un galpón, me dieron algo para tomar y recuerdo que le pregunté al presidente de la Federación por Guglielmo. Me bañaron con agua caliente y fui afuera. Estaba la lancha de Carlos totalmente destrozada, el arco doblado y empezaron los gritos: «Te voy a matar, no corrés más, mejor escondete». Acá debo aclarar que no he visto que me amenazaran con armas de fuego como ha sido publicado en un vespertino de esta capital, situación que por otra parte ha sido debidamente aclarada. Mi esposa pidió que alguien nos protegiera. Yo no me sentía (ni me siento) culpable del accidente y lo que más me preocupaba era saber cómo estaba Guglielmo. En esas circunstancias apareció el prefecto Bairolati quien dispersó al grupo y me llevó a una lancha con mi señora, a la que él mismo tuvo que atender de un desmayo. Fuimos por agua a la Prefectura. Luego me enteré que mientras tanto un grupo de personas pretendía volcar e incendiar mi auto, el que finalmente fue llevado por caminos de tierra por un amigo (con la lancha mía a remolque) hasta Matheu, donde permaneció hasta el otro día, ya que temía que lo agredieran en la ruta. El prefecto Bairolati me pidió que hiciera mi declaración, ya que por haber lesiones debía instruirse un sumario por el accidente. Eso hice y luego me trajeron a mi casa en un vehículo de la Prefectura y con protección."

Así contó Matthesius el accidente y los hechos que lo rodearon. Terminó así: "Hace unos años yo tuve un accidente en Palermo que me costó mucho; jamás se me ocurrió pensar que fuera nada más eso, un accidente en un deporte donde andamos muy rápido. Hoy hubo otro accidente, tuve más suerte que en aquél y quedé entero, pero hoy también no fue más que eso: un accidente. Sólo pido que Guglielmo pueda declarar pronto y estoy seguro que su declaración va a confirmar la mía en todos sus aspectos."

HABLA LA FEDERACION

Estuvo presente en Zárate, y nada menos que por intermedio de su presidente, Juan Carlos Quevedo. También ld vimos a él, a fin de conocer el informe del visor de boya y saber lo que "oficialmente" es cierto. "En la segunda manga de la clase Mojarra, los corredores Matthesius y Guglielmo chocaron, en el viraje de la primera boya (identificada como Sud), ya que la Estrellita embistió a la Veneto. El piloto Guglielmo cayó al agua de donde fue recogido y su lancha se hundió, siendo posteriormente rescatada y llevada por la Prefectura al club. Guglielmo presentaba un pie herido y acusaba fuertes dolores en el costado izquierdo. Se lo atendió de urgencia en Zárate y luego fue trasladado al hospital Italiano. La Federación Motonáutica Argentina ha quedado altamente satisfecha de la atención médica prestada y de la preocupación y esfuerzo del secretario y tesorero del club que colaboraron intensamente en la atención del herido. El piloto Matthesius se quejaba de fuertes dolores en las piernas, en el tórax y presentaba un estado anímico fuertemente depresivo. Algo reanimado, se encaminó a los boxes donde fue insultado y debió ser defendido. (Según testigos, el mismo presidente de la Federación debió intervenir «físicamente» para evitar la agresión.) Se trató de volcar su auto y, finalmente, es llevado por agua a la sede de la Prefectura, donde el prefecto Mario Bairolati inicia el sumario. El veedor de la Federación (que era el mismo presidente) se traslada a Buenos Aires e inmediatamente se hace presente en el hospital Italiano donde se le informa que el estado es grave, que hay cuatro costillas fracturadas, un pulmón inundado en sangre y el pie izquierdo deshecho."

Sabemos que Quevedo volvió luego al hospital, que debe haber presentado su informe a la comisión directiva y que asignaba fundamental importancia al visor de boya, ya que por la distancia de la boya "Sud" al lugar de control, nadie pudo ver bien lo que pasó. Todavía no sabemos nada oficialmente, pero parecería que el informe del visor no aclara nada la situación, de modo que adquieren fundamental importancia las declaraciones de ambos corredores. Las de Mattesius las hemos trascripto; las de Guglielmo deberán esperar ya que aún el mismo juez ha tenido que esperar para tomarle declaración, por orden médica.

Lo fundamental es que Guglielmo se reponga; que la presencia del prefecto Mario Bairolati en Zárate fue de una importancia increíble, ya que Matthesius y Quevedo declaran que solamente su actitud firme y decidida impidió que se ennegreciera aún más esa tarde triste en la motonáutica.

YACHTING

por JUAN PEDRO SIEDMANN

VIRANDO LA PANELA

Con un tiempo realmente excepcional se corrió la regata Buenos Aires-Panela-Buenos Aires, en la que se impuso Armando Grandi al timón del Atrevido





Una regata dulcísima, en lo que al tiempo se refiere, es lo que fue la versión 1970 de la regata Buenos Aires-Panela-Buenos Aires. Con la organización del Yacht Club Argentino se largó el mencionado crucero el viernes 4 en Dársena Norte, para barcos que miden en la fórmula del Cruising Club of America (CCA).

Todo se inició a las 18 horas con el cañonazo que apoyaba la señal preparatoria de la clase "D". El viento era NE de 10 km y el río estaba tan bajo que se veía más tierra que agua. A continuación con intervalos de 10 minutos largaron las demás clases.

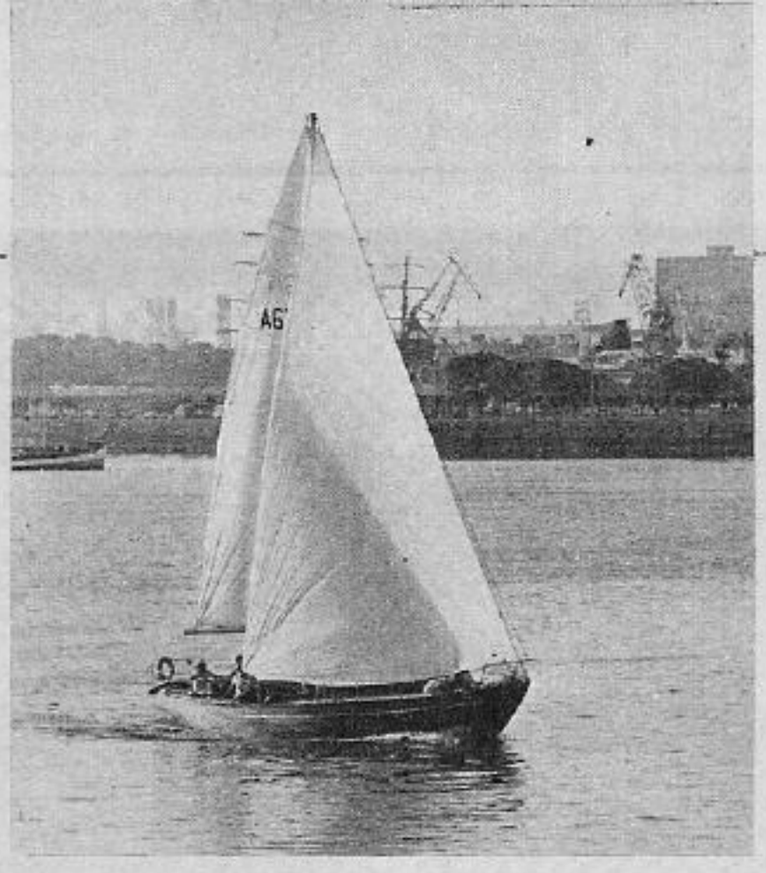
A la hora de iniciada la travesía, el viento se fue lentamente al Norte lo que permitió el uso de los spinnakers con lo que se logró el lógico aumento de velocidad en todos los barcos en pugna. Las posiciones de privilegio por tiempo real, de cada serie, a esa altura del partido eran las siguientes: Esperanza, Atrevido, Victory y Sun-Crest. La situación se mantuvo invariable con excepción de la serie "A" y "C" hasta la virada de la famosa Panela, la que fue alcanzada por los distintos yates en un plazo relativamente corto gracias a un pamperito de unos 40 km que se descargó a medianoche y que se mantuvo durante todo el trascurso de la misma, para ir rotando al amanecer más al Sur con intensidad de 30 km horarios y decrecer progresivamente hasta el filo del mediodía llegando a soplar unos 15 km aproximadamente.

El orden de virada de los punteros de las respectivas series fue: El Juana en la "A", el Atrevido en la "B", el Taurus en la "C" y el Sun-Crest en la "D".

Al promediar la tarde, el

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

fotos CARLOS AGUSTIN



Largada de la clase "D". Solamente hubo tres inscriptos en esta serie.

El Victory de H. Domato, ganador de la serie "C".

El Juana de Jorge Benavidez, que fue el primer barco en arribar a Dársena Norte.

El Atrevido de Armando Grandi, ganador de la serie "B" y de la clasificación general.



viento que venía del SE se fue yendo al E para calmar hasta casi cero, situación que varió radicalmente cuando alrededor de las 20 hs. del sábado se largó un vientecito del SO de 25 km/h que obligó a arriar los hasta allí desinflados parachutes y seguir siempre sobre la misma amura con rumbo a Bs. As. La mencionada brisa fue "in crescendo" hasta llegar a un tope de 40 km rotando al sur lo que permitió que nuevamente se pudieran desplegar todos los trapitos. La velocidad de los yates era bastante apreciable, correspondiéndole al Juana el halago de arribar primero a la meta, lográndolo a las 23h. 55m. 48s del mismo sábado, con lo que consiguió ubicarse 2do. en la serie "A", la que fue ganada por José M. Pultera con su nuevecito Moonlight II.

El Atrevido de Armando Grandi por su parte también supo aprovechar la refrescada al llegar al espigón del YCA el domingo a las 02h. 12m. 45s. con lo que se adjudicó su serie, la "B", y la clasificación general.

Con respecto a los barcos chicos cabe destacar la actuación del Victory, el que timoneado por su diseñador el Ing. Héctor Domato no sólo descontó un par de horas a su más inmediato perseguidor, sino que llegó a destino delante de varios barcos de la serie "B", haciéndolo a las 06h. 06m. 14s. con los últimos estertores de un sur que fue calmando paulatinamente durante el amanecer del domingo y que se trasformó en el mayor escollo que debieron afrontar las clases menores para aspirar a una buena clasificación en la general.

Sobre el mediodía y tras una impresionante "calmurria" se largó una rachita del NE que empujó a los barcos que aún estaban en carrera hacia la meta, el primero en llegar de la clase "D" fue el Sun-Crest que lo hizo a las 18h. 12m. 32s. a pesar de la cual la regata se la adjudicó el Procyon de José Marazza representante del C. U. B. A. tras la correspondiente corrección de tiempos que establece el handicap.

En definitiva, Panela 70 fue una regata especial, no hubo bordejeadas molestas, todo se hizo en rumbo directo, perjudicándose aquellos timoneles que se tiraron sobre cualquiera de las dos costas, especulando quién sabe con qué viento. Otro factor que influyó en el logro de lo que damos en llamar "regata especial", fue la diversidad de vientos que es el factor que podría haber favorecido a barcos extremos, o mejor dicho, las chances fueron parejas para todos, aunque sin lugar a dudas la intensidad de los soplidos de Eolo fue el factor preponderante en las privilegiadas posiciones finales de los barcos de mayor desplazamiento.

Con Panela finalizó la actividad de la temporada para los yates de fórmula (en lo que respecta a regatas crucero) con lo que nadie podrá poner la excusa de que le faltó tiempo para preparar su racer para la próxima Bs. As.-Río de Janeiro que se largará con aproximadamente treinta inscriptos el 31 de enero del año que viene. Es de desear que en esa oportunidad los suertudos (o no) que corran la maratón marina tengan la misma suerte en lo que a clima se refiere, que la que tuvieron los panelistas de este año y no se hamaquen, como sucedió hace tres años, en la que más de uno quedó de cama sin poder disfrutar del Carnaval de Río ni de las singladuras que siempre depara un crucero con viento de nariz.

RESULTADOS DE LA REGATA A LA PANELA

CLASIFICACION GENERAL - Copa Noruega

1)	Armando Grandi	Atrevido	29 h	07 m	03 s
2)	Juan C. Canzobre	Gitano	29 ,,	08 ,,	53 ,,
3)	José M. Pultera	Moonlight II	29 ,,	17 ,,	41 ,,

SERIE A - Copa Arturo C. Llosa - 6 inscriptos

1)	José M. Pultera	Moonlight II	29 ,,	17 ,,	41 ,,
2)	Jorge Benavidez	Juana	29 ,,	20 ,,	49 ,,
3)	Ugo Baldi	Columbia	29 ,,	55 ,,	50 ,,

SERIE B - Copa Juan M. Goriero - 10 inscriptos

1)	Armando Grandi	Atrevido	29 ,,	07 ,,	03 ,,
2)	Juan C. Canzobre	Gitano	29 ,,	08 ,,	53 ,,
3)	Enrique Sieburger	Sancir	29 ,,	29 ,,	00 ,,

SERIE C - Copa Gral. Benito Nazar - 9 inscriptos

1)	Héctor Domato	Victory	30 ,,	13 ,,	11 ,,
2)	Tullo Corti	Taurus	32 ,,	08 ,,	52 ,,
3)	Alejandro Ponieman	Charango	33 ,,	21 ,,	54 ,,

SERIE D - Copa Gral. Martín de Irigoyen - 3 inscriptos

1)	José L. Marazza	Procyon	39 ,,	38 ,,	56 ,,
2)	Otto Weber	Sun Crest	40 ,,	52 ,,	36 ,,
3)	Oscar Braun	Flamenco	44 ,,	34 ,,	18 ,,

EN CABANA

(ENTRE UNQUILLO Y RIO CEBALLOS)

VALIOSA PROPIEDAD TOTALMENTE AMUEBLADA

TELEFONO E INST. ELECTRICA DE RED GENERAL

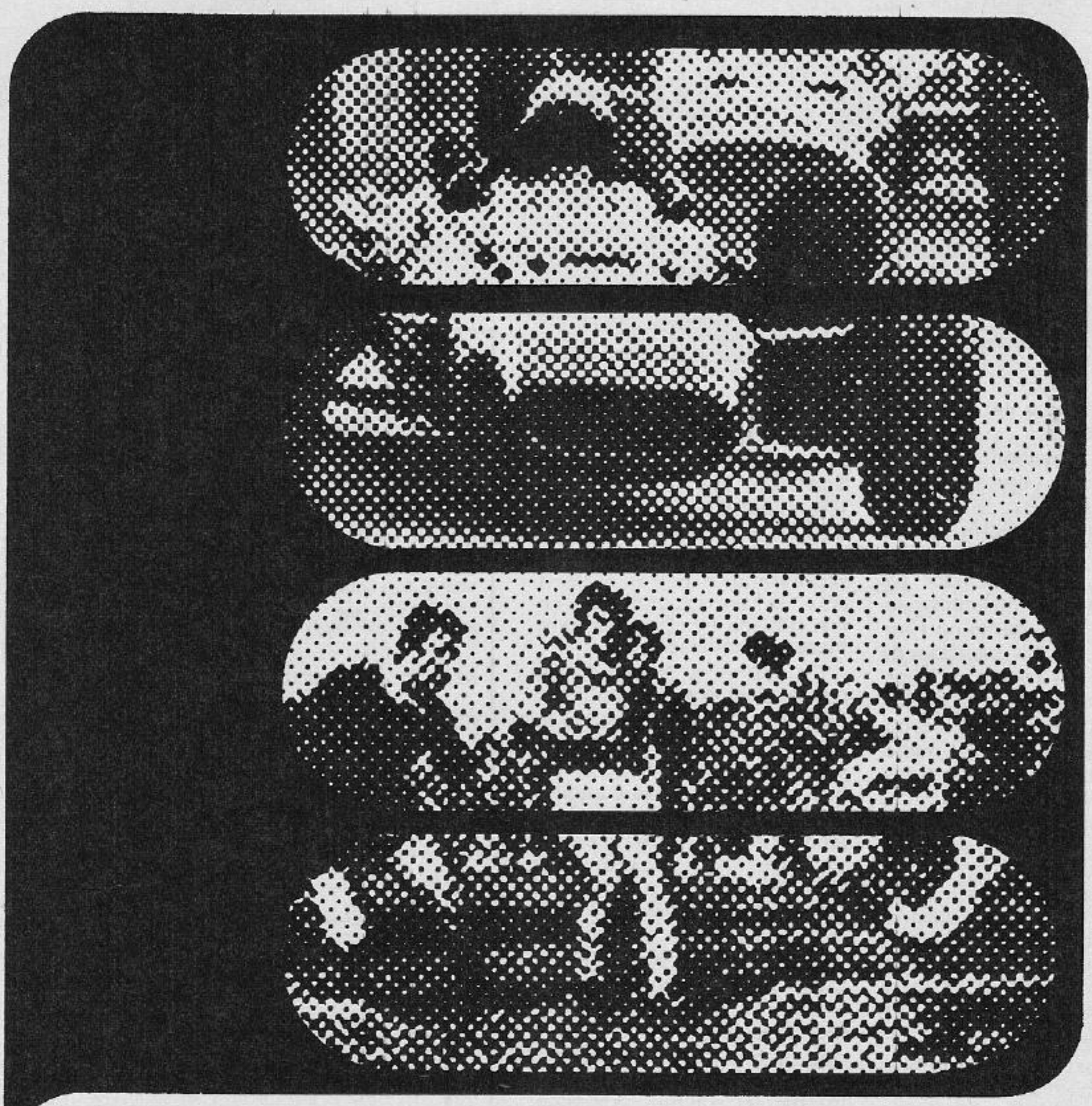
- *Amplisimo y Lujoso Living Comedor con Revestimiento "Boisserie" Tallado.*
- *5 Dormitorios Amueblados.*
- *2 Baños Instalados con Agua Caliente por Calefones.*
- *Office Amueblado con Despensa.*
- *Galeria Revestida con Cerámicas Españolas Coloniales.*
- *Valiosas Puertas de Artistico Hierro Forjado.*
- *Artistica Araña Colonial en el Living Comedor.*
- *Amplia Pileta de Natación Revestida en Cerámica Española.*
- *Piscina Para Pejerreyes.*
- *Pilcas y Pircas Rodean la Propiedad de 1 Hectárea con Declive al Arroyo "Cabana".*
- *Ariete para Impulsar el Agua del Arroyo "Cabana" a los Tanques Altos de la Propiedad.*
- *Cancha de Bocha.*
- *Muy Añosa Arboleda.*
- *A Escasos 25 Kilómetros de la Ciudad de Córdoba.*

Se Considera Cualquier Clase de Propuestas

ADQUISICION A LARGOS TERMINOS — PERMUTAS — FINANCIACION
PARA OBRA DE BIEN SOCIAL — CASA DE REPOSO, MUTUALES, ETC.

SE ACEPTAN INTERMEDIARIOS

Llamar a Teléfono 35853 - Córdoba
o Buenos Aires 35-6223



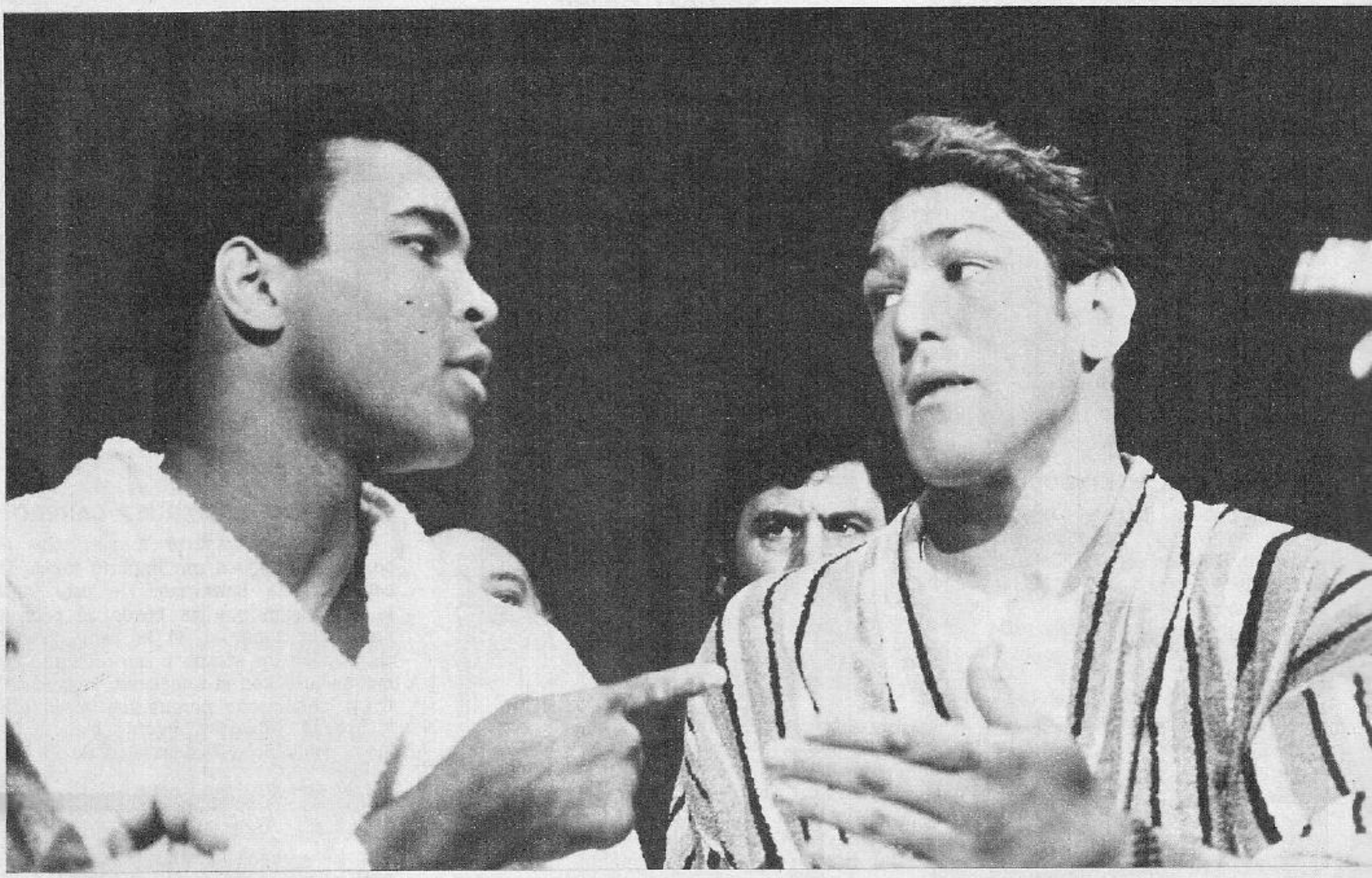
LS6 RADIO AMERICA

AMERICA PARA TODOS

Las voces de la ciudad o del campo, la música de todas partes, el ulular apasionado del deporte; todo lo que el pueblo escucha y revive, América se lo transmite. Porque América es, simplemente, **voz y sentir del pueblo**

S.TODARO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



RINGO BONAVENA VS. MUHAMMAD ALI

No podíamos permanecer impasibles y ajenos a un acontecimiento como fue el combate entre el genial Cassius Clay y nuestro Ringo Bonavena. El lunes pasado Cupeiro, Marincovich, Pairetti, Canedo Fernandino, Formisano, Estéfano... ¿Qué estaban haciendo? Viendo la pelea, por supuesto, como lo hizo el 90 por ciento de la gente. Por eso los llamamos y pedimos sus opiniones acerca del desarrollo y el K. O. de Bonavena. Aquí están las reflexiones

BONAVENA vs. MOHAMMAD ALI



CARLOS MARINCOVICH

"Nunca lo había visto pelear al negro y me desilusionó un poco. Los entendidos, o los que saben, dicen que Cassius Clay no estaba en su mejor estado debido a su inactividad... yo no sé, pero a mí me desilusionó. De todos modos ganó muy bien y aunque no hubiera mediado el knock-out, Clay ganaba con margen. Lástima el final... por puntos hubiese sido otra cosa."



NASIF ESTEFANO

"Bonavena hizo demasiado. Considerando los brazos, la agilidad y las mañas de Clay hizo mucho. Ringo es un robot y su coraje lo llevó a durar los quince rounds. Clay no es el mismo de antes; si no, lo saca en el sexto round. Le falta aún estado físico pero pienso que va a volver a su mejor forma. Cuando Bonavena abrió la guardia Clay entró y se acabó la pelea. Ringo con sus brazos cortos no lo podía alcanzar y cuando podía entrar Clay lo trababa. Son dos formas muy distintas... yo me hubiese animado a pelear con el negro por la bolsa, pero en el primer round me tiro al suelo..."

RICARDO ZUNINO

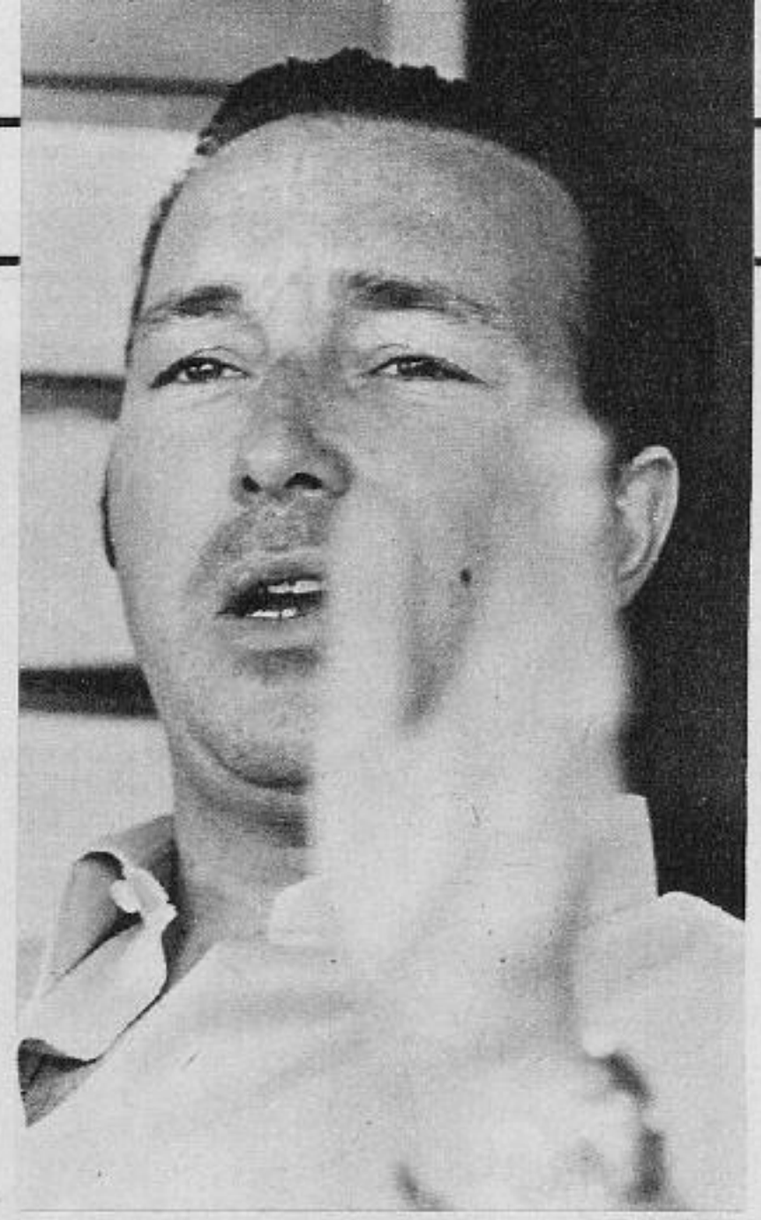
"Al principio me pareció que más que una pelea iba a ser un picnic para Clay. Los tres primeros rounds fueron de una superioridad impresionante para el negro. Después, por suerte, el asunto cambió y Bonavena pudo seguir el tren más o menos como para llegar al final. Gran superioridad de Clay... Claro, la caída me dolió pero no me sorprendió porque en el último asalto los dos salieron a matar o morir."



EDGARDO BOSCHI

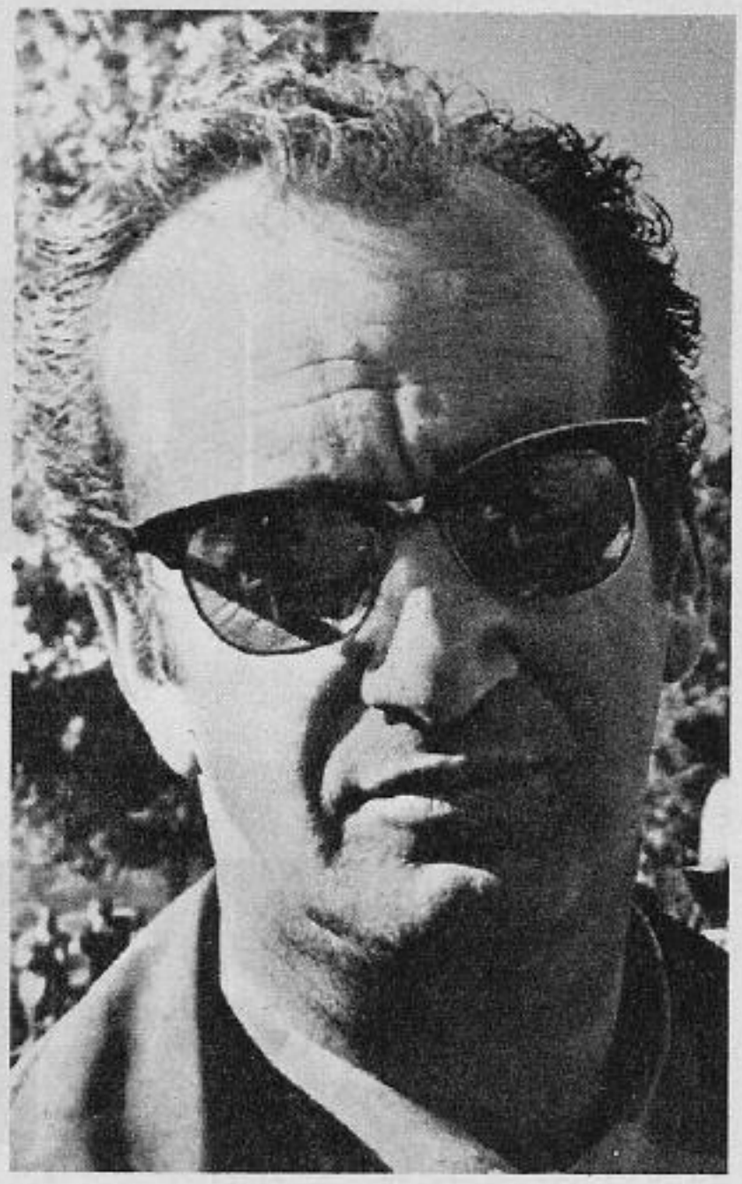
"Viví mucho tiempo a una cuadra del Luna Park y era bastante entusiasta del boxeo. Ahora hace tiempo que no me preocupa mayormente. La pelea de Bonavena-Clay dejó, bajo mi punto de vista, una verdad determinante: Clay sigue siendo el campeón mundial indiscutible. Bonavena es un púgil con fuerza y nada más. No me tomó por sorpresa el knock-out porque en el último round el negro se iba a jugar entero, pero como argentino me dolió. Aguantarle quince rounds a Cassius Clay es algo verdaderamente importante. Insisto, Clay es campeón mundial y con gran diferencia sobre el resto de sus adversarios."





EDUARDO RODRIGUEZ CANEDO

"Nunca me importó mayormente el boxeo, ni tampoco me importó nunca la actuación de Bonavena. De esto sacá la conclusión que de boxeo sé poco y nada. Por supuesto, vi la pelea porque no vivo en un sótano y me amargué como un loco con el knock-out. Fue un KO triste, sobre todo porque fue en el último round. Ringo se aguantó bien la pelea y eso creo que tiene su valor."



VICENTE FORMISANO

"Bonavena tuvo muchos desaciertos cuando llegó al cuerpo a cuerpo. Lo que no se discute es que nadie le pegó a Clay como lo hizo Bonavena. Por otro lado considero que Cassius Clay es un fuera de serie. Sin duda Bonavena fue un rival muy riesgoso y difícil para el negro. ¿La pelea del siglo?... Me parece que si no lo fue, le pasó raspando."

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

OPINA EL AMBIENTE



ESTEBAN FERNANDINO (h)

"Hizo más de lo que esperaba todo el mundo. Me incluyo en esa lista, pero nadie pensó que le iba a aguantar toda la pelea a Clay. Pienso que el negro estaba un poco fuera de estado físico y peleó mal en lo corto. Clay es extraordinario, sin ninguna duda. ¿Querés que te diga una cosa? ... Prefiero que haya perdido por knock-out porque los dos salieron a jugarse enteros y creo que era lo que Ringo tenía que hacer, total la pelea la tenía perdida. Tuvo coraje y eso tiene su valor ..."



CARLOS ALBERTO PAIRETTI

"Lo único que te puedo decir es que Bonavena fue muy valiente. Fue siempre al frente y se jugó como loco, aunque ya sabía que la pelea la tenía perdida. No merecía perder por K.O. Es una verdadera lástima ..."



CARMELO GALBATO

"El negro es sensacional. Prácticamente jugó con Bonavena no dejándolo entrar en el juego que quería Ringo. La labor de Bonavena fue buena. Mejor de la que yo pensaba. ¡Lástima el knock-out! Por puntos hubiese sido otra cosa ..."

JORGE CUPEIRO

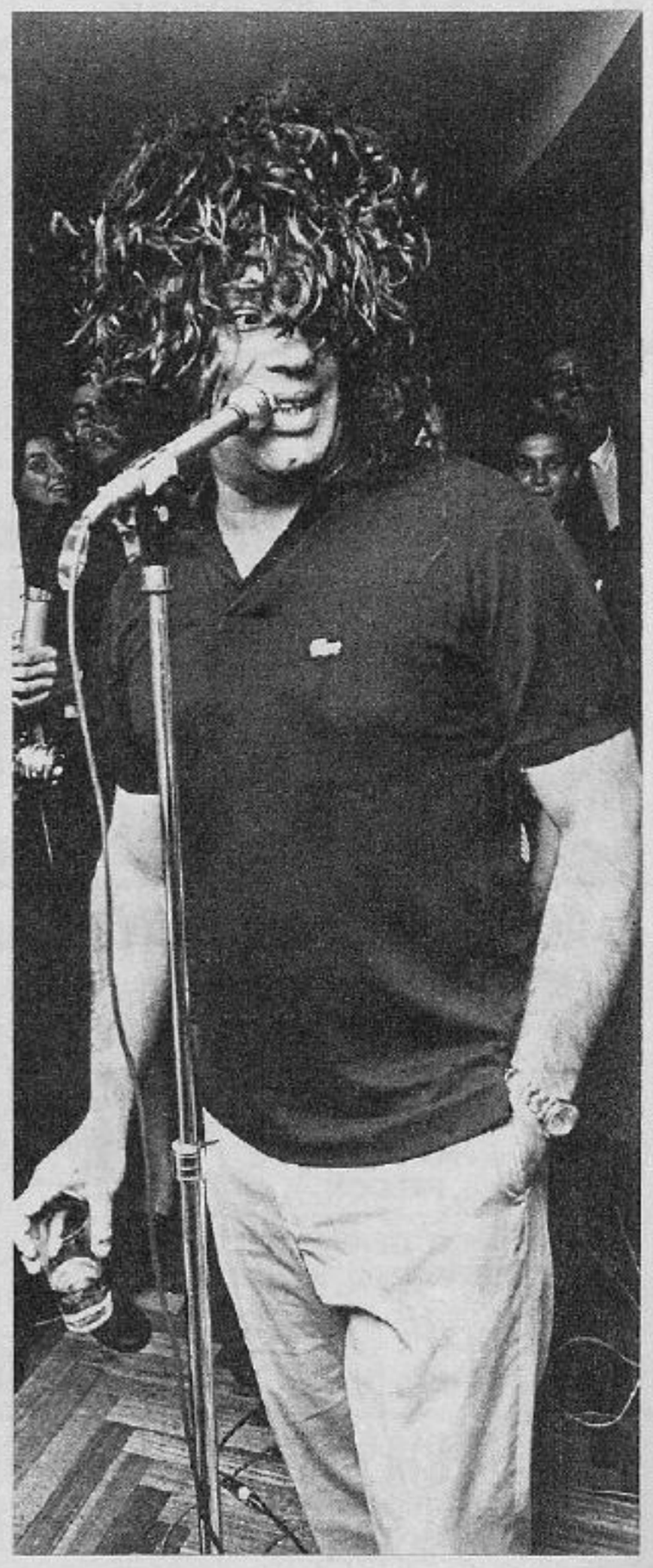
"Cassius es un fenómeno. Su error fue subestimarlo demasiado a Bonavena y creo que se dejó estar un poco esperando el noveno round. Lo dejó hacer demasiado y ahí perdió el negro porque lo encimó. Los tres primeros rounds fueron un paseo y en el cuarto el negro se empezó a quedar para finalmente tratar de tirarlo en el noveno, pero ya no podía porque Ringo se había afianzado mejor. Como argentino el knock-out me cayó como un balde de agua fría."



FRANCISCO MAYORGA

"Muy buena la labor de Bonavena, no por su boxeo, sino por haber ido al frente y aguantar los quince. Te aseguro que no sé cómo se mantuvo parado porque la cantidad de trompadas que recibió fue bastante considerable. La fuerza y potencia de Bonavena se interpuso a la técnica y exquisitez boxística de Cassius Clay. De cualquier manera creo que Ringo hizo un buen papel considerando que el negro Clay es un genio. Todavía le falta un poco de estado pero cuando se ponga a punto, Clay volverá a ser campeón mundial. Es el mejor de los pesados, lejos ..."





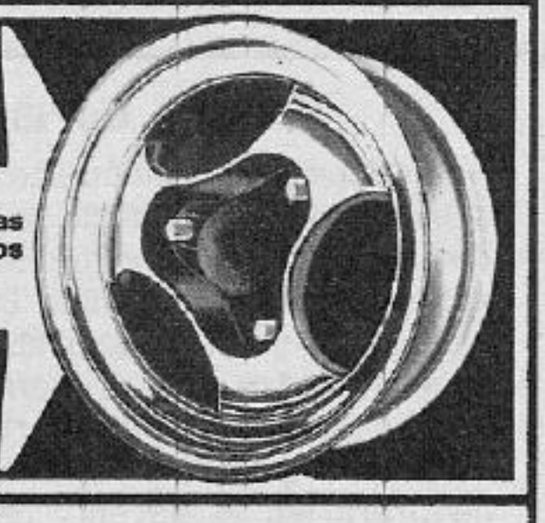
JORGE "MONO" VILLA

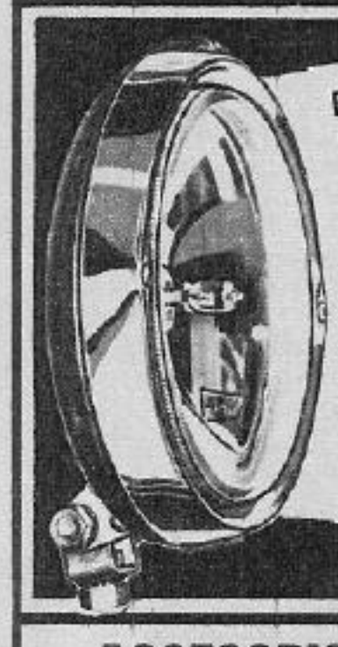
"Las 24 peleas como amateur y haberle roto la cabeza a varios en distintos boliches de esparcimiento y regocijo nocturno me permiten opinar. **Box:** Deporte personal de hombres solos. Elimina amigos. Siembra enemigos. Destruye afectos. Sacrifica horas de energía. Templa. Da superioridad, similar a aquellos de uniforme con botones dorados. **En la vida real:** Su aplicación termina en el conocido "juicio por lesiones graves". **Deja como recuerdo:** secuelas en la masa encefálica, politraumatismos craneanos y con las manos no podés destapar ni un frasco de gomina. **Muhammad Alí:** Ya terminó de subir la escalera. Ahora está sentado en el principio del corto tobogán. Listo para iniciar su lento descenso. Se le critica no haber hecho la colimba en la USA. Yo pregunto ... si aquí no nos obligaran, ¿quién la haría? Sobre un ring no he visto nada mejor. Es el rey de todos los tiempos. Un placer verlo. Un genio. **Ringo Bonavena:** Gracias ... multiplicadas por 15 rounds, y como consejo: la bebida nacional es el mate, pero ... todos tenemos uno solo. ¡Cuidalo!"

Realización EDDIE Publicitaria, T. E. 32-0766

sugerencias PARABRISAS CORSA

LLANTAS DE ACERO
SPEEDWAY Y RADIALES CROMADAS
EN DISEÑOS EXCLUSIVOS
Modelistas exclusivos
NEW YORK RUEDAS
WARNES 1401/05 esq. Av. Dorrego
T. E. 54-7322 y 54-0902 - Capital
WARNES 1487 - Cap.
T. E. 54-0410





FARO MODELO 777
CON NUEVA LAMPARA DE IODO.
UNICA EN LA ARGENTINA
LUZ POTENTE
LUZ DE IODO!
PARA TODO AUTOMOTOR
CONSULTE A SU PROVEEDOR
AL-RO
Pje. LUIS BRAILLE 5620
CAPITAL - T. E. 64-6006

REPUESTOS DKW · AUTO UNION
D.K.TODO
MONROE 2691
T.E.73-9275

ACCESORIOS DEPORTIVOS en GENERAL



Tableros especiales para
FORD FALCON

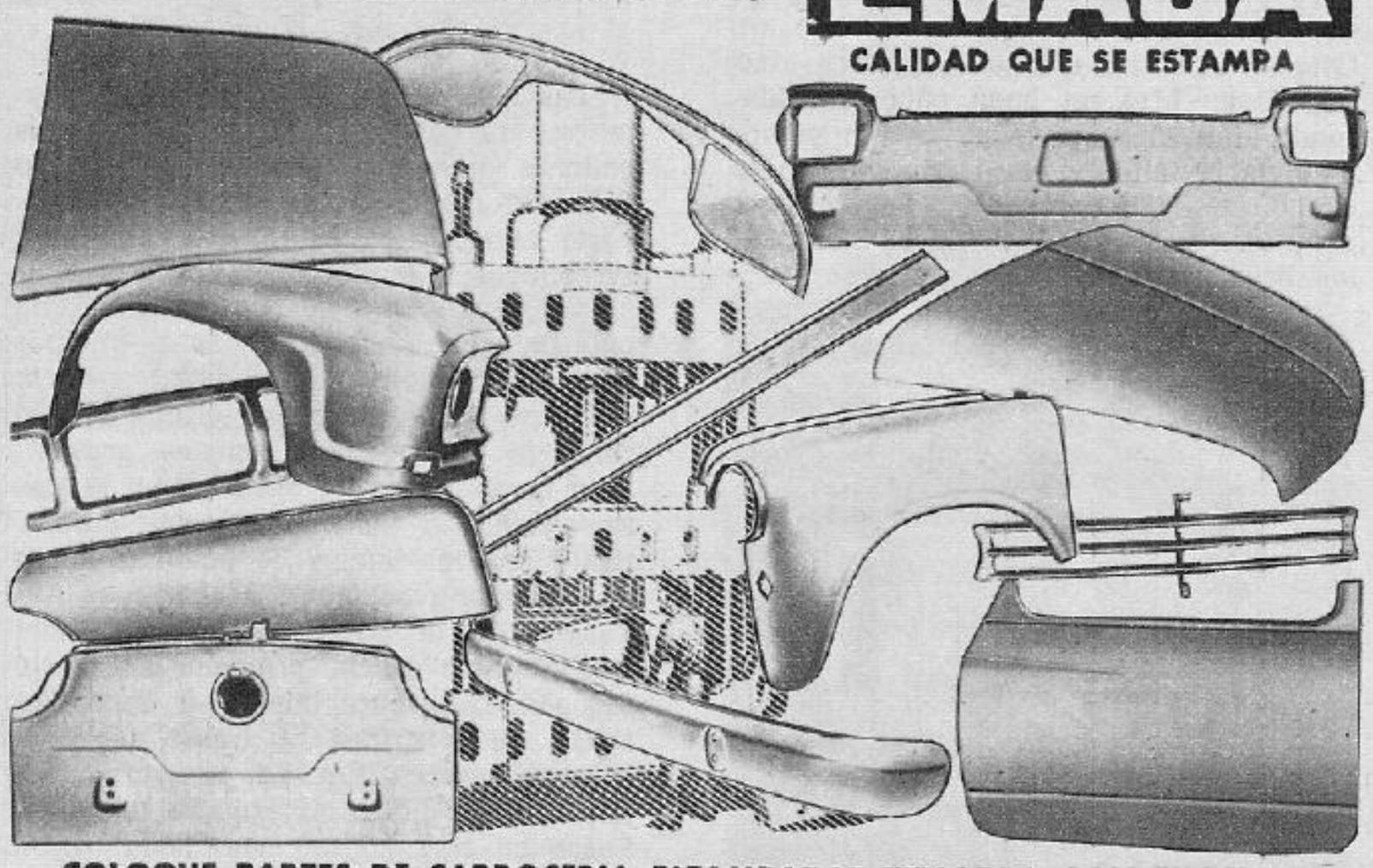
CASCOS INTEGRALES



DISTRIBUIDOR OFICIAL DE INSTRUMENTAL BRD
ESUSEN ARGENTINA S.A.C.e.I.
Paraná 734, Capital, Tel. 44-9178 • Sábados abierto hasta las 12.30 hs.

COLOCACION EN EL ACTO
Sandrini
VOLANTES DEPORTIVOS
BORSAN S.C.A.
LADINES 3808 - T. E. 50-7572
ALTURA AV. SAN MARTIN 7100, CAPITAL

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



COLOQUE PARTES DE CARROCERIA ESTAMPADAS "EMACA", SON EXACTAS
STOCK COMPLETO DE TODAS LAS PARTES
INDUSTRIAS METALURGICAS EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
FABRICANTES DISTRIBUIDORES
GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE - 653-1175
FRENTE A LAS ANTENAS ···•··· PCIA. BUENOS AIRES
ENVIOS AL INTERIOR

PLASTICOS: LO QUE VENDRA

Una fecha que es todo un anticipo: en 1984 comenzará la ERA DEL PLASTICO, pues a fines del 83 terminará la **Era del hierro.** El presente aserto corresponde a las conclusiones de un estudio de la "Cámara Argentina de la Industria Plástica" y se ve rubricado por la puesta en marcha de la **flamante** "Comisión del Plástico Reforzado" recientemente constituida.

A la pregunta "¿Qué evolución se puede esperar de los plásticos en general y de los plásticos **reforzados en particular?**" la respuesta no se hace esperar:

"Estudios estadísticos proyectados al futuro —dice un memorial de la Comisión— nos señalan, tal como puede observarse en el cuadro siguiente, que la era actual, donde el hierro va a la cabeza del consumo, terminará por el año 1983, siendo entonces superado por los materiales plásticos. El cuadro que insertamos a continuación es por demás elocuente:

CONSUMO DE LITROS POR PERSONA

Año	1966	1983	2000
Hierro	18	27	41
Plásticos	4,2	32	212
Aluminio	0,8	3,5	13
Cu y Zn	0,4	0,4	0,6

Fuente: Guide To Marketing

Artículo: The Synthetics Age - R. Houwink

Edición: Modern Plastic

La 'Comisión de Plásticos Reforzados" que mencionamos la integran las siguientes personas: Ing. Ricardo J. Roccatagliata (secretario), Ing. Jorge Lacoste (prosecretario 1º), Sr. José M. Vilariño (prosecretario 2º) y como vocales: Ing. Manuel López Quiroga, Sr. Miroslao Garbauskas, Ing. Jorge Luis Beritich y señores Eduardo José Valenti, Mario E. Avalos, José Panizzo, Hernán L. Sánchez, José María López Setti, Rodolfo Ulrich, Eduardo Soto, Carlos Alberto Mari, Jorge P. Ortiz, Alejandro L. C. Bordiga, Ricardo Spennemann, Jorge A. Pugnales e ingenieros Cayetano Schiavone y Miguel Ptasche.

La "Comisión" tendrá a su cargo las siguientes tareas: 1) Acción promocional tendiente a extender e incrementar el uso de los materiales plásticos en su sector; 2) Asesoramiento técnico adecuado a reparticiones nacionales, provinciales, municipales y usuarios en general; 3) Vinculación con sectores afines dentro y fuera del país; 4) Acopio y estudio de normas técnicas, proyectos de normalización, métodos de producción, especificaciones extranjeras, sistemas de industrialización y traslados de las mismas a los asociados; 5) Estudiar y/o proponer a la Comisión Directiva las medidas que tiendan a resolver los problemas que se presenten en cada sector, como así también todo tipo de campañas de divulgación, seminarios, simposios, congresos nacionales e internacionales, exhibiciones y cualquier medio idóneo para el fin propuesto; 6) Supervisará y/o preparará el material técnico que sobre la especialidad se publique en la revista "Plásticos".

Como podemos apreciar, se trata de una iniciativa seria y responsable, y ahora sólo nos resta esperar... el año 2000.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Las grandes opciones

cicero publicidad



Los que saben elegir la marca de un automóvil, también saben elegir la marca de los neumáticos.

Citroën AMI 8 con

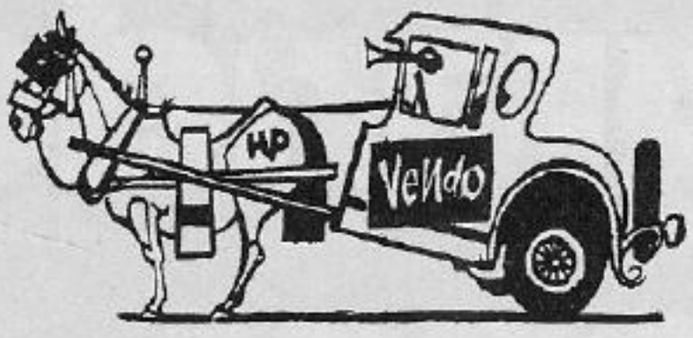
FATE RADIAL

como equipo opcional de fábrica.

fate

El neumático argentino.

AVISOS corsificados



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

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

Los interesados en publicar avisos en esta sección deberán concurrir personalmente a la Redacción de PARABRISAS CORSA, L. N. Alem 896, 5º piso, Sección Avisos Corsificados, de lunes a viernes, en horario de 9 a 12 y de 15 a 19. Los avisos recibidos hasta el día jueves, inclusive, serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarlas o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo.

Los lectores del interior podrán enviar su aviso por correo a PARABRISAS CORSA enviando el importe, en forma de giro postal o bancario, a la orden de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. N. Alem 886, Buenos Aires.

EX PLAY BOY (en decadencia) vende Buick 1928 Doble Faeton, 6 cilindros, con papeles al día. A primera oferta razonable. Por cam-



bio de estado (sin comentarios). En inmejorables condiciones. (N. de la Redacción: ¿Qué, el cambio de estado?) Secos, abstenerse. Para gente de guita. Llamar de 14.30 a 19.30 al tel. 30-3107.

AGENCIA MUY IMPORTANTE DE AUTOMOTORES, CON EDIFICIO PROPIO, Jujuy 992, tel. 93-6602, Capital Federal. Necesita ¡urgente! autos antiguos, sport, hot-rod, Turismo Carretera y Mejorado (TC-TM), inclusive semiarmados, mecánica nacional y toda la línea de autos veloces.

VENDO CASA RODANTE SOBRE "GLADIATOR", cuatro tracciones. Lista para viajar.



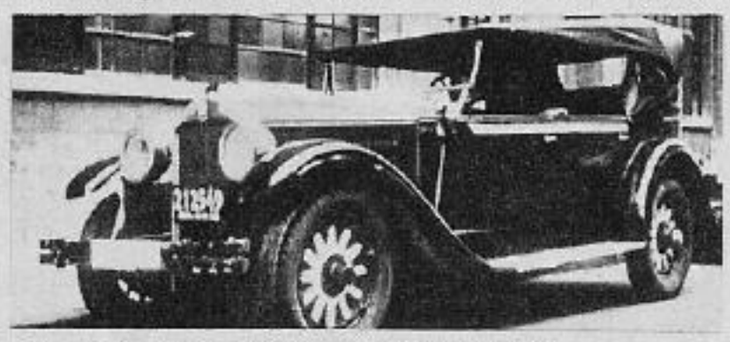
Equipo completo. Hasta grupo electrógeno, m$n 1.950.000, tel. 30-4131.

FIAT 1500 - 1967. Sin golpes, gomas nuevas. Instrumental, radio. Señorita RAQUEL, tel. 241-5250, de 9 a 19 horas.

VENDO PEUGEOT CUPE MODELO ESPECIAL 65, motor 12.000 km, preparación Dorrego Competición. Ver CORSA Nº 198, tel. 744-6413, Sr. DILLON.

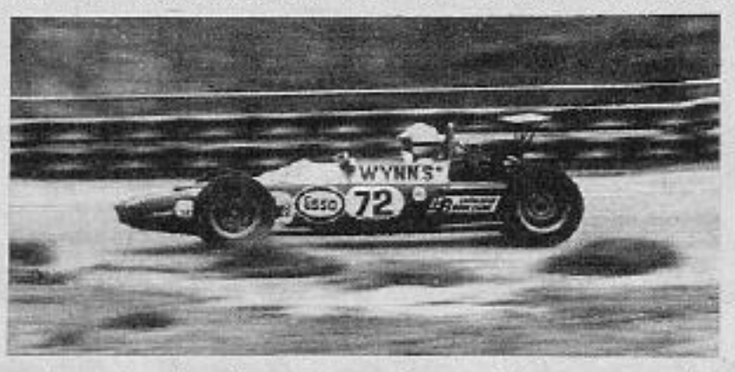
CARBURADORES, BOMBAS DE NAFTA, BATERIAS, ENCENDIDO, ir a "TONY", de Antonio Díaz, Argerich 4675 alt. Avda. Gral. Mosconi 2900), Buenos Aires. **Atendido por sus dueños.**

VENDO BUICK 1928, para coleccionistas. Todo original de fábrica. Motor un año de



uso. Tel. 921-1442. ¡¡URGENTE!!

RICARDO BELLONI VENDE SU CRESPI-RENAULT. Una excelente oportunidad para aquellos que quieran debutar en Fórmula 4 con un auto probado, con un motor confiable



y sin ningún tipo de golpes. Alerones reglamentarios, motor recién pasado por Magnaflux; caja Meriggi, listo para largar la primera de la temporada. El precio es una verdadera "bicoca": $ Ley 11.000. Hablar a Jorge Meriggi, al fono 792-1168, de 9 a 19 horas.

VENDO CHEVROLET MODELO 1925 (de colección), estuvo 35 años en caballetes (léase en el "gallinero"), cosas de mi "abuelito". Venir a verlo o dirigirse por carta a Señorita



Alicia Sasone (adivinen si tengo novio): Av. Lucas Scully 251, San Andrés de Giles, provincia de Buenos Aires.

PESQUERO (auténtico marplatense) con cabina. Eslora 11,70, manga 3,70. Con poderoso motor Diesel. Calado mínimo, 1,30; puntal 1,40. Tratar: con el Sr. Kliner, al tel. 71-9146.

BOLITA RABIOSA, "Cacopardo" vende su Fiat 600, mecánica "Salto", categoría semipreparado (ADA), ganador en Las Heras, dos veces en Campana, San Andrés de Giles, Moreno y Autódromo Municipal. Segundo puesto en Sa-



ladillo y Marcos Paz, todo en 1970 (¡qué añazo, ch'amigo!). Precio total, $ Ley 18.188 7.500. Tel. 750-1116.

TORINO 300 S - 67. Con 26.000 kilómetros reales. Señora vende a particular únicamente. Color blanco. Nuevo. $ 11.500 Ley 18.188. Contado. Gorostiaga 1595, 2º piso, de 9 a 11 horas.

ALFA ROMEO SPIDER 1300, vende particu-



lar, estado impecable. Llamar 67-5848, de 12 a 20 horas.

SEA TECNICO EN AUTOMOTORES. Escuelas E.T.M.A. comenzó la inscripción para los cursos diurnos y nocturnos de Motores - Carburación - Trasmisión - Electricidad del Automóvil - Performance y Trucaje. Cursos teóricos y prácticos con sistema audiovisual. Visítenos en Juan B. Alberdi 1619, Capital, tel. 63-2622.

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

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

HONDA 250 cm³. Prácticamente nueva. Unica por su estado. Tiene 3.000 km solamente (de verdad, garantizados). Bicilíndrica. Arranque eléctrico. Indicador de viraje, etcétera. 140 km/h. Vendo al contado m$n 350.000. Patentada en la Capital Federal. Tratar: Guillermo Mártire, tel. 32-1105 (de 12 a 19 hs.).

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Calendario

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO DE CARRETERA

El viernes próximo a las 7 horas se pondrá en marcha el Gran Premio de Turismo de Carretera F "A". La largada se efectuará en Venado Tuerto, desde donde se dirigirá hacia Rufino para pasar luego por Laboulaye, Vicuña Mackenna, V. Mercedes, San Luis. En esta última se efectuará la primera neutralización; luego proseguirán por Encón, Las Casuarinas, Media Agua y finalmente arribar a Las Heras, en la provincia de Mendoza, punto terminal de la etapa. El recorrido total ascenderá a 881 kilómetros.

El segundo tramo tendrá como punto de iniciación la localidad de Tunuyán, desde donde se dirigirán hacia Pareditas y posteriormente arribarán a San Rafael, donde se hará una neutralización. Luego, siempre por la Ruta Nacional Nº 40, pasarán por El Sosneado, Malargüe, Bardas Blancas, Barrancas, Chos-Malal y Bajada del Agrio, para llegar a Zapala, luego de recorrer 879 kilómetros.

Al día siguiente, domingo 20, se largará la última de las tres etapas rumbo a Viedma, tocando las localidades de Aguada Florencio, Collon-Curá, Sañico, Piedra del Aguila, Picun Leofu, El Chocón, Neuquén (neutralización), Cipolletti, Gral. Roca, Chelforo, Choele-Choel, San Antonio Oeste y Conesa. El recorrido de esta etapa será de 1.055 kilómetros. La suma total de las tres alcanza a 2.815 km.

El orden de largada de la primera etapa será determinado por el ranking de la categoría.

Los corredores dispondrán de un plazo de 1h 30m para reparaciones a lo largo de todo el GP. El mismo podrá ser administrado en la forma que estimen conveniente. Vencido este plazo dispondrán de 2 horas más, pero con penalización. Premios: $ 104.500.

FIAT 600 Y CAFETERAS

En General Las Heras tendrá lugar el domingo próximo la final del campeonato de A.D.A. Habrá carreras para Fiat 600 de Preparación Libre y Semipreparados. También se correrá una prueba para Cafeteras hasta 1931. La organización estará a cargo del Las Heras Auto Club. En total se distribuirán en premios m$n 700.000.

MOTONAUTICA

El Club Náutico de Bahía Blanca organiza para el domingo la última competencia de la temporada con puntaje para el Campeonato Argentino de Timoneles. La carrera en su totalidad se ajustará al Reglamento de la Federación Motonáutica Argentina.

El circuito para todas las clases será de un total de 30 kilómetros, que surge de recorrer en diez oportunidades la distancia de 3.000 metros entre las boyas demarcatorias.

YACHTING

YACHT CLUB ARGENTINO

Largada: Frente a Dársena Norte a las 14 horas.

Sábado 19: 4ª Regata del Torneo YCA para la clase Soling. — 5ª Regata del Campeonato Argentino de Dragones.

Domingo 20: 6ª Regata del Campeonato Argentino de Dragones.

YACHT CLUB BUENOS AIRES

Largada: Frente a Olivos a las 14 horas.

Domingo 20: Regata por el Premio Comisión Directiva para las clases Polaris, Dragón, Star y Lightning.

CLUB NAUTICO BUCHARDO

Largada: Frente a Olivos a las 14 horas.

Domingo 20: Regata por el Premio C. N. Buchardo para las clases Río de la Plata, Orca, Flecha, Lightning "B" y Río de la Plata con cabina.

Realización EDDIE Publicitaria, T. E. 32-0766

sugerencias PARABRISAS CORSA

CASA cadi ofrece los mejores precios de plaza:

TABLERITO ACEITE Y AMPERIMETRO	$ 13,50
TACOMETRO 6 u 8 cilindros	$ 85,00
CONSOLA FIAT 600 con Aceite, Amperimetro y Temperatura, con colocación	$ 90,00
MATAFUEGO	$ 8,50
CUARTA DE REMOLQUE	$ 4,50

INSTRUMENTAL ida

WARNES 1055 - T. E. 55-3832 y 54-8914
BUENOS AIRES

AUTOSTEREOS AUDIOCAR'S AUTORRADIOS
"CANJE DE MAGAZINES"

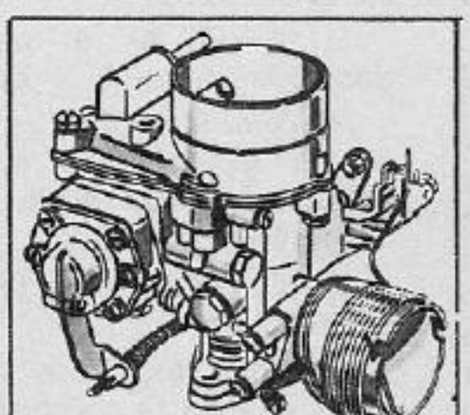
VENTAS E INSTALACION EN NUESTRO LOCAL
GASCON 1374/8
(Estacionamiento Propio) CAPITAL

"Stanford" S.R.L.
FABRICANTES Y DISTRIBUIDORES
ACCESORIOS PARA AUTOMOTOR
VENTAS UNICAMENTE POR MAYOR
DARWIN 22 (Esquina WARNES 1100)
T. E. 55-8498



- IMPORTADORES DIRECTOS Y FABRICANTES
- VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE
- ENVIOS AL INTERIOR

FIAT FRANCESCHINI HNOS.IND.yCOM.
EXPOSICION Y VENTAS: RIVADAVIA 8643, ESQ. GOYA 14, T. E. 69-5502 y 69-6738, CAPITAL FEDERAL.
FABRICA: BOULEVARD DE LOS ITALIANOS 221, VILLA DOMINICO, AVELLANEDA.


REPUESTOS PARA CARBURADORES
GRAN SURTIDO
REPUESTOS PARA TODA CLASE DE CARBURADOR
VENTAS POR MAYOR Y MENOR — ENVIOS AL INTERIOR
CANICAR S.C.A.
CANNING 1801/15 - CAPITAL - T. E. 71-6873

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

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


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

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

VOLANTES
STANDARDS Y DEPORTIVOS
PALANCAS AL PISO
COLOCACION EN EL ACTO
Reparación, Nacarados y Plastificados

ACCESORIOS DEPORTIVOS
Fundas cubre auto.
Fundas anatómicas.
Fundas boucle de toalla.
LA CASA DEL VOLANTE
WARNES 1308/10
T. E. 58-9694 - Buenos Aires

Parabrisas CORSA correo

CARLESSI Jr.

de Luis Carlessi, Jr., Huancayo, Perú.

Estimados señores: soy corredor de autos, peruano, y un gran lector de vuestra magnífica revista. El año pasado, con motivo de nuestro Gran Premio Nacional de Carretera, ustedes publicaron mi nombre en sus páginas (edición Nº 180) al haber quedado segundo en la clasificación general detrás de Tony Fall-Gunnar Palm. Este año, con mucha suerte y el mismo Volvo 122-S, me ha tocado nuevamente ganar mi categoría y ocupar una vez más el segundo puesto en la general, ganando a la vez mi categoría.

El motivo de ésta, además de felicitarlos por la gran capacidad para poder hacer circular una revista de categoría en forma semanal, es el de pedirles que tengan a bien informarme sobre el calendario de competencias que tiene Buenos Aires y sus alrededores para el próximo mes de febrero, ya que pienso estar de visita en vuestra maravillosa ciudad por esa época.

Si ustedes tienen a bien darme alguna orientación para observar de cerca el automovilismo argentino y aprender de él, se los voy a agradecer muchísimo. Quedo a la espera de vuestra contestación.

R) Lamentablemente el mes de febrero es prácticamente muerto para el automovilismo deportivo en la Argentina. Lo único importante que tenemos para la fecha de su viaje es una carrera con las máquinas de Indy y pilotos americanos de primerísima línea, en el autódromo de la ciudad de Rafaela, distante unos 600 Kms de la Capital Federal. En los primeros días de Marzo se realiza en el Autódromo de Buenos Aires el Premio Apertura, para las categorías SP (argentino), TC "A", Grupo 2, Fórmulas 1, 2 y 4 de monopostos de MA. Desde ya lo invitamos a nuestra redacción cuando esté en Buenos Aires. Agradecemos tantos elogios.

BATATAS LITERARIAS

de Luis Barbieri, Capital.

Señores: los saludo y los felicito por la revista, y le pregunto al amigo Enrique Sebastián Sanchez Ortega (ESSO) como entusiasta y admirador de las "batatas podridas": ¿en qué idioma está escrito, cuánto cuesta y si se consigue en Buenos Aires el libro de H. G. Conway, "Bugatti"? Además le pido me indique algún otro libro y/o revista en castellano sobre automóviles clásicos y antiguos, si es que tiene noticias de ellos. Nada más y desde ya muchísimas gracias.

R) El libro de Conway está escrito en inglés, vale en origen algo así como siete mil pesos viejos y se puede conseguir en la Librería Rodríguez, Galería Pacífico, Florida y Córdoba. Libros sobre autos antiguos y clásicos hay tantos como de cowboys. Los hay de coches americanos, de coches europeos, de clásicos, en fin de todo tema específico y de temas generales. En la misma librería Rodríguez pueden asesorarlo.

TUCUMANOS, SALTA, JUJEÑO

de G. Orellana, La Mendieta, Jujuy.

Estimados amigos Corsáricos: todas las felicitaciones que se merecen por el afán de andar tras el ruido (o en el humo), caigan por sobre vuestras cabezas.

Les escribo para criticar lo que hizo el Automóvil Club de Salta con los corredores tucumanos Bonifacio Blasco y Pedro Parra, en la carrera de TC "A" corrida hace un mes. Como soy neutral, es decir ni de Salta ni de Tucumán, me permito argumentar ya que fui testigo presencial y conozco el quid de la cuestión. 1º) La carrera no podría largarse, pues al desertar Isidro Gestner no se conseguía lograr el número mínimo de participantes, o sea diez coches. 2º) Se revisaron todos los coches para comprobar, entre otras cosas, que estuvieran de acuerdo a lo que mandan los reglamentos al respecto. 3º) Al ver que el acontecimiento amenazaba con convertirse en un fracaso rotundo si no se largaba la carrera por falta de participantes, se hizo la vista gorda en el momento de la revisión técnica de los participantes tucumanos y *se los usó* como comparsa de los demás, tomándolos sólo como relleno para que se completara el número mínimo e indispensable para que se largara la carrera (como eran dos máquinas de baja cilindrada se pensó equivocadamente que no la iban a ver ni cuadrada). 4º) Como se dio vuelta la taba, el A.C.S. para salvar las papas que quemaban en demasía —y para conservar la fama de ciertos corredores de nombre a quienes querían ver correr nuevamente en Salta— se resuelve la descalificación y desclasificación de los coches de los tucumanos que eran Grupo 2, (antes de la carrera "eran" TC "A"). 5º) Los tucumanos hicieron estupenda carrera y con gran desilusión se enteraron al terminar que de nada les había valido jugarse en la montaña a la ida y a la vuelta, pues la perdieron con los reglamentos. Salta tendrá el año que viene su fecha con puntaje por el Campeonato Argentino, pues hizo "méritos" para ello.

Gracias.

R) CORSA manifestó en su oportunidad su punto de vista coincidente con el del lector. Lo aberrante es no la descalificación posterior —pedida por Malnatti— sino que se les permitiera correr a sabiendas de que no reunían las máquinas los requisitos pedidos para la categoría. Es inadmisible y sin embargo nadie parece preocuparse por ello.

LA F-4 Y LASKAC AL DESNUDO

de Osvaldo M. Celli, Córdoba.

Señores Corsarios: les hago llegar mi más afectuoso saludo y las preguntas cuyas sabias respuestas espero con ansia.

1) ¿Cuántas carreras del Campeonato Argentino de F 4 ganó Juan Pedro Laskac este año?

R) Cuatro. Fueron las de Maggiolo, Tucumán, Nueve de Julio y Autódromo de Buenos Aires. En las cuatro oportunidades, además, estableció el record de vuelta.

2) ¿Todas las carreras de este año las corrió con Crespi-Renault?

R) Sí, pero las primeras con un modelo de chasis Crespi Tulia 5 mientras que en las restantes usó el último modelo, es decir el Tulia 8.

3) ¿Cuál es el nombre del constructor del F 4 de Laskac?

R) Tulio Crespi. Si lo que usted quería saber es el nombre del preparador del motor, éste es Jorge Meriggi.

4) ¿Cuánto cuesta un F 4 nuevo (0 Km)?

R) Un Crespi con motor Renault, que es la combinación más utilizada, puede estar en los $ 12.000 a 14.000 según sea la terminación del mismo, preparación del motor, caja de velocidades, etcétera, etcétera.

5) Además del motor Renault, ¿hay algún otro que puede usarse en F 4?

R) Los otros dos son el Fiat 800 y los B.M.W. (De Carlo) que sobreviven. También fueron usados —y pueden usarse aún— N.S.U., Isard, Citroën, etc., pero nunca resultaron tan competitivos como aquéllos.

6) ¿Qué velocidad puede alcanzar uno de estos monopostos?

R) En condiciones ideales puede llegar a rozar los 200 Km/hora. Pero normalmente se calcula unos 185 Km/hora.

7) ¿Cuál es el régimen máximo del Renault de Laskac?

R) Unas siete mil quinientas vueltas. Sin embargo, en una tarde infrecuente, viento a favor en la recta principal del autódromo de Baires, el testigo llegó a fijarse en las ¡8.300 rpm!

8) ¿Qué función cumple en un F 4 el alerón?

R) La misma que en todos los coches: ofrecer sustentación negativa "cargando" el tren trasero o delantero según sea su ubicación. Si está en el medio, además darle sombra al piloto en verano.

9) ¿De qué medidas son los neumáticos delanteros y traseros de los F 4?

10) Generalmente adelante se usa únicamente 520 x 12 (Fiat 600) sobre llantas ensanchadas a 6 pulgadas. Atrás la preferencia está dividida entre 520 x 13 (Renault 4 L) y 560 x 13 (Fiat 1500) ambas montadas en llantas de 8 pulgadas de ancho.

11) ¿Cual es la capacidad máxima que puede tener un tanque de nafta de estos coches?

R) La capacidad está de acuerdo a las necesidades de la carrera. Generalmente cargan alrededor de 25 litros.

12) ¿Qué edad tiene Laskac y de qué ciudad es?

R) Tiene 25 años y es porteño.

13) ¿Qué amortiguadores tiene el F 4 de Laskac?

R) Jorsa.

14) ¿Cuál es el peso máximo permitido para un F 4?

R) No hay peso máximo; sí mínimo, que es de 220 Kgs. El de Laskac pesa alrededor de 280 Kgs en orden de marcha, sin combustible.

15) Gracias. No hay más preguntas.

R) De nada. En realidad era larguito el repertorio.

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Tire la toalla... para ganar. Cambie sus fundas por Towel Look.

Claro que va a ganar. En practicidad, desde ya:
Towel Look - con hilado mezcla de Nylon* stretch -
hace a las fundas del tapizado de su auto
más resistentes y asombrosamente fáciles de lavar. Además,
la inédita textura del Towel Look, sus colores inalterables,
su absorbencia y elasticidad no tienen competencia.
A usted, que le gusta tener el coche al día,
le llegó el momento de ganar: coloque fundas Todo Car
de Towel Look... ¡es tan fácil!

Ventas y Colocación

TODO CAR S.A.

Av. Maipú 1508 - Vicente López.
En su concesionaria y en las buenas casas del ramo.



DISTRIBUIDORES:

CAP. FED.: Distribuidora 3 T
Venezuela 1663 - Tel. 38-2397

PROV. BS. AS.: Talleres San Carlos S. A.
H. Yrigoyen 1558 - Tel. 791-5506
Florida

CORDOBA: Enrique Baldoni
Rioja 565 - Tel. 45639

Nylon

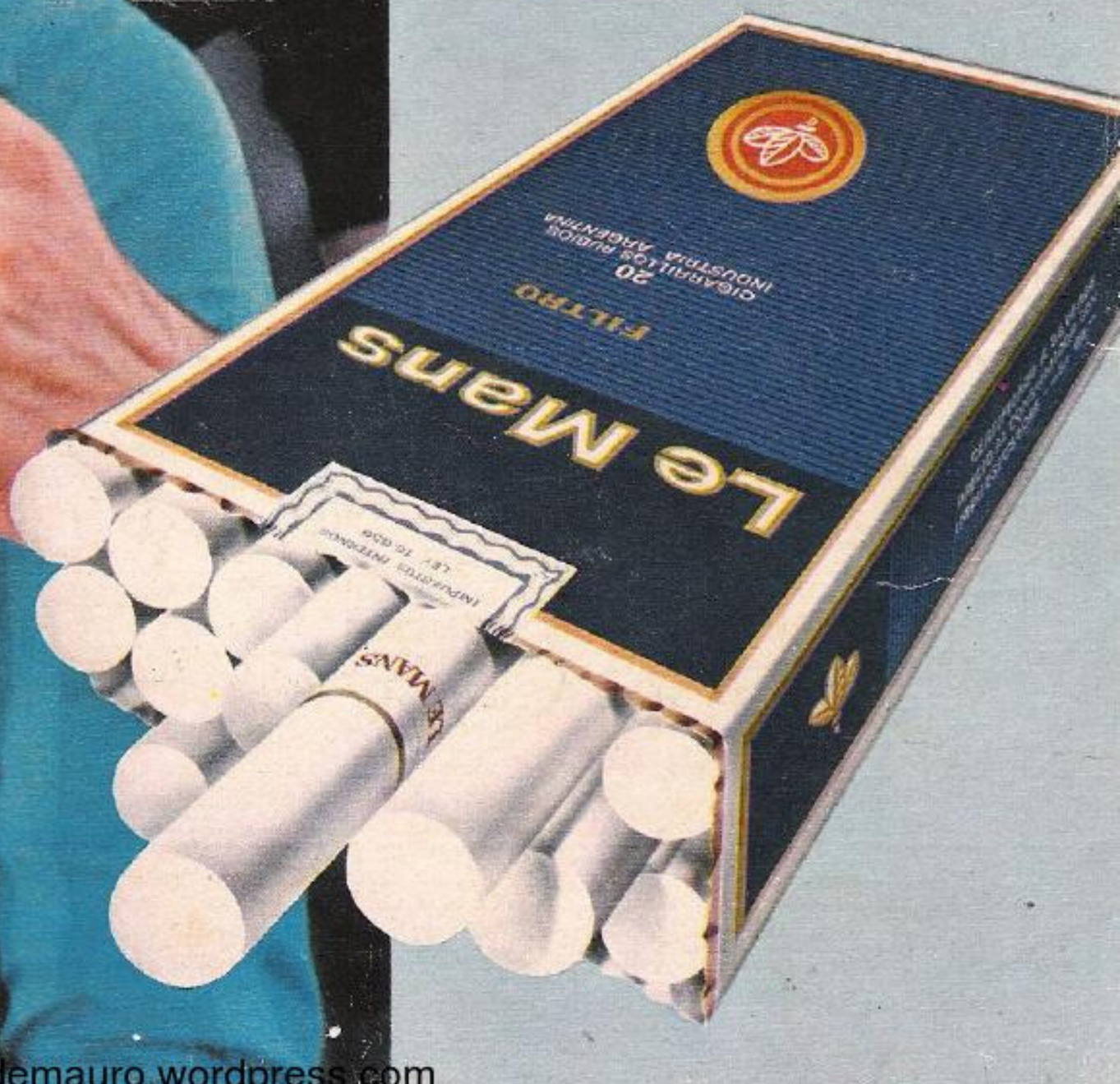
DUCILO

* Marca Registrada

El azul
es de los audaces!
como el éxito.

Que se conquista
y se mantiene
a fuerza de calidad

Le Mans
calidad de desafío.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com